

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
redigiertes Wortprotokoll
35. Sitzung

Öffentliche Anhörung

Berlin, den 06.04.2011, 09:00 Uhr
Sitzungsort: Marie-Elisabeth-Lüders-Haus
Adele-Schreiber-Krieger-Str. 1
Berlin
Sitzungssaal: 3.101 (Anhörungssaal)

Vorsitz: Winfried Hermann, MdB

TAGESORDNUNG:

Einzigiger Tagesordnungspunkt

S. 8

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung maurechtlicher
Vorschriften für Bundesfernstraßen

BT-Drucksache 17/4979

Tagungsbüro



Deutscher Bundestag

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

Mittwoch, 6. April 2011, 09:00 Uhr

Anwesenheitsliste

gemäß § 14 Abs. 1 des Abgeordnetengesetzes

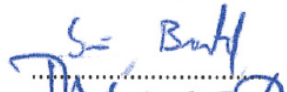
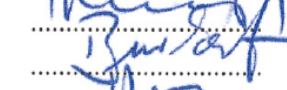
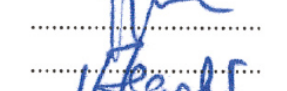
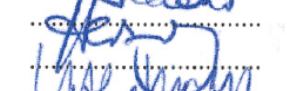
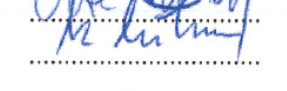

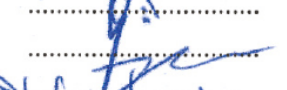

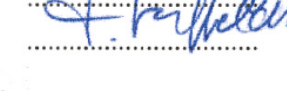

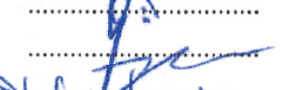

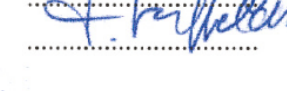

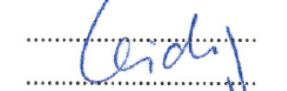
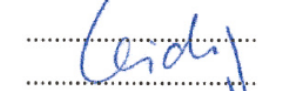
Ordentliche Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift	Stellvertretende Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift
<u>CDU/CSU</u>		<u>CDU/CSU</u>	
Bilger, Steffen		Aumer, Peter	.....
Fischer (Hamburg), Dirk		Bellmann, Veronika	.....
Götz, Peter		Börnßen (Bönstrup), Wolfgang	.....
Holmeier, Karl		Dörflinger, Thomas	.....
Jarzombek, Thomas		Granold, Ute	.....
Kammer, Hans-Werner		Heiderich, Helmut	.....
Lange, Ulrich		Hübinger, Anette	.....
Lietz, Matthias		Kaufmann Dr., Stefan	.....
Ludwig, Daniela		Koeppen, Jens	.....
Schnieder, Patrick		Lach, Günter	.....
Sendker, Reinhold		Mayer (Altötting), Stephan	.....
Storjohann, Gero		Stracke, Stephan	.....
Vogel (Kleinsaara), Volkmar		Vaatz, Arnold	.....
Wichtel, Peter	Wegner, Kai	.....

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

Mittwoch, 6. April 2011, 09:00 Uhr

Anwesenheitsliste

gemäß § 14 Abs. 1 des Abgeordnetengesetzes

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift	Stellvertretende Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift
SPD		SPD	
Bartol, Sören		Brase, Willi	.....
Beckmeyer, Uwe		Groschek, Michael	.....
Burkert, Martin		Hinz (Essen), Petra	.....
Gottschalck, Ulrike		Kahrs, Johannes	.....
Groß, Michael		Ortel, Holger	.....
Hacker, Hans-Joachim		Paula, Heinz	.....
Herzog, Gustav		Pronold, Florian	.....
Kumpf, Ute		Rossmann Dr., Ernst Dieter	.....
Lühmann, Kirsten		Schwarzelühr-Sutter, Rita	.....
FDP		FDP	
Döring, Patrick		Deutschmann, Reiner	.....
Körber, Sebastian		Goldmann, Hans-Michael	.....
Luksic, Oliver		Günther (Plauen), Joachim	.....
Müller (Aachen), Petra		Höferlin, Manuel	.....
Simmling, Werner		Kamp, Heiner	.....
Staffeldt, Torsten		Sänger, Björn	.....
DIE LINKE.		DIE LINKE.	
Behrens, Herbert	Enkelmann Dr., Dagmar	.....
Bluhm, Heidrun		Menzner, Dorothee	.....
Leidig, Sabine	Remmers, Ingrid	.....
Lutze, Thomas	Seifert Dr., Ilja	.....

2//

Tagungsbüro





Seite 3

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

Mittwoch, 6. April 2011, 09:00 Uhr

Anwesenheitsliste

gemäß § 14 Abs. 1 des Abgeordnetengesetzes

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift	Stellvertretende Mitglieder des Ausschusses	Unterschrift
<u>BÜ90/GR</u>		<u>BÜ90/GR</u>	
Herlitzius, Bettina		Kühn, Stephan	.....
Hermann, Winfried		Nestle, Ingrid	.....
Hofreiter Dr., Anton		Paus, Lisa	.....
Wagner, Daniela		Wilms Dr., Valerie	.....



off.

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15)

Mittwoch, 6. April 2011, 09:00 Uhr

Fraktionsvorsitzende:

Vertreter:

CDU/ CSU

SPD

FDP

DIE LINKE.

BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN

Fraktionsmitarbeiter:

Fraktion:

Unterschrift:

(Name bitte in Druckschrift)

Kohlhase

CDU/CSU

Kohlhase

Diedrich

LINKE

Diedrich

Jürgen

CDU/CSU

Jürgen

Breitkamp

CDU/CSU

Breitkamp

Schumann

LINKE

Schumann

NEUHÖFF

FDP

Neuhöff

DEJA

SPD

Deja

Bull

SPD

Bull

Öffentliche Anhörung
am 6. April 2011

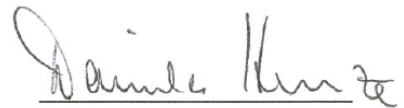
zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung maurechtlicher
Vorschriften für Bundesfernstraßen**

- BT-Drs.: 17/4979

Unterschriftenliste

Daniela Henze, (DSLV)
Leiterin der Repräsentanz Berlin des Deutschen
Speditions- und Logistikverband e.V.



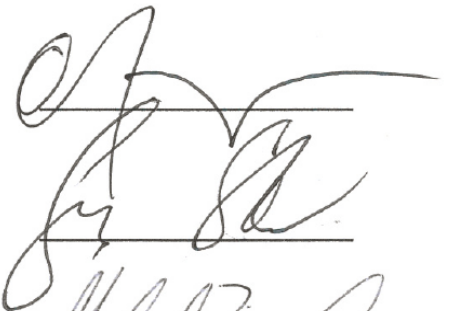
Matthias Knobloch, Autoclub Europa (ACE)
Leiter Verbindungsbüro Berlin



Oliver Mietzsch,
Hauptreferent für Verkehr und Tiefbau des
Deutschen Städtetages



Dr. August Ortmeier, Bereichsleiter(DIHK)
Dienstleistungen, Infrastruktur, Regionalpolitik



Georg Stecker (BGL)
Repräsentant im Büro Berlin



Michael Ziesak (VCD)
Bundesvorsitzender

Einzigster Tagesordnungspunkt

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung mautrechtlicher Vorschriften für Bundesfernstraßen

BT-Drucksache 17/4979

Vorsitzender: Guten Morgen, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich darf Sie bitten, Platz zu nehmen! Ich begrüße sehr herzlich auch die Expertin und die Experten zu unserer 35. Ausschusssitzung, der öffentlichen Anhörung. Und ich darf Sie bitten Platz zu nehmen. Und die Kolleginnen und Kollegen bitte ich, die Gespräche einzustellen, damit wir beginnen können. Wir haben vereinbart, dass wir heute eine Anhörung zum Thema Maut machen, Mauterweiterung und Neuregelung mautrechtlicher Vorschriften. Dazu haben wir im Konsens Sachverständige eingeladen, die ich hiermit herzlich begrüßen darf. Zunächst Frau Daniela Henze, sie ist die Leiterin der Repräsentanz des Deutschen Speditions- und Logistikverbandes in Berlin, Herrn Matthias Knobloch, Leiter des Verbindungsbüros Berlin des Auto Club Europa (ACE), dann Herrn Oliver Mietzsch, Hauptreferent für Verkehr- und Tiefbau des Deutschen Städtetages für die Bundesvereinigung der Kommunalen Spitzenverbände, Herrn Dr. August Ortmeier, Bereichsleiter Dienstleistung, Infrastruktur, Regionalpolitik des Deutschen Industrie- und Handelskammertages (DIHK), Herrn Georg Stecker, Leiter der Repräsentanz Berlin des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung e.V. (BGL) und Herrn Michael Ziesak, Bundesvorsitzender des Verkehrsclub Deutschlands (VCD).

Wir freuen uns, dass Sie unsere Einladung angenommen haben und wir sind gespannt auf Ihre Stellungnahmen. Vielleicht noch soviel zum Verfahren: Wir haben uns zwischen den Fraktionen auf Sie als Expertinnen und Experten verständigt. Wir haben Sie um schriftliche Stellungnahmen gebeten. Die sind meiner Kenntnisnahme nach auch weitgehend eingegangen. Darauf möchte ich die Kolleginnen und Kollegen auch verweisen. Gleichwohl sollen Sie noch eine Möglichkeit haben, zu Beginn unserer Anhörung in einem kurzen Statement von etwa 5 Minuten – ich werde Sie daran erinnern, wenn es mehr als 5 Minuten sind – nochmal die wichtigsten Gedanken zu platzieren. Danach werden wir in die Fraktionsrunden gehen. Die Fraktionen kommen der Größe und der Reihe nach zu Wort. Wir haben in den letzten Expertenrunden ein Verfahren praktiziert, welches eigentlich sehr erfolgreich war. Man kann ein kurzes Statement

vorab machen, in der ersten Runde, für die Fraktionen, und hat dann die Möglichkeit, entweder eine Frage an zwei Experten oder zwei Fragen an einen Experten zu stellen. Also zwei für einen oder eine für zwei. Das ist die Regel. Ich bitte auch die Kollegen, die jetzt nicht zugehört haben, das trotzdem zu praktizieren. Es ist die gleiche Regel wie beim letzten Mal. Ich werde Sie dann auch daran erinnern, wenn Sie bei der dritten Frage sind, dass man nachzählen muss. Damit beginnen wir mit der Expertin! Ich darf Frau Henze bitten, zu eröffnen.

Daniela Henze (DSLV): Guten Morgen! Vielen Dank für Ihre Einladung zu der Anhörung zum Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung mautrechtlicher Vorschriften für Bundesfernstraßen. Vorweg möchten wir zu dem Gesetzentwurf generell festhalten, dass wir davon ausgehen, dass mit der Ausweitung der Lkw-Maut auf vier- und mehrspurige Bundesstraßen zusätzliche Belastungen auf die Betriebe der Speditionswirtschaft zukommen werden. Das vor dem Hintergrund, dass schon im Jahr 2007 mit der neuen Sozialgesetzgebung über 10 Prozent Kostensteigerungen auf die Branche zugekommen sind. Und das vor dem Hintergrund der im Jahr 2008 beschlossenen und 2009 realisierten massiven Lkw-Mautanhebung um mehr als 50 Prozent, die dann mitten in der Finanz- und Wirtschaftskrise auf das Gewerbe traf und nicht weitergereicht werden konnte. Zuletzt sind nun in diesem Jahr von dem Gewerbe zugesagten Harmonisierungsvolumen von 600 Millionen über 50 Millionen Euro gestrichen worden. Wenn denn auch die Bundesregierung an der Mautausweitung auf vier- und mehrspurige Bundesstraßen festhalten möchte und sie realisieren wird, so ist es für uns nur folgerichtig, dass diese dadurch erzielten Einnahmen komplett in die Straßeninfrastruktur investiert werden. Insofern ist die Einrichtung eines eigenständigen Finanzierungskreislaufes Straße und die Herstellung der Kreditfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft für uns der richtige Weg. Wir sind mit den meisten Änderungsanträgen der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP vom 22. März 2011 einverstanden. Insbesondere hervorheben möchte ich drei: Der neu eingefügte § 1 Abs. 1 Ziff.2 Buchstabe b des Bundesfernstraßenmautgesetzes 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.

Darüber hinaus begrüßen wir auch außerordentlich den neu eingefügten § 1 Abs. 1 Ziff. 2

Buchstabe e des Bundesfernstraßenmautgesetzes. Er enthält eine Regelung zur Mindestlänge der zu bemautenden Bundesstraßen, und zwar eine Mindestlänge von vier Kilometern. Diesem Änderungsantrag können wir ebenfalls zustimmen, da die Bemautung 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 Buchstabe f des Bundesfernstraßenmautgesetzes 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 allerdings den Betreiber um eine Einschätzung bitten. Möglicherweise sind nicht alle Mautgeräte in der Lage, das erweiterte Streckennetz zu erfassen. Abschließend möchte ich anmerken, dass bei der Ausweitung der Maut auf vier- und mehrspurige Bundesstraßen wahrscheinlich ein Großteil der erhofften Mehreinnahmen aus der Maut für Kontrolle und Mauterhebung verwendet wird. Der Gesetzentwurf benennt zwar Kosten, das sind aber allein die Kosten, die beim Bundesamt für Güterverkehr anfallen. Nicht benannt werden die Systemkosten, die eben dadurch entstehen, dass die Mauterhebung an einen Dienstleister weitergegeben wird. Diese Systemkosten sollten unserer Ansicht nach im Vorfeld ermittelt werden und auch bekanntgegeben werden, damit eben wirklich eine Kosten-Nutzen-Analyse erstellt werden kann. Nach dem derzeitigen Kenntnisstand haben wir erhebliche Zweifel, dass Aufwendungen und Einnahmen zur Bemautung auf vier- und mehrspurigen Bundesstraßen in einem vernünftigen Kosten-Nutzenverhältnis stehen. In diesem Zusammenhang möchten wir auch an die Zusage der Bundesregierung erinnern, dass die Bemautung von vier- und mehrspurigen Bundesstraßen nur dann realisiert wird, wenn sie eben technisch und ökonomisch Sinn macht. Und genau diese Frage können wir aufgrund fehlender quantitativer Daten nicht beantworten. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Frau Henze! Wir machen weiter mit dem ACE, mit Herrn Knobloch.

Matthias Knobloch (ACE): Einen wunderschönen guten Morgen, meine Damen und Herren! Ich möchte ganz kurz die Argumente mal darlegen, nach denen wir versucht haben, den vorgelegten Gesetzentwurf zu bemessen. Ich muss beim Thema Maut natürlich sehen, was möchte ich damit bezwecken. Und logischerweise steht dann natürlich als Erstes davor: Wie bekomme ich Mittel für die Infrastruktur? Da kann

ich mich auch Frau Henze anschließen. Wenn so etwas kommt, muss natürlich sichergestellt sein, dass die Mittel 1:1 in die Infrastruktur fließen. Es gibt da bestimmte Unterschiede, ob das nur die Straße ist oder wo auch immer, aber es muss einfach klar sein: die Systemkosten dürfen natürlich nicht die Einnahmen auffressen. Klar ist, und da wird die Sache natürlich ein bisschen komplexer, wir haben – das ist Ihnen ja allen hinreichend bekannt – ein Finanzierungsdefizit beim Erhalt der Straßen. Das haben wir insbesondere, aber nicht nur auf den Autobahnen, natürlich bei den Brücken, das haben wir aber auch bei Landesstraßen, das haben wir auch bei Kommunalstraßen. Das sehen wir jeden Winter mit dem Thema Schlaglöcher usw. Wir reden hier nur über Autobahnen, aber wir müssen natürlich berücksichtigen, wir brauchen das Geld für die komplette Infrastruktur. Das mal als erste Vorbemerkung.

Zweite Vorbemerkung: der immense Anwachs beim Thema Güterverkehr. Wir kennen die Zahlen. Wir selber schätzen das mal so ein, dass der Anwachs beim Personenverkehr möglicherweise gedämmt werden kann. Da gibt es verschiedene Faktoren, da möchte ich jetzt nicht drauf eingehen. Aber der hohe Anwachs beim Güterverkehr ist durchaus plausibel und wahrscheinlich denken wir da noch zu konservativ. Aus unserer Warte sehen wir da auch relativ wenig Möglichkeiten in Deutschland. Diese auch, ich denke, übereinstimmenden Ziele, Umlenken auch des Aufwuchses auf die Schiene.... das wird schwierig. Das heißt, wir werden auf jeden Fall ein Anwachsen des Güterverkehrs auf der Straße haben. Wir wollen keinen Verkehr einschränken, aber wir wollen ihn natürlich möglichst umweltverträglich abwickeln. Das sind die beiden Punkte, diese hohen Sanierungskosten und der sehr hohe Aufwuchs beim Güterverkehr, an denen ich jetzt den Gesetzesentwurf messen kann. Und dann frage ich: Ja, werden die Ziele hier erreicht? Und dann muss man doch sagen, dass dieser Gesetzesentwurf diese Ziele aus unserer Sicht doch nur in relativ geringem Maße erreichen kann. Wir werden nicht besonders viel Einnahmen haben. Wir werden ziemlich viel Geld in die Systemkosten stecken. Das hat Frau Henze ja auch schon dargestellt. Und wir werden auch nicht – da sind wir, glaube ich, anderer Meinung – eine so viel größere Belastung des Gütertransportes auf der Straße haben, dass verstärkt auf die Schiene umgelenkt wird.

Vor dem Hintergrund sagen wir: Der Gesetzesentwurf geht generell aus unserer Sicht schon in die richtige Richtung. Denn wir fordern auch letztendlich irgendwann mal – da wird es auch auf die Systemkosten ankommen, da müssen wir schauen, welche Lkw fahren wo in welchen

Mengen, wie kann das erfasst werden – grundsätzlich eine Lkw-Maut. Erst mal auf allen Straßen und dann auch herunter gebrochen auf kleinere Fahrzeuge. Der Straße ist es relativ egal, wo sie geschädigt wird, ob es auf der Autobahn ist oder in der Kommunalstraße. Letztendlich muss es dann aber gezahlt werden. Das heißt also, es ist aus unserer Sicht zwingend notwendig, auch auf Kommunalstraßen zu gehen. Vor dem Hintergrund ist die Ausweitung jetzt – weg von der Autobahn, auch auf die Bundesstraßen – der richtige Weg, aber er geht eben aus unserer Sicht nicht weit genug.

Der vorgeschlagene Änderungsantrag zum Gesetzesentwurf: Da bin ich ein bisschen skeptisch, weil er natürlich die Wirkungen noch weiter reduzieren wird. Im Hinblick auf eine Notwendigkeit zur Systemumstellung der Geräte, die wir nicht beurteilen können, wollen wir – auch als Autoclub – natürlich keinem Spediteur unnötige Lasten aufpacken. Aber wenn das tatsächlich der Grund ist, dann sage ich, muss zumindest eine Art Stufenplan vorgesehen werden. Da muss verbindlich geregelt werden: Diese Straßen zu einem bestimmten Zeitpunkt, aber zu einem späteren Zeitpunkt auch jene Straßen. Man kann nicht sagen: Wir reduzieren mal pauschal das Volumen um 50 Prozent und hoffen, dass trotzdem noch genug Einnahmen reinkommen und denken dann, irgendwann machen wir das nächste Änderungsverfahren. Also wenn das mit den Geräten tatsächlich ein Problem ist, dann würden wir einen Stufenplan empfehlen. Dann sagen wir: Gut, es sollte auf jeden Fall gemacht werden, aber es sollte ganz bewusst gemacht werden, mit der Überlegung, es kann eigentlich nur ein Zwischenschritt sein und wir müssten eigentlich deutlich weiter gehen, um die Ziele – auf der einen Seite genug Geld für die Infrastruktur, auf der anderen Seite versuchen zu verlagern – letztendlich zu erreichen. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank! Wir machen weiter mit Herrn Oliver Mietzsch von den Kommunalen Spitzenverbänden.

Oliver Mietzsch (Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Wie gesagt, ich vertrete heute nicht nur die Mitglieder des Deutschen Städtetages, sondern auch den Deutschen Landkreistag und den Deutschen Städte- und Gemeindebund, und damit eher auch den ländlich strukturierten Raum. Alle drei kommunalen Spitzenverbände hatten quasi schon bei der Einführung der Lkw-Maut im Jahre 2005 unisono gefordert, dass die Maut auf das gesamte Straßennetz ausgeweitet gehört und dementsprechend auch alle Straßenbaulastträger am Aufkommen der Maut

beteiligt werden, denn Belastungen machen ja nicht an Straßenbaulastträgergrenzen halt. Insofern sind wir uns auch nicht sicher, ob die Abgrenzung, die man jetzt vornimmt, mit vierstreifigen Bundesstraßen, wirklich der richtige Anknüpfungspunkt ist. Oder ob man sich nicht zum Beispiel ganz konkrete Verkehrsstärken, Verkehrsbelastungen, die man ja messen kann, zur Grundlage für die Einbeziehung der Mautausweitung machen würde. Dann würde man nämlich unseres Erachtens relativ schnell feststellen, dass es durchaus auch, gerade in Ballungsräumen, Straßenabschnitte gibt, die in erheblichem Maße von Lkw-Verkehr betroffen sind. Das hat der Vorredner ja auch schon angedeutet. Sie wissen, die Zahlen hinsichtlich der Abnutzung einer Straße durch schwere Lkw, da gibt es ganz unterschiedliche Größenordnungen, von sechzig- bis hundertsechzigtausendfach, da brauchen wir uns gar nicht drüber zu streiten. Fakt ist, die Straßen, und gerade die Kommunalstraßen, die ja gar nicht dafür ausgelegt sind, werden durch den Schwerlastverkehr exorbitant stärker belastet. Insofern besteht auch die Notwendigkeit, an einem Aufkommen aus der Lkw-Maut beteiligt zu werden.

Damit bin ich auch bei dem Stichwort „geschlossener Finanzierungskreislauf“. Also wenn man über Finanzierungskreisläufe spricht, dann würden wir sagen: Es muss einen Finanzierungskreislauf für den jeweiligen Baulastträger geben, der auch mit den Kosten und mit den Problemen umzugehen hat. Wie er dann, der jeweilige Baulastträger, die Mittel seinerseits verwendet, sollte ihm natürlich überlassen bleiben. In der Regel wird das zwar eine Maßnahme in der Straße sein, das kann aber durchaus unter dem Aspekt der Verlagerung dann mal eine Maßnahme im Schienenbereich sein. Vor dem Hintergrund ist für uns auch die Einbeziehung der Ortsdurchfahrten in die Mautpflicht wichtig. Der Bundesrat hatte dies ja auch eingefordert. Es ist schade, dass sich die Bundesregierung dem nicht angeschlossen hat und dass auch jetzt der Änderungsantrag der Regierungsfractionen darauf nicht eingeht oder nur negativ eingeht. Ich habe hier zum Beispiel ein Schreiben der Stadt Ulm vorliegen. Das war damals an das Verkehrsministerium in Stuttgart gerichtet, wo da deutlich darum gebeten wurde, die Ortsdurchfahrten mit reinzunehmen, weil man sonst ganz klar sieht, dass das dann die Ausweichstrecken für die Mautausweicher, für die Mautvermeider werden. Man sollte auch darüber nachdenken, jedenfalls in einem zweiten oder dritten Schritt, auch da kann ich mich dem Vorredner anschließen, weitere Nutzfahrzeugkategorien, also von der Tonnage her runtergehend, mit einzu beziehen. Sie wissen, die europäische Richtlinie, die das alles ermöglicht, sieht ja letztlich die

Möglichkeit der Mauterhebung schon ab 3,5 Tonnen vor. Davon hat Deutschland meines Wissens bisher keinen Gebrauch gemacht oder will explizit keinen Gebrauch machen, obwohl es eigentlich die Richtlinie so vorsieht. Darüber sollte man auch mal nachdenken. Unseres Erachtens nach sollte das, jedenfalls in einem zweiten oder dritten Schritt, auch erwogen werden. Aspekte der technischen Erfassung, die ja jetzt in dem Änderungsantrag als ein Grund angegeben werden, warum man jetzt vielleicht die Ausweitung nicht so groß vornehmen kann, wie das das Bundesverkehrsministerium ursprünglich geplant hat, sind da für uns, glaube ich, nicht ausschlaggebend. Da braucht man sich nur in anderen Ländern umzuschauen. Stichwort: Die Schweiz. Da wird die Maut seit vielen Jahren auf dem kompletten Straßennetz erhoben, auch für kleinere Fahrzeuge. Ich habe bisher nicht gehört, dass die an ihren Systemkosten gescheitert wären. Das soll es erst mal sein. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Mietzsch! Er hat für alle kommunalen Spitzenverbände gesprochen. Das wollen wir festhalten. Herr Ortmeyer für den DIHK!

Dr. August Ortmeyer (DIHK): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Vielleicht in einem Satz vorweggenommen: Bei dem Gesetzentwurf haben wir anschließend mehr Kopfschmerzen als vorher. Und das will ich mal kurz darlegen. Es geht ja darum, mehr Geld für den Finanzierungskreislauf zu mobilisieren. Wenn ich mich recht erinnere, ging es anfangs darum, 3.000 Kilometer einzubeziehen. Dann ging es auf 2.000 Kilometer runter. Ich glaube, jetzt sind wir bei 1.000 Kilometern angekommen. Je mehr man von den Bundesautobahnen weggeht, in die Fläche, umso größer werden ja die technischen Probleme, die Maut zu erfassen. Vor dem Hintergrund fragen wir uns natürlich: Was bleibt am Ende netto übrig? Ist das am Ende nicht eine sehr teure Einnahme, von den Erhebungskosten her? Und in dem Gesetzentwurf sind ja die Systemkosten praktisch ausgespart. Das kann ich verstehen, dass man in diesem Moment, wo man nicht weiß, wieviel Kilometer man einbezieht, man auch nicht viel zu den Systemkosten sagen können wird, mit all den technischen Problemen, die da dran hängen. Aber ich fürchte, das wird die teuerste Einnahme, die es jemals hier in Deutschland gegeben hat. Der zweite Punkt: Je mehr man in die Fläche geht, umso mehr müssen wir damit rechnen, dass auch Ausweichverkehr sozusagen weiter in die Fläche verdrängt wird. Dazu kann im Prinzip auch keiner seriöse Aussagen treffen. Das werden wir sehen, was sich dabei ergibt. Letzte Bemerkung, um es relativ

kurz zu machen. Für mich ist die Frage: Was ist die Story, die dahinter liegt? Wir reden jetzt vielleicht über 1.000 Kilometer Bundesfernstraßen. Und je mehr wir in die Fläche gehen, umso mehr kommen wir dann an die Kommunalstraßen heran. Wir haben ja gerade schon gehört, dass die Kommunen jetzt auch anfangen, darüber nachzudenken, ob das nicht auch ein Finanzierungsmodell für sie sein könnte. Das bitte ich zu bedenken, wenn Sie über diesen Gesetzentwurf beraten. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Das war wirklich kurz und knapp. Jetzt machen wir weiter mit Herrn Stecker, BGL.

Georg Strecker (BGL): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Der BGL weist natürlich zunächst darauf hin, dass jede zusätzliche Belastung im Transportgewerbe unter Umständen Arbeitsplätze kosten kann und das ohnehin gebeutelte Gewerbe noch stärker belastet. Nichtsdestotrotz haben wir uns öffentlich mit Kritik an der Ausweitung der Maut auf die mehrstreifigen Bundesstraßen zurückgehalten, weil wir zum Einen die Zwänge angesichts der Sparsbemühungen der Bundesregierung sahen, zum Anderen aber auch den Finanzierungskreislauf Straße begrüßt haben und das für uns ein Schritt in die richtige Richtung ist und es in diesem Zusammenhang auch jedem Transportunternehmer plausibler ist, Maut für diese Strecken zu bezahlen. Nichtsdestotrotz haben wir von Anfang an eingefordert, dass eine Bestimmtheit der Strecken gewährleistet sein muss. Das heißt, dass jeder Unternehmer wissen muss, für welche Strecke zahle ich wieviel Maut. Das war im Ursprungsentwurf überhaupt für uns nicht erkennbar. Das ist jetzt durch die Zusatzanträge verbessert worden, aber auch noch nicht abschließend klar. Das ist das Mindeste, was derjenige, der zahlt, verlangen kann, dass er weiß, wofür er wann wie viel zahlt. Der nächste Punkt ist der für uns erheblichste, nämlich dass für uns überhaupt nicht erkennbar ist, wie hoch die Kosten der Erhebung sind. Das haben auch meine Vorredner schon angeführt. Wir gehen soweit, dass wir sagen, dass eigentlich der Entwurf insoweit noch nicht beschlussfähig ist, weil eben nicht erkennbar ist, was am Schluss an Ertrag tatsächlich übrig bleibt. Wir bezweifeln auch die skizzierten Einnahmen. Die Systemkosten sind nicht angeführt. Und ich meine, das Ganze ist nur vertretbar – und so ist es uns auch in allen Gesprächen mit der Bundesregierung zugesichert worden – wenn ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den Erhebungskosten und den Mauterträgen gewährleistet ist. So viel dazu. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke, Herr Stecker! Jetzt kommt Michael Ziesak vom VCD.

Michael Ziesak (VCD): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Zunächst herzlichen Dank für die Einladung. Der Verkehrsclub Deutschland begrüßt die Absicht der Bundesregierung, die Mautpflicht für Nutzfahrzeuge auch auf Bundesstraßen ausdehnen zu wollen. Angesichts allein des sehr hohen Finanzbedarfes für den notwendigen Erhalt aller Straßen wäre es unverständlich, die Maut für Nutzfahrzeuge auch weiterhin ausschließlich auf Bundesautobahnen zu erheben. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung wie auch der Änderungsantrag der CDU/CSU- und der FDP-Bundestagsfraktion reduziert das selbst formulierte Ziel der nötigen Mehreinnahmen auf ein Minimum. Denn nur ein kleiner Prozentsatz der Bundesstraßen soll bemautet werden, nach dem CDU/CSU- und FDP-Antrag etwa zwei Prozent. Der Nettoertrag der Mautausdehnung wird deutlich geringer ausfallen, als die in der Finanzplanung vorgesehenen 100 Millionen Euro pro Jahr, nach dem Haushalt. Der Änderungsantrag reduziert diese Einnahmen auch noch weiter, um mindestens ein weiteres Drittel. Der Infrastrukturinstandhaltungsaufwand, auch für die Bundesstraßen, steigt, nicht nur wegen der vergangenen Winters, massiv an. Die Unterfinanzierung des Verkehrshaushaltes bleibt somit auch weiterhin erhalten. Die meisten Mautausweichstrecken bleiben auch weiterhin ohne Mauterhebung. Die Mautflucht wird dadurch nicht im Geringsten reduziert. Somit können wir in kürzester Form sagen: Die Situation bleibt angesichts der voraussichtlichen Entwicklung der finanziellen Anforderungen aus Erhalt und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur somit weiterhin unbefriedigend. Mit dem Gesetzentwurf wird zugleich die Chance vertan, den Zielen der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung Rechnung zu tragen. Das Instrument Lkw-Maut, wie wir es auch damals gefordert haben, kann bei richtiger Ausgestaltung eine Vielzahl an verkehrspolitischen Problemen lösen, an verkehrspolitischen Zielen erfüllen. Das sind einmal die Mehreinnahmen zur Finanzierung der Instandhaltung für alle Verkehrsträger. Das ist die Zurückdrängung des Schwerverkehrs, dort wo es nicht notwendig ist, auf die Autobahnen. Das ist das Verhindern von Mautflucht. Das ist das Verbessern von Verkehrssicherheit. Das ist die Lenkungswirkung bezüglich der Anschaffung emissionsärmerer Fahrzeuge. Und das ist auch die Verlagerung des Güterverkehrs, oder eine teilweise Verlagerung des Güterverkehrs, von der Straße auf die Schiene. Und somit auch Schaffung von Kapazitäten. Und letztendlich auch die Reduzierung von verkehrsbedingten Umweltbelastungen wie Lärm, Schadstoffen, Stickoxyden, Feinstaub, Erschütterung etc.

Wenn diese Ziele, diese Ansätze verfolgt werden sollen, müssten folgende Aspekte im Rahmen einer Neuregelung mautrechtlicher Vorschriften für Bundesstraßen berücksichtigt werden. Erstens: Die Erhebung der Lkw-Maut sollte nach Schweizer Vorbild mittelfristig für alle Straßen ausgedehnt werden. Die jetzt im Entwurf dargestellte Ausdehnung auf nur wenige weitere Straßen wird allenfalls eine minimal positive Lenkungswirkung entfalten und nur eine geringe Verbesserung der Einnahmesituation bringen. Eine Mautflucht wird auch weiterhin unverändert erfolgen. Eine Bemautung nur einzelner zusätzlich benannter Bundesstraßen erscheint wegen ihrer willkürlichen Auswahl unverständlich. Aber selbst eine Ausdehnung auf alle Mautfluchtstraßen würde andere und neue Ausweichverkehre bringen. Die Systematik würde trotzdem kaum verstanden. Die vorgeschlagene Halbierung zusätzlicher Mautstraßen, wie im Änderungsantrag vorgeschlagen, ändert aber nur sehr ungenügend den derzeitigen Status quo. Die im Änderungsantrag vorgesehene Ausnahme von Ortsdurchfahrten ist aus unserer Sicht kurzfristig sinnvoll, so lange nicht alle Straßen bemautet werden. Es sollte aber das Ziel sein, diese Lkw-Maut wirklich auf Dauer auf alle Straßen, mittelfristig aber erst mal auf alle Bundesstraßen auszudehnen, Straßen, für die der Bund Träger der Baulast ist. Beim Verkehrsträger Schiene ist dieses seit der Bahnreform in Form von Trassen- und Stationspreise übrigens der Fall. Die Ungleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsträger ist auch in diesem Fall nicht verständlich. Da die Benutzung der Straßen durch Straßengüterverkehr überall ähnliche Auswirkungen auf die Infrastruktur hat und vergleichbare Kosten verursacht, macht es Sinn, auch alle Bundesstraßen zu bemauten. Da auch die Kommunen und die Länder ihren Straßenunterhalt finanzieren müssen, sollte die Lkw-Maut mittelfristig zusammen mit diesen weiterentwickelt werden. Die Lkw-Maut sollte nach Schweizer Vorbild auch ausgedehnt werden auf Lkw unter 12 Tonnen, am besten auf 3,5 Tonnen. Denn auch kleinere Lkw erzeugen Wegekosten, die bisher nicht abgedeckt sind. Die Mauthöhe muss kurzfristig zumindest den tatsächlichen Wegekosten angepasst werden. Insbesondere für die Bundesstraßen hat das Wegekostengutachten 2007 des BMVBS aufgezeigt, dass die Wegekosten deutlich höher sind. Und die müssten bei 32 Cent angesetzt werden, anstatt bei 16,3 Cent. Bundesstraßen sind anders zu bemessen als Autobahnen. Der Infrastrukturinstandhaltungsaufwand ist auch hier höher. Was wir brauchen ist aber auch auf Dauer eine stärkere Internalisierung externer Kosten des Verkehrs, auch auf den Güterverkehr. In der Schweiz gibt es dieses, da ist man inzwischen in mehreren Schritten auch bei einem

Preis von 45 Cent pro Kilometer angekommen. Die Schweiz steht, denke ich, außer Verdacht ideologisch zu handeln.

Vorsitzender: Achten Sie bitte auf die Zeit!

Michael Ziesak (VCD): Ja! Integrierte Verkehrspolitik statt geschlossener Finanzierungskreisläufe. Wir reden in vielen Diskussionen immer über integrierte Ansätze, über verkehrsträgerübergreifende Ansätze, aber um Zuwächse im Güterverkehr noch ermöglichen zu können. Aber aus Gründen des Klimaschutzes muss dauerhaft mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden. Das neue Instrument geschlossener Finanzierungskreisläufe ist hingegen kontraproduktiv für den verkehrsträgerübergreifenden integrativen Ansatz. Der VCD fordert, dass die Einnahmen aus der Lkw-Maut wie bisher auch weiterhin anteilig für Schienen- und Wasserstraßen verwendet werden. Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Ziesak für den VCD. Damit sind wir mit den Expertenstatements durch. Wir beginnen mit den Kolleginnen und Kollegen, die die Fragen stellen und vielleicht auch ein kurzes Einleitungsstatement machen. Aber wirklich kurz. Nicht 5 Minuten, sondern kürzer. Mir liegen folgende Wortmeldungen vor: Kollege Holmeier für die CDU/CSU, Kollege Beckmeyer für die SPD, Herr Behrens für DIE LINKE., Herr Döring für die FDP und Herr Hofreiter für die Grünen. Ich erinnere nochmal an die Regel: Zwei Fragen an einen Experten oder eine Frage an zwei Experten. Alles klar? Herr Holmeier!

Abg. Karl Holmeier: Sehr verehrter Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren! Die Ausweitung der Maut auf vierspurige Bundesstraßen wird, was man in den Stellungnahmen so hört, grundsätzlich begrüßt. In den Stellungnahmen werden zum Teil auch höhere Belastungen für die Wirtschaft gesehen und angesprochen, andererseits aber auch gefordert, dass die Maut auf alle Straßen in Deutschland auszuweiten ist. Bezüglich der Forderung der Kommunalen Spitzenverbände, diese Maut auf Kommunen, Landkreise usw. aufzuteilen, kann man sagen, dass die Landkreise, Städte und Gemeinden Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz für die Straßenbauten erhalten und dass die Bundesländer jeweils den Kommunen Straßenunterhaltszuschüsse gewähren. Der ursprüngliche Gesetzentwurf der Bundesregierung sah eine Ausweitung der Maut auf etwa 2.000 Kilometer Straßenlänge vor. Dies hätte zu bestimmten Belastungen bei der Erhebung der Maut geführt. Der Änderungsantrag der CDU/CSU und FDP stärkt insgesamt gesehen

die Transportwirtschaft. Das mautpflichtige Streckennetz wird um die Hälfte reduziert, auf etwa 1.000 Kilometer. Damit werden Transportunternehmen von unnötigen Werkstattaufenthalten entlastet, da keine neuen Fahrzeuggeräte eingebaut werden müssen. Ich glaube, das ist – vor allem für die Spediteure – eine ganz große Entlastung. Und vor allem: dies zeigt die Unternehmerfreundlichkeit der Bundesregierung. Vor allem wird auch auf die Belange und Forderungen der Bundesländer eingegangen.

Die Bemaunung: Es werden nur unmittelbar an Autobahnen angrenzende Bundesstraßen bemaunet. Die Mindestlänge wird auf vier Kilometer festgesetzt. Es findet keine Bemaunung der Ortsdurchfahrten statt. Und durchgehende bauliche Richtungstrennung bzw. durch Mittelstreifen müssen vorhanden sein. Das waren Forderungen der Bundesländer und die werden von unserem Antrag mit befürwortet. Bei den Finanzmitteln ist zwar eine Reduzierung gegeben, weil wir die Kilometer reduzieren, auf etwa 100 Millionen Euro jährliche Einnahmen. Es ist ganz klar vorgesehen, dass diese Einnahmen – wie in der Koalition beschlossen – für den Straßenbau verwendet werden und nicht anders. Es war noch ein Vorschlag der Länder, dass man eventuell die Streckenabschnitte, wo die Maut für vierspurige Bundesstraßen berechnet werden soll, dass die durch Verkehrszeichen gekennzeichnet werden sollen. Das wäre vor allem für ausländische Fahrer, glaube ich, von hoher Bedeutung. Also grundsätzlich ist das ein Antrag der unternehmerfreundlich ist und der insgesamt die Mauteinnahmen erhöht. Ich hätte aber zwei Fragen an den Herrn Knobloch und an den Herrn Mietzsch. Sie fordern, dass die Lkw-Maut auf allen Straßen in Deutschland eingeführt werden soll. Frage an beide: Wie stellen Sie sich das vor?

Vorsitzender: Ja, Herr Mietzsch, Sie dürfen gleich antworten!

Oliver Mietzsch (Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände): Vielen Dank! Wie wir uns das vorstellen? Also vielleicht erlauben Sie mir, Herr Abgeordneter, nur den Hinweis darauf, dass das GVFG ab 2014 schon nicht mehr in seiner verkehrsspezifischen Zweckbindung gesichert ist und ab 2019 gänzlich zur Disposition steht. Sie wissen ja, es ist ohnehin schon in das Entflechtungsgesetz überführt worden. Also das ist nicht unbedingt die sichere Bank, auf die wir die Verkehrsfinanzierung der Zukunft gründen können. Wie wir uns das vorstellen? Da habe ich als Beispiel ja die Schweiz genannt. Ich glaube wir sollten – und das war ja auch schon bei der Diskussion damals um die Schwerverkehrsabgabe im Jahre 2005 –

die Frage, wie wir unser Straßennetz lenken und wie wir es finanzieren, nicht von technischen Erfassungsmöglichkeiten abhängig machen. Wenn wir das tun, werden wir immer wieder an Grenzen stoßen, die sich dann..... wenn ich Ihren Antrag lese, Sie glauben ja auch, dass sich in kürzester Zeit die technische Erfassung dann auch erweitert hat, so dass man dann auch eventuell weitergehen kann, in dem bemauteuten Netz. Also insofern glaube ich, dass diese technischen Fragen kein Hindernis darstellen können für die Frage: Was will ich eigentlich? Und wir wollen mit der Maut ja nicht nur eine Finanzierungsquelle hier generieren, sondern wir wollen auch Verkehr lenken. Wenn Sie sich das neue Weißbuch der Kommission anschauen, steht das immer im Vordergrund. Lenkung und Finanzierung. Das gehört zusammen. Insofern glauben wir, dass das machbar ist, das Beispiel Schweiz zeigt es. An technischen Erfassungssystemen und deren Kapazitäten und vielleicht Nichtkapazitäten würde ich jetzt nicht gerne die ganze Diskussion festmachen wollen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Herr Knobloch!

Matthias Knobloch (ACE): Ich denke auch, wir müssen es vom Ziel her diskutieren. Das Ziel ist: Wir brauchen auch für die Kommunalstraßen mehr Geld. Wir haben ja jetzt eine Variante der Mauterfassung per GPS mit den Kontrollbrücken. Man kann natürlich sagen, dass wir – etwa im Containerverkehr – jetzt schon ein relativ lückenloses GPS Tracking haben. Es ist inzwischen technisch fast möglich – abgesehen von Störquellen – ein lückenloses GPS Tracking von Fahrzeugen bezüglich des Straßennetzes zu hinterlegen. Dann könnte man schauen, auf welchen Straßen sie fahren. Es werden natürlich Probleme des Datenschutzes kommen. Es ist auch die Frage: wie fehleranfällig ist die Technik; man muss noch ein paar „Kinderkrankheiten“ auskurieren. Aber ich sehe nicht grundsätzlich technische Probleme. Eine jetzige Verfolgung von Fahrzeugfahrten auf dem Straßennetz und eine Rückrechnung, auf welchen Baulastträgerschnitten sie fahren – Herr Mietzsch hat es angesprochen –, ist meiner Ansicht nach schon jetzt technisch möglich und könnte umgesetzt werden. Und man muss sagen: das Mautsystem muss weiter entwickelt werden. Aber wir kriegen deshalb das Problem natürlich nicht vom Tisch; wir müssen es auch für die Kommunalstraßen hinbekommen. Deswegen sage ich: die Ausweitung wird nötig sein. Technische Hindernisse scheinen mir dem grundsätzlich nicht entgegen zu stehen.

Abg. Uwe Beckmeyer: Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren! Wer heute Morgen Frühstücksfernsehen gesehen hat

und den Bundesverkehrsminister dabei erlebt hat, durfte feststellen: Es gibt eigentlich keine Probleme in der deutschen Verkehrsinfrastrukturfinanzierung. Weil – entweder gibt es eine Deckung durch den Haushalt, oder aber durch ÖPP... Ich frage mich, warum machen Sie eigentlich diesen Maut-Murks? Es bringt kein Geld, Sie wissen nicht, wie groß die Systemkosten sind, Sie haben noch nicht einmal das technische Verfahren im Griff, geschweige denn 100 Mio. Euro im Haushalt. Die Wirklichkeit ist: Wir sind mit mindestens 2 Milliarden Euro in der Infrastruktur in Deutschland unterfinanziert. Und Sie vergeigen zurzeit gerade ein Instrument in einer derart dummen Weise, dass man eigentlich nur noch den Kopf schütteln kann. Und das mit den Kopfschmerzen von Herrn Dr. Ortmeier eben, das sollten Sie sich in Ihr Stammbuch schreiben!

Meine Frage geht dahin: Hier sind heute Morgen einige Vorschläge gemacht worden. Ich will die Frage nicht an die Vertreter vom DSLV und vom BGL stellen, weil Sie zurzeit diejenigen sind, die das alles umsetzen müssen, und eigentlich insoweit die Falschen sind, weil Sie Spediteure sind und zurzeit unsere Ansprechpartner bei der Mauthöhe – aber Sie sind nicht die Verursacher, die Nutznießer von Verkehr. Meine Frage geht an Herrn Dr. Ortmeier und an Herrn Knobloch. Hier sind Vorschläge gemacht worden, die Maut insgesamt auszuweiten, erst mal auf sämtliche Bundesstraßen. Meine Frage: Können Sie sich so etwas grundsätzlich vorstellen?

Dr. August Ortmeier (DIHK): Ich kann mir viel vorstellen. Wir reden über einen Finanzierungs-kreislauf Straße. Und so lange wir nur über die Instrumente reden, habe ich ein großes Unbehagen. Weil ich fürchte, am Ende verselbständigen sich die Instrumente und wir haben das eigentliche Ziel aus den Augen verloren. Ich würde ganz anders herangehen und fragen: Wie viel Geld brauchen wir denn noch? Und da stehen ja immer die 7 Milliarden im Raum, zumindest für die Bundesfernstraßen, darauf hat sich, glaube ich, mal die Verkehrsministerkonferenz so halbwegs verständigt. Für mich als Ökonom ist die Frage: Wie kriege ich denn die 7 Milliarden zusammen? Also, wir nehmen jetzt schon die LKW- Maut ein. Das ist ein relativ einfaches System, gemessen an dem, worüber wir im Moment reden. Woher kriegen wir den Rest? Ich warte ja immer noch auf den Vorschlag der Bundesregierung zum Finanzierungskreislauf Straße. Es ist ja angedacht, über eine wie auch immer begrenzte Kreditfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft nachzudenken. Also, um welchen Betrag geht es – das ist für mich der Ausgangspunkt. Und die anschließende Frage ist für mich: Welche Ein-

nahmemöglichkeiten gibt es zu den geringsten Kosten? Und nur darüber möchte ich diskutieren!

Matthias Knobloch (ACE): Sie hatten es ja auch meinen Äußerungen schon entnommen, wir bekommen dann natürlich das nächste Problem. Wir haben sehr gut ausgebaute Landesstraßen, dann haben wir da möglicherweise Verdrängung – deswegen kann das letztendlich da nur der Einstieg sein. Das Thema der Belastung ist ein sehr spannendes: Wir haben eine Unterfinanzierung, Herr Beckmeyer hat es ja auch dargestellt, die kann ich nicht wegdiskutieren. Ich kann jetzt aber aus unserer Sicht nicht sagen: Ja, die Belastung der Wirtschaft! Ich möchte die Wirtschaft auch nicht belasten. Aber die Kosten für die Straßenbeschädigung sind ja nun mal zweifelsfrei vorhanden. Das heißt: irgendwo müssen diese Kosten am Ende landen. Entweder landen sie bei der Wirtschaft – dann ist die Frage: Können sie weitergegeben werden? Oder aber können sie nicht weitergegeben werden?

Das ist ein separates Diskussionsthema, aber wenn wir sagen, wir müssen die Wirtschaft schonen, dann haben am Ende die Steuerzahler trotzdem die kaputten Straßen, d. h. die Kosten liegen bei der öffentlichen Hand. Und dann ist natürlich die Frage, wie der Staatshaushalt das wieder ausgleichen kann. Deswegen ist für mich die Ausweitung einfach notwendig, weil wir das Problem sonst nicht in den Griff bekommen.

Irgendwo müssen diese Kosten landen, entweder wir weisen sie direkt aus, indem wir sie in die Maut reinpacken oder wir haben sie irgendwo anders. Aber die Kosten sind da und mit dieser Frage müssen wir uns beschäftigen. Deswegen sagen wir aus unserer Sicht: lieber direkt in die Maut hineinpacken, auf alle Straßen, wo sie gebraucht werden, als mit offenen Augen auf Verschleiß zu fahren. Dann haben wir anschließend einen noch weiter ansteigenden Sanierungstau und müssen nachschauen, wie wir das Geld aus dem Bundeshaushalt bekommen. Das kann aus unserer Sicht nicht die Lösung sein.

Abg. Patrick Döring: Ich will zunächst mit einigen Bemerkungen beginnen. Die Debatte, glaube ich, darf man nicht isoliert führen. Und wenn man sich überlegt, dass jeden Tag in Deutschland mehrere Millionenbeträge, z. B. in der Bundesagentur für Arbeit, für falsche Dinge ausgegeben werden und dass niemand in diesem Politikbereich über Systemkosten spricht, dann finde ich, sollten wir uns die Diskussion gesamtstaatlich anschauen. Der Verkehr von Menschen, die Mobilität brauchen, um ihre Einkommen zu erzielen, führt zu ungefähr 40 Milli-

arden Steuereinnahmen über die Mineralölsteuer und die Kfz-Steuer, d. h. wir haben kein grundsätzliches Einnahmeproblem, sondern ein Verteilungsproblem innerhalb der staatlichen Einnahmen. Wir haben eine Zweckbindung in dem Mineralölsteuergesetz für Verkehrsinfrastruktur, die regelmäßig außer Kraft gesetzt wird. Das ist die gesetzgeberische Wirklichkeit. Und deshalb sollte man sich schon sehr genau überlegen, ob man isoliert über Nutzerfinanzierung spricht oder sagt: Über die Mineralölsteuer und die Kfz-Steuer werden schon so viele Staatseinnahmen erzeugt, dass im Prinzip diejenigen, die die Infrastruktur in Deutschland benutzen, schon reichlich belastet sind.

Ich stelle außerdem fest, dass die im Autobahnmautgesetz gegebene Option, Bundesstraßen zu bemaunten, derzeit von so gut wie von keinem Landkreis und keiner Stadt in Anspruch genommen wird. Ganz offensichtlich gibt es eine so große lustvolle Neigung, diese Möglichkeit auszunutzen, in den Kommunen nicht, sondern man verlässt sich darauf, dass der Bund eine allgemeine Regelung macht, während man die Gestaltungsmöglichkeiten, die das Gesetz schon heute eröffnet, weder als Landkreis noch als Stadt wahrnimmt – übrigens auch im Umfeld der berühmten Mautausweichdiskussion, die Möglichkeit ist ja im Gesetz gegeben. Sie wird von den kommunalen Spitzenverbänden und Vertretern in der Regel nicht angewendet, weil natürlich isolierte Lösungen größere Probleme machen. Und deshalb ist es klug, dass wir an dieser Stelle jetzt zunächst einmal die unmittelbar an Bundesautobahnen angebundene vierstreifigen Bundesstraßen in das System einbinden.

Und es ist ja schon bemerkenswert, dass der eine Teil der Sachverständigen sagt, das Gewerbe ist ohnehin schon relativ hoch belastet und die Frage der Systemkosten ist unzureichend beantwortet. Und der andere Teil sagt, wir müssten eigentlich die Belastungen auf alle Straßen ausweiten. Dann kann der Ansatz, den wir haben, so schlecht nicht sein. Letzter Kommentar: ich finde es schon wirklich bemerkenswert, dass ausgerechnet der Kollege Beckmeyer, dessen Fraktion ja dieses System erfunden hat, dieses System mit diesen hohen Systemkosten, das die Mautlüge und die Nichtzweckbindung der Maut über Jahre perpetuiert hat, jetzt den Eindruck erweckt, als würde sich mit unserer zusätzlichen, korrigierenden Maßnahme das System in die falsche Richtung entwickeln. Seinerzeit bei der Einführung der LKW-Maut sind die Grundentscheidungen vielleicht nicht ganz richtig gefallen, aber das kann man, glaube ich, den aktuell Handelnden nicht vorwerfen, denn die Konzessionsvergabe ist ja

da. Wir können ja an der aktuellen technischen Erhebung nichts ändern, sondern hier gibt es Verträge, die einzuhalten sind. Am Ende der Vergabezeit wird man dann vielleicht darüber sprechen, ob man beim Thema Systemkosten andere Schwerpunkte machen kann. Aber das ist die vertragliche Grundlage, und diese vertragliche Grundlage stammt aus einer anderen Regierungszeit und deshalb ist es auch, glaube ich, unzureichend, hier diese Reden zu führen.

Ich habe zunächst eine Frage an Herrn Mietzsch: Woran liegt es aus seiner Sicht, dass derzeit die Möglichkeit der Landkreise und Städte, zusätzliche Bundesstraßen in das Bemautungssystem einzubeziehen, so unzureichend genutzt wird. Und Sie haben ja sicher auch einen Überblick über die aktuelle Gemengelage in der Diskussion in den Mitgliedsstädten und den Mitgliedsländern der kommunalen Spitzenverbände. Und eine weitere Frage an Herrn Stecker: Es ist zunächst von Herrn Ziesak darauf hingewiesen worden, dass wir ja ein Wegekostengutachten haben für Bundesstraßen im Allgemeinen. Gibt es seitens des BGL Erfahrungen, inwieweit diese Zahlen übertragbar sind auf vierstreifige Bundesstraßen oder ist es nicht so, dass man doch schon davon ausgehen kann, dass wahrscheinlich die Wegekosten für vierstreifige Bundesstraßen näher an dem ermittelten Wert für Bundesautobahnen liegen als an dem ermittelten Wert für Bundesstraßen im Wegekostengutachten?

Vorsitzender: Vielen Dank, das war zwar nicht gemäß der Regel, aber wir lassen das jetzt einmal durchgehen. Es waren zwei Fragen an zwei Sachverständige. Also, wir beginnen mit Herrn Mietzsch.

Oliver Mietzsch (Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände): Ja, vielen Dank, vielleicht erlauben Sie mir einleitend nur den Hinweis auf Folgendes: Das Kieler Weltwirtschaftsinstitut hat im Jahre 2001 einmal den Versuch unternommen, ich spreche bewusst von Versuch, alle verkehrsspezifischen Einnahmen und Ausgaben zu saldieren und auf die Gebietskörperschaften zu verteilen. Das mag mit vielen Risiken behaftet sein, aber das Ergebnis war frappierend: Der Bund – grosso modo – macht einen richtig dicken Überschuss, die Länder machen noch einen leichten Überschuss und diejenigen, die im Umfang von etwa 7 Milliarden Euro jedes Jahr drauf legen, sind die kommunalen Gebietskörperschaften. Leider ist diese Studie aus dem Jahre 2001 nie wieder aktualisiert worden. Es ist spannend zu lesen.

Zu der Frage, warum die Kommunen nicht größere oder mehr Abschnitte von Bundesfern-

straßen in die Mautpflicht einbeziehen: Ganz einfach – weil sie es gar nicht können! Die Kommunen können natürlich in Einzelfällen bei den obersten Straßenverkehrsbehörden der Länder beantragen, dass die sich dann sozusagen beim Bund dafür einsetzen, dass dieser Abschnitt in die Mautpflicht einbezogen wird. Und dann wird das auch getan. Aber es gibt durchaus.... ich meine, aus Bayern wäre mir da auch ein Fall bekannt, wo die Kommune dies beim Land beantragt hat, aber das Land das nicht getan hat, weil es aus seiner Warte heraus die Notwendigkeit nicht gesehen hat. Sie haben, Herr Abg. Döring, ja auch schon zu Recht darauf hingewiesen, dass isolierte Lösungen so richtig nicht weiterhelfen. Es macht ja auch keinen Sinn, wenn jeder vor seiner eigenen Haustür sagt: bitte hier eine Mautpflicht! Dann geht der Verkehr zum Nächsten. Und so groß ist die Solidarität in der kommunalen Familie schon, dass wir das auch nicht propagieren. Also insofern haben wir gar nicht die Möglichkeit dazu, oder sind immer an die Länder gebunden, die das in der Regel dann anders sehen. Und es ist einfach nicht die Lösung, dass jeder vor seiner Haustür die Mautpflicht einführt.

Georg Stecker (BGL): Zunächst vorausgeschickt: Wir sind ja als BGL von Anfang an der einzige Verband aus dem Bereich Transportwirtschaft gewesen, der das Instrument der Maut begrüßt hat als gerechteste Anlastung der Wegekosten. Und daher auch sich von Anfang an nicht gegen diese Einführung – weder auf Autobahnen, noch auf anderen Straßen gewandt hat. Dass wir dann mit dem Ergebnis nicht so glücklich waren, liegt an anderen Dingen. Dass nämlich das Geld nämlich wer weiß wo hinfließt, nur nicht in die Straßeninfrastruktur und dass wir jetzt weniger Geld für die Infrastruktur zur Verfügung haben als vor der Einführung der ersten Mautstufe. Damit haben wir ein Problem. Zu den Wegekosten: Ich kann nur sagen, ich sitze hier natürlich nicht als autorisierter Wegekostengutachter, nur ich weiß ja, dass es Ideen gibt, Wegekosten auf Bundesstraßen höher anzusetzen als auf Bundesautobahnen, Dafür gibt es auch wissenschaftlich belegbare Gründe. Ich weise nur darauf hin, dass das natürlich den regionalen Wirtschaftsverkehr, der die Bundesstraßen ja in einem höheren Maße benutzt, extrem bedrohen würde und den Nerv dieser Unternehmen treffen würde. Und die meisten Verkehre in unserem Bereich spielen sich ja in einem Umkreis von wenigen Kilometern ab. Insofern wäre das etwas, was wir weiß Gott nicht begrüßen würden.

Vorsitzender: Dankeschön! Kollege Behrens für DIE LINKE.

Abg. Herbert Behrens: Also wir haben jetzt gehört, dass wegen der unkalkulierbaren Systemkosten wohl ein großes Problem besteht. Offenbar hat man sich dann doch bei der Einführung der Maut für das teuerste oder zumindest für das unflexibelste entschieden, was es da auf dem Markt gab. Insofern ist es umso erstaunlicher, dass selbst die Schadensersatzforderungen, die gegenüber dem Anbieter bestehen, nicht konsequenter eingetrieben werden, um zumindest dort die Schäden zu minimieren. Aber das soll nur eine kurze Vorbemerkung sein.

Es geht unserer Ansicht nach nicht darum, dass mit der Ausweitung von bemautechten Straßen nicht nur eine zusätzliche Einnahme generiert wird – es geht, und das wurde in einigen Beiträgen deutlich, auch um lenkende Wirkung bzw. um das Verhindern von Mautausweichverkehr, das Verhindern von Mautprellern. Meine Fragen gehen an Herrn Dr. Ortmeier und Herrn Ziesak. Wir gehen als LINKE davon aus, dass wir stärker lenkend in die Verkehrsinfrastruktur eingreifen müssen – nicht nur Verkehr, der nicht vermeidbar ist, dorthin bringen, wo er nach unserer Meinung nach besser aufgehoben ist, sondern auch dazu beizutragen, dass Verkehr sich angemessen an den Kosten beteiligt. Das bedeutet auch ein Stück Steuerung. Wie stark schätzen Sie die verkehrslenkenden Maßnahmen ein, wenn wir sagen, die Maut muss ausgeweitet werden, nicht nur auf sämtliche Bundesstraßen, sondern zusätzlich auch auf das andere Straßennetz? Und bezüglich der Frage der Tonnenbegrenzung von Lkw: Muss nicht auch darüber nachgedacht werden, ob auch andere, nämlich Lkw ab 3,5 Tonnen mit einbezogen werden sollen? Also wie schätzen Sie die verkehrslenkenden Maßnahmen ein, insbesondere vor dem Hintergrund – Sie, Herr Dr. Ortmeier, hatten das erwähnt –, dass bestimmter Verkehr, wenn er dann mit zusätzlichen Kosten belegt würde, dann nicht mehr stattfinden kann. Da stellt sich die Frage, dass eben diese Verkehre auch vermieden werden können, wenn ich Sie richtig verstanden habe?

Vorsitzender: Herr Ziesak, bitte!

Michael Ziesak (VCD): Eine Verkehrslenkung kann jederzeit mit einer Maut erzielt werden, allerdings nicht ausschließlich. Und es hängt sehr stark davon ab, wie ich sie ausgestalte. Also, ich kann beispielsweise einen Anreiz schaffen zum Kauf emissionsärmerer Fahrzeuge, wenn ich da eine stärkere Spreizung mache zwischen Euro 3 und Euro 5, und dass insbesondere die Fahrzeuge aus dem benachbarten und fernen Ausland – vielleicht auch aus Südosteuropa – dann wesentlich mehr belangt würden, als neue, moderne Fahrzeuge, die in

Deutschland angeschafft werden. Auch darüber bekomme ich durchaus Lenkungswirkung hin. Ich bekomme Lenkung aber auch hin in Richtung verkehrsträgerübergreifender Ansätze. Wenn ich sehe, dass der größte Teil der deutschen Straßen bisher nicht bemauteht ist, aber gleichwohl jede Eisenbahnstrecke, jede Nebenbahn für ihre Infrastruktur bemauteht wird und dass dies erhebliche Kosten sind, dann habe ich da eine Wettbewerbsverzerrung. Diese Wettbewerbsverzerrung kann ich durch eine Lkw-Maut zum Teil etwas auflösen. Ansonsten müsste ja die Frage gestellt werden: Warum lassen wir das zu, dass die Trassenpreise jedes Jahr bei der Deutschen Bahn AG um 2,5 bis 3,0 % steigen. Da müsste man ja eigentlich etwas dagegen setzen.

Dr. August Ortmeier (DIHK): Zur Lenkung habe ich eigentlich gar nichts gesagt. Als Ökonom, wie gesagt, habe ich da Unbehagen, wenn der Staat anfängt über Preise zu lenken. Da will ich zunächst einmal wissen: Was will er denn jetzt konkret lenken? Will er räumlich lenken, oder will er von vornherein den Güterkraftverkehr von der Straße auf die Schiene lenken? Das ist ja dann die Ausgangsfrage. Und soweit ich weiß hat dazu mal der BGL ein Gutachten in Auftrag gegeben. Wenn Sie sich nun die Wirklichkeit draußen angucken: Stückgüter, Kaufmannsgüter, kleine Güter auf die Schiene zu verlagern, das ist extrem schwierig. Also, der erhoffte Effekt über die Anhebung der Maut mehr auf die Schiene zu erzwingen, das werden Sie nicht schaffen! Am Ende wird es nur die freie Wirtschaft bezahlen müssen. Ich glaube auch, man muss realistischerweise sehen, was auf der einen Seite machbar ist und was auf der anderen Seite letztlich nur dazu führt, dass wir fiskalisch mehr Einnahmen erzielen, ohne dass ich tatsächlich die erwartete Lenkungswirkung von der Straße auf die Schiene erreichen kann.

Vorsitzender: Dankeschön! Kollege Hofreiter für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:

Abg. Dr. Anton Hofreiter: Vielen Dank! Eine Vorbemerkung, die eigentlich in eine Frage an die Bundesregierung gekleidet ist. Denn es ist ja angemerkt worden, die Systemkosten – und ob die 100 Millionen Einnahmen wirklich erzielt werden – und auch die Stellenentwicklung beim Bundesamt für Güterkraftverkehr (BAG). Das ist das, was mich von Seiten der Bundesregierung interessiert. Die Fachleute haben nämlich gesagt, sie können es schwer einschätzen. Ich kann es auch schwer einschätzen. Weshalb glaubt die Bundesregierung, dass die 100 Millionen Euro eigentlich wirklich kommen? Die Systemkosten – wie hoch werden die denn eingeschätzt und wie schaut es mit der Stellen-

entwicklung beim BAG aus? Und bei den Fachleuten hätte ich eine Frage an Herrn Mietzsch: Gibt es Abschätzungen, welche Kosten auf kommunaler Ebene im Straßenbereich eigentlich die nächsten Jahre auf Sie zukommen? Wie hoch ist der Unterhaltsrückstand in dem Bereich? Und welchen Anteil macht der schwere Güterkraftverkehr an den Unterhaltungsschäden ungefähr aus. Wir kennen ja die Zahlen, je nach dem, welchen Wissenschaftler man fragt: 60.000 mal bis 120.000, oder bis 150.000 – manche sagen sogar 160.000 mal so groß sind die Schäden von einem 40 Tonnen Lkw im Vergleich zu einem durchschnittlichen Personenwagen. Die zweite Frage wäre – da kann antworten, wer sich berufen fühlt – wie man sich die Weiterentwicklung des Mautsystems vorstellen kann, ob Toll Collect überhaupt geeignet ist, oder ob es eigentlich sinnvoller wäre auf andere Systeme umzusteigen, so wie in der Schweiz oder in Österreich.

Vorsitzender: Das waren zwar auch zwei Fragen an zwei verschiedene Sachverständige. Aber wenn, dann bitte wenigstens den zweiten Sachverständigen auch adressieren, sonst antworten sechs. Das wäre dann doch ein bisschen zu viel.

Abg. Dr. Hofreiter: Dann nehme ich den VCD.

Oliver Mietzsch (Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände): Also mit Zahlen ist das ja immer so eine Sache. Eben ist ja schon einmal die Zahl von 7 Milliarden gefallen, die will ich jetzt hier jetzt gar nicht groß kommentieren. Das Deutsche Institut für Urbanistik hat schon im Jahre 2006 einmal versucht, eine Abschätzung des kommunalen Investitionsbedarfs insgesamt vorzunehmen. Daraus ist klar geworden, dass der Bereich Verkehr insgesamt einer der größten Investitionsbrocken ist und beim Verkehr selbst dann wiederum auch die Straße. Man sollte sich eher anschauen, wo denn der Bedarf besteht. Der Bedarf besteht ja nicht so sehr bei Neubaumaßnahmen oder bei Ausbaumaßnahmen, sondern der Bedarf besteht darin, das Bestehende zu erhalten. Und da haben wir, davon können Sie ausgehen, eine gravierende Unterfinanzierung – ganz einfach deshalb, weil die Finanzierungsinstrumente, die eben von Herrn Abgeordneten Holmeier schon einmal angesprochen worden sind, nämlich das GVFG, genau dafür ja gar keine Finanzierungsmöglichkeit vorsehen. Wir sind ja sehr bei der öffentlichen Verkehrsfinanzierung auf Neu- und Ausbau beschränkt. Und selbst wenn wir jetzt – da kann ich ein konkretes Beispiel aus einer Stadt in NRW bringen, die sich wie viele Städte in NRW in der Haushaltssicherung befindet – selbst wenn jetzt eine Kommune ver-

sucht, das bestehende Straßennetz, das kommunale zu erhalten, stehen Sie plötzlich vor der Problematik: Sie fangen an, eine Straße aufzureißen, und jetzt stellen Sie fest, Sie müssen viel mehr machen, als Sie am Anfang kalkuliert haben. Es reicht also gar nicht, dass Sie – ich sag mal – das Loch flicken, sondern Sie müssen richtig an die Tragschicht ran. Und dann kommt plötzlich das Land und das sagt: Das ist aber keine Erhaltungsmaßnahme mehr, das ist eine investive Maßnahme! Und eine Kommune in der Haushaltssicherung darf nicht investieren. Ein Kommune, die eben von mir erwähnte, die sehr fortschrittlich ist, die das neue kommunale Finanzierungsmodell anwendet, die also Abschreibungen bilden will, um genau für die Zukunft das zu verhindern, dass wir investieren ohne Vorsorge zu treffen für die Erhaltung derselben Investition – diese Kommune wird daran gehindert, weil dann Landesbehörden sagen: Soweit darf es Erhaltung sein, aber ab hier ist es schon Investition. Daran sehen Sie schon, dass es sehr schwer ist, mit Zahlen zu operieren, sondern wir müssen da ins Detail gehen. Und deshalb die große Bitte: Wenn wir über die zukünftige Verkehrsfinanzierung in den Kommunen nachdenken, müssen wir den Erhalt an erster Stelle zu setzen. Es geht nicht so sehr um Neu- und Ausbau, sondern es geht um Erhalt der bestehenden Infrastruktur – da wäre schon viel gewonnen. Und zweitens: Mit solchen unsinnigen Abstufungen – was ist noch Erhalt, was ist plötzlich Investition? – das denen zu überlassen, die vor Ort die Maßnahme auch durchführen, weil das sind fließende Grenzen. Wenn das käme, da wär uns schon sehr geholfen. Und die Zahlen – da kann ich mich gerne auf das noch einmal beziehen, was u.a. der ACE in einer Studie auch festgestellt hat: Ich denke das ist die absolute Untergrenze.

Vorsitzender: Dankeschön, Herr Ziesak bitte!

Michael Ziesak (VCD): Die Systemkosten zu reduzieren, wäre insgesamt wünschenswert. Ich habe leider nicht die Möglichkeit, das Vertragswerk zwischen der Bundesregierung und Toll Collect komplett auseinander zu nehmen, denn da gäbe es bestimmt einige Ansätze, wo man reduzieren könnte. Aber auch das könnte ich als Sachverständiger nicht beurteilen. Toll Collect hat ja damals gesagt: wir bieten ein Bausatzsystem an, das wir jederzeit auch beliebig ausdehnen können. Jetzt werden da technische Schwierigkeiten geltend gemacht. Das ist für mich etwas unverständlich, denn auch die damalige Bundesregierung hat sich ja Mühe gegeben, da ein System zu installieren, was nicht nur punktuell funktioniert. Wir hätten uns auch andere Techniken vorstellen können, die beispielsweise in der Schweiz eingesetzt werden.

Das war aber damals nicht die Absicht, man wollte ein neues innovatives Ansatzsystem haben für die Bundesrepublik. Jetzt einen Systemwechsel vorzunehmen, würde wahrscheinlich ebenfalls immense Kosten bedeuten, und das sehe ich nicht, dass das getragen werden kann. Wenn wir es nicht schaffen, an die Systemkosten, insbesondere wenn es um die Bundesstraßen geht, ranzukommen und eine deutliche Reduktion zu erreichen, verweise ich noch einmal auf das Wegekostengutachten der Bundesregierung, wo deutliche Ansätze für eine mögliche Bemaßung der Bundesstraßen enthalten sind. Wenn ich höhere Einnahmen habe, fallen die Systemkosten auch nicht mehr so auf.

Vorsitzender: Dankeschön! Damit sind wir mit der ersten Runde durch. Wir sind auch noch gut in der Zeit. Wir schaffen auf jeden Fall eine zweite Runde. Ich will aber daran erinnern, dass wir pünktlich um 11.00 Uhr mit unserem Gast, EU-Vizepräsident Siim Kallas, beginnen werden und ich werde darauf abzielen, dass wir kurz vor 11.00 Uhr fertig sind, damit man noch kurz rausgehen kann und sich auf die nächste Sitzung einstellen kann. Mir liegen inzwischen zwei Wortmeldungen vor: Für die CDU-Fraktion Herr Jarzombek und für die SPD Herr Beckmeyer. Die anderen Fraktionen sollten sich dann noch einmal nachmelden. Wir beginnen mit Herrn Jarzombek für die CDU-Fraktion!

Abg. Thomas Jarzombek: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren, erst einmal höre ich aus dieser Anhörung, dass das, was wir getan haben, nämlich jetzt noch einmal den Gesetzentwurf zu verändern, offensichtlich von allen als funktionsfähig bezeichnet wird und wir damit schon den richtigen Weg zeigen. Herr Ziesak hat zuletzt noch einmal das Thema der Leistungsfähigkeit des bestehenden Toll-Collect-Systems angesprochen, was damals nicht die Entscheidung meiner Fraktion gewesen ist. Aber es sei angemerkt, dass es technisch schon in der Lage ist, auch weitergehende Bundesstraßen abzudecken, dass aber die Speicherkapazität in den Geräten begrenzt ist, was damals wahrscheinlich einen sinnvollen wirtschaftlichen Ansatz hatte und wohl auch getauscht werden kann und möglicherweise so auch mal passieren wird. Man ist also nicht begrenzt, was das betrifft. Herrn Dr. Ortmeier würde ich gerne fragen, genauso wie Herrn Stecker, wie Sie denn das Thema „geschlossener Finanzierungskreislauf Straße“ beurteilen und ob das für Sie auch eine Voraussetzung ist, weshalb man überhaupt das Thema „Maut“ anfasst und ob Sie beide uns auch noch einmal etwas dazu sagen können, wie das damals bei der Einführung gewesen ist, als man mit der Lkw-Maut begonnen hat. Der damalige Bundesverkehrsminister aus der rot-grünen

Koalition hat ja wohl sehr deutlich erklärt, wenn ich das richtig erinnere, dass die zusätzlichen Mauteinnahmen komplett in die Verkehrsinfrastrukturinvestitionen fließen. Was ist daraus geworden ist und wie beurteilen Sie vor diesem Hintergrund das Thema „Finanzierungskreislauf Straße“? Vielen Dank!

Vorsitzender: Dankeschön! Wir beginnen mit Herrn Dr. Ortmeier!

Dr. August Ortmeier (DIHK): Um beim letzten anzufangen, Herr Jarzombek, das war ja enttäuschend. Es war angekündigt, dass die Mauteinnahmen in der Tat zusätzlich in den Verkehrsetat fließen. Tatsächlich passierte etwas anderes: Wie bei den kommunizierenden Röhren wurden die Steuermittel in dem Umfang reduziert. Deswegen sind wir immer skeptisch, wenn über eine Ausdehnung der Maut diskutiert wird. Wie könnte der geschlossene Finanzierungskreislauf aussehen? Da möchte ich zunächst einmal an das anknüpfen, was Herr Döring gesagt hat: Wir erlauben uns gelegentlich den zarten Hinweis darauf, dass der Autofahrer über die Mineralöl- oder Energiesteuer ja schon genügend dazu beiträgt. Wenn Sie sich daran erinnern: Es gab ja mal den Vorschlag der Pällmann-Kommission. Der sah am Ende so aus, dass der Lkw wegen der höheren Wegekosten etwas stärker zur Kasse gebeten wird und der Rest – sozusagen das Äquivalent des Pkws – aus dem Mineralölsteueraufkommen entnommen wird. Das wären jetzt ungefähr 2 Milliarden Euro, die man sozusagen aus dem Mineralölsteueraufkommen für den Pkw entnehmen würde. Am Ende ist ja die Gretchenfrage die: Was wollen Sie eigentlich? Wollen Sie klar sagen, Mineralölsteuer hat nichts mehr mit Verkehrsinfrastrukturfinanzierung zu tun? Dann müssen Sie es auch dem Autofahrer sagen. Und dann muss man überlegen – ich bleibe immer noch dabei, ich möchte nicht erst über das Instrument reden, sondern über den Betrag, der zu decken ist: Wie kommen die 2 Milliarden Euro zusammen? Möglicherweise gibt es für die 2 Milliarden Euro andere Erhebungsmethoden. Nehmen Sie eine Vignette, die sehr viel kostengünstiger ist, als ein kompliziertes System in die Fläche zu tragen.

Vorsitzender: Danke! Herr Stecker, bitte!

Georg Stecker (BGL): Der Finanzierungskreislauf Straße wird von uns ausdrücklich begrüßt, auch der Einstieg in diesen Kreislauf. Das hat auch dazu geführt, wie ich eben schon geschildert habe, dass wir die Ausweitung der Maut auf die mehrstreifigen Bundesstraßen nicht kritisiert haben. Für die Akzeptanz des Instruments Maut, egal welchen Verkehrsträger es betrifft, ist es

ganz wichtig, dass das Geld da bleibt, wo es ausgegeben wird, wo bezahlt wird. Das ist der Grundfehler bei der Einführung der Maut gewesen. Das Instrument ist von uns begrüßt worden, auch von unseren Unternehmen, gerade weil es Inländer und Ausländer gleichermaßen belastet. Aber die Tatsache, dass die Maut in irgendwelchen Töpfen verschwindet, die noch nicht einmal andere Verkehrsträger betreffen – es geht ja nicht nur jetzt um die Straße, sondern generell ist ja das Problem, dass die Maut in ganz anderen Haushalten verschwindet, nur nicht im Verkehrshaushalt –, macht die beschädigte Akzeptanz dieses Instruments aus. Das wird sich auch noch bitter rächen, wenn man an andere Verkehrsträger denken wird, denn das Vertrauen in dieses Instrument ist dadurch leider zerstört. Aber das liegt schon länger zurück, das ist gleich mit dem Beginn der Maut so gewesen.

Vorsitzender: Dankeschön! Dann können wir mit Herrn Beckmeyer weitermachen!

Abg. Uwe Beckmeyer: Ich habe noch eine Vorbemerkung und eine Frage an die Bundesregierung. Das, was hier eben von Herrn Jarzombek beklagt worden ist, mag aus seiner Sicht richtig sein, die Konsequenz nur, die ich daraus ziehen würde, ist: Ich vermisse jede Initiative Ihrerseits, seitens der Koalition, das zu verändern. Denn dort hat sich ja nichts geändert. Sie schieben jetzt zwei Verkehrsträger in den allgemeinen Haushalt. Der unterliegt dann anschließend der Schuldenbremse und der Verkehrsbereich Straße ist dann davon ausgenommen. In der Summe wird es nicht mehr. Die Frage an die Bundesregierung: Wie ist die rechtliche Dimension der Ausschreibung oder der Vergabe? Wie beurteilen Sie denn die aktuelle Lage? Ist das geklärt? Können Sie das direkt an Toll Collect vergeben oder müssen Sie das ausschreiben? Man hört, es gäbe ein Gutachten dazu. Meine Frage ist, ob wir das eventuell, falls es ein solches geben sollte, haben könnten. Und das Weitere ist: Wie stehen Sie denn zu dem Vorschlag als Bundesregierung, sämtliche Bundesstraßen zu bemaunten?

Vorsitzender: Jetzt würde ich an der Stelle gerne der Bundesregierung das Wort geben. Es gab ja auch vorhin die Fragen vom Kollegen Dr. Hofreiter nach den Systemkosten und den Einnahmen und wenn man die Fragen vom Kollegen Beckmeyer noch dazu nimmt, dann könnte die Bundesregierung diese vielleicht im Paket beantworten. Herr Staatssekretär Dr. Scheuer bitte!

PSs Dr. Andreas Scheuer: Es ist ja noch ein Restant zur Beantwortung der Fragen des Kollegen Dr. Hofreiter da. Wir betrachten die Systemkosten als Teil der Vertragsverhandlungen,

aber an den jetzigen Systemkosten des Mautbetreibers von 12,5 Prozent, also vom bestehenden System, kann man das ungefähr ablesen. Im Übrigen ist das besser, als teilweise in ausländischen anderen Mautsystemen. Demgegenüber sind die Systemkosten in Deutschland niedriger. Daran abzulesen ist auch, dass wir von diesen Zahlen ausgehen, aber wie gesagt, das sind Inhalte der Vertragsverhandlungen mit Toll Collect. Wir gehen davon aus, dass die 100 Millionen Euro als Einnahme kommen und wir haben bei der BAG, da ja verschiedene Aufstockungen erfolgt sind, neben den Anforderungen des Ersparnisses, dem ja alles unterliegt, die Anforderung, dass durch die jetzige Organisation das Arbeitsvolumen abgearbeitet werden kann. Aber Ihr habt ja eine Kleine Anfrage an das Haus gestellt, wo ja diese Frage auch noch einmal vorkommt. Ich habe die Antwort heute früh unterschrieben, sie wird in den nächsten Stunden dem Bundestag zugehen. Dort wird noch einmal aufgeschlüsselt, welche Arbeitsvorgänge und Arbeitsabläufe bei der BAG zu erwarten sind. Das ist ja dann auch in dieser Kleinen Anfrage beantwortet worden.

Ich möchte vielleicht noch eine Bemerkung zum Herrn Mietzsch machen, weil Sie vorhin gesagt und kritisiert haben, dass die innerörtlichen Strecken nicht bemaunten werden: Also ich kann Ihnen den Stapel Briefe von Bürgermeistern zeigen. Ich weiß nicht, wie Sie mit Ihren Kommunalpolitikern diskutieren, aber wir haben genug Briefe aufzubieten, wo wir explizit gebeten werden, dass wir innerörtliche Strecken ausnehmen. Also, ich finde die Äußerung auch bemerkenswert, aber das nur am Rande. Zur Vergabe, Herr Kollege Beckmeyer: Die vergaberechtlichen Fragen sind von Seiten der Bundesregierung geklärt – zunächst durch eine interne, rechtliche Prüfung und dann noch zur Sicherheit von einem externen Berater. Unsere Sichtweise wurde dann auch noch einmal bestätigt. Von daher sehen wir keine Probleme im Vergabeverfahren, also dass das in dieser Vergabe laufen kann und das Zweite ist, wir haben jetzt den Gesetzentwurf zur Ausweitung der Maut vorliegen und darüberhinaus machen wir uns erst einmal noch keine Gedanken darüber, wie die Ausweitung im bestehenden Netz noch weiter vorgenommen werden kann. Wir haben jetzt die Ausweitung auf die vierspurigen Bundesstraßen und das ist momentan Fakt.... [Zwischenfrage ohne Mikro] ... Ja gut, aber wir haben ja auch Rücksicht darauf genommen – das ist ja auch mittelstandsfreundlich –, indem die Speicherkapazität älterer Geräte in den Verhandlungen berücksichtigt worden ist. Deswegen haben wir auch reduzieren müssen. Wir haben Ihnen ja in den Antworten aufgeschlüsselt, warum wir das gemacht haben. Ich glaube,

das ist ein gangbarer Weg jetzt mit dem, was vorliegt und vor allem mit den Änderungswünschen von den Koalitionsfraktionen. Ich glaube, wir haben das jetzt wirklich intensiv diskutiert und jetzt sind wir auch mit den Bundesländern zu einem Weg gekommen, der an dieser Stelle gangbar ist. Auch hinsichtlich der Aufteilung der Strecken und vieles mehr. Ich denke, dass das zwar natürlich von den Verbandsvertretern kritisch diskutiert wird, aber trotzdem denke ich, dass es mit diesem Verfahren möglich sein müsste, das praktikabel umzusetzen und zusätzliche Einnahmen auch für den Bund zu generieren.

Vorsitzender: Vielen Dank! An die Experten waren keine Fragen gestellt. Dann kommen wir jetzt zur Frau Leidig für DIE LINKE.!

Abg. Sabine Leidig: Ich würde gerne eine Frage an Herrn Mietzsch stellen. Und zwar würde mich interessieren, wie Sie sich diesen Widerspruch erklären, der jetzt auch gerade noch einmal deutlich geworden ist. Also den Widerspruch zwischen dem, was die Regierungskoalition auf Bundesebene vorschlägt, was die Mautentwicklung betrifft und dem, was Städtetag und Landkreistag als wünschenswert beschreiben. Zumal ja nach meiner Kenntnis ein großer Teil der Städte und Landkreise auch durchaus von den Koalitionsparteien beeinflusst wird. Es interessiert mich einfach, wie dieser Widerspruch zustande kommt und es wurde ja auch eben gerade noch thematisiert. Die zweite Frage stelle ich dann auch an Sie, weil das ja die Regel ist. Wie schätzen Sie tatsächlich die Mautausweitung auf kleinere Lkw, also insbesondere die 3,5-Tonner oder eben auch darunter, ein? Das ist auch noch einmal eine interessante Frage, denn nach meiner Information haben von den 2,4 Millionen Lkw, die es in der Bundesrepublik gibt, nur 600.000 über 3,5 Tonnen. Das heißt, es muss noch ganz viele Sprinter und Ähnliches geben. Mich interessiert, wie Sie – Sie haben ja ein Interesse an der regionalen Wirtschaft, also daran, dass diese floriert –, wie Sie die Wirkung auf die regionale Wirtschaft einschätzen, die hier ja auch sehr negativ befürchtet wurde. Dort gibt es ja offensichtlich auch einen Interessensunterschied oder einen Wahrnehmungsunterschied.

Vorsitzender: Herr Mietzsch, Sie haben die Möglichkeit für die kommunalen Spitzenverbände und für die Wirtschaft zu antworten, wenn ich die Frage richtig verstanden habe.

Oliver Mietzsch (Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände): Ich würde jetzt gern erst mal für den Deutschen Städtetag antworten, weil hier Fragen von innerverband-

licher Entscheidungsfindung angesprochen wurden. Dort kann ich nun wirklich nur für den Verband sprechen, für den ich auch arbeite. Vielleicht erlauben Sie mir vorab, Herr Vorsitzender, dass ich da auch kurz auf den Herrn Parlamentarischen Staatssekretär eingehe: Also ich will nicht verhehlen, dass es durchaus, aber schon im Jahre 2005 bei der Einführung der Lkw-Maut auf Autobahnen, auch in unserer Mitgliedschaft Anfragen gab, ob man dann das Problem der Verlagerungsverkehre nicht dadurch vermeiden könnte, dass man zum Beispiel Autobahnen um Ballungsräume herum gänzlich ausnimmt. Das haben wir intensiv diskutiert und da, zumindest im Deutschen Städtetag, alle Entscheidungen in unserem Präsidium mit Dreiviertelmehrheit getroffen werden, können Sie auch davon ausgehen, dass das einen breiten, parteipolitischen Konsens beinhaltet. Wir sind zu dem Ergebnis gekommen, dass das kein gangbarer Weg ist. Denn wenn man das Ziel der Maut, nämlich die Anlastung der Wegekosten, um quasi Finanzierungsmöglichkeiten und gleichzeitig Verkehrslenkung zu generieren, ernst nimmt und würde diesem Wunsch folgen, dass man zum Beispiel Autobahnringe um Ballungsräume aus der Maut herausnimmt, dann wäre schon die bestehende Lkw-Maut ein absoluter Torso und dann hätten wir, glaube ich, die ganze Veranstaltung vergessen können. Insofern haben wir dann gesagt, die kommunalpolitische Solidarität an der Stelle heißt für uns auch, auch wenn einige Städte davon stärker als andere betroffen sind: Wir fordern im umgekehrten Schritt die Ausweitung der Maut auf alle, weil dann dem Verursacherprinzip Rechnung getragen wird. Insofern ist dieser Widerspruch jedenfalls innerhalb des Deutschen Städtetages keiner. Ich kann jetzt an der Stelle explizit nicht für die beiden anderen Verbände sprechen. Die müssten Sie dann bitteschön selbst fragen.

Was das Thema kleine Lkw angeht: Ich habe ja schon gesagt, in der Schweiz geht man runter bis auf 3,5 Tonnen. Natürlich ist dadurch vor allem die regionale Wirtschaft betroffen und jetzt kommt der Aspekt, den ich eben schon angedeutet habe: auch der Verlagerungs- und der Lenkungseffekt. Wir wollen ja nicht nur Geld kassieren, sondern wir wollen vor allem dafür sorgen, dass die Innenstädte – da kann ich jetzt auch nur für den Städtetag sprechen, aber ich glaube, das gilt für die Kollegen der anderen Verbände genauso –, dass die Zentren von schädlichen Auswirkungen gerade des Güterkraftverkehrs verschont bleiben und da kann man nicht bei 12 Tonnen Halt machen. Wir hatten nämlich bei der 12-Tonnen-Grenze auch gesehen: Dann gibt es plötzlich nur noch 11,99 Tonnen. Und da kann man vielleicht auch nicht bei 7,5 Tonnen Halt machen, sondern da muss

man unter Umständen auf 3,5 Tonnen runtergehen. Nicht mit dem Ziel, den regionalen Wirtschaftsverkehr auszusperrern, sondern mit dem Ziel – und da kommt die Mautspreizung, die ja mal angedacht war, und die stärkere Belastung dann auch nach Emissionsklassen hinzu –, hier eine Lenkungswirkung zu erzeugen. Nämlich um dafür zu sorgen, dass Fahrzeuge, die höheren Schadstoffausstoß haben, durch solche mit geringerem Ausstoß ersetzt werden. Für die halten wir ja dann auch Privilegien vor. Die dürfen dann zum Beispiel in unsere innerstädtischen Umweltzonen reinfahren. Also insofern wird ein Schuh daraus, dass man den Lenkungseffekt an der Stelle ernst nimmt, denn wenn diese gerade nur im regionalen Bereich verkehren, dann ist ja der Finanzierungsaspekt sowieso nicht so groß. Da das ja eine entfernungsabhängige Maut sein soll, wäre ja dort der Finanzierungsaspekt ohnehin nicht so groß. Da steht für uns der Lenkungsaspekt im Vordergrund und erlauben Sie mir zum Abschluss auch noch den Hinweis an die Adresse des Herrn Dr. Ortmeier: Eine Vignette wäre da genau der falsche Weg. Eine Vignette ist eine Flatrate für das Vielfahren. Es muss entfernungsabhängig sein, denn dann haben Sie die Lenkungswirkung. Wenn Sie Geld akquirieren wollen und dies das einzige Ziel ist, dann mag eine Vignette administrativ einfacher zu handhaben sein, aber das wäre nicht der Weg, den wir gehen wollen. Es soll entfernungsabhängig sein. So übrigens sieht es ja auch die Wegekostenrichtlinie der EU vor. Vielen Dank!

Vorsitzender: Dankeschön! Herr Dr. Hofreiter!

Abg. Dr. Anton Hofreiter: Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Vielleicht eine Vorbemerkung: Wir sollten sowohl dem Gewerbe gegenüber als auch sonst ehrlich sein. Wir wissen, welche Finanzierungsschwierigkeiten die öffentliche Hand hat. Wir wissen, dass wir uns eine Schuldenbremse gegeben haben. Wir wissen, wie viele Milliarden Euro Schulden allein beim Bund lasten. Deswegen ist es offensichtlich und es wird auch zukünftig so sein, dass wir stärker die Mauteinnahmen oder überhaupt die nutzerbedingten Einnahmen erhöhen und dass wir die Steuerausgaben für den Bereich absenken werden. Das werden alle zukünftigen Bundesregierungen in gewissem Umfang machen und zwar werden sie es aus finanzpolitischen Gründen machen müssen. Diese finanzpolitischen Gründe sind einfach offensichtlich vorhanden. Das hat, wie gesagt, etwas mit den bereits existierenden hohen Schulden zu tun, die auf uns lasten, es hat etwas mit der hohen Zinslast zu tun und es hat etwas mit der Schuldenbremse zu tun, die man eingeführt hat, um die völlig ausufernde Staatsverschuldung in den

Griff zu bekommen. Deswegen kann ich Ihnen jetzt schon im negativen Sinne versprechen, dass das auch zukünftig so weitergehen wird. Das war bei allen Bundesregierungen so – egal, wer regiert, und das wird auch zukünftig so sein. Dann, was man einfach auch bedenken muss, ist: Egal, wem wir jetzt die Kosten aufs Auge drücken, die Kosten für den Unterhalt der Straßen müssen bezahlt werden. Das ist einfach eindeutig so und ob wir das jetzt den Nutzern aufs Auge drücken oder dem allgemeinen Steuerzahler, das sind Kosten, die die Gesellschaft aufzubringen hat und da stellt sich nur die Frage: Wo nehmen wir das Geld her, um diese Kosten zu bezahlen? Und die weitere Frage stellt sich vielleicht noch: Wie können wir möglichst effizient das Geld ausgeben? Nämlich, man kann natürlich auch Straßenunterhalt teuer und weniger teuer machen. Man kann ihn zum Beispiel zu spät machen, weil die Kommunen in einem so schlechten Zustand sind, dass dann der Unterhalt weitaus teurer werden wird, weil man nämlich die Straße de facto neu bauen muss. Also das sind die Fragen, die sich dort stellen und mich würde vom BGL interessieren: Ich meine, man kennt ja zum Teil auch mittelständische Spediteure. Wenn man jetzt allgemein die Bundesstraßen mit sagen wir mal 30 Cent pro Kilometer bemaute würde und jemand fährt 20 Kilometer am Tag mit seinem einzigen Lkw. Dann sind das 6 Euro. Spielt das dann wirklich eine relevante Rolle in der Kostenstruktur der Spediteure? Was ich mir vorstellen kann und was Sie mir gesagt haben, was durchaus problematisch ist, sind relativ hohe Kosten, beispielsweise beim Einbau der OBU, aber da gibt es ja auch andere Systeme... Spielt denn das wirklich eine relevante Rolle? Nämlich die Einzelunternehmer sagen immer: Eigentlich spielt das in der Gesamtkostenstruktur keine relevante Rolle.

Vorsitzender: Herr Stecker!

Georg Stecker (BGL): Dazu kann ich nur sagen, Sie können sich gar nicht vorstellen, wie niedrig die Margen im Transportbereich sind.

Abg. Dr. Anton Hofreiter: Ach, das weiß ich! Die sind extrem niedrig, aber...

Georg Stecker (BGL): Dennoch ist es natürlich so, dass die Maut – und insofern unterscheidet sich die Maut positiv von steuerlichen Belastungen – von allen Teilnehmern im gleichen Maße zu tragen ist. Es gibt keinen, ob der gebietsfremd ist oder ob er aus Deutschland kommt, der um die Maut herumkommt. Insofern ist die Maut im höheren Maße umlagefähig. Das stimmt. Wir haben auch unseren Unternehmern dringend geraten, die Maut auch auf den Auf-

traggeber zu übertragen, der allerdings, wie Herr Dr. Ortmeier Ihnen bestätigen kann, auch nicht die allerhöchsten Margen hat und für den das auch unter Umständen ein Problem sein kann. Aber Sie sehen natürlich, bei Bundesstraßen kommen noch einmal zusätzliche Probleme im regionalen Wirtschaftsverkehr hinzu. Da ist die Frage unter Umständen noch sensibler zu betrachten, denn da handelt es sich nicht nur um Fernverkehre, sondern da ist der eine oder andere Unternehmer, der vielleicht gerade an dieser Straße seinen Betrieb hat, sein Transportunternehmen hat und dem man dann auf Auftraggeberseite nahelegt: Dann verlagere doch deinen Betrieb an eine Stelle, wo du halt keine Maut für die Bundesstraßen zahlen musst! Es ist wirklich so und ich kann Sie nur davor warnen, dort zu sehr an der Schraube zu drehen, weil Sie Effekte erzielen, die Sie unter Umständen gar nicht wünschen.

Vorsitzender: Dankeschön! Jetzt sind wir mit der zweiten Runde durch. Mir liegen im Moment keine weiteren Fragen vor. Wenn sich keine Hände mehr recken, dann würde ich der Expertin und den Experten einfach noch einmal die Gelegenheit geben, dass Sie am Ende dieser Befragung von sich aus sagen, was Ihnen wichtig ist und was vielleicht nicht zur Sprache gekommen ist. Man ist ja vielleicht auch nicht das gefragt worden, was man gerne geantwortet hätte. Jetzt haben Sie die Möglichkeit. Gut, es hat sich auch niemand mehr gemeldet, dann machen wir das so. Dann dürfen wir mit Frau Henze anfangen!

Daniela Henze (DSLVL): Was mir ein bisschen zu kurz gekommen ist: Wenn von Kostenwahrheit gesprochen wird und wenn es um das Thema Verlagerung geht, dann muss man auch immer auf der anderen Seite sehen: Wie sehen die Kapazitäten aus und wie sehen die Systemeigenschaften des anderen Verkehrsträgers aus? Wir als Spediteure sind verkehrsträgerneutral aufgestellt. Dem Spediteur ist es egal, ob die Ware über die Straße, über die Schiene oder über das Binnenschiff geht. Aber wenn die Kapazitäten, die Strukturen nicht stimmen, dann kann die Maut noch so hoch geschraubt werden, die Ware wird weiter ihren Weg suchen, so wie sie am schnellsten ankommt und das wird im Zweifelsfall weiterhin über die Straße sein. Und es gibt Untersuchungen, denen zufolge der Verlagerungseffekt maximal zwischen 3 und 4 Prozent liegen wird. Im Weiteren muss man einfach sehen, dass es auf der Schiene auch Staus gibt, also von daher die Verlagerung einfach nicht zustande kommen kann.

Vorsitzender: Danke, Frau Henze! Herr Knobloch!

Matthias Knobloch (ACE): Drei Aspekte: Was wir im jetzigen Zeitpunkt vermeiden müssen, ist, das System Straße noch mehr zu stärken. Wir haben erklärtermaßen schon das Ziel, zumindest die Zuwächse wegzubekommen. Und dass man dann sagt: Das System Straße – es ist notwendig, wir bekommen nicht alles auf die Schiene, das ist klar. Aber man muss dort schon sehr sensibel sein – nicht unreflektiert stärken! Dann, was Herr Dr. Hofreiter auch angesprochen hat: Ganz deutlich, die Kosten sind da. Da müssen wir gucken, wie wir die Kosten letztendlich sinnvoll verteilen, ob über Nutzerfinanzierung oder Steuerfinanzierung. Und dann eine Frage, die man immer stellen muss: Wir haben damals mit dem satellitengestützten System gesagt: Das ist das fortschrittlichste System und ich denke grundsätzlich, ein satellitengestütztes System ist auch wesentlich besser als ein Vignettensystem. Aber dieses satellitengestützte System sollte doch um Himmels willen so modern sein, dass wir auch das ganze System ausweiten können. Sonst haben wir damals etwas falsch gemacht. Ich glaube, die Entscheidung ein satellitengestütztes System zu nehmen, war grundsätzlich richtig. Wir haben seit der Einführung der Maut bis jetzt einen Technologiesprung in der EDV gehabt, in der IT-Technik, der gigantisch ist, inwieweit dieses System dann skalierbar ist. Aber wenn ich sage, wir haben technische Gründe, sodass wir das System nicht ausweiten können, dann haben wir damals wirklich was falsch gemacht. Aber das glaube ich, ehrlich gesagt, nicht. Ich denke, das System kann mehr, als wir eigentlich denken.

Vorsitzender: Dankeschön! Herr Mietzsch!

Oliver Mietzsch (Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände): Auch von meiner Seite drei Aspekte: Die Diskussion um Finanzierungskreisläufe, in dem Fall Finanzierungskreislauf Straße, greift, glaube ich, zu kurz. Das ist nicht nur auf die Mineralölsteuer bezogen. Ich glaube, wir alle, auch aus dem Sozialbereich, kennen Situationen, wo man sogar in Sozialversicherungssysteme Geld einzahlt, mit denen andere Dinge finanziert werden, als man gemeinhin dahinter vermutet. Insofern ist das also nichts, was man nur im Verkehrsbereich vorfindet. Wenn man einen Finanzierungskreislauf einführt, dann bitteschön für den Verkehr. Das Verkehrssystem besteht aus kommunizierende Röhren und wenn man vor allem das Verlagerungsziel anschaut – Sie haben nachher hier Kommissar Kallas, ich nehme an, es geht um das Weißbuch Verkehr –, wenn Sie sich die ambitionierten Verlagerungsziele der Europäischen Kommission anschauen, dann können wir die nur erreichen, wenn wir die Finanzierung als Instrument nutzen, um Verlagerung zu erreichen

und das heißt, die Einnahmen aus der Nutzung, zum Beispiel der Straßen, müssen dann auch zur Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf Schiene und Binnenschiff verwendet werden. Wenn man das alles nur zurück auf die Straße führt, dann haben wir die vielleicht irgendwann in einem besseren Zustand, aber dann haben wir null Verlagerungsziel erreicht und damit werden wir unserem Klimaschutzziel nicht gerecht. Also insofern bitte ich einfach, dies in einem größeren Zusammenhang zu sehen und als Verkehrsverkehr. Das ist ein System. Das lebt nicht von einzelnen Trägern, sondern das wird nur als Ganzes verständlich. Setzen Sie sich bitte dafür ein, dass auch die Finanzierung so strukturiert wird! Das heißt dann auch: Alle, die zu diesem System beitragen, die ihre Finanzierungslast als Straßenbaulast beisteuern, müssen dann auch am Aufkommen beteiligt werden. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Mietzsch! Herr Dr. Ortmeier!

Dr. August Ortmeier (DIHK): Vielen Dank für die Schlussbemerkung. Ich will noch einen ganz anderen Aspekt einbringen: Wir haben heute nur über Geld geredet. Ich möchte an das anknüpfen, was Sie, Herr Dr. Hofreiter gesagt haben. Wir müssen auch, bevor wir über Geld reden – letztlich über die Frage „Wie kippen wir mehr Geld ins System?“ – die Systemfrage stellen. Dort gibt es für mich zwei Aspekte: Erstens, bekommen wir das mit der Instandhaltung nicht besser hin? Also Stichwort „LuFV Straße“. Je länger wir warten, umso teurer die Instandhaltung. Das ist der erste Punkt. Der zweite: Wir müssen endlich Prioritäten setzen. Mit der Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung begeben wir uns auf den Weg und ich hoffe, der Bundesverkehrsminister hat den Mut, das auch auf die anderen Verkehrsträger zu übertragen. Wir müssen Prioritäten setzen. Wir müssen von der Länderquote wegkommen. Wir müssen in Netzen und Korridoren denken. Und wir müssen uns anschauen: Wo sind die Verkehrsströme? Und dort müssen wir sehen: Wie viel Geld brauchen wir, um dieses Netz für alle Verkehrsträger leistungsfähig zu machen? Ich rede nicht nur über die Straße. Wenn dann am Ende Geld fehlt und Sie dann mit den Argumenten Schuldenbremse und „Der Staat muss weiter sparen“ kommen, dann müssen Sie vor den Bürger hintreten und sagen: Deine Kosten der Mobilität sind schon sehr hoch – Energiesteuer, Mineralölpreis –, aber wir brauchen noch mehr Geld. Aber dann ist es nachvollziehbar. Kurzum, ich will mich dagegen wehren, einfach nur über die Geldfrage zu reden, ohne über die Systemfrage zu diskutieren. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank auch für den deutlichen Hinweis der Priorisierung. Dankeschön! Herr Stecker, bitte!

Georg Stecker (BGL): Auch zur Verteilung der Mittel möchte ich noch ergänzen, dass wir auch als Vertreter der Straßentransportunternehmen überhaupt nichts gegen Investitionen in Schiene und Schifffahrt haben. Im Gegenteil. Wir haben im Aktionsplan angeregt, dass man eine Potentialanalyse vornimmt und dass in dieser Potentialanalyse festgestellt werden soll, was verlagerbar ist und dass das, was sinnvoll verlagerbar ist, auch auf die Schiene und auf das Schiff verlagert wird. Und die Bundesregierung, Herr Dr. Scheuer, verantwortlich für den Aktionsplan, hat das ja auch aufgenommen. Es wird von uns ausdrücklich begrüßt, dass man das einmal ganz ideologiefrei aufnimmt und dann sind wir auch dafür, dass diese Investitionen getätigt werden. Zur Maut, will ich nur kurz noch einmal ergänzen, das habe ich schon kurz erwähnt: Lassen Sie nicht die Systemkosten außer Acht, nehmen Sie die nicht für alle Zeiten in der Höhe als gottgegeben hin! Das Zweite ist: Achten Sie auf den Punkt Glaubwürdigkeit bei der Maut! Sie werden noch eines Tages in solch große Schwierigkeiten kommen, dass Sie unter Umständen an andere herantreten müssen und da ist es wichtig, dass Sie dieses Instrument glaubwürdig behandeln.

Vorsitzender: Danke, Herr Stecker! Als Letzter Herr Ziesak!

Michael Ziesak (VCD): Bundesminister Dr. Ramsauer hat heute Morgen im Frühstücksfernsehen gesagt, wir brauchen neue Finanzierungsformen, wir müssen uns über neue Finanzierungswege Gedanken machen. Er hat auch gleichzeitig die Pkw-Maut ausgeschlossen und hauptsächlich von ÖPP geredet, was auch stärkere Nutzerfinanzierung bedeutet, aber er legt einen Gesetzentwurf vor, der eigentlich dieses System schwächt. Und dieses System ist nicht schlecht. Wie das verwaltet, wie das betreut wird, ist schade, aber das System, was da vor Jahren eingeführt worden ist, ist sinnvoll und kann beliebig erweitert werden. Es wird aber heutzutage kaum genutzt und das finde ich einfach sehr schade, weil da auch sehr viel Geld reingegangen ist und auch durch die Systemkosten weiterhin viel Geld reingehen wird. Mein wichtigster Wunsch ist, auch wenn ich weiß, dass da die Messen erst mal gelesen sind: Wir müssen schauen, dass wir das Geld nicht nur für den Ausbau neuer Straßen investieren. Wir haben allein schon mit der Infrastrukturinstandhaltungskrise massive Probleme auch auf der Straße. Wenn wir wollen, dass Verkehr auf die Schiene verlagert wird, brauchen wir tatsächlich

auch Ausbaugelder, auch im höheren Rahmen für die Schiene. Bisher gab es dort den Mix mit den 38 Prozent der Lkw-Mautmittel für die Schiene. Das ist jetzt entfallen. Es fehlt also somit ein Instrument der überjährigen Finanzierung. Das macht den Ansatz der Verkehrsverlagerung nicht so einfach und angesichts auch gerade des Klimawandels, der Herausforderung des Klimawandels, ist es notwendig, dass wir hier einfach noch einmal neu denken müssen. Dankeschön!

Vorsitzender: Dankeschön! Frau Henze, meine Herren Experten, ganz herzlichen Dank! Sie haben gezeigt, dass man in kurzer Zeit kompakt und informativ das Parlament unterrichten kann. Die Fraktionen sind jetzt gefordert, daraus ihre Schlüsse zu ziehen und ebenso die Bundesregierung. Das wird sich dann vielleicht in Anträgen niederschlagen. Noch einmal ganz herzlichen Dank auch an die Kolleginnen und Kollegen. Wir haben gedacht, es wird zeitlich zu eng werden. Jetzt haben wir sogar noch Luft. Sie haben jetzt also ein paar Minuten Zeit. Bleiben Sie bitte hier in der Nähe. Das gilt jetzt nicht für die Expertinnen und Experten, sondern für die Kollegen des Ausschusses. Falls EU-Kommissar Kallas ein paar Minuten früher kommt, würde ich gerne früher anfangen. Bei den Gästen darf ich mich herzlich für die Aufmerksamkeit und für den Besuch bedanken. Diese darf ich jetzt verabschieden. Haben Sie einen schönen Tag!

Ende der Sitzung: 10.38 Uhr



Winfried Hermann, MdB
Vorsitzender

Öffentliche Anhörung

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung mautrechtlicher Vorschriften für Bundesfernstraßen

- BT-Drs.: 17/4979 -

Stellungnahmen

Deutscher Industrie- und Handelskammertag (DIHK) Deutscher Städtetag, Deutscher Landkreistag, DStGB A-Drs. 17(15)196-A	Seite 27
Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände A-Drs. 17(15)196-B	Seite 29
Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V. (DSLTV) A-Drs. 17(15)196-C	Seite 37
Auto Club Europa e.V. (ACE) A-Drs. 17(15)196-D	Seite 40
Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V. (BGL) A-Drs. 17(15)196-E	Seite 43
Verkehrsclub Deutschland (VCD)	Seite 45



Nr. 17(15)196-A

STELLUNGNAHME

BERATUNGSUNTERLAGE

Bitte aufbewahren!

Berlin, 12. November 2010

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.

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-

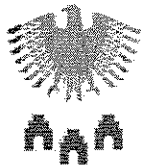
zung des Umfang der bemauteten Bundesstraßen mag zwar an der einen oder anderen Stelle zu weniger Verdrängungsverkehren in das nichtbemautete Straßennetz führen. Gleichzeitig wird damit jedoch das eigentliche Ziel der Einführung der Schwerverkehrsabgabe, nämlich durch eine gerechte Anlastung der Infrastrukturkosten 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@bmvsb.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.

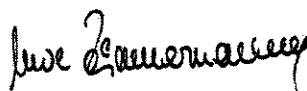
Die Idee eines integrierten Straßenverkehrsnetzes in Deutschland zur Sicherstellung moderner Mobilitätsbedürfnisse ist nur bei einer ausreichenden Finanzierung aller Straßenkategorien möglich. Das Verkehrssystem in Deutschland ist kein zweidimensionales Verkehrsnetz lediglich auf der Bundesebene, sondern 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.



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

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

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.

Breitenbochstraße 1, 60487 Frankfurt am Main - Tel. 0 69 / 79 19-0 • Fax 0 69 / 79 19-227
bgl@bgl-ev.de • www.bgl-ev.de



BGL e.V. • Postfach 93 02 60 • 60457 Frankfurt am Main

Hauptgeschäftsführung

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

Ihre Zeichen/Schreiben vom

Unsere Zeichen

Dr.Sch/al

Tel. 0 69 / 79 19 -

287

Datum

10.11.2010

Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften

Sehr geehrte Frau Trebesch,

zu dem uns mit Schreiben vom 29.10.2010 überlassenen Entwurf eines Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften nehmen wir wie folgt Stellung:

Die mit dem Gesetzentwurf verfolgte Ausweitung der Autobahnmaut für schwere Lkw auf bestimmte vierstreifige Bundesstraßen bringt für das deutsche Transportlogistikgewerbe neue Belastungen. Die rund 50 %ige Anhebung der Autobahnmaut zum 01. Januar 2009, die dem deutschen Transportlogistikgewerbe mitten in der Krise zugemutet wurde, ist für viele Unternehmer noch lange nicht verkraftet. Als Folge der neuen Belastung werden in besonders exponierten Unternehmen Liquiditätsprobleme und Insolvenzen zu befürchten sein.

Eine Akzeptanz der Mautausweitung wird daher im deutschen Transportlogistikgewerbe kaum zu erwarten sein. Wenn die Mautausweitung schon von der Bundesregierung als notwendig erachtet wird, muss zum Mindesten die Verwendung des Lkw-Mautaufkommens für Fernstraßen im Rahmen des geplanten Finanzierungskreislaufs Straße sichergestellt sein. Dies impliziert auch, dass bei der geplanten Erhebung der Maut auf vierstreifigen Bundesstraßen der Aufwand für Betrieb

1 / 2



und Kontrolle in einem angemessenen Verhältnis zum Ertrag steht. Wir verweisen darauf, dass Herr Staatssekretär Bomba auf dem Verbändegespräch am 16. Juni 2010 sehr nachdrücklich diesen Aspekt hervorgehoben hat. Die erwarteten Erträge aus der neuen Bundesstraßenmaut beruhen nur auf sehr vagen Annahmen, die nach unserer Kenntnis noch keine belastbaren Schätzungen enthalten. Auffällig ist, dass im Vorblatt des Gesetzentwurfs zwar die Kontrollkosten beim zuständigen Bundesamt für Güterverkehr quantifiziert werden, nicht dagegen die Betriebskosten des privaten Systembetreibers. Weder die Einnahmen- noch die Ausgabenseite ist daher durch eine konkretisierte Datenbasis gesichert.

Weiterhin muss sichergestellt sein, dass die Maut für die Benutzung der vierstreifigen Bundesstraßen auf dem gleichen Niveau verbleibt wie für die Nutzung von Autobahnen. Dies sollte mindestens in der Begründung des Gesetzes zum Ausdruck gebracht werden. Nach einigen Aussagen aus dem BMVBS besteht offenkundig die Absicht, höhere Mauten für vierstreifige Bundesstraßen zu erheben als für Bundesautobahnen. Dies würde nicht nur die Kalkulation von Kundenaufträgen erschweren, sondern zwangsläufig zu Ausweichverkehren in das Landes- und Kreisstraßennetz führen. Die Folgen dürften dann großräumige Straßensperrungen mit unabsehbaren Auswirkungen auf die Wirtschaft und die Kontrollbehörden sein.

Die Autobahnmaut auf vierstreifigen Bundesstraßen wird in besonderem Umfang Fahrzeuge des regionalen Wirtschaftsverkehrs erfassen. Diese Lastkraftwagen, die etwa im Baustellen- und Entsorgungsverkehr eingesetzt werden, dürften zu einem uns nicht bekannten Anteil nicht mit On-Board-Units ausgestattet sein. Die Unternehmer sind daher auf die manuelle Einbuchung für die Nutzung der vierstreifigen Bundesstraßen angewiesen. Die Auflistung der mautpflichtigen Straßenabschnitte in der Anlage des Gesetzes ist für eine ordnungsgemäße Mauteinbuchung in keiner Weise hinreichend. Auch die Kennzeichnung des Beginns der Mautpflicht durch ein Verkehrszeichen reicht dafür nicht aus. Vielmehr muss die Bundesregierung bei der Beauftragung des Betreibers klarstellen, dass rechtzeitig vor der Auffahrt auf einen mautpflichtigen Bundesstraßenabschnitt ein Mautterminal zur manuellen Einbuchung bereitsteht.

Mit freundlichen Grüßen

BUNDESVERBAND GÜTERKRAFTVERKEHR
LOGISTIK UND ENTSORGUNG (BGL) E.V.



Prof. Dr. Karlheinz Schmidt

VCD Stellungnahme

Mautpflicht für Lkw auf Bun- desstraßen

VCD-Stellungnahme

zum Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung mautrechtlicher Vorschriften für Bundesfernstraßen (17/4979) sowie zum Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP (17(15)192)

Der Verkehrsclub Deutschland begrüßt die Absicht der Bundesregierung, die Mautpflicht für Nutzfahrzeuge auch auf Bundesstraßen auszudehnen. Denn alleine angesichts des sehr hohen Finanzbedarfes für den notwendigen Erhalt aller Straßen wäre es unverständlich, die Maut für Nutzfahrzeuge auch weiterhin ausschließlich auf Bundesautobahnen zu erheben.

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung wie auch der Änderungsantrag der CDU/CSU- und FDP-Bundestagsfraktion reduziert jedoch das selbstformulierte Ziel (Mehreinnahmen) wie die Absicht auf ein Minimum. Wesentliche Kritikpunkte sind:

- Nur ein kleiner Prozentsatz der Bundesstraßen soll bemautet werden (5 Prozent bzw. 2 Prozent).
- Der Nettoertrag der Mautausdehnung wird deutlich geringer ausfallen als die in der Finanzplanung vorgesehenen 100 Millionen Euro pro Jahr. Der Änderungsantrag 17(15)192 reduziert die Einnahmen um mindestens ein weiteres Drittel.
- Der Infrastruktur-Instandhaltungsaufwand (auch für die Bundesstraßen) steigt nicht nur wegen der vergangenen Winter massiv an.
- Die Unterfinanzierung des Verkehrshaushaltes bleibt somit auch weiterhin bestehen.
- Die meisten Mautausweichstrecken bleiben auch weiterhin ohne Mauterhebung. Die Mautflucht wird damit nicht reduziert.

Die Situation bleibt angesichts der voraussichtlichen Entwicklung der finanziellen Anforderungen für Erhalt und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur so weiterhin unbefriedigend.

Mit dem Gesetzentwurf wird sogleich die Chance vertan, den Zielen der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung Rechnung zu tragen.

Das Instrument „LKW-Maut“ kann bei richtiger Ausgestaltung eine Vielzahl an verkehrspolitischen Zielen erfüllen:

- Mehreinnahmen zur Finanzierung der Instandhaltung (für alle Verkehrsträger)
- Zurückverdrängung des Schwerverkehrs von Autobahnen auf alternative Verkehrsträger
- Verhindern von Mautflucht
- Verbesserung der Verkehrssicherheit (auch innerorts)
- Lenkungswirkung bezüglich der Anschaffung emissionsärmerer Fahrzeuge
- (teilweise) Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene (→ Schaffung von Kapazitäten)
- Reduzierung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen wie Lärm, Schadstoffe (NOx, Feinstaub) und Erschütterungen

Wenn diese Ziele verfolgt werden sollen, müssen folgende Aspekte im Rahmen einer Neuregelung mautrechtlicher Vorschriften für (Bundes-) Straßen berücksichtigt werden:

Die Erhebung der Lkw-Maut sollte nach Schweizer Vorbild mittelfristig auf alle Straßen ausgedehnt werden:

Die jetzt im Entwurf dargestellte Ausdehnung auf nur wenige weitere Straßen wird allenfalls eine minimal positive Lenkungswirkung entfalten und nur eine geringe Verbesserung der Einnahmesituation bringen. Eine Mautflucht wird weiterhin unverändert erfolgen. Eine Bemautung nur einzelner zusätzlich benannter Bundesstraßen erscheint wegen ihrer willkürlichen Auswahl unverständlich und würde auch beim Verbraucher weder Verständnis noch Akzeptanz erfahren. Aber selbst eine Ausdehnung auf alle Mautfluchtstraßen würde andere und neue Ausweichverkehre bringen. Die vorgeschlagene „Halbierung“ zusätzlicher Maut-Straßen ändert aber nur ungenügend den derzeitigen Status-Quo.

Die im Änderungsantrag vorgeschlagene Herausnahme von Ortsdurchfahrten ist kurzfristig sinnvoll, solange nicht alle Straßen bemautet werden können.

Die Lkw-Maut sollte ab 2012 zunächst auf alle Bundesstraßen (Straßen, für die der Bund Träger der Baulast ist) ausgedehnt werden. Beim Verkehrsträger Schiene ist dies seit der Bahnreform in Form von Trassen- und Stations-

preisen der Fall. Die Ungleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsträger ist unverständlich.

Die Benutzung der Straßen durch Straßengüterverkehr hat überall ähnliche Auswirkungen auf die Infrastruktur und verursacht vergleichbare Kosten. Daher macht es Sinn, auch alle Bundesstraßen zu bemaufen. Da auch die Kommunen und Länder ihren Straßenunterhalt finanzieren müssen, sollte die Lkw-Maut mittelfristig zusammen mit diesen weiterentwickelt werden.

Die Erhebung der Lkw-Maut sollte nach Schweizer Vorbild auf alle Lkw ab 3,5t ausgedehnt werden:

Auch kleinere Lkw verursachen Wegekosten, die bis heute von der Allgemeinheit gezahlt werden. Das Ausweichen bei Fahrzeuganschaffungen auf LKW bis 11,99t, wie nach der Einführung 2005 geschehen, ist verständlich, aber verkehrspolitisch nicht sinnvoll.

Die Mauthöhe muss kurzfristig zumindest den tatsächlichen Wegekosten angepasst werden:

Gemäß dem Wegekostengutachten 2007 (BMVBS) sind die tatsächlichen Wegekosten für Bundesstraßen deutlich höher als die Mautsätze für Bundesautobahnen. Die Mautsätze müssen dementsprechend für die Bundesstraßen (durchschnittlich 32 ct./km) angepasst werden (Autobahnen 17ct./km statt 16,3 ct./km).

Auch angesichts der Schuldenbremse des Bundes hält es der VCD für erforderlich, zukünftig die externen Kosten des Verkehrs verstärkt den Verursachern anzulasten. In der Schweiz werden hier schon durchschnittlich 45 ct./km verlangt.

Integrierte Verkehrspolitik statt geschlossener Finanzierungskreisläufe

Um Zuwächse im Güterverkehr noch ermöglichen zu können, aber auch aus Gründen des Klimaschutzes, muss dauerhaft mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden. Das neue Instrument „geschlossener Finanzierungskreisläufe“ ist hingegen kontraproduktiv für verkehrsträgerübergreifende integrative Ansätze. Der VCD fordert, dass die Einnahmen aus der Lkw-Maut (wie bisher) auch weiterhin anteilig für Schiene und Wasserstraße verwendet werden.

Michael Ziesak, VCD-Bundesvorsitzender

Für Rückfragen:

Heidi Tischmann, Referentin für Bahn- und Güterverkehr
Fon 030/280 351-36
heidi.tischmann@vcd.org

Herausgeber
VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.
Rudi-Dutschke-Straße 9
10969 Berlin
Fon 030/280351-0
Fax - 10
mail@vcd.org · www.vcd.org

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers
© VCD e.V. 01/2011