

ACE Auto Club Europa e.V., Märkisches Ufer 28, 10179 Berlin

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

ACE Auto Club Europa e.V.

Verbindungsbüro Berlin

Märkisches Ufer 28
10179 Berlin

Telefon: 0 30 / 2 78 72 50
Telefax: 0 30 / 2 78 72 55
Internet: www.ace-online.de
E-Mail: matthias.knobloch@ace-online.de

Berlin, den 1.4. 2011

Stellungnahme des ACE Auto Club Europa e.V. zum Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Neuregelung maurechtlicher Vorschriften für Bundesfernstraßen DRS 17/4979 und zum Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP Ausschussdrucksache 17(15)192

Aus Sicht des ACE Auto Club Europa kann die Diskussion über den vorgelegten Gesetzesentwurf nicht losgelöst von einer allgemeinen Betrachtung der Infrastrukturfinanzierung geführt werden. Hier ist festzustellen, dass der Bundeshaushalt nach übereinstimmender Expertenschätzung eine deutliche Finanzierungslücke bei den Mitteln zum Erhalt der Bundesstraßen und Autobahnen – und hier besonders bei Brückenbauwerken - aufweist. Der ACE schätzt diesen Bedarf auf ca. 1,5 bis 2 Mrd. EUR p.a.. Es ist darauf hinzuweisen, dass mit zunehmendem Sanierungsstau die Kosten in den Folgejahren zunehmen werden. Nicht einbezogen in die Finanzschätzung ist der Erhaltungsbedarf für Landes- Kreis- und kommunale Straßen, die – bezogen auf die Straßenlänge – über 90% des deutschen Straßennetzes ausmachen. Auch hier ist ein stark wachsender Sanierungsstau zu erkennen. Die von Jahr zu Jahr zunehmenden Winterschäden belegen den zusehends schlechter werdenden Straßenzustand.

Parallel zu dieser Entwicklung sind die Verkehrsprognosen zu sehen: Der PKW-Verkehr mit prognostizierten 19% Wachstum bis 2025 steigt noch verhältnismäßig moderat. Zu berücksichtigen ist dabei zusätzlich, dass gerade im Stadtverkehr der Autoverkehr eher abnehmen wird, so ist für Berlin bis 2025 ein Rückgang der PKW-Nutzung um 8% vorhergesagt. Im Fazit schätzt der ACE den generellen Zuwachs im PKW-Bereich eher niedriger als 19% ein.

Bedenklich stimmt aber der erwartete Zuwachs im Güterverkehr von über 70%. Dieser Zuwachs scheint nach Einschätzung des ACE eher ein Minimalwert zu sein: Verändertes

Kaufverhalten (Internetbestellungen) im Inland und weltweites Wirtschaftswachstum mit neuen Wachstumsmärkten sind hier beispielhafte Gründe. Für die exportorientierte deutsche Wirtschaft allgemein und die hervorragende deutsche Logistikwirtschaft im Speziellen, ist zu erwarten, dass sich wirtschaftliche Entwicklungen deutlich im steigenden Transportvolumen widerspiegeln werden.

Der hohe Sanierungsaufwand und das hohe Güterverkehrswachstum mit einer damit einhergehenden großen Straßenbelastung sind aus Sicht des ACE zwei Maßstäbe, an denen sich die Diskussion um den vorgelegten Gesetzentwurf und den Änderungsvorschlag orientieren muss. Ziel muss es sein, auf der einen Seite ausreichend Mittel zu erwirtschaften, um die nötigen Erhaltungsinvestitionen auf allen Straßen tätigen zu können. Auf der anderen Seite ist es ökonomisch notwendig, die Verkehrszuwächse möglichst auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern, da die bereits jetzt unzureichenden Mittel in keinem Fall für die zu erwartenden Zuwächse ausreichen werden. Im Fazit bedeutet dies: Eine Güterverkehrsmaut muss die durch den Güterverkehr entstehenden Kosten auf allen Straßen decken. Sie muss so gestaltet sein, dass sie eine Verlagerung ebenso anregt wie ggf. eine Produktivitätssteigerung im Straßengüterverkehr.

Gemessen an den formulierten Notwendigkeiten, ist der Nutzen des vorliegenden Gesetzesentwurfs als gering zu bewerten. Weder sind signifikante Mehreinnahmen zu erwarten, noch werden Verlagerungseffekte eintreten.

Der Änderungsantrag reduziert den aus Sicht des ACE ohnehin nur geringen Nutzen weiterhin, die vorgebrachte Begründung ist aus Verbandssicht nicht gänzlich nachvollziehbar. Eine Reduzierung der Mautstrecken um 50% bei gleichbleibender Einnahmehöhe ist u.E. nicht möglich. Zwar mag beim Szenario des Änderungsantrages der Einnahmeausfall geringer sein als 50% gegenüber dem Gesetzentwurf, Mindereinnahmen sind aber auf jeden Fall zu erwarten. Sollte auf das Argument der Fahrzeugausstattung eingegangen werden, so wäre zumindest zum jetzigen Zeitplan ein Stufenplan für die Erhöhung von Mautstrecken verbindlich zu verabschieden.

Da für die Finanzierung der Straßen jeder Euro gebraucht wird und die Bundesregierung schon durch die 2. ÄndMautHV auf Mehreinnahmen verzichtet hat, sollte der Änderungsantrag nicht berücksichtigt werden.

Der Gesetzesentwurf selber geht in die richtige Richtung, aber bei Weitem nicht weit genug. Nach wie vor sollte aus Sicht des ACE eine Verschiebung der Gewichtsgrenzen nach unten erfolgen. Ziel muss es sein, den Güterverkehr auf der Straße – egal, mit welcher Fahrzeuggröße er erfolgt – an den Kosten für die Infrastruktur zu beteiligen. Konkret bedeutet dies, die Maut baldmöglichst auf Fahrzeuge zwischen 7,5 und 12 t auszudehnen und perspektivisch auch Transporter einzubeziehen.

Da Erhaltungsinvestitionen auf allen Straßen nötig sind, muss konsequenterweise auch eine Ausweitung der Maut auf alle Straßen erfolgen. Den physikalischen Gesetzen, nach denen LKWs die Straße wesentlich mehr schädigen als PKW, ist es egal, ob eine Straße

Autobahn oder Kommunalstraße genannt wird. Auch wenn derzeit möglicherweise europäische Vorgaben einer Ausweitung auf alle Straßen im Wege stehen, muss dieses Ziel weiterverfolgt werden, zumal auch das Weißbuch der Verkehr sich eindeutig in dieser Richtung positioniert.

Vor diesem Hintergrund ist der Gesetzentwurf zu begrüßen, er ist aber bei Weitem nicht ausreichend, um einen wesentlichen Beitrag zur Lösung zukünftiger Probleme leisten zu können.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'M. Knobloch'.

Matthias Knobloch

Leiter parlamentarisches Verbindungsbüro