



Redigiertes Wortprotokoll der 21. Sitzung

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Berlin, den 10. Oktober 2018, 11:00 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus
Raum E 600

Vorsitz: Cem Özdemir, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Tagesordnungspunkt

Seite 4

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Federführend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

**Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung
des Bundesfernstraßenmautgesetzes**

Mitberatend:

Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen
Haushaltsausschuss

BT-Drucksache 19/3930

Gutachtlich:

Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung

Anlagen:

Seite 21

Zusammenfassung der
Stellungnahmen **A-Drs. 19(15)106A-F**

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
CDU/CSU	Behrens (Börde), Manfred Bellmann, Veronika Donth, Michael Holmeier, Karl Jarzombek, Thomas Ludwig, Daniela Oßner, Florian Ploß, Dr. Christoph Pols, Eckhard Schnieder, Patrick Schreiner, Felix Sendker, Reinhold Simon, Björn Storjohann, Gero Uhl, Markus	Damerow, Astrid Erndl, Thomas Koeppen, Jens Lange, Ulrich Lips, Patricia Möring, Karsten Müller (Braunschweig), Carsten Rehberg, Eckhardt Riebsamen, Lothar Schweiger, Torsten Stracke, Stephan Tebroke, Dr. Hermann-Josef Vogel (Kleinsaara), Volkmar Wegner, Kai Whittaker, Kai
SPD	Burkert, Martin Herzog, Gustav Klare, Arno Korkmaz, Elvan Lühmann, Kirsten Müller (Chemnitz), Detlef Schiefer, Udo Schmidt, Uwe Stein, Mathias	Bartol, Sören De Ridder, Dr. Daniela Hartmann, Sebastian Hitschler, Thomas Nissen, Ulli Rimkus, Andreas Rützel, Bernd Schmid, Dr. Nils
AfD	Büttner, Matthias Holm, Leif-Erik Magnitz, Frank Mrosek, Andreas Spaniel, Dr. Dirk Wiehle, Wolfgang	Bernhard, Marc Ehrhorn, Thomas Kamann, Uwe Komning, Enrico Kraft, Dr. Rainer Wildberg, Dr. Heiko
FDP	Herbst, Torsten Jung, Dr. Christian Kluckert, Daniela Luksic, Oliver Reuther, Bernd	Hessel, Katja Hocker, Dr. Gero Clemens Müller, Alexander Sauter, Christian Sitta, Frank
DIE LINKE.	Cezanne, Jörg Leidig, Sabine Remmers, Ingrid Wagner, Andreas	Domscheit-Berg, Anke Lenkert, Ralph Lutze, Thomas Zimmermann, Pia
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Gelbhaar, Stefan Kühn (Dresden), Stephan Wagner, Daniela	Krischer, Oliver Nestle, Ingrid Özdemir, Cem Tressel, Markus



Liste der eingeladenen Sachverständigen

Öffentliche Anhörung am Mittwoch, 10. Oktober 2018, 11.00 bis 13.00 Uhr, PLH E 600 zu dem

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Drucksache 19/3930

Prof. Dr. Dirk Engelhardt

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.

Dirk Flege

Allianz pro Schiene e.V.

Jürgen Hasler

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.

Dr. Friedrich Ludwig Hausmann

Pricewaterhouse Cooper Legal AG

Thomas Kiel

Deutscher Städtetag

Michael Korn

Alfen Consult GmbH

Gerd Lottsiepen

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.

Dr. Kurt-Christian Scheel

Verband der Automobilindustrie



Tagesordnungspunkt

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

BT-Drucksache 19/3930

Vorsitzender: Wir fangen mit einer kleinen Verzögerung an. Ich darf zunächst alle Kolleginnen und Kollegen begrüßen. Besonders begrüßen darf ich natürlich die Gäste, unsere Sachverständigen:

Herrn **Prof. Dr. Dirk Engelhardt**, vom Bundesverband Güterverkehr, Logistik und Entsorgung.
Herrn **Dirk Flege** von der Allianz pro Schiene.
Herrn **Jürgen Hasler** vom Bundesverband der Deutschen Industrie, Herrn **Dr. Friedrich Ludwig Hausmann** von der Pricewaterhouse Cooper Legal AG, Herrn **Dr. Thomas Kiel** vom Deutschen Städtetag, Herrn **Michael Korn** von der Alfen Consult GmbH, Herrn **Gerd Lottsiepen** vom Verkehrsclub Deutschland und Herrn **Dr. Kurt-Christian Scheel** vom Verband der Automobilindustrie.

Wir befassen uns heute mit dem Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes“ auf Drs. 19/3930. Und wir tagen heute wieder öffentlich; insofern dürfen wir auch alle Gäste begrüßen, die uns in der Debatte heute folgen.

Zunächst möchte ich den Sachverständigen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, dafür herzlich danken. Diese liegen den Kolleginnen und Kollegen vor und sind als Ausschussdrucksache 19(15)106 verteilt, sie liegen hier nochmal aus und sind im Internet abrufbar.

Einige kurze Bemerkungen zum Verfahren: Wir haben uns darauf verständigt, dass es keine Eingangsstatements der Sachverständigen geben soll, da ja alle Abgeordneten sicher die Unterlagen gelesen haben. In jeder Fragerunde können dann die Ausschussmitglieder, die sich zu Wort melden, bis zu 2 Fragen stellen. Die Fragesteller können dabei in einer Fragerunde höchstens 2 Sachverständige befragen. Also: bis zu 2 Fragen an bis zu 2 Sachverständige.

Aufgrund eines Beschlusses des Ausschusses bitte ich die Fragesteller, sich auf eine Redezeit von 3 Minuten zu begrenzen. Als Hilfestellung wird die

abgelaufene Zeit an unserer Deckenampel angezeigt. Die Sachverständigen haben mehr Zeit; sie haben bis zu 5 Minuten pro Frage, damit möglichst alle Fragen dran kommen. Dann folgt der jeweils nächste Fragesteller.

Insgesamt müssen wir bis etwa 13.00 Uhr fertig sein. Wir haben heute ein volles Programm. Insgesamt wollen wir schauen, dass wir auf jeden Fall zwei Frage- und Antwortrunden schaffen. Es wird – wie üblich – bei öffentlichen Anhörungen ein Wortprotokoll erstellt, das wir anschließend im Internet veröffentlichen. Wir beginnen mit der 1. Fragerunde.

Abg. **Karl Holmeier** (CDU/CSU): Ich hätte zwei Fragen.

Die erste Frage geht an Prof. Engelhardt. Wir haben im Jahr 2015 in zwei Entschließungsanträgen wichtige Beschlüsse auf den Weg gebracht und haben gefordert, die Mautklassen nicht nur nach Achszahlen einzuteilen, sondern auch nach Gewichtsklassen. Das ist hier geschehen, 7,5 bis 12 Tonnen, 12 bis 18 Tonnen. Die Frage: Was halten Sie davon? Ist die Forderung aus dem Jahr 2015, gerade für die Handwerker, erfüllt?

Frage zwei geht an Prof. Engelhardt und Herrn Korn: Die Anpassung der Mautsätze für Euro-5- und Euro-6-Fahrzeuge ist prozentual die Höchste. Was halten Sie davon? Und warum ist das so? Werden nicht gerade die saubersten Fahrzeuge am stärksten belastet?

Abg. **Wolfgang Wiegand** (AfD): Ich möchte zwei Fragen einbringen. Zunächst eine Frage, die sich hauptsächlich an Herrn Flege richtet: Der Masterplan „Schienengüterverkehr“ sieht vor, dass E-Autos, E-Fahrzeuge privilegiert werden für den vor- und nachlaufenden Verkehr. Jetzt lesen wir aber, dass bei der Fernstraßenmaut E-Fahrzeuge von der Maut generell ausgenommen werden sollen. Die Frage in dem Zusammenhang ist, ob das tatsächlich harmoniert und zusammenpasst mit dem, was in dem Masterplan „Schienengüterverkehr“ vorgesehen war?

Bei der zweiten Frage möchte ich gar nicht festlegen, an wen die sich richtet. Ich bitte den Sachverständigen, den Finger zu heben, der am ehesten darauf eingehen kann. Es gibt in dem Fernstraßenmautgesetz speziell eine Ausnahme für E-Lastwagen, aber auf der anderen Seite gibt es ja noch



andere CO₂-neutrale Möglichkeiten, zum Beispiel die E-Fuels und dafür gibt es momentan überhaupt keine Anreize in dem Fernstraßenmautgesetz. Da würde mich interessieren a) Ist es erkennbar, warum das nicht so ist? Diese Frage geht eigentlich mehr an die Bundesregierung. b) Wie könnten solche Anreizstrukturen aussehen? Danke schön.

Abg. Udo Schiefer (SPD): Ich habe eine Frage an Prof. Engelhardt. Es gibt immer Gründe, Ausnahmen zu machen. Es gibt viele, auch bezogen auf die Mautpflicht. Wenn wir über Güterkraftverkehr sprechen, stellt sich auch immer die Frage nach klaren kontrollierbaren Regeln, die missbräuchlichen Auslegungen vorbeugen. Wie bewerten Sie unter diesem Gesichtspunkt die vorliegenden Vorschläge zur Fernstraßenmaut- und Güterkraftgesetz?

Die zweite Frage hätte ich an Herrn Kiel vom Deutschen Städtetag. Daseinsvorsorge und Gebühren, die die Bürger treffen, werden auch immer ins Feld geführt, um Ausnahmen von der Mautpflicht für kommunale Fahrzeuge zu erreichen. Die Frage, die sich aber hier stellt: wie können wir eine Trennschärfe zum Güterkraftverkehr sicherstellen? Ein Ansatz könnte ja beispielsweise sein, sich am europäischen Abfallverzeichnis zu orientieren und die Fahrzeuge mautfrei zu stellen, die unter Gruppe 2003 „andere Siedlungsabfälle“ fallen. Wie sehen Sie das? Und wie würden Sie hier vorgehen, mit Blick auf eine Trennschärfe, die man für Ausnahmen bräuchte?

Abg. Oliver Luksic (FDP): Wir wollen drei Themen schwerpunkte ansprechen. Zum einen die doppelte Erhöhung durch die Ausweitung auch auf die Bundesstraßen, die wir richtig finden. Allerdings ist dies kombiniert mit einer unverhältnismäßigen Mauterhöhung, weil der angenommene kalkulatorische Zinssatz falsch ist.

Zum zweiten die Mautspreizung, die dazu führt, dass es keinen Anreiz für Umrüstung von Euro 5 auf Euro 6 gibt, zum dritten später das Thema „Technologieoffenheit“.

Meine Fragen an Herrn Hasler: Die Mautspreizung ist das eine. Sehen Sie einen ausreichenden Anreiz, von Euro 5 auf Euro 6 umzurüsten, wenn Euro-6-Fahrzeuge teilweise die höchsten Kostensteigerungen verkraften müssen, wegen der Anrechnung zusätzlicher externer Kosten?

Zum zweiten das Thema „Kalkulatorische Zinssätze“. Im Bundesverkehrswegeplan wird von 1,7 Prozent ausgegangen, es gibt auch verschiedene Professoren, die gänzlich in Frage stellen, warum man überhaupt solche Zinssätze braucht. Aber wie man auf diese 3,3 Prozent kommt, hat sich mir nicht erschlossen. Dazu würde mich Ihre Stellungnahme interessieren.

Abg. Jörg Cezanne (DIE LINKE.): Uns ist bei dieser ganzen Geschichte der Finanzierungskreislauf Straße nochmal etwas stärker aufgestoßen. Wir sind da schon seit längerem kritisch. Deshalb würde ich, auch vor dem Hintergrund, dass wir beim Güterverkehr in den letzten Jahren nach wie vor einen Zuwachs auf der Straße erlebt haben und nicht auf der Schiene, Herrn Flege nochmal um eine Bewertung bitten – wie betrachten Sie diesen Gesetzentwurf im Hinblick auf die Wettbewerbssituation der Bahn im Güterverkehr?

Die zweite Frage lautet, wie Sie die Entwicklung der Ausgaben des Bundes für den Straßen- und Schienenverkehr der letzten Jahre, mit Blick auf diesen Finanzierungskreislauf Straße, bewerten und ob es nicht aus Ihrer Sicht vielleicht auch Änderungsbedarf gäbe.

Abg. Stephan Kühn (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Die erste Frage geht an Herrn Gerd Lottsiepen vom VCD. Wie bewerten Sie den Gesetzentwurf hinsichtlich des Themas „Kostenwahrheit“ im Verkehr? Der Gesetzentwurf sieht zum Beispiel vor, dass Lärmkosten nur zu 75 Prozent und Luftverschmutzungskosten nur 28 Prozent angelastet werden.

Die zweite Frage geht an Dirk Flege von der Allianz pro Schiene. Es ist eine Frage, die ähnlich schon Vorredner eingebracht haben, ich stelle sie aber trotzdem nochmal. Wie sehen Sie mit dem Gesetzentwurf die Frage des fairen Wettbewerbs zwischen Schiene und Straße beantwortet? Oder welche Änderungsnotwendigkeiten Sie – wenn dem nicht der Fall ist – am Gesetz sehen?

Vorsitzender: Dann fangen wir an mit der Antwortrunde. Ich gehe nach dem Eingang der Fragen vor. Prof. Engelhardt, ich glaube, Sie hatten drei Fragen.

Prof. Dr. Dirk Engelhardt (Bundesverband Güterverkehr Logistik und Entsorgung e.V.): Ich fange an mit den Fragen zu den Gewichtsklassen. Wir



begrüßen es sehr, dass die Gewichtsklassen mit eingeführt worden sind. Das ist absolut der Schritt in die richtige Richtung. Gleichwohl: durch die Differenzierung von 4-achsigen zu 5-achsigen Fahrzeugen haben wir das Problem gerade im Mittelstand, dass einige Unternehmer – obwohl wir sie anderslautend informiert haben – in 4-achsige Fahrzeuge investiert haben. Jetzt nach 4 Jahren wird das Gesetz wieder geändert; dieser Vorteil, den sie vermeintlich hatten, entfällt und die Planungssicherheit wird zunicht gemacht. Deswegen lautet die grundsätzliche Aussage „der absolute Schritt in die richtige Richtung“. Aber vielleicht könnte man, gerade was die 4-achsigen Fahrzeuge angeht, eine Übergangsregelung schaffen, eventuell in Form einer Rückvergütung über das BAG, damit die Investitionssicherheit gegeben ist. Der normale Nutzungszeitraum sind 7 bis 8 Jahre, das heißt für die nächsten 2 bis 4 Jahre. Dort sind die Unternehmer massiv verunsichert und sagen: hier ist keine Investitions- und Planungssicherheit.

Bezüglich der zweiten Frage, der Kostensteigerung von Euro 5, Euro 6 und ob es noch einen Investitionsanreiz gibt:

Es sei vielleicht nochmal in die Runde gesagt, wie die Struktur im ländlichen Raum ist. Im ländlichen Raum haben wir nicht durchgängig Euro-6-Fahrzeuge. Ganz im Gegenteil. Im Fernverkehr werden die Fahrzeuge nach 3 bis 4 Jahren ausgetauscht, länger werden die auch nicht geleast. Aber gerade im ländlichen Raum haben wir Nutzungsdauern über 8, 9, 10 Jahre, manchmal noch länger. Das heißt: dort sind die Euro-2-, Euro-3-, Euro-4-Fahrzeuge im Einsatz. Hier könnte man wunderbar die Lenkungswirkung, die so ein Gesetz entfalten könnte, nutzen, um verstärkt in die besten Schadstoffklassen – sprich Euro-6-Fahrzeuge – zu investieren. Nimmt man diesen Investitionsanreiz, werden die Unternehmer erst Recht die älteren Fahrzeuge weiter fahren. Gerade im Baustellenbereich, gerade im Nahbereich. Deswegen ist eine zentrale Forderung, von unseren Unternehmern und vom BGL in Summe, zumindest die 1,1 Cent Kostenvorteil bzgl. der Luftverschmutzung zu überdenken. Das kann man zeitlich befristet machen, bis zum nächsten Wegekostengutachten. Aber hier ist dringend Handlungsbedarf gegeben, sonst haben wir in der ländlichen

Region weiterhin einen stark überalterten Fuhrpark.

Die dritte Frage, wie wir mit Ausnahmen umgehen: da haben wir auch den Reihen der Abgeordneten unterschiedlichste Aussagen gehört. Ich möchte es in der Runde nochmal kurz betonen. Ein Lkw, ein 40-Tonner, darf auf bundesdeutschen Fernstraßen und Landstraßen 60 km/h schnell fahren. Nicht 80, nicht 90, sondern 60 km/h. Wenn wir jetzt mit der Ausnahme für land- und forstwirtschaftliche Transporte ebenfalls auf 60 km/h gehen, haben wir dort echte Wettbewerbsverzerrungen, die heute schon kein Mensch kontrollieren kann. Es bestand eigentlich seitens der Branchenverbände Einigkeit, dass man hier im Gleichgang zum Güterkraftverkehrsgesetz auf 40 km/h geht. Das soll ja ein Artikelgesetz werden und im Güterkraftverkehrsgesetz sind ebenfalls die 40 km/h genannt. Wir halten so eine Ausnahme für absolut schädlich, für wettbewerbsverzerrend und wir haben einen riesigen Aufschrei seitens der Unternehmer von Bayern bis nach Niedersachsen und Schleswig-Holstein, weil heute schon vermehrt landwirtschaftliche Verkehre beim Autobahnbau, Stadionbau, Erdarbeiten, Nahverkehr vorkommen. Das ist ein Thema, was die Branche wirklich umtreibt. Eine Ausnahme: ja, aber dann bitte gedeckelt bei 40 km/h, also landwirtschaftliche und forstwirtschaftliche Transporte ausnehmen bis 40 km/h und dasselbe gilt natürlich, wenn es darum geht, Ausnahme für kommunale Sammelfahrzeuge, hier geht es in dieselbe Richtung. Wenn es eine Ausnahme gibt – und die Diskussion geht ja in die Richtung –, dass man sagt, Müllsammelfahrzeuge kann man optisch gut unterscheiden: dann bitte aber für alle Beteiligten, so dass nicht kommunale Fahrzeuge bevorteilt werden und privatwirtschaftliche Unternehmer, die im Abfallbereich tätig sind. Das ist auch ein Problem, das die Branche derzeit umtreibt.

Vorsitzender: Vielen Dank. Dann gab es eine Frage an Herrn Korn, bitte.

Michael Korn (Alfen Consult GmbH): Vielen Dank für die Frage. Zunächst möchte ich einmal kurz darauf hinweisen, dass wir auch eine Stellungnahme abgegeben haben. Sie ist vielleicht ein bisschen länger als die, die Sie zu dem heutigen Tag alle bekommen haben. Das ist das Gutachten zu den Wegekosten. Wenn man dort hineinschaut,



kann man relativ transparent unsere Annahmen und auch die jeweiligen Begründungen für die Annahmen anschauen und herleiten, welche Ansätze wir gewählt haben und warum. Das vielleicht vorweg geschickt, komme ich zu der Frage, die gestellt wurde. Die bezieht sich im Grunde genommen darauf, warum bestimmte Fahrzeuggruppen möglicherweise jetzt mehr Maut zahlen müssen als vielleicht noch 2013. Auch das ist dort relativ ausführlich dargelegt. Zunächst möchte ich dazu sagen, hier überlagern sich verschiedene Aspekte. Das erste ist, dass wir nunmehr ein einheitliches Netz bemaufen wollen. Wenn Sie das mit 2013 vergleichen, haben Sie dort natürlich Bundesautobahnen. Die Systematik der Wegekosten ist im Grunde genommen ganz simpel. Die Kosten, die man für ein bestimmtes Netz, was man bemaufen will, hat, werden auf die Fahrleistung, die dort auf diesem Netz erbracht wird, umgerechnet. Nun ist es sicherlich nicht verwunderlich, dass es auf Autobahnen eine deutlich höhere Fahrleistung gibt. Also ergibt sich, wenn man jetzt ein einheitliches Netz ansetzt, einfach auch ein höherer Mautsatz. Nun gibt es parallel dazu eine veränderte Mautstruktur, die darauf begründet ist, dass Sie beschlossen haben, man möchte doch das Gewicht stärker berücksichtigen. In der bisherigen Mautstruktur gab es eine Trennung zwischen 2, 3, 4 und 5 Achsen. In der neuen Mautstruktur gibt es zusätzlich auch eine Gewichtsgrenze. Nun hatten aber die 4-Achser, die beispielsweise auch in den Stellungnahmen öfters zitiert werden, vorher auch Anteile von niederen Gewichtsklassen, also bis 12 Tonnen beispielsweise. Also hat sich natürlich der Mautsatz über alle diese Fahrzeuge gemittelt und ist niedriger gewesen als der heutige Mautsatz, wo nur noch 4-Achser mit Größe 18 Tonnen beispielsweise berechnet werden. Grundsätzlich hat sich an den Systematiken, wie Wegekosten auf die jeweiligen Fahrzeuggruppen verteilt werden, nichts geändert. Lediglich die Zusammensetzung. Wenn man jetzt beispielsweise die gesamten Wegekosten in dem Gutachten 2013 bis 2017 hernimmt und diese vergleicht mit den Wegekosten, die wir jetzt für 2018 bis 2022 ermittelt haben, ergeben sich zunächst die gleichen Wegekosten – natürlich nicht exakt, aber ungefähr – und auch die gleichen Mautsätze. Ich kann nur nochmal wiederholen, das ist zurückzuführen auf eine veränderte Mautstruktur, auf die Anlastung im gesamten Netz.

Als letzten Punkt muss man natürlich noch fairerweise anführen, dass wir auf die Einführung der Aufschläge für Luftschadstoffe laut EU-Richtlinie im Grunde genommen nur umsetzen, was dort schon niedergelegt ist. Nämlich, dass ab 01.01.2018 ein Aufschlag auch für Euro-6-Fahrzeuge möglich ist. Aber wenn Sie in die Gutachten schauen und sich anschauen, welche Kostendeckung durch diese Aufschläge erst herbeigeführt wird, dann sind wir jetzt bei 80 Prozent, während wir vorher in 2013 bei bis zu 50 Prozent waren. Das heißt also, 30 Prozent der externen Kosten werden durch die Euro-6-Fahrzeuge verursacht – oder andersrum jetzt erst gedeckt, aber es werden sogar möglicherweise 50 Prozent verursacht. Soll heißen: auch da wird nur nachgezogen, was bisher auch nicht möglich war, weil die EU-Richtlinie diese Aufschläge nicht zulässt. Vielmehr erreichen wir jetzt eine höhere Kostendeckung für externe Kosten, als wir sie damals hatten. Daraus folgen dann die jeweiligen Erhöhungen, die Sie jetzt natürlich auch feststellen können.

Vorsitzender: Als nächstes Herr Flege, der vielen von uns ja noch bekannt ist, aus dem letzten Treffen bei der INNOTRANS.

Dirk Flege (Allianz pro Schiene e.V.): Danke, Herr Vorsitzender. Ich habe vier Fragen von drei Fragestellern bekommen. Ich will versuchen, das vernünftig zu strukturieren und abzuarbeiten.

Die erste Frage war von Herrn Wiehle zur Mautbefreiung der E-Lkw und der Vereinbarkeit mit dem Masterplan Schienengüterverkehr des BMVI. Vielleicht schicke ich am besten vorweg, dass wir als Allianz pro Schiene es gut finden, wenn jeder Verkehrsträger besser und effizienter wird. Insfern halte ich es für richtig, vom Grundsatz her, dass auch über die Lkw-Maut Anreize gesetzt werden, wie der Straßengüterverkehr effizienter und umweltfreundlicher werden kann. Das spricht natürlich dafür, dass man die E-Mobilität auch im Lkw-Bereich anreizt. Das ist eigentlich das effektivste Mittel überhaupt, „Zuckerbrot und Peitsche“, egal bei welchem Verkehrsträger in der Umweltpolitik, dass man Ordnungsrecht in der Ferne hat und so lange mit Anreizen arbeitet. Hier haben wir aber – und das ist ja der Kern der Frage von Herrn Wiehle gewesen – eine komplette Mautbefreiung für E-Lkw und wir haben einen offensichtlichen Widerspruch zum Masterplan



Schienengüterverkehr, den das Ministerium mit der ganzen Branche vereinbart hat. Ich glaube, es ist auch prinzipiell nicht gut für die Verlässlichkeit und Konsistenz der Regierungspolitik, wenn man auf der einen Seite einen Masterplan verabschiedet und auf der anderen Seite sich für ein Lkw-Maut-Gesetz, eine Änderung ausspricht, die offensichtlich miteinander im Widerspruch stehen, weil in dem Masterplan Schienengüterverkehr diese Mautbefreiung für E-Lkw explizit erwähnt wird, aber eben nur im Vor- und Nachlauf für den kombinierten Verkehr. Das war damals der Prüfauftrag und nicht eine generelle Mautbefreiung. Da sehe ich ein gewisses Problem, was die Konsistenz und Verlässlichkeit des Regierungshandelns anbelangt. Vom Grundsatz – wie gesagt –, dass man den E-Lkw anreizt finde ich gut und richtig. Er hat auch objektiv keine große Bedeutung. Deswegen sind es auch nur 120 Millionen Euro, die dem Bundeshaushalt verloren gehen. Das sind Peanuts, verkehrspolitisch gesehen. Es geht hier um die Symbolpolitik. Aber ich bin der Meinung, das Mindeste wäre, wenn man denn schon bei der völligen Mautbefreiung bliebe, eine feste zeitliche Befristung und nicht nur ein Prüfauftrag. Ich will das gerne begründen.

Ich werde immer hellhörig, wenn es Befreiungen kompletter Natur gibt. Wir haben eine Mautbefreiung für den Fernbusverkehr, die 2013 mit der Begründung eingeführt worden ist, es sei eine aufstrebende junge Wettbewerbsbranche. Wir haben immer noch die Mautbefreiung für den Fernbusverkehr, obwohl es nur noch einen einzigen Anbieter gibt und von Start-up-Mentalität nicht mehr die Rede ist. Das gleiche haben wir im Flugverkehr. Der ist 1936 von der Kerosinsteuern befreit worden, durch das Chicagoer Abkommen. Wir haben bis heute eine Kerosinsteuerbefreiung. Die Argumentation war damals ähnlich: junge aufstrebende Branche. Und wir haben das bei den Binnenschiffen über die Mannheimer Akte 1868, seitdem dürfen auf dem Rhein keine Wegekosten für die Binnenschiffe angerechnet werden, das haben wir auch noch im Jahr 2018. Also man muss immer vorsichtig sein als Politik, wenn man irgendjemanden in Gänze befreit und subventioniert – ich habe eben Beispiele genannt. Insofern ist das Mindeste, dass man hier eine zeitliche Befristung macht, auch für E-Lkw, so sinnvoll sie sein mögen.

Die zwei anderen Fragen kamen von Herrn Cezanne. Wenn ich darf, würde ich es gerne zusammenfassen mit dem, was Stephan Kühn fragte zu der Wettbewerbssituation. Es geht letztendlich um ein und denselben Sachverhalt. Wie bewerten wir als Allianz pro Schiene den Gesetzentwurf im Hinblick auf die Wettbewerbssituation der Bahn im Güterverkehr mit dem Lkw? Der Gesetzentwurf hilft bei der Wettbewerbssituation der Güterbahnen mit dem Lkw. Er hilft deswegen, weil die Preisschere bei den Wegekosten seit Jahren auseinander driftet und zwar entgegen dem verkehrspolitischen Ziel der Bundesregierung und auch des Parlamentes, das da lautet, den Güterverkehr auf der Schiene zu stärken. Ich möchte amtliche Zahlen nennen. Der Erzeugerpreisindex bei der durchschnittlichen Lkw-Maut, bei den Mautsätzen hat sich seit 2010 bis 2017 um 20 Prozent reduziert. Und bei den Güterbahnen haben sich die Trassenpreise um 18 Prozent erhöht. Das heißt, diese Preisschere, was die Wegekosten anbelangt, zwischen Straße und Schiene ist um 38 Prozent auseinander gedriftet. Da hilft dieser Gesetzentwurf, den wir hier in der Anhörung diskutieren, sehr. Es ist natürlich ein ganz schöner Preissprung für den Lkw-Verkehr. Aber diese Schere wird damit ein stückweit geschlossen. Was nicht korrigiert wird, ist die Tatsache, dass die Güterbahnen immer Schienen-Maut zahlen müssen, die Lkw unter 7,5 Tonnen nicht. Das ist die so genannte Mautlücke zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen. Die gehört, wenn man die Wettbewerbssituation betrachtet, sicherlich auch geschlossen. Was auch weiterhin ungleich zwischen Straßen und Schiene bleibt, ist die Tatsache, dass die Güterbahnen eben auch auf jeder Nebenstrecke – egal wie klein sie sein muss – zahlen müssen und der Lkw auf den Landstraßen und untergeordneten Straßen eben nicht. Da sehen wir Korrekturbedarf als Allianz pro Schiene. Das wäre gut. Der eigentliche Missstand liegt auf EU-Ebene. So lange der nicht abgestellt ist, werden wir uns immer in Klein-klein-Diskussionen bewegen. Der eigentliche Missstand liegt darin, dass die Schienenmaut EUrechtlich verpflichtend ist. Jedes Land muss die Schienenmaut berechnen bei den Güterbahnen und auch Personenbahnen, während die Lkw-Maut nach EU-Recht optional ist. Man muss sie überhaupt nicht anwenden als Nationalstaat und dann hat man jede Menge Gestaltungsmöglichkeiten.



ten und Ausnahmemöglichkeiten. Da ist der eigentliche Webfehler, was die Gleichbehandlung oder Ungleichbehandlung der Verkehrsträger angeht.

Wie bewerte ich – das war die zweite Frage von Herrn Cezanne – das Ganze vor dem Hintergrund des Finanzierungskreislaufs Straße? Wir hatten mit der Einführung der Lkw-Maut im Jahre 2005 den so genannten Mautkompromiss und Mautverteilungsschlüssel. Die Einnahmen der Lkw-Maut sind nach dem Prinzip 38 Prozent für die Schiene, 50 Prozent für die Bundesfernstraßen und 12 Prozent für die Bundeswasserstraßen verteilt worden. Das ist im Jahre 2010 geändert worden, mit dem auf dem ersten Blick plausibel klingenden Grundsatz, Straße finanziert Straße, nach dem Motto Gerechtigkeit. Diesen Grundsatz haben wir bis heute. Ich halte diesen Grundsatz für falsch. Ich will begründen warum. Spätestens mit der Einpreisung der externen Kosten in die Lkw-Maut haben wir eine völlig neue Situation. 2010 war es noch so, dass man sagen konnte, die Einnahmen der Lkw-Maut tragen dazu bei, die Ausgaben des Bundes für die Bundesfernstraßen zu finanzieren. Jetzt haben wir schon die Situation – das ist sehr schön auf der BDI Stellungnahme nachzulesen, auf Seite 4 (Grafik) –, dass die Einnahmen der Lkw-Maut höher sind als die Ausgaben des Bundes für die Bundesfernstraßen. Das liegt daran, dass wir externe Kosten teilweise mit einrechnen dürfen, als da wären Luftschadstoffe und Lärm. Dieser Sachverhalt wird sich noch verschärfen, wenn – und dafür sind wir als Allianz pro Schiene –, auch CO₂- und Unfallkosten bei allen Verkehrsträgern eingepreist werden sollten, also auch beim Lkw. Mit anderen Worten – wir wissen, wenn dieses Prinzip so bliebe; wie es seit 2010 funktioniert, wissen wir gar nicht mehr; wohin mit dem Geld und wo wir jetzt asphaltieren sollen. Da breche ich jetzt auch eine Lanze für andere Verkehrsträger. Ein weiteres Argument, wenn die Binnenschiffer – wie angekündigt – komplett von den bisherigen Wegekosten, die sie noch haben, auch befreit werden – das hat der Minister ja gesagt –, wer bezahlt dann die Ausgaben der Binnenschiffer? Ist das klug für die Politik? Wenn man jetzt schon unter den starren Vorgaben leidet, was nutzen Kostenfaktoren bei der Bundesverkehrswegeplanung, beim ganzen Planungsrecht? Ist das klug, wenn wir uns da so binden, was die Ausgaben anbelangt? Da sollten wir vielleicht etwas mehr die

familiäre Denke haben, dass Verkehr den Verkehr finanziert. Das ist in der Familie ja auch so, wenn einer ein Einkommen hat, dann gibt er es nicht nur für sich aus, sondern dann wird das für die ganze Familie genommen und das wird auch steuerlich so behandelt. Ich plädiere jetzt mal für einen familiären Infrastruktursatz im Verkehr, auch für die Binnenschiffer. Letztes Beispiel – ich glaube es waren 4 Fragen, insofern hoffe ich, dass ich meine Redezeit noch nicht überschritten habe.....

Vorsitzender: Wenn es hier nervöse Blicke gibt, die Uhrzeit war nicht richtig eingestellt. Das liegt einfach daran, dass Herr Flege mehrere Fragen bekommen hat.

Dirk Flege (Allianz pro Schiene e.V.): Letztes Beispiel: wir alle freuen uns, dass es mittlerweile alternative Antriebe im Schienenverkehr gibt – Wasserstoff. Wir alle reden von der Vernetzung der Verkehrsträger. Man muss sich intermodal vernetzen. Ich kenne keinen Verkehrsträger der das nicht will. Aber was ist denn mit diesen Schnittstellen, wenn wir diese Logik beibehalten – Straße finanziert Straße, Schiene finanziert Straße. Wer bezahlt denn die Schnittstellen? Das geht jetzt ganz konkret los mit dem Wasserstoffzug, der in Cuxhaven fährt, in Niedersachsen seit wenigen Wochen. Wo kommt die Wasserstofftankstelle hin? Und vor allen Dingen, von wem wird sie genutzt? Der Hersteller des Zuges sagt mir, der Charme dieser Wasserstoffinfrastruktur ist aus seiner Sicht – und dann ist die Berechnung auch betriebswirtschaftlich interessanter – dass Busse und Lkw diesen Wasserstoff auch nutzen können. Das sei technisch alles möglich. Soll das jetzt alles aus dem Schienennetz bezahlt werden? Schiene finanziert Schiene. Tun wir damit dem alternativen Antrieb einen Gefallen, und der Verknüpfung der Verkehrsträger? Oder wollen wir eine ganzheitliche Verkehrspolitik aus einem Guss, die die Zukunft gestalten kann? Dann muss man sich verabschieden von diesem kleinen Kästchendenken und Richtung Schweiz gucken. Die haben nämlich einen Infrastrukturfonds, der wird gespeist aus vielen Quellen und von allen Verkehrsträgern. Und der funktioniert nach dem Prinzip „Verkehr finanziert Verkehr“. Und dann kann man auch die Zukunft gestalten. Danke.

Vorsitzender: Als nächstes Herr Kiel, bitte. Es gab eine Frage von Herrn Schiefner.



Dr. Thomas Kiel (Deutschen Städtetag): Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren, herzlichen Dank zunächst für die Einladung. Tatsächlich haben die kommunalen Spitzenverbände sich zum Fünften Mautrechtsänderungsgesetz auch gemeinsam geäußert, das auch im Übrigen zum Vierten Änderungsgesetz. Ich darf mich heute – auch dank der Fragestellung von Herrn Schiefner – fokussieren auf das Problem, das uns mit den kommunalen Fahrzeugen betrifft. Ein Problem was letztendlich – glaube ich – bei den meisten vor Ort, als das Vierte Änderungsgesetz diskutiert worden ist, gar nicht auf dem Schirm war, nämlich, dass eben auch die ganz normalen kommunalen Fahrzeuge, die die Sammlung der Abfälle betreiben, jetzt mautpflichtig werden. Und es ist deswegen ein großes Problem, weil die Bundesfernstraßenmaut – von uns allen gewollt und unterstützt –, nun auch in den Ortsdurchfahrten gilt. Damit ist es ein Problem, was sowohl in den Städten auftritt, wie auch im ländlichen Raum. Und ein Problem, was dadurch besonders verschärft wird, dass die abfallrechtlichen Standorte, also auch die normalen Behandlungs-, Entsorgungsstandorte, natürlich ganz und überwiegend an großen Hauptverkehrsstraßen liegen und das ist in aller Regel eine Bundesstraße. Damit entstehen sehr große Disparitäten, nämlich abhängig davon, wo der Abfallwirtschaftsbetrieb liegt und wie viele Bundesstraßen ich nutzen muss, um meine regulären Wege zurückzulegen, so dass jedenfalls pro einzelnen Müllsammelfahrzeug Kosten in Höhe pro Tag zwischen 3 und 20 Euro auflaufen. Das sagt eben insbesondere der Verband der kommunalen Unternehmen, der uns hier auch mit seinen Stellungnahmen sehr intensiv unterstützt hat. Damit stellt sich die Frage, welche Möglichkeit besteht insbesondere für diesen Bereich der Nahverkehre, die eigentlich nie gemeint waren bei der Mauterhebung, eine Ausnahme im Gesetz zu verankern. Für den ÖPNV ist das ja auch der Fall, weil Kraftomnibusse ausgenommen sind. Damit stellt sich die Frage, ob man Müllsammelfahrzeuge ebenfalls ausnehmen kann. Das gilt – wenn man so will und wenn man unseren Wünschen folgt („unseren“ sage ich jetzt für die gesamte Familie der kommunalen Spitzenverbände) – natürlich für alle kommunalen Fahrzeuge, also einschließlich der Wasserver- und Entsorgung genauso wie für Abfallfahrzeuge. Deswegen hätten wir ein hohes Interesse daran, dass eine solche

Ausnahme weitergefasst ist. Es gibt natürlich auch die Möglichkeit, sie sehr eng zu fassen und es eben nur und ausschließlich auf Müllsammelfahrzeuge und dann den Hausmüll einzuschränken. Ich habe in unserer Stellungnahme diese unterschiedlichen Optionen einer kurzen Bewertung unterzogen. Zu der ganz konkreten Frage, was den Abfallschlüssel anbelangt, bin ich zu dem Ergebnis gekommen, dass das Problem bei der Abfallentsorgung natürlich ist, dass die Abfalltransporte ganz häufig nicht allein einem bestimmten Abfallschlüssel in Reinform zuzuordnen sind. Damit stellt sich die Frage: Wie kann man überhaupt ermitteln, ob dann ein durchgeführter Transport mautpflichtig oder nicht mautpflichtig ist? Ich würde jedenfalls ein hohes Interesse signalisieren, eine entsprechende Regelung zu haben, die Fahrzeuge möglichst umfassend ausnimmt. Dafür würden wir jedenfalls vorschlagen, solche Fahrzeuge auszunehmen, die im öffentlichen Entsorgungsauftrag unterwegs sind. Und zwar ganz unabhängig von der Frage, und die war heute auch schon angesprochen von Herrn Prof. Engelhardt, ob das ein privates Fahrzeug oder ein städtisches Fahrzeug ist. Nämlich eigentlich in den Kategorien unmittelbares städtisches Fahrzeug, ein privates Fahrzeug im Auftrag der Kommune. Damit soll letztendlich der Weg abgedeckt werden von dem Aufsammeln der Abfälle bis zur ersten Weiterbehandlung der entsprechenden Abfälle, um damit sicherzustellen, dass dieser – in der Regel in einer Nahstrecke abzuwickelnde – Weg eben selber nicht mautpflichtig ist und das Fahrzeug, das in der Regel solche Sammeltätigkeiten durchführt, eben von der Mautpflicht befreit wird.

Vorsitzender: Vielen Dank. Dann Herr Hasler, es gab eine Frage von Kollegen Luksic.

Jürgen Hasler (Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.): Herr Luksic hatte zwei Fragen gestellt. Das eine ist, wie wir die Mautspreizung sehen und die zweite Frage betraf die Zinsentwicklung. Darauf würde ich gerne zuerst eingehen. Wir haben noch gestern Nacht eine kleine Präsentation eingereicht, auf der vier Charts sind. Ich hoffe, Sie haben sie vorliegen. Wir gehen von einer gewissen Asymmetrie aus, bei dem Wegekostengutachten, und zwar bedingt dadurch, dass ich natürlich auch die Bundesstraßen in die Bewertung reinechne. Es ist ein Simulationsmodell, das zu Neuerstellungspreisen die Infrastruktur bemisst und



dann entsprechend Zinsen abbildet. Die sind in dieser ersten Grafik auf Seite 2 dargestellt. Sie sehen zum einen, dass die für die Mautansatzberechnung herangezogenen Wegekosten rund bei 16 Milliarden Euro liegen. Die Planung im Bundeshaushalt für Aufwand/Verkehr – da komme ich wieder auf das Stichwort zurück, „Straße finanziert Straße“. Das ist der Glaubenssatz, dem wir nach wir vor vertrauen und auf den wir uns in gewisser Weise auch verlassen haben, als 2003/2005 die Lkw-Maut eingeführt wurde. Vom Umstieg von der Steuer- auf die Nutzerfinanzierung will ich jetzt noch gar nicht sprechen. Da ist die Politik uns noch etwas schuldig. Aber hier sehen Sie, dass im Grunde genommen die nach dem Wegekostengutachten prognostizierten Einnahmen weit die tatsächlichen Haushaltsausgaben überschreiten. Die Ursache dafür liegt in dem Zins. Wenn Sie jetzt auf die Seite 4 gehen; ich habe auf der zweiten Seite nur dokumentiert, was das bedeutet, beim Anlagevermögen die Bundesstraßen hinzu zu nehmen, die ja nicht dieselbe Verkehrsdichte haben. Das haben wir gerade schon diskutiert. Also wird es natürlich für den Mautsatz am Ende des Tages teurer. Jetzt gibt es verschiedene Zinssätze, die im Gutachten durchgespielt wurden. Der eine, man nimmt die Zinsquote aller Bundeswertpapiere mit Coupon, da wären wir bei 1,9 Prozent. Das ist der Zinssatz, zu dem sich der Bund refinanziert. Es gibt des Weiteren die Wertpapiere mit Coupon mit einer 30-jährigen Laufzeit, sowie 10-jährigen Laufzeit. Man hat hier cleverer Weise den Mittelwert gebildet und landet bei den 3,3 Prozent. Hier sind wir sehr alarmiert – muss ich sagen – denn alle 5 Jahre haben wir ein neues Gutachten vorliegen. Das heißt, ich muss gar nicht auf einen Durchschnittswert von 20 Jahren gehen, sondern ich könnte eine wesentlich kürzere Laufzeit als Referenzzins nehmen. Das wären in unserem Beispiel 2,2 Prozent Zinsen. Wir sind natürlich auch von der Abkehr der sozialen Zeitpräferenzrate, die ja auch Maßgabe war für den Bundesverkehrswegeplan. Da sind wir schon der Meinung, dass man diese Variante zumindest überdenken sollte. Freilich dann real und nicht nominal, weil ich weiß, dass das bei den Abschreibungen mit der Erfolgsquote ein kalkulatorisches Problem bringen könnte. Unser Petitor an der Stelle ist: wir brauchen einen relativ verlässlichen Zins. Natürlich muss er marktgerecht sein – keine Frage. Aber wir brauchen einen

verlässlichen Zins, denn für die Unternehmen – nicht nur der Industrie – sondern eigentlich der gesamten verladenden Wirtschaft – stellt diese Mauterhöhung um letztlich 3 Milliarden Euro (das ist es in Summe) jährlich als Mehrkosten zu Buche. Die müssen irgendwie aufgefangen werden, denn die Fuhrunternehmer von Herrn Prof. Engelhardt leiten das ja an uns weiter. Hier sehe ich schon ein erhöhtes Risiko, dass der Puffer an einer anderen Stelle genutzt wird. Das ist das, was wir nicht wollen. Wir diskutieren Sozialstandards. Wir diskutieren Entsenderichtlinien in Europa. Wir reden von Cooling-off-Phasen, wenn osteuropäische Trucker in Europa oder in Deutschland tätig sind. Ich will das nicht als Warnung an Sie richten, aber als dezenten Hinweis. Der Verlader, der mit dem Rücken zur Wand steht und seine Kosten nicht weiterreichen kann, muss sie wo anders suchen und das wird den Wettbewerbsdruck im Transportgewerbe weiter erhöhen. Ich hoffe nicht, dass sich das auf die sozialen Standards sich auswirkt.

Die zweite Frage, die Herr Luksic gestellt hat, be traf die Mautspreizung. Da bin ich schon bei der letzten Folienseite 5. Wir haben eine gewisse Logik zwischen Euro 5 und Euro 6, die einerseits damit zu begründen ist, dass Sie natürlich für einen Euro-6-Lkw eine höhere Investition haben, selbst wenn sie ihn leasen. Das zweite ist, Sie müssen Ad-Blue dazu tanken. Das haben Sie bei vielen Euro-5-Fahrzeugen auch, aber bei Euro 4 haben sie es garantiert nicht. Die Rechnung, die Sie sich am Ende des Tages stellen müssen: Was kostet mich Ad-Blue pro Kilometer? Wir haben es mal rund gerechnet: 0,9 Cent. Also: der eine Cent, den ich hier bei der Mautspreizung habe, der verpufft erstens schon, wenn ich Ad-Blue dazu tanke und mich ordnungsgemäß verhalte und keinen Abschaltmechanismus da drin habe. Das zweite – das finde ich eigentlich den gravierenderen Punkt – wir haben gegenwärtig eine Wegekostenrichtlinie der Europäischen Kommission vorliegen. Die geht von einer Mautspreizung von 3,2 Cent aus. Der Euro-6-Truck würde also mit 0,8 Cent pro Kilometer (Lärm und Luft zusammengefasst) bepreist. Nach dem Stand des Gesetzentwurfes, wenn ich die Lärmbelastung dazu rechne, bin ich bei 1,3. Sie werden in die Situation geraten bzw. wir als Verlader am Ende des Tages natürlich auch, dass wir in 5 Jahren wieder eine Spreizung



einführen, die wir heute einfacherweise beibehalten könnten, wenn wir das System, was seit 2015 etabliert ist, beibehalten und diesen 1,1 Eurocent pro Kilometer für ein Euro-6 Fahrzeug weglassen, einfach um diesen Fahrzeugtyp zu inzentivieren. Wir haben zwar in der Mautstatistik den Eindruck, dass es bereits eine Vielzahl an Euro-6-Lkw gibt. Das ist ein trügerischer Eindruck. Wir haben die höchste Fahrleistung bei diesen Fahrzeugen, insbesondere auf der Langstrecke. Wenn Sie in den Nahverkehr, in den Regionalverkehr gehen, sieht die Welt anders aus. Wenn Sie Stadtverkehre sehen mit Lieferfahrzeugen, die über 7,5 Tonnen sind, sind Sie sehr schnell bei Euro-4- und Euro-3-Standards. Da ist es – aus unserer Sicht – ökologisch und ökonomisch sinnvoll, diesen einen Cent in der Tat als Anreiz beizubehalten. Vielen Dank.

Vorsitzender: Herr Lottsiepen, es gab eine Frage des Kollegen Kühn.

Gerd Lottsiepen (Verkehrsclub Deutschland e.V.): Herr Kühn hat mich nach der Kostenwahrheit, nach der Kostengerechtigkeit gefragt. Selbstverständlich ist die aus unserer Sicht noch nicht erreicht. Obwohl wir feststellen müssen, dass der Gesetzgeber den Forderungen des VCD, die dieser seit ungefähr der Jahrtausendwende erhebt, doch durchaus gefolgt ist. Ursprünglich ist die Maut als reine Automaut eingeführt worden. Ich zeige jetzt auf, wo noch was fehlt. Inzwischen ist die Maut auf alle Bundesstraßen ausgedehnt worden. Wir bekommen jetzt Klagen, dass es Ausweichverkehre auf Landesstraßen gibt. Ich gehe davon aus, dass wir unserer ungefähr 20 Jahre alten Forderung, dass die Maut auf allen Straßen erhoben wird, auch in Zukunft weiter näher kommen. Außerdem forderten wir damals und fordern wir heute, dass die Maut für alle Lkw gilt, also nicht nur ab 7,5 Tonnen erhoben wird – wie es heute ist, früher waren es 12 Tonnen. Ein Fortschritt ist schon da. Aber wir haben hier eine Lücke. Es soll ja auch die Pkw-Maut eingeführt werden, für Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen. Und dann gibt es eine Lücke, Fahrzeuge zwischen 3,5 Tonnen und 7,5 Tonnen, für die keine Maut gezahlt werden soll. Für andere müsste eine gezahlt werden. Falls diese Pkw-Maut kommt – so wie sie jetzt vorgesehen ist, ist sie natürlich aus unserer Sicht überhaupt nicht zielführend –, gibt es trotzdem genug Gründe, die Lkw-Maut auch auf die kleinen Lkw auszudehnen.

Die nächste Forderung war die nach den externen Kosten. Das wurde damals rundweg abgelehnt. Inzwischen haben wir die externen Kosten. Die Luftverschmutzungskosten werden angelastet und auch die Lärmkosten. Herr Kühn hat in seiner Frage eigentlich schon vorweg genommen, dass das nicht deckend ist. Es sprach von 28 Prozent Deckungsgrad bei den Lärmkosten. Wenn man sich dann anschaut, was im Wegekostengutachten steht, wie sich das in den nächsten Jahren bis 2022 entwickelt, dann ist das ein recht schwaches Bild. Wir haben im Jahr 2019 eine Kostendeckung von 28 Prozent, im Jahr 2022 eine Kostendeckung von 30 Prozent. Da tut sich also praktisch nichts. Die Maut erhöht sich ja nicht – klar. Man sieht auch, dass sich technisch wenig tut. Bei der Luftverschmutzung sieht es etwas besser aus. Da soll sich der Deckungsgrad von 75 Prozent auf 94 Prozent erhöhen. Ich habe eine gewisse Skepsis, im dritten Jahr Dieselgate, ob diese Zahlen, die die Bundesregierung hier annimmt, tatsächlich stimmen. Aber gehen wir mal davon aus, dass bei den Lkw nicht so viel geschummelt wird wie bei den Pkw und es da tatsächlich zu einer Besserung kommt. Aber natürlich sind wir davon weit entfernt, dass wir eine vollständige Kostendeckung haben. Zur Kostengerechtigkeit gehört natürlich auch, dass Fernbusse mit der Maut belastet werden und nicht ausgenommen sind. Das ist hier ein ganz klarer Nachteil im Vergleich zum Schienenverkehr. Auch deshalb muss die Maut für Fernbusse eingeführt werden.

Und schließlich und letztlich, Herr Flege hat darüber wortreich gesprochen, wir müssen den § 11 des Gesetzes dahingehend ändern, dass Verkehr den Verkehr finanziert und dass die Maut nicht ausschließlich für den Straßenverkehr eingesetzt wird.

Vorsitzender: Vielen Dank. Wir würden dann in die zweite Runde eintreten.

Abg. Wolfgang Wiehle (AfD): Eine kurze Intervention – Entschuldigung, Herr Vorsitzender. Ich habe vorhin eine Frage in die Runde der Experten geworfen mit der Bitte, dass jemand die Hand hebt. Ich möchte diese jetzt konkreter an Herrn Dr. Scheel stellen, die Frage nach der Inzentivierung von E-Fuels.

Dr. Kurt-Christian Scheel (Verband der Automobilindustrie): Vielen Dank für diese Frage. Sie



haben mich ja als Vertreter der Hersteller gefragt. Für die Hersteller, die an vielen Stellen vor der Aufgabe stehen, wie sie den CO₂-Footprint ihrer Fahrzeuge optimieren. Vor dem Hintergrund nicht nur der Mautregulierung, auch vor dem Hintergrund der aktuellen Regelungsvorhaben in der EU. Stichwort CO₂-Flottengrenze für schwere Nutzfahrzeuge: E-Fuels gehören zu denjenigen Instrumenten, auf die die Branche setzt, um den CO₂-Footprint der Flotte insgesamt abzusenken. Deswegen treten wir dafür ein, sowohl bei der CO₂-Flottenregulierung für Pkw als auch für schwere Nutzfahrzeuge, hier eine Lösung zu finden, die es erlaubt, das Einspeisen von E-Fuels, wenn sie mit erneuerbarem Strom erzeugt sind und nicht schon nach anderen Instrumenten gefördert sind, anzurechnen zu können auf die Erreichung des Flottengrenzwertes. Wir glauben, dass dadurch ein Anreiz geschaffen wird, Dieselkraftstoffe, die synthetisch sind, die auf Basis von erneuerbarer Elektrizität hergestellt werden – die also keinen eigenen CO₂-Footprint erzeugen –, zu nutzen und auf diese Weise einen signifikanten Beitrag zu leisten auch für die CO₂-Auswirkungen des Schwernutzfahrzeugs. Wir treten dafür ein, dieses Instrument zu nutzen. Wir treten dafür ein es anzureizen. Wir glauben, die Flottenregulierung kann dafür ein sinnvolles Instrument sein und wir glauben, dass damit etwas getan wird, um den CO₂-Footprint zu verbessern. Wenn im Rahmen der Mautgesetzgebung so, wie auch schon für die elektrischen schweren Nutzfahrzeuge, aber auch für LNG und andere Kraftstoffe hier eine Privilegierung geschaffen wird, dann wäre eine solche für E-Fuels natürlich auch sinnvoll.

Vorsitzender: Vielen Dank, Dr. Scheel. Dann gab es eine Frage an die Bundesregierung, bitte Herr Staatssekretär Bilger.

PSs **Stefan Bilger** (BMVI): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Auch zu dem von Herrn Wiegand angesprochenen Thema, will ich gerne kurz erläutern, weshalb wir es für sinnvoll halten, die Elektro-Lkw auszunehmen, aber keine weiteren Ausnahmen zu machen. Wir hatten ja schon eine Bundestagsdebatte dazu und ich bin gespannt, welche Positionen die Fraktionen jeweils dazu einnehmen werden. Für uns ist zu unterscheiden zwischen den elektrisch angetriebenen Lkw und anderen alternativen Antrieben. Der Gedanke, die Elektro-Lkw auszunehmen, hing vor allem mit dem

Thema Luftreinhaltung zusammen, dort weitere Anreize zu schaffen und ich glaube der Elektro-Lkw wird weder auf der Langstrecke Konkurrenz für herkömmliche Antriebe bei den Lkws sein – er hat auch zum jetzigen Zeitpunkt nicht die Reichweitenpotenziale wie Gasmobilität oder Wasserstoff bei den Lkw – und er wird deswegen auch keine Konkurrenz für die Schiene sein, denn die Schiene kommt ja dann zum Zuge wenn es um weite Entfernung geht. Deswegen ist für uns bei den alternativen Antrieben schon zu unterscheiden zwischen elektrisch angetriebenen Lkw und den anderen alternativen Antrieben, die lassen wir natürlich auch nicht im Stich, sondern haben unterschiedliche Ansätze, wie wir Förderungen oder Anreize schaffen wollen. Bei den Elektro-Lkw ist das eben jetzt auch durch die Befreiung bei der Maut und bei den anderen alternativen Antrieben durch Förderprogramme, sowohl für die Infrastruktur, wo der Bund ja auch viel finanziert als auch für die Anschaffung von solchen Fahrzeugen.

Jetzt habe ich noch meinen Hinweis vergessen: weil es letztes Mal ein bisschen kritische Nachfragen gab und weil ich nicht anwesend war. Wir haben das Problem, dass wir leider nur zwei Staatssekretäre haben im BMVI. Enak Ferlemann ist im Haushaltsausschuss gefordert und ich muss nachher zur Regierungsbefragung pünktlich erscheinen, deswegen bitte ich um Verständnis, dass ich mich schon irgendwann vor 13 Uhr auf den Weg machen muss. Wenn noch Fragen sein sollten ans BMVI, haben wir unsere geballte Fachkompetenz dabei.

Vorsitzender: Dafür haben wir Verständnis! Die Frage eines möglichen dritten Staatssekretärs werden wir hier nicht lösen, sie ist nicht unsere Zuständigkeit. Dann machen wir weiter mit der zweiten Runde, Herr Kollege Holmeier, bitte für die CDU/CSU-Fraktion.

Abg. **Karl Holmeier** (CDU/CSU): Vielen Dank. Ich möchte nochmal das Thema emissionsarme Treibstoffe ansprechen. Der Herr Staatssekretär hat es gerade schon angesprochen, die Befreiung von Elektrofahrzeugen. Wäre es nicht auch sinnvoll, auch für Gas-Lkw, LNG-Fahrzeuge, wo wir zurzeit versuchen, ein Tankstellensystem in Deutschland aufzubauen, eine Mautreduzierung auf den Weg zu bringen? Wir haben ja seit Mai dieses Jahres eine Förderrichtlinie zur Unterstützung von Um-



rüstung von Diesel auf Gasfahrzeuge. Eigentlich wäre das eine Möglichkeit, um hier nochmal voranzukommen. Diese Frage würde ich stellen an Herrn Prof. Engelhardt und an Herrn Dr. Scheel. Danke!

Abg. Wolfgang Wiegle (AfD): Dankeschön. Ich möchte zu sprechen kommen auf die Mautlücke zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen und warum wird diese Mautlücke nicht geschlossen? Dazu möchte ich einerseits die Bundesregierung fragen, andererseits möchte ich gerne Herrn Hasler darum bitten, dazu Stellung zu nehmen, wie sich das aus seiner Sicht verhält. Zum anderen möchte ich gerne mehr Hintergrund zu Sichtweisen erfahren über die Mautbefreiung für Fernbusse, die erhalten bleiben soll. Dazu habe ich unterschiedliche Stellungnahmen wahrgenommen, die ich gerne ein bisschen ausgeführt haben möchte. Da würde ich gerne Herrn Flege bitten, zu der Mautbefreiung für Fernbusse Stellung zu nehmen. Zum anderen, da muss ich jetzt noch kurz suchen. Ich reiche das in Kürze nach.

Vorsitzender: Dann machen wir jetzt trotzdem weiter. Kollege Schiefner bitte, für die SPD-Fraktion.

Abg. Udo Schiefner (SPD): Ich habe nochmal eine Frage an Herrn Kiel. Könnten Sie da nochmal Ihre Ausnahmeforderung ein bisschen vertiefen? Sie sprechen auch Gas- und Wasserversorgung an. Sie hatten angesprochen, dass man nach Abfallschlüsseln Transporte nicht so nach dem Schlüssel abgrenzen kann, dass Sie uns da vielleicht nochmal einiges zu sagen. Ich gehe auch davon aus, wenn Sie von kommunaler Entsorgung sprechen, sprechen Sie auch von den Privatunternehmen in Kommunen. Die zweite Frage hat mir Herr Holmeier schon vorweg genommen eigentlich, das ist die Frage nach erdgasbetriebenen Fahrzeugen, inwiefern man hier auch einen Anreiz schaffen sollte. Es wird ja auch immer wieder diskutiert, Fahrzeuge unterhalb der 7,5 Tonnen-Grenze in die Maut mit reinzupacken, Herr Prof. Engelhardt und inwieweit würde das auch die Argumentation verändern?

Abg. Dr. Christian Jung (FDP): Vielen Dank. Eine Frage zuerst an Herrn Hasler. Die Frage ist ja, wie könnten Anreize aussehen, um LNG- und CNG-Fahrzeuge zu fördern wie die E-Lkws, und da ist natürlich in dem Zusammenhang auch die Frage,

wie Sie die Ausführungen von Staatssekretär Bilger bewerten, die ja durchaus interessant waren.

Die zweite Frage geht an Prof. Engelhardt. Wir haben das Phänomen, dass die Bundesregierung gar nicht weiß, wie viele Kleinstransporte mit Schlafmöglichkeit in Deutschland unterwegs sind. Man hat sich mit diesem Thema bisher nicht systematisch beschäftigt, wie auch Staatssekretär Bilger schriftlich bekanntgegeben hat. Die Frage stellt sich aber trotzdem, was Sie zum Beispiel dazu meinen, ob man zum Beispiel durch die Mautanlagen auch solche Fahrzeuge, die ja hochproblematisch sind, für den deutschen Logistiksektor in irgendeiner Weise kontrollieren könnte, wenn die zum Beispiel 36 Stunden von Polen bis nach Spanien unterwegs sind und natürlich komplett übermüdete Menschen unterwegs sind, die auch moderne Nomaden sind, die wir mit allen Sozialstandards, die wir Gott sei Dank haben in Deutschland, gar nicht erfassen.

Abg. Jörg Cezanne (DIE LINKE.): Ich hätte nochmal eine Frage an den Herrn Lottsiepen. Herr Flege hat schon mal den europäischen Regelungsrahmen kurz angerissen. Gibt es denn Notwendigkeiten zu einer Verbesserung, was die Frage der Nutzerfinanzierung angeht, sowohl auf nationaler, als auch auf europäischer Ebene?

Abg. Stephan Kühn (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine Fragen gehen beide an Herrn Prof. Engelhardt. Das eine ist, wir haben jetzt gehört, dass es weitgehende Ausnahmewünsche gibt, bis hin zum gesamten Entsorgungsfuhrpark. Mich würde interessieren, wie Sie das einschätzen hinsichtlich Rechtssicherheit, Gleichbehandlungsgrundsatz und auch Kontrollaufwand.

Die zweite Frage, die haben ja schon Kollegen angesprochen, ist nun mal die Frage, welche Lkws müssen keine Maut zahlen. Da ist – anders als immer postuliert – kein technologieoffener Ansatz gewählt worden, sondern nur Elektro-Lkws und Plug-In-Hybride ohne Mindestreichtweiten. Da würde mich interessieren, wie Sie das bewerten, welche Lkw-Konzepte von der Verfügbarkeit, von der Einsatzfähigkeit usw. denn jetzt diejenigen sind, die uns bei Schadstoffreduktion, Lärm usw. auch wirklich kurzfristig helfen. Welche Fahrzeuge sind die, die uns am meisten voranbringen im Hinblick auf Verfügbarkeit und Einsatzfähigkeit.



Abg. Wolfgang Wiegle (AfD): Herr Vorsitzender, Entschuldigung, ich bin vorhin eine Benennung eines Experten schuldig geblieben, das reiche ich gerne nach. Die Frage nach der Einschätzung der Fernstraßenmautbefreiung: der zweite Experte ist bitte Herr Dr. Scheel dazu.

Vorsitzender: Vielen Dank. Weil uns Herr Staatssekretär Bilger darauf hingewiesen hat, dass er zur Befragung der Bundesregierung muss, würde ich vorschlagen, dass ich ihn – wenn Sie einverstanden sind – kurz vorziehe.

PSs Stefan Bilger (BMVI): Vielen Dank. Herr Wiegle, Sie hatten nach der Position der Bundesregierung zu der Mautlücke gefragt. Ich glaube, die Argumente dafür und dagegen sind allen hier im Saal bekannt. Letztendlich müssen wir uns dann nach richten, was unser Auftrag ist aus dem Koalitionsvertrag. Im Koalitionsvertrag ist zu dieser Frage keine Aussage getroffen, bei den Koalitionsverhandlungen wurden die Argumente ausgetauscht. Am Ende hat man sich dazu entschieden, zum jetzigen Zeitpunkt keine Änderungen herbeiführen zu wollen. Die Entscheidung, wie es da weitergeht, muss dann irgendwann der Bundestag mit einer Mehrheit treffen.

Vorsitzender: Vielen Dank. Dann machen wir jetzt mit den Sachverständigen weiter. Wenn ich das richtig sehe, wurde an Herrn Dr. Hausmann keine Frage gestellt. Da es auch allgemeine Fragen gab, würde ich Ihnen trotzdem jetzt kurz die Gelegenheit zur Stellungnahme geben.

Dr. Friedrich Ludwig Hausmann (Pricewaterhouse Cooper Legal AG): Ich bin ja als Experte hier und nicht als Vertreter einer bestimmten Meinung, deswegen ist es schwierig, jetzt auf irgend eine Frage hier Antwort zu geben. Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender, aber ich denke, da möchte ich jetzt zu keiner Frage Stellung nehmen.

Vorsitzender: Dann machen wir weiter mit Herrn Prof. Engelhardt.

Prof. Dr. Dirk Engelhardt (Bundesverband Güterverkehr Logistik und Entsorgung e.V.): Wenn ich das richtig gesehen habe, sind das fünf Fragen mal fünf Minuten, das wären 25 Minuten – aber keine Angst, diese Zeit werde ich nicht ausschöpfen. Ich werde mich etwas beschleunigen und versuchen, die Fragen kurz und prägnant zu beantworten. Ich nehme aber den Vorschlag auf, nochmal kurz was

Allgemeines zu sagen, weil das nicht in der Fragerunde kam. Eins muss dem Verkehrsausschuss bewusst sein, diese eklatante Mautsteigerung wird die Verbraucherpreise beeinflussen. Die Preise werden weitergegeben und die betreffen am Ende die Endverbraucher. Das ist ein Aspekt, der hier in der Fragerunde nicht kam, wo mir nochmal ganz besonders wichtig ist, dass er auch erwähnt wird.

Ich arbeite mit dem Kollegen Flege sehr gerne und intensiv zusammen, trotzdem möchte ich noch einen zweiten Aspekt aufgreifen, bevor ich die Frage schnell beantworte. Das hier ist Entwicklung, ich gehe nicht auf die Zahlen ein des Schienennanteils in der Schweiz, man sieht, es stagniert, Verkehr finanziert Verkehr. Es gibt gewisse Verkehre, die sind für die Schiene tauglich, die sollen auch auf die Schiene, die machen auf der Schiene Sinn, aber in Zeiten von Onlinehandel, Lebensmittel online etc. gibt es auch Verkehre, die nicht verlagerbar sind, die bleiben auf der Straße. Das vergisst man immer und das ist ein Statement für unsere Branche, die mir wichtig ist. Viel wichtiger wäre es, an den Schnittstellen zu arbeiten, wie es Kollege Flege gesagt hat, um echten Austausch und Kommunikation zu schaffen. Das ist jenseits der Fragerunde ein Aspekt, der uns besonders wichtig ist.

Auf die Frage von Herrn Holmeier: natürlich wären Gasfahrzeuge Fahrzeuge, die auch in der Maut begünstigt werden sollten neben den Anreizsystemen, die Staatssekretär Bilger genannt hat, die natürlich sinnvoll sind und wichtig sind, aber um eine echte Lenkungswirkung zu entfalten, müssen hier Anreizsysteme geschaffen werden. Wir als Bundesverband arbeiten dort eng mit Mineralölherstellern zusammen, haben mit denen gemeinsame Roadshows, um das Tankstellennetz voranzubringen. Es gibt in der Stellungnahme vom BDI, vom Herrn Hasler, auch schöne Zahlen dazu, der nochmal ausgearbeitet hat, welche Reduktionen das bedeutet, sowohl bei Stickoxiden, wie auch bei CO₂. Hier können wir dringend empfehlen, zu den Investitionsförderprogrammen darüber hinaus solche Technologien und da besonders LNG in der Maut besser zu stellen, damit wir dort wirklich Investitionen in so eine Übergangstechnologie haben. Das wird nicht die Endtechnologie sein. Darauf gehe ich gleich nochmal ein, um die Frage von Herrn Kühn zu beantworten, aber eine Maut-



reduktion ist dort essentiell, damit diese Über-
gangstechnologie von den Unternehmern nachge-
fragt wird, denn die Mehrinvestitionen sind eklat-
ant. Da reden wir schnell über 20, 30, 40 Tausend
Euro und die nimmt kein Unternehmer in die
Hand, wenn er kein Return-on-Investment be-
kommt in der Vollkostenrechnung.

Zur Frage von Herrn Schieffner bezüglich der
Fahrzeuge unter 7,5 Tonnen. Wir haben uns als
BGL meistens nicht dazu geäußert, weil ein Groß-
teil der Unternehmen, die wir vertreten, mit 40-
Tonnen-Fahrzeugen unterwegs sind. Aber der Logik
folgend wäre natürlich eine einheitliche Be-
mautung durchgängig sinnhaft und es ist kein Be-
reich, wo sich der BGL als Branchenverband der
das mittelständische Transportunternehmen ver-
schließen würde, sondern wir hätten eine gleich-
lautende Bemautung aller Fahrzeuge ab 3,5 Ton-
nen, was mit Sicherheit auch der Branche plausi-
bel wäre. Wohl wissend, dass auch diese Kosten
weitergegeben werden müssen. Wir reden immer
noch über eine Marge, das möchte ich in der
Runde nochmal sagen: der mittelständische
Transportunternehmer in Deutschland hat eine
Marge, also was vom Umsatz nachher übrig bleibt,
von 0,1 bis 1 Prozent. Dafür arbeiten die. Das ist
das durchschnittliche Betriebsergebnis, das dort
erzielt wird. Da können natürlich Mautkostenstei-
gerungen von 50 Prozent – das sind 6.000 bis
10.000 Euro im Jahr – nicht irgendwie einfach auf-
gefangen werden. Das geht eins zu eins an die
Verlader, wie es Herr Hasler gesagt hat, und damit
dann auf die Verbraucherpreise. Ich hoffe, Herr
Schieffner, das beantwortet die Frage zu den unter
7,5-Tonnern.

Zur Frage von Dr. Jung: es ist ein riesiges Problem
für unsere Branche, aber auch für die Verkehrssi-
cherheit. Diese Kleinfahrzeuge, in der Branche ge-
nannt „Polensprinter“, sehen Sie alle auf den Auto-
bahnen. Das sind Kastenwagen mit einem Top-
sleeper – da ist die Schlafkabine oberhalb der
Fahrzeugkabine über dem Lenkrad – das sieht aus
wie ein Sarkophag, und fühlt sich auch genauso
an, wenn man mal so einem Fahrzeug drin war.
Dadurch, dass diese Fahrzeuge nicht kontrolliert
werden und auch sonst keiner Marktberufszu-
gangsregelungen unterliegen, bevölkern sie mittel-
weile morgens ganze Parkplätze, die stehen auf
den Pkw-Parkplätzen. Jeder, der an den Autobah-
nen morgens mal rausfährt, um sich einen Kaffee

zu holen oder zu tanken, der sieht auf den Pkw-
Parkplätzen diese Polensprinter. Die werden mittel-
weile für reguläre Fernverkehre benutzt, die
kosten keine Maut, da gibt es keine sozialen Auf-
lagen, die können rund um die Uhr fahren. Die
werden komplett eingesetzt für die Verlagerung
von Verkehren und da kann die Maut nur der
erste Ansatz sein. Eine Bemautung soll Fahrzeuge
in den Kosten etwas schlechter stellen, aber dar-
über hinaus ist es essentiell, dass alle anderen
Faktoren der Markt- und Berufszugangsverord-
nungen inklusive der Lenk- und Ruhezeitverord-
nung für diese Fahrzeuge auch gelten. Ich kann
nur alle bitten, im Rahmen des EU-Mobilitätspak-
ets dafür zu werben, dass wir dieses soziale No-
madentum, was eine wirkliche Katastrophe ist,
unterbinden. Um Ihre Frage zu beantworten, eine
Bemautung könnte ein erster Schritt sein, hilft
aber noch nicht, um das Dilemma komplett zu be-
seitigen, da müssen weitere Schritte im Nachgang
folgen.

Da waren noch zwei Fragen vom Herrn Kühn be-
züglich der Ausnahmen. Bezuglich der Ausnah-
men hatte ich mich vorhin geäußert: wir können
es nachvollziehen, dass zum Beispiel gewisse
landwirtschaftliche, forstwirtschaftliche Trans-
porte ausgenommen werden, aber nur bis 40
km/h. Das ist ein Problem, ansonsten ist es eine
klare Position unseres Gewerbes, so wenige Aus-
nahmen wie möglich zu haben. Das gilt in unserer
Stellungnahme für die Müll- und kommunalen
Sammelfahrzeuge. Wenn es zu einer solchen Aus-
nahme käme, der Aussage folgend dann für alle,
für die privaten wie für die kommunalen Fahr-
zeuge. Eine Übergangstechnologie – und damit
will ich die zweite Frage beantworten – ist LNG,
aber auf lange Sicht denken wir, der Wasserstoff
als direkter Antrieb, ist eine Technologie, die wei-
ter gefördert werden muss aus regenerativen Ener-
gien. Es ist uns durchaus bewusst, dass der Strom-
bedarf gewaltig ist, aber aus Sicht aller Experten
und die teilen wir als BGL auch, ist das die Tech-
nologie, die uns langfristig am weitesten hilft.
Und das nicht über die Brennstoffzelle, sondern
normal im Verbrennungsmotor. Vielen Dank.

Vorsitzender: Danke Ihnen. Dr. Scheel bitte.

Dr. Kurt-Christian Scheel (Verband der Auto-
mobilindustrie): Sowohl Herr Holmeier hat an mich
die Frage gestellt und Herr Schieffner, wollte sie –
glaube ich – auch stellen. Nochmal in Bezug auf



das Thema „LNG“. Warum ist eine Besserstellung bei der Maut, die wir uns beispielsweise als Verzicht auf den Luftverunreinigungszuschlag (diese 1,1 Cent) vorstellen können, so wichtig? LNG ist eine neue Technologie und es ist keine sehr kostengünstige Technologie. Der Anteil des schweren Nutzfahrzeugs am gesamt CO₂-Ausstoß des Verkehrs steigt.

1. LNG ermöglicht 15 Prozent, vielleicht auch etwas mehr Verbesserung der CO₂-Bilanz, was gerade auf der langen Strecke erheblich ist.

2. Die Hersteller haben alle inzwischen solche Fahrzeuge im Programm. Aber sie wissen auch, man braucht, um kostengünstig am Markt sein zu können, diese Fahrzeuge wettbewerbsfähig anbieten zu können, economies of scale. Das heißt wenn wir diese Fahrzeuge nur in homöopathischen Stückzahlen, wenige Dutzend Stück pro Jahr verkaufen, macht das den Herstellern keinen Spaß und am Ende des Tages macht es den Mitgliedern von Herrn Prof. Engelhardt auch keinen Spaß. Deswegen je mehr wir günstige und langfristig verlässliche Rahmenbedingungen haben, zuzüglich zur erforderlichen Infrastruktur, desto besser für die Technologie LNG und desto besser am Ende des Tages auch für die Klimabilanz des Verkehrs. Deswegen setzen wir uns mit Nachdruck dafür ein, dass es hier eine verlässliche Förderung gibt, die auch dem CO₂-Vorteil Rechnung trägt. Und die auch die derzeitige wirtschaftliche Situation – Herr Prof. Engelhardt hat ja eine grobe Einschätzung genannt, wo die Mehrkosten zurzeit liegen –, berücksichtigen. Dass wir mit den Mehrkosten noch runterkommen, wenn wir hier economies of scale haben, ist die Wahrheit. Aber ist die Nachfrage seitens unserer Kunden ist noch gar nicht so da. Wir setzen uns sehr stark ein, weil wir glauben, das ist eine Technologie, auf die man noch für viele Jahre – wie lange die Übergangszeit dauert, bleibt abzuwarten – setzen kann. Wie gesagt, alle Hersteller – wir haben das auch auf der IAA gezeigt – haben inzwischen auch solche Produkte im Angebot.

Herr Wiehle hatte nach dem Thema „Fernbusse“ gefragt. Die Studien, die wir kennen, zeigen, dass der Fernbus schon jetzt seine Wegekosten im Wesentlichen selber trägt. Das gilt für den Schienenpersonenfernverkehr nicht im selben Maße. Deswegen treten wir dafür ein, die Situation, was den Fernbus betrifft, unverändert zu lassen. Hier geht

es um eine Verkehrsform, die sehr stark auch den individuellen Personenverkehr substituiert und nicht nur die Bahn. Also das Wettbewerbsverhältnis ist hier mindestens genau so ausgeprägt zum individuellen Personenfernverkehr. Wir sagen, der Fernbus ist ein – auch unter klimapolitischen Gesichtspunkten – sehr positiv zu bewertendes zusätzliches Angebot, weswegen wir uns ja auch für diese Möglichkeit sehr intensiv eingesetzt haben. Bei der derzeitigen Bemautungssituation sollte es – aus unserer Sicht – bleiben. Vielen Dank.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Dr. Scheel. Als nächstes Herr Flege bitte zur Beantwortung der Fragen, die an Sie gestellt worden sind.

Dirk Flege (Allianz pro Schiene): Herr Wiehle fragte nach Fernbus und der Einschätzung durch die Allianz pro Schiene. Wir sehen keinen sachlichen Grund, warum der Fernbus weiterhin von der Maut auf Bundesfernstraßen befreit werden sollte.

Es gibt eigentlich drei generelle Argumentationsstränge, warum man derartige Ausnahmen ins Auge fassen könnte. Das eine ist damals in der Gesetzesbegründung genannt worden. Man wollte der DB „Beine machen“ – also Wettbewerb. Das war in der Gesetzesbegründung bei der Fernbusliberalisierung drin. Man wollte der DB im Fernverkehr Wettbewerb machen. Das ist ein legitimes Mittel, um jemanden zu fördern, auch eine Mautaussetzung oder Befreiung – meines Erachtens – temporär vorzunehmen. Das ist erreicht. Der Fernbus hat der DB „Beine gemacht“, unter anderem beim Thema „WLAN“. Rückblickend muss ich sagen, das war auch gut, dass wir da Wettbewerb durch die Fernbusse hatten. Damit bin ich durchaus im Reinen. Aber wir haben jetzt eine Markt-konsolidierung, das Thema und die Begründung ist – meines Erachtens – entfallen.

Die zweite Begründung, die man anführen kann – ich hatte es eben mit der Luftfahrtbranche gesagt, Stichwort Chicagoer Abkommen – eine junge Branche, die man generell fördern möchte, hat sich hier auch überlebt. Da gibt es auch keinen Grund, das ins Feld zu führen.

Der dritte Punkt – das klang eben beim VDA-Kollegen an –, ist die Umweltfreundlichkeit. Sieht man das gesamthaft, ist definitiv der Fernbus nicht umweltfreundlicher als die Eisenbahn,



wenn man alle Schadstoffkategorien wie Flächenverbrauch usw. mit einbezieht. Insofern sehe ich auch keinen Grund, den Fernbus anders zu behandeln als die Bahn, die für jeden Kilometer Schienenmaut bezahlen muss. Ein Argument noch zusätzlich, warum ich der Meinung bin, dass die Fernbusmaut eingeführt werden sollte, auch wenn nach Einführung der Fernbusmaut der Zug immer noch teurer bleiben wird als der Bus. Man möge sich bitte – wir haben ja eben das Preisthema gehabt, mit den Verbrauchern und der Lkw-Maut – nicht der Illusion hingeben, dass durch die Einführung der Fernbusmaut auf einmal die Wettbewerbsverhältnisse zwischen Bus und Bahn sich preislich komplett anders darstellen würden. Da ändert sich nicht viel. Der Bus bleibt billiger. Aber dieses Preisdelta wird tendenziell abgeschwächt. Warum das wichtig ist, möchte ich auch ordnungspolitisch unter Wettbewerbsgesichtspunkten begründen. Wir haben diverse Versuche gehabt, wie man der DB auf der Schiene im Fernverkehr Wettbewerb machen kann. Da ist ein Anbieter gescheitert, der von Sachsen an die Ostsee gefahren ist, nämlich unser Fördermitglied

„Transdev“. Die haben gesagt, alleine was wir an Schienenmaut bezahlen müssen, von Sachsen nach Berlin, ist genauso viel, wie der Fernbus als Preis insgesamt nimmt. Das heißt, die könnten wirtschaftlich nicht – und der Fernverkehr ist auf der Schiene eigenwirtschaftlich – im Preiswettbewerb mit dem Fernbus mithalten. Das würde abgeschwächt, wenn wir eine Fernbusmaut hätten. Insofern wäre es auch ein Beitrag zur Förderung des intramodalen Wettbewerbs auf der Schiene. Das ist sicherlich auch ein Grund, warum die Verkehrsministerkonferenz der Länder sich schon 2016 mehrheitlich für die unverzügliche Aufhebung der Mautbefreiung für Fernbusse und Reisebusse ausgesprochen hat.

Vielleicht noch ein Argument für die Haushälter in diesem Raum. Dem Bund entgehen immerhin Einnahmen von 1,2 Milliarden Euro im Zeitraum von 2019 bis 2022 durch die Mautbefreiung bei den Fernbussen. Und wenn ich an die Riesenherausforderung denke, die wir in diesem Land bei der Infrastruktur haben, verkehrsträgerübergreifend, ist das – glaube ich – Geld, auf das wir eigentlich nicht verzichten können, wenn wir der Logik „Verkehr finanziert Verkehr“ folgen. Danke.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank, Herr Flege. Herr Hasler bitte.

Jürgen Hasler (Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.): Ich hatte zwei Fragen gestellt bekommen. Zum einen von Herrn Wiehle zur Mautlücke, darauf würde ich gerne kurz antworten, auch wenn das schon mehrfach besprochen wurde. Wir sehen aus ordnungspolitischen Gründen natürlich schon eine Notwendigkeit, Mautgerechtigkeit herzustellen. Bei den Fahrzeugen von 3,5 bis 7,5 Tonnen treibt uns die große Sorge um – ganz nebenbei, von der Fahrzeugleistung her machen die rund ein Viertel der Schwerlast-Lkw über 7,5 Tonnen aus, also wir sprechen schon über eine erhebliche Größenordnung – dass es hier Verlagerungseffekte geben könnte, zu kleineren Fahrzeugen, vor dem Hintergrund des Fahrermangels. Ich will auch das mal adressieren. Vor dem Hintergrund insgesamt steigender Logistikkosten, die wir generell haben, ist es aus unserer Sicht nicht opportun, jetzt auf kleinere Fahrzeuge zu setzen, sondern die Effizienzen größerer Fahrzeuge auszulasten, auszureißen. Wir haben in der Tat einen ähnlichen Effekt gehabt mit der Mauteinführung, als es um die 12-Tonnen-Grenze ging. Mit einem Schlag hatten wir enorme Zulassungszahlen feststellen müssen bei 11,9 Tonnen. Das vielleicht als Antwort hierzu.

Die zweite Frage die an mich gerichtet wurde, kam von Herrn Dr. Jung, die betraf LNG-Fahrzeuge. Das ist auch jetzt schon umfassend besprochen. Aus unserer Sicht geht es einfach um den grundsätzlichen Ansatz der Technologieoffenheit. Herr Bilger hat das so schön besprochen, dass es hier im Mai eine Förderrichtlinie gibt. Da sind Elektrofahrzeuge drin, Elektro-Lkw, aber genauso LNG und CNG-Lkw. In der Mautstruktur finden wir diesen Ansatz leider nicht reflektiert. Das sehen wir wirklich mit Bedauern. Denn es gibt immer wieder Spezialanwender. Ich kenne ein Beispiel aus dem Wahlkreis von Herrn Holmeier, wo ein Unternehmer bereit ist, sich eine Tankstelle hinzustellen und zu sagen: Ich mache hier im Regionalverkehr mit LNG. Das halte ich für wichtig. Wenn wir mal die nächsten 10 Jahre vorausschauen, haben wir das Klimaziel 2030 vor Augen, wo es auch eine sehr erlauchte Kommission gibt, die sich beteiligt, unter anderem auch der BDI. Es ist natürlich für unsere Argumentations-



findung wichtig zu sagen, dass wir gerne Technologien einsetzen möchten und für die Markthochlaufphase uns natürlich auch eine gewisse preisliche Inzentivierung wünschen. Bevor wir von links nach rechts wieder Fördergelder schieben, wäre es nach unserem Dafürhalten das Einfachste, ich habe hier einen Mautsatz, den ich entweder weiter differenzieren, oder – wie es hier vorgeschlagen ist für Elektromobile Lkw – erlassen kann. Für einen Zeitraum gerne, aber wir reden ja auch zunächst erstmal über 5 Jahre, wo die Mauterhöhung ihre Gültigkeit haben wird. Also da ist unser Peti-
tum, unter dem Stichwort „Technologieoffenheit“ sämtliche Möglichkeiten zu unterstützen und mit der Maut als Steuerungsinstrument auch zu befruchten.

Vorsitzender: Vielen Dank. Herr Kiel bitte.

Dr. Thomas Kiel (Deutscher Städtetag): Herzlichen Dank für die Gelegenheit, nochmal Näheres auszuführen zu der Frage der Abgrenzung von Fahrzeugen. Hier geht es ja konkret um eine mögliche Ausnahme für kommunale Fahrzeuge. Ich will das konkretisieren. Fahrzeuge, die im kommunalen Einsatz, das heißt also im öffentlich-rechtlichen Entsorgungsauftrag, tätig sind. Da muss man natürlich zum einen konstatieren, die Formenvielfalt, in der Abfallbeseitigung ist sehr hoch. Sie funktioniert über eigene kommunale Fahrzeuge; sie funktioniert – das hatte ich schon ausgeführt – über private Fahrzeuge. Und sie funktioniert vor allen Dingen über Fahrzeuge Privater, die häufig mittelständische Unternehmen sind, im Auftrag der öffentlichen Hand und zwar eben im Wege des Ersttransportes. Das heißt, bei der Sammlung von Privat- und Gewerbeabfällen. Deswegen erlauben Sie mir zumindest auch den Hinweis auf die Verbraucherpreise. Hier wird implizit durchaus ein positiver Anreiz geschaffen, dass der Verbraucher sich preissensibel verhalten kann und ggf. Produkte kauft, die eben nicht so hohe Transportkostenanteile haben, sprich regionale Produkte vom regionalen Markt. Das ist natürlich im Abfallbereich nicht der Fall. Da hat der Verbraucher, das heißt in diesem Fall jedenfalls der Abfallgebührenzahler, also auch der städtische oder ländliche Bewohner und Bürger, keine Möglichkeit, diese Abfallgebühren in irgendeiner Weise zu vermeiden. Das heißt, es gibt auch bei der Endkostentragung keine Möglichkeit, diese Kosten in irgendeiner Form zu reduzieren. Ich

habe schon darauf hingewiesen, dass selbst die, die von den Mautgebühren profitieren – nämlich Städte über 80.000 Einwohner, die ja dann auch Mittel aus der Maut erhalten, um damit den Eigenausbau der Straßeninfrastruktur zu betreiben –, dadurch keine ersparten Kosten haben, die sie beispielsweise in dieses Abfallsystem einspeisen könnten, weil es eben ein geschlossenes und in sich gebührenfinanziertes System ist. Das heißt also, selbst diejenigen, die disparitätisch auf der kommunalen Seite davon profitieren, könnten keine Mittel einsetzen, um damit die Bürgerinnen und Bürger vor den entsprechenden Steigerungen zu bewahren. Deswegen stellt sich eben in der Tat das Problem, hier eine Regelung vorzusehen, die möglichst klar mindestens diesen Vorgang der Abfalltransporte von der Haustür bis zur ersten Einrichtung abdeckt. Und zwar eben hinsichtlich solcher Abfälle, die erstens angedient werden müssen und zweitens auch von der öffentlichen Hand zur Entsorgung angenommen werden. Auf welchem Wege dieser Transport dann erfolgt, das muss in jedem Fall in der Definition egal sein. Wir würden als Formulierung „Fahrzeuge, die im öffentlich-rechtlichen Entsorgungsauftrag in der Abfallwirtschaft tätig sind“ vorschlagen. Um damit jedenfalls alle Fahrzeuge abzudecken, gleichermaßen, ob sie privat oder öffentlich in der Haltereigenschaft sind, und die dann alle mautbefreit wären.

Vorsitzender: Vielen Dank. Herr Lottsiepen bitte.

Gerd Lottsiepen (Verkehrsclub Deutschland e.V.): Ich wurde gefragt nach der Nutzerfinanzierung nach Entwicklung in Europa und bei uns in Deutschland. Auch die Nutzerfinanzierung, dieser Begriff, ist einem historischen Wandel unterlegen. Früher galt es immer, dass man die Trasse aus diesen Mitteln bauen und unterhalten können muss. Wir sind aber inzwischen weiter. Immer mehr spielen die externen Kosten eine Rolle, und wir müssen das auch weiter treiben. Ich sehe nicht, dass Deutschland in den letzten Jahren, seit es die Maut gibt, tatsächlich bis an den Rand des in Europa möglichen gegangen ist. Wir haben oft gehört – das bringt die Bundesregierung ganz gerne, wenn sie irgendetwas nicht will – dann schiebt sie es auf Europa. Erstens spielt Deutschland eine wichtige Rolle in Europa und kann da etwas ändern und zweitens kann man erstmal ausprobieren, wieweit kann man mit der Anlastung der ex-



ternen Kosten gehen kann. Dieses Thema hatte ich vorhin schon, wir schöpfen die bei weitem nicht aus. Da war vor allen Dingen das Beispiel Lärm. Wir müssen jetzt dringend dazu kommen, dass das CO₂ bepreist wird, dass das auch in die Maut aufnehmen. Die EU sagt klar, wir sollen die Nutzerfinanzierung weiter vorantreiben. Interessanterweise ist die wichtigste Baustelle zurzeit die Pkw-Maut. Deutschland will noch ein sehr altertümliches System einführen. Die EU sagt, wenn man so etwas einführt, dann soll es kilometerabhängig sein, also für die tatsächlich gefahrenen Kilometer, und nicht eine Vignette sein. Das ist die Baustelle die wir da haben.

Jetzt nochmal zum Fernbus. Klar, eine Maut soll erhoben werden, das ist heute mehrfach gesagt worden, und abgelehnt worden von Herrn Dr. Scheel. Herr Flege hat es ausgeführt. Das ist nur ein kleiner Schritt hin zur Gerechtigkeit. Ich will es gar nicht klimapolitisch begründen, sondern es ist wirklich eine Frage der Gerechtigkeit. Für jeden Kilometer, den ich mit der Bahn fahre, zahle ich relativ viel dafür, dass dieses Verkehrsmittel, einen Trassenpreis zahlen muss. Beim Bus liegt dieser Preis bei Null.

Wenn man das Gewicht eines Busses nimmt und die durchschnittliche Besetzung eines Busses nimmt, dann kommen – wenn man die Maut voll anlasten würde – auf den Nutzer gerade mal unge-

fähr 0,5 Cent pro Kilometer zu, also bei einer Strecke von 300 km 1,50 Euro. Eine lächerliche Größe, aber der erste Schritt, hin zu mehr Gerechtigkeit. Dann natürlich müssen wir die Mautlücke schließen für die Fahrzeuge zwischen 3,5 t und 7,5 t. Das ist auch, wie Prof. Dirk Engelhardt ausführte, ein soziales Problem. Ich möchte mich aber ausdrücklich gegen den Begriff, der mehrfach gefallen ist, Polensprinter, aussprechen. Das ist eine soziale Geschichte, die betrifft nicht nur unsere Nachbarn aus Polen. Da muss man ran, gar keine Frage, und auch dort ist die Maut nur ein erster kleiner Schritt. Die Maut kann die sozialen Probleme nicht lösen. Sie müssen in anderen Gesetzgebungsverfahren angegangen werden.

Vorsitzender: Ich schaue mal, ob es noch Nachfragen gibt. Dem ist nicht so. Dann nutze ich die Gelegenheit, unseren Sachverständigen herzlich zu danken dafür, dass Sie sich bereitgefunden haben, hier angereist sind und uns die Fragen ausführlich und kompetent beantwortet haben. Ich wünsche Ihnen noch einen guten Nachhauseweg und schließe hiermit unsere Anhörung.

Schluss der Sitzung: 12.36 Uhr

Cem Özdemir, MdB
Vorsitzender



Zusammenfassung der Stellungnahmen

Öffentliche Anhörung am Mittwoch, 10. Oktober 2018, 11.00 bis 13.00 Uhr, PLH E 600
zu dem
Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Drucksache 19/3930

A-Drs. 19(15)106-A

Seite 1

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung (BGL) e.V.

A-Drs. 19(15)106-B

Seite 8

Allianz pro Schiene e.V.

A-Drs. 19(15)106-C

Seite 10

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.

A-Drs. 19(15)106-D

Seite 20

Verband der Automobilindustrie

A-Drs. 19(15)106-E

Seite 23

Deutscher Städtetag

A-Drs. 19(15)106-F

Seite 28

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

19(15)106-A

Stellungnahme zur 21. Sitzung
Öffentl. Anhörung am 10.10.2018

Stellungnahme

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



zum Entwurf für ein Fünftes Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Schriftliche Stellungnahme zur Anhörung des Ausschusses für Verkehr und
digitale Infrastruktur am 10. Oktober 2018

Frankfurt am Main, den 05. Oktober 2018



Zusammenfassung

I. Mauthöhe

Der BGL begrüßt die mit dem Gesetz vorgesehene Festlegung einheitlicher Mautsätze auf Bundesstraßen und Autobahnen. Er weist jedoch zugleich darauf hin, dass die Wirtschaft mit diesem Gesetzentwurf sowie der zum 1. Juli 2018 in Kraft getretenen Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen erheblichen finanziellen Mehrbelastungen von bis zu 3 Mrd. € p.a. ausgesetzt wird. Die Mautsätze sollen durch den vorliegenden Gesetzentwurf um bis zu 60% steigen (für 4-achsige Fahrzeugkombinationen mit Euro VI-Abgasstandard).

II. Zinsen

Der zugrunde liegende kalkulatorische (aus historischen Zinsen über die letzten 30 Jahre abgeleitete) Zinssatz von 3,3 % ist angesichts des aktuellen Marktzinses deutlich überhöht.

III. Geänderte Struktur der Mautkategorien

Die Struktur der Mautkategorien soll geändert werden. Seit dem 3. BFStrMÄndG wurden 4-achsige Fahrzeugkombinationen (zGM 36 t) geringer bemautet als 5-achsige (zGM 40 t). Dieser „Fehler“ wird mit dem vorliegenden Gesetz im Interesse der Wegekostengerechtigkeit korrigiert. Zudem werden die Fahrzeuggewichte stärker berücksichtigt. Dies begrüßt der BGL ausdrücklich. Er gibt jedoch zu bedenken, dass infolge dessen für 4-Achskombinationen ab 18 t die Maut besonders stark ansteigt. Der Fuhrpark von Unternehmen, die aufgrund des bisherigen Mautvorteils in 4-Achser investiert haben, wird dadurch entwertet.

IV. Anlastung externer Kosten

Obwohl Euro VI-Fahrzeuge die aktuell schadstoffärmsten Fahrzeuge am Markt sind, werden sie nach dem Gesetzentwurf mit 1,1 C/km externen Kosten für Luftverschmutzung belastet. Der Anreiz, in schadstoffarme Lkw zu investieren, sinkt damit, obwohl besonders im Nahverkehrsbereich (Einzugsgebiet der Bundesstraßenmaut) der Durchdringungsgrad von Euro VI-Fahrzeugen noch nicht hinreichend ist. Euro-VI Fahrzeuge sollten daher von Luftverschmutzungskosten befreit werden, bis es schadstoffärmere Fahrzeuge im selben Leistungsspektrum gibt. Für LNG-, CNG- und LPG-Antriebe sollte ebenfalls auf eine Anlastung der Luftverschmutzungskosten verzichtet werden, um Anreize für deren Anschaffung setzen.

V. Mautbefreiung

Grundsätzlich sollten Mautbefreiungstatbestände restriktiv behandelt werden, um eine bestmögliche Kontrollierbarkeit gewährleisten und Unbilligkeiten vermeiden zu können.

E-LKW: Die geplante Mautbefreiung von Elektrofahrzeugen sieht der BGL als Anreizfaktor unkritisch und regt an, diese auf Diesel-Hybrid-, Plug-in-Diesel-Hybrid- sowie Wasserstoff-Antriebe zu erweitern.

Lof-Fahrzeuge: Eine Mautbefreiung für lof-Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis zu 60 km/h würde zu Wettbewerbsverzerrungen zulasten des gewerblichen Güterkraftverkehrs führen, der außerorts ebenfalls max. 60 km/h fahren darf. Der BGL schlägt daher vor, nur lof-Fahrzeuge mit einer bbH von maximal 40 km/h, wenn sie land- oder forstwirtschaftliche Erzeugnisse oder Bedarfsgüter transportieren, von der Mautpflicht auszunehmen.

Kommunale Entsorgungsunternehmen: Der BGL lehnt eine Freistellung von der Mautpflicht sowohl für Transporte kommunaler Entsorgungsunternehmen als auch für private Abfalltransporte ab. Die Freistellung von allein kommunalen Entsorgungsunternehmen würde Existenzprivilegien privater mittelständischer Entsorgungsunternehmen, die im Wettbewerb mit kommunalen Anbietern stehen, nachhaltig gefährden. Der BGL lehnt überdies aber auch eine generelle Befreiung von Abfall- oder Recyclingtransporten ab, da in der Praxis nur bei Begutachtung der Ladung durch Kontrollen festgestellt werden kann, ob tatsächlich Abfall oder Recyclingmaterial geladen ist.

Zum Inhalt des Gesetzentwurfes im Einzelnen

Der Gesetzentwurf sieht eine Umsetzung der Empfehlungen aus dem am 18. März den Verbänden offiziell zugestellten neuen Wegekostengutachten für die Jahre 2018 bis 2022 zum 01.01.2019 vor. Dieses Gutachten empfiehlt, die Teilmautsätze Infrastruktur, Luftverschmutzung und (erstmals) Lärmbelastung den aktualisierten Berechnungen der Wegekostenstudie anzupassen. Der Gesetzentwurf folgt 1:1 den Vorschlägen der Wegekostenstudie. Betrachtet man die einzelnen vorgeschlagenen Teilmautsätze, so ergeben sich in allen Teilbereichen mehr oder weniger deutliche Mautsatzerhöhungen.

Teilmautsatz Infrastruktur

Beim Teilmautsatz Infrastruktur sind zwei Gesichtspunkte für die Mauterhöhung entscheidend. Zum einen erfolgte die Wegekostenberechnung erstmals nicht für Autobahnen und Bundesstraßen getrennt, sondern **einheitlich für das gesamte Bundesfernstraßennetz**. Der BGL begrüßt dies ausdrücklich, da andernfalls durch die Ausdehnung der Maut auf Bundesstraßen seit 1. Juli 2018 die Bundesstraßen ab dem 01.01.2019 deutlich höher hätten bemautet werden müssen als die Autobahnen.

Der zweite Grund für die Erhöhung der Infrastrukturmautsätze ist für das Transportgewerbe allerdings nicht nachvollziehbar. Die neu im Wegekostengutachten angewandte Methodik, ein Konglomerat aus mehreren (historischen!) Zinssätzen für die Ermittlung **kalkulatorischen Zinsen** zu bilden, führt dazu, dass der von den Experten „ermittelte“ Kalkulationszins für 2018 bis 2022 nominal 3,3 % (!) beträgt. Dies ist angesichts des aktuellen Marktzinsniveaus trotz leicht anziehender Zinstendenz nicht nachvollziehbar und vor allem **deutlich überhöht**.

Dies kommt auch dadurch zum Ausdruck, dass nach aktueller Wegekostenrechnung **mehr als die Hälfte (51,7 %) der ermittelten Wegekosten** nicht auf reale Bau- und Unterhaltskosten, sondern auf fiktive **kalkulatorische Zinskosten** (im Schnitt über die Jahre rund 8,3 Mrd. Euro) zurückzuführen sind! In der letzten Wegekostenrechnung lag der Anteil der kalkulatorischen Zinskosten an den gesamten Wegekosten auf Bundesfernstraßen noch bei „nur“ 39,0 % (Zinskosten 5,9 Mrd. Euro, Wegekosten 15,2 Mrd. Euro). Der Anstieg des Zinsanteils widerspricht eklatant der Tatsache, dass die (Kapitalmarkt-)Zinsen seit der letzten Wegekostenrechnung nochmals deutlich gesunken sind! Dadurch hat die geänderte Methodik in erheblichem Umfang zur Erhöhung der Infrastrukturmautsätze beigetragen.

Teilmautsatz Luftverschmutzung

Bei der Ermittlung des Teilmautsatzes Luftverschmutzung bleiben zwar die von der Wegekostenstudie empfohlenen und in den Gesetzesentwurf übernommenen Sätze für Euro 0 bis Euro V-Fahrzeuge weitgehend konstant. Ein „Paukenschlag“ erfolgt allerdings durch die erstmals vorgesehene Erhebung von Luftverschmutzungskosten in Höhe von 1,1 C/km für Euro VI-Fahrzeuge. Euro VI-Fahrzeuge stellen aktuell (und voraussichtlich auch in den nächsten Jahren) die schadstoffärmsten Lkw dar, auch wird es in absehbarer Zeit keine

aktuellere Emissionsklasse geben, für die die Luftverschmutzungskosten mit Null angesetzt werden. Durch eine Erhebung von Luftverschmutzungsgebühren für diese Fahrzeugkategorie sinkt künftig der Anreiz, in schadstoffarme Lkw zu investieren. Dies ist vor allem mit Blick auf den Nah- und Regionalverkehr (der seit dem 1. Juli 2018 durch die Bundesstraßenmaut deutlich stärker von der Maut betroffen ist) zu bedauern, da die Fahrzeuge in diesem Segment sehr viel länger im Einsatz sind als im Fernverkehr und somit der dort zu begrüßende Durchdringungsgrad mit Euro VI-Fahrzeugen bei Weitem noch nicht erreicht ist. Ebenfalls ist zu bedauern, dass auch für LNG-, CNG- und LPG-Antriebe eine Anlastung der Luftverschmutzungskosten erfolgt und damit der Anreiz zur Anschaffung solcher Fahrzeuge geschmälert wird. Es ist insofern augenscheinlich, dass eine Erhebung von Luftverschmutzungsgebühren auch für Euro VI-Lkw keineswegs der Umwelt, sondern allein der Generierung zusätzlicher Staatseinnahmen dient.

Auswirkungen auf die Wirtschaft

In der Summe der Teilmautsätze Infrastruktur, Luft und Lärm wird die zum 01.01.2019 anstehende Änderung des BFStrMG – gerade einmal ein halbes Jahr nach der Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen zum 01.07.2018 – erneut zu einer deutlichen Verteuerung des Straßengüterverkehrs am Standort Deutschland führen. Der BGL weist mit Nachdruck darauf hin, dass das mittelständische deutsche Transportgewerbe damit erneut einem Kostenschub ausgesetzt ist. Gerade für die in unserem Gewerbe im Fernverkehr dominierenden schweren 40 t-Kombinationen ergäben sich 40%ige Mautsatzsteigerungen, bei anderen Kombinationen betragen die Steigerungen sogar 50 % oder mehr. Wir können daher nicht nachvollziehen, dass im Gesetzentwurf die Aussage getätigt wird „Einzelpreisanpassungen können nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.“ **Der BGL ist davon überzeugt, dass sich die innerhalb nur eines halben Jahres stattfindenden doppelten Mehrbelastungen des deutschen Straßengüterverkehrs deutlich in den Verbraucherpreisen niederschlagen werden.**

Geänderte Struktur der Mautsätze (Artikel 1 Nr. 7.)

Durch die Einführung neuer Gewichtsklassen trägt der Gesetzentwurf zwei Entschlüsse des Bundestages Rechnung. Wir begrüßen dies grundsätzlich, soweit eine Neueinteilung (wie vom Bundestag gefordert) zu einer größeren Wegekostengerechtigkeit führt.

Bei der Mautklasseneinteilung ist allerdings zu beachten, dass jede Änderung von Mautstrukturen einerseits auch Investitionsanreize gibt und andererseits den Unternehmen Investitionssicherheit raubt. Wir erinnern in diesem Zusammenhang an die zum Jahreswechsel 2014/15 erfolgte Absenkung der Lkw-Maut, 8 Monate später gefolgt von einer Unterteilung der Achsklasse „4 und mehr Achsen“ in zwei Achsklassen. Insgesamt führte dies zu einer Absenkung des Mautsatzes für Euro VI-Lkw ab 7,5 t zGM von 15,5 C/km auf 11,7 C/km. Viele Unternehmen hatten daraufhin (auf Planungssicherheit vertrauend) verstärkt in 4-achsige Fahrzeugkombinationen investiert. Innerhalb von 3 Jahren erfolgt nun eine Neueinteilung der Mautstruktur, die den Nutzen 4-achsiger Kombinationen wieder rückgängig

macht. Nach unseren Berechnungen erfahren 4-achsige Euro VI-Kombinationen bei Umsetzung des neuen Gesetzentwurfes eine Mautsatzsteigerung um nahezu 60 %.

Ein weiterer Aspekt kommt hinzu: Durch die Mautausweitung auf alle Bundesstraßen unterliegen zahlreiche Fahrten mit 4-achsigen Fahrzeugen (z. B. im Baustellenverkehr), die im Nah- oder Regionalverkehr eingesetzt werden, erstmals der Mautpflicht – und dies mit der höchsten Mautbelastung. Auch wenn der Einsatz von 4-Achskombinationen bei Vollauslastung gegenüber 5-Achskombinationen zu höheren Wegekosten führt, ist auch zu berücksichtigen, dass gerade bei diesen Fahrzeugen aufgrund ihres Einsatzgebietes der Leerfahrtenanteil naturgemäß höher ist als bei 5-Achs-Kombinationen. Wir bitten angesichts dieser Aspekte darum, den identischen Mautsatz für 4- wie für 5-achsige Fahrzeuge/Kombinationen nochmals zu überdenken und gegebenenfalls - angesichts der langen Nutzungsdauer solcher Fahrzeuge - Möglichkeiten einer Übergangsfrist oder stufenweisen Anhebung der Mautsätze in dieser Fahrzeugklasse zu prüfen.

Verspätete Vorlage der Wegekostenrechnung zu Lasten der Nutzer?

Weil das Wegekostengutachten erst verspätet veröffentlicht werden konnte, kam die Mautanpassung nicht wie ursprünglich geplant zum 01.07.2018, sondern ein halbes Jahr später. Der durch die verzögerte Mautanpassung im zweiten Halbjahr entstandene Einnahmenausfall wird mit dem Gesetzentwurf durch höhere Mautsätze im verbleibenden Vierjahreszeitraum zulasten des Transportgewerbes kompensiert. Der BGL hält dies für unangemessen.

Keine Zweckbindung für erhobene Mauten auf Landesstraßen (Artikel 1 Nr. 5.)

Seit der letzten Änderung des BFStrMG besteht die Möglichkeit, dass in bestimmten Fällen Straßen nach Landesrecht durch den Bund bemautet werden können. **Wir begrüßen nachdrücklich, dass auch bei der bevorstehenden Änderung des BFStrMG an einem geschlossenen Finanzkreislauf Straße festgehalten wird.** Allerdings können wir gerade vor diesem Hintergrund nicht nachvollziehen, dass für Einnahmen aus gegebenenfalls bemauteten Landesstraßen keine Zweckbindung vorgesehen ist.

Kontrollen

Wir weisen darauf hin, dass jeder Mautpflichtige (entweder durch die OBU, an Mautstellenterminals oder per Interneteinbuchung) selbst verpflichtet ist, die mauterheblichen Fahrzeugmerkmale einzugeben. Durch die geänderte Struktur der Mautklassen besteht die Gefahr, dass verstärkt fehlerhafte Eingaben gemacht werden. Aus diesem Grund kommt einer soliden Kontrolle große Bedeutung zu. Wir halten es aber für unabdingbar, sollten Kontrolllücken insbesondere auf der Straße erkennbar werden, umgehend zu reagieren, um einer Umgehung der Mautpflicht durch verstärkte Kontrollen Einhalt zu gebieten.

Mautbefreiung für Elektrofahrzeuge (Artikel 1 Nr. 1.a)

Gegen die vorgesehene Befreiung von Elektrofahrzeugen von der Mautpflicht ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Allerdings erlauben wir uns den Hinweis, dass solche Fahrzeuge in dem für die Mautpflicht relevanten Gewichtsbereich und dann noch für den Ein-

satz über längere Strecken momentan noch kaum für Transportunternehmer verfügbar sind. Wir stellen auch infrage, ob – ohne an dieser Stelle nochmals auf die oben erwähnten Euro VI-Fahrzeuge einzugehen – eine Mautbefreiung oder Mautermäßigung nicht auch für andere Antriebsarten erwogen werden sollte.

Ausnahmen für land- und forstwirtschaftliche (Iof) Verkehre

Der BGL setzt sich für ein faires Agieren am Markt zwischen Iof-Verkehren und dem gewerblichen Güterkraftverkehr ein. Er hat sich daher intensiv mit dem Bundesverband der Lohnunternehmen e.V. (BLU), dem Bundesverband der Maschinenringe e.V. (BMR) und dem Deutschen Bauernverband e.V. (DBV) auch über die Mautmathematik ausgetauscht. Gemeinsam sind die Verbände der Auffassung, dass einerseits Iof-Verkehre bei der Mautpflicht nicht 1:1 dem gewerblichen Güterkraftverkehr gleichzustellen sind, es andererseits aber ebenso keine mautfreien gewerblichen Straßengütertransporte unter dem Deckmantel land- und forstwirtschaftlicher Verkehre geben darf. Gerade im Nahverkehr erweitern Landwirte ihre Geschäftsfelder, treten in direkten Wettbewerb zu Transportunternehmen und profitieren dabei insbesondere von der Mautbefreiung. Dieser Vorteil wird mit der Mautausdehnung auf alle Bundesstraßen weiter an Relevanz in den Märkten gewinnen. Eine Mautbefreiung für Iof-Fahrzeuge mit einer bbH bis 60 km/h würde zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen zulasten des gewerblichen Güterkraftverkehrs führen, da für letzteren außerorts dieselbe Geschwindigkeitsgrenze gilt. Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, schlägt der BGL die praktikable Lösung vor, Iof-Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von maximal 40 km/h, wenn sie land- oder forstwirtschaftliche Erzeugnisse oder Bedarfsgüter transportieren, von der Mautpflicht auszunehmen.

Mautbefreiung von (kommunalen) Abfalltransporten

Der BGL lehnt darüber hinaus eine Freistellung von der Mautpflicht sowohl für Transporte kommunaler Entsorgungsunternehmen als auch für private Abfalltransporte ab. Eine deutlich zu erkennende zunehmende Rekommunalisierung bei der Erfassung und Sammlung wertstoffhaltiger Abfälle führt seit längerem zur Verdrängung bislang erfolgreicher privater Unternehmen aus dem Entsorgungsmarkt. Würden künftig kommunale Entsorger auch noch von der Mautpflicht befreit, während private Unternehmen für die gleiche Leistung auf Bundesfernstraßen in vollem Umfang Maut entrichten müssten, würde dies zu deutlich erhöhten massiven Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten des privaten Gewerbes führen. Schließlich müssten dann, um die Begründung des Bundesrates aufzugreifen, ausschließlich private Entsorger die Mautpflicht an ihre Kunden weitergeben. Als Folge würden Existenzprivater, meist mittelständischer Entsorgungsunternehmen im Wettbewerb mit konkurrenden kommunalen Anbietern und Arbeitsplätze im gewerblichen privaten Bereich nachhaltig gefährdet. Der BGL lehnt in diesem Zusammenhang ebenso ab, Abfall- oder Recyclingtransporte pauschal freizustellen. Ob tatsächlich Abfall oder Recyclingmaterial geladen ist, kann nur bei Begutachtung der Ladung durch Kontrollen festgestellt werden.

Stellungnahme zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Vorbemerkung

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

19(15)106-B

Stellungnahme zur 21. Sitzung
Öffentl. Anhörung am 10.10.2018



Allianz
pro Schiene

Der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags wird am 10. Oktober 2018 den Entwurf der Bundesregierung für ein füntes Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes beraten. Ausgewählte Verbände wurden gebeten, bis zum 8. Oktober 2018 eine Stellungnahme abzugeben und während der Anhörung als Sachverständige zur Verfügung zu stehen.

Die Allianz pro Schiene e.V., ein gemeinnütziges und politisch unabhängiges Bündnis zur Förderung des Schienenverkehrs (nähere Infos unter: www.allianz-pro-schiene.de), nimmt die Gelegenheit gerne wahr und übersendet dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags folgende Stellungnahme.

I. Inhalt des Gesetzentwurfs

Bislang galt die Lkw-Maut auf den Bundesautobahnen sowie auf ausgewählten Bundesstraßen. Seit dem 01.07.2018 wird die Maut auf allen Bundesstraßen erhoben. In Anlehnung an ein neues Wegekostengutachten sollen die Mautkosten zum 01.01.2019 aktualisiert werden. Unter anderem sollen die seit dem 01.01.2015 in die Maut eingepreisten Kosten der Luftverschmutzung nun um Lärmelastungskosten ergänzt werden. Auch sollen Elektro-Lkw von der Maut ausgenommen werden.

II. Allianz pro Schiene-Stellungnahme

Die Allianz pro Schiene **begrüßt**:

- die Einbeziehung von Lärmkosten in die Berechnung der Lkw-Mautsätze. Damit greift das BMVI unsere Anregung auf (vgl. Allianz pro Schiene-Stellungnahme zum Vierten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes“ vom 20. April 2016) und schöpft die nach dem derzeitigen EU-Rechtsrahmen vorhandenen Möglichkeiten zur Anlastung externer Kosten endlich aus.

Die Allianz pro Schiene **kritisiert**:

- den neuen Mautbefreiungstatbestand des § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 7, wonach Lkw mit Elektroantrieb komplett von der Lkw-Maut befreit werden sollen. Da Güterlokomotiven mit Elektroantrieb für jeden zurückgelegten Trassenkilometer eine Schienenmaut zahlen müssen, konterkariert die beabsichtigte Mautbefreiung für Elektro-Lkw das in der Koalitionsvereinbarung verankerte Ziel, „mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene (zu) verlagern“ (Zeile 3551). Im Masterplan Schienengüterverkehr des BMVI vom Sommer 2017, der laut Koalitionsvereinbarung vollständig und dauerhaft umgesetzt werden soll (Zeile 3552), ist zudem zwischen Ministerium und Sektor vereinbart worden, dass eine etwaige Privilegierung von Elektro-Lkw „ausschließlich im Vor-/Nachlauf zur Schiene im intermodalen Verkehr“ in Frage kommt (S. 29). Einer befristeten Maut-Privilegierung von Elektro-Lkw ausschließlich im Vor- und Nachlauf zum Schienengüterverkehrsumschlagterminal im Sinne des Masterplans hält die Allianz pro Schiene nach wie vor für prüfenswert. Eine generelle Maut-Befreiung für Elektro-Lkw wäre jedoch ein Bruch der im Masterplan Schienengüterverkehr zwischen Politik und Sektor getroffenen Vereinbarungen.
Nur am Rande erwähnt sei die Tatsache, dass das BMVI die Mautbefreiung für Elektro-Lkw (reine Batterieelektrofahrzeuge, von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge und

Brennstoff-zellenfahrzeuge) einführen will, obwohl es für Lkw ab 7,5 Tonnen „derzeit keine Kennzeichnungsvorschrift (gibt)“, wie es in der Gesetzesbegründung heißt. Dies erschwert den personell ohnehin unterausgestatteten Kontrollbehörden ihre Arbeit erheblich und öffnet dem Missbrauch Tür und Tor.

- dass erneut gesetzgeberisch eine Chance verpasst wird, die Mautlücke zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen zu schließen. Die Bundesregierung beabsichtigt, noch in dieser Legislaturperiode die bereits beschlossene Pkw-Maut für Straßenfahrzeuge bis 3,5 Tonnen einzuführen. Seit dem 1. Juli 2018 unterliegen Lkw-Fahrten von Fahrzeugen ab 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht der Mautpflicht. Warum Pkw bis 3,5 Tonnen und Lkw ab 7,5 Tonnen eine Maut bezahlen sollen, 3,5 bis 7,5 Tonnen schwere Lkw jedoch nicht, erschließt sich der Allianz pro Schiene nicht (vgl. auch unsere Anregung in der Allianz pro Schiene-Stellungnahme zum Vierten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes“ vom 20. April 2016). Laut Wegekostengutachten entgehen dem Bund dadurch in den Jahren 2019 bis 2022 Einnahmen in Höhe von 1,4 Mrd. Euro.
- die weiter geltende Mautbefreiung für Fernbusse. Personenzüge müssen laut EU-Recht für jeden gefahrenen Kilometer eine Schienenmaut bezahlen. Angesichts dieser Tatsache und der bereits vollzogenen Marktkonsolidierung in der Fernbusbranche gibt es keinen für die Allianz pro Schiene ersichtlichen Grund für eine Ungleichbehandlung von Fernbus und Fernzug bei den Wegekosten. Auch die Verkehrsministerkonferenz der Länder hat sich bereits am 14. April 2016 für die unverzügliche Aufhebung der Mautbefreiung für Fern- und Reisebusse ausgesprochen. Laut Wegekostengutachten entgehen dem Bund dadurch in den Jahren 2019 bis 2022 Einnahmen in Höhe von 1,2 Mrd. Euro.

Die Allianz pro Schiene **regt** darüber hinaus an:

- die Mautpflicht für Lkw auf alle Straßenkategorien auszudehnen.
- dass die Bundesregierung sich in Brüssel für eine Änderung der EU-Wegekostenrichtlinie 1999/62/EG einsetzt, um auch eine Internalisierung von CO₂- und Unfallkosten zu ermöglichen. Außerdem sollte die EU-Wegekostenrichtlinie den Mitgliedsstaaten nicht nur die Einführung einer Lkw-Maut ermöglichen, sondern diese dazu verpflichten. Im Schienenverkehr werden die Infrastrukturbetreiber seit Jahrzehnten von der EU verpflichtet, für jeden Kilometer öffentliches Schienennetz Trassengebühren zu verlangen.
- die Einnahmen aus der Lkw-Maut wieder verkehrsträgerübergreifend zu verwenden. Vorbild könnte ein Fonds wie in der Schweiz sein, der dem Bund finanzielle Flexibilität für die politisch gewünschte Verlagerung auf die Schiene gibt.

Berlin, den 8. Oktober 2018

Kontakt:

Geschäftsführer Dirk Flege
Allianz pro Schiene e.V.
Reinhardtstraße 31
D-10117 Berlin

Internet: <http://www.allianz-pro-schiene.de/>
E-Mail: dirk.flege@allianz-pro-schiene.de

Abgeordnete des Verkehrsausschusses im
Deutschen Bundestag

Datum
8. Oktober 2018

Seite
1 von 1

Aktualisierte Stellungnahme des BDI zum Fünften BFStrMG (Lkw-Maut)

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

im Vorfeld der Anhörung zum Bundesfernstraßenmautgesetz an diesem Mittwoch, den 10. Oktober 2018 übersenden wir Ihnen die beigelegte aktualisierte Stellungnahme des Bundesverbandes der Deutschen Industrie (BDI).

Der BDI begrüßt die Entscheidung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur sehr, zur geplanten Änderung des Fernstraßenmautgesetzes eine öffentliche Anhörung durchzuführen. Für die jetzt beginnende parlamentarische Beratung haben wir unsere bereits im Mai 2018 vorgelegte Stellungnahme noch einmal aktualisiert: Neben dem Hinweis auf die aus unserer Sicht zentralen kritischen Punkte des Entwurfs war uns wichtig, in Form konkreter Empfehlungen auch die Handlungsspielräume aufzuzeigen.

Mit freundlichen Grüßen



Jürgen Hasler



Jonas Fritz

Anlage

Bundesverband der
Deutschen Industrie e.V.
Mitgliedsverband
BUSINESSEUROPE

Hausanschrift
Breite Straße 29
10178 Berlin

Postanschrift
11053 Berlin

Telekontakte
T: +493020281436
F: +493020282436

Internet
www.bdi.eu
E-Mail
J.Hasler@bdi.eu

Aktualisierte Stellungnahme

zum Entwurf eines fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) (Bundestagsdrucksache 19/3930)

Dokumenten-Nr.
D 0930

Datum
10. Oktober 2018

Seite
1 von 9

Präambel

Der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) erneuert sein Be-kenntnis zu einer nutzerabhängigen Infrastrukturfinanzierung für alle Verkehrsträger und betont hierbei die Notwendigkeit einer sachgerechten Beteiligung aller Nutzer an den Kosten der Bereitstellung und des Unterhalts der von ihnen genutzten Verkehrsinfrastruktur. Ungeachtet dessen spricht sich der BDI auch dafür aus, aus ökologischen Gründen diejenigen Verkehrsträger temporär zu stärken, die im Falle einer Anlastung der Vollkosten möglicherweise an Attraktivität einbüßen oder bisher Anteile am Modal Split verlieren.

Vor dem Hintergrund der bereits angekündigten Einführung einer Pkw-Maut ist nicht nachvollziehbar, weshalb Nutzfahrzeuge über 3,5 Tonnen bis unter 7,5 Tonnen sowie Fernbusse von der Mautpflicht ausgenommen sein sollen und dadurch in diesem Fahrzeugsegment keinerlei Anreize für umweltfreundliche Fahrzeuge gesetzt werden. Der BDI macht darauf aufmerksam, dass die geplante Anhebung der Lkw-Maut gerade dadurch an Akzeptanz verliert, dass vergleichsweise umweltfreundliche Euro-VI-Lkw die höchsten prozentualen Steigerungsraten verkraften müssen.

I. Unternehmen brauchen Verlässlichkeit

Der im Juni 2017 vorgelegte Entwurf für den Bundeshaushalt 2018 bezifferte die Einnahmen aus der Lkw-Maut auf rund 5,7 Milliarden Euro. Auch sah die mittelfristige Finanzplanung zum gleichen Zeitpunkt noch vor, im Jahr 2019 lediglich Ausgaben in der Höhe von 6,5 Milliarden Euro durch Lkw-Mauteinnahmen zu decken.

Das im April 2018 vorgelegte Wegekostengutachten (WKG) sieht für das Jahr 2019 jedoch Einnahmen in der Höhe von 7,6 Milliarden Euro vor. Damit steige die Belastung der auf den Straßengüterverkehr angewiesenen Wirtschaft im Jahr 2019 gegenüber dem Jahr 2018 statt um rund 0,8 Milliarden um 1,9 Milliarden Euro. Im Vergleich zum Jahr 2017 steigen die Mauteinnahmen sogar von 4,7 Milliarden auf 7,6 Milliarden Euro. Dies entspricht einer Mehrbelastung von rund 2,9 Milliarden Euro pro Jahr, von der gut eine Milliarde Euro vor Bekanntgabe des ersten Entwurfs im Mai 2018 nicht erwartbar waren.

**Bundesverband der
Deutschen Industrie e.V.**
Mitgliedsverband
BUSINESSEUROPE

Telekontakte
T: +493020281436

Internet
www.bdi.eu
E-Mail
J.Hasler@bdi.eu

II. Methodik der Wegekostenberechnung verlässlich gestalten

Die Verlässlichkeit des politischen Handels definiert sich im Fall der Lkw-Maut wesentlich als methodische Kontinuität der Wegekostenberechnung. Dafür muss diese zukunftssicher festgelegt werden. Verlässlichkeit ist weiter dann gegeben, wenn die durch das WKG ermittelten Wegekosten in Einklang mit dem gegenwärtigen wie dem zukünftigen tatsächlichen Aufwand des Bundes für Betrieb, Ausbau und Erhaltung des Fernstraßennetzes stehen.

Mit der Erhöhung des durchschnittlichen kalkulatorischen Zinses von 2,5 Prozent im WKG 2013-2017 auf 3,3 Prozent im neuen WKG sind die Zinskosten mit rund 8 Milliarden Euro inzwischen der entscheidende Hebel für die Mauthöhe. Der Zinssatz für Kuponzahlungen 10-jähriger Bundesanleihen beträgt dagegen heute nur 2,3 Prozent und im Durchschnitt refinanziert der Bund seine Schulden gegenwärtig sogar nur mit 1,9 Prozent.

Daher sollten sich die für die Bestimmung der Wegekosten zu veranschlagenden kalkulatorischen Zinsen zukünftig dauerhaft am Realzins der sozialen Präferenzrate orientieren. Dies würde auch dazu beitragen, einen in Zukunft unerwünscht starken Anstieg der Wegekosten zu beschränken, ohne erneut Anpassungen in Bezug auf die Berücksichtigung der Kapitalkosten vornehmen zu müssen.

Durch eine entsprechende Entschließung des Deutschen Bundestages ließen sich bereits heute die Weichen in Richtung Kontinuität und höhere Verlässlichkeit stellen.

III. Umwelthonus für Euro-VI-Lkw nicht aufgeben

Durch die geplante Struktur der Erhöhung wird die intramodale Lenkungswirkung der Lkw-Maut vermindert. Der Regierungsentwurf sieht vor, dass die Differenz zwischen Lkw der umweltfreundlichsten Euro-VI- und der nachfolgenden Euro-V-Klasse nahezu halbiert wird – sie schrumpft von 2,1 Cent/km auf 1,1 Cent/km (s. Abb. 4).

Um die heute bestehende ökologische Lenkungswirkung fortzuschreiben, sollte die Befreiung der umweltfreundlichsten Fahrzeuge der Euro-VI-Klasse von dem Mautzuschlag für Luftverschmutzung in der Höhe von 1,1 Cent/km erhalten bleiben, bei Beibehaltung der Lärmabgabe in der Höhe von 0,2 Cent/km. Den entsprechenden Spielraum räumt die europäische Wegekostenrichtlinie den Mitgliedsstaaten nach wie vor ausdrücklich ein.

Im Gegensatz zur vollständigen Mautbefreiung für elektrisch betriebene Lkw kann diese Maßnahme zudem bereits heute eine Lenkungswirkung entfalten, da eine Modernisierung der Fahrzeugflotte im Nah- und Regionalverkehr noch aussteht.

IV. Umwelt- und Innovationsanreize technologienutral setzen

Eine Blindstelle hat der Entwurf bezüglich Lkw mit LNG-Antrieb. Diese Fahrzeuge emittieren im Durchschnitt 60 Prozent weniger Stickoxide und im Durchschnitt 90 Prozent weniger Feinstaub als Euro-VI-Lkw. Anreize für diese Fahrzeuge sind im Gegensatz zu Elektrofahrzeugen nicht vorgesehen. Eine ausschließliche Befreiung der elektrisch betriebenen Lkw von der Mautpflicht erscheint vor dem Hintergrund einer ökologischen Lenkungswirkung nicht überzeugend, wenn andere Technologien vollständig ausgeklammert werden.

V. Bei Gegenfinanzierung Mautgerechtigkeit im Blick haben

Durch die Ausweitung und die Erhöhung der Lkw-Maut wird es ab 2019 zu einer in ihrer Höhe unerwarteten Mehrbelastung der Unternehmen und Konsumenten von gut einer Milliarden Euro jährlich kommen. Die empfohlene Beibehaltung des Umweltbonus in der Höhe von 1,1 Cent/km für Euro-VI-Lkw würde nach Schätzungen des BDI rund 270 Mio. Euro pro Jahr „kosten“, die allerdings durch Schließen der Mautlücke kompensiert werden könnten (s. Abb. 5).

Spielräume zur Gegenfinanzierung der Beibehaltung des Umweltbonus liegen bei dem nicht nachvollziehbaren Verzicht einer mautbasierten Anlastung von Infrastrukturkosten für Fernbusse und Nutzfahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen (Mautlücke), die ebenso wie der gewerbliche Güterkraftverkehr einen eindeutig gewerblichen Zweck verfolgen. Darüber hinaus schafft diese Mautlücke einen Anreiz zur Nutzung kleinerer Transportfahrzeuge auch auf Langstrecken.

Mit Blick auf die von der Bundesregierung nach wie vor für diese Legislaturperiode vorgesehene Einführung einer Infrastrukturbagage für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen wird sich die Frage der Mautgerechtigkeit weiter verschärfen. Die vorgeschlagene Gegenfinanzierung des Umweltbonus könnte hier eine Lösungsperspektive eröffnen.

Kommentierung im Einzelnen

Methodische Schwächen des Wegekostengutachtens 2018-2022

Das Wegekostengutachten 2018-2022 ermittelt für die Bundesfernstraßen Wegekosten in Höhe von durchschnittlich rund 16 Milliarden Euro pro Jahr, die in dem Gutachtenzeitraum von 15,4 Milliarden Euro im Jahr 2018 auf 16,6 Milliarden Euro im Jahr 2022 anwachsen.

Diesen rein kalkulatorisch zustande gekommenen Wegekosten stehen Ausgaben für Bundesfernstraßen gemäß Kapitel 1201 des Einzelplans 12 von durchschnittlich rund 11 Milliarden Euro gegenüber (vgl. Abb. 1). Gemäß der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes für die Jahre 2020 bis 2022 sind 10,2 Milliarden Euro für das Jahr 2018 und 12,2 Milliarden Euro das Jahr 2022 vorgesehen.

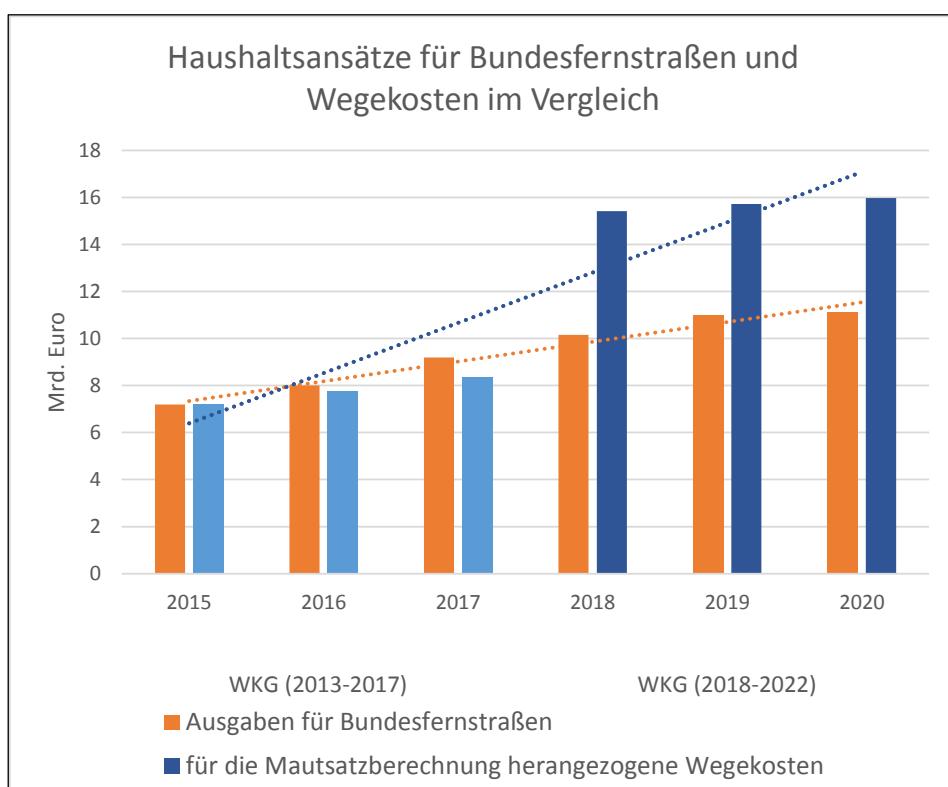


Abbildung 1 - Haushaltsansätze für Bundesfernstraßen und für die Mautsatzberechnung herangezogene Wegekosten im Vergleich

Gleichwohl sich gutachterlich ermittelte Kosten nur bedingt mit den Ansätzen des Bundeshaushalts vergleichen lassen und insbesondere bestimmte externe Kosten (wie Zinsausgaben, Länderanteile für Polizei etc.) nicht durch das Kapitel 1201 abgebildet werden, wird im Vergleich eine Tendenz zur Überzeichnung der Infrastrukturkosten für die Bundesfernstraßen deutlich. Aus dieser weit über die mittelfristige Finanzplanung hinausschießenden Wegekostenkalkulation sind die enormen Steigerungen bei der Maut (teilweise um 60 Prozent gerade für umweltfreundliche Euro-VI-Lkw) und zusätzlichen Kostenbelastungen für die Wirtschaft zu erklären.

Der hohe Umfang der jetzt vorgeschlagenen Erhöhung der Mauteinnahmen ergibt sich wesentlich aus der Erweiterung des rechnerisch zu Grunde gelegten Infrastrukturanlagevermögens, die mit der Ausweitung

der Maut auf alle Bundesstraßen ab 1. Juli 2018 einhergeht, und der Veranschlagung deutlich höherer kalkulatorischer Zinsen. Hinzu kommt die erweiterte Internalisierung externer Kosten für Emissionsbelastungen im Bereich Lärm und Luft.

1. Gemäß des WKG 2018-2022 steigt das Infrastrukturanlagevermögen von 112 Milliarden in 2017 auf 245 Milliarden Euro zu aktuellen Preisen der Neuerstellung (einschließlich Grunderwerb in Höhe von 34 Milliarden Euro) in 2018, da nunmehr neben den 13 000 km Bundesautobahnen auch das Bundesstraßennetz mit rund 38 000 km berücksichtigt wird.

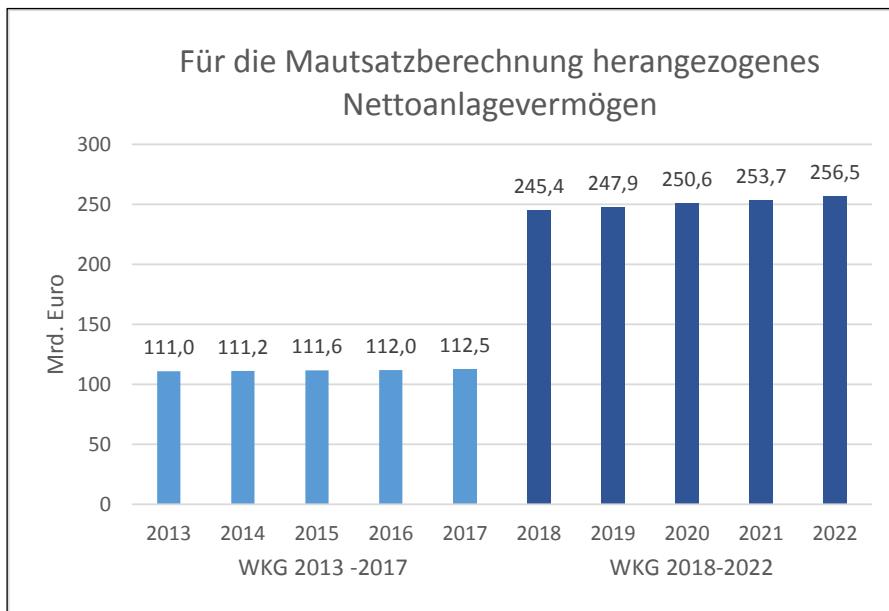


Abbildung 2 – Für die Mautsatzberechnung herangezogenes Nettoanlagevermögen

2. Im WKG wird für jedes Betrachtungsjahr der Infrastrukturbestand zu „Neuerstellungspreisen“ bzw. „Marktpreisen“ ermittelt (Bruttoanlagevermögen). Zur Bestimmung des Nettoanlagevermögens werden anschließend u.a. anhand sogenannter Tagesgebrauchtwerte Abschreibungen für Abnutzung und Alterung vorgenommen. Dabei fließen Infrastrukturelemente, die ihre Lebensdauer erreicht bzw. überschritten haben, allerdings zu Neuanschaffungspreisen in das Nettoanlagevermögen ein, selbst wenn realiter keine Investition in deren Erneuerung oder deren Erhalt stattgefunden hat oder stattfindet, d.h. Wegekosten gar nicht entstanden sind oder entstehen. Durch eine Berücksichtigung der für viele Bauwerke verfügbaren Bauwerkszustandsklassen wäre eine deutlich wirklichkeitsgetreuere und weniger expansive Bestimmung des Nettoanlagevermögens möglich.
3. Gleichzeitig wurde im neuen WKG der kalkulatorische Zins durchgängig auf 3,3 Prozent festgelegt, während der durchschnittliche kalkulatorische Zinssatz im WKG 2013-2017 noch bei rund 2,5 Prozent lag – und das bei einem zuvor deutlich geringeren Anlagevermögen. Mit der Erhöhung des kalkulatorischen Zinses machen die Zinskosten mit rund 8 Milliarden Euro inzwischen rund 50 Prozent der Wegekosten aus und sind damit der entscheidende Hebel für die Höhe der Maut.

4. Zur Plausibilisierung des ermittelten kalkulatorischen Zinssatzes in der Höhe von 3,3 Prozent weisen die Autoren des neuen WKG darauf hin, dass dieser der nominalen Zeitpräferenzrate des aktuellen Bundesverkehrswegplanes entspreche.

Hierzu ist kritisch anzumerken, dass die Zeitpräferenzrate jedoch aus der Addition der sozialen Präferenzrate für Infrastrukturprojekte in Höhe von 1,7 Prozent (die im Grunde genommen eine renditeunabhängige und dem Gemeinwohl verpflichtete Verzinsung simulieren soll) und der indexierten Baukostensteigerung in Höhe von 1,6 Prozent errechnet wird. Da die Baukostensteigerung jedoch bereits in der jährlichen Anpassung des Infrastrukturvermögens zu „Neuerstellungspreisen“ abgebildet ist, findet hier eine doppelte Berücksichtigung dieser Kostensteigerung statt.

Würde lediglich mit der sozialen Präferenzrate von 1,7 Prozent gerechnet, so würden sich Wegekosten und Ausgabenplanung des Bundes für die Bundesfernstraßen nahezu angleichen.

Mauterhebung und Mauthöhe

Der BDI begrüßt ausdrücklich die Einheitlichkeit der Mautsätze auf Autobahnen und Bundesstraßen, da eine Differenzierung der Mauthöhe einerseits zur Benachteiligung von Unternehmen im ländlichen Raum sowie abseits des Autobahnnetzes und andererseits zu einer relativen Versteuerung des Straßengüternahverkehrs im Verhältnis zum Straßengüterfernverkehr geführt hätte. Ebenfalls positiv zu bewerten ist, dass weniger nach der Anzahl der Achsen und mehr nach dem Gewicht der Fahrzeuge differenziert wird. Dadurch wird der zuvor bestehende Fehlanreiz korrigiert, ein und dieselbe Last allein aus Gründen der Mautkosteneffizienz auf einem Fahrzeug mit nur vier Achsen verladen zu müssen.

Allerdings haben sich bei der Neujustierung der Mautsätze Asymmetrien eingeschlichen, die die umweltfreundlichsten konventionellen Lkw mit modernster Technik zur Abgasnachbehandlung mit deutlich höheren Mautsteigerungen belegen als beispielsweise ältere und stark schadstoffemittierende Fahrzeuge.

1. Anreizsysteme für Lkw mit LNG-Antrieb fehlen vollständig, obwohl diese Fahrzeuge im Durchschnitt 60 Prozent weniger Stickoxide und im Durchschnitt 90 Prozent weniger Feinstaub emittieren als Fahrzeuge der Euro-VI-Klasse. Eine ausschließliche Befreiung der elektrisch betriebenen Lkw von der Mautpflicht erscheint vor dem Hintergrund einer ökologischen Lenkungswirkung nicht überzeugend, wenn andere Technologien ganz ausgeklammert werden.
2. Die höchsten Mautsatz-Zuwächse (in der Höhe von 60, 58, 53 und 40 Prozent) bei den konventionellen, bereits am Markt verfügbaren Fahrzeugen innerhalb der Schadstoffklassen Euro I bis Euro VI sind ausgerechnet für Fahrzeuge der klima- und umweltfreundlichsten Schadstoffklasse VI vorgesehen (vgl. Abb. 4).

Zwischen Euro-IV- und Euro-V- bzw. Euro-VI-Fahrzeugen gelten um 43 Prozent bzw. 88 Prozent reduzierte Stickoxidwerte – diese Effekte sind im Teilmautsatz für Luftsabstoffe keinesfalls reflektiert.

Somit fehlen für Transportunternehmen, die noch vergleichsweise viele Fahrzeuge der Euro-IV-Klasse betreiben, die Anreize zur Flottenmodernisierung. Dies gilt insbesondere dann, wenn zusätzliche Kosten von rund 0,9 Cent/km für das Betanken mit Ad Blue für umweltfreundlichere Lkw eingepreist werden müssen.

3. Zudem stellt sich in systematischer Hinsicht die Frage, ob für die sauberste verfügbare Fahrzeugklasse, die Euro-VI-Lkw, überhaupt erstmals Kosten für Luftverschmutzung angelastet werden sollen, da derzeit keine umweltfreundlicheren Fahrzeuge auf dem Markt verfügbar sind. Der im WKG vorgeschlagene Zuschlag von 1,1 Cent/km für Euro-VI-Lkw sollte aus Plausibilitätsgründen entfallen.
4. Der bereits im Mai 2017 vorgelegte Vorschlag der EU-Kommission für die Novellierung der Wegekostenrichtlinie sieht bei den Referenzwerten für die Fahrzeuggruppe von Euro-IV bis Euro-VI-Lkw (28-40 Tonnen, außerstädtische Straßen) eine Spreizung von 7,7 Cent/km bis zu 0,8 Cent/km für externe Umweltkosten (Lärm- und Luftemissionen) vor. Dies entspricht einer Mautspreizung von 6,9 Cent/km in dieser Fahrzeugkategorie. Der vorliegende Gesetzesentwurf dagegen sieht eine Spreizung für Umweltkosten in Höhe von 3,4 Cent/km bis zu 1,3 Cent/km zwischen Euro-IV und Euro-IV-Lkw vor. Dies entspricht einer Mautspreizung von nur 2,1 Cent/km (vgl. Abb. 3). Durch den Vorschlag des BDI, auf die Anlastung der Kosten für Luftverschmutzung bei den modernen Euro-VI-Lkw weiterhin zu verzichten, würde die Umweltspreizung auf 3,2 Cent/km erhöht, bei Beibehaltung der Lärmkosten in der Höhe von 0,2 Cent/km.

Kostenanlastungen für Luft- und Lärmemissionen in Cent/km		
Fahrzeug*	gemäß Gesetzesentwurf	gemäß Entwurf der EU-Wegekostenrichtlinie (Mai 2017)
Euro IV	3,4	7,7
Euro V	2,4	4,0
Euro VI	1,3	0,8

Abbildung 3 - Tabelle Kostenanlastungen für Luft- und Lärmemissionen
(*Lkw zwischen 28 und 40 Tonnen zGG., außerstädtische Straßen)

Zuwächse der Mautsätze im Vergleich

nach Entwurf des 5. Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes vom 27.04.2018
sowie den Angaben des Wegekostengutachtens 2018-2022, (S.135) und BAG Mautstatistik 2017

Gewicht	Teilmaut Gewicht in Cent/km	Achsen	Schadstoff- klasse	Teilmaut Luft in Cent/km	Teilmaut Lärm in Cent/km	Mautsatz ab 1.10.15 Cent/km	Mautsatz ab 1.1.19 Cent/km	Zuwachs
Achsklasse 5 (alt)								
ab 18t	17,4	5	Euro 6	1,1	0,2	13,5	18,7	39%
ab 18t	17,4	5	Euro 5	2,2	0,2	15,6	19,8	27%
ab 18t	17,4	5	Euro 4	3,2	0,2	16,7	20,8	25%
ab 18t	17,4	5	Euro 3	6,4	0,2	19,8	24,0	21%
ab 18t	17,4	5	Euro 2	7,4	0,2	20,8	25,0	20%
ab 18t	17,4	5	Euro 1	8,5	0,2	21,8	26,1	20%
4 und mehr Achsen >18t								
ab 18t	17,4	4	Euro 6	1,1	0,2	11,7	18,7	60%
ab 18t	17,4	4	Euro 5	2,2	0,2	13,8	19,8	43%
ab 18t	17,4	4	Euro 4	3,2	0,2	14,9	20,8	40%
ab 18t	17,4	4	Euro 3	6,4	0,2	18,0	24,0	33%
ab 18t	17,4	4	Euro 2	7,4	0,2	19,0	25,0	32%
ab 18t	17,4	4	Euro 1	8,5	0,2	20,0	26,1	31%
bis zu 3 Achsen >18t								
ab 18t	16	3	Euro 6	1,1	0,2	11,3	17,3	53%
ab 18t	16	3	Euro 5	2,2	0,2	13,4	18,4	37%
ab 18t	16	3	Euro 4	3,2	0,2	14,5	19,4	34%
ab 18t	16	3	Euro 3	6,4	0,2	17,6	22,6	28%
ab 18t	16	3	Euro 2	7,4	0,2	18,6	23,6	27%
ab 18t	16	3	Euro 1	8,5	0,2	19,6	24,7	26%
unabhängig von den Achsen 12t <18t								
ab 12t bis 18t	11,5	2	Euro 6	1,1	0,2	8,1	12,8	58%
ab 12t bis 18t	11,5	2	Euro 5	2,2	0,2	10,2	13,9	36%
ab 12t bis 18t	11,5	2	Euro 4	3,2	0,2	11,3	14,9	32%
ab 12t bis 18t	11,5	2	Euro 3	6,4	0,2	14,4	18,1	26%
ab 12t bis 18t	11,5	2	Euro 2	7,4	0,2	15,4	19,1	24%
ab 12t bis 18t	11,5	2	Euro 1	8,5	0,2	16,4	20,2	23%
unabhängig von den Achsen 7,5t <12t								
ab 7,5t bis < 12t	8,0	2	Euro 6	1,1	0,2	8,1	9,3	15%
ab 7,5t bis < 12t	8,0	2	Euro 5	2,2	0,2	10,2	10,4	2%
ab 7,5t bis < 12t	8,0	2	Euro 4	3,2	0,2	11,3	11,4	1%
ab 7,5t bis < 12t	8,0	2	Euro 3	6,4	0,2	14,4	14,6	1%
ab 7,5t bis < 12t	8,0	2	Euro 2	7,4	0,2	15,4	15,6	1%
ab 7,5t bis < 12t	8,0	2	Euro 1	8,5	0,2	16,4	16,7	2%

Abbildung 4 - Zuwächse der Mautsätze im Vergleich

**Simulation: Zuwächse bei Beibehaltung des
Umweltbonus für Euro VI Fahrzeuge i.d.H.v. 1,1 Cent/km
(Empfehlung des BDI)**

Gewicht	Teilmaut Gewicht in Cent/km	Achsen	Schadstoff- klasse	Teilmaut Luft in Cent/km	Teilmaut Lärm in Cent/km	Mautsatz ab 1.10.15 Cent/km	Mautsatz ab 1.1.19 Cent/km	Zuwachs
Achsklasse 5 (alt)								
ab <18t	17,4	5	Euro 6	0	0,2	13,5	17,6	30%
ab <18t	17,4	5	Euro 5	2,2	0,2	15,6	19,8	27%
ab <18t	17,4	5	Euro 4	3,2	0,2	16,7	20,8	25%
ab <18t	17,4	5	Euro 3	6,4	0,2	19,8	24,0	21%
ab <18t	17,4	5	Euro 2	7,4	0,2	20,8	25,0	20%
ab <18t	17,4	5	Euro 1	8,5	0,2	21,8	26,1	20%
4 und mehr Achsen >18t								
ab <18t	17,4	4	Euro 6	0	0,2	11,7	17,6	50%
ab <18t	17,4	4	Euro 5	2,2	0,2	13,8	19,8	43%
ab <18t	17,4	4	Euro 4	3,2	0,2	14,9	20,8	40%
ab <18t	17,4	4	Euro 3	6,4	0,2	18,0	24,0	33%
ab <18t	17,4	4	Euro 2	7,4	0,2	19,0	25,0	32%
ab <18t	17,4	4	Euro 1	8,5	0,2	20,0	26,1	31%
bis zu 3 Achsen >18t								
ab <18t	16	3	Euro 6	0	0,2	11,3	16,2	43%
ab <18t	16	3	Euro 5	2,2	0,2	13,4	18,4	37%
ab <18t	16	3	Euro 4	3,2	0,2	14,5	19,4	34%
ab <18t	16	3	Euro 3	6,4	0,2	17,6	22,6	28%
ab <18t	16	3	Euro 2	7,4	0,2	18,6	23,6	27%
ab <18t	16	3	Euro 1	8,5	0,2	19,6	24,7	26%
unabhängig von den Achsen 12t <18t								
ab 12t bis 18t	11,5	2	Euro 6	0	0,2	8,1	11,7	44%
ab 12t bis 18t	11,5	2	Euro 5	2,2	0,2	10,2	13,9	36%
ab 12t bis 18t	11,5	2	Euro 4	3,2	0,2	11,3	14,9	32%
ab 12t bis 18t	11,5	2	Euro 3	6,4	0,2	14,4	18,1	26%
ab 12t bis 18t	11,5	2	Euro 2	7,4	0,2	15,4	19,1	24%
ab 12t bis 18t	11,5	2	Euro 1	8,5	0,2	16,4	20,2	23%
unabhängig von den Achsen 7,5t <12t								
ab 7,5t bis < 12t	8,0	2	Euro 6	0	0,2	8,1	8,2	1%
ab 7,5t bis < 12t	8,0	2	Euro 5	2,2	0,2	10,2	10,4	2%
ab 7,5t bis < 12t	8,0	2	Euro 4	3,2	0,2	11,3	11,4	1%
ab 7,5t bis < 12t	8,0	2	Euro 3	6,4	0,2	14,4	14,6	1%
ab 7,5t bis < 12t	8,0	2	Euro 2	7,4	0,2	15,4	15,6	1%
ab 7,5t bis < 12t	8,0	2	Euro 1	8,5	0,2	16,4	16,7	2%

Abbildung 5 - Simulation: Zuwächse bei Beibehaltung des Umweltbonus für Euro VI Fahrzeuge

Stellungnahme

zum Entwurf für das fünfte Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßen-
mautgesetzes im Rahmen der Anhörung des Deutschen Bundestages

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache

19(15)106-D

Stellungnahme zur 21. Sitzung
Öffentl. Anhörung am 10.10.2018

Ansprechpartner zum Thema

Dr. Kurt-Christian Scheel
E-Mail: scheel@vda.de
Tel.: 030 89 78 42 107

Im Rahmen der Expertenanhörung im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages nimmt der Verband der Automobilindustrie nachfolgend zum Gesetzentwurf Stellung.

Grundsätzlich sieht der VDA die mit der Mautanpassung verbundene **erhebliche Mehrbelastung für die deutsche Wirtschaft** – auch angesichts der guten Einnahmesituation der öffentlichen Hand – kritisch. Allein durch die Umsetzung des vorliegenden Gesetzentwurfs entsteht eine Mehrbelastung in den Jahren 2019 bis 2022 von über 4 Mrd. Euro. Diese Mehrbelastung addiert sich zu den bereits deutlichen Kostensteigerungen für Wirtschaft und Verbraucher infolge der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen zum 1. Juli 2018. Ein zentraler Grund für diese erneute Kostensteigerung sind die im Wegekostengutachten getroffenen Annahmen zur kalkulatorischen Verzinsung. Zur Anwendung kommt im neuen Gutachten ein Zinssatz von 3,3 Prozent. Auch angesichts des aktuellen zinspolitischen Umfeldes wäre es durchaus plausibel gewesen, einen etwas darunter liegenden Zinssatz zur Anwendung zu bringen.

Im Folgenden soll zu den einzelnen Punkten des Vorschlages bzw. der laufenden Debatte Stellung genommen werden.

Einheitlicher Mautsatz

Der VDA begrüßt, dass auch über 2019 hinaus am Grundgedanken eines einheitlichen Mautsatzes für das gesamte mautpflichtige Netz festgehalten und auf eine Unterscheidung zwischen verschiedenen Straßenkategorien verzichtet wird. Allerdings führt dies infolge der Einbeziehung aller Bundesstraßen in die Maut und der dort im Vergleich zu den Autobahnen erheblich höheren Wegekosten pro gefahrenem Kilometer zu einem deutlichen Anstieg des Mautsatzes auf Autobahnen. Dieser Effekt hätte gemildert werden können, wenn berücksichtigt worden wäre, dass gerade die Bundesstraßen auch allgemeine Erschließungsfunktionen erfüllen, deren Kosten nicht zwingend den Straßennutzern anzulasten sind. Hätte man den entsprechenden Anteil der Wegekosten in Abzug gebracht, wären die anlastbaren Kosten etwas niedriger ausgefallen. Der VDA bedauert, dass dieser Gedanke nicht verfolgt wurde.

Zuschläge gemäß Euro-Stufen

Der Gesetzentwurf sieht vor, ab 1. Januar 2019 auch für Fahrzeuge der Klasse Euro VI einen Zuschlag für „Luftverschmutzungskosten“ in Höhe von 1,1 Cent/km zu erheben. Damit verringert sich der Mautunterschied zu Euro V auf nur noch 1,1 Cent/km. Entsprechend reduzieren sich die Anreize zur Flottenerneuerung. In der Vergangenheit hatte sich aber gerade die Mautspreizung gemäß Euro-Stufen als Instrument zur Beschleunigung der Flottenerneuerung bewährt. Der VDA spricht sich daher für eine **weitere Befreiung von Euro VI-Fahrzeugen von diesem Zuschlag** aus.

Förderung der Elektromobilität

Der Gesetzentwurf sieht vor, elektrisch betriebene Fahrzeuge gemäß § 2 Nr. 1 des Elektromobilitätsgesetzes von der Lkw-Maut zu befreien. Allerdings wird in der Gesetzesbegründung angekündigt, diese Mautbefreiung evtl. bereits nach zwei Jahren wieder zu überprüfen. Um eine Anreizwirkung zu erzielen, wäre hier eine längerfristige Perspektive erforderlich.

Zudem sollte darauf verzichtet werden, die Anreizwirkungen ins Leere laufen zu lassen, indem zusätzliche Anforde-

rungen, die eher aus dem Pkw-Bereich stammen, auf Lkw zu übertragen. So ist die vom Bundesrat in seiner Stellungnahme geforderte Schwelle einer **elektrischen Mindestreichweite von 40 km bei Hybrid-Fahrzeugen im Lkw-Bereich nicht sachgerecht**. Daher sollte, wie auch im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehen, auf weitere Einschränkungen bei der Förderfähigkeit von Elektro-Lkw verzichten werden.

In jedem Fall sollte aus Sicht des VDA überlegt werden, wie neben den entsprechenden Antriebsarten (Batterieelektrik, Brennstoffzelle, Plug-In-Hybride) bald möglichst auch der Einsatz von **e-Fuels** durch die Lkw-Maut incentiviert werden könnte.

Förderung von Erdgas-Lkw

Im Sinne eines technologienutralen Ansatzes **unterstützt die Automobilindustrie** auch Überlegungen, ermäßigte Mautsätze für Erdgas-Lkw einzuführen. Erdgas-Lkw weisen etwa 15 Prozent weniger CO₂-Ausstoß aus als konventionelle Fahrzeuge. Durch den Einsatz von Biomethan bzw. von e-Gas bietet sich hier zudem auch die Perspektive eines klimaneutralen Einsatzes.

CO₂-bezogene Maut

Letztlich muss es aber das Ziel sein, **Anreize für alle CO₂-senkenden Maßnahmen** im Rahmen einer nach dem CO₂-Ausstoß gestaffelten Lkw-Maut zu setzen. Dies sollte umgesetzt werden, sobald die europarechtlichen Voraussetzungen geschaffen sind. Eine allein auf bestimmte Antriebsarten abgestellte Incentivierung kann hierfür kein Ersatz sein.

Anlastung von Lärmkosten

Der Gesetzentwurf sieht vor, künftig auch einen Zuschlag für die Lärmbelastungskosten in Höhe von 0,2 Cent/km zu erheben. Es ist nicht zu erkennen, wie hierdurch ein Beitrag zur Minderung der Lärmbelastung geleistet werden soll, da es sich um einen einheitlichen Satz für alle Fahrzeuge unabhängig von ihren konkreten Geräuschemissionen und unabhängig z. B. auch von der jeweiligen Fahrbahnbeschaffenheit handelt. Daher spricht aus Sicht des VDA vieles dafür, **auf diesen Lärmkostenzuschlag auch künftig zu verzichten**. Ausweislich des Gesetzentwurfs könnte sich so die Mehrbelastung durch die Anpassung der Lkw-Maut um etwa 86 Mio. Euro pro Jahr reduzieren.

Mautklassen nach Gewicht und Achszahl

Der VDA begrüßt die neue Einteilung der Mautklassen. Dadurch können die durch das vierte Gesetz zur Änderung des Fernstraßenmautgesetzes entstandenen Fehlanreize, statt einer Fahrzeugkombination mit fünf Achsen eine Kombination mit nur vier Achsen einzusetzen, beseitigt werden.

Keine Einbeziehung von Bussen

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung verzichtet darauf, auch Busse in die Lkw-Maut einzubeziehen. Diese Entscheidung wird vom VDA nachdrücklich unterstützt. Busse tragen mit ihren spezifischen Steuern und Abgaben wie Kfz- und Energiesteuer bereits heute die ihnen zurechenbaren Wegekosten auf den Bundesfernstraßen.

Zweckbindung der Einnahmen für die Straßeninfrastruktur

Das Bundesfernstraßenmautgesetz sieht vor, dass die Mauteinnahmen zweckgebunden in die Bundesfernstraßen zurückfließen. Ein solcher **Finanzierungskreislauf Straße ist sachgerecht**, zumal sich die Höhe der Mautsätze ja gerade an den Wegekosten für Bau und Erhalt der Fernstraßen orientiert.

Überführungsfahrten mit rotem Kennzeichen

Bei Auslieferungs- und Überführungsfahrten entsteht mittelständischen Aufbautenherstellern ein erheblicher bürokratischer Aufwand. Wenn beim Aufbauhersteller komplettierte Fahrzeuge mit rotem Kennzeichen zur Auslieferung an Kunden überführt werden, ist bislang jeweils eine manuelle Mautbuchung erforderlich. Dabei handelt es sich um mehrere (zehn)tausend Fahrten pro Jahr. Dieser administrative Aufwand wird sich mit der Ausdehnung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen noch deutlich erhöhen, da zusätzliche Fahrten betroffen sind. Der Aufwand und die damit

verbundenen Kosten könnten deutlich reduziert werden, wenn für Auslieferungs- und Überführungsfahrten mit rotem Kennzeichen mobile OBUs bereitgestellt würden, mit denen eine automatische Mautbuchung möglich würde. Dies würde auch das Problem lösen, dass das manuelle System aufgrund der vorgegebenen Fristen an einem Freitag keine Buchungen für den darauffolgenden Montag zulässt.

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Behrenstraße 35, 10117 Berlin
www.vda.de

Stand: 10. Oktober 2018

Deutscher Städtetag · Hausvogteiplatz 1 · 10117 Berlin

Herrn
Cem Özdemir, MdB
Vorsitzender des Ausschusses
für Verkehr und digitale Infrastruktur
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Deutscher Bundestag
**Ausschuss für
Verkehr und digitale Infrastruktur**
Ausschussdrucksache
19(15)106-E
Stellungnahme zur 21. Sitzung
Öffentl. Anhörung am 10.10.2018

Per E-Mail: verkehrsausschuss@bundestag.de

09.10.2018/gru
Telefon 030 37711-0
Durchwahl 37711-520
Telefax 030 37711-509
E-Mail
thomas.kiel@staedtetag.de

Bearbeitet von
Thomas Kiel
Aktenzeichen
66.71.10 D

**Anhörung zum Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes am 10. Oktober 2018;
hier: Ihr Zeichen: PA 15/, BT-Drs. 19/3930**

Sehr geehrter Herr Özdemir,
sehr geehrte Damen und Herren,

für die kurzfristige Einladung zur öffentlichen Anhörung am 10. Oktober 2018 dürfen wir uns herzlich bedanken und leisten ihr gerne Folge.

I. Zum Hintergrund

Der Deutsche Städtetag hat sich zum Vierten und zum Fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) jeweils gemeinsam mit den anderen kommunalen Spitzenverbänden gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur positioniert. Dabei ging es insbesondere um die Ausdehnung der Lkw-Maut auf das gesamte Fernstraßennetz.

Die Anpassung an das neue Wegekostengutachten und eine Anlastung der Lärmbelastungskosten werden von uns begrüßt. Eine Mautbefreiung für Elektro-Lkw zur Unterstützung des Markthochlaufes sehen wir unkritisch, insbesondere weil elektrisch betriebene Lkw, die auf Langstrecken Konkurrenz zu Schiene und Wasserstraße machen könnten, noch eine vereinzelte Ausnahme bilden; die Befreiung sollte alle drei Jahre der Evaluation des Elektromobilitätsgesetzes unterzogen werden.

a) Sonderproblem Kommunalfahrzeuge

Seit Frühjahr 2018 und spätestens mit dem Inkrafttreten des Vierten Gesetzes zur Änderung des BFStrMG am 01.07.2018 ist klar, dass ein Ausnahmetatbestand für kommunale Fahrzeuge nur bezogen auf die in § 1 Abs. 2 Nr. 1 bis 5 BFStrMG genannten abschließend aufgezählten Fahrzeuge (Kraftomnibusse, Fahrzeuge der Polizei bzw. Notdienste, Fahrzeuge für Straßenunterhaltungs- und Straßenbetriebsdienst einschließlich Straßenreinigung und Winterdienst) besteht, während Fahrzeuge des Bundes vollständig von der Mautpflicht freigestellt sind (§ 1 Abs. 2 Nr. 2 BFStrMG). Das führt in der Folge dazu, dass kommunale Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens

7,5 t regelmäßig der Mautpflicht unterliegen, wenn diese Bundesstraßen oder Bundesautobahnen befahren werden. Das gilt auch für Fahrzeuge, die im Bereich der Daseinsvorsorge die Ver- und Entsorgung der Bevölkerung sicherstellen, z.B. im Bereich der Abfallsammlung. Durch die Ausdehnung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen ist die Maut richtiger Weise auch in den Ortsdurchfahrten zu erheben. Damit werden die genannten wichtigen Dienstleistungen im ländlichen, aber auch im städtischen Raum nunmehr typischerweise von der Mautpflicht erfasst.

b) Kommunale Betroffenheit

Der Verband Kommunaler Unternehmen e.V. (VKU) schätzt die Mautbelastung für kommunale Fahrzeuge bundesweit auf 8 bis 20 Mio. Euro. Für ein einzelnes Abfallsammelfahrzeug sei mit Kosten in Höhe von 500 bis 6.000 Euro im Jahr zu rechnen. Es zeichnet sich daher ab, dass die zusätzliche Kostenbelastung eine spürbare Erhöhung der Abfallgebühren zur Folge haben wird. Ferner ist mit großen räumlichen Disparitäten der Mautbelastung zu rechnen, je nachdem ob ein oder mehrere kommunale Abfalleinrichtungen an einer Bundesstraße gelegen sind bzw. Sammelfahrzeuge diese regelmäßig nutzen.

Deswegen begrüßen wir ausdrücklich, dass im Rahmen des Fünften Änderungsgesetzes, mit dem die Lkw-Mautsätze zum 01.01.2019 erhöht werden sollen, intensiv über eine Befreiung im Allgemeinwohlinteresse nachgedacht wird.

II. Unterstützung der Position des Bundesrates

Der Bundesrat hat am 06.07.2018 die Bundesregierung um Prüfung gebeten, inwieweit Fahrzeuge, die im Rahmen der kommunalen Daseinsvorsorge zur Sicherstellung der Abfallbeseitigung und -entsorgung genutzt werden, von der Lkw-Maut befreit werden können (BR-Drs. 2017/18 Beschluss). Diese Position wird nachdrücklich von uns unterstützt.

Auch der Deutsche Landkreistag hat die Bundestagsfraktionen und die Verkehrsobeleute nachdrücklich um Unterstützung dieser Forderung gebeten. Der Bayerische Gemeindetag, stellvertretend für die kleineren Kommunen genannt, hat aktuell die Mautbefreiung für alle kommunalen Lkw gefordert.

Für eine Ausnahme spricht der Vergleich mit der Freistellung des ÖPNV (Kraftomnibusse): Auch dort wäre mit einer zusätzlichen Belastung der Fahrpreise zu rechnen. Ferner der Vergleich mit dem Tiefbau: Fahrzeuge für Straßenunterhalt, -reinigung und Winterdienst sind ebenfalls unverzichtbare Dienste der Daseinsvorsorge. Kraftomnibusse sind heute vollständig von der Mautpflicht ausgenommen und richtiger Weise nicht auf den Einsatz der Fahrzeuge im Rahmen eines öffentlich-rechtlichen Dienstleistungsauftrages beschränkt, u.a. weil im ÖPNV auch eigenwirtschaftliche Verkehre mit Liniengenehmigung bestehen. Die kommunalen Spaltenverbände treten hier allerdings für eine Rückausnahme für Fernbusverkehre nach § 42a PBefG ein. Dafür wäre der Vorschlag aus Ausschuss-Drs. 19(15)99, Änderungen 1a) b) aa) bb) geeignet.

Das Sammeln von privaten und gewerblichen Abfällen in den Städten, Gemeinden und Landkreisen steht nicht in Konkurrenz zum Transport auf Schiene oder Wasserstraße, so dass auch hinsichtlich der gewünschten Lenkungswirkung ein Grund für die Mauterhebung nicht besteht. Andererseits wird deutlich, dass eine Trennung in die kommunale und räumlich begrenzte Tätigkeit im Rahmen des öffentlich-rechtlichen Ver- und Entsorgungsauftrags (z.B. Einsammeln der Haus- und Gewerbeabfälle) einerseits und der Weiterbehandlung von Abfällen als Wirtschaftsgut andererseits angezeigt erscheint.

Im Mitgliedsbereich des Deutschen Städetages trägt die Mehrheit der Städte die Baulast in den Ortsdurchfahrten der Bundesfernstraßen. Den Städten mit mehr als 80.000 Einwohnern stehen die

Netto-Einnahmen für das Mautaufkommen auf diesen Straßenabschnitten zu. Dafür haben sich Bund und Länder Anfang des Jahres auf ein Erstattungsverfahren verständigt. Wir stimmen daher mit dem Bund insoweit überein, dass Ausnahmen von der Mautpflicht nur restriktiv zugelassen werden sollen. Die Einnahmen aus der Lkw-Maut sind zweckgebunden für den Infrastrukturausbau zu verwenden. Ferner sind die Städte im Rahmen der Gebührenfinanzierung nicht in der Lage, Nachteile, die der Abfallwirtschaft durch die Mauterhebung entstehen, durch Einsatz anderer ersparter Aufwendungen auszugleichen. Das sowie die Ungleichheit zwischen Städten mit mehr als 80.000 Einwohnern (Baulastträger nach FernStrG) und Gemeinden/ländlichen Regionen spricht eindeutig für eine Lösung im Wege der Mautbefreiung. Wir schließen uns daher grundsätzlich den Forderungen des VKU an.

Der Gegenäußerung der Bundesregierung (BT-Drs. 19/3930, Anlage 4) zum o.g. Vorschlag des Bundesrates können wir nicht zustimmen. Mülltransporte zur Haus- und Gewerbesammlung sind keine normalen Gütertransporte zur Beförderung von Wirtschaftsgut und nehmen nicht gleichermaßen am bundesweiten Wettbewerb im Güterkraftverkehr teil. Die weiteren Argumente der Bundesregierung, Fahrzeuge seien nicht speziell für die Aufgabe (z.B. richtig: Transport/teilweise auch Verarbeitung der aufzunehmenden Abfälle) konzipiert, sind bei Müllfahrzeugen erkennbar nicht einschlägig bzw. gelten ebenfalls für alle ausgenommenen Fahrzeugtypen (Auch diese „Fahrzeuge belasten die Straßen und nutzen diese ab“). Ein 18 t schwerer Fernbus (heute ausgenommen über § 2 Abs. 2 Nr. 1 1 BFStrMG) belastet beispielsweise die Infrastruktur der mautpflichtigen Straßen stark. Die Befreiungstatbestände folgen daher insgesamt einer Abwägung, die andere Belange als höher- oder schützenswert einstuft. Dazu gehört hier insbesondere auch die preisliche Sicherung der Grundversorgung.

Probleme mit dem Gleichbehandlungsprinzip halten wir bei richtiger Ausgestaltung eines Ausnahmetatbestands für unkritisch. Eine Differenzierung bei der automatisierten Kennzeichenerkennung an den Mautkontrollstellen halten wir für machbar, da freigestellte Fahrzeuge im System hinterlegt werden können. Auch andere freigestellte Fahrzeuge werden nur über ihren Funktionszusammenhang definiert, z.B. Transportfahrzeuge des Straßenunterhalts, für die die vorgebliche Problemlage schon heute besteht, und das Bundesamt für Güterverkehr auch heute bei mobilen Kontrollen das Vorliegen des Befreiungstatbestandes in Einzelfällen vor Ort prüfen muss. Durch eine Festlegung auf Fahrzeuge einer bestimmten zugeordneten „Funktion“, die auch bei Kommunalfahrzeugen der Ver- und Entsorgung in der Regel zu einer deutlich erkennbaren Ausgestaltung führt, bleibt der diesbezügliche Kontrollaufwand weiter auf niedrigem Niveau und kann sich auf Missbrauchsfälle beschränken.

III. Lösungsmöglichkeiten

Eine Lösung gestaltet sich deshalb als nicht einfach, weil der Transport, z.B. im Rahmen der Abfallentsorgung, in einer großen Formenvielfalt erfolgt. So sind originär städtische Fahrzeuge, Fahrzeuge städtischer Unternehmen oder Fahrzeuge Privater - häufig mittelständischer Unternehmen - im Auftrag der öffentlichen Hand im Einsatz. Eine Freistellung „kommunaler Fahrzeuge“, also von Fahrzeugen, deren Halter die Kommune ist, wäre daher nicht zielführend. Es erscheint folglich nicht ratsam, nach öffentlichen oder privaten Fahrzeugen bei der Haltereigenschaft zu differenzieren. Ferner gilt die Formenvielfalt auch bezüglich des Transportweges unterschiedlicher Abfallarten, etwa Haus- und Gewerbemüll, Gelbe Tonne, Biomüll, Altpapier etc.

a) Für eine Ausnahme lautet die weitgehende Position:

„Fahrzeuge, die zur Sicherstellung der öffentlichen Abfall- und Abwasserbeseitigung sowie der öffentlichen Elektrizitäts-, Gas- und Wasserversorgung genutzt werden“.

(vgl. VKU-Stellungnahmen vom 12.06. und vom 09.07.2018)

Kurzbewertung: Damit würden Fahrzeuge im Bereich der kommunalen Daseinsvorsorge weitgehend freigestellt und mautspezifische Kostensteigerungen in den gebührenfinanzierten Bereichen der Ver- und Entsorgung vermieden.

- b) In Frage kämen ferner eine Definition über die Verwendung von Fahrzeugen im Nahbereich: „*Fahrzeuge, die im Nahbereich für kommunale Aufgaben der Daseinsvorsorge eingesetzt werden.*“
- Kurzbewertung: Nahbereich, könnte der Definition des ÖPNV vergleichbar als Verkehr kleiner 50 km oder unterhalb einer Stunde Fahrzeit definiert werden. Bei einer Abfallentsorgung in Regionen und Zweckverbänden oder kommunal übergreifend in gemeinsamen Einrichtungen können auch für den ersten Transportweg des Einsammelns von Haus- und Gewerbemüll höhere Kilometerleistungen entstehen, auch wenn die meisten Transporte voraussichtlich diesem Nahbereich zuzurechnen sind.
- c) Schließlich wäre denkbar, eine Ausnahme nur auf bestimmte Fälle der Ver- und Entsorgung z.B. den Transport einzelner Abfallschlüssel zu beschränken.

Kurzbewertung: Abfalltransporte sind häufig nicht allein einem bestimmten Abfallschlüssel zuzu-rechnen. Dasselbe Fahrzeug müsste Maut zahlen oder nicht, je nachdem welche Abfallschlüssel transportiert werden. Sortenreinheit oder geringe Beimengungen eines anderen Abfallschlüssels würden über die Mautpflicht entscheiden. Die qualifizierte Entscheidung, ob im Einzelfall die Maut zu begleichen ist, können ggf. nur die Fahrerinnen/Fahrer bzw. Verladekräfte treffen. Die Installation einer kostenträchtigen On-Board-Unit wäre nicht entbehrlich.

IV. Ausnahme für Fahrzeuge im öffentlich-rechtlichen Ver- oder Entsorgungsauftrag

- a) Lösungsvorschlag für den Abfallbereich:

Als Lösung regen wir eine textliche Definition in § 2 Abs. 2 BFStrG an, die Geltung und Grenzen einer Ausnahme eindeutig bestimmt. In der Begründung kann dies weiter klargestellt werden.

Eine solche Ausnahme müsste unseres Erachtens an den „Einsatz der Fahrzeuge im öffentlich-rechtlichen Entsorgungsauftrag“ anknüpfen: Damit würden die Fahrzeuge der kommunalen Hausmüll- und Gewerbemüllsammlung erfasst, unabhängig davon, ob diese von der Kommune, einem kommunalen Unternehmen oder einem beauftragten Unternehmen durchgeführt wird. Nicht erfasst wird die Sammlung von Abfallarten, die von Dritten unmittelbar der Verwertung zugeführt werden, faktisch also nicht der Kommune angedient werden. Mautpflichtig bleibt ferner der Weitertransport von Abfällen als Wirtschaftsgut.

- b) Warum sollte sich eine Lösung nicht auf die Abfallbeseitigung beschränken?

Es gibt Bereiche der Daseinsvorsorge, die der obigen Problematik vollständig entsprechen. Als Beispiele dürfen wir Fahrzeuge der Abwasserbeseitigung zum Transport in die Kläranlage, Tankwagen zur Bewässerung (z.B. in Dürrezeiten) oder mobile Einsatzgeräte des ÖPNV nennen, wobei letztere im Hinblick auf die Ausstattung mit Gelb- oder Blaulicht ggf. auch unter den Begriff „Notdienste“ subsumiert werden können.

V. Sonstige Änderungen

Ein Änderungsvorschlag zur Klarstellung der Zweckbindung des Mautaufkommens (Ausschuss-Drs. 19(15)100) wird von uns unterstützt, soweit eine Verwendung der Mittel für Maßnahmen des Lärmschutzes und der Luftreinhaltung, die unmittelbar mit dem Bau und Betrieb der Bundesstraße verknüpft sind, nach heutiger Rechtslage ausgeschlossen sein sollte.

Wir bitten um Kenntnisnahme und Berücksichtigung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Thomas Kiel".

Thomas Kiel

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Berlin, 08.10.2018

Stellungnahme des VCD zum Fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Sehr geehrter Herr Özdemir, sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Einladung, zur oben genannten Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes Stellung zu nehmen. Gerne stellen wir im Folgenden die Positionen des ökologischen Verkehrsclubs VCD zu dem Entwurf dar.

Der VCD setzt sich seit den 1990er Jahren intensiv zunächst für die Einführung und anschließend für notwendige Änderungen des Bundesfernstraßengesetzes ein und sieht sich durch die bereits vollzogenen Änderungen bestätigt. Die Lkw-Maut war ausschließlich als Autobahnmaut eingeführt worden. Für alle Fahrbahnen aber gilt die Tatsache, dass es besonders Lkw sind, die ihre Bausubstanz schädigen. Deshalb ergibt es Sinn, die Maut überall zu erheben und die Einnahmen an die Baulastträger der Straßen gerecht zu verteilen. Der VCD hatte immer gefordert, die Lkw-Maut auf allen Straßen zu erheben – auch aus Gründen der Verkehrssicherheit, des Gesundheits- und Umweltschutzes. Nach und nach ist der Gesetzgeber dieser Forderung näher gekommen, inzwischen wird die Maut auf allen Fernstraßen des Bundes erhoben und der Tag scheint nicht mehr fern, bis die Lkw-Maut für alle Lkw (ab 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht) auf allen Straßen gilt. Mautausweichverkehre gehören dann endgültig der Vergangenheit an.

Wir brauchen die

Verkehrswende jetzt!

VCD e.V. Wallstraße 58 | 10179 Berlin | Fon 030 / 280351-0 | Fax -10 | mail@vcd.org | www.vcd.org

Spendenkonto GLS Gemeinschaftsbank e.G. | IBAN: DE78 4306 0967 1132 9178 01

Geschäfts konto GLS Gemeinschaftsbank e.G. | IBAN: DE08 4306 0967 1132 9178 00

Ust-IdNr. DE122271184 | VR AG Charlottenburg 21177 B

Ihr Mitgliedsbeitrag und Ihre Spende für den VCD sind steuerlich abzugsfähig.



Initiative
Transparente
Zivilgesellschaft

Zu den vorgesehenen Änderungen des Bundesfernstraßennetzes nimmt der VCD wie folgt Stellung:

Zu §1 Abs. (2) – Mautbefreiung für Lkw mit Elektroantrieb

Wir begrüßen grundsätzlich die Ergänzung des §1 Abs. (2) um den Punkt 7. LKW müssen bis spätestens 2050 den Ausstoß von Treibhausgasen auf nahezu Null reduzieren. Der Elektroantrieb ist eine Option, die Klimaziele der Bundesregierung zu erreichen. Mehr noch als bei Pkw ist die Markteinführung von elektrisch angetriebenen LKW äußerst schwierig, weil der Kaufpreis zunächst sehr hoch ist, Akkus sehr schwer und voluminös sind und weil der Ladevorgang viel Zeit erfordert. Die Mautbefreiung soll für elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes gelten – also batterieelektrische Fahrzeuge, Plug-In-Hybride und Brennstoffzellenfahrzeuge. Die größten CO₂-Minderungseffekte sind in den nächsten zehn Jahren sicher von batterieelektrischen Fahrzeugen zu erwarten. Bei Plug-IN-Hybriden muss der Anteil der Reichweite im Elektrobetrieb für die Mautbefreiung „eingepreist“ werden. Die Stellungnahme des Bundesrates fordert eine Mindestreichweite im elektrischen Betrieb von 40 Kilometern. Diese geforderte Reichweite ist nicht sehr ambitioniert und allenfalls für den regionalen Lieferverkehr als unterste Grenze akzeptabel. Der VCD sieht hier Prüfbedarf. Der Brennstoffzellenantrieb wird erst dann relevant, wenn die Energiewende weit fortgeschritten ist und Wasserstoff mittels Überschusstrom in größeren Mengen regenerativ erzeugt werden kann.

Die Befreiung von der Maut für elektrisch angetriebene Lkw wird in Zukunft neu zu regeln sein, wenn der Markthochlauf von E-Lkw gelungen ist. Jede gesetzliche Besserstellung oder staatliche Förderung des Güterverkehrs mit Elektro-Lkw muss das Ziel verfolgen, dass sie zum Lkw-Verkehr mit Verbrennungsmotoren konkurrenzfähig werden und nicht weiter gegenüber dem Transport auf der Schiene Vorteile gewinnen. Der Güterverkehr auf der Schiene erfolgt schon heute weit überwiegend strombasiert. Das Ziel, den Straßengüterverkehr so weit wie möglich auf die Schiene zu verlagern, muss weiterverfolgt werden. Der Güterverkehr insgesamt muss klimaneutral werden.

Dennoch stimmen wir zurzeit nicht dem Änderungsantrags 19 (15) 99 der Fraktion DIE LINKE zu, Elektro-Lkw nur dann von der Bemautung zu befreien, „soweit sie ausschließlich im Vor- oder Nachlauf zur Schiene im intermodalen Verkehr verkehren“. Dies könnte Inhalt eines künftigen Änderungsgesetzes sein, dann, wenn die Preise für E-Lkw gesunken sind und sie zunehmend Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ersetzen. In der Begründung des Gesetzentwurfes ist eine Überprüfungsklausel enthalten.

Weitere Mautbefreiungen, die im Gespräch sind, z.B. für Fahrzeuge, die im Rahmen der kommunalen Daseinsvorsorge und zur Sicherstellung der Abfallbeseitigung genutzt werden, halten wir für nicht zielführend. Der Kontrollaufwand wäre hoch, die entstehenden Kosten für die Unternehmen vergleichsweise gering. Jede Ausnahme führt zu weiteren Ansprüchen und erhöht so die Gefahr, die die Lkw-Maut auszuhöhlen.

Zu § 3 Absatz (1) - Lärmelastungskosten

Die Ergänzung des § 3 Absatz (1) um „3. die verursachten Lärmelastungskosten“ begrüßen wir. Die Anlastung der Lärmkosten wurde vom VCD mehrfach angemahnt. Inzwischen wurde die Anlastung der verursachten Lärmelastungskosten über einen langen Zeitraum intensiv geprüft und nun endlich im Gesetz verankert – mit allerdings zu niedrigem Satz. Wir regen an, unter Einbeziehung neuer wissenschaftlicher Untersuchungen fortlaufend zu prüfen, wie der mit der Lärmelastung begründete Mautbetrag sachgerecht zu erhöhen ist.

Zu § 11 – Aufhebung der Zweckbindung

Die Änderung des § 11 (Aufhebung der Zweckbindung des Mautaufkommens von Landesstraßen) durch Einfügen des Absatzes (5) ist zwingend notwendig. Die Änderungen des § 11 sollten allerdings deutlich weiter gehen. Nach unserer Auffassung sollte der § 11 dahingehend geändert werden, dass die Mauteinnahmen zukünftig wieder für die gesamte Verkehrsinfrastruktur und nicht ausschließlich für die „Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen zu verwenden“ ist. Es sollte der Grundsatz gelten: Verkehr finanziert Verkehr.

Weiterer Änderungsbedarf

Der VCD sieht weiteren Änderungsbedarf für das Bundesfernstraßenmautgesetz, der sich in dem hier vorliegenden Fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes nicht wiederfindet.

Die Ausweitung der Lkw-Maut auf Fernbusse sollte dingend umgesetzt werden. Das fordert auch der Änderungsantrags 19 (15) 99 der Fraktion DIE LINKE. Schienenverkehrsmittel zahlen Trassenpreise. Fernbusse sind bis heute von allen Wegekosten befreit. Deshalb ist die Einführung einer Maut für Fernbusse ein erster und längst überfälliger Schritt in Richtung Kostengerechtigkeit und fairen Wettbewerb. Auch mit der Maut wird der von Bahnunternehmen zu entrichtende Trassenpreis - umgerechnet auf Personenkilometer - viel höher als sein bei Fernbussen. Der VCD unterstützt das im Koalitionsvertrag enthaltene Ziel, die Zahl der Fahrgäste in der Bahn zu verdoppeln und sieht hier reichlich Handlungsbedarf.

Im Aktionsprogramm Klimaschutz der Bundesregierung von 2014 ist vorgesehen, die Lkw-Maut auch nach CO₂ zu differenzieren. Mit der Einführung von VECTO, ein Programm zur Berechnung von CO₂-Emissionen von Lkw, ist es einfacher geworden, auch bei unterschiedlichen Aufbauten und Anhängern die Höhe der CO₂-Emission zu ermitteln. Der VCD fordert eine schnelle Aufnahme des CO₂-Kriteriums in die Bestimmung der Mauthöhe.

Der VCD spricht sich für eine Mautpflicht auch für Lkw von 3,5 bis 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht aus und hat die bestehende Lücke bisher stets kritisiert. Sollte die Pkw-Maut, wie bis heute geplant, eingeführt werden, dann wäre die Fahrzeugklasse der kleinen Lkw die einzige, für die keine Maut zu zahlen wäre. Aber auch bei einem Scheitern, also bei einer Nichteinführung der Pkw-Maut, gibt es genügend Gründe für die Ausweitung der Lkw-Maut.

Während in Deutschland die Ausweitung der Maut auf kleinere Lkw immer noch geprüft wird, werden kleinere Lkw im europäischen Ausland – z.B. Belgien, Österreich, Polen – bereits zur Maut herangezogen .

Mit freundlichen Grüßen



Gerd Lottsiepen,
verkehrspolitischer Sprecher