

Deutscher Bundestag

Ausschuss f. Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache**18(15)115-D**

Stellungnahme zur Öffentl.
Anhörung am 06.10.2014

Stellungnahme zum

„Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des
Bundesfernstraßenmautgesetzes“

Anlässlich der Anhörung des Ausschusses für Verkehr
und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages

Am 6. Oktober 2014

(1.) Grundsätzlich ist die Lkw-Maut in Deutschland ein erfolgreiches Modell zur gerechten Anlastung von Wegekosten, zur Refinanzierung von Infrastrukturinvestitionen und zur Erzielung ökologischer Effekte (Minderung von Schadstoffen, in geringerem Maße auch Minderung von Treibhausgasen). Die jetzt im Entwurf des Bundesfernstraßenmautgesetzes vorgeschlagene Absenkung der Mautsätze auf Autobahnen und bemauteeten Bundesstraßen ist europarechtlich geboten. Zugleich müssen aber bei diesem Schritt der Weiterentwicklung der Lkw-Maut Antworten auf dringende Fragen gegeben werden: Welchen Beitrag soll die Lkw-Maut und ihre Ausweitung auf weitere Straßenkategorien zur Lösung der Sanierungs- und Erhaltungsprobleme der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland sowie zur Lösung der Stau- und Umweltprobleme leisten? Ein Maut-Gesamtkonzept der Bundesregierung ist aber nicht einmal in Ansätzen erkennbar.

(2.) Das Gesamtziel der EU-Wegekostenrichtlinie in der Fassung des Jahres 2011 ist die Förderung des nachhaltigen Verkehrs als zentrales Element der gemeinsamen Verkehrspolitik (erster Erwägungsrund). Im Einzelnen geht es darum „den Beitrag des Verkehrssektors zum Klimawandel ... Staus, Luftverschmutzung und Lärmbelastung, die Gesundheits- und Umweltschäden verursachen“, zu reduzieren. Die Einbeziehung, Internalisierung der externen Kosten ist hierfür ein entscheidender Schritt.

(3.) Senkung der Mautsätze: Einerseits geht es in dem Gesetzesvorhaben um die Anpassung der Mautsätze an die nach den Vorgaben der EU-Wegekostenrichtlinie wissenschaftlich ermittelten Ergebnisse des Wegekostengutachtens 2013 bis 2017. Letzteres führt wegen der niedrigeren Zinssätze, die neben den Abschreibungen als Teil der Kapitalkosten einzurechnen sind, zu einer verkehrspolitisch problematischen Absenkung der durchschnittlichen gewogenen Mautsätze auf Autobahnen, indirekt auch zu einer geringeren Spreizung der Mautsätze bei der Differenzierung zwischen den Emissionsklassen im Vergleich zur bisherigen Regelung. Die niedrigeren Mautsätze werden den Trend zur Erhöhung der Transportweiten und der ohnehin stark wachsenden Transitströme weiter verstärken. Jedenfalls bieten sie keine Anreize für eine nachhaltigere Entwicklung im Verkehr. Allerdings folgt es der Logik der EU-Wegekostenrichtlinie, bei einer Differenzierung der Anlastung der externen Kosten nach Emissionsklassen auf eine weitere Staffelung innerhalb des Wegekostenanteils der Mautsätze zu verzichten.

(4.) Die geringeren Gesamteinnahmen wegen niedrigerer Zinssätze können durch die erstmalige Einbeziehung externer Kosten nicht kompensiert werden. Es bleibt bei Mindereinnahmen bis 2017 von fast 0,5 Milliarden Euro. Die Probleme der Sanierung der Brücken und des Substanzerhalts des Fernstraßennetzes bleiben in dieser Legislatur ungelöst. Ein umfassendes Programm der Brückensanierung müsste aber rasch aufgelegt werden, um einen ausreichenden Planungsvorlauf zu sichern und eine Sanierung besonders gefährdeter Brücken bis 2020 durchzuführen. 7,2 Milliarden Euro werden laut Bericht der Daehre-Kommission pro Jahr in den nächsten 15 Jahren für Sanierung und Erhalt aller Verkehrsträger in ganz Deutschland gebraucht. Dabei dürfte es sich um einen Mindestbetrag handeln. Daher wäre eine möglichst rasche Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Straßen sinnvoll und ein weiterer Schritt zur Absenkung der bemauteeten Gewichte auf 3,5 t zGG. Dafür wird ein neues, leistungsfähiges Erfassungssystem benötigt. Flankierend zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes müssen dafür entsprechende Vorbereitungen getroffen werden. Die gerade getätigte Verlängerung des Vertrags mit Toll Collect bis 2018 gefährdet jedoch die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Straßen.

(5.) Die Anwendung einheitlicher Sätze BAB und Bundesstraßen ist zu begrüßen, um zu hohe Mautsätze auf Bundesstraßen und entsprechende Ausweichverkehre zu vermeiden.

(6.) Die Einbeziehung der Luftschadstoffkosten und die Einführung einer neuen Kategorie Euro VI ist zu begrüßen. Diese Kategorie A wird im Rahmen der Anlastung externer Kosten eingerichtet. Sie hat damit, wie gezeigt, allerdings deutlich geringere Differenzierungswirkungen als die Anrechnung der Emissionsklassen bei den Infrastrukturkosten bisher.

Aufgrund der europarechtlich vorgegebenen Höchstsätze können diese Kosten der Luftreinhaltung leider nur sehr unzureichend abgebildet werden. Nur ein Bruchteil der im Wegekostengutachten ermittelten externen Kosten der Luftschadstoffe können tatsächlich in die Maut einbezogen werden. Die Höchstsätze der EU-Richtlinie 2011/76/EU zur Anlastung der externen Kosten in die Maut wirken daher als Kappungsgrenze (vgl. das folgende Diagramm aus dem Wegekostengutachten 2013, S. 160). Deshalb bleiben ökologischen Lenkungswirkungen dieser Einbeziehung eher gering. Die Bundesregierung sollte sich daher für eine Revision der EU-Wegekostenrichtlinie einsetzen, die die volle Einbeziehung der Luftschadstoffkosten ermöglicht.

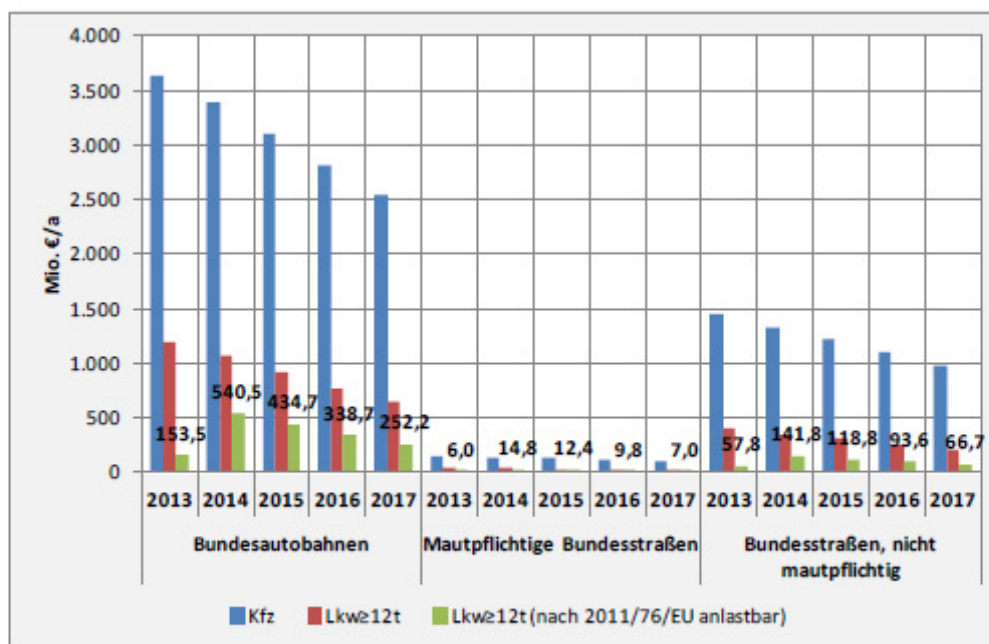


Abbildung 20: Externe Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung auf BAB, mautpflichtigen und sonstigen Bundesstraßen (Baulast Bund)

(7.) Verzicht auf die Anrechnung der Lärmkosten: Die Aussage des Gesetzentwurfs, dass „die technischen Voraussetzungen für die Anlastung der Lärmkosten nur mit einem größeren zeitlichen Vorlauf geschaffen werden können“ ist unbefriedigend. Die Bundesregierung sollte einen Termin für die Einbeziehung der Lärmkosten nennen und diese noch in dieser Legislatur umsetzen. Daher sollte jetzt auch schon zwischen Vorstadt- und Fernstraßen unterschieden werden.

(8.) Eine Reform der EU-Wegekosten mit dem Ziel einer vollen Anlastung aller Umweltkosten ist notwendig aus Gründen des Klimaschutzes aber auch der Wettbewerbsangleichung zwischen den Verkehrsträgern. Die Ausblendung der Umweltkosten der Treibhausgase, Unfälle, Flächenzerstörung/-verbrauch z.B. verhindern die durch die Richtlinie angestrebte Verbesserung der Nachhaltigkeit des Verkehrssystems.

(9.) Zu den Staukosten und der Einführung der im Rahmen der EU-Wegekostenrichtlinie möglichen Differenzierung nach Tageszeit oder Ort fehlen im Entwurf des Bundesstraßenmautgesetzes jegliche Aussagen. Hier könnte ein Impuls für eine effizientere Nutzung der vorhandenen Infrastrukturen und zur Reduzierung von Überlastungen gesetzt werden.

(10.) Die Einnahmen der Lkw-Maut sollten strikt für Sanierung und Erhalt zweckgebunden werden. Auch wenn die EU-Richtlinie die Möglichkeit der Verwendung der Mittel für den „Ausbau“ vorsieht, erscheint eine solche Zweckbindung zweifelhaft. Da die Baukosten, die laufenden Kosten und die Instandhaltung der Infrastruktur ohnehin in die Berechnung der Mautkosten einfließen, bedeutet die Verwendung der Mauteinnahmen für den Infrastrukturausbau eine Überförderung dieser Infrastrukturen. Zumal dadurch ein falsches Signal gegeben wird für jene Politiker, die sich vorzugsweise um neue Spatenstiche und Neubauprojekte kümmern – was in der Regel zu Lasten der Erhaltungsinvestitionen geht. Auch die zusätzlichen Haushaltsmittel für Verkehrsinvestitionen aus den 5 Milliarden in dieser Legislatur fließen im Fernstraßenbau zu zwei Drittel in Bedarfsmaßnahmen und nur zu einem Drittel in den Erhalt.

Leider knüpft der Gesetzentwurf auch nicht an die Vorschläge der Daehre- und der Bodewig-Kommission an. Die Lkw-Maut muss nach diesen Berichten Teil einer Konzeption „Verkehr finanziert Verkehr“ sein, nicht „Straße finanziert Straße“. Nur im Rahmen eines effizienten Gesamtverkehrssystems lassen sich sowohl die Kapazitätsprobleme aller Verkehrsinfrastrukturen als auch die Umweltprobleme in Deutschland lösen. Außerdem müssen alle politischen Ebenen und alle Baulastträger in dieses Gesamtkonzept einbezogen werden. Denn die Sanierungs- und Erhaltungsprobleme der Länder und Kommunen sind noch deutlich größer als die des Bundes. Zu Recht ist die Inanspruchnahme der Gesetzgebungskompetenz des Bundes im Rahmen der konkurrierenden Gesetzgebung an die Herstellung der „Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse“ geknüpft. Die Anliegen der Länder und Kommunen werden allerdings nicht beachtet.

Berlin, den 1. 10. 2014

Kontakt und weitere Informationen:

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)
Bundesgeschäftsstelle
Dr. Werner Reh
Leiter Verkehrspolitik
Am Kölnischen Park 1
10179 Berlin
Tel. (0 30) 2 75 86-435
Fax (030) 2 75 86-440
werner.reh@bund.net
www.bund.net/mobilitaet