

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände · Postfach 12 03 15 · 10593 Berlin

31.03.2011/re

An den Vorsitzenden des
Ausschusses für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung
Herrn Winfried Hermann, MdB
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Bearbeitet von

Oliver Mietzsch, DST
Markus Brohm, DLT
Carsten Hansen, DStGB

Telefon +49 30 37711-520
Telefax +49 30 37711-509

vorab per Email: verkehrsausschuss@bundestag.de

E-Mail:
oliver.mietzsch@staedtetag.de

Aktenzeichen
66.71.10 D

**Neuregelung mautrechtlicher Vorschriften für Bundesfernstraßen
hier: Öffentliche Anhörung am 06. April 2011, 8.30 Uhr im Deutschen Bundestag, Marie-Elisabeth-Lüders-Haus**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

vielen Dank für Ihr an die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände gerichtete Einladung zur Teilnahme an der öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages am 06. April 2011 in der Zeit von 8:30 Uhr bis 10:30 Uhr zum Entwurf der Bundesregierung für ein Gesetz zur Neuregelung mautrechtlicher Vorschriften für Bundesfernstraßen (17/4979).

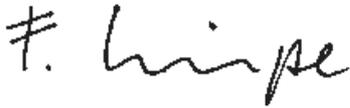
Gerne sind wir bereit, der Einladung zu folgen und dürfen Ihnen daher mit getrenntem Schreiben die Vertreter der kommunalen Spitzenverbände bei der Anhörung benennen.

Weiterhin erhalten Sie anbei die Stellungnahmen des Deutschen Städte- und Gemeindebundes und des Deutschen Landkreistages sowie des Deutschen Städtetages zum Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften anlässlich der Verbändeanhörung Ende letzten Jahres.

Wie Sie diesen Stellungnahmen entnehmen können, sind wir grundsätzlich der Auffassung, dass die Schwerverkehrsabgabe auf dem gesamten Straßennetz erhoben und folgerichtig alle Straßenbaulasträger entsprechend Ihrem Belastungsanteil am Aufkommen aus der LKW-maut beteiligt werden sollten. Ohne einen solchen Schritt befürchten wir weiterhin Verlagerungs- bzw. Verdrängungseffekte in das nichtbemaute, kommunale Straßennetz. Mit der vorgesehenen Einbeziehung von 4streifig ausgebauten Bundesstraßen in das Netz der bemaute Straßen wird die Wahrscheinlichkeit der Nutzung von Ausweichrouten noch steigen. Die von der Bundesregierung offensichtlich zur Abwehr solcher Reaktionen gegenüber dem Ursprungsentwurf zwischenzeitlich erheblich reduzierte Liste der von der Einbeziehung in die Mautpflicht betroffenen Bundesstraßen lehnen wir demgegenüber ab. Eine solche Reduzie-

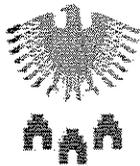
zung des Umfang der bemauteeten Bundesstraßen mag zwar an der einen oder anderen Stelle zu weniger Verdrängungsverkehren in das nichtbemauteete Straßennetz führen. Gleichzeitig wird damit jedoch das eigentliche Ziel der Einführung der Schwerverkehrsabgabe, nämlich durch eine gerechte Anlastung der Infrastrukturkosten sowohl zu einer besseren Finanzierung des Straßennetzes als auch der intelligenteren Steuerung von Güterverkehrsströmen beizutragen, konterkariert.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'F. Kiepe', written in a cursive style.

Folkert Kiepe

Anlagen
Stellungnahme DSTGB und DLT
Stellungnahme DST



DStGB
Deutscher Städte-
und Gemeindebund



**DEUTSCHER
LANDKREISTAG**

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
Frau MinDirig Hilde Trebesch
Leiterin der Unterabteilung UI 2
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

per E-Mail: Ref-UI23@bmvbs.bund.de

11.11.2010

Bearbeitet von
Carsten Hansen/DStGB
Markus Brohm/DLT

Telefon 0 30/77 73 07 - 243
Telefon 0 30/59 00 97 - 331

E-Mail:
carsten.hansen@dstgb.de
Markus.Brohm@Landkreistag.de

Aktenzeichen
734-05 IV/3
III-850-50

Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften

Sehr geehrte Frau Trebesch,

vielen Dank für die Zusendung des Entwurfs für ein Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften, der im Kern die Einbeziehung von vierstreifig ausgebauten Bundesstraßen in das Netz der bemauteuten Straßen vorsieht.

Der Deutsche Städte- und Gemeindebund und der Deutsche Landkreistag sind grundsätzlich der Auffassung, dass eine Schwerverkehrsabgabe auf dem gesamten deutschen Straßennetz erhoben werden sollte, da die durch den schweren Lastverkehr verursachten Straßenschäden nicht auf eine bestimmte Straßenkategorie beschränkt sind. Insofern begrüßen wir die Ausdehnung des mautpflichtigen Straßennetzes im Grundsatz, halten sie in der Sache aber für nicht weitgehend genug.

Da mit dem vorgelegten Änderungsentwurf die Mautpflicht nur auf bestimmte Bundesfernstraßen ausgedehnt wird, sind verstärkte Verdrängungseffekte (Mautausweichverkehre) zu erwarten, die zu weiteren Belastungen des nicht bemauteuten Straßennetzes führen. Dabei ist dieses nachgeordnete Straßennetz regelmäßig noch weniger geeignet, den zusätzlichen Belastungen durch Lkw-Verkehr standzuhalten, als es die gut ausgebauten Bundesstraßen sind. Die Begründung des Gesetzentwurfs erkennt diese Verdrängungseffekte selbst an, wenn in Bezug auf § 1 Abs. 4 ausgeführt wird, es müssten auch Straßen und Straßenabschnitte, die weniger als vier Streifen aufweisen, der Mautpflicht unterworfen werden können, um Ausweichverkehre zu unterbinden.

Die Begründung zeigt, dass der Ausbaustandard der Bundesstraßen letztlich nur ein hilfswises Kriterium für die Ausdehnung der Maut ist. Eigentlich erforderlich ist ein inhaltliches Konzept für ein bemauteutes Straßennetz, welches auch Lenkungselemente (zeitliche Entzerrung der Verkehrsströme zur Vermeidung verkehrlicher Überlastung, Lärmschutz, Luftverunreinigungen etc.) enthalten sollte.

Wir regen deshalb an, zusätzlich zum Ausbaustandard der Bundesstraßen als Anknüpfungspunkt für die Mauterhebung auch einen Lkw-Belastungswert einzuführen, ab dem

betroffene Straßenabschnitte – auch des nachgeordneten Straßennetzes – in die Mautpflicht einbezogen werden. Dieser Wert könnte eine bestimmte Anzahl von Lkw pro Stunde sein, die eine bestimmte Straßenkategorie, gegebenenfalls abhängig von der Umgebungsbebauung, befahren.

Für den Nachweis von Ausweichverkehren ist die vorherige Einrichtung von Zählstellen erforderlich, mit der die aktuelle Verkehrsbelastung vor der Mauterhebung festgestellt werden kann. Es ist jedoch nicht absehbar, dass entsprechende Zählstellen rechtzeitig eingerichtet werden und belastbare Daten zur Verfügung stehen können.

Ergänzend schlagen wir erneut vor, den Straßenbaulastträgern des nachgeordneten Straßennetzes einen gewissen Anteil aus den Mauteinnahmen für die Erhaltung und Verbesserung der Straßeninfrastruktur, zumindest für die Zulaufstrecken zu Bundesstraßen und Bundesautobahnen, zur Verfügung zu stellen. Wenn die Begründung zum Gesetzentwurf feststellt, dass der Bedarf an Mitteln für den Aus- und Neubau das zur Verfügung stehende Budget übersteigt und deshalb neue und ergänzende Finanzierungsinstrumente zur Sicherung und Stärkung der Verkehrsinfrastruktur unerlässlich sind, so ist die Begründung universell gültig und trifft auf die Situation des nachgeordneten Straßennetzes gleichermaßen zu.

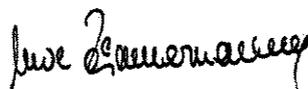
Die Idee eines integrierten Straßenverkehrsnetzes in Deutschland zur Sicherstellung moderner Mobilitätsbedürfnisse ist nur bei einer ausreichenden Finanzierung aller Straßenkategorien möglich. Das Verkehrssystem in Deutschland ist kein zweidimensionales Verkehrsnetz lediglich auf der Bundesebene, sondern muss als dreidimensionales Netzwerk mit vertikalem Aufbau verstanden werden. In diesem Sinne sind auch die kommunalen Straßen unverzichtbar für die Gewährleistung von Mobilität in Deutschland. Sie sichern erst die Erschließung der gesamten Fläche. Das Straßennetz ist ein volkswirtschaftlicher Wert, den es in seiner Gesamtheit zu erhalten gilt, um auch künftig die Mobilität von Menschen und Gütern als wesentlichen Standortfaktor gewährleisten zu können.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, unsere Anregungen in die Diskussion einbringen zu können und würden uns freuen, wenn sie berücksichtigt werden können. Gerne stehen wir Ihnen für weitere Gespräche zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Ralf Bleicher
Beigeordneter des
Deutschen Landkreistages



Uwe Zimmermann
Beigeordneter des
Deutsches Städte- und Gemeindebundes

Postfach 12 03 15
10593 Berlin

Straße des 17. Juni 112
10623 Berlin

09.11.2010/re

Telefon +49 30 37711-0
Durchwahl 37711-520
Telefax +49 30 37711-509

E-Mail

oliver.mietzsch@staedtetag.de

Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Stadtentwicklung
Frau MinDirig Hilde Trebesch
Leiterin der Unterabteilung
UL2
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

UAL-UI2@bmvbs.bund.de

Bearbeitet von
Oliver Mietzsch

Aktenzeichen
66.71.10

**Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften (Datenblatt Nr. 1712042)
hier: Ihr Schreiben mit AZ UI23/315.2/0-02 vom 29.10.2010**

Sehr geehrte Frau Trebesch,

vielen Dank für die Übersendung des o. g. Gesetzentwurfes, dessen Zielsetzung es ist, 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 unmittelbarer und mittelbarer Anbindung an eine Bundesautobahn auszuweiten.

Hierzu nehmen wir wie folgt Stellung: Grundsätzlich ist die Ausweitung der streckenbezogenen Nutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge auf Straßenabschnitte über das Autobahnnetz hinaus zu begrüßen, da damit die Folgekosten für die Inanspruchnahme der mit öffentlichen Mitteln finanzierten Straßeninfrastruktur gerechter berücksichtigt werden können. Allerdings sollte sich eine derartige Neukonzeption aus unserer Sicht nicht allein an Ausbaustandards oder Mehrstreifigkeit orientieren, sondern großräumiger bzw. flächendeckend angesetzt sein und insbesondere verkehrslenkende Aspekte berücksichtigen. Eine schlichte Ausweitung auf ausschließlich vierstreifige Bundesstrassen-Abschnitte halten wir nicht für zielführend, sondern vielmehr für kontraproduktiv, da durch die vorgesehene Änderung die Gefahr besteht, dass eine Rückverlagerung für Verkehren von Ortsumgehungen auf die zurückgestuften, entlasteten alten Bundesstrassen erfolgt.

So ist aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar, warum die Maut ausschließlich auf vierstreifige Bundesstrassen – ungeachtet ihrer Lage und ihrer Funktion – ausgedehnt werden soll. Es wird dabei überhaupt nicht berücksichtigt, welche Lenkungswirkung eine Maut haben könnte – im positiven wie im negativen Sinne. Ebenfalls ist die Ausweitung auf die „mittelbar an das Auto-

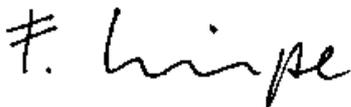
bahnnetz angeschlossenen“ Streckenabschnitte nicht nachvollziehbar. Dies kann nämlich dazu führen, dass unmittelbar an das Autobahnnetz anschließende Streckenabschnitte, die zum Beispiel nicht vierstreifig ausgebaut sind, unbemautet bleiben, während weiter abgelegene vierstreifige Abschnitte bemautet werden. Um Ihnen ein konkretes Beispiel aus Freiburg im Breisgau zu benennen: Der Zubringer Nord B294 blieb unbemautet, während die B294 im Abschnitt Denzlingen-Waldkirch mautpflichtig würde.

Daraus würde sich ein nicht nachvollziehbares Flickwerk aus zukünftig maut- und nicht mautpflichtigen Streckenabschnitten von Bundesstrassen ergeben. Dies ergibt aus unserer Sicht keinen Sinn und hätte darüber hinaus massive negative Auswirkungen auf Grund von absehbaren Verdrängungs- bzw. Verlagerungseffekten infolge von Mautausweichverkehren, ganz abgesehen von dem bürokratischen Aufwand der einzelnen Buchung für die kurzen Streckenabschnitte oder der erforderlichen Kontrollen durch den Bund.

Nach Umsetzung einer solch unsystematischen Mautpflicht würde sich teilweise zwar der überregionale Nutzfahrzeugverkehr anteilig (auf kurzen Strecken) an den Wegekosten beteiligen, aber insbesondere der lokale und regionale Verkehr würde aus unserer Sicht verstärkt auf das nachgeordnete mautfreie Netz ausweichen. Dies wäre insbesondere dann der Fall, wenn die betreffenden Fahrten nicht ohnehin bereits „eine Nutzung der Bundesautobahn“ (Zitat aus dem Vorblatt zum Referentenentwurf) beinhalteten. Eine wünschenswerte Lenkungswirkung auf konfliktärmere Strecken (z. B. von Mautflüchtigen zurück auf die Autobahn, von nicht-ausgebauten Bundesstrassen auf Bundesautobahnen oder von der Straße auf die Schiene) ist so nicht zu erwarten. Im Gegenteil ist bei dem jetzt verfolgten Ansatz davon auszugehen, dass vermehrt gut ausgebaute, leistungsstarke Streckenabschnitte wegen der neuen Mautpflicht gemieden werden und auf das nachgeordnete Netz von Landes- und vor allem Stadtstraßen ausgewichen wird.

Im Ergebnis bekräftigt der Deutsche Städtetag seine bereits im Zusammenhang mit der Einführung der Schwerverkehrsabgabe auf Bundesautobahnen erhobene Forderung, diese auf das gesamte Straßennetz auszudehnen und infolgedessen auch alle Baulasträger an dem Mautaufkommen zu beteiligen. (Der entsprechende Beschluss unseres Präsidiums ist beigelegt.) Nur dadurch sind unerwünschte Verlagerungswirkungen von Mautpflichtigen zu nicht-mautpflichtigen Straßenabschnitten, worunter insbesondere Ballungsräume mit Bundesfernstraßen und parallelen Kommunalstraßen verfügen, betroffen.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung



Folkert Kiepe

Anlage
Präsidiumsbeschluss v. 24.05.2000

Schwerverkehrsabgabe

(Beschluss des Präsidiums des Deutschen Städtetages vom 24.05.2000 - 329. Sitzung)

1. Der Deutsche Städtetag stellt fest, dass der Güterverkehr auf der Straße in den vergangenen Jahren weiter stark zugenommen hat. Die aktuellen politischen Entwicklungen insbesondere in Osteuropa werden diesen Trend wohl noch verstärken oder zumindest fortsetzen. Vor diesem Hintergrund erscheint es dem Präsidium des Deutschen Städtetages dringend geboten, die durch den Straßengüterverkehr verursachten Kosten adäquat zuzurechnen, um dadurch zu mehr „Kostenwahrheit im Verkehr“ zu kommen. Dies wiederum ist Voraussetzung für die verkehrs-, umwelt-, sowie gesellschaftspolitisch gewollte Verlagerung größerer Anteile des Güterverkehrs von der Straße auf andere Verkehrsträger, insbesondere die Schiene und Binnenschifffahrt. Der Deutsche Städtetag hält deshalb die Einführung einer Straßenbenutzungsgebühr für Lastkraftwagen für sinnvoll.
2. Das Präsidium des Deutschen Städtetages bekräftigt allerdings erneut seine bisherige Position, dass die Einführung einer Schwerverkehrsabgabe nicht zu Lasten des kommunalen Straßennetzes gehen darf. Der Schwerlastverkehr belastet das kommunale Straßennetz schon jetzt überproportional stark. Dieses Netz ist nämlich im Vergleich zu Bundesfernstraßen in freier Strecke wegen der in den Straßen vorhandenen Kanäle und Leitungen und sonstigen baulichen Gegebenheiten (enge Kurven, Steigungen etc.) sehr viel anfälliger und unterhaltungsaufwendiger.
3. Das Präsidium des Deutschen Städtetages fordert deshalb mit Nachdruck, die angestrebte Schwerverkehrsabgabe nicht nur für Bundesstraßen, sondern für alle Straßenkategorien zu erheben. Eine Schwerlastabgabe, die nur für die Benutzung der Bundesautobahnen erhoben würde, kann in grenznahen Bereichen und in den Verkehrsballungsräumen, in denen leistungsfähige Landes- und Kommunalstraßen zur Verfügung stehen, zu einer unerwünschten Verlagerung auf diese bereits stark belasteten Verkehrswege führen. Die Steuerungsprobleme im Stadtverkehr würden hierdurch noch wachsen.

4. Die Einnahmen aus der Schwerverkehrsabgabe sollten in erster Linie zur Sanierung und Bestandspflege der Verkehrswege aller Kategorien eingesetzt werden und deshalb allen Baulastträgern zur Verfügung stehen - auch den kommunalen. Bei einer in diesem Zusammenhang evtl. vorgesehenen Absenkung der Kfz-Steuer fordert das Präsidium des Deutschen Städtetages einen entsprechenden Ausgleich für die entfallenden Kfz-Steueranteile der kommunalen Gebietskörperschaften.