

20. Wahlperiode



Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss

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

11.10.2022

Stellungnahme
Öffentliche Anhörung am 12.10.2022

Stellungnahme des BWVL Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e. V.

Siehe Anlage



Stellungnahme
des
BWVL Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e. V.
zum Entwurf eines Fünften Gesetzes
zur Änderung des
Bundesfernstraßenmautgesetzes

Der BWVL bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes.

Ausgehend von den Aussagen im Koalitionsvertrag 2021 – 2025 zwischen der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD), BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN und den Freien Demokraten (FDP), wonach Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur weiter erhöht und langfristig abgesichert werden müssen, sieht der BWVL den Referentenentwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes zunächst als wesentliche Grundlage für die Einnahmen zu Gunsten des Erhaltens, der Sanierung sowie des Ausbaus der Straßeninfrastruktur.

Der Referentenentwurf bleibt jedoch hinter den ambitionierten Zielsetzungen des Koalitionsvertrages zur Einführung einer CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut, zur Einbeziehung des gewerblichen Güterkraftverkehrs ab 3,5 Tonnen sowie eines CO₂-Zuschlags zurück. Diese Mautkomponenten sind zwar für 2023 angekündigt, werden jedoch im Gesetzesentwurf nicht berücksichtigt. Die Eurovignetten-Richtlinie (1999/62/EG, geändert durch (EU) 2022/362) erlaubt eine Umsetzungsfrist von zwei Jahren bis März 2024 - wann und wie diese neuen Mautstrukturbestandteile umgesetzt werden, bleibt allerdings offen. Die Unternehmen erhalten durch die Beschränkung des Gesetzesentwurfes auf Änderungen der Mautteilsätze für Infrastruktur-, Lärmemissions- sowie Luftschadstoffemissionskosten lediglich einen fragmentarischen Einblick in die auf sie insgesamt zukommenden Mautbelastungen. Der Wirtschaft wird durch die fehlende Planungssicherheit in einem ohnehin sehr instabilen Kalkulations- und Leistungsumfeld eine weitere Belastung durch staatliches Handeln zugemutet.

Fragen zur Vermeidung einer Doppelbelastung durch den CO₂-Preis und den CO₂-Zuschlag bleiben unbeantwortet – auch fehlen belastbare Aussagen zur Lenkungswirkung der Lkw-Maut ab 2023. Im vorliegenden Referentenentwurf erschöpft sich dieser funktionale Ansatz des Regelwerkes lediglich in den Mautteilsätzen für externe Kosten. Die Anhebung der Lärmemissionskosten um achthundert Prozent und der Luftschadstoffemissionskosten um fünfundsiebzig Prozent bei schweren Euro-6-Fahrzeugen verfehlt, mangels marktverfügbarer Lkw mit alternativen Antriebssystemen, ihre Wirkung.

Aus Sicht des BWVL schafft die auf Basis des Wegekostengutachtens vorgeschlagene Mauterhöhungen im Ergebnis eine zusätzliche Kostenbelastung der Unternehmen ohne Lenkungswirkung zugunsten alternativer Antriebstechnologien oder Verkehrsträger. Die Erhöhung der staatlichen Einnahmen erfolgt vor dem Hintergrund ohnehin stark steigender Logistikkosten. Die fragmentarische Umsetzung der Ankündigungen im Koalitionsvertrag schafft erhebliche Planungsunsicherheit bei den Mautadressaten.

Der BWVL e.V. ist einer der führenden Unternehmensfachverbände für Transport und Logistik. Seit 1955 vertritt der BWVL die gemeinsamen logistischen Interessen mehrerer 1.000 Mitgliedsunternehmen aus Industrie- und Handel als Verlager mit und ohne Werkverkehr gegenüber der Politik und in der Wirtschaft.

Bonn, 11. Oktober 2022

Kontakt:

Markus Olligschläger
Hauptgeschäftsführer

Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) e.V.
Augustastrasse 99
53173 Bonn
Mail: Info@bwvl.de