



Wortprotokoll der 34. Sitzung

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Berlin, den 16. März 2015, 14:00 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus
Raum E 600

Vorsitz: Martin Burkert, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einzigiger Tagesordnungspunkt **Seite 3**

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

BT-Drucksache 18/3923

Lkw-Maut

Federführend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mitberatend:

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Haushaltsausschuss (mb und § 96 GO)

Gutachtlich:

Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung

Berichterstatter/in:

Abg. Herbert Behrens [DIE LINKE.]

Inhaltsverzeichnis/Stellungnahmen **Seite 23**

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
CDU/CSU	Behrens (Börde), Manfred Bellmann, Veronika Bilger, Steffen Donth, Michael Fischer (Hamburg), Dirk Funk, Alexander Holmeier, Karl Jarzombek, Thomas Kammer, Hans-Werner Lach, Günter Lange, Ulrich Lietz, Matthias Ludwig, Daniela Obner, Florian Schnieder, Patrick Sendker, Reinhold Storjohann, Gero Viesehon, Thomas Wichtel, Peter Wittke, Oliver	Beermann, Maik Berghegger, Dr. Andre Dörflinger, Thomas Freudenstein, Dr. Astrid Jörrißen, Sylvia Jung, Xaver Koeppen, Jens Mayer (Altötting), Stephan Möring, Karsten Ostermann, Dr. Tim Pahlmann, Ingrid Rainer, Alois Rehberg, Eckhardt Schmidt (Ühlingen), Gabriele Schwarzer, Christina Sorge, Tino Stracke, Stephan Vaatz, Arnold Vogel (Kleinsaara), Volkmar Wendt, Marian
SPD	Burkert, Martin Dörmann, Martin Hagl-Kehl, Rita Hartmann, Sebastian Herzog, Gustav Klare, Arno Kömpel, Birgit Lühmann, Kirsten Malecha-Nissen, Dr. Birgit Rimkus, Andreas Sawade, Annette Schiefner, Udo Zierke, Stefan	Bartol, Sören Brase, Willi De Ridder, Dr. Daniela Groß, Michael Hagedorn, Bettina Hitschler, Thomas Kahrs, Johannes Klingbeil, Lars Nissen, Ulli Post (Minden), Achim Raatz, Dr. Simone Rossmann, Dr. Ernst Dieter Rützel, Bernd
DIE LINKE.	Behrens, Herbert Groth, Annette Leidig, Sabine Lutze, Thomas	Claus, Roland Kunert, Katrin Lay, Caren Wawzyniak, Halina
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Kühn (Dresden), Stephan Tressel, Markus Wilms, Dr. Valerie	Ebner, Harald Krischer, Oliver Kühn (Tübingen), Christian Rößner, Tabea



Einzigiger Tagesordnungspunkt

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

BT-Drucksache 18/3923

Lkw-Maut

Vorsitzender: Liebe Kolleginnen und Kollegen, verehrte Gäste, wir wollen beginnen. Ich begrüße alle ganz herzlich zur 34. Sitzung unseres Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, mit der öffentlichen Anhörung zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung zur dritten Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes auf Bundestagsdrucksache 18/3923. Ich darf die Ausschussmitglieder darüber unterrichten, dass einige Kolleginnen und Kollegen bei einer Beirats-sitzung der Bundesnetzagentur sind. Die sind entschuldigt. Ich freue mich, dass Sie den Weg zu uns gefunden haben, zu einer sicher wichtigen, spannenden und interessanten Anhörung. Ich begrüße der Reihe nach: Herrn Prof. Torsten Böger, Geschäftsführer der VIFG; Herrn Stefan Gerwens, Geschäftsführer von Pro Mobilität - Initiative für Verkehrsinfrastruktur; Herrn Prof. Dr. Ulrich Hösch, Gronefeld Rechtsanwälte; Herrn Michael Korn von der Alfen Consult GmbH; Herrn Andreas Marquardt, Präsident des Bundesamtes für Güterverkehr; Frau Dr. Valeska Pfarr, M.L.E. – Sie sind die einzige Frau in der Runde, herzlich willkommen –; Herrn Michael Ziesak, Bundesvorsitzender des Verkehrsclubs Deutschland. Allen ein herzliches Willkommen.

Ich darf zu Beginn allen Sachverständigen danken, dass es noch gelungen ist, uns in der Kürze der Zeit ausführliche schriftliche Stellungnahmen zu übermitteln. Diese liegen aus, alle Interessierten können sie auch im Internet abrufen. Ich darf Sie noch unterrichten, wie wir jetzt verfahren wollen. Wir haben uns darauf verständigt, dass wir, anders als in der letzten Legislatur, keine Eingangsstatements mehr machen, da Sie schriftliche Stellungnahmen abgegeben haben. Wir werden also gleich mit der ersten Fragerunde beginnen, mit der Fraktion der CDU/CSU, dann die Fraktionen DIE LINKE., SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Die Ausschussmitglieder, die sich zu Wort melden, können jeweils bis zu zwei Fragen an bis

zu zwei Sachverständige stellen. Aufgrund eines Beschlusses der Obleute bitte ich die Fragesteller, sich dabei auf eine Redezeit von 3 Minuten zu beschränken. Wir haben als Hilfestellung die Uhr hier oben. Die angesprochenen Sachverständigen antworten dann unmittelbar auf den jeweiligen Fragesteller. Anschließend kommt der Nächste. Ich gehe davon aus, dass der Ausschuss damit einverstanden ist, dass auch die Mitglieder der mitberatenden Ausschüsse nach einer Runde zu Wort kommen können, falls wir hier Gäste haben. Ich sehe keinen Widerspruch. Ich unterrichte Sie noch, dass wir von der Öffentlichen Anhörung wie üblich ein Wortprotokoll erstellen, welches den Sachverständigen und allen Interessierten zugänglich sein wird und welches dann auch im Internet eingestellt wird. Das wird sicherlich auch für die Fachwelt durchaus wichtig sein, das nachzulesen. In dem Sinne wollen wir gleich beginnen, um die Zeit zu nutzen. Für die CDU/CSU-Fraktion beginnt der Kollege Holmeier, bitte.

Abg. Karl Holmeier (CDU/CSU): Vielen Dank! Ich hätte nur eine Frage an den Herrn Hösch bzgl. der Einteilung in Achsklassen und eine Handwerkerregelung. Welche Möglichkeiten sehen Sie, dass man zum Beispiel dem Handwerk irgendwie entgegenkommen kann, dass die bei vier Achsen zum Beispiel nicht so belastet werden wie ein schweres Sattelfahrzeug mit 38 Tonnen?

Vorsitzender: Bitte, Herr Dr. Hösch!

Prof. Dr. Ulrich Hösch (Gronefeld Rechtsanwälte): Herr Holmeier, das ist meines Erachtens insofern schwierig, weil das System, wie die Wegekostenrechnung funktioniert, fahrzeug-bezogen ist und nicht danach fragt, wer das Fahrzeug konkret nutzt. Da die Kriterien, nach denen die Prognose der Wegekostenrechnung funktioniert, in dieser Weise angeführt werden, halte ich es – sagen wir mal so – für eigentlich systemfremd, eine solche Regelung herbeizuführen. Etwas anderes könnte sich dann ergeben, wenn Sie im Laufe der Kontrolle dessen, was in dem Dritten Änderungsgesetz vorgeschlagen ist, feststellen, dass es Gruppen gibt, die entweder zu stark oder zu schwach



belastet sind. Oder wenn sich die Wegekosten anders verteilen, als sie in der Prognose sind. Dann besteht ein entsprechender Änderungsbedarf. Nach dem, was ich den Gesetzesmaterialien entnommen habe, ist jedenfalls die Gruppe der Handwerker der Belastung, wie sie jetzt vorgesehen ist, ohnehin eigentlich eher in einem geringen Umfang ausgesetzt. Deshalb sehe ich jedenfalls aufgrund der mir bekannten Daten keine Regelungsnotwendigkeit und eigentlich auch vom Sachlichen her keinen Ansatzpunkt.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann kommt für die Fraktion DIE LINKE. der Kollege Behrens.

Abg. **Herbert Behrens** (DIE LINKE.): Meine beiden Fragen werden sich an die Sachverständige Frau Dr. Pfarr richten. Vorab aber nochmal ein Hinweis, dass sich in der Tat das bestätigt hat, was wir in der beschlussfassenden Sitzung diskutiert hatten. Nämlich, dass das sehr kurze Verfahren wirklich dazu geführt hat, dass erhebliche Manpower in den Büros – zumindest in meinem Büro – darauf verwendet werden musste, sehr schnell eine Sachverständige oder einen Sachverständigen zu finden, der adäquat in dieser Thematik drin ist und sich in der Kürze der Zeit möglicherweise noch einarbeiten muss. Also, wie gesagt, das war nicht nur der Protest gegen diese Kurzfristigkeit, sondern ein objektiv nachgewiesener arbeitsbehindernder Umstand.

Meine beiden Fragen an die Sachverständige Frau Dr. Pfarr richten sich auch weniger auf den Punkt, was die technischen Details der Änderung des Dritten Gesetzes anbetrifft. Sondern sie zielen darauf, wie wir an anderer Stelle auch schon mal argumentiert haben, insbesondere den Schritt der Direktvergabe und der Vertragsverlängerung mit Toll-Collect bis 2018 zum Thema zu machen. Was die Vorbemerkung anbetrifft, die ich in der Kürze der Zeit zumindest noch auf den Weg bringen kann, damit Frau Dr. Pfarr auch weiß, in welche Richtung ich frage: Wir haben immer noch große Zweifel, dass das, was mit dem freiwilligen ex ante Transparentverfahren dort passiert ist, wirklich ausreichend ist für ein Projekt dieser Größenordnung, über das wir hier reden: wenn wir nämlich 2018 den Schritt machen wollen, dass die

Mautsätze abgesenkt werden sollen, was die Bundesstraßen anbetrifft und wenn es darum geht, weitere zehntausende Kilometer mit einzubeziehen. Es ist ja beim jetzigen Stand zu sehen, dass der Verkehrsminister dahin zielt; das machen wir alles mit Toll-Collect weiter, die sind eingeführt, die kriegen das gut hin. Nun ist aber die Frage, wie sind da wirklich die vergaberechtlichen Konsequenzen, die sich daraus ergeben? Ist das wirklich hinreichend argumentiert, ist es hinreichend sicher? Das, was das Verkehrsministerium auf den Weg gebracht hat, über den Zeitpunkt 2018 hinaus, wo es darum geht, auf alle Bundesstraßen eine Maut zu erheben.

Die zweite Frage bezieht sich darauf, wie selbst wenn sich kein Anbieter zurückgesetzt fühlt bei diesem Vergabeverfahren und Einspruch erhebt – das aus europarechtlicher Sicht zu sehen ist. Müssen wir nicht aus wettbewerbsrechtlicher Sicht befürchten, dass die EU dort spätestens dann „reingrätscht“, um zu sagen: So ist dieses Verfahren nicht ordnungsgemäß und europakonform?

Vorsitzender: Bitteschön, Frau Dr. Pfarr!

Dr. Valeska Pfarr (M.L.E.): Die Frage habe ich jetzt so verstanden, dass sie sich vor allem auf die Mautausweitung auf alle Bundesstraßen bezieht, die, so ist es zumindest der Presse zu entnehmen, ab 2018 kommen soll. Soweit ich es aus der Presse entnehmen konnte, war das Argument dafür, auch mit dieser Mautausweitung auf alle Bundesstraßen Toll-Collect zu beauftragen, dass letztlich für Toll-Collect als derzeitiger Betreiber eben Ausschließlichkeitsrechte bestünden oder technische Besonderheiten, die nur durch Toll-Collect zu erfüllen sein. Dazu muss man sagen: aus vergaberechtlicher Sicht ist es immer so, wenn Sie einen Auftrag vergeben wollen, der die Schwellenwerte überschreitet – und davon gehe ich hier aus – müssen Sie grundsätzlich natürlich europaweit ausschreiben; es sei denn, Sie haben einen Ausnahmetatbestand, auf den Sie sich berufen können. Einen Tatbestand, der es Ihnen erlaubt, ausnahmsweise von einem öffentlichen Vergabeverfahren abzusehen und ein Unternehmen direkt zu beauftragen. Ein solcher Ausnahmetatbestand ist unter anderem eben das Vorhandensein von Aus-



schließlichkeitsrechten, oder von technischen Besonderheiten, die dazu führen, dass im gesamten europaweiten Markt nur ein Einziger überhaupt in der Lage ist, die gegenständliche Leistung zu erfüllen. Es muss eigentlich im Prinzip ein Monopolist sein. Dieser Ausnahmetatbestand kann natürlich gegeben sein, wenn man ein vorhandenes System hat und darauf aufsetzen möchte, es erweitern möchte und derjenige, der das derzeitige System betreibt, aus patentrechtlichen Gründen, aus urheberrechtlichen Gründen der Einzige ist, der die Leistung erbringen kann. Der Knackpunkt an der Geschichte ist eben, dass die Mautausweitung auf alle Bundesstraßen – so wie ich es verstanden habe – erst ab 2018 kommen soll. Das heißt, wenn es um die Kompatibilität eines Systems gehen sollte, oder wenn das der Anknüpfungspunkt sein soll für eine Rechtfertigung vom Absehen eines Vergabeverfahrens, dann müsste man ja auf den Betreiber abstellen, der ab 2018 das System betreibt. Und wenn ich das richtig verstanden habe, dann ist es so, dass der Vertrag mit der Toll-Collect nur noch bis 2018 läuft und ab 2018 ein europaweites Vergabeverfahren durchgeführt werden soll und ein neuer Betreiber gesucht wird. Das heißt, man weiß es eigentlich noch nicht, wenn man das ernst nimmt, dass man ein europaweites Vergabeverfahren durchführen und im Rahmen eines europaweiten Vergabeverfahrens einen neuen Betreiber der Maut finden möchte. Man weiß eigentlich noch gar nicht, was denn das zukünftige System sein wird, mit dem dann die Ausweitung auf alle Bundesstraßen kompatibel sein muss. Insoweit wäre das natürlich – zumindest für mich als Außenstehende, die nicht mit den technischen Details vertraut ist – erstmal eine Frage, die sich stellen würde, wie man denn an das System der Toll-Collect anknüpfen kann. Selbst wenn es so wäre, dass man davon ausgeht, die Toll-Collect betreibt auch das System ab 2018 und deswegen muss es kompatibel sein mit dem derzeit von der Toll-Collect betriebenen System, dann würde sich die Frage stellen: Ob es dann tatsächlich so ist, dass allein Toll-Collect über die erforderlichen Patent- und Urheberrechte verfügt, um auch eine Ausweitung auf alle Bundesstraßen sicherzustellen. Das ist nicht der Fall, wenn es über Schnittstellenlösungen möglich ist, dass auch konkurrierende Wettbewerber in der Lage sind, auf das vorhandene System aufzusetzen und Lösungen zu finden, die eine Mautausweitung auf

alle Bundesstraßen ermöglichen. Wenn man sich auf diesen Tatbestand stützen wollte, müsste man zum einen darlegen, dass man davon ausgeht, dass Toll-Collect auch ab 2018 das System betreiben wird. Und zum anderen, dass es nur Toll-Collect ist, die ein kompatibles System bereitstellen kann, das eine Mautausweitung auf alle Bundesstraßen ermöglicht. Dabei sollte man insbesondere – denke ich – mit einbeziehen, dass es durchaus gerade im EU-Raum auch andere Betreiber von Mautsystemen gibt, die möglicherweise Interesse haben könnten, ab 2018 die Bemaftung auf der Autobahn oder auf Bundesstraßen zu übernehmen. Dann sollte man, natürlich auch mit Blick darauf und auf das mögliche Angriffsrisiko durch Wettbewerber, die entsprechenden rechtlichen Argumente vorbereiten, um ein Angriffsrisiko auszuschließen. Das ist die vergaberechtliche Frage. Es ist richtig, man kann das vergaberechtliche Risiko, wenn man direkt einen Auftrag erteilt, ohne ein europaweites Vergabeverfahren durchzuführen, also das Angriffsrisiko minimieren. Grundsätzlich gibt es bei einem Vergabenachprüfungsverfahren auch Fristen, die ein Wettbewerber einhalten muss. Die Maximalfrist, um sich gegen eine Direktvergabe zu wenden, die möglicherweise unzulässig wäre, beträgt 6 Monate nach Vertragsabschluss. Man kann diese Frist reduzieren, wenn man eine so genannte freiwillige Ex ante-Transparenzbekanntmachung europaweit veröffentlicht. Dann reduziert sich das Risiko, wenn man die richtig umsetzt, bei richtiger Handhabung. Wenn man diese Bekanntmachung 10 Kalendertage vor Vertragsschluss veröffentlicht, reduziert sich dieses Nachprüfungsrisiko auf 10 Kalendertage. So lässt sich natürlich – das wäre die Möglichkeit – ein vergaberechtliches Risiko minimieren, das im Grundsatz schon besteht. Das vergaberechtliche Risiko bezieht sich darauf, dass ein Wettbewerber möglicherweise die Unwirksamkeit eines Vertrages feststellen lassen könnte, indem er vor die Vergabekammer zieht und einen Nachprüfungsantrag einreicht. Das ist das eine. Wenn die Fristen dafür abgelaufen sind, ist das nicht mehr möglich. Davon losgelöst zu sehen ist natürlich die Frage, ob nicht möglicherweise die EU-Kommission das Verfahren zum Anlass nehmen würde, um gegen die Bundesrepublik Deutschland ein Vertragsverletzungsverfahren durchzuführen. Denn der Vertrag ist möglicherweise wirksam, aber die Verletzung von wettbewerbsrechtlichen Vorschriften auf



gemeinschaftsrechtlicher Ebene bleibt davon unberührt. Also das Risiko wäre dadurch nicht beseitigt.

Vorsitzender: Vielen Dank, Frau Dr. Pfarr! Jetzt kommt für die SPD-Fraktion der Kollege Hartmann.

Abg. **Sebastian Hartmann** (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich möchte auf das laufende Gesetzgebungsverfahren, nämlich das Dritte Gesetz eingehen und insbesondere auf die stärkere Differenzierung der Achsklassen. Wir gehen ja einen neuen Weg, indem wir zwischen den einzelnen Achsklassen eben nicht nur zwei Klassen haben, sondern in mehreren Klassen vorgehen. Da gibt es insbesondere die Auswirkung auf die 4- und 5-achsigen Gespanne. Das soll der Schwerpunkt der ersten Frage sein. Ich möchte diese Frage einerseits an Herrn Prof. Dr. Hösch richten und zum anderen an Herrn Gerwens von Pro Mobilität. Allen möchte ich natürlich danken für die ausführlichen Stellungnahmen, die es uns vereinfachen, nochmal auf Basis dieser Stellungnahmen zu einzelnen Fragen zu vertiefen. Und auf diese möchte ich mich auch von den beiden vorgenannten ausdrücklich beziehen.

Herr Dr. Hösch, Sie haben auf die erste Nachfrage des Kollegen Holmeier geantwortet, zu der Regelungsnotwendigkeit und den sachlichen Möglichkeiten. Mir geht es jetzt um die rechtlichen Möglichkeiten. Hintergrund der Frage ist, dass Handwerksbetriebe und Vertreter weiterer Gewerbe für eine Differenzierung der Mauterhebung werben. Und zwar so, dass zum Beispiel eine Debatte aufgebracht wird, zwischen Transportgewerbe und sonstigen Unternehmen zu unterscheiden. Also Betriebe, die nur Materialien transportieren, die sie zur Ausübung ihres Berufes benötigen und deren Haupttätigkeit nicht das Fahren ist, wie beim Transportgewerbe. Auch in Kenntnis der Eurovignettenrichtlinie, den rechtlichen Rahmen, den wir dort gesetzt haben, möchte ich Sie bitten, diesen Aspekt nochmal kurz zu erläutern, ob das überhaupt rechtlich möglich ist, im Rahmen des europäischen Rechts, nationalen Rechts, diesem Problem abzuwehren. Wenn man nämlich mit Gewerbe unterwegs ist und plötzlich eine andere Gespannsituation hat. Wenn ich eine Zugmaschine mit 7

Tonnen habe, komme ich gar nicht ins Bemaute, aber wenn ich einen Anhänger dran hänge, was passiert dann? Welche weitergehenden Möglichkeiten sehen Sie, auch unabhängig davon, was zukünftig mit einer neuen Wegekostenrechnung sein kann, heute etwas zu tun, um zu vermeiden, dass wir bei vierachsigen Gespannen in eine Situation kommen, dass ein 38-Tonner genauso bemaute wird wie eben dieses Fahrzeug.

Die zweite Frage in dem Zusammenhang, dem Herrn Gerwens für seine Modellrechnung dankend, ist, dass Sie bitte nochmal darstellen, welche Lenkungswirkung Sie sehen. Also wenn wir einerseits nicht mehr von 4 und 5 Achsen in einer Gruppe sprechen, sondern den differenzierten 4-Achsern und den 5-Achsern, dem Unterschiedsbetrag zwischen den 11,7 Cent und den 13,5 Cent, frage ich, für wie viele Jahre Sie dort Lenkungswirkung sehen, mit welchen Mindereinnahmen für den Bund Sie möglicherweise rechnen. Wir wollen ja auch eine dauerhaft hohe Investitionslinie für die Verkehrsinfrastruktur haben. Also, dass man eben in dem Bereich darüber hinaus geht, also wenn wir sagen wir differenzieren zwischen 4 und 5 Achsen, die 4-Achser mal von oben betrachtet, nicht von unten kommend, was die Gespanne angeht. Ich sehe, dass die 3 Minuten genau ausgereicht haben. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke, Kollege Hartmann! Jetzt kommt erst Prof. Dr. Hösch und dann Herr Gerwens.

Prof. Dr. Ulrich Hösch (Gronefeld Rechtsanwälte): Herr Hartmann, also ich hole ein bisschen aus, das ist nicht ganz einfach. Der Ausgangspunkt der Frage ist ja: Habe ich die Kosten, die ich auf die zu bemaute Fahrzeuge verteilen will, vollständig und richtig ermittelt? Da könnte man natürlich die Frage stellen: Warum ist jetzt die Gruppe von 3,5 bis 7,49 gar nicht dabei? Ich gehe mal davon aus, dass vom Motorrad bis zum 40-Tonner alle in irgendeiner Form zu den Infrastrukturkosten beitragen und deswegen auch in irgendeiner Form zu beteiligen sind. Darauf aufbauend, hat der Gesetzgeber natürlich gewisse Typisierungsspielräume, in denen er sagen kann, ich bilde Gruppen und diese Gruppen ziehe ich in einer bestimmten Art und Weise heran. Hier in



dem konkreten Fall: die Abgrenzung 4- und 5-Achser ist – jedenfalls gemessen an dem, was man in der Bestandsaufnahme hat – unter anderen dadurch gerechtfertigt, dass die 5-Achser den mit Abstand größten Verkehrsanteil bilden. Und es ist daher berechtigt zu sagen: Wenn ich davon ausgehen kann, dass das in etwa so bleiben wird, bilden die dann auch eine eigene Gruppe. Die Frage, inwieweit ich bestimmte Gewerbe ausnehmen will, ist natürlich auch eine politische Entscheidung. Es gibt eine Reihe von Kriterien, wo man rechtlich fragen kann, ob ich das so machen darf. Die Richtlinie sagt eigentlich im Grundsatz, von 3,5 Tonnen bis nach oben offen sollen alle dabei sein. Unabhängig davon, ob sie ein Speditionsgewerbe betreiben, oder ob sie ein Handwerk betreiben, wo sie im Grunde nur Baustoffe oder Angestellte von A nach B transportieren. Das heißt, auch die verursachen Kosten. Da ist es jetzt meines Erachtens nicht von vornherein ausgeschlossen, wenn man das entsprechend untersucht und nachweisen kann, dass die keine Kosten oder nur sehr geringe Wegekosten produzieren, für diese Gruppe eine andere Regelung zu schaffen. Nur dafür habe ich jedenfalls in den mir vorliegenden Materialien keine Anhaltspunkte gesehen. Deswegen will ich nicht sagen: Das geht rechtlich nicht. Ich halte es im Moment eigentlich eher für eine politische Diskussion. Wenn man das wirklich will, muss man auf der Grundlage, die man jetzt schaffen will, untersuchen, was das für Auswirkungen hat. Das geht ein bisschen in Richtung der Frage, die Sie nicht an mich gestellt haben, sondern an Herrn Gerwens. Was passiert dann und wie muss ich darauf reagieren? Danke!

Stefan Gerwens (Pro Mobilität): Vielen Dank! Ich beginne mit dem Vergleich eines 40-Tonnen-Sattelzuges und eines 38-Tonnen-Sattelzuges. Der 40-Tonner hat 5 Achsen, er ist heute ein sehr gängiges Modell, das sind über 60 % der Fahrleistungen, wie sie zumindest die BAST für einen länger zurückliegenden Zeitraum auf den Autobahnen ermittelt hat und das Alternativmodell ist ein 38-Tonner mit 4 Achsen. Wenn man beide Fahrzeuge voll auslastet, das ist die Annahme, dann verteilt sich das Gewicht bei dem 40-Tonner auf 5 Achsen, d. h., sie verteilen es auf mehrere Gewichtspunkte. Bei dem 38-Tonner verteilen sie sich nur

auf 4 Achsen, d. h. weniger Punkte, die die Infrastruktur direkt berühren. Das führt dazu, dass Sie bei dem 38-Tonner, also bei dem leichteren mit 4 Achsen, eine um 40 % höhere Infrastrukturabnutzung haben, weil auf den Punkt ein größeres Gewicht wirkt. Dementsprechend kommen wir hier in diesen Konflikt mit dem Anreiz des Gesetzentwurfs. Sie setzen mit dem Gesetzentwurf eine Differenz zwischen einem 40-Tonner mit 5 Achsen und einem 38-Tonner mit 4 Achsen von 1,8 Cent pro Kilometer, d. h., der mit den weniger Achsen ist bevorteilt. Das führt im Markt dazu, dass wir mit einem großen Marktimpuls rechnen, weil dieses Fahrzeug mit den 4 Achsen ohnehin schon einen Vorteil hat. Es hat weniger Reifenabrieb und es braucht weniger Kraftstoff. Das ist bis heute im Markt nicht ganz so stark, aber Sie sehen ab und zu auch im Markt Fahrzeuge, wo man eine anhebbare Achse hat. Das heißt, eigentlich haben die schon ein Interesse daran, auch diesen Vorteil zu nutzen und der wird jetzt massiv verstärkt. Deswegen rechnen wir damit, dass es einen deutlichen Marktimpuls gibt, dass es eine Verschiebung gibt von den 40-Tonnern mit 5 Achsen hin zu den 38-Tonnern oder ähnlichen Modellen mit weniger Achsen. Das hat zur Folge, dass Sie in der Logistikwirtschaft auf der einen Seite große Umschichtungen in der Fahrzeugflotte haben werden. Das betrifft z. B. die Leasingunternehmen, die heute einen großen Fuhrpark haben, wo dreiachsige Sattelaufleger und zweiachsige Sattelaufleger – die kommen fast nicht vor, aber dreiachsige Sattelaufleger – dominieren, und da ist damit zu rechnen, dass wir einen außerordentlichen Wertberichtigungsbedarf haben. Die andere Folge wird sein, Sie werden im Markt bei den Beförderungen eine Segmentierung bekommen, d. h., es wird einen Markt geben für leichte Transportgüter und einen eher für schwere Transportgüter. In dem für schwere Transportgüter können Sie den 40-Tonner einsetzen, in dem anderen werden sie auch teilweise die 4-Achser mit den 38 Tonnen und ähnlichen Konzepten einsetzen können, das heißt aber, Sie bekommen auch mehr Leerfahrten – und das ist auch nicht gewünscht – und Sie bekommen ein Risiko, ob die Verteilung der Gewichte auf die Fahrzeuge entsprechend der Achslasten adäquat erfolgt. Eine weitere Komponente wird sein, dass Sie – weil, wie ich eben dargestellt hatte, die Infrastrukturbelastung steigt – auch höhere Wegekosten haben werden. Sie haben erst



einmal einen höheren Verschleiß der Infrastruktur bei allen, nicht nur beim Bund, und den Bundesfernstraßen, auch bei Ländern und Kommunen. Sie haben auch einen höheren Sanierungsbedarf. Denn natürlich ist die Frage, wie man das später über die Wegekosten wieder umlegt, aber Sie führen höhere Kosten herbei, weil sie einfach Fahrzeuge mit weniger Achsen haben. Ich habe das nur an dem Beispiel 38 Tonnen und 40 Tonnen erläutert, aber es zieht sich durch die ganze Flotte, weil alle Fahrzeuge mit 4, 3 oder 2 Achsen gegenüber heute weniger Maut zahlen müssen und die 5-Achser gegenüber heute mehr.

Zu den Einnahmerisiken: wenn rund 10 % des heutigen 5-achsigen Verkehrs umschichten würden, rechnen wir damit, dass rund 10 % auch des Mautaufkommens oder der Fahrleistung in dieser Achsklasse (5 Achsen) umschichten würden. Das hieße jährlich 380 Mio. Euro, „pi mal Daumen“, die verlorengehen. Das ist natürlich nicht sofort der Fall, sondern die Fahrzeuge müssten erst schrittweise in den Markt kommen, aber es würde dann erfolgen.

Vorsitzender: Dann für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Abg. Wilms.

Abg. **Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank! Herr Gerwens, das war eine sehr eindrucksvolle Berechnung. Die stellt eigentlich sehr deutlich dar, dass wir so eine Infrastrukturfinanzierung als Nutzerfinanzierung haben, um das, was wir mit Steuermitteln in den letzten Jahrzehnten verschlampt haben, auf ein sicheres Niveau zu stellen im Hinblick auf die Finanzierung, dass wir das aus den politischen Fängen herausbekommen und in eine Selbstbindung hineinbekommen, dass wir auch unserer Verantwortung, die wir hier als Politik haben, als Gesamtgesellschaft, gerecht werden müssen. Das ist eigentlich absolut kontraproduktiv, was Sie eben gezeigt haben mit dieser neuen Mautspreizung. Aber ich möchte noch ein bisschen auf die Kosten eingehen und frage Herr Ziesak: Wir haben jetzt bei der letzten Bundesfernstraßenmautgesetzänderung festgestellt, dass wir schon einen Einnahmeverlust produziert haben, indem wir wegen eines sog. Wegekostengutachtens die Maut abgesenkt haben. Jetzt müssten wir eigentlich einen anderen Weg

gehen. Wie hätten wir da eine Chance, wie können wir diese externen Kosten auch in dem Geschäft hier etwas intensiver einbeziehen? Was sieht dort der VCD, in welcher Pflicht sieht er hier die Bundesregierung? Die zweite Frage, Herr Ziesak. Wie sieht es mit der Chancengleichheit zwischen den Verkehrsträgern Schiene, Straße und ggf. auch Wasserstraße aus? Läuft uns das nicht immer weiter aus dem Ruder oder sehen Sie da mit dem neuen Gesetz die Chance, dass wir wieder zusammenkommen?

Michael Ziesak (Verkehrsclub Deutschland): Herr Vorsitzender, Abg. Wilms. Vielen Dank für die Frage! Bezüglich der Kosten vertreten wir seit langem den Ansatz einer möglichst größeren Nutzerfinanzierung als bisher. Der VCD hat bereits in den 90er Jahren den Vorschlag der Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, so wie es die Schweiz praktiziert, gemacht. Da wird der Ansatz genommen, dass pro Kilometer bezahlt wird, und zwar egal auf welcher Straße, für jeden Lkw ab 3,5 Tonnen und nach Emissionsklassen differenziert, und pro Tonne zusätzlichem Gesamtgewicht. Dadurch bekomme ich eine andere Spreizung hin. Durch diesen Ansatz, der in der Schweiz gemacht wird, habe ich auch ganz andere Belastungen für den Lkw-Verkehr, auch für den Transitverkehr zwischen Basel und Italien. Diesen Ansatz finde ich sehr spannend, er ist aber zurzeit aus EU-rechtlichen Gründen womöglich nicht machbar. Ich schaue aber auch nach Österreich. In Österreich hat man es geschafft, obwohl die Maut im Vergleich zu Deutschland deutlich höher ist – zwischen 30 % und 60 % je nachdem, welche Klasse ich nehme, welche Eurostufe ich nehme –, dass da eine sehr deutliche Spreizung vorliegt. Auch da gilt eine Mautpflicht ab 3,5 Tonnen, da gilt sie für alle Autobahnen und alle Schnellstraßen und für bestimmte besondere Straßen gibt es nochmal Sonderbedingungen, wie beispielsweise auf der Inntalautobahn von Kufstein bis Innsbruck, wo ein verstärkter Lärmschutzfaktor dazu kommt und natürlich bei dem extrem hohen Aufwand, den ich an den Passstraßen habe. Aber ich habe auch in Deutschland diverse Straßen, die unter besonderen Herausforderungen stehen und auch da könnte man wesentlich mehr gestalten. Es ist so gewesen, dass zum 1. Januar 2015 aufgrund der Wegekosten in Österreich die Maut



im Schnitt um 4 % bis 4,5 % angestiegen ist, während sie gleichzeitig in Deutschland abgesunken ist. Ich glaube, dass in Sachen Mauthöhe durch die Internalisierung weiterer externer Kosten durchaus mehr möglich ist. Da sind wir seit vielen Jahren auch in der Diskussion mit der Europäischen Kommission, dem Europaparlament, wie man bestimmte externe Kosten berechnet: Unfallkosten, Staukosten, wie Lärmkosten, wie berechnet man CO₂-Klimakosten, die heute noch nicht berücksichtigt sind, was angesichts des derzeitigen CO₂-Preises etwas schwierig ist. Gestaltungsmöglichkeiten sehe ich viele, wenn ich ins benachbarte Ausland, auch ins osteuropäische Ausland schaue, sehe ich, dass da auf Dauer wesentlich mehr Möglichkeiten sind.

Was die Frage des Wettbewerbs, des intermodalen Wettbewerbs angeht, haben wir in der Tat das Problem, dass diese Lkw-Maut, deren Ausdehnung auf 7,5-Tonner vom VCD natürlich begrüßt wird, insgesamt bei den wenigen Straßen, die hinzukommen, keine wirkliche Verlagerungserwirkung hat, wie sie die Bundesregierung in ihrem Gesetzentwurf vorschlägt. Grund dafür ist, dass die Unterschiede, insbesondere auf den Bundesstraßenwegen, von Trassenpreisen und Stationspreisen ein Vielfaches ausmachen von dem, was die Lkw-Maut einbringt. Man kann es durch die unterschiedliche Gesetzgebung, auch auf EU-Ebene, erklären, warum es zu diesen großen Differenzen kommt. Fakt ist aber: durch die Wegekostenrichtlinie und das, was durch EU-Vorgaben für die Schiene vorgegeben ist, habe ich schon eine massive Differenz. Bei der Bahn muss ich, beim Auto, beim Lkw darf ich. Bei der Bahn ist eigentlich keine Obergrenze vorgesehen, was wir auch merken, dass es dort entsprechend ein Vollkostenprinzip auf dem System Schiene gibt. Das haben wir auf der Straße bei weitem nicht. Deshalb haben wir da massive Verzerrungen. Wir wünschen uns mehr Verlagerung auf die Schiene. Dazu müsste aber diese Maut von der Gesamthöhe anders gestaltet werden. Das wäre die eine Möglichkeit, dafür sehe ich wenige Chancen. Es gebe auch die Möglichkeit, dass man der Infrastrukturgesellschaft DB Netz AG genauer auf die Finger schaut bzw. überlegt, ob man im Sinne einer möglichen Verlagerung, wie sie im Koalitionsvertrag auch geschrieben steht, nicht ein wirksameres Regime bezüglich der Trassenpreise und ihrer Entwicklung findet. Die Trassenpreise/Stationspreise sind in

den letzten Jahren stark angestiegen. Wir teilen nicht die Auffassung der Deutschen Bahn AG, dass mit der neuen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung II ein Ende der Trassenpreissteigerung kommt, d. h., die sich vergrößernde Spalte oder diese Wettbewerbsverzerrung zwischen Straße und Schiene, die durch die zweite Änderung des Fernstraßenfernmautgesetzes gekommen ist, geht zurzeit leider noch weiter auf. Sie führt dazu, dass – so befürchten wir, wenn es zu weiteren Kostensenkungen im Lkw-Bereich kommt – es zu einer weiteren Verlagerung von der Schiene zurück auf die Straße kommt, ganz unabhängig von der Frage, wie viele Kapazitäten auf der Schiene vorhanden sind.

Vorsitzender: Dankeschön! Dann gehen wir in die zweite Runde. Für die Fraktion der CDU/CSU, Abg. Wittke.

Abg. **Oliver Wittke** (CDU/CSU): Herr Prof. Hösch, Sie hatten in Ihrer ersten Antwort auf die Frage vom Abg. Holmeier ausgeführt, dass die Handwerker nur in geringem Umfang in Gespannen belastet werden. Kann man das quantifizieren, wie viele Fahrzeuge das sind, und mit wie viel Einnahmen in dem Bereich gerechnet werden kann? Ich frage auch deshalb, weil es eine Lösung sein könnte, dass man Gespanne mit Zugmaschinen von unter 7,5 Tonnen grundsätzlich von der Maut ausnimmt. Wenn das nur Fahrzeuge in einem geringen Umfang betrifft, wären die Ausfälle gering. Man müsste sich auch nicht sklavisch an das Wegekostengutachten halten, weil auch in anderen Fällen vom Wegekostengutachten abgewichen worden ist, beispielsweise bei der Bemaunung der Bundesstraßen, beispielsweise bei der Einführung von Schadstoffemissionsklassen und in anderen Bereichen. Sie haben auch selbst gesagt, da gibt es politische Spielräume.

Die zweite Frage greift nochmal das auf, was Abg. Hartmann angesprochen hat, nämlich die Frage nach den 4- und 5-Achsern. Die Frage möchte ich gerne auch an Herr Gerwens stellen. Wäre es nicht denkbar, da ohnehin die Anzahl der 4-Achser bei den 38-Tonnern – die kleinen Handwerker-Wagen habe ich jetzt in meiner Berechnung schon mal rausgelassen – gering ist, diese in eine Gruppe zu fassen, also eine Gruppe aus 4- und 5-Achsern zu



machen und die mit einem Betrag zu bewerten, der nicht mathematisch ermittelt werden müsste, sondern anteilmäßig ermittelt werden müsste? Der würde eher bei den 5-Achsern liegen, so dass die Einnahmeausfälle in dieser Gruppe gar nicht erst entstehen würden, aber gleichzeitig kein falscher Anreiz gegeben würde, so wie Herr Gerwens das genannt hatte. Dann stelle ich die Frage auch an Herrn Ziesak.

Vorsitzender: Herr Hösch und Herr Gerwens, bitte!

Prof. Dr. Ulrich Hösch (Gronefeld Rechtsanwälte): Ich kann eigentlich nur das wiederholen, was ich auf die Frage von Abg. Holmeier gesagt habe. Das Wegekostengutachten hat eine bestimmte Klassifizierung vorgenommen und hat nach dieser Klassifizierung die Kosten angelastet und eine Maut vorgeschlagen. Sie sind natürlich politisch nicht daran gebunden, was das Wegekostengutachten Ihnen vorgeschlagen und vorgerechnet hat, sondern Sie können sagen – ggf. auch unter Einholung zusätzlicher Berechnungen, in dem Sie sagen, da habe ich gewisse Bedenken – das halte ich für einen Sonderfall. Das Problem, was dann auftauchen kann, ist, dass jemand kommt und sagt, ist denn das richtig? Das war der Fall Obst, der auch verschiedentlich genannt wurde, in dem einer kommt und sagt, ich bin ungerecht behandelt worden. Und im Rahmen dieser ungerechten Behandlung, die er für sich geltend macht, tauchen alle möglichen Zweifelsfragen an der Art der Berechnung auf und dann sind Sie sehr schnell in einer Situation, die schwierig ist. Wenn Sie Ausnahmen für irgendwelche Gruppen vorsehen von einem System, das diese Ausnahmen zunächst einmal nicht vorgesehen hat, dann brauchen Sie dafür eine sachliche Begründung. Für diese sachliche Begründung kann ich Ihnen vielleicht Maßstäbe nennen, damit sind Sie aber nicht glücklich. Das geht auf den zweiten Teil Ihrer ersten Frage hin, „kann man das genau quantifizieren?“. Da müsste ich sagen, das ist eigentlich etwas, was Herr Korn Ihnen sagen müsste, weil er der Herr der Zahlen ist und das genau weiß. Ich kann Ihnen sagen, so, wie er es vorgeschlagen hat, sehe ich keine rechtlichen Bedenken, wenn es angegriffen würde. Bei jeder Veränderung heißt es nicht,

dass das auf einmal ein riesiges Risiko ist, es heißt nur, dass möglicherweise neue Aspekte hinzukommen, die hinterfragt werden können. Ich sage es Ihnen auch, ganz offen, nach meiner Einschätzung sind Sie in einer etwas schwierigen Situation. Sie haben ein Wegekostengutachten aus dem Jahr 2013. Dieses Wegekostengutachten ist davon ausgegangen, dass wir mit zwei Achsklassen arbeiten. Jetzt haben Sie auf einmal festgestellt, wir haben möglicherweise bisher zu viel erhoben, wir geben etwas zurück von der Maut, wir senken diese. In diesem Rahmen sagen Sie, es entsteht uns ein Einnahmeausfall und deswegen müssen wir die mautpflichtigen Gruppen erweitern und die Erweiterung der mautpflichtigen Gruppen führt dazu, dass man im Grunde nicht mehr bei den 2 Achsklassen bleiben kann, weil mehr Fahrzeuge einbezogen werden. Im Hintergrund, unabhängig davon, wie man das genau regelt, steht noch die Frage, wie werden die 3,5- bis 7,45-Tonner bewertet, die auch Kosten bei der Infrastruktur verursachen und wie werden Pkw-Benutzer mit herangezogen.

(Zwischenrufe)....

Ich sage nur, das sind alles Gesichtspunkte, die möglicherweise in dem Zeitpunkt, als das Wegekostengutachten 2013 auf den Weg gebracht wurde, gar nicht so vor Augen standen. Das heißt, wenn Sie diese Faktoren alle ändern, ist die einzige mathematische Grundlage, die Sie haben, dann möglicherweise irgendwann nicht mehr in der Lage, das herzugeben, weil sie für diese Fälle nicht gemacht ist. Das müssen Sie berücksichtigen. Ich habe auch der Gesetzesbegründung im Grunde entnommen, dass ein ganz wesentlicher Anlass für dieses Gesetz, war, dass Sie Mautausfälle, die Ihnen durch die Reduzierung entstanden sind, seit dem 1. Januar ausgleichen wollen, um Infrastruktureinnahmen in der gleichen Höhe zur Verfügung zu haben. Unter diesem Gesichtspunkt sehe ich das Gesetz auch in einer gewissen Weise als eine Übergangsregelung an, nämlich eine Übergangsregelung bis zu dem Zeitpunkt, zu dem die Nutzerfinanzierung komplett geregelt ist. Ich glaube, dass Sie auf der Grundlage der Zahlen, die Herr Korn ermittelt hat, davon ausgehen können, dass es jedenfalls in den Jahren 2016 und 2017 nicht diese gravierenden Veränderungen gibt, die Herr Gerwens befürchtet. Das sind Prognosen. Prognosen haben das Wesen, dass man nicht



sagen kann, das kommt genauso, sondern es sind Annahmen, die einen zukünftigen Sachverhalt plausibel machen sollen und die Möglichkeit eröffnen, ihn regeln zu können. Ich meine aber, dass Sie hier eine belastbare Grundlage haben, wenn Sie mehr Sonderregelungen hineinnehmen, dann wird es möglicherweise dünner.

Stefan Gerwens (Pro Mobilität): Abg. Wittke, wir sehen natürlich auch über 2017 hinaus. Ich glaube, dass wir die Haupteffekte kurz danach sehen werden, auch wenn dann die nächste Wegekostenrechnung vorliegt. Wenn Sie sich jetzt den Anlass der Neugruppierung der Achslasten anschauen, dann ist die Argumentation dafür, wir weiten die Maut auf 7,5 bis 11,9 Tonnen aus. Wenn Sie aber in die Nachberechnung der Wegekosten gucken, dann werden auf die 4- und 5-Achser die Wegekosten dieser Gruppe der kleinen Lkw – 7,5 bis 11,9 Tonnen – gar nicht verteilt. Die ganzen Wegekosten gehen nur auf die 2 und 3 Achsen in diesem Segment. Also kann man sich doch fragen, wenn die Wegekosten für diesen Bereich gar nicht auf die 4- und 5-Achser umgelegt werden, warum machen wir dann differenzierte Mautklassen, die uns Probleme schaffen, die uns mittel- oder langfristig einholen? Wenn Sie sich dann fragen, warum kommen wir bei den Achslastmessstellen zu unterschiedlichen Ergebnissen zwischen den 4- und 5-Achsern, dann müssen Sie nochmal überlegen: wir kommen ja von der gemeinsamen Achslastgruppe 4- und 5-Achser. Wir hatten rund 80 % in diesem Bereich im schweren Segment und 20 % im leichteren. Wenn Sie also von 100 Lkw 60 rausnehmen, die 5-Achser, bilden die eine sehr homogene Gruppe. Dann haben Sie noch eine restliche Gruppe mit schweren 4-Achsern (20 Fahrzeuge) und Sie haben 20 leichte Fahrzeuge. Bilden Sie da den Durchschnitt, kommen Sie natürlich auf wunderbar niedrige Werte. Letztendlich ist das eine Frage, wie man die Achslastgruppen bildet, wie homogen die eine und wie heterogen die andere ist. Dann kann man sich natürlich fragen, wenn man den neuen Weg geht, ist man dann wirklich rechtssicher? Warum sollte nicht jemand, der 7,5 Tonnen und 4 Achsen hat, dagegen rechtlich vorgehen? Sie haben in beiden Fällen das Problem, dass Sie rechtlich angreifbar sind und rechtfertigen müssen, warum sie den einen oder anderen Weg gehen. Das Wegekosten-

gutachten ist so konzipiert, dass man im Grunde nur eine Argumentationsbasis prüft und nicht beide Optionen in Erwägung gezogen hat und dann eine Entscheidung empfiehlt unter Berücksichtigung der Folgewirkungen. So gesehen, fände ich, zumindest um die von mir beschriebene Wirkung zu vermeiden, den homogenen Ansatz besser.

Vorsitzender: Vielen Dank Herr Gerwens! Nachdem Abg. Holmeier nur einen Sachverständigen gefragt hat, kommt jetzt Herr Ziesak auch noch dran.

Michael Ziesak (Verkehrsclub Deutschland): In der Tat ist es schwierig, wenn ein kleines Fahrzeug mit 7,5 Tonnen und 5 Achsen ankommt, wird es ganz anders belastet, obwohl es die Straßen wesentlich weniger belastet und abnutzt als ein 40-Tonner mit vier oder fünf Achsen. Deshalb war unser Ansatz auch immer gewesen, wenn es schon Achslasten sein sollen, dann müssten wir gucken, ob man die bisherige Regelung nimmt – 2-Achser, 3-Achser, 4-Achser oder 4-Achser plus, dann würden wir dieses Problem bei den schweren Achsen vielleicht gelöst haben. Ich würde lieber den Ansatz des Gesamtgewichts als zusätzlichen Parameter hereinnehmen. Das heißt, was wirklich schwer ist, was unsere Straßen wesentlich mehr abnutzt, sollte auch wesentlich mehr belastet werden. Ich weiß um das Problem, dass dann die 3,5- oder die 7,5-Tonner eine vernachlässigbare geringe Größe zahlen verglichen mit den 40-Tonnern. Das könnte man über beispielsweise die stärkere Internalisierung externer Kosten noch ein Stück weit ausgleichen, aber was die eigentliche Infrastrukturabnutzung angeht, bekommt das Ganze eine Schräglage durch die von Herrn Gerwens dargestellten Beispiele.

Vorsitzender: Vielen Dank Herr Ziesak! Für die Fraktion DIE LINKE. kommt Abg. Behrens.

Abg. **Herbert Behrens** (DIE LINKE.): Ich würde gerne nochmal fortsetzen bei der Frage, die hier zwar auch diskutiert worden ist, „wie sicher sind uns eigentlich die Einnahmen“, aber ich möchte



gern wissen, ob diese Einnahmen uns in künftigen Jahren überhaupt zur Verfügung stehen. Darum will ich an das Verfahren anknüpfen, mit dem wir es hier zu tun haben. Eine Kritik vorweg, oder ein Hinweis auf eine Auftragsvergabe aus dem Jahr 2011, wo zur Beratung des Bundesverkehrsministeriums und des Bundesamtes für Güterverkehr ein 4 Mio.-Auftrag vergeben worden ist, um eine entsprechende Beratungsleistung an das Ministerium zu geben mit dem Ergebnis, dass wir diesen Gesetzentwurf so vorliegen haben, wie wir ihn vorliegen haben. Darin enthalten ist auch die Vergabemöglichkeit. Wir haben es gehört von Frau Dr. Pfarr, dass mit dem Hinweis auf das freiwillige ex ante-Transparenzbekanntmachungsverfahren gesagt worden ist, das kann im Moment nur Toll-Collect machen. Nun wissen wir vom Verkehrsminister aufgrund einer letzten Nachfrage im Ausschuss, dass als Bestandteil dieser Fortsetzung vereinbart worden ist, dass jederzeit die Call-Option gezogen werden kann, um möglicherweise vorbereitet zu sein auf ein Ausschreibungsverfahren für ein kommendes System. Begründet wird es nur damit, dass die Bauleistung zurzeit aus bestimmten Gründen auf einen Bieter zuläuft und von daher für diese befristete Zeit bis 2018 – also für die Ausweitung auf die 1.100 km zusätzlich – das nur mit Toll-Collect zu machen ist; es gibt keine Aussagen darüber, was die Vorbereitungen eines nachfolgenden Mauterfassungssystems und Abwicklungssystems anbetrifft.

Ich habe Frau Dr. Pfarr vorhin so verstanden und darum möchte ich diese Frage nochmal an Herrn Prof. Hösch richten, dass möglicherweise dieses Verfahren, was jetzt hier angewendet wird und sich auf die 1.100 km bezieht, nicht herangezogen werden kann für eine Ausschreibung oder für ein entsprechendes Verfahren bezüglich der Ausweitung auf alle Bundesstraßen. Nun wissen wir auch, dass es bestimmter Vorbereitungszeiten bedarf. Wir bekamen schon mal die Ansage, dass das innerhalb von 5 Jahren gar nicht zu machen sei, ein neues System zu implementieren. Von daher habe ich eher Bedenken, dass wir in der Tat zu einer Mautlücke kommen, wenn wir denn versuchen wollten, die Maut auf das ganze Bundesstraßennetz auszuweiten. An Sie nochmal als Experte die Frage, inwieweit es tatsächlich diese Risiken gibt. Und ergänzend dazu, hier möchte ich Frau Dr. Pfarr als zweite Expertin befragen: Würde es dazu führen, beispielsweise bei Einsprüchen von

Wettbewerbern oder auch von der EU-Kommission, dass wir für den Zeitraum, wo das geprüft werden muss, keine Mauteinnahmen auf Bundesstraßen haben könnten?

Vorsitzender: Herr Prof. Hösch und Frau Dr. Pfarr.

Prof. Dr. Ulrich Hösch (Gronefeld Rechtsanwälte): Was jetzt konkret die Vergabe einer künftigen, also auch nicht Gegenstand dieses Gesetzes darstellenden Bemaßung der gesamten Fernstraßen darstellt, kann ich nur sagen, dem, was Frau Dr. Pfarr ausgeführt hat, ist nichts hinzuzufügen. Da gäbe oder gibt es natürlich Risiken, wenn man das nicht richtig macht. Das muss man in dem Moment beurteilen, wo man weiß, was man genau machen will. Mehr kann ich dazu nicht sagen. Wenn Sie dann eine Situation haben, wo Sie keinen entsprechenden Anbieter haben oder in Rechtsstreitigkeiten stecken und ein entsprechendes System nicht implementieren können, dann bestehen möglicherweise auch Zweifel, wie dort Mauteinnahmen zur Verfügung stehen. Allerdings besteht vielleicht auch die folgende Möglichkeit, darauf möchte ich hinweisen, die auch im Zusammenhang mit dem sog. Verfahren Obst diskutiert wurde. Der Umstand dort war, dass Sie zunächst eine Mauthöhenverordnung hatten und dass der Gesetzgeber danach diese Regelung ins Gesetz übernommen hat. Dort hat das Gericht ausdrücklich bestätigt, dass der Umstand, dass die betroffenen Nutzer der Straße wussten, dass eine Mautpflicht besteht, sie auch nicht davor schützt, rückwirkend durch diese gesetzliche Regelung in Anspruch genommen zu werden. Insoweit kann es dann möglicherweise sein, dass Sie zwar Probleme bei der Erhebung der Maut haben, weil sie vielleicht keinen entsprechenden Anbieter haben, Sie aber dann möglicherweise rückwirkend auf diese Leute zugreifen könnten.

Dr. Valeska Pfarr (M.L.E.): Die Frage, was die Folge wäre, wenn es nicht gelingen würde, die Mautausweitung ab 2018 nahtlos zu vergeben, ist eigentlich weniger eine vergaberechtliche Frage. Insoweit kann ich aus vergaberechtlicher Sicht relativ wenig zu sagen. Die Frage der Nachfolge nach Auslaufen des Vertrags stellt sich im



Prinzip, seit der Vertrag geschlossen worden ist, insoweit hätte man möglicherweise schon früher damit anfangen können, nach einem Nachfolgesystem zu suchen. Aber wie gesagt, das sind alles keine vergaberechtlichen Überlegungen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Das Vergaberecht haben Sie ausführlich dargestellt. Das ist auch herübergekommen. Jetzt kommen wir zur Fraktion der SPD. Abg. Hartmann.

Abg. **Sebastian Hartmann** (SPD): Die Fragen, die ich jetzt an die weiteren beteiligten Sachverständigen richten möchte, gehen einerseits an Herrn Marquardt, weil es auch interessant ist, wenn man mal schaut, wie sich das Mautsystem entwickelt hat, auch insbesondere die Kontrollen. Wir haben nicht nur die Achsklassen zu kontrollieren, sondern auch Gewichtsfragen. Deswegen würde ich eingangs darum bitten, dass Sie darstellen, wie sich das über die Einführung der Maut entwickelt hat, was sich an Kontrollaufwand in den vergangenen Jahren ergeben hat, Stichwort auch „Mautpreller“. Wir gehen in eine Phase hinein, wo wir 8 % mehr Straßen und 11 % mehr Fahrzeuge in die Kontrollen hineinnehmen. Es gibt vielleicht die Besonderheiten der Insellagen, die entstehen. Da gab es auch einen Hinweis des Bundesrates, was Beschilderungen angeht. Deswegen bitte ich Sie, uns zu erzählen, wie sich das entwickelt hat und auch die Differenzierungen beim BAG zwischen dem Mautkontrolldienst auf der einen Seite und den Straßenkontrolldiensten, dass Sie uns also informieren, wie Sie beurteilen, was nun auf das BAG zukommt.

Der zweite Punkt, die Frage an Herrn Korn. Wenn wir uns die Wegekostenrechnung anschauen, wie viele Fahrzeuge und welche Gespanne und welche Fahrzeuggruppen wir haben. Man kann annehmen – es gibt unterschiedliche Schätzungen –, dass wir bei den 7 bis 7,4 Tonnen Fahrzeugen nur über 165.000 Fahrzeuge sprechen, die in diese Gespanngruppe kommen. Ist das wirklich so? Wir gehen ja jetzt über in eine viel stärkere Differenzierung. Wir haben mit den entsprechenden Achsklassen und den zwei Gruppen begonnen. Was halten Sie von einem System, das eine stärkere Gewichtsbezogenheit aufweist? Wir fingieren das, indem wir berechnen, welche Achslast auf die

Straße kommt. Andere europäische Staaten gehen direkt auf das Gewicht. Welcher Aufwand stünde dahinter und wie würden Sie das vor dem Hintergrund einer ausgewogenen vernünftigen, belastbaren Wegekostenrechnung und auch aus Rechtssicherheitsgründen sehen? Wir machen immer die Rückschau in der Betrachtung. Jetzt haben wir 60 %, wie wir von Herrn Gerwens gehört haben. Wenn wir später bei 50 % bei den 5-Achsern sind, was wären die Möglichkeiten, zukünftig bei der Wegekostenrechnung stärker auf das Gewicht zu gehen und auch die Differenzierung zu wagen, was die Gespanne angeht. Bei den 4-Achsern: ist es überhaupt vertretbar, den 38-Tonner und denjenigen, der gelegentlich nur ein Fahrzeug zieht, in eine Gruppe zu fassen? Eine wie große Gruppe ist das nach Ihrer Beurteilung? Haben Sie dazu Berechnungen angestellt?

Vorsitzender: Herr Marquardt!

Andreas Marquardt (Präsident des Bundesamtes für Güterverkehr): Vielleicht nochmal ganz kurz die Grundbedingungen, unter denen das Bundesamt die Einhaltung der Mautpflicht kontrolliert. Wie Sie wissen, sind wir nach dem Betreibervertrag verpflichtet, zusammen mit der Fa. Toll-Collect 10 % aller Beförderungen zu kontrollieren. Toll-Collect erbringt mit den Mautkontrollbrücken 5 %, BAG muss mit den mobilen Kontrollen und Betriebskontrollen weitere 5 % erbringen. Angesichts des stetigen Verkehrswachstums, was wir seit Einführung der Maut erlebt haben, ist das ein Wert, der immer schwerer zu erreichen ist, aber durch verschiedene Optimierungsmaßnahmen, insbesondere durch ein sehr modernes Dienstplanprogramm ist es uns bisher gelungen, diese 5 %, die das BAG kontrollieren muss, tatsächlich weitgehend zu erbringen. Durch den Gesetzentwurf, der heute beraten wird, werden natürlich die Kontrollanforderungen, die das Bundesamt erfüllen muss, noch einmal erheblich gesteigert, wobei man hier deutlich differenzieren muss zwischen der Absenkungen der Tonnage auf 7,5 Tonnen einerseits und der Ausdehnung des mautpflichtigen Streckennetzes andererseits. Nach uns vorliegenden Informationen wird die Tonnageabsenkung dazu führen, dass wir ca. 140.000 bis 150.000 Fahrzeuge mehr im System haben



werden, die wir kontrollieren müssen, von denen nach unserer Einschätzung aber auch fast 90.000 mit sog. On Board Units (OBU) ausgestattet sind. Das ist eine Größenordnung, von der wir glauben, dass wir sie angesichts der Personalverstärkung im Kontrollbereich, die der Gesetzentwurf vorsieht, werden erbringen können. Der Vorteil ist auch, dass die Logik der Mautkontrollen sich gegenüber dem heutigen System im Prinzip nicht ändert. Das gilt im Übrigen auch gerade für den gesamten Bereich der Überladungen. Sie werden überall da, wo Sie eine Gewichtsgrenze einführen, auf das Problem stoßen, dass es Leute gibt, die versuchen, derartige Grenzen zu umgehen. Ich erinnere hier vielleicht auch an die Diskussion um die sog. 11,99 Tonnen „Mautkiller“, die sehr breit geführt worden ist, wo erhebliche Verkehrssicherheitsbedenken vorgebracht worden sind, was diese Fahrzeuge angeht. Nähere Untersuchungen haben dann ergeben, dass das eine Tendenz war, die zumindest im öffentlichen Bewusstsein stark übertrieben worden ist. Das ist eine Sache, die machen Unternehmen letzten Endes nach ihrer Kalkulation, wie viel Tonnage brauche ich tatsächlich und die Mautkosten sind da nur ein Faktor. Insofern glaube ich, diese Diskussion können sie überall ansetzen, sei es bei 12 sei es bei 7,5 Tonnen. Entscheidend ist, ob es kontrolliert wird oder nicht und welche Sanktionen im Zweifelsfall daran hängen. Natürlich muss man bei Überladung sehen, dass anders als bei einem reinen Mautverstoß, bei einer Gefährdung der Verkehrssicherheit wir sogar in den Bereich des Strafrechts kommen. Im Bereich des Ordnungswidrigkeitenrechts können wir für Überladungen Punkte in Flensburg verteilen, was wir für einen reinen Mautverstoß nicht können. Daher denke ich, dass wir diese Situation ganz gut im Griff haben.

Etwas anders sieht das aus durch die Ausdehnung des mautpflichtigen Streckennetzes. Auch da ist nichts grundsätzlich Neues. Wir haben auch heute schon mautpflichtige Bundesstraßen, müssen aber sehen, dass die Kontrolle auf mautpflichtigen Bundesstraßen sich deutlich unterscheidet von der auf Bundesautobahnen, weil uns bestimmte Kontrollmechanismen nur sehr eingeschränkt zur Verfügung stehen, insbesondere die mobilen Kontrollen sind auf Bundesstraßen sehr schwer durchzuführen, weil wir ganz andere verkehrliche Gegebenheiten haben. Wir haben oft Überholverbote, Geschwindigkeitsbeschränkungen, so dass es

nicht so gut möglich ist, auf Bundesstraßen im fließenden Verkehr zu gucken, ist die Maut entrichtet oder nicht. Dazu kommt, dass wir natürlich auf Bundesstraßen eine deutlich geringere Verkehrsbelastung haben als auf Bundesautobahnen. Das führt dazu, wenn wir Kontrollkapazität auf die Bundesstraßen verlagern und das werden wir tun müssen, um überhaupt jenen Kontrolldruck zu erzeugen, auf den hochbelasteten Strecken weniger Präsenz werden zeigen können. Auch dem ist entgegenzuwirken zum einen, indem vorgesehen ist, dass wir 100 neue Kontrolleure im Zusammenhang mit diesem Gesetz bekommen, zum anderen aber ist es dringend erforderlich, insbesondere für die Kontrolle von Bundesstraßen, eine vollkommen neue Kontrolltechnik zu entwickeln, die es uns ermöglicht, auch in diesen Bereichen wirkungsvoll tatsächlich Kontrolle auszuüben. Das Ganze wird verschärft dadurch, dass wir durch dieses Gesetz, und das ist ein Novum, 44 so genannte Insellagen bekommen werden, d. h. mautpflichtige Bundesstraßen, die nicht an heute bestehende mautpflichtige Strecken angebunden sind. Wir sind also dadurch auch gezwungen, beispielsweise wenn ich eine Strecke von vier Kilometern Länge im Bayerischen Wald habe, die zu kontrollieren, was natürlich mit einem erheblichen Aufwand verbunden ist. Es ist so, dass es möglicherweise vorübergehend zu einem gewissen Effizienz- und Effektivitätsverlust bei den Kontrollen kommen wird, dem wir aber, glaube ich, wirkungsvoll begegnen können, indem wir diese Personalaufstockung bekommen und in der Tat so schnell wie möglich neue Kontrolltechnologien entwickeln. Das müssen wir ohnehin schon auch mit Blick auf 2018. Was in diesem Zusammenhang ein Problem ist, Abg. Hartmann, Sie hatten das angesprochen, im Verhältnis zu unserem klassischen Straßenkontrolldienst. Das BAG ist eine Behörde, die im Moment auf mehreren Hochzeiten tanzen muss. Das ist der klassische Straßenkontrolldienst, wo wir versuchen, die Verkehrssicherheit und den Umweltschutz zu gewährleisten, zum anderen der Mautkontrolldienst, wo wir versuchen, die Abgabengerechtigkeit zu kontrollieren und möglicherweise, das wird man sehen, kommt eine dritte Aufgabe im Rahmen der Infrastrukturabgabe auf uns zu, wo auch eine Kontrolle erforderlich ist. Also leben wir im Moment in einer Situation, wo wir



Doppelstrukturen aufgrund getrennter Haushaltskreisläufe vorhalten müssen. Das bedeutet, der Mautkreislaf ist vollkommen getrennt von den restlichen Aufgaben des Amtes und ist personell sehr gut ausgestattet verglichen mit dem klassischen Straßenkontrolldienst, der notleidend ist. Die getrennten Haushaltskreisläufe führen dazu, dass wir eine gewisse Inflexibilität in der Behörde haben. Als die Maut eingeführt wurde, hat man ja auch aufgrund von Tataranmeldungen des BGL, „die Polen fahren hier nachts so durch“ und ähnlicher Befürchtungen, nicht umsonst eine Kontrollquote von 10 % festgelegt, weil man vermutet hat, dass wir in etwa dieser Größenordnung Verstöße feststellen werden. Tatsache ist, dass heute die Verstoßquote ungefähr bei 0,4 % liegt. Das heißt, die Akzeptanz des Mautsystems ist ausgesprochen hoch, führt aber dazu, dass natürlich die Mautkontrolleure bei ihrer täglichen Arbeit 500 km Auto fahren und vielleicht in der Woche zwei Verstöße feststellen und Verwarnungen aussprechen dürfen. Das heißt, das ist eine relative monotone Arbeit. Das führt auch zu einer gewissen Unzufriedenheit, der wir aber im Moment nicht abhelfen können, weil es nicht möglich ist, einen Mautkontrolleur beispielsweise in den Straßenkontrolldienst zu überführen durch Qualifizierung, weil hier getrennte Haushaltskreisläufe vorliegen. Würden wir im Bereich der Infrastrukturabgabe einen dritten Kontrolldienst aufbauen müssen, wäre auch der haushaltsrechtlich getrennt. Es stellt sich dann irgendwann die Frage, ist das unter haushälterischen Gesichtspunkten möglicherweise verständliche Vorgehen, – denn es geht um viel Geld für unsere Aufgabenwahrnehmung – wirklich effektiv.

Zusammenfassend: Wir werden den Kontrollaufwand, der durch dieses Gesetz ausgelöst wird, jedenfalls mit einer gewissen zeitlichen Verzögerung erfüllen können und in den Griff bekommen.

Vorsitzender: Dankeschön Herr Marquardt! Herr Korn.

Michael Korn (Alfen Consult GmbH): Vielen Dank, Abg. Hartmann, für die Frage. Zunächst möchte ich damit beginnen, dass wir in unserem Wegekostengutachten mit Fahrleistungen operieren. Wir haben beispielsweise nicht hinterfragt,

was für oder wie viele Fahrzeuge das sind, die über unsere Autobahnen fahren, denn dafür müssten Sie zunächst einen Abgleich mit Kraftfahrbundesamt-Daten machen. Sie erfassen dann allerdings nur die Inländer, so dass es unheimlich schwierig ist, aus den Fahrleistungsdaten, die im Netz vorhanden sind, z. B. durch Straßenverkehrszählung oder durch andere Maßnahmen hier entsprechend zu bestimmen, wie viel Fahrzeuge in der jeweiligen Kategorie unterwegs sind. Die einzigen Daten, die dort vielleicht nutzbar sind, sind die Toll-Collect-Daten, die aber bisher nur die Fahrzeuge ab 12 Tonnen erfassen. Insofern ist für uns natürlich die Fragestellung, welche Fahrzeuge ggf. einmal als Einzelfahrzeug und später als Gespann vorhanden sind, in dem Gutachten nicht relevant gewesen und insofern auch nicht weiter bewertet. Es ist sicherlich möglich, aber das haben Sie heute auch schon gehört, dass es Fahrzeuge gibt, die einmal allein unterwegs sind und durch die 7,5 Tonnen-Grenze später in eine Bemannung hineinkommen. An der Stelle haben wir entsprechend die Daten aus den Achslastmessstellen, wie auch von Herrn Gerwens schon dargelegt, ausgewertet und haben verschiedene Fahrzeugtypen identifiziert, die mit entsprechenden Fahrleistungen im Netz unterwegs sind. Ob die Fahrzeuge auch noch in anderen Kombinationen unterwegs sind, lässt sich anhand dieser Daten nicht sagen. Es lässt sich auch nicht sagen, wie die Verteilung in den einzelnen Fahrzeugtypen ist, ob da z. B. Vierachser dabei sind, die mit 5 oder 10 Tonnen unterwegs sind oder mit 28 Tonnen. Dort ist nicht jedes einzelne Fahrzeug aufgelistet oder zumindest ist das nicht entsprechend auswertbar, so dass Sie keine Aussage darüber haben, ob es in der Gruppe, die dort aufgelistet wurde, leichte und schwere Fahrzeuge gab, sondern wir haben den Durchschnitt für den jeweiligen Fahrzeugtyp.

Von was sprechen wir eigentlich: wir haben in der Fahrzeuggruppe von 3,5 bis 7,5 Tonnen Fahrzeuge, die etwa 10 % der Fahrleistungen erbringen, die die Fahrzeuge von größer als 12 Tonnen erbringen. Das Gleiche gilt für die Fahrzeuggruppe von 7,5 bis 12 Tonnen, die auch etwa 10 % im Vergleich zu dieser Fahrzeuggruppe haben. Wenn man sich die Kostenseite anschaut, die Frage stand vorhin im Raum, hatten wir für 3,5 bis 7,5 Tonnen etwa 83 Mio. für 2015 an Kosten, gleichzeitig wären das die potentiellen Einnahmen, die man aus dieser Fahrzeuggruppe erheben könnte



und für die Gruppe von 7,5 bis 12 Tonnen wären es ca. 130 Mio. Das bedeutet auch wieder, im Vergleich zu den Gesamtkosten liegen wir etwa bei 10 % für beide Gruppen zusammen, bezogen auf die Gesamtkosten des sog. Schwerverkehrs. Die weitere Frage bezog sich darauf, dass ich doch sagen möge, wie denn ein gerechtes Mautsystem dort gestaltet sein könnte. Das ist natürlich eine sehr komplexe Frage, die erstmal aus der Sicht des Gutachtens zu beantworten ist. Wir haben hier entsprechend für die Achsenanzahl Untersuchungen angestellt und diesen Achsenanzahlen jeweils die Kosten zugeordnet. Grundsätzlich denkbar ist natürlich, dass man eine Anlastung nach zulässigen Gesamtgewichten macht. Allerdings kommt genau das ins Spiel, was ich schon dargestellt habe, dann müssen Sie die Daten für die jeweiligen zulässigen Gesamtgewichte oder noch besser sogar für die tatsächlichen Gesamtgewichte haben. Denn was die Straße abnutzt und deswegen auch für die Wegekosten relevant sein sollte, sind die Beladungen, die Sie tatsächlich auf den Straßen finden. Die Achsenzahl hat eine Korrelation zum Gewicht. Insofern denken wir, dass das bisher verwandte Prinzip auf Basis der Daten, die hier zugrunde liegen, auch widerspiegelt, wie tatsächlich die Lasten in die Straße hineingetragen werden. Wenn man ein System entwickeln wollte, was sich an Gesamtgewichten oder an dem tatsächlichen Gewicht orientieren müsste, muss man nicht nur die Frage stellen, welche Daten habe ich, um das zu berechnen – das hatte ich gerade dargestellt – sondern auch, wie die Kontrollmöglichkeiten aussehen. Ich glaube, da hätte Herr Marquardt auch einiges zu sagen, ob Gewichte, die pro Achse in die Straße eingetragen werden, auch in die Kontrolle überführt werden können und wie man dann ein Mautsystem gestalten müsste. Dass das sicherlich die an der Verursachung gemessene, gerechteste Aufteilung ist, ist, glaube ich, klar. Allerdings ist das technisch und auch datentechnisch nicht ohne weiteres möglich.

Vorsitzender: Dankeschön! Abg. Wilms.

Abg. **Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank Herr Vorsitzender! Herr Korn, das war eben eigentlich doch ein Plädoyer für eine neue Konzeptionierung der Lkw-Maut wenn

ich das richtig verstehe, dass wir mit dieser Klasseneinteilung – wie immer, wenn wir Klasseneinteilung machen – immer ein Problem an den Grenzen schaffen. Wir wollen jetzt nicht über Ausland und Inland reden, aber an den Grenzen dieser Klassen. Eigentlich meine ich, wir sollten uns nicht scheuen, das jetzt ernsthaft in die Hand zu nehmen. Wenn wir mit den Bauleuten reden und das wüsste auch Herr Gerwens, dann ist das Problem einmal die Achslast für die normale Straße und für die Neubaugewerke das Gesamtgewicht relevant. Das heißt, da muss ich doch, wenn ich auf die Nutzerfinanzierung hinaus will, eigentlich knallhart den Weg gehen. Das lässt sich auch technisch lösen. Mir können Sie heute nicht erzählen, wie viele Daten wir in dem Fahrzeug speichern. Das ist doch im Prinzip alles da. Ich habe auch eine Sensorik, um die Achslast zu messen innerhalb des Fahrzeuges. Ich bin mir ziemlich sicher, dass sie sogar in der On Board Unit erfasst werden, dass wir da bloß nicht herankommen.

Darum die Frage an Herrn Marquardt. Wie kriegen wir so etwas hin, dass wir das tatsächlich auslesen und nutzen können? Was sehen Sie da? Kontrolle bedeutet nicht nur, dass man irgendwo auf der Straße was machen muss, sondern man kann es auch innerhalb des Fahrzeuges machen, mit einem Stecker an das System herangehen.

Die zweite Frage kommt mit dem Datenschutz, der damit verbunden ist, zum Tragen und die richtet sich auch an Herrn Marquardt. Wenn wir diese vorgesehene Mautausweitung machen, auf die 1.100 km Bundesstraßen, die brauchen neue On Board Unit-Geräte, wenn ich das richtig im Kopf habe. Wie sieht es da mit dem Datenschutz aus? Läuft das Verfahren wie bisher, dass die Mautberechnung in der On Board Unit erfolgt oder haben wir auf einmal ein verkapptes neues System, wo wir einen riesigen Datenfriedhof zentral bei Toll-Collect einrichten?

Vorsitzender: Dankeschön! Hr. Marquardt.

Andreas Marquardt (Präsident des Bundesamtes für Güterverkehr): Zu der ersten Frage: Es gibt Systeme, die werden von den Fahrzeugherstellern angeboten, wo tatsächlich Sensoren im Fahrzeug



die jeweiligen Achslasten angeben und man diese einfach ablesen kann. Das Problem ist, diese Systeme sind aber nicht verpflichtend vorgeschrieben, jedenfalls nicht für alle Fahrzeuge, sondern nur für bestimmte Kategorien. Da müsste man, wenn man so eine Lösung will, erstmal eine Ausrüstungsregelung schaffen. Was man auch heute schon tut, ist, dass Überladungskontrollen natürlich stattfinden sowohl durch das BAG als auch durch die Polizei, die aber nicht flächendeckend alle Fahrzeuge erfassen. Darüber hinaus gibt es ein sog. Achslastmessstellennetz, in dem automatisch durch Induktionsschleifen, die in die Fahrbahn eingebracht sind, die Gewichte von Fahrzeugen festgestellt werden können und dann im Wege einer Vorselektion entschieden wird, ob ich ein Fahrzeug ausleite, um gerichts feste Feststellungen zu machen. Das Problem ist, dass dieses Achslastmessstellennetz in die Zuständigkeit der Länder fällt und die Zusammenarbeit der Länder mit dem Bund in diesem Punkt verbesserungswürdig wäre, um dieses System auszubauen. Das muss man ganz klar sagen, es würde natürlich auch uns helfen, die Kontrollzahlen erheblich weiter zu steigern, wenn es um Überladungen geht. Das ist sicherlich etwas, was man machen kann, wo auch das Ministerium bereits erhebliche Anstrengungen unternimmt, um hier zu einem Fortschritt zu kommen.

Die zweite Frage nach dem Datenschutz. Die Logik des Mautsystems ändert sich durch die Ausweitung, die jetzt vorgesehen ist, in keiner Weise. Das bedeutet, dass das außerordentlich hohe Datenschutzniveau, was unser heutiges Mautsystem hat, auch in Zukunft in vollem Umfang erhalten bleiben wird. Das gilt für sämtliche Mautausweitungen, die derzeit politisch diskutiert werden.

(Zwischenruf)

Ja.

Vorsitzender: Dankeschön! Jetzt habe ich eine weitere Wortmeldung vom Abg. Jarzombek.

Abg. **Thomas Jarzombek** (CDU/CSU): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren. Ich hätte zwei Fragen. Die erste Frage geht an Prof. Böger, den ich gerne zu der grundsätzlichen Einschätzung von ihm zu unserem Gesetzgebungsvorhaben

befragen möchte, auch im Kontext der verstärkten Nutzerfinanzierung, die wir im Koalitionsvertrag verabredet haben. Zum Zweiten würde ich bei Herrn Gerwens nochmal nachfragen wollen. Wir haben jetzt verschiedentlich immer wieder gehört, wie groß der Einfluss der Achslasten auf die Abnutzung der Straßen ist. Sie hatten eingangs gesagt, dass die sogar bis zu 40 % höher sein könnten bei 4-Achsern als bei den 5-Achsern. Hätten Sie denn einen Vorschlag, ein System, wo man möglicherweise die Achsklassen 4 und 5 zusammenlegt, mit weiteren Anreizen zu versehen, möglichst niedrige Achslasten zu fahren? Sie hatten vorhin dargestellt, diese Homogenität oder Heterogenität innerhalb bestimmter Achslastgruppen, gerade bei den Vierachsern – ob man da vielleicht ein Incentive einbauen könnte, ob so etwas theoretisch denkbar wäre.

Vorsitzender: Bitteschön, Hr. Prof. Böger!

Prof. Torsten R. Böger (VIFG): Herr Vorsitzender, Herr Jarzombek. Vielen Dank für die Frage! Aus unserer Sicht als VIFG begrüßen wir natürlich die Ausweitung auf weitere Strecken und auf weitere Fahrzeugklassen, weil das aus unserer Sicht heraus der schrittweise weitere Umstieg von der Steuer in Richtung Nutzerfinanzierung ist. Wir bewirtschaften mittlerweile mehr als zehn Jahre die Mittel aus der Lkw-Maut und haben festgestellt, dass das eine verlässliche Finanzierungsgrundlage für die Infrastruktur ist. Die Vorteile, die wir in dem System sehen, ist natürlich, dass wir durch ein solches System ein höheres Maß an Transparenz über Infrastrukturinvestitionen bekommen und dass wir bei dem endgültigen Umstieg, so wie er sich politisch auch abzeichnet, durch weitere Schritte in Richtung Nutzerfinanzierung, auch an andere Themen herangehen. Themen, die wir jetzt auch besprochen haben, nämlich Betrachtung des Lebenszyklusgedankens, Fragen der Datenaufnahme und der Datenauswertung und natürlich insgesamt der Effizienzkriterien. Die ganze Diskussion, die wir hier zur Bestimmung der Mauthöhe erleben, zeigt letztendlich, wie wichtig es ist, aus verschiedenen Richtungen heraus Daten zusammenzuführen, um Wegekosten nachvollziehbar berechnen zu können. Deswegen ist der Schritt, auch die Diskussion um die Bestimmung



dieses Preisgerüsts, aus unserer Sicht ein ganz wichtiger Weg, um dieses System belastbar und für alle nachvollziehbar zu machen.

Vorsitzender: Dankeschön! Herr Gerwens.

Stefan Gerwens (Pro Mobilität): Abg. Jarzombek, ich glaube, die mittelfristige Perspektive wurde eben schon beschrieben, was man da für Möglichkeiten hat. Ich glaube, Ihnen ging es eher um eine kurzfristige Perspektive mit dem Gesetzentwurf. Wenn man die 4- oder 5-Achser als isolierte Fahrzeuggruppe sieht, dann hat man sehr unterschiedliche Modelltypen, wobei der Modelltyp fünfschiger Sattelaufleger eine sehr dominante Rolle spielt. Aber Sie haben auch Züge mit Hängern und ähnlichem. Deswegen glaube ich, man kann es nicht an einem bestimmten Fahrzeugkonzept festmachen. Wenn man die Achsanzahl nochmal als Incentive nehmen würde, würde man letztendlich gegen das arbeiten, was man mit der Achsklassenstrukturierung macht. Da sehe ich nicht, wie man die 'Rolle rückwärts' hibekommt. Tatsächliche Achslasten haben wir im Augenblick nicht verfügbar. Das war auch das Statement. Deswegen sehe ich da nicht die Möglichkeit, noch einen anderen Incentive einzuführen. Wenn man einen einheitlichen Mautsatz für 4- und 5-Achser hätte, würde der wesentliche Umstieg gegenüber heute schon genommen. Dann hätten wir einen Status quo, wenn man den Durchschnitt nehmen könnte. Das würde schon viel stabilisieren.

Abg. **Herbert Behrens** (DIE LINKE.): Nun haben wir ausführlich darüber beraten, was uns mit dem vorliegenden Gesetzentwurf alles ins Haus steht. Ich habe insbesondere die Aussagen von Herrn Marquardt und Herrn Korn so verstanden, dass es wirklich einer umfassenden Marktbeobachtung bedarf, damit wir auch wissen, ob das, was man sich bislang ausgedacht hat, funktioniert oder ob man möglicherweise doch zu anderen Kriterien kommen muss. Sie haben es bemerkt, ich mache mir weniger Sorgen über die nächsten drei Jahre als über den Zeitraum darüber hinaus. Gleichwohl müssen wir jetzt anfangen, uns diese Gedanken zu machen und ein Stück dieser Marktbeobachtung

zu betreiben. Ich will mich an die Vergabeexpertin, Frau Dr. Pfarr, wenden mit der Frage, vor dem Hintergrund der Kenntnis von entsprechenden Fristen, mit denen wir uns beschäftigen müssen. Wann halten Sie es für unbedingt erforderlich, zu entsprechenden Grundlagen zu kommen, die uns in die Lage versetzen, ein bestimmtes System oder die Anforderungen an ein System zu formulieren und auf den Weg zu bringen, damit wir nicht Schiffbruch erleiden und uns möglicherweise negative Konsequenzen an Land holen?

Dr. Valeska Pfarr (M.L.E.): Die ganz kurze Antwort auf die Frage ist natürlich „rechtzeitig“, und zwar so rechtzeitig, dass man die Anforderungen hinreichend präzise formulieren kann, um möglichen Wettbewerbern, die alternative Systeme anbieten, die vielleicht zielführend wären, die Möglichkeit zu geben, sich an dem Vergabeverfahren zu beteiligen. Es reicht nicht aus zu warten, bis der aktuelle Vertrag ausläuft und die Vergabe unmittelbar vor der Tür steht. Denn dann ist klar, dass die Zeit nicht mehr reicht, um sich einen Marktüberblick zu verschaffen und entsprechend neutrale Anforderungen zu formulieren.

Vorsitzender: Für die Fraktion der SPD der Abg. Hartmann.

Abg. **Sebastian Hartmann** (SPD): Ich möchte nochmal bei Herrn Dr. Hösch eine Sache nachfragen. Sie haben, vor dem Hintergrund Ihrer Stellungnahme und dem, was wir in dem weiteren fachlichen Austausch gehört haben, eine sehr genaue Herleitung gemacht, wie weit unserer Ermessensspielraum geht. Wie weit man gleiches gleich zu behandeln hat, aber als Gesetzgeber auch Chancen hat, bestimmte Priorisierungen vorzunehmen. Vor diesem Hintergrund kommen wir nun in eine neue Situation. Wir sind nicht mehr nur bei 2 Achsklassen, sondern wir gehen in eine deutlich stärkere Differenzierung hinein. Gleichzeitig ist als Stichwort die stärkere Heterogenität in den einzelnen Fahrzeuggruppen innerhalb der Achsklassen genannt worden. Wie beurteilen Sie die Auswirkungen auf die 4-achsigen Fahrzeuggruppen – sind diese im Wesentlichen, was die schwe-



ren Fahrzeuge angeht, in der 5-Achsklasse zu sehen, aber gibt es eine Hineinwirkung, die prognostiziert wird? Auf der anderen Seite haben wir Fahrzeuge, die relativ weit unten in der Gruppe sind, also die Spannbreite reicht von 7, sagen wir mal 7,5 bis zu 38 Tonnen. Was leiten Sie daraus ab? Bitte erläutern Sie dies ergänzend vor dem Hintergrund der Beiträge hier an dieser Stelle.

Um das weiter zu vertiefen, nochmal an Herrn Gerwens die Frage: Wir haben die Problematik der Gewichtsklassen, die Bedeutung der Achsgewichte als Äquivalent an der Stelle erkannt. Jetzt wird nach der aktuellen Wegekostenrichtlinie die Gewichtsbelastung zu einem Sechstel der Berechnungsgrundlage gemacht. Sehen Sie eine Chance, wenn man z. B. eine stärkere Differenzierung innerhalb der Fahrzeuggruppen nicht hinbekommt die Möglichkeit, mit der Wegekostenrechnung, auch in der Perspektive nach 2017/2018, eine Veränderung zu bekommen, um dem unerwünschten Lenkungseffekt abzuweichen, und stärker in der Systematik bleiben. Beide Fragen, in diese Richtung gehend, an Herrn Dr. Hösch und an Herrn Gerwens.

Vorsitzender: Bitte, Herr Dr. Hösch!

Prof. Dr. Ulrich Hösch (Gronefeld Rechtsanwälte): Sie müssen nicht Anforderungsprofile erfüllen, wie wenn Sie eine Abwassersatzung auf kommunaler Ebene machen würden. Das muss man ganz deutlich sagen. Sie haben wesentlich größere Freiheitsspielräume als ein kommunaler Satzungsgeber. Das ist deutlich geworden, gerade bei dem Fall Obst. Da war der Ansatz, dass man gesagt hat, eigentlich sind 2 Achsklassen zu wenig. Das müsste viel mehr differenziert werden. Das war der Anlass. Das Gericht hat dann gesagt, mit 2 Achsklassen können wir leben, du hast deinen politischen Spielraum, den du bei dieser Regelung hast, nicht überschritten. Jetzt machen Sie eine differenziertere Regelung. Sie sagen, ich bleibe nicht bei 2 Achsklassen, sondern ich mache eine differenziertere Betrachtung und ich gehe aufgrund der in den Wegekostengutachten ermittelten Fahrleistungen davon aus, dass ich das in diesen 4-Achslastengruppen entsprechend differenziert darstellen kann. Das ist auch das Ergebnis

des Mautwertes, der herauskommt. Das heißt, unter der Annahme, dass diese Fahrleistungsverhältnisse, wie sie angegeben sind, Bestand haben, ist das auf jeden Fall eine bessere Lösung als vorher, weil sie „gerechter“, weil sie stärker die Verursachung anlastet. Wenn sich jetzt die Fahrleistungsanteile ändern und/oder Sie feststellen, dass es einzelne Gruppen von Fahrzeugen gibt, die in einer nicht mehr zutreffenden Art und Weise betrachtet worden sind oder über Gebühr belastet werden, dann stellt sich die Frage, wie damit umzugehen ist. Es ist eine Einzelfallfrage. Man muss genau schauen, wie sieht es aus, fällt es noch unter den Typisierungsspielraum als Gesetzgeber. Wenn das so ist, sehe ich kein Problem. Ein einzelner Fall wird auch vermutlich nicht dazu führen, dass der gesetzgeberische Spielraum eingeschränkt wird. Wenn Sie aber z. B. eine massive – was letztlich Herr Gerwens prognostiziert – „Flucht“ in den schweren 4-Achser haben, dann werden Sie gezwungen sein, die Gebühren anzupassen. Sie müssen dann eine neue Bewertung vornehmen und sagen, das ist von der Verteilung her nicht mehr gerecht. Wann das genau der Fall ist, also in welcher Situation Sie sagen müssen, jetzt kippt das um, kann ich Ihnen nicht sagen. Wenn drei Viertel der Fahrleistungen bei den 5-achsigen Fahrzeugen liegt, ist das jedenfalls eine Berechtigung zu sagen, die packe ich in eine eigene Gruppe, unter Gebührentypisierungsspielräumen, und innerhalb der 4-Achsigen. Es steht Ihnen frei, jede dieser Achsgruppen noch weiter zu differenzieren. Was hier auch diskutiert worden ist, worauf Abg. Wilms hinaus wollte, folgendes: idealerweise wäre der Fall, dass ein Fahrzeug auf die Autobahn oder auf die mautpflichtige Straße fährt, dann misst man sein Gewicht, dann fährt er 300 km und dann sage ich, für diese Strecke mit diesem Gewicht zahlst du das. Und wenn er leer zurückfährt, wird er wieder gemessen und zahlt für die gleiche Strecke weniger, weil er entsprechend weniger schwer ist. Das wäre der Idealfall. Das ist aber mit einem enormen Kontrollaufwand verbunden und da ist die Frage, ob Sie den überhaupt leisten können oder ob man das darstellen kann. Jedenfalls habe ich mitgenommen, dass das derzeit nicht möglich ist. Um auf Ihre Frage zurückzukommen: Sie dürfen weiter differenzieren, das ist durchaus möglich, Sie müssen es aber nicht.



Vorsitzender: Dankeschön! Jetzt Herr Gerwens.

Stefan Gerwens (Pro Mobilität): Bei mir ging es um die Frage, wie die weitere Perspektive ist. Wenn man die nächsten Schritte sieht, dann hat man erstmal die nächste Wegekostenrechnung, die man erstellen muss, und dann hat man für die Maut 2018 die Frage, ob sie Bundesstraßen mit abdecken soll und natürlich auch, wie sie erhoben wird. Für die Wegekostenrechnung jetzt schon differenziertere Daten zu haben – das hat Herr Korn schon erklärt – wäre nur dann möglich, wenn man einen anderen Zugriff auf OBU-Daten von Toll-Collect hätte. Da ist die Frage, auch wenn man die in aggregierter Form nutzt, ob es Möglichkeiten gibt, sie stärker zu nutzen oder ob man sich diese eröffnen will. Das ist auch immer diese Mehrwertdiskussion, die im Raume stand. Dann ist die Frage, welche Anforderungen man an die nächste Erhebung definiert. Das ist eine Frage, die jetzt im Raum steht, wenn man über die Perspektive 2018 und später spricht. Wenn man ein ideales System aus der Infrastrukturabnutzung will, spielt natürlich die tatsächliche Achslast und das tatsächliche Gewicht eine gewisse Rolle. Aber auch das zu machen, habe ich gewisse Zweifel, weil man nicht nur auf Neufahrzeuge schauen muss, die in den Markt kommen, sondern auch einen erheblichen Bestand an Altfahrzeugen hat.

Vorsitzender: Abschließend Abg. Wilms.

Abg. **Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich möchte auf den Vergleich mit Europa eingehen. Da hätte ich gerne gewusst, und diese Frage richtet sich an Prof. Böger und an Herrn Gerwens: Wo stehen wir eigentlich, wenn wir das vergleichen mit Europa, mit den Mautsätzen für Lkw in Europa? Sind wir da in einem guten Mittelfeld, sind wir ganz unten oder oben? Was können wir da – mal abgesehen von dem, was in der Richtlinie drinsteht – noch machen? Da hätte ich gerne eine kleine Aufklärung, denn ich vermute, dass wir hier mit der Lkw-Maut noch lange nicht am Ende sind. Die ist noch ausbaufähig. So wie ich das eben von Herrn Dr. Hösch und Herrn Gerwens gehört habe, kommen Sie doch nahe an meine Überlegungen heran, die ich hier als

Ingenieurin anstelle. Glauben Sie mir, die Technik können wir lösen und das Juristische, wir sind schließlich Gesetzgeber, das kriegen wir auch noch hin.

Prof. Torsten R. Böger (VIFG): Europäischer Vergleich, das ist wie mit vielen Vergleichen immer so eine Sache und ganz schön schwierig. Ich will es mal versuchen, von der betriebswirtschaftlichen Seite anzugehen. Wir haben ein System, auch in Europa, das grundsätzlich erst mal daran ausgerichtet ist, Wegekosten abzudecken durch Nutzungsgebühren. Herr Korn hat es ein bisschen beschrieben, woran man sich hier orientiert. Man orientiert sich erstmal an den Kapitalkosten, die man hat und dann muss man feststellen, wenn ich in Europa herumschaue, die sind bezogen auf die Qualität der Infrastruktur ganz unterschiedlich. In Ländern, in denen wenig für die Infrastruktur investiert wird, gehen die Kapitalkosten auch entsprechend runter. Das hat dann auch zur Folge, dass ich weniger Kapitalkosten in einen Mautsatz zu verteilen habe. Wenn ich mir Länder anschau, die den Umstieg auf eine vollständige Nutzerfinanzierung bei manchen Infrastrukturen schon geschafft haben oder wenn ich mir in Deutschland andere Infrastrukturbereiche anschau, dann korreliert der Kostendeckungsgrad absolut natürlich auch mit der Qualität dieser Infrastruktur.

Das zweite: Wir haben in Europa ganz unterschiedliche Verkehrsbelastungen und ganz unterschiedliche Streckenprofile. Deswegen fällt es auch da schwer zu sagen, wo wir in Europa stehen. Lassen Sie mich von der Seite aus das Ganze nochmal betrachten. Wir werden die Investitionslücke, über die in den vergangenen Jahren gesprochen haben, aus unserer Sicht heraus nur dann schließen können, wenn wir eine wirkliche Verbindung schaffen zwischen der Kostenseite, einer definierten Leistungsseite und der Umlage dieser Kosten in die Wegekosten. Wir finanzieren Verkehrsinfrastruktur im Auftrag des Verkehrsministeriums. Aus unserer Sicht heraus ist natürlich erstmal der allererste Maßstab, dass wir die Kosten für die Infrastruktur bekommen. Je mehr Ziele mit der Gestaltung einer Gebühr verbunden werden – nach Achsklassen, nach Emissionen, nach externen Kosten und ähnlichem – je komplizierter wird die Berechnung dieser Gebühr. Aus unserer Sicht heraus müssen wir aufpassen, dass wir den



Hauptzweck der Lkw-Maut für die Verkehrsinfrastrukturfinanzierung am Ende nicht ganz aus dem Auge verlieren, wirklich einen Finanzierungsbeitrag zu leisten für eine leistungsfähige Infrastruktur. Da stehen wir in Europa in einer guten Situation, da brauchen wir uns insgesamt nicht zu verstecken, weil durch die Struktur der Wegekostenrechnung, durch den methodischen Ansatz die Infrastrukturkosten schon dabei sind. Das ist auch für die Zukunft, für künftige Wegekostengutachten ein wichtiger Punkt. Wir brauchen auch für die Zukunft belastbares Datenmaterial. Wo wir andere Strukturen haben in Europa, wo also Infrastruktur stärker betriebswirtschaftlich bewirtschaftet wird, da haben wir auch vermehrt Daten. Das ist sicherlich ein Weg, den wir in Deutschland begonnen haben und den wir auf jeden Fall weitergehen müssen.

Stefan Gerwens (Pro Mobilität): Wenn man die Mautsätze vergleicht, muss man auch sehen, dass es topografische Unterschiede gibt. Wenn Österreich höhere Mautsätze hat, dann haben die natürlich auch wesentlich mehr Tunnel und Brücken. Das sind Dinge, die letztendlich direkt die Infrastrukturkosten beeinflussen und dementsprechend einen gewissen Unterschied in der Höhe ausmachen.

Wenn Sie die Errichtung der Infrastruktur auf wesentlich mehr Nutzer verteilen, ist der Mautsatz auch nicht ganz so hoch wie meinetwegen in Südeuropa, wo vielleicht die Verkehrsnachfrage nicht so stark ist. In der letzten Anhörung, die wir im Oktober hatten zu der Zweiten Änderung des Mautgesetzes, hatte auch der Kommissionsbeamte klar gesagt, dass Deutschland das erste Land ist, das überhaupt externe Kosten anlastet. Ich glaube, dass wir im Vergleich zu anderen Staaten von der Struktur her und wie wir das System entwickeln, eher bei denen sind, die relativ weit sind und dass man das sicherlich auch berücksichtigen sollte. Es gibt kein anderes Land, das einen Aufschlag für externe Kosten erhoben hat. Wir haben das im Augenblick bei Luftqualität, und bei Lärm ist es immer noch in der Diskussion. Das ist von der Umsetzung komplexer, aber wir sind da letztendlich nicht schlechter als andere.

Zur Infrastrukturseite hat Herr Prof. Böger schon ausreichend Stellung genommen. Das kann ich

nur unterstützen.

Vorsitzender: Zwei Fragen, Abg. Holmeier und Abg. Lühmann.

Abg. **Karl Holmeier** (CDU/CSU): Vielleicht nochmal eine Frage zu dieser Achsklasse von 4 Achsen. Hier ist ein großes Spannungsfeld zwischen z. B. einem Fahrzeug von 8 Tonnen, von unter 7,5 Tonnen und einem Anhänger und dem 4-Achser mit 38 Tonnen. Herr Korn: Wäre es denkbar, dass man die Mautpflicht dahin orientiert, wenn das ziehende Fahrzeug unter 7,5 Tonnen ist und auch einen Anhänger hat und dann auf die Klasse 8 oder 9 reinfährt, dass das dann von der Maut befreit ist?

Michael Korn (Alfen Consult): Dazu kann ich in der Tat nicht viel sagen, weil das aus meiner Sicht eher eine rechtliche Frage ist. Grundsätzlich können Sie natürlich, wie Herr Hösch ausführte, die Maut schon in weiteren Teilen auch gestalten. Von den Daten her kann ich Ihnen maximal sagen, wer jetzt vierachsig oder dreiachsig unterwegs ist. Aber ob Sie das dann ausdifferenzieren können, wer mit diesem Anhänger erst in die Mautpflicht kommt, darüber kann ich keine Aussage treffen.

Abg. **Kirsten Lühmann** (SPD): Ich hatte im Prinzip die gleiche Frage. Herrn Dr. Hösch, können Sie es beantworten? Bitte dazu auch die Frage: sehen Sie in der Tatsache, dass Fahrzeuge mit 8 Tonnen und Fahrzeuge mit 38 Tonnen die gleiche Mauthöhe zahlen, nicht den Gerechtigkeitsgrundsatz verletzt, den Sie vorhin ausgeführt haben? Die Spreizung der Schäden, die ein 8-Tonnenfahrzeug und ein 38-Tonnenfahrzeug verursacht, die ist extrem. Die ist extremer als alles, was wir zurzeit bei diesen zwei Mautklassen haben, nämlich über 5 Achsen und unter 5 Achsen, da haben wir diese Spreizung nicht. Sehen Sie da nicht ein rechtliches Problem, dass jemand, der einen 8-Tonnenzug fährt, sagt, „ich sehe es überhaupt nicht ein, weil ich die Straße nicht so schädige“? Die Potenz ist so hoch, sie wird ja, ich weiß nicht, das 50, 100 oder 1000-fache sein. Sehen Sie da nicht einen Grund für eine Klage? An Sie nochmal die Frage



des Abg. Holmeier. Könnte man das machen, indem man eine Ausnahme macht, wenn das ziehende Fahrzeug alleine nicht mautpflichtig wäre?

Prof. Dr. Ulrich Hösch (Gronefeld Rechtsanwälte):

Sie knüpfen ein bisschen an die allererste Frage an. Insofern schließt sich der Kreis. Sie sind als Gesetzgeber frei, Gebührentatbestände zu schaffen. Sie können das so machen. Ich hatte eingangs auf die Frage, die Abg. Holmeier in ähnlicher Weise gestellt hatte, gesagt, dass ich es im Grunde so sehe: wenn Sie es nach Achsklassen machen, und mit Anhänger ist er über 7,5 Tonnen, dann ist er dabei. Wenn er unter 7,5 Tonnen ist, dann ist er nicht dabei. Das ist eine „klare Regelung mit einem klaren Anknüpfungsgrund“. Sie können natürlich dort überlegen, wie Sie es anders machen. Zu der Frage, wenn Sie den 8-Tonner mit dem 38-Tonner bei 4 Achsen vergleichen, ob der Klageanlass hat. Ich sage Ihnen, es wird mit Sicherheit noch viel mehr Leute geben, die Klageanlass haben. Das wäre völlig erstaunlich, wenn das nicht so wäre. Es ist ein Gesetz, was eine Relevanz für viele Unternehmen hat und es wäre erstaunlich, wenn sich niemand ungerecht behandelt fühlt. Die Frage, ob das ungerecht ist – da wird man nachher die Frage stellen müssen, wie viele 4-achsige 8-Tonner habe ich denn im Verhältnis zu wie vielen 4-achsigen 38-Tonnern und ist dieser typisierte Mautsatz, den ich für diese ganze Gruppe gebildet habe, unter diesen tatsächlichen Voraussetzungen angemessen oder nicht. Ist das noch abgedeckt oder führt es dann zu einer nicht mehr verträglichen Ungleichbehandlung, d. h. Dass Ungleiches in einer Weise gleichbehandelt wird, dass das Grundgesetz das nicht mehr vorsieht. Dazu stehen mir zu wenige Tatsachen zur Verfügung, um das beurteilen zu können. Das bedürfte meines Erachtens, um diese Frage valide beantworten zu können, einer besseren Datengrundlage. Nach meiner Einschätzung, wenn Sie vorher mit 2 Achsklassen arbeiten konnten und dort auch sehr unterschiedliche Sachverhalte hineingepackt waren, dann spricht zunächst einiges dafür, dass Sie auch mit einer 4-Achsen-Achsklasse, in der diese Spreizung ist, auf der Seite der rechtfertigbaren Gleichbehandlung sind. Mehr möchte ich dazu nicht sagen.

Vorsitzender: Wir bedanken uns bei den Sachverständigen und Experten. Auch diese Anhörung

hat gezeigt, dass für die Beratungen im Ausschuss doch einiges an Diskussionsstoff geliefert wurde. Ich bedanke mich für das öffentliche Interesse an dieser Anhörung. Ich wünsche den Sachverständigen, dem Publikum sowie den Abgeordneten noch einen angenehmen Abend.

Schluss der Sitzung: 15.56 Uhr

Martin Burkert, MdB



Inhaltsverzeichnis der Stellungnahmen

Öffentliche Anhörung,
am Montag, 16. März 2015 von 14.00 Uhr bis 16.00 Uhr,
zum Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des
Bundesfernstraßenmautgesetzes – Drs. 18/3923

Stand: 23. März 2015

Prof. Dr. Ulrich Hösch A-Drs. 18(15)192-A Gronefeld Rechtsanwälte	Seite 1
Michael Ziesak A-Drs. 18(15)192-B(neu) Bundesvorsitzender Verkehrsclub Deutschland	Seite 13
Stefan Gerwens A-Drs. 18(15)192-C Geschäftsführer der Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.	Seite 15
Michael Korn A-Drs. 18(15)192-D Alfen Consult GmbH	Seite 24
Prof. Torsten R. Böger A-Drs. 18(15)192-E Geschäftsführer der VerkehrsInfrastruktur- FinanzierungsGesellschaft mbH (VIFG)	Seite 27
Andreas Marquardt A-Drs. 18(15)192-F Präsident des Bundesamtes für Güterverkehr	Seite 31

DR. VOLKER GRONEFELD*
 KLAUS THOMA
 DR. ALEXANDER HERRMANN
 PROF. DR. ULRICH HÖSCH*
 RECHTSANWÄLTE
 *Fachanwalt für Verwaltungsrecht

81675 MÜNCHEN
 PRINZREGENTENPLATZ 23
 TELEFON 089 / 411 09-0
 TELEFAX 089 / 411 09-109
 E-Mail: gronefeld@t-online.de
 www.gronefeld-rechtsanwälte.de

GRONEFELD – Rechtsanwälte · Prinzregentenplatz 23 · 81675 München

An den
 Deutschen Bundestag
 - Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur -
 Sekretariat
 Platz der Republik 1
 11011 Berlin

Postscheck München
 2897 33-806 (BLZ 700 100 80)
 IBAN: DE19 7001 0080 0289 7338 06
 BIC: PBNKDEFF

Raiffeisenbank München-Süd eG
 53 660 (BLZ 701 694 66)
 IBAN: DE55 7016 9466 0000 0536 60
 BIC: GENODEF 1M03

USt.-Nr. 147 / 156 / 40733

<p>Deutscher Bundestag Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur Ausschussdrucksache 18(15)192-A Stellungnahme zur ÖA am 16.03.2015</p>

12. März 2015
 D7/233-15 dg/bl
 167/12 VG11
 02 884 01

vorab per E-Mail: verkehrs ausschuss@bundestag.de

**Entwurf eines 3. Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes –
 Drs. 18/3923
 Öffentliche Anhörung 16. März 2015**

Sehr geehrter Herr Burkert,
 sehr geehrte Damen und Herren,

ich bedanke mich für die Einladung zur öffentlichen Anhörung zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines 3. Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes“. Ihrer Bitte um eine vorherige schriftliche Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf komme ich im Folgenden nach:

Anderkonto: Raiffeisenbank München-Süd eG
 54410 (BLZ 701 694 66)
 IBAN: DE78 7016 9466 0000 0544 10
 BIC: GENODEF1MO3

1. Rechtsgrundlagen

- 1.1 Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. L 187 vom 20. Juli 1999, S. 42)

Geändert durch

- Richtlinie 2006/38/EG vom 17. Mai 2006
- Richtlinie 2006/103/EG vom 20. November 2006
- Richtlinie 2011/76/EU vom 27. September 2011 und
- Richtlinie 2013/22/EU vom 13. Mai 2013

- 1.2 Art. 74 Abs. 1 Nr. 22 GG (Gesetzgebungskompetenz),
Art. 72 Abs. 2 GG,
Art. 77 Abs. 3 GG (Einspruchsgesetz).

2. Rechtsprechung

2.1 Verfahren „Obst“

- BVerwG, Beschluss vom 16. Mai 2013 – 9 B 6.13
- BVerwG, Urteil vom 4. August 2010 – 9 C 6.09
- OVG NRW, Urteile vom 23. Juni 2009 und 25. Oktober 2012 – 9 A 2054/07
- VG Köln, Urteil vom 04. Mai 2007 – 25 K 6356/05

2.2 Zur Berechnung der Maut 2009 bis 2014

- VG Köln, Urteile vom 30. September 2014 – 14 K 1017/10 – u.a.

2.3 Grundsätzliches zum Gestaltungsspielraum des Gebührengesetzgebers

- BVerfG, Urteil vom 28. November 1984 – 1 BvR 1157/82
- BVerfG, Urteil vom 6. Februar 1979 – 2 BvR 5/76
- BVerfG, Urteil vom 12. Oktober 1994 – 1 BvR 19/90

3. Sachverhalt

3.1 Mit dem 3. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) soll die Mautpflicht auf weitere ca. 1.100 km vierstreifige Bundesfernstraßen durch

- eine Neuregelung des § 1 Abs. 1 Nr. 2 Buchstaben e) und f) (Erweiterung des Kreises der mautpflichtigen Straßen) und
- Satz 2 Nr. 2 (Erweiterung des Kreises der mautpflichtigen Fahrzeuge) sowie
- eine Differenzierung zwischen den mautpflichtigen Fahrzeugen nach vier statt bislang zwei Achsklassen

geregelt werden. Hinzu kommt die Spreizung der Mautsätze auf sechs Luftverschmutzungsklassen entsprechend den unionsrechtlichen Vorgaben. Die insoweit geltende Regelung bleibt unverändert.

- vgl. BT-Drs. 18/3923, S. 10 -

Ein wesentliches Element der Gesetzesänderung ist die Einbeziehung von Fahrzeugen in die Mautpflicht, deren zulässiges Gesamtgewicht (zGG) mindestens 7,5 t beträgt (zuvor 12 t).

3.2 Mit der Gesetzesänderung soll die aufgrund der Senkung der Mautsätze zum 1. Januar 2015 eingetretene Einnahmelücke in Höhe von ca. € 460 Mio. im Zeitraum 2015 bis 2017 geschlossen und die notwendige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sichergestellt werden.

- vgl. BT-Drs. 18/3923, S. 10 -

Die Erweiterung des Kreises der zur Nutzerfinanzierung herangezogenen Fahrzeuge und die Spreizung der Achsklassen von zwei auf vier Achsklassen führt dazu, dass für Fahrzeuge mit zwei, drei oder vier Achsen gegenüber dem seit dem 1. Januar 2015 geltenden Gebührensatz eine Ermäßigung des Mautsatzes eintritt, während sich der Mautsatz für Fahrzeuge mit fünf und mehr Achsen erhöht.

Achszahl	Mautsatz	
	seit 1. Januar 2015	ab 1. Juli 2015
zwei	12,5 ct/km	8,1 ct/km
drei		11,3 ct/km
vier	13,1 ct/km	11,7 ct/km
fünf und mehr		13,5 ct/km

3.3 Grundlage für die Ermittlung der Mautsätze sind die in der Wegekostenrechnung 2013 ermittelten Kosten und ihre Allokation auf die gewichteten Verkehrsanteile der mautpflichtigen Fahrzeuge. Diese Kosten wurden in der 2. Ergänzung zum Wegekostengutachten 2013 bis 2017 den nunmehr maßgeblichen vier Achsklassen zugeordnet und gewichtete Mautsätze für den Zeitraum 2014 bis 2017 ermittelt.

- Alfen Consult et al., 2. Ergänzung zum Wegekostengutachten 2013 – 2017 vom 8. September 2014, S. 2 -

Maßgeblich für die Mautsätze sind die auf der Grundlage der Wegekostenrechnung den Achsklassen zuordenbaren Inanspruchnahmen der mautpflichtigen Straßen.

4. Rahmenbedingungen

Die Grenzen des gesetzgeberischen Ermessens werden durch das Unionsrecht, hier insbesondere die Richtlinie 1999/62/EG, und durch das Deutsche Verfassungsrecht, insbesondere Art. 3 Abs. 1 GG gezogen.

4.1 Richtlinie 1999/62/EG

Die Richtlinie ist ein Instrument für die Mitgliedstaaten in- und ausländische (schwere) Lkw durch nicht diskriminierende Gebühren zur Finanzierung der Infrastruktur durch ihre Nutzer heranzuziehen.

4.1.1 Art. 2 Buchstabe b) definiert Mautgebühr

als eine für eine Fahrt eines Fahrzeugs auf einem bestimmten Verkehrsweg zu leistende Zahlung, deren Höhe sich nach der zurückgelegten Wegstrecke und dem Fahrzeugtyp richtet und die eine Infrastrukturgebühr und/oder eine Gebühr für externe Kosten beinhaltet.

- 4.1.2 Nach Art. 2 Buchstabe ba) ist eine Infrastrukturgebühr eine Abgabe zur Anlastung der Infrastruktur bezogenen Bau-, Instandhaltungs-, Betriebs- und Ausbaukosten, die einem Mitgliedsstaat entstehen.
- 4.1.3 Die Gebühr für externe Kosten ist gem. Art. 2 Buchstabe bb) eine Abgabe zur Anlastung der Kosten, die einem Mitgliedsstaat durch verkehrsbedingte Luftverschmutzung und/oder Lärmbelastung entstehen.
- 4.1.4 Die Mautgebühr unterscheidet sich von der Benutzungsgebühr [Art. 2 Buchstabe c)] dadurch, dass sie strecken- und nicht zeitbezogen erhoben wird. Fahrzeuge, die einer Mautpflicht unterworfen werden können, sind Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder verwendet werden und deren zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 t beträgt. Bis zur Richtlinie 2006/38/EG vom 17. Mai 2006 war unionsrechtlich die Mautpflicht auf Fahrzeuge ab 12 t zGG begrenzt. Das deutsche Mautsystem hat bislang an diesen Wert angeknüpft. Nach Art. 7 Abs. 1 haben die Mitgliedsstaaten das Recht, unter den in der Richtlinie genannten Maut- und/oder Benutzungsgebühren einzuführen. Der deutsche Gesetzgeber hat sich im Hinblick auf die Vorgabe aus Art. 7 Abs. 2 der Richtlinie dafür entschieden, für den Güterkraftverkehr Mautgebühren (streckenbezogene Gebühren) zu erheben. Gemäß Art. 7 Abs. 5 der Richtlinie dürfe ein Mitgliedsstaat auch weiterhin die Erhebung von Mautgebühren auf Fahrzeuge mit mindestens 12 t zGG oder mehr beschränken, wenn sich nach seiner Auffassung hierfür wichtige Gründe anführen lassen. Entsprechend darf er auch in der Gruppe 3,5 t bis 11,99 t zGG aus solchen Gründen differenzieren. Von diesem weiten Ermessen hat der deutsche Gesetzgeber bislang Gebrauch gemacht.
- vgl. Mückenhausen, in: Müller/Schulz, FStrG, 2. Aufl.,
Art. 7 RL 1999/62/EG, RdNr. 12 -
- 4.1.5 Die gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren müssen sich an den Baukosten und den Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrswegenetzes orientieren. Sie können auch eine Kapitalverzinsung und/oder eine Gewinnmarge zu Marktbedingungen umfassen, Art. 7b Abs. 1 Satz 2, 3 Richtlinie 1999/62/EG. Die Vorgaben des Art. 7e finden keine Anwendung auf das deutsche Mautsystem, da dieses bereits vor dem 10. Juni 2008 eingeführt worden ist und auch durch die gegenwärtigen Änderungen keine wesentliche Veränderung erfährt.

- Alfen Consult et. al., Wegekostengutachten 2013 – 2017,
Endbericht 2013, S. 29 -

Die Änderungen, wie sie hier erfolgen, sind unwesentlich, da lediglich die Mautsätze (wenn auch i.V.m. der Achsklasseneinteilung) geändert werden, die Struktur des Mautsystems aber nicht angetastet wird.

- vgl. Mückenhausen, in: Müller/Schulz, FStrG, 2. Aufl.,
Art. 7e RL 1999/62/EG, RdNr. 2 -

Im Übrigen orientiert sich die Wegekostenrechnung 2013 für die Berechnung der Infrastrukturkosten an Grundsätzen des Anhangs III der Richtlinie.

- Alfen Consult et. al., Wegekostengutachten 2013 – 2017,
Endbericht 2013, S. 29 -

Wie sich aus dem Einleitungssatz („Eckpunkte“) des Anhangs III ergibt, berührt die Verpflichtung, die Infrastrukturgebühren an den Kosten auszurichten, nicht die Möglichkeit der Mitgliedsstaaten, die Kosten nur teilweise über die Einnahmen aus den Infrastrukturgebühren anzulasten und die Infrastrukturgebühren abweichend vom Durchschnitt zu differenzieren. Eine konkrete Berechnungsmethode wird durch Unionsrecht nicht vorgeschrieben.

- VG Köln, Urteil vom 30. September 2014 - 14 K 1017/10 -,
Juris RdNrn. 83, 93 -

4.2 Verfassungsrecht

4.2.1 Die Auferlegung von Gebühren bedarf einer besonderen sachlichen Rechtfertigung. Bei der Überprüfung der Rechtmäßigkeit einer Gebühr kommen insbesondere dem Äquivalenz- und dem Kostendeckungsprinzip Bedeutung zu.

- BVerfG, Beschluss vom 7. November 1995 - 2 BvR 413/88, 2 BvR 1300/93 -,
Juris RdNr. 148 ff. -

Gebühren sollen einen Vorteil abschöpfen bzw. die entstehenden Kosten einer Inanspruchnahme ausgleichen, wobei grundsätzlich die Belastungsgleichheit der Betroffenen gewahrt sein sollte.

- VG Köln, Urteil vom 30. September 2014 - 14 K 1017/10 -,
Juris RdNr. 147 -

Art. 3 Abs. 1 GG verbietet aber weder einer Unterdeckung noch einer Überdeckung der Kosten durch die Gebühren. Mit einer Gebührenregelung dürfen neben der Kostendeckung auch andere Zwecke, etwa eine begrenzte Verhaltenssteuerung in bestimmten Tätigkeitsbereichen, verfolgt werden. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die Anforderungen, die an kommunale Gebührenerhebungen gestellt werden, nicht auf den gebührenerhebenden (Bundes-)Gesetzgeber übertragen werden dürfen. Sein Spielraum ist deutlich größer.

- VG Köln, Urteil vom 30. September 2014 - 14 K 1017/10 -,
Juris RdNr. 107 -

4.2.2 Der Gebührengesetzgeber verfügt innerhalb seiner Regelungskompetenz über einen weiten Entscheidungs- und Gestaltungsspielraum. Verfassungsrechtlicher Maßstab ist dabei nicht, ob der Gesetzgeber die „gerechteste“ denkbare Lösung gewählt hat. Innerhalb des ihm zustehenden Gestaltungsspielraums verbleiben mehrere zulässige Möglichkeiten für die konkrete Gestaltung.

- BVerfG, Beschluss vom 25. August 1999 - 1 BvL 9/98 -,
Juris RdNr. 14 und Leitsatz 2a -

Der Gleichheitsgrundsatz gebietet, die Gebührenmaßstäbe und Gebührensätze so zu wählen und zu staffeln, dass sie den unterschiedlichen Ausmaß der erbrachten Leistung Rechnung tragen, damit die verhältnismäßige Gleichheit unter den Gebührenschuldern gewahrt bleibt. Dieser Anforderung werden aber durch Praktikabilität und Wirtschaftlichkeit Grenzen gezogen.

- BVerfG, Beschluss vom 6. Februar 1979 - 2 BvL 5/76 -,
BVerfGE 50, 217 (227) -

Aus Art. 3 Abs. 1 GG folgt die allgemeine Weisung, bei steter Orientierung am Gerechtigkeitsgedanken, Gleiches gleich und Ungleiches seiner Eigenart entsprechend verschieden zu behandeln; dies gilt aber nicht unter allen Umständen, sondern nur, wenn die Gleichheit oder Ungleichheit der Sachverhalte so bedeutsam ist, dass ihre Beachtung unter Gerechtigkeitsgesichtspunkten geboten erscheint. Dabei ist dem Gesetzgeber in den Grenzen des Willkürverbotes weitgehende Gestaltungsfreiheit zuzugestehen. Ob er im Einzelnen die zweckmäßigste, vernünftigste oder gerechteste Lösung gefunden hat, ist angesichts dessen nicht zu prüfen. Durchbrechungen des Gleichheitssatzes durch Typisierungen und Pauschalierungen können – insbe-

sondere bei Regelungen von Massenerscheinungen – durch Erwägungen der Verwaltungsvereinfachung und Praktikabilität gerechtfertigt sein, solange die durch jede Typisierung entstehende Ungerechtigkeit noch in einem angemessenen Verhältnis zu den erhebungstechnischen Vorteilen der Typisierung steht und die Zahl der „Ausnahmen“ gering ist.

- VG Köln, Urteil vom 30. September 2014 - 14 K 1017/10 -, Juris RdNr. 154 unter Bezugnahme auf BVerwG, Beschluss vom 28. März 1995 - 8 N 3.93 -, Juris RdNr. 11 -

- 4.2.3 Ebenso kann dem Normgeber bei der Bewältigung komplexer Sachverhalte, die mit der Einführung eines neuen Massenverfahrens bei noch ungenügender Datenbasis verbunden ist, ein angemessener Zeitraum zur Sammlung von Erfahrungen einzuräumen sein, innerhalb dessen er sich in größeren Typisierungen und Generalisierungen begnügen darf.

- BVerwG, Beschluss vom 16. Mai 2013 - 9 B 6.13 -, Juris RdNr. 5 -

- 4.2.4 Daher ist es auch nicht zu beanstanden, dass die Mauterhebung an die Zahl der Achsen und nicht etwa das Gewicht geknüpft wird. Die Wahl eines Achsenklassensystems beruht auf der guten Kontrollierbarkeit. Ein Anknüpfen an Gewichtsklassen wäre demgegenüber mit mehr Verwaltungsaufwand verbunden, insbesondere wegen der schwierigeren Kontrollierbarkeit.

5. Konkrete Regelung

Die Mauterhebung dient dazu, die Kosten für die Errichtung und Unterhaltung der Bundesfernstraßen durch eine Nutzerfinanzierung zu erwirtschaften.

- VG Köln, Urteil vom 30. September 2014 - 14 K 1017/10 -, Juris RdNr. 149 -

Zur Bemessung der Maut wird regelmäßig als Grundlage ein Wegekostengutachten erstellt, das die Kosten der Herstellung und Unterhaltung der erfassten Straßen ermittelt und sie auf die Nutzer verteilt.

- 5.1 Für den Entwurf des 3. Änderungsgesetzes bildet der Endbericht 2013 von Alfen Consult et al. sowie der zweite Nachtrag hierzu vom September 2014 die Grundlage. Bei dem Endbericht aus 2013 handelt sich bereits um das dritte Wegekosten-

gutachten nach 2002 und 2007.

- 5.1.1 Die Wegekosten werden für die jeweilige Periode anhand der Kapital- und der laufenden Kosten der mautpflichtigen Straßen sowie des Erhebungsaufwandes berechnet. Die Kapitalkosten werden anhand der Abschreibungen und Zinsen für das Nettoanlagevermögen berechnet.

- Alfen Consult et. al., Wegekostengutachten 2013 – 2017, Endbericht 2013, S. 26 und Kapitel 5 (S. 32 bis 108) -

- 5.1.2 Die ermittelten Wegekosten für die mautpflichtigen Straßen werden auf der Grundlage der jeweils prognostizierten Fahrleistung anhand von verursachungs- und veranlassungsbezogenen Kriterien (Äquivalenzziffer) auf die verschiedenen Fahrzeugkategorien verteilt.

- Alfen Consult et. al., Wegekostengutachten 2013 – 2017, Endbericht 2013, S. 27 und Kapitel 6 – Prognose der Fahrleistungen (S. 109 bis 118) Kapitel 7 – Allokation der Wegekosten (S. 119 bis 144) Kapitel 8 – Mautdifferenzierung (s. 145 ff.) -

Hinzu kommen die externen Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung, die nach den unionsrechtlichen Vorgaben ermittelt werden.

- Alfen et. al., Endbericht 2013, S. 28 und Kapitel 10 (s. 153 ff.) -

- 5.2 Die Mautsatzfindung beruht daher auf politischen (externe Kosten), prognostischen (Fahrleistungen) und anlagebezogenen Komponenten und erfordert schon deshalb einen Gestaltungsspielraum.
- 5.2.1 Die fortgeschriebene Wegekostenrechnung berücksichtigt die jeweils eintretenden Veränderungen bei den zu verteilenden Kosten, einzubeziehenden Straßen und bei den Anteilen der Fahrzeuge an der Fahrleistung. Aufgrund eines Allokationsverfahrens erfolgt die Zuordnung dieser Kosten auf bestimmte Fahrzeugklassen. Das Regelungssystem orientiert sich daher an den Kriterien „Kosten“ und „Inanspruchnahme“.
- 5.2.2 Gegenüber der bisherigen Regelung erfolgt die Zuordnung nun auf vier statt zwei Achsklassen.

5.3 Durch die Einbeziehung von Fahrzeugen bis 7,5 t zGG wird nicht nur der überregionale Fernverkehr, sondern auch lokaler und regionaler Verkehr, der die mautpflichtigen Straßen für kurze Strecken nutzt, in die Nutzerfinanzierung einbezogen. Da nur die Kosten umgelegt werden, die im Hinblick auf die mautpflichtigen Straßen und die zur Maut herangezogenen Benutzergruppen zu ermitteln sind, also die Kosten, die anteilig auf andere Nutzergruppen, z.B. Pkw oder Motorräder entfallen, nicht in die Kostenrechnung eingehen, werden die Kostenanteile den Benutzervorteilen grundsätzlich sachgerecht zugeordnet.

5.4 Die Verfahren im Zusammenhang mit der Rechtssache „Obst“ stehen einer Aufteilung der Kosten nach den gebildeten vier Achsklassen nicht entgegen.

Das Verfahren „Obst“ beruhte zunächst auf einer anderen Regelungssystematik. Die Mauthöhensätze wurden in der sogenannten „Mauthöheverordnung“ festgelegt, die ihre gesetzliche Grundlage in § 3 Abs. 2 ABMG (später: BFStrMG) hatte. Danach waren die Mautsätze unter besonderer Berücksichtigung der Achslast zu bestimmen. Diese Regelung ist durch eine unmittelbare gesetzgeberische Festlegung der Mautgebühren abgelöst worden. Der Maßstab der gesetzgeberischen Regelung ist Art. 3 Abs. 1 GG.

- vgl. VG Köln, Urteil vom 30. September 2014 - 14 K 1017/10 -,
Juris RdNr. 152 -

5.5 Durch die Einbeziehung von Fahrzeugen zwischen 7,5 t und 11,99 t zGG wird das Spektrum der zur Nutzerfinanzierung herangezogenen Fahrzeuge größer. Dieses Fahrzeugsegment ist vorrangig den zwei-, drei- und vierachsigen Klassen zuzuordnen, mit der Folge, dass sich in diesen Klassen die Zahl der mautpflichtigen Fahrzeuge erhöht und andererseits die gewogene Inanspruchnahme verringert, da entsprechend den im Wegekostengutachten gebildeten Äquivalenzzahlen von einer geringeren Inanspruchnahme durch diese Fahrzeuggruppe auszugehen ist. Andererseits ist diese Gewichtsklasse im Rahmen der fünf- und mehrachsigen Fahrzeuge kaum vertreten, sodass durch die Aufteilung in einzelne Achsklassen die stärkere Beanspruchung der Straßen durch fünf- und mehrachsigen Fahrzeuge in einem erhöhten Mautsatz Ausdruck findet.

5.6 Der Gesetzgeber hat sich bei der Achsklasseneinteilung davon leiten lassen, möglichst homogene Achsklassen zu bilden. Der Entfall der Vorgabe „unter besonderer

Berücksichtigung der Achslast“ bedeutet aber nicht, dass der Gesetzgeber es bei zwei Achsklassen belassen muss, insbesondere wenn er Erkenntnisse über deutlich abweichende Inanspruchnahme der Infrastruktur durch die Achsklassen hat. Aufgrund der tatsächlichen Ergebnisse der Wegekostenrechnung ergibt sich zwischen vierachsigen und fünf- und mehrachsigen Fahrzeugen ein Mautabstand von 1,8 ct/km. Dieser Umstand stellt keine Gleichheitswidrigkeit im Sinne von Art. 3 Abs. 1 GG dar, da sich auf der Grundlage des Wegekostengutachtens gerade diese Spreizung aufgrund der prognostizierten Inanspruchnahme ergibt. Es gibt auch keine zwingenden Gründe der Praktikabilität oder Verwaltungsvereinfachung, die eine andere Regelung als vier Achsklassen als eindeutig sachgerechter erscheinen ließe.

- 5.6.1 Das Anheben des Mautsatzes für Vierachser zur Verringerung der Spreizung wäre rechtlich problematisch, da für die Vierachser dann mehr Kosten in Rechnung gestellt würden, als nach der Wegekostenrechnung durch sie verursacht würden.
- 5.6.2 Gleiches gilt auch für die Bildung eines Durchschnittsmautsatzes für vier- und fünfachsige Fahrzeuge, die außerdem dem Zweck des Änderungsgesetzes, den Verlust an Mauteinnahmen auszugleichen, zuwiderliefe. Die Begünstigung von fünf- und mehrachsigen Fahrzeugen zulasten von vierachsigen Fahrzeugen könnte außerdem auch in Konflikt mit dem Gemeinschaftsrecht stehen (Art. 107 AEUV).
- 5.7 Auf der Grundlage der Zielsetzung einer Nutzerfinanzierung, wie sie auch der Richtlinie 1999/62/EG zugrunde liegt, ist eine Einbeziehung von Fahrzeugen ab 3,5 t zGG grundsätzlich möglich (und gegebenenfalls auch sachgerecht). Der Gesetzgeber beschränkt sich zulässigerweise auf die Einbeziehung von Fahrzeugen ab 7,5 t zGG, sieht aber in der Gesetzesbegründung einen Prüfauftrag zur Einbeziehung der Fahrzeuge ab 3,5 t zGG auch unter Berücksichtigung möglicher Varianten eines gesonderten Vignettensystems für Lkw zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen vor.

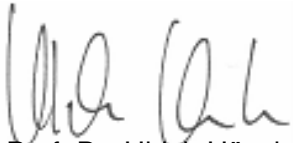
- vgl. BT-Drs. 18/3923, S. 10 -

- 5.8 Soweit sich infolge der Bemautung auf den durch das 3. Änderungsgesetz gewählten Achsklasseneinteilungen Veränderungen in der Benutzung der Straßen ergeben, wären diesen in folgenden Wegekostenrechnungen Rechnung zu tragen. Die Annahmen der Wegekostenrechnungen werden darauf kontrolliert, ob die entsprechenden Ergebnisse der Bemautung eingehalten sind. Das Wegekostengutachten weist konkret für jedes Jahr seiner Periode Angaben aus. Sollte sich zeigen, dass gravierende Änderungen in der tatsächlichen Benutzung auftreten, wäre der Ge-

setzgeber gehalten, entsprechend hierauf zu reagieren.

Nach alldem hält sich die gewählte Regelung im Rahmen der durch Art. 3 Abs. 1 GG dem
Gebührengesetzgeber gezogenen Grenzen.

Mit freundlichen Grüßen

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

Prof. Dr. Ulrich Hösch
Rechtsanwalt

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)192-B(neu)
Stellungnahme zur ÖA am 16.03.2015

13



Michael Ziesak
VCD-Bundesvorsitzender

Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) · Wallstraße 58 · 10179 Berlin

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Per E-Mail: verkehrsausschuss@bundestag.de

Verkehrsclub Deutschland e.V.
Wallstraße 58 · 10179 Berlin
www.vcd.org · mail@vcd.org
Fon 030.280 351-0 · Fax -10

Berlin Alexanderplatz

Jannowitzbrücke

Märkisches Museum U2

Märkisches Museum 147

Jannowitzbrücke

Radparker: Hof, Tiefgarage

Berlin, 12. März 2015

Stellungnahme des VCD e.V. zum Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

BT-Drucksache 18/3923

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender Burkert,
sehr geehrte Mitglieder des Deutschen Bundestages,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, anlässlich der öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 16. März zum oben genannten Gesetzentwurf Stellung nehmen zu können. Diese Möglichkeit nutzen wir trotz kurzer Fristsetzung gerne.

VCD-Stellungnahme

Der VCD begrüßt die grundsätzliche Intention des Gesetzentwurfs, die Lkw-Maut auf weitere Straßen und auf weitere Fahrzeuge auszudehnen, als Schritt in die richtige Richtung.

Angesichts der Erkenntnisse der „Daehre-Kommission“ sind die vorgesehenen Ausweitungen der Nutzerfinanzierung nicht ausreichend, um nur das Finanzierungsdefizit für den Erhalt bestehender Infrastrukturen in Höhe von 7,2 Mrd. Euro pro Jahr (Stand 2013; ohne Berücksichtigung der Absenkung der Lkw-Maut zum 01.01.15) abzudecken.

Unter Berücksichtigung der Erörterungen der „Bodewig-Kommission“, die nach der Daehre-Kommission arbeitete, bleibt der Gesetzentwurf weit hinter den Erwartungen an den Gesetzgeber zurück.

Bitte beachten Sie unsere neue Adresse!

Ihre Spende für den VCD ist steuerlich abzugsfähig.

Spendenkonto:
Nr. 1 132 917 801
IBAN
DE78 4306 0967 1132 9178 01

Ihr VCD-Mitgliedsbeitrag ist steuerlich abzugsfähig.

Geschäftskonto:
Nr. 1 132 917 800

IBAN
DE08 4306 0967 1132 9178 00

Selbst wenn eine weitere Ausdehnung der Maut auf alle Bundesstraßen aus technischen bzw. rechtlichen Möglichkeiten in diesem Jahr nicht realisierbar sein sollte, dann sollten jetzt die Grundlagen geschaffen werden, die Lkw-Maut in den kommenden Jahren nach Möglichkeit auf alle Straßen auszuweiten.

Da die Länder und Kommunen für den Erhalt ihrer Verkehrsinfrastrukturen ebenfalls dauerhaft auf zusätzliche Finanzmittel angewiesen sind, wäre eine angedeutete mittelfristige Ausdehnung der Maut ausschließlich lediglich auf alle Bundesstraßen nicht hilfreich zur Lösung der gemeinsamen Finanzierungsprobleme.

Zum einen sollten unterschiedliche Mautsysteme von Bund und Länder vermieden werden. Zum anderen wären bei einer Berücksichtigung nur der Bundesstraßen erhebliche Mautausweichverkehre auf das weitere Straßennetz zu befürchten.

Auch die Ausdehnung der Lkw-Maut auf alle Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 7,5 Tonnen ist zwar als Zwischenschritt richtig, aber aus VCD-Sicht dauerhaft nicht ausreichend. Wenn der Gesetzgeber sowohl die schwereren Lkw als auch die Pkw (was wir in der jetzt vorgesehenen Form ablehnen) zukünftig an der Nutzerfinanzierung beteiligen möchte, ist es inkonsequent, die Lkw bis zu einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 Tonnen von einer Mautpflicht weiterhin zu befreien.

Es ist bedauerlich, dass weitere externe Kosten wie zum Beispiel Lärmkosten nicht in die Maut internalisiert werden. Weiterhin nicht verständlich erscheint uns, warum die Lkw-Maut-Sätze z.B. in Österreich deutlich höher liegen dürfen als in Deutschland. Das EU-Recht lässt also eine höhere Bemautung durchaus zu.

Der VCD gibt (wie der Bundesrat in seiner Stellungnahme) zu bedenken, dass durch die neue Ausgestaltung der Mautsätze nach Achszahlen Fehlanreize zur Nutzung von Fahrzeugen mit weniger Achsen gesetzt werden. Hierdurch könnte die Achsbelastung und damit die Wegebelastung zunehmen.

Die in der Begründung formulierten verkehrsverlagernden Effekte in Richtung Schienenverkehr (siehe Koalitionsvertrag) sind durch die vorgesehenen Ausweitungen nicht zu erwarten. Die Infrastrukturnutzungsentgelte der DB Netz AG stellen eine weitaus höhere Belastung für Güterverkehrskunden auf der Schiene dar als die Mautgebühren auf den Bundesautobahnen. Zudem werden diese Infrastrukturbeiträge bereits heute für alle Schienenstrecken (und Stationen) erhoben und sind nicht wie bei der Straße nur auf vier- oder mehrgleisige Trassen beschränkt. Hinzu kommt, dass die Trassenpreise auf den Schienenwegen des Bundes seit Jahren in weitaus größeren Umfang als auf der Straße steigen. Zuletzt gab es gar eine Senkung der Mautsätze zum 01.01.15. Da die vorgesehene Ausdehnung der Lkw-Maut nur wenige zusätzliche Straßen beinhaltet, ist eine Veränderung des Modal Splits bei verlagerungsfähigen Gütertransporten durch den vergleichsweise geringfügigen Kostenanstieg der Lkw-Maut aus Sicht des VCD unwahrscheinlich.

Für eine wünschenswerte Lenkungswirkung müsste unter anderem eine Anpassung der Lkw-Maut deutlich umfassender sein als im Gesetzentwurf vorgesehen.

Mit freundlichen Grüßen



Michael Ziesak

Stellungnahme

**zum Gesetzentwurf der Bundesregierung
zum „Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung
des Bundesfernstraßenmautgesetzes“(Drucksache 18/3923)**

Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Verkehr und Digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 16. März 2015

Stefan Gerwens

Geschäftsführer, Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Berlin, den 12. März 2015

Kernaussagen

Pro Mobilität¹ sieht den Gesetzentwurf in Teilen kritisch, er sollte in der Form nicht umgesetzt werden:

- Die von der Bundesregierung vorgeschlagene Umstellung von bisher zwei auf künftig vier Achsklassen beim Mautteilsatz Infrastrukturkosten setzt im Vergleich zu heutigen Mautsätzen Anreize zum Einsatz von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen mit geringerer Achszahl. Es ist mit einer nennenswerten Verschiebung innerhalb der mautpflichtigen Fahrzeugflotte zu rechnen. Die Annahme des Gesetzentwurfs einer Konstanz in der Flottenstruktur wird nicht geteilt.
- In der Logistik wird es neben kurzfristigen Kostenvorteilen für einige Branchen zu erheblichen negativen Effekten kommen. Dazu gehören höhere Leerfahrtenanteile durch eine stärkere Segmentierung des Güterverkehrsmarktes in Transporte von leichten und schweren Gütern, sowie außerordentlicher Wertberichtigungsbedarf in den Flotten der Leasinganbieter in voraussichtlich dreistelliger Millionenhöhe.
- Straßenbaulastträger müssen mit zunehmendem Verschleiß von Straßen und Brücken sowie höherem Erhaltungsbedarf rechnen, weil die durchschnittlichen Achslasten steigen werden. Hohe Infrastrukturelevanz hat vor allem der vorgeschlagene Mautsatzvorteil von 1,8 Cent/km für Vierachser gegenüber Fünfachsern. Dieser steht im Gegensatz zur Infrastrukturabnutzung bei gängigen Fahrzeugkombinationen: Sie fällt bei einem vierachsigen 38t-Sattelzug im Vergleich zu einem fünfachsigem 40t-Sattelzug bei gewichtsbezogener Vollauslastung um rund 40 Prozent höher aus.
- Die Bundesregierung begründet die Umstellung der Achsklassen mit Gebührengerechtigkeit angesichts der Ausweitung der Mautpflicht auf Fahrzeuge mit 7,5 bis 11,9 t zGG. In der Nachberechnung zum Wegekostengutachten werden die Wegekosten für Fahrzeuge unter 12 t zGG jedoch nur auf Zwei- und Dreiachser verteilt. Vier- und fünfachsiges Fahrzeuge seien zu vernachlässigen.
- Bei der Achsklassenstrukturierung sind Durchschnittsbetrachtungen bezüglich der Homogenität der Fahrzeugklassen und Ergebnisse der Achslastmessstellen hinsichtlich Belastbarkeit zu prüfen.
- Die Möglichkeit, später die Wegekostenrechnung an erhöhten Straßenverschleiß anzupassen und die Lkw-Mautsätze anzuheben, ist gesamtwirtschaftlich nicht überzeugend, da der durch die neuen Achsklassen zu erwartende Anstieg der Infrastrukturkosten von vornherein vermeidbar wäre.
- Aus den anreizbedingten Veränderungen der Flottenstruktur ergeben sich Mauteinnahmerisiken.

¹ Pro Mobilität setzt sich als branchenübergreifendes Bündnis für leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, insbesondere im Bereich der Straßen ein. Träger sind Automobilclubs, Verbände und Unternehmen des Güterkraftverkehrs, der Automobil- und Bauwirtschaft, der Dienstleistungswirtschaft, sowie Infrastrukturbetreiber und Mautdienstleister.

I. Allgemeine Anmerkungen:

- (1) Pro Mobilität begrüßt, dass die Bundesregierung die 2015 **geplanten Schritte zur Ausweitung der Lkw-Maut** auf weitere 1.100 km Bundesstraßen zum 1.7.2015 und auf Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen ab 7,5 t zLGG zum 1.10.2015 **in einem Gesetzgebungsverfahren** bündelt und den Unternehmen so Planungssicherheit geben will.
- (2) Der Gesetzentwurf sieht neben der Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere Strecken und weitere Fahrzeuge eine **Änderung der Achsklassen zum 1.10.2015** vor, was den Mautteilsatz für Infrastrukturkosten **für alle Fahrzeuge** ändern würde. Pro Mobilität sieht die hier geplante Umstellung von zwei auf vier Achsklassen kritisch. Trotz des bestehenden Zeitdrucks im Gesetzgebungsverfahren im Hinblick auf die erste Mauterweiterung am 1. Juli halten wir eine Korrektur des Vorschlags neuer Achsklassen für den Mautteilsatz Infrastrukturkosten für dringend geboten.
- (3) Mit dem Gesetzgebungsverfahren soll die sogenannte **„Mautlücke“** ausgeglichen werden, die sich im Vergleich zum bisherigen Mautaufkommen aus der leichten Absenkung der Lkw-Mautsätze zum 1. Januar 2015 ergeben hat, welche aus dem Wegekostengutachten 2013 folgen. Diese Lücke wird für die Jahre 2015 bis 2017 mit insgesamt 460 Millionen Euro angegeben. Der Gesetzentwurf soll im gleichen Zeitraum zu Mehreinnahmen von 875 Millionen Euro führen und damit die Lücke überkompensieren.
- (4) Die vorgeschlagenen Mautsätze und deren Berechnung waren nicht Gegenstand des „Wegekostengutachtens 2013-2017“, das im April 2014 veröffentlicht wurde. Die **„2. Ergänzung zum Wegekostengutachten 2013-2017“** vom September 2014 ist erst Anfang März 2015 kurz vor der ersten Lesung im Bundestag veröffentlicht worden. Eine sachgerechte Anhörung der Verbände im November 2014 und eine angemessene Gesetzgebungsmitwirkung des Bundesrates im Dezember 2014 waren somit nicht gegeben.

II. Durch neue Achsklassen erhebliche Veränderung der mautpflichtigen Flotte zu erwarten

- (5) Der Gesetzentwurf sieht eine **Änderung der Achsklassen zum 1.10.2015** vor, was die Mautsätze für Infrastrukturkosten **für alle mautpflichtigen Fahrzeuge** ändern würde. Hier ist vorgesehen, von bisher zwei Achsklassen – „bis zu 3 Achsen“ und „vier oder mehr Achsen“ – auf vier Achsklassen mit einer Differenzierung mit „zwei“, „drei“, „vier“ und „fünf oder mehr“ Achsen umzustellen.
- (6) Die nun vorgesehene Differenzierung der Mautsätze setzt **Anreize, nach Möglichkeit Fahrzeuge mit weniger Achsen einzusetzen**. Insbesondere aus der Differenzierung zwischen vierachsigen und mindestens fünfachsigem Fahrzeugen sind mit Mautsätzen von 11,7 Cent pro km bzw. 13,5 Cent pro km erhebliche Marktimpulse zu erwarten.
- (7) Die Gleichsetzung einer geringeren Achszahl mit geringeren Infrastrukturkosten ist dabei keineswegs zwingend, im Falle annähernd gleicher Gesamtgewichte ist bei einer geringeren Achszahl sogar mit einer deutlich stärkeren Beanspruchung der Infrastruktur und dadurch mit höheren Wegekosten zu rechnen. Dies bildet die neue Differenzierung der Mautsätze nicht ab.

Die jetzt vorgesehene Achsklassenstruktur führt somit in technischer wie gesamtwirtschaftlicher Hinsicht zu Fehlanreizen, die im Folgenden näher erläutert werden.

Mautpflichtige Flotte heute

- (8) Derzeit unterliegen Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen ab 12 t zGG der Mautpflicht auf Autobahnen und bestimmten Bundesstraßen. Die „2. Ergänzung zum Wegekostengutachten 2013-2017“ geht für 2014 von folgender rechnerischer Fahrleistungsverteilung aus:

Verteilung mautpflichtiger Fahrleistungen 2014 nach Achsklassen			
Fahrzeuge ab 7,5 t zGG	Gesamt	Autobahnen	Mautpfl. Bundesstraßen
Fahrleistungen (Mrd. km)	31,593	29,959	1,634
Anteile nach Achszahl			
2 Achsen	7,4%	7,1%	11,7%
3 Achsen	6,9%	6,0%	22,9%
4 Achsen	20,5%	20,7%	16,3%
5+ Achsen	65,3%	66,2%	49,1%

Quelle: Eigene Berechnung nach „2. Ergänzung zum Wegekostengutachten 2013 – 2017“

Mit rund 86 Prozent der Fahrleistungen dominieren heute und auch zukünftig Fahrzeuge mit vier und mehr Achsen den mautpflichtigen Verkehr. Der Anteil an den Mauteinnahmen ist aufgrund der höheren durchschnittlichen Mautsätze für diese Fahrzeugklassen noch höher.

- (9) Die „Wegekostenrechnung 2013 bis 2017“ verweist darauf, dass die fünf häufigsten der in der Tabelle A-2 dargestellten Fahrzeugtypen rund 85 Prozent des mautpflichtigen Verkehrs abbilden. Insgesamt würden die abgebildeten 18 Fahrzeugtypen bilden rund 90 Prozent des Schwerververkehrs abwickeln. Eine nähere Spezifizierung der jeweiligen Anteile erfolgte leider nicht und ist auch in den Nachberechnungen nicht zugänglich.

Berechnung der Wegekosten für 2013-2017
Endbericht 25.03.2014

Alfen • AVISO • WWU Münster (IVM)

A-2 Gebräuchliche Fahrzeugtypen im Schwerverkehr (WIM-Daten)



















Typ	Silhouette	Typ	Silhouette
8		96	
9		97	
12		98	
32		99	
33		105	
34		106	
35		107	
41		120	
42		121	

Tabelle A - 2: Fzg-Typen des Schwerverkehrs an den WIM-Stellen

Quelle: Wegekostengutachten 2013-2017

Eine solche Spezifizierung würde transparent machen, welche Fahrzeugtypen im Hinblick auf die zu diskutierenden Anreizstrukturen nach neuen Achsklassen besonders relevant sind. Aus einer Veröffentlichung der Bundesanstalt für Straßenwesen von 2011² ist zu entnehmen, dass in 2004/2005 auf ausgewählten Autobahnabschnitten mehr als 60 Prozent der Lastmenge der Achslasterfassung auf den fünfsachsigen Sattelzug vom Typ 98 (s. obige Tabelle) entfiel. Auf das Beispiel des fünfsachsigen Sattelzuges wird wegen seiner Marktrelevanz deshalb noch besonders Bezug genommen.

² BASt 2011; <http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2011/111/pdf/S61.pdf>

Anreize zur Änderung der Flottenstruktur

- (10) Die Lkw-Mautsätze werden gebildet aus einem **Teilmautsatz für Infrastrukturkosten** und einem Teilmautsatz für externe Kosten. Der Gesetzentwurf sieht Änderungen für den Teilmautsatz Infrastrukturkosten vor, der deshalb isoliert betrachtet wird.

Achsklassen für Teilmautsatz Infrastrukturkosten	Mautsätze seit 1.1.2015	Mautsätze 1.10.2015 (Gesetzentwurf)
mit zwei Achsen	12,5 Cent pro km	8,1 Cent pro km
mit drei Achsen		11,3 Cent pro km
mit vier Achsen	13,1 Cent pro km	11,7 Cent pro km
mit fünf und mehr Achsen		13,5 Cent pro km

- (11) Die im Gesetzentwurf vorgesehene Differenzierung der Mautsätze setzt Anreize:

- Für alle bisher mautpflichtigen **Fahrzeuge mit zwei bis vier Achsen sollen die Mautsätze sinken, für jene ab fünf Achsen dagegen steigen**. Unternehmen können künftig geringere Mautkosten erwarten, wenn sie Fahrzeuge mit weniger als fünf Achsen nutzen.
- Bei einem **Mautsatzunterschied zwischen vierachsigen und mindestens fünfachsigen Fahrzeugen** von 1,8 Cent/km (11,7 Cent/km versus 13,5 Cent/km) sind erhebliche Marktimpulse zu erwarten. Wie bereits dargelegt, werden in diesem Marktsegment große Teile des mautpflichtigen Straßengüterverkehrs abgewickelt.
- Darüber hinaus können auch **Marktverschiebungen zwischen zwei-, drei- und vierachsigen Fahrzeugen** auftreten. So können z.B. dreiachsige Sattelzüge (einachsiger Auflieger) mit einem Gesamtgewicht von bis zu 28 t (18 t Zugmaschine, 10 t Auflieger) und einer Nutzlast von 15-16 t besonders für den Transport leichter Güter attraktiv sein.

- (12) Beispiel: **Mautvorteil beim Wechsel von drei- auf zweiachsigen (Sattel)Auflieger:**

- Sattelzug mit Zugmaschine (zwei Achsen) und Auflieger (zwei im Vergleich zu drei Achsen)
- Neupreis eines Sattelauflieger/Trailers: Ø 24.000 Euro
- Nutzungsdauer bis zu 10 Jahre; oft Leasing mit 4-5 Jahren Vertragsdauer
- Annahme: 120.000 km Fahrleistung, davon 80 % (96.000 km) mautpflichtig
- Mautvorteil zwischen zweiachsigem und dreiachsigem Auflieger 1,8 Cent/km
- Aggregierter Mautvorteil pro Jahr beim Wechsel auf zweiachsigen Auflieger: 1.728 Euro
- Amortisation des Aufliegers aus dem Mautvorteil nach 10 Jahren zu 72 Prozent

Weitere Kostenvorteile kommen beim Verzicht auf eine Achse durch niedrigere Kosten für Wartung und Kraftstoffe hinzu. Bei Ausschöpfung der gewichtsmäßigen Zuladung können sich **Nachteile** aus einem Nutzlastverlust ergeben, da das zulässige Gesamtgewicht eines Vierachsers mit 38 t zwei Tonnen niedriger als das eines Fünfachsers mit 40 t ist. Es entfällt aber das Gewicht einer zusätzlichen Achse (0,6 t). Dem verbleibenden Nutzlastnachteil kann durch Fokussierung auf leichtere Frachtgüter entgegen gewirkt werden.

- (13) Gegen eine solche Musterrechnung wird vorgebracht, der Anteil der Maut an den Gesamtkosten sei im Vergleich zu Löhnen und Betriebskosten eher gering. Diese Sicht vernachlässigt jedoch, **Unternehmen optimieren alle Teilbereiche**, um Gesamtkosten zu senken, und Kunden erwarten dies. Ansonsten hätten die bisherigen Mautanreize zur Nutzung emissionsarmer Fahrzeuge bei der Einführung von EURO V und EURO VI nicht die in der Fahrzeugflotte sichtbare starke Marktresonanz erzielen können. Jegliche Mautdifferenzierung wäre dann als hinfällig anzusehen.

III. Strukturelle Auswirkungen für die Logistikwirtschaft

Auswirkungen auf den Logistikmarkt

- (14) Aus der geplanten Veränderung der Mautsätze wird sich ein **Trend zur Nutzung von Fahrzeugen mit weniger Achsen** ergeben. Nur in Einzelfällen wird an die Nutzung zusätzlicher Achsen gedacht, z.B. an einen Wechsel von drei- auf vierachsige Fahrzeuge, weil die Mautdifferenz im Vergleich zu heute abnehmen würde.
- (15) Kurzfristig wird der Gesetzentwurf somit zu **Kostenvorteilen für Branchen mit Transporten leichter Güter** führen, aber auch **höhere Mautkosten für Branchen mit Beförderungen schwerer Güter** bringen, die aufgrund ihrer Gütergewichtsstruktur nicht auf Fahrzeuge mit weniger Achsen ausweichen können.
- (16) Nach früheren Erfahrungen ist davon auszugehen, dass beim Transport leichter Güter die Mautsätze für Fahrzeuge mit maximal vier Achsen seitens der Auftraggeber zum **Marktstandard** werden. Der eigentliche Impuls des Gesetzentwurfs aus der neuen Differenzierung der Mautsätze wirkt unmittelbar auf Fahrzeughalter, er wird aber auch seitens der verladenden Wirtschaft aufgegriffen werden. Dieser mittelbare Effekt beschleunigt die Verbreitung entsprechender Fahrzeuge.
- (17) Die **Vorteile** für einige Marktbereiche mit leichteren Transportgütern werden **voraussichtlich nicht dauerhafter Natur** sein, weil durch höhere Achslasten die Infrastrukturabnutzung und damit die Wegekosten steigen werden. Mittelfristig – spätestens mit der übernächsten Wegekostenrechnung – wird dann eine Anhebung der Mautsätze für Vierachser notwendig werden.
- (18) Schon vorher wird sich aber eine **stärkere Segmentierung des Güterkraftverkehrsmarktes nach der Beförderung leichter und schwerer Güter** mit jeweils darauf zugeschnittenen Fahrzeugen herausgebildet haben. Dies dürfte mit gesamtwirtschaftlich negativen Nebenwirkungen verbunden sein:
- ⇒ einem höheren Leerfahrtenanteil wegen geringerer Flexibilität beim Fahrzeugeinsatz und
 - ⇒ einem höheren Risiko falscher Lastverteilung auf die Achsen bei geringerer Achszahl.

Auswirkungen auf Leasingunternehmen

- (19) In Deutschland ansässige Leasingunternehmen befürchten, dass aufgrund der neuen Achsklassen hohe **Sonderabschreibungen** auf den Fahrzeugbestand **in dreistelliger Millionenhöhe** notwendig werden. Besonders betroffen wäre das Segment der Sattelzugkombinationen und hier der Auflieger. Es entstünde in zweierlei Hinsicht außerordentlicher Abschreibungsbedarf:
- ⇒ Zum einen würde für die aus laufenden Leasingverträgen frei werdenden dreiachsigen Auflieger (Leasingdauer üblich 4-5 Jahre) eine **Anschlussvermietung in Deutschland deutlich erschwert** und eine **große Welle an Fahrzeugen auf dem Gebrauchtmarkt im In- und Ausland nicht ohne Preisabschlag absetzbar** sein.
 - ⇒ Zum anderen würden die aufgrund der Mautvorteile in Deutschland Verbreitung findenden **zwei- oder einachsigen Auflieger später als Gebrauchtfahrzeuge im Ausland kaum verkäuflich** sein, da diese dort (z.B. wegen niedrigerer Achslasten oder höherer Gesamtgewichte) nicht üblich sind.

IV. Erhöhte Kosten für Infrastrukturbetreiber

- (20) Die **Infrastrukturabnutzung** durch Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen ist vor allem **abhängig vom tatsächlichen Gesamtgewicht und den tatsächlichen Achslasten**, gemessen als Summe der äquivalenten 10 t-Achsübergänge aller Achsen.
- (21) Die **Infrastrukturabnutzung durch eine einzelne Achse steigt bei Zunahme der Achslast überproportional an**. Ein Anstieg der tatsächlichen Achslast von 8 t auf 10 t hat eine Zunahme der Infrastrukturabnutzung auf mehr als das Doppelte zur Folge. Eine geringere Achszahl ist daher nicht zwingend mit niedrigeren Wegekosten gleichzusetzen.
- (22) Im Falle annähernd gleicher Gesamtgewichte ist bei dessen Verteilung auf weniger Achsen (z.B. 38 t auf 4 Achsen statt 40 t auf 5 Achsen)
- ⇒ mit **höheren Achslasten** einzelner Achsen und
 - ⇒ einer **höheren Gesamtbelastung** für die Straßeninfrastruktur, also Fahrbahnen und Brücken, zu rechnen.

Die Folgen sind

- ⇒ eine **stärkere Abnutzung** der Straßen,
- ⇒ **vorzeitiger Sanierungsbedarf** und
- ⇒ **höhere Wegekosten**.

Erläuterung: Bestimmung der Infrastrukturabnutzung nach Achslast

- (23) Die Messung der Infrastrukturinanspruchnahme und der Vergleich unterschiedlicher Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen in dieser Hinsicht erfolgt in Deutschland über die Umrechnung/ Normierung verschieden hoher Achslasten auf eine einheitliche Basis einer Achslast von 10 t. Auf Basis des AASHO-Road-Tests wird dabei das „Vierte-Potenz-Gesetz“ angewendet.



Vergleich der Infrastrukturabnutzung nach Achslast einer einzelnen Achse:

Achslast: 10,0 t	10 t- Achslastäquivalent $(10,0t / 10,0t)^4 = 1,00$
8,0 t	10 t- Achslastäquivalent $(8,0t / 10,0t)^4 = 0,41$
7,3 t	10 t- Achslastäquivalent $(7,3t / 10,0t)^4 = 0,28$

Die Straßenabnutzung einer Achse mit tatsächlicher Achslast von 10 t entspricht genau äquivalenten 10 t-Achsübergang und führt daher zum Wert 1,00. Dagegen führt eine Achslast von 8 t nur zu äquivalenten 10 t-Achsübergang von 0,41. Je höher der Wert des äquivalenten 10 t-Achsübergangs ist, umso größer ist die mit einer Achslast verbundene Straßenabnutzung.

Vergleich der Infrastrukturabnutzung von Fahrzeugkombinationen:

Die Infrastrukturabnutzung einer Fahrzeugkombination lässt sich anhand der Summe der äquivalenten 10 t-Achsübergänge der einzelnen Achsen vergleichen. Auch hier gilt, je höher der Wert, umso höher ist die Infrastrukturbelastung. Nicht beachtet werden dabei die Reifenart oder die Zugehörigkeit zu einer Doppel- oder Dreifachachse.

Beispielhafter Vergleich der Straßenabnutzung anhand von 10-t- Achsübergängen		
Achszahl eines Sattelzuges	5 Achsen	4 Achsen
Zulässiges Gesamtgewicht	40 t	38 t
Nutzlast (Annahme: vollständige gewichtsbezogene Auslastung)	25 t	24 t
		
Achslastenverteilung	Zugmaschine: 6,5t + 11,5t Auflieger: 3 x 7,3t	Zugmaschine: 6,5t + 11,5t Auflieger: 2 x 10t
Äquivalente 10 t-Achsübergänge	2,78	3,93

Bei gewichtsbezogener Auslastung ist die Infrastrukturabnutzung eines vierachsigen Sattelzuges von 38 t zGG im Vergleich zu einem fünfachsigem Sattelzug von 40 t zGG um ca. 40 % höher.

- (24) Aufgrund der hohen Fahrleistungsanteile der fünfachsigem Sattelzüge auf Autobahnen ist bei einer größeren Verschiebung zu vierachsigen Fahrzeugen mit erhöhter Abnutzung der Fernstraßen sowie der nachgeordneten Straßen von Ländern und Kommunen zu rechnen.
- (25) Im Wegekostengutachten sind knapp ein Sechstel der Kosten im mautpflichtigen Netz gewichtsabhängig zugeordnet. Sollte sich über die gesamte mautpflichtige Flotte die durchschnittliche Achslast erhöhen, sind daher steigende Wegekosten zu erwarten.

V. Begründung und Herleitung neuer Achsklassen und Mautsätze

- (26) Der Vorschlag zur **Umstellung auf vier Achsklassen** wird nicht aus der Wegekostenrechnung hergeleitet, sondern **seitens des zuständigen Bundesministeriums als Auftraggeber vorgegeben**.

Das Wegekostengutachten 2013-2017 ermittelt auf der Basis vergangenheitsorientierter Daten die voraussichtlichen Wegekosten für das mautpflichtige Netz und legt diese auf mautpflichtige Fahrzeuggruppen um. Daraus ergeben sich dann die Mautsätze. Wie die Fahrzeuggruppen definiert werden, ist nicht wissenschaftlich hergeleitet, sondern richtet sich nach rechtlichen Vorgaben und Kontrollmöglichkeiten, es verbleibt aber auch politisches Ermessen.

- (27) Bei der Berechnung der vorgeschlagenen Mautsätze spielen die **Daten der Achslastmessstellen im Bundesfernstraßennetz** eine zentrale Rolle, sie werden aber nicht offen gelegt. Ebenso wird nicht ausgeführt, welche **Einschränkungen bei ihrer Nutzung für vier Achsklassen** zu beachten sind

Auf Basis der vorgegebenen Achsklassen stützt sich die „2. Ergänzung zum Wegekostengutachten 2013-2017“ bei der Bestimmung der durchschnittlichen Achslast je Achsklasse auf Erhebungen der Achslastmessstellen im Bundesfernstraßennetz. Im Wegekostengutachten 2013-2017 wird erläutert, dass die **Feindifferenzierung der Achslastmessung über zwei Achsklassen hinaus begrenzt** sei:

„Da es derzeit nur eine relativ geringe Anzahl der Achslastmessstellen im Bundesfernstraßennetz gibt, die Messstellen nicht zwischen Fahrzeugen <12t zGG und ≥ 12t zGG unterscheiden und sie zudem nicht den gesamten Schwerverkehr abbilden (die 18 gebräuchlichen Fahrzeugtypen bilden rd. 10 % des Schwerverkehrs nicht ab), ist eine Feindifferenzierung nach mehr als 2 Achsklassen derzeit auf Grundlage der vorhandenen Daten nicht valide möglich. Auch nach einer Ausweitung des Achslastmessstellennetzes, wie sie vom BMVI geplant wird, sind einer differenzierteren Definition der Differenzierungsmerkmale aufgrund der hohen Freiheitsgrade in der Zulassungsverordnung für Kraftfahrzeuge und der eingeschränkten technischen Möglichkeiten zur Kontrolle Grenzen gesetzt.“ (Zitat aus „Berechnung der Wegekosten für das Bundesfernstraßennetz sowie der externen Kosten nach Maßgabe der Richtlinie 1999/62/EG für die Jahre 2013 bis 2017 - Endbericht“, im Auftrag des BMVI, S. 122f)

(28) Angesichts der Durchschnittsbildung im Zuge der Achslastmessung je Fahrzeuggruppe ist die **Homogenität bzw. Heterogenität der Fahrzeuge der jeweiligen Achsklasse bedeutsam**. Die Daten zur Zusammensetzung der jeweiligen Achsklassengruppe sind uns nicht bekannt.

(29) Der **Unterschied in der Infrastrukturabnutzung** zwischen der Klasse der Vierachser und jener der mindestens Fünfachser ist **vermutlich das Ergebnis von Durchschnittsbildung und Gruppenzusammensetzung**.

Die Diskrepanz zwischen der Durchschnittsbetrachtung und der Einzelbetrachtung schwerer Fahrzeuge beider Klassen (s. Punkt 23) lässt vermuten, dass die **Varianz der tatsächlichen Achslasten in der Klasse vierachsiger Fahrzeuge deutlich größer als in der von fünfachsig**en Fahrzeugen ist. Bei der Durchschnittsbildung werden dann Achslasten von schweren Vierachsern durch leichtere Fahrzeuge mit gleicher Achszahl nivelliert.

Die schon heute bestehende Heterogenität in der gemeinsamen Achsklasse vier- und mehrachsiger Fahrzeuge würde durch die Ausgliederung der fünf- und mehrachsigen Fahrzeuge in eine eigene Achsklasse eben nur auf das verbleibende Teilssegment der Vierachser konzentriert. Auf der Grundlage der zugänglichen Daten lässt sich dies aber nicht näher belegen.

(30) Die Erweiterung von zwei auf **vier Achsklassen wird im Gesetzentwurf mit der Ausweitung der Mautpflicht auf Fahrzeuge zwischen 7,5 und 11,9 t zGG begründet**, wodurch bei Festhalten an bisherigen Achsklassen die Heterogenität innerhalb der beiden bisherigen Achsklassen zunehme. Zumindest **für vier- und fünfachsig**en Fahrzeuge **scheint dies irrelevant** zu sein.

In der „2. Ergänzung zum Wegekostengutachten 2013-2017“ werden die Wegekosten der Fahrzeuggruppe 7,5 bis 11,9 t zGG ausschließlich Fahrzeugen mit zwei oder drei Achsen zugerechnet. Für die Wegekostenzuordnung und die Mauthöhe der vier- und fünfachsigen Fahrzeuge sei die neu hinzukommende mautpflichtige Gruppe von 7,5 bis 11,9 t zGG vernachlässigbar.

Die **Verteilung der Wegekosten auf die Achsklassen legt nahe, dass für eine stärkere Differenzierung der Achsklassen zumindest im Bereich der vier- und mehrachsigen Fahrzeuge keine Notwendigkeit besteht**. Es stellt sich daher die Frage, was die damit verbundenen negativen Auswirkungen auf die Logistik und Infrastrukturbetreiber rechtfertigt.

VI. Einnahmerisiken für den Bund

- (31) Aus dem Referentenentwurf geht nicht hervor, welche **Auswirkungen** die Anreize zur Nutzung von Fahrzeugen mit weniger Achsen mittelfristig **auf das Mautaufkommen** haben werden.
- (32) Sollten in einigen Jahren zehn Prozent der mautpflichtigen Fahrleistungen von fünfachsigen Fahrzeugen auf vierachsige verlagert werden, hätte dies auf Basis der Fahrleistungsannahme der Wegekostenrechnung für 2015 einen **Rückgang des Mautaufkommens** von jährlich 379 Millionen Euro zur Folge. Verschiebungen in den unteren Achsklassen sind dabei nicht einmal berücksichtigt.
- (33) Eine solche **Verschiebung der Flottenstruktur würde sich aber erst über Jahre im Markt aufbauen**. Die Effekte würden somit bis zur Vorlage der nächsten Wegekostenrechnung für den Zeitraum 2018 bis 2022 erst teilweise sichtbar und in dessen Geltungszeitraum bezüglich des Mautaufkommens an Bedeutung zunehmen.

VII. Sonstiges

- (34) Die Ankündigung, eine **Vignette für Lkw zwischen 3,5 bis unter 7,5 t zGG** in dieser Legislaturperiode noch prüfen zu wollen, wirft die Frage der **Kompatibilität solcher Überlegungen mit der jetzt vorgeschlagenen Mautstruktur** auf. Da Fahrzeugkombinationen ab 7,5 t zGG der Mautpflicht unterliegen sollen, kann dies auch für Zugfahrzeuge unter 7,5 t zGG mit Anhänger gelten. Würde nach Einführung der Vignettenpflicht für Fahrzeuge unter 7,5 t zGG ein solcher Lkw mit einer Jahresvignette ausgestattet und dann bei Nutzung eines Hängers die Gewichtsgrenze von 7,5 t überschreiten, entstünde eine zweifache Gebührenerhebung. Hier wäre dann die **Vereinbarkeit mit EU-Recht**, insbesondere mit Artikel 7 (2) der Wegekostenrichtlinie (1999/62/EG) zu prüfen, die eben dieses für den gleichen Straßenabschnitt nur für Brücken, Tunnel und Gebirgspässe erlaubt.
- (35) Im Zuge der Erhebung der **Lkw-Maut** fallen Daten an, die in anonymisierter und aggregierter Form die statistischen Grundlagen dieses Gesetzesvorschlages verbessern und seiner Umsetzung transparent machen würden. Die Bundesregierung sollte diese **Daten nutzbar machen**.

VIII. Fazit

Die vorgesehene Differenzierung des Mautteilsatzes Infrastrukturkosten nach vier Achsenklassen lässt negative strukturelle Auswirkungen für die Logistikwirtschaft und Belastungen der öffentlichen Haushalte erwarten. Sie sollte in der vorliegenden Form nicht umgesetzt werden.

* * *

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

18(15)192-D

Stellungnahme zur ÖA am 16.03.2015



Firmensitz

Alfen Consult GmbH
Cranachstraße 21
D-99423 Weimar



Kundenanschrift

Bürohaus „Listhaus“
Rosa-Luxemburg-Str. 29
04103 Leipzig

Telefon: +49 (0) 341.355 276.30
Fax: +49 (0) 341.355 276.49
www.alfen-consult.de
info@alfen-consult.de

Bearbeiter: Korn

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Sekretariat
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Betreff: Öffentliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfern-
straßenmautgesetzes, BT-Drucksache 18/3923

Leipzig,
13. März 2015

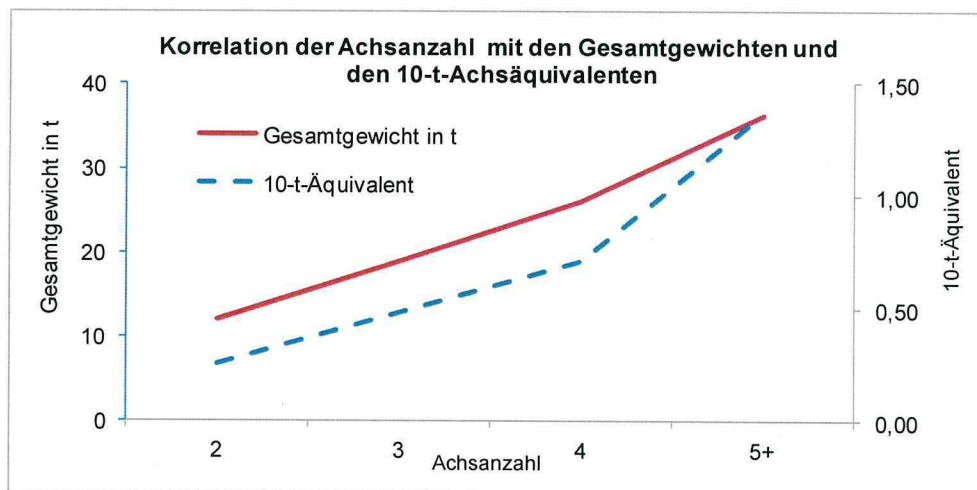
Sehr geehrter Herr Vorsitzender,
sehr geehrte Damen und Herren,

der Unterzeichner wurde gebeten, zu dem oben genannten Gesetzesentwurf der Bundesregierung Stellung zu nehmen und bei der Anhörung im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur als Experte zur Verfügung zu stehen.

Der Unterzeichner ist Prokurist bei der Alfen Consult GmbH, Weimar und Projektleiter für die Erstellung des Gutachtens „Berechnung der Wegekosten für das Bundesfernstraßennetz sowie der externen Kosten nach Maßgabe der Richtlinie 1999/62/EG für die Jahre 2013 bis 2017“ im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (WKG2013). Das Gutachten wurde von der Alfen Consult GmbH in Kooperation mit der AVISO GmbH Aachen und dem Institut für Verkehrswissenschaft (IVM) der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster erstellt und im März 2014 veröffentlicht.

Die im oben bezeichneten Gesetzesentwurf der Bundesregierung Artikel 1 Ziffer 3 dargestellten Mautsätze entsprechen den Mautsätzen der Tabelle 9 und 10 in der durch Alfen Consult und seinen Partnern erstellten 2. Ergänzung zum Wegekostengutachten 2013-2017 vom 08.09.2014. Dieser Ergänzungsrechnung vorausgegangen ist die 1. Ergänzung zum Wegekostengutachten 2013-2017 vom 14.04.2014, welche Grundlage für den Entwurf des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes war. Inhalt der 1. Ergänzung war die Berechnung der Mautsätze für die Jahre 2015 bis 2017 unter Berücksichtigung der Mehreinnahmen im Jahr 2014 und der Berücksichtigung der externen Kosten der Luftverschmutzung sowie die Bildung eines einheitlichen Mautsatzes für mautpflichtige Bundesstraßen und Bundesautobahnen. Inhalt der 2. Ergänzung war die Berechnung der Mautsätze unter Einbindung der Fahrzeuge ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 t und zusätzlicher Bundesstraßen in die Mautpflicht. Im Zuge der Ausweitung der Mautpflicht auf Fahrzeuge ab 7,5 t sollten die bestehenden zwei Achsklassen zugunsten von vier Achsklassen aufgelöst werden.

Für die Herleitung der Mautsätze wird auf die 2. Ergänzung zum Wegekostengutachten 2013-2017 verwiesen. Die dort dargestellten Berechnungen basieren auf den Grundlagen und der Methodik des WKG2013. Im Hinblick auf die verursachungs- bzw. veranlassungsgerechte Anlastung von Kosten bei den beteiligten Fahrzeuggruppen ist festzuhalten, dass die aktuellen Daten eine deutliche Korrelation zwischen der Anzahl der Achsen, dem Gesamtgewicht der beobachteten Fahrzeuge und den 10-t-Achsäquivalenten¹ erkennen lassen (siehe nachfolgende Grafik).



Die Grafik zeigt die durchschnittlichen Gesamtgewichte und die durchschnittlichen 10-t-Achsäquivalente der jeweils beobachteten Fahrzeuge an den Achslastmessstellen in Abhängigkeit der Achszahl der Fahrzeuggruppe ab 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht. Das Gesamtgewicht und die 10-t-Achsäquivalente steigen in der Beobachtung mit zunehmender Achszahl an. So waren beispielsweise Fahrzeuge mit vier Achsen durchschnittlich etwa 25 t schwer und Fahrzeuge mit fünf und mehr Achsen etwa 35 t.

Wie in der 2. Ergänzung angemerkt, besteht im Hinblick auf die Differenzierung in vier Achsklassen aufgrund der nicht flächendeckend zur Verfügung stehenden Achslastmessstellen eine höhere Unsicherheit, als bei der Differenzierung nach zwei Achsklassen entsprechend WKG2013.² Zudem sind eine zukünftige Änderung der Zusammensetzung des mautpflichtigen Fahrzeugkollektivs und die Änderung des Ladungsverhaltens nicht auszuschließen. Vor diesem Hintergrund haben wir empfohlen, die Ergebnisse aus dem Wirkbetrieb des Mautsystems mit den Ergebnissen der Achslastmessstellen abzugleichen und entsprechend der Empfehlung im WKG2013 ein Monitoring der Maut-einnahmen und der zugrundeliegenden Rahmenbedingungen zu installieren.³

¹ Das 10-t-Achslastäquivalent des jeweiligen Fahrzeugs entspricht der Summe der für die einzelnen Achsen ermittelten vierten Potenz der Division der tatsächlichen Achslast des Fahrzeugs durch 10 t. Das 10-t-Achslastäquivalent gilt als Maß für die Zerstörungswirkung des jeweiligen Fahrzeugs, vgl. auch Alfen Consult et.al., Wegekostengutachten 2013-2017, 2014, S. 121 ff.

² Vgl. 2. Ergänzung zum Wegekostengutachten 2013-2017 vom 08.09.2014, S. 5.

³ Vgl. Alfen Consult et. al., Wegekostengutachten 2013-2017, 2014, S. 149.

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes
Öffentliche Anhörung am 16.03.2015 im Verkehrsausschuss
Stellungnahme Michael Korn, Alfen Consult GmbH vom 13.03.2015

Gleichwohl ist eine Änderung des Nutzerverhaltens aus derzeitiger Sicht nicht zwingend und zudem nicht zwingend mautgetrieben, da für einen Unternehmer insbesondere vor dem Hintergrund des eher untergeordneten Anteils der Mautkosten an den Gesamtbetriebskosten auch oder überwiegend andere Faktoren entscheidungsbestimmend sind. Hierzu zählen beispielsweise die Flexibilität des Einsatzes des Fahrzeugs, die potenzielle Fahrleistung, der Anteil Leerfahrten und die Auslastung des Fahrzeugs im Hinblick auf Tonnage und Ladevolumen.

Mit freundlichen Grüßen

Alfen Consult GmbH



ppa. Michael Korn

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)192-E
Stellungnahme zur ÖA am 16.03.2015

Stellungnahme

zur öffentlichen Anhörung
des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur
des Deutschen Bundestages
am 16. März 2015

zu dem

Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes
BT-Drucksache 18/3923

Prof. Torsten R. Böger
Geschäftsführer

Berlin, 13. März 2015

1. Stärkung der Nutzerfinanzierung

Grundsätzlich stellt die Erhebung von Nutzungsentgelten ein sinnvolles Instrument zur Finanzierung von Straßen dar, da bei Straßen die Nutzung über eine Zugangsgebühr geregelt werden kann und sich durch die wirtschaftlich sinnvolle Anwendung des sogenannten Ausschluss- oder Exklusionsprinzips abgrenzen lassen. Dies macht es erforderlich, dass nichtzahlende Personen von der Nutzung eines Gutes ausgeschlossen werden können, wie es gerade die heutigen technischen Erhebungssysteme ermöglichen.

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf wird der im Jahre 2004 mit der Einführung der Maut für schwere Nutzfahrzeuge (LKW-Maut) eingeleitete schrittweise Systemwechsel von der Steuerfinanzierung hin zu einer nutzerbezogenen Infrastrukturfinanzierung (im Sinne der Empfehlungen der Pällmann-Kommission) weitergeführt.

Der entscheidende Vorteil der Nutzerfinanzierung basiert auf dem Gegenleistungs- oder auch Äquivalenzprinzip. Die Erhebung von Gebühren für die Nutzung der Straßen wie bei der LKW-Maut erfordert als Gegenleistung die Bereitstellung einer leistungsfähigen Straßenverkehrsinfrastruktur. Die zu zahlende Leistung leitet sich aus den Vollkosten der genutzten Infrastruktur ab. Dabei werden zunächst die Gesamtwegekosten (Kapitalkosten für das Anlagevermögen und laufende Kosten) ermittelt, auf die Fahrzeugklassen verteilt und nach Achsklassen und Emissionsklassen differenziert.

Eine Finanzierungslücke wie in der Gesetzesbegründung genannt, kann dann entstehen, solange der Wechsel von der Steuer- hin zu einer vollständigen Nutzerfinanzierung noch nicht vollumfänglich vollzogen ist. In diesem Fall stellen Nutzergebühren nur eine von mehreren Einkommenskategorie im Bundeshaushalt dar. Eine Finanzierungslücke ist daher nur aus kameraler Sicht gegeben. Vor diesem Hintergrund ermöglicht die Einbeziehung weiterer Teile des Bundesfernstraßennetzes und weiterer Fahrzeugklassen in die Mautpflicht einen zusätzlichen Finanzierungseffekt zum Ausgleich der durch die Neuberechnung der Wegekosten entstandenen Finanzierungslücke.

Insgesamt wird mit dem vorliegenden Gesetzentwurf der verkehrspolitische Ansatz eines schrittweisen Umstiegs von der Steuer- hin zu einer Nutzerfinanzierung systemisch durch

- die vertikale Verbreiterung der Mautpflicht durch die Einbeziehung der Fahrzeuge ab 7,5 to. und
- die horizontale Verbreiterung der Maut durch die Einbeziehung weiterer Teile des Bundesfernstraßennetzes in die Mautpflicht

gestärkt.

2. Vorteile des Systems einer vollständigen Nutzerfinanzierung

In Falle der Einführung einer vollständigen Nutzerfinanzierung im Bereich der Bundesfernstraßen können die „fünf Verkehrsregeln“ der Nutzerfinanzierung umgesetzt werden.

Diese Verkehrsregeln sind die Basis für eine nachhaltige Finanzierung und Bereitstellung einer leistungsfähigen Infrastruktur und eröffnen die Möglichkeit, die Bewirtschaftung der Infrastruktur auf der Leistungsseite mit der Einnahmeseite zu verknüpfen.

Damit ließe sich die Basis für ein modernes Bewirtschaftungssystem für die Straßenverkehrsinfrastruktur schaffen, dass sich

- an dem Gedanken der Qualität und Verfügbarkeit von Infrastruktur,
- am Lebenszyklusgedanken,
- und an Effizienzkriterien

orientiert.

Die fünf Verkehrsregeln im Einzelnen:

Kundenorientierung

Die Gebühr und das damit verbundene Äquivalenz- oder Gegenleistungsprinzip stärkt die Kundenrolle des Nutzers und Gebührenzahlers, der für die Zahlung einer Gebühr eine Gegenleistung in Form einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur erhält. Der Nutzer wird zum Kunden.

Dadurch verbessert sich auch die Akzeptanz einer Benutzungsgebührenerhebung.

Das Äquivalenzprinzip der Nutzerfinanzierung wird auch durch den Charakter der Gebühr (wie auch Beiträgen, Sonderabgaben und sonstiger nichtsteuerlicher Abgaben) und der damit verbundenen Zweckbindung des Gebührenaufkommens verdeutlicht. Der Sachgesetzgeber kann eine Gebühr nur aus einem Sachzweck heraus erheben, der über die reine Mittelbeschaffung hinausgeht. Steuern dagegen werden ausschließlich zur grundsätzlichen Mittelbeschaffung erhoben und sind daher per se nicht an einen Sachzweck gebunden (Non-Affektationsprinzip). Daher ist auch die Wirkung der Zweckbindung von nichtsteuerlichen Abgaben wie der Gebühr grundsätzlich anders zu bewerten als eine einfachgesetzliche Zweckbindung von Teilen des Steueraufkommens.

Effiziente Finanzierung

Eine starke Zweckbindung ist die entscheidende Voraussetzung, um einen geschlossenen und kostendeckenden Finanzierungskreislauf aufzubauen, der auf den Wegekosten beruht und bei dem die Nachfrage (nach Mobilität) das Angebot (an Verkehrsinfrastruktur) bestimmt. Dadurch wird eine effiziente Finanzierung erreicht, die sich an der Nachfrage orientiert und bei dem Finanzierung eine wichtige Ressource ist, um wirtschaftliche Beschaffungs- und Bewirtschaftungsvorgänge zu steuern.

Investitionen der Verkehrsinfrastruktur müssen im nutzerfinanzierten System kosteneffizient durchgeführt werden. Dies ist beispielsweise durch die Implementierung effizienter Erhaltungsstrategien und die Optimierung der Bauabläufe zu erreichen. Die Optimierung des Herstel-

lungsprozess ist auch an eine optimale Finanzplanung und einen planmäßigen Liquiditätsfluss gekoppelt. Eine Finanzierung über den Haushalt kann dies nicht immer gewährleisten.

Optimale Preissetzung

Investitionen in die Bundesfernstraßen müssen gemäß des Äquivalenzprinzips grundsätzlich einen Vorteil für die Nutzer ergeben, der die Höhe der entrichteten Gebühren/Entgelte rechtfertigt. Die Wirkungen der Investitionen müssen und sollten somit in einem nutzerfinanzierten System für den Kunden transparent werden. Qualität und Umfang der Infrastrukturen können regelmäßig bewertet werden.

Die differenzierte Abbildung der Vermögens- und Kostenstruktur ist in einem vollständig nutzerfinanziertem System Basis für die Festlegung der Mauthöhe. So kann sichergestellt werden, dass die anfallenden Kosten für Planung, Bau, Betrieb, Erhalt und Finanzierung vollständig erfasst und gedeckt werden.

Effizientes Management

Die Nutzerfinanzierung erfordert als Gegenleistung zur Gebührenerhebung die Bereitstellung eines leistungsfähigen und kostendeckenden Fernstraßennetzes.

Die derzeitige Haushaltssystematik beschränkt sich auf die Abbildung einer einnahmen- und ausgabenbezogenen Betrachtung. Dies erschwert eine optimale Bewirtschaftung langfristiger Investitionen im Bereich der Verkehrsinfrastruktur, da die Verfügbarkeit der Mittel die Bauabläufe wesentlich bestimmen.

Effiziente Planung

Mit Hilfe betriebswirtschaftlicher Management- und Steuerungsinstrumente kann sich die Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur an wirtschaftlichen Kriterien orientieren. Durch einen effizienten Planungsprozess kann das verkehrliche Angebot an der Nachfrage ausgerichtet werden.



Bundesamt
für Güterverkehr

Bundesamt für Güterverkehr • Postfach 19 01 80 • 50498 Köln

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Vorsitzender Herr Martin Burkert

DER PRÄSIDENT

Datum 13.03.2015
Gz. 42/StV 7420
Postanschrift Postfach 19 01 80
50498 Köln
Telefon 0221 5776-0 oder - 4201
Telefax 0221 5776-1777
E-Mail poststelle@bag.bund.de
Internet www.bag.bund.de

Hausanschrift
Werderstraße 34, 50672 Köln

bearbeitet von
Herrn Arne Kuhlmann

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)192-F
Stellungnahme zur ÖA am
16.03.2015

- Übersendung erfolgt ausschließlich per Fax -

34. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur - Sachverständigenbeitrag Präsident des Bundesamtes für Güterverkehr

Sehr geehrter Herr Burkert,

im Rahmen meiner Einladung als Sachverständiger zum Tagesordnungspunkt „Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes“ beabsichtige ich wie folgt vorzutragen.

Im Rahmen der bereits im Jahr 2012 erfolgten Ausweitung des mautpflichtigen Straßennetzes hat das Bundesamt für Güterverkehr umfangreiche Erfahrungen hinsichtlich der Möglichkeiten und Grenzen der Kontrollen gewonnen. Diese Erkenntnisse ermöglichen auch für die beabsichtigte Mautausweitung die notwendigen kontrollseitigen Maßnahmen abzuleiten.

Nach Darlegung der Auswirkungen der geplanten Gesetzesänderung auf die Kontrollweise des Straßenkontrolldienstes Maut (SKDM) des Bundesamtes beabsichtige ich die in der Einführungsphase angedachte Vorgehensweise und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Effektivität und Effizienz des SKDM zu erläutern. Hierbei müssen die geplante Streckenausdehnung und die Tonnageabsenkung grundsätzlich getrennt betrachtet werden.

Darüber hinaus werde ich kurz- und mittelfristig notwendige Schritte zur Sicherstellung der langfristigen Kontrollfähigkeit vorstellen. Neben einem Zuwachs des Kontrollpersonals wird auch die Weiterentwicklung von Kontrolltechnologien insbesondere auf Bundesstraßen für erforderlich gehalten.

Andreas Marquardt