

Deutscher Bundestag

Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache

20(15)193-E

Stellungnahme

öffentl. Anhörung am 25.09.2023



Reinhardtstraße 46
10117 Berlin

office@netzwerk-bahnen.de
www.die-gueterbahnen.com

Tel: +49 30 531 491470

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V. (NEE), Reinhardtstr. 46, 10117 Berlin

An den
Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages

Stellungnahme

zum Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften
(Drs. 20/8092) vom 23. August 2023

Der Entwurf des Artikelgesetzes ist eine bedeutende und überfällige Weiterentwicklung der Anlastung von Wegekosten und vor allem der Internalisierung von Umweltkosten im Straßen(güter)verkehr, mit der die Erreichung der gesetzlichen Ziele zur Senkung der klimarelevanten Emissionen aus dem Straßengüterverkehr unterstützt wird.

Zusätzlich unterstützt wird dieses Ziel durch Kostensignale zur indirekten Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit alternativer, klimafreundlicherer Verkehrsmittel (intermodaler Effekt) und Lkw-Antrieben (intramodaler Effekt) sowie nunmehr zusätzlich durch die vorgesehene Änderung der Verwendungsbindung der erhobenen Mittel.

Eine spürbar erhöhte Maut unterstützt daneben indirekt die immer wieder diskutierten Ziele einer höheren Auslastung im Straßengüterverkehr/Vermeidung von Leerfahrten sowie die Stärkung regionaler Wirtschaftskreisläufe und „kurzer Wege“.

Das Gesetz sollte zügig beschlossen und noch in diesem Jahr in Kraft gesetzt werden, um Planungssicherheit für alle Beteiligten zu schaffen.

Eine Erweiterung des verbesserten Systems auf den Pkw-Verkehr ist nicht vorgesehen, sondern lediglich die Beseitigung des Infrastrukturabgabengesetzes aus dem Jahr 2015. Damit bleibt es vorläufig dabei, dass die Anlastung von Wege- und Umweltfolgekosten im Straßenverkehr weiterhin nahezu vollständig auf den Lkw beschränkt ist. Diese Grundentscheidung sollte im Hinblick auf die bereits angesprochene Änderung der Mittelverwendung hinterfragt werden (s.u.).

Die Anlastung der Treibhausgas-Folgekosten mithilfe der Lkw-Maut wurde durch die Änderung der EU-Eurovignetten- oder Wegekostenrichtlinie im Frühjahr 2022 mittels der Richtlinie EU 2022/362 nicht nur erstmals möglich, sondern auch verbindlich. Der hierfür vorgesehene Kostensatz von 200 Euro je Tonne CO₂ geht auf eine Empfehlung des Umweltbundesamtes zurück. Auch wenn diese Maßnahme zusammen mit der Erweiterung auf leichtere Fahrzeuge zu einer annähernden Verdoppelung der Lkw-Maut-Einnahmen

führt, liegt der Wert für CO₂ immer noch deutlich unter den Werten, wie sie u.a. in der Studie aus der „Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie“ aus dem Dezember 2021, die in der Gesetzesbegründung erwähnt wurde, abgeschätzt wurden.

In der öffentlichen Diskussion wurden aus dem Umfang der Erhöhung zuletzt von einigen Vertretern des Straßengütergewerbes und einiger verladender Unternehmen unterschiedliche Schlüsse gezogen:

- Die Betreiber von Lkw befürchten eine Insolvenzwelle in ihrem Gewerbe durch höhere Belastungen. Diese Auswirkung, die auch vor der erstmaligen Einführung der Maut vorhergesagt worden war, ist sachlich nicht nachvollziehbar, weil die Maut im Markt an die verladende Wirtschaft – ähnlich wie bei hohen Kraftstoffpreisen in der Regel ausdrücklich als separat ausgewiesener Betrag auf der Transportrechnung – überwältigt wird.
- Die behauptete massive Preissteigerung für Endkunden ist selbst bei großen Transportentfernungen nicht zu erwarten, weil die Maut in den insgesamt nur einen geringen Anteil der Gesamtkosten verursachenden Transportaufwendungen wiederum eine geringe Rolle spielt. So wird in der Gesetzesbegründung ein Wert von 0,1 Prozentpunkten durchschnittlicher Kostensteigerung (bei einer noch über dem von der Bundesregierung vorgeschlagenen Satz liegenden Mauterhöhung) ausgegangen. Nach Berechnungen des Beratungsinstituts Infras, die exemplarisch den Kosteneffekt einer – wie derzeit geplant – verdoppelten Maut auf den Transport einer Flasche Bier von München nach Hamburg mit 0,8 Cent berechnet hat, würde sich eine handelsübliche Kiste dieses Bieres also auch bei dieser sehr großen Transportweite nur um 16 Cent verteuern.

Tatsächlich kann die Mauterhöhung einen signifikanten Beitrag zum Verkehrsmittelwechsel leisten und nicht nur den reinen Transport per Schiene oder Binnenschiff, sondern gerade auch die klimafreundliche elektrische intermodale Logistikkette im kombinierten Verkehr Schiene/Straße neben den beschriebenen Effekten für den Antriebswechsel bei Lkw deutlich stärken.

Darüber hinaus beseitigt die Anlastung der Klimafolgekosten eine Benachteiligung der energieeffizienteren und klimafreundlicheren GÜTERBAHNEN gegenüber dem Straßengüterverkehr. Die (Bahn-)Stromerzeugung wurde bereits 2005 in den europäischen Emissionshandel einbezogen und leistete darüber hinaus viele Jahre in unterschiedlicher Intensität strombasierte Abgaben (EEG, KWKG, Redispatch-Kosten). Sie war somit erheblich früher mit der Internalisierung von externen Umweltfolgekosten belastet als der erstmals vor zwei Jahren durch die CO₂-Abgabe nach dem BEHG für einen kleinen Teilbeitrag herangezogene Lkw-Verkehr (oder das weiterhin befreite Binnenschiff).

Die Anlastung der externen Kosten der Treibhausgasemissionen stärkt damit auch die seit einiger Zeit zunehmend zu beobachtenden Überlegungen von industriellen Verladern und Spediteuren, Verkehre auf die Schiene zu verlagern und dadurch einen wesentlichen Beitrag zur Minderung ihrer CO₂-Emissionen zu leisten.

Bedauerlicherweise ist bisher nicht die Erhebung der Maut auf dem gesamten Straßennetz, sondern weiterhin eine Beschränkung auf das Bundesfernstraßennetz vorgesehen. Gerade bei der Anlastung der CO₂-Kosten wird deutlich, dass eine solche Unterscheidung nicht gerechtfertigt ist, denn die Treibhausgasemissionen eines Lkw entstehen unabhängig davon, wo die Baulast für die gerade befahrene Straße liegt. Die von der EU vorgesehene Internalisierung der externen Kosten mit dem Ziel der Minderung der negativen Umweltauswirkungen muss letztlich auf den gesamten Verkehr bezogen verstanden werden. Daher sollte der Gesetzgeber die Erhebung der Lkw-Maut auf dem gesamten Straßennetz vorsehen und für die erhobenen Infrastruktur-Teilbeiträge von den nichtbundeseigenen Straßen geeignete Instrumente für die Verwendung auf Landes- und Kommunalebene definieren.

Besondere Aufmerksamkeit sollte den Regeln zur Mittelbindung in § 11 Abs. 3 Nr. 3 gewidmet werden. Insgesamt ist zu begrüßen, dass faktisch das zusätzliche Mautaufkommen nicht wie in den vergangenen gut zehn Jahren in weiteren Straßenbau, sondern auch in ein verkehrsmittelübergreifendes Angebot gelenkt werden kann. Diese Möglichkeit sieht die Wegekostenrichtlinie der EU ausdrücklich vor. Allerdings sollte die bisher vorgesehene Formulierung für die Verwendung der nicht für den Straßensektor vorgesehenen Mittelanteile („...und im Übrigen für Maßnahmen aus dem Bereich Mobilität und dabei ganz überwiegend für Maßnahmen aus dem Bereich Bundesschienenwege...“ konkret auf güterverkehrsrelevante Investitionen in der Schieneninfrastruktur eingeeengt werden. Ähnlich wie in der Schweiz bei der Einführung der LSVA hat die verladende Wirtschaft im Angesicht einer verlagerungsorientierten Güterverkehrspolitik den berechtigten Anspruch, dass attraktive Alternativen zum Straßengüterverkehr ausgebaut werden. Im Bereich der Schienennetzentwicklung wie auch bei der Qualität des vorhandenen Netzes ist unstrittig, dass der Bund seine Verantwortung über Jahrzehnte nur unzureichend wahrgenommen hat und ein immenser - güterverkehrsrelevanter - Ausbau- und Sanierungsbedarf besteht, der bis hin zu den notwendigen Serviceeinrichtungen (Abstell-, Zugbildungs- und Puffergleise) reicht und erhebliche Mittel benötigt. Es sollte im Gesetz fixiert werden, dass die entsprechenden Mittel mit der Bindung an die „Güterverkehrsrelevanz“ dem von der Beschleunigungskommission Schiene vorgeschlagenen Infrastrukturfonds zugeführt werden.

Eine dauerhafte Befreiung - ganz bis 2025 oder zu 75 Prozent ab 2026 - von klimafreundlichen Antrieben vom Infrastruktur-Teilbeitrag der Lkw-Maut ist aus unserer Sicht mit der Systematik der Lkw-Maut nicht vereinbar. Der Gesetzentwurf entscheidet sich – zu Recht – dafür, einen eigenen Mautteilbeitrag für die Anlastung der CO₂-Emissionen einzuführen. Eine zusätzliche Reduktion des Infrastruktur-Teilbeitrages für klimafreund-

lich angetriebene Lkw stellt eine Subvention dar, die zunächst alle Nutzer konventioneller Antriebe und im Zuge einer Umstellung der Lkw-Antriebe immer stärker die Steuerzahler:innen belastet (oder die Mittel für die Unterhaltung und für Ersatzinvestitionen in das Bundesfernstraßennetz immer weiter verringert).

Die vom Bundesrat in seiner Stellungnahme vom 07. Juli 2023 beschlossene Forderung an den Bund, baldmöglichst im Kombinierten Verkehr den Vor- und Nachlauf auf der Straße bis zu einer Entfernung von 50 Kilometern mautfrei zu gestalten, wie es im Koalitionsvertrag vom Dezember 2021 vorgesehen ist, lehnt die Bundesregierung mit Hinweis auf die fehlende europäische Rechtsgrundlage ab, ohne die mit der Schienenbranche diskutierte Option zu erwähnen, zeitnah eine Anpassung des europäischen Rechtsrahmens anzustreben. Der Bundestag sollte im Rahmen der Beschlussfassung des Gesetzes dieses Petitum unmissverständlich an die Bundesregierung herantragen.

Wir begrüßen die Ausweitung der Nutzbarkeit der im Rahmen der Mauterhebung gewonnenen Fahrzeug- und Verkehrsflussdaten und regen an, bei den Verwendungszwecken auch ausdrücklich "verkehrspolitische Konzepte, insbesondere zur Verkehrsverlagerung, Effizienzsteigerung und Verkehrsvermeidung" als Zwecke für die Abfrage der pseudonymisierten Daten vorzusehen.

Berlin, 22. September 2023