



Deutscher Industrie- und Handelskammertag

Zum Thema: **Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften**

Der Deutsche Industrie- und Handelskammertag lehnt den Gesetzentwurf ab. Dagegen sprechen drei Gründe:

1. Mehrbelastung für die Wirtschaft, aber keine Gewähr für mehr Investitionsmittel

Die Lkw-Maut war als Wegeentgelt zur Lösung der Finanzierungs- und Instandhaltungskrise bei den Bundesfernstraßen eingeführt worden. Sie sollte „on top“ zu den bisherigen Haushaltsmitteln verwendet werden. Erwartungsgemäß wurden die Haushaltsmittel für den Straßenbau und Straßenunterhalt in den folgenden Jahren durch Mautmittel ersetzt, so dass die Höhe der Investitionsmittel im Wesentlichen unverändert blieb. Der DIHK geht davon aus, dass auch die zusätzlichen Mauteinnahmen nicht zu einer nachhaltigen Erhöhung der Straßenbaumittel führen werden, sondern nur zu einer weiteren Erhöhung der Kosten für die Wirtschaft.

Vor einer Ausweitung der Maut muss der geplante eigenständige Finanzierungskreislauf Straße geschaffen werden. Dieser muss dauerhaft angelegt sein und sicherstellen, dass die Mauteinnahmen ohne den Umweg über den Bundeshaushalt direkt an die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) zur Finanzierung des Straßenbaus fließen.

Die geplante Mautausweitung konterkariert zugleich die Bemühungen zur Entlastung der Transportbranche. Wenn auf der einen Seite die zum 1. Januar 2011 geplante Mautstrukturveränderung zurückgenommen wird, kann nicht kurz darauf die „Bemessungsgrundlage“ der Lkw-Maut verbreitert werden. Dies gilt um so mehr, als auch die Harmonisierungsmittel, die das Gewerbe über eine über den Wegekosten liegende Maut selbst aufgebracht hat, gekürzt wurden.

2. Steuern und Abgaben müssen wirtschaftlich erhoben werden

Schon bei der Lkw-Maut auf Autobahnen stehen Mauteinnahmen von 4,870 Mrd. Euro Systemkosten von 769,1 Mio. Euro gegenüber (Stand 2010). Der Anteil der Systemkosten liegt damit bei 15,8 %.

Der Gesetzentwurf gibt mit Blick auf die offene Frage der Vergabe und die noch nicht endgültige Streckenliste keine Auskunft, in welchem Umfang bei der Mautweitung Systemkosten anfallen werden. Da die DTV-Werte von Nutzfahrzeugen ab 12 t bei vierstreifigen Bundesstraßen eher unter denen von Autobahnen liegen werden und es sich zum Teil um kürzere Streckenabschnitte handelt, ist zu befürchten, dass der Erhebungsaufwand entsprechend höher sein wird. Hierfür spricht folgender Vergleich:

BAB:

Mauteinnahmen 4.870,0 Mio. Euro : 12.718 km Streckenlänge BAB-Netz
= 382.922 Euro Mauteinnahmen je BAB-km

Vierstreifige Bundesstraßen:

Mauteinnahmen 100,0 Mio Euro : 2.000 km geplante Mautpflicht auf vierstreif. Bundesstraßen
= 50.000 Euro Mauteinnahmen je Bundesstraßen-km

Die Mauteinnahmen je Streckenkilometer auf vierstreifigen Bundesstraßen werden damit nur 13 % der Mauteinnahmen je Streckenkilometer auf Bundesautobahnen erreichen. Hinzu kommen die Kontrollkosten, die das BAG mit 8,5 Mio. Euro ansetzt. Für den – wenig realistischen – Fall, dass der Anteil der Systemkosten bei der Mauterhebung auf vierstreifigen Autobahnen dem Anteil auf Autobahnen entspräche, stünden Mauteinnahmen von 100 Mio. Euro Kontroll- und Systemkosten von 24,3 Mio. Euro gegenüber. Angesichts der geringen Einnahmen je Strecken-Kilometer ist zu befürchten, dass das Verhältnis zwischen Einnahmen und Kontroll-/Systemkosten deutlich schlechter ausfällt. Am Ende würde die Wirtschaft zusätzlich belastet und ein großer Teil der Mittel flösse weder in den Straßenbau noch in den Bundeshalt.

3. Mautweitung kann zu Ausweichverkehr führen statt ihn zu vermeiden

Als Argument für die Mautausweitung auf vierstreifige Bundesstraßen war im Vorfeld angeführt worden, dass diese Streckenabschnitte Autobahnqualität hätten und sich stellenweise als kostengünstige Mautausweichrouten anbieten würden. Dieses Argument gilt nach Auffassung des DIHK nur für wenige Bundesstraßen, die inzwischen bemaute werden. Es dürfte nur wenige Strecken geben, die in nennenswertem Umfang als Mautausweichrouten genutzt werden und dennoch mautfrei sind.

Tatsächlich könnte die zusätzliche Bemaute aber Ausweichverkehre induzieren, statt sie zu vermeiden. So ist bei mautpflichtigen Ortsumgehungen damit zu rechnen, dass Lkw wieder verstärkt mautfreie Ortsdurchfahrten nutzen werden. Dies kann zwar untersagt werden, die Durchsetzung derartiger Beschränkungen hätte aber eine weitere Erhöhung des Kontrollaufwandes zur Folge.