

20. Wahlperiode



Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache **20(15)83-B**

11.10.2022

Stellungnahme
Öffentliche Anhörung am 12.10.2022

Stellungnahme der Allianz pro Schiene e. V.

Siehe Anlage



Stellungnahme

zum Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des
Bundesfernstraßenmautgesetzes

Vorbemerkung

Der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags wird am 12. Oktober 2022 den Entwurf der Bundesregierung für ein fünftes Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes beraten. Ausgewählte Verbände wurden gebeten, bis zum 10. Oktober 2022 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

Auf Basis eines neuen Wegekostengutachtens sollen die Mautsätze zum 01.01.2023 für den Zeitraum 2023 bis 2027 aktualisiert werden. Zugleich sollen bei der Anlastung der externen Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung die Spielräume des neuen EU-Rechts genutzt werden. Bei beiden Mautteilsätzen wird gemäß der geänderten EU-Richtlinie zusätzlich eine Differenzierung nach Fahrzeuggewicht und Achsanzahl eingeführt.

II. Stellungnahme der Allianz pro Schiene

Die Allianz pro Schiene **begrüßt**

- die Anpassung der Mautteilsätze für die Luftverschmutzungskosten und Lärmbelastungskosten an die tatsächlich verursachten Kosten. Die Anlastung externer Kosten ist ein Anreiz zur Reduktion dieser

Kosten und verbessert zudem die relative Wettbewerbssituation von Verkehrsträgern mit geringeren externen Kosten und schafft somit auch Anreize zur Verkehrsverlagerung und in der Folge zur weiteren Reduktion externer Kosten.

Die Allianz pro Schiene **kritisiert**

- dass erneut die Chance verpasst wird, die erst seit 2011 im Gesetzestext festgeschriebene Zweckbindung der Mauteinnahmen **allein zugunsten der Straßeninfrastruktur** abzuschaffen. Dies ist umso unverständlicher, als der Koalitionsvertrag der Regierungsparteien ausdrücklich vorsieht, Einnahmen aus der Lkw-Maut zukünftig wieder verkehrsträgerübergreifend für Mobilität einzusetzen.

Die Allianz pro Schiene regt daher an, das laufende Gesetzgebungsverfahren zu nutzen, um in § 11, Abs. 3, Satz 2 des Bundesfernstraßenmautgesetzes die alleinige Zweckbindung der Mauteinnahmen für Bundesfernstraßen zu streichen. Die Zweckbindung der Mauteinnahmen **allein zugunsten der Straßeninfrastruktur** steht nicht nur im Widerspruch zum aktuellen Koalitionsvertrag. Sie verschärft auch den Investitionsstau beim kapazitiven Ausbau des Schienennetzes. Dieser ist nicht nur zur Erreichung der deutschen Klimaschutzziele erforderlich, sondern auch zur Entlastung des Straßenverkehrs.

Die durchschnittlichen Lkw-Mauteinnahmen des Staates werden laut des vorliegenden Gesetzentwurfs in den Jahren 2023 bis 2027 durchschnittlich rund 8,3 Mrd. Euro pro Jahr betragen. Für den Erhalt der Bundesfernstraßen sind in den vergangenen Jahren knapp 5 Mrd. Euro pro Jahr ausgegeben worden. So ergibt sich ein gesetzgeberischer Zwang, mindestens 3 Mrd. Euro pro Jahr ausschließlich in den Neubau und Ausbau von Bundesfernstraßen zu stecken, während eine auch nur teilweise Verwendung dieser Mittel für Investitionen in infrastrukturelle Alternativen ausgeschlossen ist.

- die Verzögerungen bei der Schließung der Maut-Lücke für Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen, sowie
- die Verzögerung bei Einführung des CO₂-Zuschlages in die Maut.



Darüber hinaus **regt** die Allianz pro Schiene **an**

- die **Mautpflicht** für Lkw **auf alle Straßenkategorien auszudehnen**. Während die Betreiber von Güterzügen auf dem gesamten Schienennetz für jeden Streckenkilometer Trassengebühren zahlen müssen, gilt die Lkw-Maut nur auf Bundesfernstraßen, also auf rund 22 % des überörtlichen Straßennetzes in Deutschland. Rechnet man mit dem gesamten Straßennetz, also inkl. der Gemeindestraßen, gilt die Mautpflicht nur auf knapp 6 % des gesamten Straßennetzes.
- Lkw-Transporten im Vor- und Nachlauf zum Kombinierten Verkehr bis max. 50 Kilometer nach Schweizer Vorbild (nachträgliche Erstattung) von der Maut zu befreien.

Berlin, den 10. Oktober 2022

