



DSLV · Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V. · Postfach 1360 · 53003 Bonn

Herrn
Winfried Hermann MdB
Vorsitzender
Ausschuss für Verkehr,
Bau- und Stadtentwicklung des
Deutschen Bundestages
11011 Berlin

Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom
Unser Zeichen YL/st
Telefon-Durchwahl 0228 91440-23
Telefax-Durchwahl 0228 91440-723
E-Mail YLowin@
dslv.spediteure.de
Datum 01.04.2011

Stellungnahme des DSLV e.V. zum Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung mautrechtlicher Vorschriften für Bundesfernstraßen

Öffentliche Anhörung des Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
am 6. April 2011

Ihr Schreiben vom 23. März 2011/Geschäftszeichen: PA 15/1

Sehr geehrter Herr Hermann,

vorweg möchten wir zum Gesetzesentwurf generell festhalten, dass nach unserer Auffassung die Ausweitung der Maut auf vier- und mehrspurige Bundesstraßen, nach der 2007 durchgesetzten Anhebung der Sozialkosten für Lkw-Fahrer um 10%, der 2008 beschlossenen und 2009 realisierten massiven Erhöhung der Lkw-Maut um durchschnittlich 50% sowie der Mittelkürzung für die 2009 eingeführten Maut-Harmonisierungsprogramme ab 2011 um über 50 Mio. Euro zu weiteren Belastungen für die Betriebe führen wird.

Wenn dennoch die Bundesregierung die Mautausweitung auf vier- und mehrspurige Bundesstraßen realisieren sollte, so ist es aus unserer Sicht nur folgerichtig die zusätzlichen Einnahmen komplett in die Straßeninfrastruktur zu investieren. Insofern ist die Einrichtung eines eigenständigen Finanzierungskreislaufes „Straße“ und die Herstellung der Kreditfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) für uns der richtige Weg. Nebenbei gesagt, auch das jüngst vorgelegte EU-Weissbuch „Verkehr“ krankt erheblich daran, dass einerseits bis zum Jahre 2030 mehr als 1.500 Mrd. Euro in die Infrastruktur investiert werden sollen, andererseits die Finanzierung dieses riesigen Infrastrukturprojektes völlig ausgeblendet wird.

Zum Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP vom 22. März 2011 (Ausschussdrucksache 17(15)192) nehmen wir wie folgt Stellung:

Der Ziffer 1 des Änderungsantrages können wir bedenkenlos zustimmen, da der Begriff "Bundesfernstraßen" als Oberbegriff von Bundesautobahnen und Bundesstraßen im Gesetzesnamen nicht auf einer Stufe mit den Bundesautobahnen stehen kann.

Der Erweiterung der Kriterien für die zu bemautehenden Bundesstraßen in Ziffer 2 des Änderungsantrages können wir ebenfalls zustimmen.

- Der neu eingefügte §1 Abs. 1 Ziff. 2 lit. b) BFStrMG sieht die Herausnahme von Ortsdurchfahrten vor. Dieses neue Kriterium begrüßen wir, da somit der Gefahr, dass der regionale Wirtschaftsverkehr auf innerstädtische Nebenstrecken ausweicht, entgegengetreten werden kann und die Bürger nicht zusätzlich mit Emissionen belastet werden.
- Der neu eingefügte §1 Abs. 1 Ziff. 2 lit. d) BFStrMG sieht eine Trennung der Fahrbahnen durch bauliche Einrichtungen wie z.B. einen Mittelstreifen vor. Da der Grundsatz vorliegt, nur solche Bundesstraßen zu bemautehen, die einen autobahngleichen Charakter haben, begrüßen wir auch diesen Änderungsantrag.
- Der neu eingefügte §1 Abs. 1 Ziff. 2 lit. e) BFStrMG enthält eine Regelung zur Mindestlänge der zu bemautehenden Bundesstraßen und zwar eine Mindestlänge von 4 Kilometer. Diesem Änderungsantrag können wir ebenfalls zustimmen, da die Bemautehung von kürzeren Streckenabschnitten in keinem sachgerechten Kosten-Nutzen-Verhältnis stehen würde, zumal die Systemkosten voraussichtlich in keinem Vergleich zu den erwarteten Einnahmen stehen werden.
- Der geänderte §1 Abs. 1 Ziff. 2 lit. f) BFStrMG nimmt die Abschnitte von Bundesstraßen heraus, die nur mittelbar an das Bundesautobahnnetz angebunden sind.

Dies scheint unseres Erachtens aus systemtechnischen Gründen notwendig zu sein; hier sollte man den Betreiber um eine Einschätzung bitten. Möglicherweise sind nicht alle Mautgeräte in der Lage, das erweiterte Streckennetz zu erfassen.

Einer Streichung der bisherigen Anlage 1 aus dem Gesetzesentwurf, gemäß Ziffer 3 des Änderungsantrages, können wir zustimmen, da es sich hier nur um eine Folgeänderung auf Grund der Änderung des §1 Abs. 1 Ziff. 2 lit. f) BFStrMG handelt.

Ebenso verhält es sich mit den Änderungen aus Ziffer 4 des Änderungsantrages. Hier handelt es sich um Folgeänderungen, die zwangsläufig eingearbeitet werden müssen.

Abschließend möchten wir anmerken, dass bei der Ausweitung der Maut auf vier- und mehrspurige Bundesstraßen ein Großteil der erhofften Mehreinnahmen aus der Maut für die Kontrolle und Mauterhebung verwendet werden. Der Gesetzesentwurf benennt nach einer vorsichtigen Schätzung die möglichen Kosten innerhalb des Bundesamtes für Güterverkehr. Hier werden Einmalkosten i.H.v. 2,3 Mio. Euro und jährliche Kosten von rund 8,5 Mio. Euro veranschlagt. Der Gesetzesentwurf macht jedoch keinerlei Aussagen über die zu erwarteten Systemkosten bei der Übertragung der Mauterhebung auf einen externen Dienstleister. Diese Systemkosten sollten aus unserer Sicht im Vorfeld ermittelt und bekannt gegeben werden, damit eine verlässliche Kosten-Nutzen-Aufstellung erstellt werden kann.

Nach dem derzeitigen Kenntnisstand haben wir erhebliche Zweifel, dass Aufwendungen und Einnahmen zur Bemannung auf vier- und mehrspurigen Bundesstraßen in einem vernünftigen Kosten-Nutzen-Verhältnis stehen. In diesem Zusammenhang möchten wir Abschließend an die Zusage der Bundesregierung erinnern, dass die Bemannung von vier- und mehrspurigen Bundesstraßen nur dann realisiert werden wird, wenn es technisch und ökonomisch Sinn macht.

Genau diese Frage können wir aufgrund des Fehlens quantitativer Daten bis heute nicht beantworten.

Mit freundlichen Grüßen

Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V.
Referat Nationaler Straßengüterverkehr



Yorick M. Lowin