

## Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung  
– Drucksache 17/4979 –

### Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung mautrechtlicher Vorschriften für Bundesfernstraßen

#### A. Problem

Bundesstraßen haben vielfach inzwischen ein Ausbauniveau erreicht, das dem von Bundesautobahnen nahekommt. Eine Aufstufung zu einer Bundesautobahn mit der Folge einer Mautpflicht für schwere Nutzfahrzeuge ist allerdings in der Regel nicht möglich, da diese Strecken nicht alle an eine Bundesautobahn gestellten Anforderungen erfüllen. Diese Situation ist angesichts der voraussichtlichen Entwicklung der finanziellen Anforderungen aus Erhalt und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur unbefriedigend.

#### B. Lösung

Ausdehnung der Maut für die Nutzung von Bundesautobahnen durch schwere Nutzfahrzeuge auch auf die Nutzung von bestimmten mindestens vierstreifigen Bundesstraßen (mindestens zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung) in der Baulast des Bundes mit Anbindung an eine Bundesautobahn.

**Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 17/4979 in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.**

#### C. Alternativen

Ablehnung des Gesetzentwurfs.

#### D. Kosten

Die Frage der Höhe der aufgrund der Gesetzesänderung anfallenden Systemkosten für die Mauterhebung im Verhältnis zu den erwarteten Einnahmen wurde erörtert.

## Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksache 17/4979 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. In der Bezeichnung des Gesetzes wird das Wort „Bundesfernstraßen“ durch das Wort „Bundesstraßen“ ersetzt.

2. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Für die Benutzung

1. der Bundesautobahnen und

2. der Bundesstraßen oder Abschnitte von Bundesstraßen,

a) für die nach § 5 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes der Bund Träger der Baulast ist,

b) die keine Ortsdurchfahrten im Sinne des § 5 Absatz 4 des Bundesfernstraßengesetzes sind,

c) die mit zwei oder mehr Fahrstreifen je Fahrtrichtung ausgebaut sind,

d) die durch Mittelstreifen oder sonstige bauliche Einrichtungen durchgehend getrennte Fahrbahnen für den Richtungsverkehr haben,

e) die eine Mindestlänge von 4 km aufweisen und

f) die jeweils unmittelbar an eine Bundesautobahn angebunden sind,

mit Fahrzeugen im Sinne des Satzes 2 ist eine Gebühr im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42), die zuletzt durch Abschnitt A Nr. 5 des Anhangs der Richtlinie 2006/103/EG vom 20. November 2006 (ABl. L 363 vom 20.12.2006, S. 344) geändert worden ist, zu entrichten (Maut). Fahrzeuge sind Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen,

1. die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder eingesetzt werden

und

2. deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 Tonnen beträgt.“

b) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

„(5) Soweit die Pflicht zur Entrichtung der Maut nur auf Abschnitten von Bundesstraßen besteht, ist in geeigneter Weise auf die Mautpflicht des jeweiligen mautpflichtigen Abschnitts hinzuweisen. Der Hinweispflicht nach Satz 1 wird durch die Veröffentlichung einer Aufstellung mautpflichtiger Abschnitte von Bundesstraßen im elektronischen Bundesanzeiger\* (Mauttabelle) genügt.“

3. In § 14 Satz 1 und 2 wird jeweils die Angabe „Anlage 2“ durch die Angabe „Anlage“ ersetzt.

4. Die Anlage 1 wird gestrichen.

5. In der bisherigen Anlage 2 wird die Angabe „Anlage 2 (zu § 14)“ durch die Angabe „Anlage (zu § 14)“ ersetzt.

\*Amtlicher Hinweis: <http://www.ebundesanzeiger.de>

Berlin, den 13. April 2011

**Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

**Winfried Hermann**  
Vorsitzender

**Uwe Beckmeyer**  
Berichtersteller

\* Wird nach Vorliegen der lektorierten Druckfassung durch diese ersetzt.

## Bericht des Abgeordneten Uwe Beckmeyer

### I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 17/4979** in seiner 96. Sitzung am 17. März 2011 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen. An den Haushaltsausschuss hat er den Gesetzentwurf auch nach § 96 der Geschäftsordnung überwiesen.

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Wesentlicher Inhalt des Gesetzentwurfs ist es, dass die Maut für die Nutzung von Bundesautobahnen durch schwere Nutzfahrzeuge auch auf die Nutzung von mindestens vierstreifigen Bundesstraßen (mindestens zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung) in der Baulast des Bundes mit Anbindung an eine Bundesautobahn ausgedehnt werden soll.

### III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse sowie des Parlamentarischen Beirats für nachhaltige Entwicklung

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 17/4979 in seiner 39. Sitzung am 13. April 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(16)258. Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(16)258 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen. Den Änderungsantrag der Fraktionen DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 17(16)260 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD abgelehnt.

Der Entschließungsantrag der Fraktionen DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 17(16)261 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD abgelehnt.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 53. Sitzung am 13. April 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der durch Ausschussdrucksache 17(8)2976 geänderten Fassung.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hatte dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bereits mit Schreiben vom 11. Februar 2011 folgende Stellungnahme vom 25. Januar 2011 zu dem Gesetzentwurf (Bundesratsdrucksache 857/10) übermittelt, welche als Ausschussdrucksache 17(15)174 verteilt wurde:

#### „Nachhaltigkeitsrelevanz:

*Die Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfes ergibt sich bezüglich der Managementregeln*

(4) „Gefahren und unvermeidbare Risiken für die menschliche Gesundheit sind zu vermeiden.“

(6) „Energie- und Ressourcenverbrauch sowie die Verkehrsleistung müssen vom Wirtschaftswachstum entkoppelt werden. Zugleich ist anzustreben, dass der wachstumsbedingte Anstieg der Nachfrage nach Energie, Ressourcen und Verkehrsleistungen durch Effizienzgewinne mehr als kompensiert wird. Dabei spielt die Schaffung von Wissen durch Forschung und Entwicklung sowie die Weitergabe des Wissens durch spezifische Bildungsmaßnahmen eine entscheidende Rolle.“

sowie bezüglich der Indikatoren

- (1) „Ressourcenschonung - Energieproduktivität“
- (10) „Wirtschaftsleistung umwelt- und sozialverträglich steigern“
- (11a) „Mobilität; Mobilität sichern — Umwelt schonen, Gütertransportintensität“
- (11c/d) „Anteil des Schienenverkehrs /Binnenschifffahrt an der Güterbeförderungsleistung“
- (13) „Luftqualität — gesunde Umwelt erhalten“
- (14) „Gesundheit und Ernährung — länger gesund leben“
- (16) „Beschäftigung - Beschäftigungsniveau steigern“

#### **Bewertung:**

Aus Sicht des Parlamentarischen Beirats für nachhaltige Entwicklung ist die in dem Gesetzentwurf enthaltene Darstellung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Ziele der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie in einigen Bereichen zu unspezifisch und zudem unvollständig.

Insbesondere zu folgenden Bereichen fehlen aussagekräftige Informationen:

- Managementregel 4
- Indikator 11a
- Indikator 11c/d in Verbindung mit Indikator 1a
- Indikator 13
- Indikator 14
- Indikator 16

#### **Empfehlung:**

Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung bittet den federführenden Ausschuss in den Ausschussberatungen bei der Bundesregierung nachzufragen, welche konkreten Auswirkungen über jene hinaus, die im Gesetzentwurf dargestellt worden sind, auf die Ziele der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie in den oben genannten Bereichen zu erwarten sind.“

#### **IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss**

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat zu dem Gesetzentwurf in seiner 33. Sitzung

am 23. März 2011 die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen. In seiner 35. Sitzung am 06. April 2011 hat er die öffentliche Anhörung durchgeführt. An der Anhörung nahmen als Sachverständige Daniela Henze vom Deutschen Speditions- und Logistikverband e.V. (DSLVL), Matthias Knobloch vom Auto Club Europa e.V. (ACE), Oliver Mietzsch für die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände, Dr. August Ortmeier vom Deutschen Industrie- und Handelskammertag e.V. (DIHK), Georg Stecker vom Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung e.V. (BGL) und Michael Ziesak vom Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) teil. Wegen des Ergebnisses der öffentlichen Anhörung wird auf das Protokoll der 35. Sitzung verwiesen.

In seiner 37. Sitzung am 13. April 2011 hat der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung den Gesetzentwurf abschließend beraten.

Die Fraktionen der CDU/CSU und der FDP haben zu dem Gesetzentwurf eine Neufassung ihres zur 33. Sitzung vorgelegten Änderungsantrags eingebracht (Ausschussdrucksache 17(15)192 neu). Der Inhalt des Änderungsantrags ergibt sich aus der Beschlussempfehlung und aus Teil V. dieses Berichts.

Die Fraktion DIE LINKE. hat den folgenden Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 17(15)206) eingebracht:

#### *Entschließungsantrag*

*der Abgeordneten Herbert Behrens, Heidrun Bluhm, Sabine Leidig, Thomas Lutze und der Fraktion DIE LINKE. zur Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung*

*- Drucksache 17/4979 -*

*Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung mautrechtlicher Vorschriften für Bundesfernstraßen*

*Der Ausschuss wolle beschließen:*

#### *I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:*

*Das in der Verkehrsprognose 2025 vorhergesagte Wachstum des Straßengüterverkehrs um 84% darf nicht als quasi naturgesetzliche Entwicklung hingenommen werden. Sowohl der Klimawandel als auch „Peak Oil“ machen ein Umlenken nötig. Die Verkehrspolitik des Bundes darf nicht mehr dem vermeintlich unabwendbaren Wachstum von Güterverkehr den Weg bereiten, wie das bisher mit dem steten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur erfolgt. Eine intelligente Verkehrspolitik greift vielmehr steuernd ein. Durch eine schrittweise Erhöhung der Steuern und Abgaben für den Straßengüterverkehr sind Potenziale zur Verkehrsvermeidung zu erschließen. Eine bessere*

Auslastung von Lkw und die konsequente Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene und in Teilen auch auf das Binnenschiff werden so gefördert. Dabei kommt der Lkw-Maut eine große Rolle zu. Dass die ursprünglich vorgesehene Anhebung der Mauthöhe für EURO III-Lkw zum 1.1.2011 um zwei Cent je Kilometer gestrichen wurde, ist ein Fehler, weil dadurch ein wichtiger Anreiz für die weitere Modernisierung der Lkw-Flotte – unter anderem auch zur Verbesserung der Luftreinhaltung – entfallen ist. Darüber hinaus erleiden diejenigen Spediteure, die sich durch eine frühzeitige Umstellung ihres Fuhrparks auf die Mauterhöhung eingestellt hatten, nun einen Wettbewerbsnachteil.

Die Ausweitung der Lkw-Maut auf vierspurige Bundesstraßen ist ein kleiner Schritt in die richtige Richtung, reicht aber bei weitem nicht aus. Insbesondere wird es damit nicht gelingen, den Mautausweichverkehr, der für die Anwohnerinnen und Anwohner der betroffenen Bundes- und anderen Straßen teilweise unzumutbare Belastungen mit sich bringt, zu unterbinden. Dies gilt umso mehr, als die Koalition aus CDU/CSU und FDP durch einen Änderungsantrag zum Gesetzentwurf die Zahl der mautpflichtigen Bundesstraßen auf etwa 1.000 Kilometer halbiert hat. Mautausweichverkehre beschränken sich nicht auf vierspurige Bundesstraßen mit getrennten Fahrbahnen. Ein Bericht der Bundesregierung zeigt vielmehr, dass es durch Mautflucht auf insgesamt 11.000 Kilometern Länge auf Bundesstraßen (das entspricht mehr als einem Viertel aller Bundesstraßen) eine Zunahme um jeweils mindestens 50 Lkw über 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht (t zul. GG) pro Tag gibt. Selbst die am stärksten von Mautausweichverkehr betroffenen Abschnitte sollen mit dem vorgelegten Gesetz nicht alle bemaute werden.

Neben Bundesstraßen sind auch Landes- und andere Straßen von Mautflucht betroffen, gerade zu Autobahnen parallel verlaufende Abschnitte von Bundesstraßen, die sinnvollerweise abgestuft wurden. Durch die Bemaute innerstädtischer Autobahnabschnitte sind auch innerstädtische Straßen von der Mautflucht betroffen. Verkehrsrechtliche Anordnungen nach § 45 StVO wurden im Einzelfall getroffen, sind aber keine generelle Lösung für das Problem der Mautausweichverkehre, auch weil sie erneute Verlagerungen auf andere Straßen nach sich ziehen können. Eine Bemaute aller Abschnitte von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes in Höhe des im Wegekostengutachten aus dem Jahr 2007 errechneten Satzes würde Mautausweichverkehre hingegen wirkungsvoll unterbinden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

1. Einen Gesetzentwurf vorzulegen, der ab dem Jahr 2012 die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen in der Baulast des Bundes und die Ausweitung auf alle Lkw ab 7,5 t zul. GG sowie alle Kraftomnibusse im Linienfernverkehr vorsieht. Dabei
  - ist die Mauthöhe für alle Bundesstraßen innerhalb von drei Jahren schrittweise auf das im Wegekostengutachten 2007 für das Jahr 2012 berechnete Niveau anzuheben,
  - sind die Mautsätze für Lkw ab 12 t zul. GG auf Bundesautobahnen entsprechend dem für das Jahr 2012 berechneten Wert des Wegekostengutachtens auf durchschnittlich 18 Cent pro Kilometer zu erhöhen,
  - ist die Mauthöhe für Lkw zwischen 7,5 und 12 t zul. GG innerhalb von drei Jahren schrittweise auf das Niveau des Wegekostengutachtens 2007 anzuheben,
  - sind die Mautsätze für Kraftomnibusse der im Wegekostengutachtens 2007 errechneten Höhe ohne Zwischenschritte anzulasten,
  - sind die neuen Mautsätze entsprechend der bestehenden Regelung nach Emissionsklassen zu differenzieren.
2. Umgehend den Bundesländern Gespräche darüber anzubieten, damit diese Landesstraßen, Kreisstraßen und kommunale Straßen ebenfalls einer Mautpflicht unterwerfen können. Ihnen ist anzubieten, dabei eine gemeinsame technische Lösung zur Mauterhebung zu nutzen. Die Einnahmen sind entsprechend der Straßenzuordnung aufzuteilen.
3. Dem Deutschen Bundestag bis Ende 2012 einen Bericht vorzulegen, der die Auswirkungen und mögliche Kompensationsmaßnahmen einer Maut für Lkw zwischen 3,5 und 7,5 t zul. GG auf die entsprechenden Wirtschaftszweige darstellt.
4. Innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten der novellierten EU- Wegekostenrichtlinie einen Gesetzentwurf vorzulegen, der spätestens innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieser Richtlinie die Anlastung der externen Kosten für alle Bundesautobahnen und Bundesstraßen in der Baulast des Bundes in Höhe des maximal zulässigen Satzes vorsieht und die voraussichtlich erweiterten Spielräume zur Differenzierung nach Emissionsklassen vollständig anwendet.

5. Die Mauteinnahmen ausschließlich für den Erhalt der Bundesfernstraßen und den Ausbau der Schienenwege des Bundes vorzusehen.

#### **Begründung**

In der Schweiz gilt eine Lkw-Maut auf dem gesamten Straßennetz, die Mauthöhe ist etwa drei Mal so hoch wie in Deutschland, ohne dass es in der Schweiz zu wirtschaftlichen Problemen gekommen ist. Anders als in der Schweiz gilt für Deutschland allerdings die EU-Wegekostenrichtlinie (RICHTLINIE 2006/38/EG, Abl. L 157/8 vom 9.6.2006), die die Mauthöhe noch auf die nach bestimmten Vorgaben zu berechnenden Wegekosten begrenzt. Die Novellierung dieser Richtlinie wird seit Juli 2008 auf EU-Ebene intensiv diskutiert. Unstrittig zwischen Europaparlament und EU-Rat ist, dass eine Anlastung der aus der Lärm- und Luftschadstoffbelastung resultierenden externen Kosten ermöglicht werden soll. Dies ermöglicht allerdings nur Zuschläge in Höhe von durchschnittlich drei bis fünf Cent pro Kilometer. Zudem soll die Anlastung der Wegekosten und der externen Kosten den Mitgliedstaaten weiterhin freigestellt bleiben. Im am 29. März 2011 verabschiedeten Weißbuch Verkehr (Ratsdok. 8333/11 bzw. KOM(2011) 1444 endg.) kündigt die EU-Kommission allerdings an, dass sie die Anlastung sowohl der Wegekosten als auch der externen Kosten verbindlich vorgeben will.

Das auf der aktuell geltenden Fassung der EU-Wegekostenrichtlinie beruhende Wegekostengutachten 2007 hatte für Lkw ab 12 t zul. GG für die Jahre 2007 bis 2010 17 Cent pro Kilometer auf Autobahnen errechnet. Auf Druck der Spediteure und um die Maut zum 1.1.2009 doch nicht so stark anheben zu müssen, wurde diese Berechnung um 0,7 Cent pro Kilometer niedriger angesetzt, so dass nach Angaben des BMVBS die aktuelle Durchschnittshöhe der Lkw-Maut bei 16,3 Cent liegt. Begründet wurde die Senkung damit, dass ein anderer Kapitalzinssatz unterstellt wurde. Ab dem Jahr 2012 sieht das Wegekostengutachten für Lkw ab 12 t zul. GG eine durchschnittliche Mauthöhe von 18 Cent für Autobahnen und von 32 Cent pro Kilometer für Bundesstraßen vor. Für Lkw unter 12 t zul. GG sind es 7 Cent (Autobahnen) bzw. 10 Cent (Bundesstraßen), für Reisebusse sind es 10 Cent (Bundesautobahnen) und 14 Cent (Bundesstraßen). Hierbei handelt es sich jeweils um die errechneten Durchschnittskosten, die entsprechend der bestehenden Regelung auch für die neu einer Mautpflicht unterworfenen Fahrzeuge differenziert nach Emissionsklassen anzulasten sind. Dies wäre ein wichtiger Schritt zur weiteren Reduzierung der Luftschadstoffbelastung.

Wegen der Mautumgehung durch die gezielte Anschaffung von 11,99-Tonnen Lkw ist eine Ausweitung auf die zahlenmäßig kleine Gruppe von Lkw ab 7,5 t zul. GG sinnvoll. Um die Belastungen für die Wirtschaft gering zu halten und Zeit für eine Nachrüstung bzw. einen Ersatz der Fahrzeuge zu lassen, soll die Maut für diese Lkw deswegen schrittweise über einen Zeitraum von drei Jahren eingeführt werden. Die aus den Mauteinnahmen finanzierten, bestehenden Förderprogramme für Lkw größer 12 t zul. GG u.a. zur Nachrüstung mit Partikelminderungssystemen (Dieselrußfilter) sind auf Lkw ab 7,5 t zul. GG auszuweiten.

Die Einführung einer Maut auch für Lkw ab 3,5 t zul. GG ist nach der EU-Wegekostenrichtlinie ebenfalls möglich und in der Schweiz bereits Praxis. Hier überwiegen aber derzeit die Bedenken einer Beeinträchtigung z.B. für Handwerksbetriebe. Deswegen soll die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag einen umfassenden, unabhängigen Bericht über die voraussichtlichen Auswirkungen einer solchen Maut liefern, um eine sachlich fundierte Entscheidungsgrundlage für eine mögliche Ausweitung der mautpflicht für Lkw ab 3,5 t zul. GG zu haben.

Laut des Berichts der Bundesregierung „über Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz in Folge der Einführung der Lkw-Maut“ vom 29.06.2009 (auf Bundestagsdrucksache 16/13739) führte die Einführung der Lkw-Maut

- auf 8.100 Kilometern Länge auf Bundesstraßen zu einem Zuwachs jeweils zwischen 50 und 150 Fahrzeugen pro Werktag,
- auf 1.800 Kilometern Länge zu einem Zuwachs zwischen 150 bis 250 Fahrzeugen,
- auf 500 Kilometern Länge zu einem Zuwachs zwischen 250 bis 500 Fahrzeugen und
- auf 200 Kilometern Länge zu einem Zuwachs von mehr als 500 Fahrzeugen täglich .

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Konkurrenz für den Schienenpersonenfernverkehr durch Fernbusse und im Hinblick auf die von der Koalition geplante Liberalisierung im Fernbusverkehr müssen Fernbusse im Sinne der Wettbewerbsgleichheit wie Lkw mautpflichtig werden. Laut der Studie „Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege“ vom November 2010 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung muss davon ausgegangen werden, dass bei einer Liberalisierung des Fernbusverkehrs „die Verkehrsnachfrage in Busfernlagen (...) zu 60% aus Verlagerungen vom SPV“

(Schienenpersonenverkehr) kommen würde. Eine direkte Konkurrenz zwischen SPV und Fernbus ist also gegeben. Deswegen sollte die bestehende Ausnahme von der Mautpflicht für Kraftomnibusse für Busse im Linienfernverkehr aufgehoben werden.

Der von der Koalition eingeführte Finanzierungskreislauf Straße ist widersinnig. Ein großer Teil der Mauteinnahmen resultiert aus den errechneten Kapitalkosten früherer Investitionen. Diesen Teil der Einnahmen einer Zweckbindung für die Straße zu unterwerfen, würde frühere politische Entscheidungen zementieren. Diese Mittel müssen wie in der Schweiz für zukunftsfähige Investitionen – insbesondere in das Schienennetz – zur Verfügung stehen. Sinnvoll hingegen ist es, den Teil der Einnahmen, der mit der Abnutzung der Straßen begründet wird, dafür einzusetzen, den lange vernachlässigten Erhalt zu gewährleisten, statt diesen für den weiteren Neu- und Ausbau von Straßen zu verwenden.

Weiterhin hat die Fraktion DIE LINKE. den folgenden Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 17(15)205) eingebracht:

#### Änderungsantrag

der Abgeordneten Herbert Behrens, Heidrun Blum, Sabine Leidig, Thomas Lutze und der Fraktion DIE LINKE. zur Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung

- Drucksache 17/4979 -

Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung mautrechtlicher Vorschriften für Bundesfernstraßen

Der Ausschuss wolle beschließen:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

§ 1 wird wie folgt geändert:

In Absatz 1 Satz 2 werden nach den Wörtern „2. deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 Tonnen beträgt“ das Wort „und“ und folgende Nummer 3 angefügt:

„3. Kraftomnibusse im Linienfernverkehr.“

b) Absatz 2 Satz 1 die Nummer 1 wie folgt gefasst:

„1. Kraftomnibusse, soweit sie nicht im Linienfernverkehr verkehren,“

2. In § 11 Abs. 1 werden die Sätze 3 und 4 wie folgt gefasst:

„Das verbleibende Mautaufkommen wird abzüglich eines jährlichen Betrages von 150 Millionen Euro dem Verkehrshaushalt zugeführt. Der Erhalt von Bundesfernstraßen ist aus diesen Mitteln zu finanzieren.“

3. In der Anlage 2

a) wird folgende Nummer 3 eingefügt:

„3. Die Maut pro Kilometer beträgt ab dem Jahr 2012 für mautpflichtige Kraftomnibusse 0,10 Euro.“

b) Die bisherige Nummer 3 wird zu Nummer 4.

Begründung

Zu Nummer 1.

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Konkurrenz für den Schienenpersonenfernverkehr durch Fernbusse und im Hinblick auf die von der Koalition geplante Liberalisierung im Fernbusverkehr müssen die Fernbusse im Sinne der Wettbewerbsgleichheit wie Lkw mautpflichtig werden. Laut der Studie „Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege“ vom November 2010 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung muss davon ausgegangen werden, dass bei einer Liberalisierung des Fernbusverkehrs „die Verkehrsnachfrage in Busfernlinien (...) zu 60% aus Verlagerungen vom SPV“ (Schienenpersonenverkehr) kommen würde. Eine direkte Konkurrenz zwischen SPV und Fernbus ist also gegeben, deswegen wird die bestehende Ausnahme von der Mautpflicht für Kraftomnibusse für Busse im Linienfernverkehr aufgehoben.

Zu Nummer 2.

Der von der Koalition eingeführte Finanzierungskreislauf Straße ist widersinnig. Ein großer Teil der Mauteinnahmen resultiert aus den errechneten Kapitalkosten früherer Investitionen. Diesen Teil der Einnahmen einer Zweckbindung für die Straße zu unterwerfen, würde frühere politische Entscheidungen zementieren. Diese Mittel müssen für zukunftsfähige Investitionen zur Verfügung stehen.

Sinnvoll hingegen ist es, den Teil der Einnahmen, der mit der Abnutzung der Straßen begründet wird, dafür einzusetzen, den lange vernachlässigten Erhalt zu gewährleisten, statt diesen für den weiteren Neu- und Ausbau von Straßen zu verwenden.

Zu Nummer 3.

Hierdurch wird die Mauthöhe für Kraftomnibusse festgesetzt. Sie orientiert sich an der im Wegekosten-



*gutachten 2007 errechneten Mauthöhe für Busse für das Jahr 2012. Die Mauterhebung erst ab dem Jahr 2012 ist deshalb erforderlich, weil für die Bemannung von Bussen noch technische und vertragliche Vorkehrungen bzw. Anpassungen getroffen werden müssen.*

Die **Fraktion der CDU/CSU** sprach sich dafür aus, die Kosten für die Wirtschaft zu begrenzen; mit dem von den Koalitionsfraktionen vorgelegten Änderungsantrag erspare man den Unternehmen unnötige Werkstattaufenthalte. Zudem sei man mit diesem Antrag Forderungen der Bundesländer entgegengekommen. Weiterhin plädierte sie dafür, in die Straße zu investieren. Zu der Frage einer Beschilderung mautpflichtiger Strecken sprach sie sich für eine Festlegung im Rahmen des Gesetzesvollzugs aus.

Die **Fraktion der SPD** stellte fest, die Anhörung zu dem Gesetzentwurf habe ergeben, dass das Gesetz unzulänglich sei. Es sei weder die Höhe der Systemkosten bekannt noch habe es eine Erhebung zu den zu erwartenden Mautausweichverkehren gegeben. Daher sei der Gesetzentwurf derzeit nicht abstimmungsfähig. Dass die erwarteten Einnahmen weiterhin bei 100 Millionen Euro liegen sollten, obwohl der Umfang der mautpflichtigen Strecken mehrfach erheblich reduziert worden sei, könne sie nicht nachvollziehen. Sie sprach sich nachdrücklich gegen die Einführung eines Finanzierungskreislaufs Straße aus. Den Anträge der Fraktion DIE LINKE. könne sie nur teilweise zustimmen.

Die **Fraktion der FDP** führte aus, mit dem Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP begegne man Problemen, welche sich bei der ursprünglichen Fassung ergeben hätten. Die Gefahr, dass sich daraus Mautausweichverkehre ergäben, bestehe nicht. Mit dem Gesetz vollziehe man einen sinnvollen und moderaten Erweiterungsschritt, welchen man hier verantworten könne.

Die **Fraktion DIE LINKE.** stellte fest, mit dem Gesetzentwurf werde nicht den Schäden Rechnung getragen, welche durch den Schwerlastverkehr entstünden, denn es werde nur ein geringer Anteil der Bundesstraßen in die Mautpflicht einbezogen. Sie kritisierte auch den vorgesehenen Finanzierungskreislauf Straße und bemängelte die Ausrichtung des Gesetzentwurfs an Unternehmensinteressen. Man müsse in Bezug auf eine weitere Ausdehnung der Mautpflicht jetzt handeln und könne nicht erst auf verkehrspolitische Grundsatzentscheidungen warten.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** sprach sich für eine Ausweitung der Mautpflicht aus. Der

Gesetzentwurf beinhalte dazu einen ersten Schritt, aber die Ausgestaltung sei unzulänglich. Sie warf die Frage auf, wie es sein könne, dass die erwarteten Einnahmen von 100 Millionen Euro nicht reduziert würden, obwohl der Umfang der mautpflichtigen Strecken erheblich vermindert worden sei. Zudem bemängelte sie, dass das Gesetz verabschiedet werden solle, ohne dass es Klarheit bezüglich der Systemkosten gebe. Der Forderung der Fraktion DIE LINKE., die Mautpflicht auf Fernbusse auszuweiten, schloss sie sich an.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die **Stellungnahme des Parlamentarischen Beirats für nachhaltige Entwicklung** (Ausschussdrucksache 17(15)174) in seinen Beratungen einbezogen und der Bundesregierung die vom Parlamentarischen Beirat empfohlenen Fragen gestellt. Die Bundesregierung antwortete, das Risiko von Mautausweichverkehren durch die gesetzliche Neuregelung sei gering, da durch die Regelung keine entsprechenden Anreize geschaffen würden. Man wolle darauf aber im Rahmen des Mautausweichberichts eingehen. Sie hob die positiven Wirkungen des Gesetzes für den Nachhaltigkeitsindikator Beschäftigung hervor.

Es wurde vereinbart, dass die Bundesregierung zusätzlich dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und dem Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung eine schriftliche Antwort zu den in der Stellungnahme des Parlamentarischen Beirats für nachhaltige Entwicklung aufgeworfenen Fragen übermitteln wird. Dabei wird sie auch konkret auf die einzelnen Indikatoren eingehen.

Der Vorsitzende stellte fest, dass die Stellungnahme des Parlamentarischen Beirats für nachhaltige Entwicklung bei der Entscheidungsfindung der Fraktionen berücksichtigt worden ist und eine der Grundlagen für die folgende Abstimmung bildet.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat den Entschließungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 17(15)206 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD abgelehnt. Den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 17(15)205 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD abgelehnt. Den Änderungsantrag der der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(15)192 neu hat er mit den Stimmen der Fraktionen

der CDU/CSU und der FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen. Den Gesetzentwurf auf Drucksache 17/4979 empfiehlt der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in der geänderten Fassung anzunehmen.

## V. Begründung zu den Änderungen

Zu Nummer 1:

Bundesfernstraßen sind Bundesautobahnen und Bundesstraßen. Der Begriff Bundesfernstraßen stellt den Oberbegriff dar. In der Überschrift ist daher neben der Bundesautobahn als gleichberechtigter Begriff die Bundesstraße zu nennen.

Zu Nummer 2:

Die Kriterien für eine zu bemaute Bundesstraße werden hiermit erweitert; die im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehene Bemaute von mittelbaren Strecken entfällt.

Mit diesen zusätzlichen Abgrenzungskriterien für einen zu bemaute Bundesstraßenabschnitt wird die ursprünglich geplante Ausdehnung des zu bemaute Streckennetzes in einem Gesamtumfang von ca. 2000 km um rund 50 % reduziert. Gemäß ersten gutachterlichen Einschätzungen wird mit 1,288 Mrd. mautpflichtiger Fahrzeugkilometer bei einer Streckenlänge von (ursprünglich) 2187 km gerechnet. Auch bei Reduzierung des ursprünglichen Streckennetzes um 50 % können somit bei einem derzeit kalkulierten durchschnittlichen Mautsatz von

17 Cent/km die in der mittelfristigen Finanzplanung ausgewiesenen Mehreinnahmen von 100 Mio. Euro/Jahr trotzdem noch erreicht werden.

Die Reduzierung der Ausdehnung des zu bemaute Streckennetzes liegt darin begründet, dass laut Aussagen der Mautbetreiberin im Jahr 2011 eine weitergehende Bemaute als über rd. 1000 km neu zu bemaute Strecke derzeit technisch nicht möglich ist.

Über eine weitere Ausdehnung des zu bemaute Streckennetzes wäre in einem zweiten Schritt zu entscheiden.

Mit der Herausnahme der Abschnitte von Bundesstraßen, die nur mittelbar an das Bundesautobahnnetz angebunden sind, der Regelung einer Mindestlänge und der Herausnahme von Ortsdurchfahrten wird im Ergebnis auch den Befürchtungen der Bundesländer hinsichtlich möglicher Mautausweichverkehre Rechnung getragen. Mit dem zusätzlichen Kriterium der baulichen Richtungstrennung kommt der zu bemaute Bundesstraßenabschnitt einem autobahnähnlichen Zustand noch näher.

Zu den Nummern 3 und 4:

Folgeänderungen wegen der Streichung von zu bemaute Bundesstraßenabschnitten, die nur mittelbar an das Bundesautobahnnetz angeschlossen sind.

Zu Nummer 5:

Mit der Veröffentlichung der zu bemaute Bundesstraßenabschnitte im elektronischen Bundesanzeiger wird die Mautpflicht auf diesen Strecken rechtssicher bekannt gemacht. Damit stellt sich auch nicht mehr die Frage nach einer Auflistung der mautpflichtigen Bundesstraßen in einer Rechtsverordnung.“

Berlin, den 13. April 2011

**Uwe Beckmeyer**  
Berichtersteller