



Wortprotokoll der 16. Sitzung

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Berlin, den 6. Oktober 2014, 17:45 Uhr
10117 Berlin, Adele-Schreiber-Krieger-Str. 1
Marie-Elisabeth-Lüders-Haus
Raum 3.101 (Anhörungsraum)

Vorsitz: Martin Burkert, MdB

Öffentliche Anhörung

zum

Geszentwurf der Bundesregierung

**Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung
des Bundesfernstraßenmautgesetzes**

BT-Drucksache 18/2444

Seite: 3

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. Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]

Inhaltsverzeichnis / Stellungnahmen der
Sachverständigen

Seite: 25

**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 Röbner, Tabea



Einziger Tagesordnungspunkt

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

BT-Drucksache 18/2444

Vorsitzender: Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine sehr verehrten Damen und Herren, werte Gäste, ich begrüße Sie recht herzlich zu der 16. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, zu unserer öffentlichen Anhörung zum Gesetzentwurf der Bundesregierung. Zu ungewöhnlicher Zeit, im Übrigen auch für Parlamentarier. Das ist den Fristen, die wir zu wahren haben, geschuldet. Deswegen herzlichen Dank, dass Sie am Montagabend zur Verfügung stehen. Wir hoffen, dass Sie alle noch gut nach Hause kommen.

Ich darf heute als Sachverständige zu unserem Thema ganz herzlich begrüßen: Herrn Prof. Dr. Thorsten Beckers – nicht das erste Mal bei uns – von der Technischen Universität Berlin. Herrn Stefan Gerwens von ProMobilität, Herrn Thomas Hailer vom Deutschen Verkehrsforum, Herrn Michael Korn von der Alfen Consult GmbH (Beratungen im Bereich Infrastrukturmanagement), und Herrn Arnold Niederau von der Aachener Verkehrsingenieurssozietät (AVISO GmbH). Vom BUND begrüße ich Herrn Dr. Werner Reh, und Herrn Frederik Rasmussen von der Europäischen Kommission. Wir haben eine Übersetzung, Deutsch-Englisch. Den Sachverständigen darf ich für die schriftlichen Stellungnahmen, die Sie uns übermittelt haben, im Namen des Ausschusses danken. Diese liegen heute aus und sie sind auch im Internet abrufbar. Die Anhörung soll nach folgendem Verfahren ablaufen: für alle, die das erste Mal dabei sind – wir haben uns darauf verständigt, dass es keine Eingangsstatements der Sachverständigen gibt. Wir werden also gleich mit der ersten Fragerunde beginnen, der sich in Abhängigkeit von der verfügbaren Zeit mehrere Frageunden anschließen werden. Angemeldet sind vier Runden. Von daher werden wir sehen, ob das alle auch in Anspruch nehmen. In jeder Frageunde können die Ausschussmitglieder, die sich zu Wort melden, jeweils bis zu zwei Fragen an bis zu zwei Sachverständige stellen. Die angespro-

chenen Sachverständigen antworten dann unmittelbar. Anschließend folgt der nächste Fragesteller. Ich gehe davon aus, dass der Ausschuss damit einverstanden ist, dass auch die Mitglieder der mitberatenden Ausschüsse, soweit hier, nach einer Runde bei der jeweils ein Vertreter jeder Fraktion zu Wort gekommen ist, Fragen stellen können. Also ab der zweiten Fragerunde. Von der öffentlichen Anhörung werden wir, wie üblich bei solchen Anhörungen, ein Wortprotokoll erstellen, welches den Sachverständigen und allen Interessierten zugänglich sein wird und welches auch ins Internet eingestellt wird. Leider wird es nicht mehr möglich sein, das Wortprotokoll vor der bereits für diesen Mittwoch geplanten abschließenden Beratung im Ausschuss fertigzustellen. Wir bitten um Verständnis. Es wird aber bis zur Plenumssitzung am 16.10.2014 alles vorliegen, auch das Wortprotokoll. Dann können wir starten mit der CDU/CSU-Fraktion. Die erste Wortmeldung hat der Kollege Bilger.

Abg. Steffen Bilger (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Vielen Dank auch für die schriftlichen Stellungnahmen. Meine Fragen, ich hoffe mal, dass ich die Systematik der Fragestellung endlich richtig verstanden habe, richten sich an die Herren Hailer und Korn.

Zum einen: Thema Anlastung der Infrastrukturkosten, hier wäre meine Frage, wie die Methodik der Anlastung der Infrastrukturkosten weiter entwickelt werden könnte, um sich auch weniger abhängig vom Zinsniveau zu machen. Und ergänzend: ist die Annahme für das Zinsniveau mit bis zu 3,4 Prozent im Jahr 2017 belastbar?

Zweite Frage zu den Mautsätzen: Wie stehen Sie zur einheitlichen Anlastung der Infrastrukturkosten auf Bundesautobahnen und vierspurigen Bundesstraßen? Auch hinsichtlich der geplanten Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 Tonnen? Danke!

Vorsitzender: Bitte! Herr Hailer beginnt!

Thomas Hailer (Deutsches Verkehrsforum): Herzlichen Dank für die Einladung als Experte.

Herr Bilger, ich fange erstmal mit der Methodik an, mit der Anlastung der Infrastrukturkosten. Es war ein Kritikpunkt, dass das Wegekostengut-



achten sehr hohe Reinvestitionskosten über Abschreibung, kalkulatorische Zinsen vorsieht. Das ist eine sehr grundsätzlich rückwärtsgewandte Betrachtung. Was man sich vorstellen könnte, wäre eigentlich ein Weg, der die nachholende Sanierung, die immer wieder auch beziffert und angeprangert wird, stärker mit einbindet, das heißt, den Wertverlust der Infrastruktur und den daraus sich ergebenden Sanierungsbedarf besser darstellt. Ich glaube, die jetzige Datenlage gibt das nur ungenügend her und deswegen müsste man, bevor man an eine Weiterentwicklung dieser Wegekostenrichtlinie geht, sicherlich erstmal eine bessere Datengrundlage schaffen.

Wie kann man das machen? Dazu gibt es zwei Mittel. Das eine wäre die doppelte Haushaltsführung, die Doppik¹, die einige Bundesländer schon einführen, die in einigen schon praktiziert wird. Die auch wir zum Beispiel, im Deutschen Verkehrsforum, für den Bundeshaushalt fordern würden. Diese Doppik würde erstmal bedingen, dass man das Anlagevermögen erfasst, dass man dann die Abschreibung darauf bildet, dann den Wertverlust dokumentiert und dadurch natürlich den Sanierungsbedarf ableitet. Und dann hätte man eine bessere Datengrundlage, um einfach diesem Thema „Sanierung und Erhalt“ bei der Wegekostenrechnung eine bessere Grundlage zu geben. Das zu verfeinern, da gibt es noch ein zweites Instrument, das im Koalitionsvertrag steht, und das ist der Verkehrsinfrastrukturbericht, der auch dokumentieren soll, wo und in welchem Maße Infrastruktur saniert und erhalten werden muss. Ich glaube, wenn man diese Instrumente hat, dann kann man eine entsprechende Komponente in die nächste Wegekostenrechnung einfügen. Ich denke das müsste auch EU-rechtlich gedeckt sein. Da weiß Herr Rasmussen aber mehr Bescheid. Im gleichen Maße kann man dann natürlich, auch das ist EU-rechtlich ziemlich sicher möglich, diesen Faktor der kalkulatorischen Verzinsung auf das eingesetzte Kapital weniger gewichten, sodass man zu diesen Zinsschwankungen und den damit verbundenen Mautsatzschwankungen nicht mehr so stark kommt. Die Annahme zwischen 1,7 und 3,4 Prozent jetzt in den nächsten Jahren, die dadurch natürlich auch die Mautsätze ansteigen lässt, halten wir für zu hoch gegriffen. Vor allem

eben wird man das sehen, wenn man die Wegekosten betrachtet. Momentan, für das Jahr 2013, das ist mit 6 Mrd. Euro angesetzt, die sollen auf 8,3 Mrd. steigen, und das nur auf Grund von Zinseinnahmen. Das ist schon etwas, damit kann das Gewerbe nur sehr schwer leben.

Ganz kurz nur, um nicht zu lang zu werden, einheitliche Ansetzungen der Mautsätze für Bundesstraßen und Bundesautobahnen begrüßen wir sehr. Weil dadurch eben das heimische Gewerbe vor Ungleichheiten geschützt wird. Dem regionalen Faktor, dem regionalen Mittelstand und auch vielen Handwerkern, die von diesen höheren Bundesstraßensätzen betroffen wären, wird dadurch natürlich die Wettbewerbssituation wesentlich erleichtert. Wir hoffen, dass das Prinzip auch bei der geplanten Mautausweitung 2018 auf zweispurige Bundesstraßen erhalten bleibt.

Vorsitzender: Danke, Herr Hailer! Dann Herr Korn, bitte!

Michael Korn (Alfen Consult): Auch von meiner Seite vielen Dank für die Einladung. Zunächst zur ersten Frage. Wir haben uns natürlich im Vorfeld auch des Gutachtens intensiv mit der Thematik auseinandergesetzt. Welche Zinssätze sind denn hier für die Methodik der Wegekosten der richtige Ansatz? Im Grunde genommen ist im Gutachten das Ergebnis dargestellt. Es gibt zwei grundsätzliche Möglichkeiten, die allgemein anerkannt sind, auch international. Das ist einmal die soziale Zeitpräferenzrate und als Zweites ein kapitalmarktorientiertes Herangehen. Wir haben uns aus verschiedenen Gründen für die kapitalmarktorientierte Herangehensweise entschieden. Mit der Folge, dass sie natürlich – gerade in den Zeiten des eher unruhigen Kapitalmarktes, wie wir ihn zurzeit sehen – durchaus auch tatsächlich starke Bewegungen in diesem Zinssatz haben. Das hat auch uns und unseren Auftraggeber, das Verkehrsministerium, dazu bewogen, hier weiter zu denken, wie denn die Methodik der Wegekosten entwickelt werden kann. Wir planen, dazu im Dezember dieses Jahres einen entsprechenden Workshop zu machen, der diese Zinskosten nochmal thematisiert und entsprechend ggfls. auch hier weitere Erkenntnisse mit einbezieht.

¹ Haushalts- und Rechnungswesen auf Basis der doppelten Buchführung



Gleichwohl muss man nochmal deutlich sagen: international anerkannt sind diese zwei – von uns in dem Gutachten vorgestellten Verfahren, die beide ihre Vor- und Nachteile haben –, die soziale Zeitpräferenzrate ist eher ein Instrument, was – ich sage mal – langfristigeren Entwicklungen folgt. Also auch Schwankungen hat, aber nicht in der Form, wie wir das am Kapitalmarkt sehen. Gleichwohl eben eher geeignet, um Nutzen-Kosten-Analysen zu machen und nicht die Fragestellung, die wir hier eigentlich vor uns hatten, nämlich: Welche Opportunitätskosten wären denn eigentlich durch die Straßenkosten – wenn man so will – den Nutzern anzulasten? Also das deutliche methodische ‚Prae‘ für die kapitalmarktorientierte Herangehensweise, wobei da natürlich die Abhängigkeit von den Kapitalmärkten gegeben ist.

Die zweite Frage bezog sich auf die Ausweitung der entsprechenden Mautsätze auf weitere Bundesstraßen. Hier ist zunächst angedacht, noch weitere etwa 1.000 Kilometer zu bemaunten. Hierbei soll es sich ja im Wesentlichen um weitere vierspurige Straßen handeln, also im Grunde genommen autobahnähnliche Straßenkategorien. Wenn man sich jetzt die Autobahnen und auch die vierspurigen Bundesstraßen genauer anschaut, stellt man sehr stark fest, dass diese durchaus nicht nur physisch vergleichbar sind, sondern auch vom Verkehr und Ähnlichem. Wir haben also Autobahnen, die sind vierspurig, die sind weniger stark befahren, genauso, wie wir hochbelastete vierspurige Autobahnabschnitte haben, oder auch Bundesstraßenabschnitte, sodass sich hier über beide Straßenkategorien im Grunde genommen ein vergleichbares Bild bietet. Was man, solange man bei den vierspurigen Straßen bleibt, denke ich, gut auch für einen einheitlichen Mautsatz benutzen kann, man also einen einheitlichen Mautsatz auf beiden Straßenkategorien ansetzt. Sofern es dann auf weitere Bundesstraßen ausgeweitet wird, muss man sich das sicherlich auch nochmal genauer anschauen.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Korn! Für die Fraktion DIE LINKE., der Kollege Behrens.

Abg. **Herbert Behrens** (DIE LINKE.): Meine erste Frage geht an Werner Reh. Und die zweite Frage sowohl an Herrn Reh als auch an Herrn Rasmussen.

Wir haben in der ersten Lesung bereits auf verschiedene Defizite hingewiesen. Darum würde ich ganz gerne nochmal erfahren wollen, ob der jetzt vorliegende Gesetzentwurf eigentlich der richtige Schritt in Richtung umfassende Lkw-Maut ist, die dann auch die Refinanzierungsprobleme der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland lösen kann.

Und eine zweite Frage über die Kosten hinaus, sowohl an Herrn Dr. Reh als auch Herrn Rasmussen. In der Richtlinie wird ja doch weit über das hinausgegangen, was wir hier im zweiten Gesetz vorliegen haben, denn die ökologischen Aspekte sind dort viel stärker betont, als wir sie jetzt wiederfinden im Gesetzentwurf. An beide die Frage: Wie bewerten Sie die ökologische Lenkungswirkung des Gesetzentwurfs und vor allem die hier vorgenommene Anlastung der externen Kosten eines Straßengüterverkehrs?

Vorsitzender: Wer beginnt? Herr Reh.

Werner Reh (BUND): Auch von meiner Seite vielen Dank für die Einladung. Wir sind, was die Rahmensetzung angeht, das Konzept für die Maut, die hier entwickelt werden soll, insgesamt doch sehr enttäuscht. Denn dieser Gesetzentwurf beschäftigt sich zu Recht natürlich mit der Fernstraßenmaut. Allerdings hätten wir schon erwartet, dass in der Begründung eben klar wird, wo denn die Reise hingehen soll, wie man eben die Finanzierungsprobleme insgesamt angeht und welchen Anteil die Fernstraßenmaut zur Refinanzierung der Infrastruktur leisten soll. Wir alle kennen die Zahlen der Daehre-Kommission. Da sind wir, was eben die Einnahmen angeht, ganz weit weg davon. Da finden wir, dass man in der Begründung mindestens ein Gesamtkonzept der Maut eben andeuten soll. Wo wollen wir hin mit der Lkw-Maut, auf allen Bundesstraßen, dann eben ab 2018? Und, wie geht es dann weiter? Weil die Länder und Kommunen bei diesem Gesetz überhaupt keine Rolle spielen: Ich bin der festen Überzeugung, dass konkurrierende Gesetzgebung eigentlich Ländergesetzgebung ist. Und dass man eben nur dann ein Bundesrecht zur Gesetzgebung hat, wenn eben die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse angestrebt wird. Deswegen ist auch ganz wichtig zu zeigen, wie geht es weiter? Wie werden die Länder und Kommunen mit in diesen Gesetzentwurf aufgenommen? Ich glaube, das ist



allen Parteien, allen Fraktionen, in der Tat auch wichtig, dieses Thema. Und natürlich auch, ein Konzept einer stark umstrittenen Pkw-Maut anzudeuten, fände ich auch ganz sinnvoll. Wenn ich entfernungsabhängig Lkw-Maut mache, wäre es auch sinnvoll, dann eben über eine richtige Pkw-Maut und nicht nur über Ausländervignetten nachzudenken. Dieses Gesamtkonzept fehlt uns. Wir sehen eben die Notwendigkeit ein, wegen der Zinskosten die Maut abzusenken. Daran kommt man wohl nicht vorbei. Wir meinen aber, dass man auch die Zweckbindung festlegen sollte. Da bin ich mit Herrn Hailer völlig einer Meinung. Dass das in der Tat klar geregelt werden soll, wenn ich Mauterhebung mache und Maut ausweite, wofür diese Einnahmen verwendet werden. Und eben auch die Lenkungswirkung. Langfristig glaube ich, ist es wichtig, die externen Kosten so einzubeziehen, dass wir eben in Sachen Klimaschutz und Schadstoffminderung und Lärminderung auch mit diesem Instrument, was ein hervorragendes Instrument ist, entsprechend weiter kommen.

Da wäre ich bei der zweiten Frage, weil in der Tat die Umweltlenkungswirkungen reduziert werden. Einfach dadurch, dass es zwar erfreulich ist, die externen Kosten anzulasten, laut EU-Recht. Da die allerdings beschränkt sind in ihrer absoluten Höhe, ist es so, dass die Umweltlenkungswirkung geringer wird durch diese neue Maut. Wir hatten ja eine viel größere Spreizung gehabt in der Vergangenheit und hatten auch exzellente Umweltwirkungen gehabt, was die Verbesserung der Schadstoffreinigung angeht. Weil sich eben durch Flottenmodernisierung ein Schub ergeben hat, durch diese alte Lkw-Maut, in Richtung Euro VI und die besten Fahrzeugqualitäten. Insofern ist diese Möglichkeit beschränkt, aber dennoch als erster Schritt zu akzeptieren. Was wir nicht gut finden, ist der Verzicht auf die Lärmkostenanlastung mit dem Hinweis auf mangelnde Datenqualitäten. Das kann ich gut nachvollziehen, dass das eine sehr komplexe Angelegenheit ist, Lärmbetroffene einzubeziehen, strategische Lärmkarten auszuwerten, deren Qualität sicher sehr unterschiedlich ist. Dennoch hätten wir da eine Verpflichtung oder eine Aussage gewünscht, ab wann und wie denn die Lärmkosten zukünftig angelastet werden sollen. Das ist völlig offen und es sollte in der Tat unbedingt ergänzt werden, dass der Wille auch da ist, das zu machen. Man kann

von EU-Recht auch abweichen und kann eben auch eigene Anlastungsmöglichkeiten suchen. Sie haben ja auch teilweise ein eigenes Modell eben verwendet. Und diese Aussagen fehlen uns ganz dringend in diesem Gesetzentwurf, zu zeigen, welche Lenkungswirkung mit der Maut auch langfristig für einen klimaverträglichen- und umweltverträglichen Verkehr erzielt werden könnte.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Rasmussen, bitte.

Es folgen jeweils der englische und deutsche Originaltext des Redebeitrages.

Frederik Rasmussen (Europäische Kommission): So yes, let me first thank you for inviting the Commission as well to this hearing. Sorry for speaking in English, but my German is very poor, so you'll have to live with my English – sorry for that.

Let me first explain what the Commission's role is when we talk about infrastructure costs and external costs. As you know, we have the so-called Euro Vignette Directive, which obliges member states to notify the Commission whenever there is a new or substantially modified tolling scheme implemented in a member state. We were notified by the German authorities of the new LKW Maut scheme in May of this year, and we will issue an opinion, a formal opinion, within a month's time.

Given that this formal opinion is not yet adopted, it is difficult for me to give our final view, of course, today, but what I can say is that the Commission and, with the help of a consultant, has been looking into this notification of the German authorities, and so far we have not found any major issues.

But to come back to the questions: from the Commission's side, this is definitely going in the right direction. Germany was one of the first countries to implement distance-based charging. Germany is now the first country to implement external costs. We see this as a best practice, and we think that other countries will follow. It is true that Germany does not use all the possibilities of the Directive. I think there are different explanations and technical reasons for that, but it is a start, a step in the right direction, and as regards the rates, there have been claims that the rates of the Directive are very low. The upper limits, of the



Directive that is, what I need to explain here is that these values were adopted by the member states, including Germany, and that is why we have these rates today. The Commission made a study before launching the proposal that was adopted in 2011, including the external cost rates, and the proposal of the Commission was much higher than the values in the proposal of the Commission for the external cost rates for noise and air pollution were much higher. Having said that, again, it is a step in the right direction, we believe, and probably to be expanded along the way.

Thank you.

Frederik Rasmussen (Europäische Kommission): Nun, zunächst einmal möchte ich mich dafür bedanken, dass auch die Kommission zu dieser Anhörung eingeladen wurde. Entschuldigen Sie, dass ich Englisch spreche, aber mein Deutsch ist sehr schlecht, so dass Sie mit meinem Englisch leben müssen – ich bitte Sie, das zu entschuldigen.

Lassen Sie mich zunächst erklären, welche Rolle der Kommission zukommt, wenn wir über Infrastrukturkosten und externe Kosten sprechen. Wie Sie wissen, haben wir die so genannte Eurovignetten-Richtlinie, die die Mitgliedstaaten verpflichtet, die Kommission zu informieren, wenn ein neues oder grundlegend modifiziertes Mautsystem in einem Mitgliedstaat eingeführt wird. Wir wurden durch die deutschen Behörden im Mai dieses Jahres über das neue Lkw-Maut-Schema informiert und werden innerhalb eines Monats eine formelle Stellungnahme dazu abgeben.

Da diese formelle Stellungnahme noch nicht angenommen wurde, ist es natürlich schwierig für mich, heute unseren abschließenden Standpunkt darzulegen. Ich kann aber sagen, dass sich die Kommission mithilfe eines Beraters die Mitteilung der deutschen Behörden angesehen hat und wir bislang keine größeren Probleme entdecken konnten.

Um aber auf die Fragen zurückzukommen: Aus Sicht der Kommission geht dies definitiv in die richtige Richtung. Deutschland war eines der ersten Länder, das eine entfernungsbasierte Maut eingeführt hat. Jetzt ist Deutschland das erste Land, das externe Kosten einführt. Wir betrachten dies als Best-Practice und denken, dass andere

Länder dem folgen werden. Es stimmt, dass Deutschland nicht alle Möglichkeiten der Richtlinie ausschöpft. Ich denke, es gibt verschiedene Erklärungen und technische Gründe hierfür, aber das ist auf jeden Fall ein Anfang und ein Schritt in die richtige Richtung. Und was die Sätze betrifft, so gab es Äußerungen, dass die Sätze der Richtlinie sehr niedrig seien. Was die Obergrenzen der Richtlinie betrifft, so möchte ich hier darauf hinweisen, dass diese Werte von den Mitgliedstaaten, einschließlich Deutschland, angenommen wurden, und dass wir deshalb heute diese Sätze haben. Die Kommission hatte eine Studie durchgeführt, bevor sie den Vorschlag vorgelegt hat, der 2011, einschließlich externer Kosten, angenommen wurde. Und der Vorschlag der Kommission lag hier sehr viel höher als die Werte im Vorschlag der Kommission bezüglich externer Kosten für Lärm- und Luftverschmutzung. Vor diesem Hintergrund sage ich noch einmal: Wir sind der Meinung, dies ist ein Schritt in die richtige Richtung, der auf Dauer noch ausgebaut werden sollte.

Vielen Dank.

Vorsitzender: Vielen Dank! Jetzt kommen wir zur SPD-Fraktion, Kollege Hartmann.

Abg. **Sebastian Hartmann** (SPD): Auch von meiner Seite aus herzlichen Dank an die Experten für die Mitwirkung, was die Anhörung angeht. Ich möchte zwei Fragen an sie richten.

Die erste Frage geht an Herrn Rasmussen. Und ich möchte auch an die Ausführungen anknüpfen, die er soeben gemacht hat. Dort möchte ich als erste Frage stellen, wie Sie sich die erheblich niedrigeren zulässigen Werte der Anlastbarkeit von Umweltschäden in der EU-Richtlinie 2011/76 erklären, gegenüber den tatsächlichen Kosten, wie ja auch ausgeführt worden ist, zum Beispiel bei der Luftschadstoffbelastung in Deutschland, die ja nur um die 13 Prozent jetzt angelastet werden können, wie Sie sich das erklären. Und gerade auch mit der Perspektive der niedrigeren Sätze, die angenommen worden sind. Welche Änderungen sind hier denkbar, welche Methoden – auch der Berechnung – man weiterentwickeln kann, was die Fortentwicklung der Anlastbarkeit externer Kosten angeht?

Meine zweite Frage möchte ich an Herrn Gerwens



richten. Und zwar möchte ich auf den Aspekt des Wegekostengutachtens eingehen, das vorgelegt worden ist, und auch in dem Bereich der externen Kosten bleiben, um diesen Sachverhalt zu vertiefen. Wie müssen wir zukünftig Ihrer Ansicht nach vorgehen, um diese Lärmkosten entsprechend anzulasten, adäquat anzulasten, nach den tatsächlich entstehenden Kosten. bzw. wie beurteilen Sie die Frage der Anlastung weitergehender externer Kosten. Welche Möglichkeiten sehen Sie, aber auch vielleicht welche Grenzen, um diese verfügbar zu machen? Ich erkläre offen, dass es auch um Aspekte geht, was die Mautkosten angeht, jenseits von Zins- und Kapitalkosten, um diese Fragestellung mit dieser Richtung zu versehen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Herr Rasmussen, bitte!

Frederik Rasmussen (Europäische Kommission): Thank you, Mr Hartmann, for that question.

I believe I answered part of that question already in my previous answer, by saying that it is correct that the values of the Directive are quite low compared to the initial values that were proposed by the Commission. Now I cannot answer on behalf of the member states, of course, but I believe what happened at that stage was that the values were considered too high, and too burdensome on the transport sector, and therefore member states chose to go for lower values, and the values we currently have today in the Directive. There are ways within the Directive to increase the external costs if that is what Germany would like to do. I should say first that what has been done in Germany by applying only the rates applying to inter-urban rates on all roads, that is perfectly acceptable within the Directive, but you could increase the external cost rates by charging also for the urban roads, where external costs are much higher. That's one possibility. Another possibility would be to include noise costs as well, add them to the cost of air pollution. That would also increase the external cost, and of course, the revenues.

Frederik Rasmussen (Europäische Kommission): Vielen Dank für diese Frage, Herr Hartmann.

Ich denke, ich habe einen Teil dieser Frage bereits in meiner vorherigen Antwort beantwortet, in der ich sagte, es sei korrekt, dass die Werte der Richtlinie im Vergleich zu den ursprünglichen von der

Kommission vorgeschlagenen Werten relativ niedrig seien. Natürlich kann ich nicht im Namen der Mitgliedstaaten antworten. Ich glaube aber, dass die Werte in dieser Phase als zu hoch und als zu hohe Belastung für den Transportsektor angesehen wurden, weshalb sich die Mitgliedstaaten für die niedrigeren Werte entschieden haben, die wir zurzeit in unserer Richtlinie haben. Es gibt Möglichkeiten innerhalb der Richtlinie, die externen Kosten zu erhöhen, falls Deutschland dies wünscht. Zunächst einmal möchte ich sagen, dass der Ansatz in Deutschland, nur interurbane Sätze auf den Straßen anzuwenden, innerhalb der Richtlinie absolut akzeptabel ist. Aber man könnte die externen Kosten erhöhen, indem man auch auf städtischen Straßen, wo die externen Kosten sehr viel höher sind, Gebühren erhebt. Das wäre eine Möglichkeit. Eine andere Möglichkeit wäre, die lärmbezogenen Kosten ebenfalls miteinzubeziehen und diese auf die Kosten für Luftverschmutzung aufzuschlagen. Das würde die externen Kosten und somit auch die Einnahmen erhöhen.

Vorsitzender: Herr Gerwens!

Stefan Gerwens (ProMobilität): Vielen Dank, Herr Hartmann. Wenn man sich die Lärmkosten anschaut, bestehen die technischen Herausforderungen in der Umsetzung darin, dass man im Grunde ein Lärmkataster für das ganze Netz erstellen müsste. Bei den Luftschadstoffen haben Sie einen Wert, der beim Fahrzeug ansetzt, und hier haben Sie einen Wert, bei dem Sie in die Fläche gehen müssten. Je größer und komplexer das Netz, umso aufwendiger ist es letztendlich. Dabei müssten Sie auch beachten, welche Kosten im Vergleich zu den Einnahmen entstehen und ob Sie eine ausreichende Differenzierung hinbekommen. 100 mal 100 Meter sind ja relativ kleine Felder, die zu betrachten wären. Die Komplexität des Gesamtmautsystems steigt dann deutlich an. Vor dieser Herausforderung steht man bei der Umsetzung. Es ist eine generelle Frage, ob man externe Kosten anlastet. Da liegt auch eine gewisse Dynamik vor, was am Beispiel der Luftqualität zu sehen ist. Dem Wegekostengutachten selbst kann man entnehmen, dass die Luft-Schadstoff-Kosten der schweren Lkw im Betrachtungszeitraum 2013 bis 2017 um 45 Prozent gesunken sind. Das heißt, da gibt es eine starke Dynamik, weil es Fahrzeuge auf dem Markt gibt mit den Klassen EURO VI und



EURO V. Je mehr die alten Fahrzeuge ersetzt werden, je mehr nehmen die externen Effekte ab. Externe Kostenanlastung ist kein Selbstzweck, sondern dient der Frage, wie man die externen Effekte reduziert. Man sieht bei diesem jetzt erfolgten Schritt, dass der Anreiz zur Minderung der externen Effekte abnimmt, weil die Spreizung der Maut geringer wird. Dementsprechend wird der Anreiz, in neue Fahrzeuge zu investieren, eigentlich kleiner, weil die Einnahmenerzielung im Vordergrund steht. Das ist eine Abwägung, die man treffen muss. Man muss immer schauen, welches das geeignete Instrument ist, wenn man externe Effekte reduzieren will- ob es eine Norm, eine technische Norm oder die Anlastung externer Kosten ist. Es gibt relativ viele unterschiedlich methodische Fragen und Bewertungsansätze. Wenn Sie über den Verkehrssektor hinaus schauen, hat man bei der Luftqualität Bewertungsansätze in der Methodenkonvention des Umweltbundesamtes. Die sind bei Kraftwerken ein Viertel dessen, was man beim Lkw außerorts ansetzt, auch im Wegekostengutachten. Dementsprechend sieht man deutliche Unterschiede. Und dementsprechend ist es immer auch eine Frage der Wertvorstellungen, die da hineinspielen und damit auch eine gewisse Unsicherheit. Ich glaube, als nächstes wird die Kommission vor allem auf Staukosten blicken. Und ich glaube, auch da gibt es eine ganze Reihe offener Fragen. Zum Beispiel: Ist das wirklich ein externer Effekt? Kann man diesen nur beim Lkw anlasten, während man andere Fahrzeuge nicht dabei hat? Wie ist das eigentlich von der Anreizwirkung her, kann man das rechtfertigen? Müsste man auch dementsprechend Mittel einsetzen, um diese Effekte zu beseitigen?

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Kollegin Wilms.

Abg. **Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine Herren Sachverständigen, vielen Dank für Ihre schriftlichen Unterlagen. Herr Beckers, an Sie die erste Frage. Wir haben eben schon das Thema externe Kosten gehabt, mit verschiedenen Aussagen. Wir wissen auch, dass die EU-Kommission in dem Weißbuch Verkehr 2050 sich auch sehr deutlich positioniert hat zu einer Internalisierung der externen Kosten im Verkehr. Darum muss da auch dringend etwas passieren. Dann gibt es diese Berechnungen der TU Dresden, dass die externen Kosten des Autoverkehrs sich

auf jährlich bis zu 88 Mrd. Euro belaufen könnten. Der Gesetzentwurf selber berücksichtigt noch nicht mal die Lärmkosten, also bleibt weit unter dem, was eigentlich möglich wäre. Jetzt die Frage an Herrn Beckers: Inwiefern sind nach Ihrer Ansicht die Möglichkeiten, die in der Richtlinie schon drin sind, ausreichend, um die Kosten abzubilden und welche Initiativen müssten wir ggf. jetzt auch in der Politik hier in diesem Hause ergreifen, um die externen Kosten ggf. besser noch berücksichtigen zu können?

Die zweite Frage richtet sich an Werner Reh. Vielen Dank, Herr Reh, für diese sehr eindeutige Positionierung bezüglich der Zweckbindung. Das ist nämlich ein Problem, was wir derzeit in dem System haben, die Verkehrsinfrastrukturfinanzierung. Das sagen Sie auch in Ihrer Stellungnahme, dass die Mauteinnahmen ausschließlich für Erhalt und Sanierung zu nutzen wären, also auch da mit einer Zweckbindung. Das haben Sie in Ihrer Stellungnahme verlangt. Ich frage, wie das gehen soll. Das würde ich gerne von Ihnen hören, wie Sie sich das vorstellen können, diese Zweckbindung herbeizuführen, denn ich kann mich immer noch an Aussagen dieses gelben Vereins mit dem gelben Logo entsinnen, dass wir irgendwo ein uraltes Gesetz haben aus den 50er Jahren bezüglich der Kraftfahrzeugsteuer und der Mineralölsteuer, das ja bisher nicht funktioniert hat. Da wäre ich wirklich gespannt auf Hinweise, wie wir das realisieren könnten.

Prof. Dr. Thorsten Beckers (FÖV Speyer): Vielen Dank für die Einladung zu dieser Sitzung. Eine formale Anmerkung: Ich bin derzeit in Speyer am Forschungsinstitut für öffentliche Verwaltung tätig und an der TU Berlin beurlaubt. Zu den Inhalten: Es sind quasi absolute Grenzen mehr oder weniger vorgegeben in der Richtlinie für die Luftschadstoffe, und da ist man natürlich bis ‚an die Kante‘ gegangen. Herr Rasmussen hat, nochmal auf diesen Punkt angesprochen, die Differenzierung zwischen ‚in Ballungsräumen, außerhalb von Ballungsräumen‘, vorgenommen. Darauf, muss ich sagen, habe ich mich im Vorfeld nicht vorbereitet, aber an dem Punkt könnte man natürlich nochmal bohren, und dann könnte man eventuell ein bisschen höher sein. Das will ich an der Stelle nicht ausschließen, will aber auch meine Hand nicht ins Feuer legen, dass da was geht. Aber da sind einfach absolute Zahlen drin und



man ist mehr oder weniger bis an die Kante gegangen. Es gibt da nicht die Zahlen, was es an externen Kosten gibt, zumindest was es für Zahlen dazu gibt. Man kann sich die Frage stellen, ob man die europäischen Vorgaben nicht modifizieren sollte, um eine andere Anlastung zu ermöglichen und auch andere Lenkungsziele zu ermöglichen. Aber es ist natürlich auch immer ein Problem, wenn die europäischen Vorgaben mehr hergeben oder anders gestrickt sind, denn man will ja, ich sage mal salopp, auch „Wegelei“ in Europa vermeiden. Ich glaube nicht, dass das in Deutschland so wäre, aber das eine oder andere Land würde vielleicht bei der Mautfestsetzung auch anders vorgehen, wenn es nicht diese Vorgaben gäbe. In der Tat, wenn man im Umweltbereich etwas erreichen will, muss man dort einfach weiter entwickeln.

Zum Thema Lärm: Beim Lärm verlaufen die Grenzkosten recht kurios. Wenn wir auf einzelnen Streckenabschnitten versuchen, eine Kostenanlastung zu machen, dann bekommen wir ganz komische Mautsätze insofern, als es kaum möglich ist, das anzulasten, was die Richtlinie hergibt. Da ist mein Verständnis, dass zurzeit technische Probleme genannt werden. Das kann ich nicht beurteilen, halte es aber auch nicht für völlig unplausibel. Die Frage ist, inwiefern man sinnvolle Lenkungswirkung erreicht, wenn man an der einen oder anderen Stelle mal auf 100 Metern irgendetwas anlastet, wobei es mir grundsätzlich sinnvoll scheint, in Ballungsräumen anders zu lenken. Aber wenn wir in Ballungsräumen oder an bestimmten Stellen viel anlasten, auf den Bundesautobahnen/Bundesfernstraßen, dann kann es natürlich auch sein, dass die Verdrängung ins untergeordnete Netz zunimmt. Insofern weist das auf die Frage hin, dass wir bei der Bepreisung im Straßennetz, bei der Bemaufung, vielleicht auch stärker über Straßenkategorien hinwegdenken müssen und uns mit diesen Effekten beschäftigen müssen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Wir nehmen Ihre Abordnung nach Speyer ins Protokoll auf. Dann Herr Reh, bitte.

Dr. Werner Reh (BUND): Die Zweckbindung ist bei einer Steuer in der Tat systemwidrig. Insofern ist das ein ganz großer Unterschied zu Straßengebühren. Ich kann mich nicht persönlich an die

Diskussion beim ersten Verkehrsfinanzgesetz 1955 erinnern. Frau Bär, Ihr Kollege aus Bayern war der, der die heftigsten Widerstände gegen jede Zweckbindung hatte, in Bezug auf die Mineralölsteuer und die damals beginnenden Überlegungen eines Fernstraßenbaus, weil er sagte, wenn das erstmal eine Zweckbindung hat, dann ist es weg für mich aus dem Haushalt und die Geschichte der Zweckbindung der Mineralölsteuer ist trotz Behauptung des ADAC keine Erfolgsgeschichte. Bei Straßengebühren sieht das völlig anders aus. Da ist eine Zweckbindung im System und es gibt ein eigenes Haushaltskapitel, wo die Mauteinnahmen aufgeführt werden. Die Überlegungen, einen Haushaltsfonds einzurichten, wo konkrete Zweckbindungen festgelegt werden können, waren auch lange in der Verhandlung zum Koalitionsvertrag; auch die Daehre/Bodewig Kommissionen denken über diese Fragen nach. Insofern gibt es viel Wissen und gute Vorschläge liegen auf dem Tisch, an die man anknüpfen könnte. Ich glaube, da wäre eine strikte Zweckbindung sinnvoll. Bei der Stellungnahme fiel mir auf, dass es sogar eigentlich eine ganz enge Zweckbindung geben könnte oder sollte, systematisch gedacht, für Sanierung und Erhalt. Neubauinvestitionen werden ja über die Maut ohnehin refinanziert zum Wiederbeschaffungswert. Insofern würde ich sogar noch eine engere Zweckbindung – ohne Ausbau – für die schlankeste und für die klügste Idee an der Stelle halten, und sie verwirklichen mit einem Haushaltsfonds mit konkreter Zweckfestlegung.

Vorsitzender: Vielen Dank! Wir starten in die zweite Runde. Für die CDU/CSU-Fraktion hat das Wort Abg. Jarzombek.

Abg. **Thomas Jarzombek (CDU/CSU):** Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, ich hätte auch an zwei Sachverständige Fragen. Die erste an Herrn Niederau zu der Frage: Wie beurteilen Sie die ökologischen Anreize der externen Kosten, die jetzt darin vorgesehen sind, und – wir haben schon einige Themen gehabt, Lärm, Stau, etc. – wie Sie auch weitere externe Kosten sehen würden, inklusive der Problematiken, die damit einhergehen. Die zweite Frage geht an Herrn Hailer. Aus Ihrer Sicht: Welche Rolle spielt die Nutzerfinanzierung in dem Gesamtkonzept der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung und wie sehen Sie auch die weiteren Dinge, die hier auf der Agenda und



im Koalitionsvertrag stehen, zum Beispiel die Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen und damit einhergehend die Wettbewerbssituation der Anbieter in den ländlichen Regionen, wo es so aussieht, dass die Mautpreise dann auch variieren könnten.

Arnold Niederau (Aviso): Herzlichen Dank für die Einladung. Zu Ihrer Frage der Anlastung oder der Wirkungen der externen Kosten bezüglich der Veränderungen der Strukturen sehe ich das so, dass der derzeitige Vorschlag, der im Gesetzentwurf steht, die Anlastung der externen Luftschadstoffkosten schon als Möglichkeit einer Regelungswirkung und einer Leitwirkung zu sehen ist, bezüglich der Erneuerung der Fahrzeugflotte bei den schweren Nutzfahrzeugen. Man muss bedenken, dass zwischen Euro-VI und Euro-V immerhin die externen Kosten etwa 2,1 Cent pro Kilometer ausmachen und dort schon ein Anreiz gegeben werden kann, Euro-V-Fahrzeuge relativ zeitnah durch Euro-VI-Fahrzeuge zu ersetzen. Bezüglich der anderen externen Kosten, Staukosten und dergleichen mehr, sehe ich natürlich auch eine Regelungswirkung bezüglich einer Veränderung der Verkehrsstrukturen im gesamten Straßennetz.

Thomas Hailer (Deutsches Verkehrsforum): Vielen Dank für die Frage. Ich fange am besten mit der Rolle der Nutzerfinanzierung an. Nutzerfinanzierung ist eingeführt worden, sie wird auch erfolgreich praktiziert. Sie trägt ihren Teil über die Lkw-Maut dazu bei, aber man darf nicht vergessen, dass es auch im konventionellen Haushalt Spielräume gibt, die nicht nur aus einer Zweckbindung der Mineralölsteuer kämen, sondern, wenn man sich die finanzielle Vorausschau des Bundes ansieht, dann sieht man die schwarze Null: im nächsten Jahr wird sie erreicht. Dann haben wir 2015, 2016, 2017 jedes Jahr ungefähr 11,1 Mrd. Euro mehr Steuereinnahmen und davon werden nur 350 Mio. Euro für Investitionen verwendet, generell für Investitionen. Da wird wahrscheinlich Frau von der Leyen noch ein bisschen mehr brauchen, wenn man so die Zeitung liest, aber auch die Verkehrsinfrastruktur könnte mehr brauchen. Deswegen sollte man ruhig bei aller Diskussion um die Nutzerfinanzierung auch einfach die konventionelle Haushaltsfinanzierung weiter bemühen. Die 5 Mrd. Euro für diese Legislaturperiode sind ein guter Schritt, auch die Zusage des Bundesfinanzministers, die Mautlücke

zu schließen. Aber dabei kann es nicht bleiben und bevor wir jetzt versuchen, aus dem Verkehrssektor, aus dem Lkw, aus dem Straßennetz noch den letzten Euro rauszupressen, sollte man wirklich auch nochmal offensiv auf den Finanzminister zugehen, alle die wir hier sitzen, die Branche, aber auch die Politik, um eben die Steuerfinanzierung wieder in die Erinnerung zu rufen.

Damit komme ich zum zweiten Punkt, die Ausweitung der Nutzerfinanzierung. Die sehen wir schon etwas skeptisch, erstens mal auf die zweispurigen Bundesstraßen. Da wird sich die Problematik der Mautsätze stellen, ob man das dann wirklich genauso betrachten kann wie die vier-spurigen Bundesstraßen, ist fraglich. Das heißt: werden wir dann exorbitante Mautsätze dort sehen auf den zweispurigen Bundesstraßen? Da gibt es in der Wissenschaft berechtigte Gründe, warum das so sein könnte. Und die Ausweitung auf die 7,5 Tonnen sehen wir natürlich auch kritisch, denn damit wird die Frage als nächste kommen, was ist mit den 3,5 bis 7,5 Tonnen? Das heißt, auch da kriegen wir wahrscheinlich einen Schneeballeffekt und die finanziellen Einnahmen sind jetzt nicht so enorm, dass man sagen könnte, dafür belasten wir den Mittelstand, die Regionen überproportional stark. Man wird irgendwann als Politik die Entscheidung treffen müssen, wollen wir mehr Einnahmen vom Nutzer für die Infrastruktur generieren oder ist uns unser Logistikstandort wichtig, und wie stark belasten wir unsere Unternehmen im internationalen Wettbewerb? Dann muss PSts'n Bär dann im Ausland eben vertreten, warum wir ein teurerer Logistikstandort sind als andere Nachbarn. Der Entscheidung wird sich die Politik irgendwann stellen müssen.

Abg. **Herbert Behrens** (Die LINKE.): Das passt insofern an die letzte Aussage von Herr Hailer. Es geht um die europäische Situation, die ich nochmal ein bisschen erörtert sehen möchte. Herr Rasmussen, Sie haben in der ersten Antwortrunde bereits darauf verwiesen, dass die Richtlinie erheblich mehr Kennzahlen zulässt, um verkehrslenkend unter ökologischen Aspekten zu wirken. Nun haben wir Parlamentarier kritisiert, dass das im vorliegenden Gesetzentwurf nicht ausreichend reflektiert ist. Welche objektiven Kriterien – es geht jetzt nicht um eine Einschätzung von Ihnen, sondern objektiv – welche Kriterien wären auch



zum jetzigen Zeitpunkt schon möglich gewesen, in die Kalkulation der Maut aufzunehmen, um den Erfordernissen des Umweltschutzes gerechter zu werden, als es der Fall ist.

Die zweite Frage geht an Prof. Beckers. Gerade im internationalen Vergleich, Herr Rasmussen hatte darauf hingewiesen, dass Deutschland in gewisser Weise Vorreiter ist. Sie hatten aber in Ihrer Stellungnahme auch darauf verwiesen, dass im Hinblick auf die Organisation der Kalkulation der Wegekosten die Schweiz durchaus ein Beispiel bietet, auf das man schauen könnte. Nun ist dieser Absatz sehr kompliziert gestaltet. Könnten Sie das vielleicht in der mündlichen Beantwortung vielleicht ein bisschen deutlicher machen für mich?

Vorsitzender: Herr Rasmussen und dann Prof. Beckers.

Frederik Rasmussen (Europäische Kommission): Thank you very much for the question.

Yes, so, once again, it is, as I said before, a fact that there are more possibilities within the Directive. What has been proposed is to levy at the same external cost on all roads, which is the minimum of the two rates that could be applied. Meaning that, if there would be a differentiation according to roads inter-urban roads and urban roads, the charge could be made higher for the urban roads, meaning where people are living, and where the damages are higher – damages of air pollution are higher, but also damages of noise are higher.

Do we have experiences in Europe? Within the EU, as I said before, there are no experiences. Germany is the first one to implement external costs, and we welcome that very much, because this possibility was given in 2011. Other countries have not yet changed their toll system to include external costs, but we believe that is the right thing to do, to reflect also the polluter-pays principle, not only the user-pays principle, and we are quite certain that if Germany would do so, other countries would follow. And, as I said, while there is a beginning to everything, I guess from what I understood, there are also some technical reasons for applying only the one rate, because it takes a quite complicated set-up, as far as I've understood, to be able to distinguish between

the roads and charge by type of road for both air pollution and for noise. But I am sure that is just a technical question that needs to be resolved, and that over time a more differentiated external cost charge could be implemented.

Frederik Rasmussen (Europäische Kommission): Es ist, wie gesagt, eine Tatsache, dass es innerhalb der Richtlinie noch mehr Möglichkeiten gibt. Es wurde vorgeschlagen, die gleichen externen Kosten auf allen Straßen zu erheben. Dies ist das Minimum der zwei Sätze, die man hier anwenden könnte. Mit anderen Worten, wenn es eine Differenzierung nach Straßen, Fernstraßen und städtischen Straßen geben sollte, könnte man die städtischen Straßen höher bemaufen, da dort mehr Menschen leben und die Schäden höher sind – sowohl durch Luftverschmutzung als auch durch Lärm.

Haben wir in Europa bereits Erfahrungen? Wie schon erwähnt, gibt es innerhalb der EU noch keine Erfahrungen. Deutschland ist das erste Land, das externe Kosten einführen will. Das begrüßen wir sehr, da diese Möglichkeit 2011 bereits vorgesehen war. Andere Länder haben ihr Mautsystem noch nicht umgestellt und externe Kosten miteinbezogen. Aber wir glauben, dass dies der richtige Weg ist, um nicht nur das Nutzerprinzip, sondern auch das Verschmutzerprinzip anwenden zu können. Und wir sind uns ganz sicher, dass andere Länder dem Beispiel Deutschlands folgen würden. Wie gesagt, ist aller Anfang schwer, und es gibt, soweit ich es verstanden habe, technische Gründe, warum man erst einmal nur den einen Satz einführen will. Soweit ich es verstanden habe, bedarf es komplizierter Vorbereitungen, um zwischen den Straßenarten und Mautsätzen sowohl in Bezug auf Luftverschmutzung als auch Lärm differenzieren zu können. Ich bin mir indes sicher, dass es sich dabei nur um eine technische Frage handelt, die sich lösen lässt, und dass im Laufe der Zeit auch differenziertere externe Kosten implementiert werden können.

Prof. Dr. Thorsten Beckers (TU Berlin): Bisher ist man im Rahmen der konkreten Wegekostenkalkulation immer auch die verschiedenen methodischen Fragen durchgegangen, hat sie diskutiert, und sich dann irgendwie entschieden. Das ist auch in einem wissenschaftlichen Begleitkreis oder einem Workshop diskutiert worden. Aber es



waren immer sehr viele Themen und man hat jetzt nicht die Zeit, das umfassend abzuwägen. Die Frage ist, ob es nicht sinnvoller wäre, grundsätzlich auch unabhängig von einzelnen Kalkulationen diese methodischen Fragen zu diskutieren, zu klären, ggf. Forscher zu beauftragen oder besser noch, wenn man die Personalressourcen hat, auch Fragen im Ministerium auf Basis wissenschaftlicher Methoden klären zu lassen. Das könnte dann breit diskutiert werden, unabhängig von einer einzelnen Kalkulation. Als ich die Stellungnahme geschrieben habe, wusste ich noch nicht, dass es inzwischen jetzt erstmals wohl entsprechende Entwicklungen gibt, wenn ich das richtig einordne, das hier auch in Deutschland zu machen. Das halte ich für sehr gut, dass das Verkehrsministerium diese Richtung einschlägt. Ich würde es begrüßen, wenn es nicht nur diese eine Frage ist mit den Zinsen, wo man sozusagen Grundsatzklärung unabhängig von konkreten Kalkulationen macht, sondern wenn das bei verschiedenen Punkten erfolgen würde. Und es wäre sicherlich auch sehr sinnvoll, die EU-Kommission dort mit einzubeziehen. Wenn ich noch einen Punkt ergänzen darf, der etwas über Ihre Frage hinausgeht: ich würde es auch für sinnvoll halten, bei diesen Überlegungen zu einzelnen methodischen Fragen immer wieder auch zu fragen, was das für Auswirkungen auf die Mautsätze hat, wie das mit Lenkungszielen korrespondiert. Und noch einen Schritt weitergehend, kann man sich dann auch immer fragen, ob man vielleicht an den europäischen Vorgaben auch noch ein bisschen herumschrauben sollte, damit die verschiedenen Punkte, die hier tangiert werden – Lenkung, Finanzierung, Kostenanlastung – irgendwo stimmiger ineinandergreifen.

Vorsitzender: Dankeschön, Herr Prof. Beckers. Dann kommt für die SPD-Fraktion, der Kollege Hartmann.

Abg. **Sebastian Hartmann** (SPD): Die Frage, die ich stelle, möchte ich an Herrn Rasmussen stellen. Ich möchte den zweiten Komplex der Wegekostenrechnung aufrufen, und zwar jenseits der externen Kosten, die ich jetzt mal komplett als Punkt abhaken möchte in der Fragestellung. Ich möchte auf die Problematik eingehen, dass die Maut als Funktion der Verkehrsmenge, also der tatsächlich gefahrenen Kilometer, ganz anderen

Gesetzmäßigkeiten folgt, als der Teil einer Wegekostenberechnung, eines Wegekostengutachtens, was auf den Wiederbeschaffungswerten basiert, nach deren Systematik ja mit variierenden Kosten und volatilen Zinsen gerechnet werden muss. Wie können Bau und andere Kosten, die da hineinspielen, anders als mit aktuellen Zinsverfahren abgebildet werden, zum Beispiel auch diese Differenzen in den Schwankungsbreiten, die zum Beispiel von Herrn Gerwens in seiner Stellungnahme beschrieben wurden, nämlich diese Schwankungen, die abhängig sind von den Zinssätzen 1,7 bis über 3,4 %? Was gibt es da für Verbesserungsmöglichkeiten, welche Vorschläge sehen Sie? Verbunden mit der Bitte, auch auf Beispiele aus anderen EU-Staaten einzugehen, die vor ähnlichen Fragestellungen stehen, was diese schwankenden Zinsen angeht. Welche Beispiele gibt es, die vielleicht für die deutsche Gesetzgebung von Nutzen sein können?

Der zweite Punkt geht wieder an Herrn Gerwens. Sie gehen in Ihrer Stellungnahme auch auf die Frage der Zinsen ein. Sie machen einen Vorschlag, dass man einen gemittelten Zinssatz nehmen kann, also das man sich einmal auf einen Zinssatz einigt. Wenn wir allerdings die Zinskurven der vergangenen Jahrzehnte anschauen, immer in der Hoffnung, dass wir nicht auf dem niedrigen Zinsniveau bleiben, das hat ja auch noch andere Auswirkungen für den europäischen Markt. Sie haben dieses Modell einmal in die Diskussion eingebracht. Sehen Sie denn, gerade was Wiederbeschaffungs- oder Tagesgebrauchswerte angeht, andere Möglichkeiten, um mit diesen Zinsfaktoren und ihren Schwankungen und den damit verbundenen Problemen umzugehen? Also unabhängig von der Verkehrsmenge. Angenommen ich habe in vier Jahren eine identische Verkehrsmenge, aber unterschiedliche Zinssätze, habe ich damit plötzlich unterschiedliche Ergebnisse. Sehen Sie da andere Möglichkeiten, haben Sie Erfahrungen oder ergänzende Möglichkeiten, die Sie jetzt vielleicht Ihrer Stellungnahme nochmal hinzufügen können, um den Faktor der Zinsen zu bewerten? Wie Sie schreiben: „Verkehrsinfrastruktur braucht verlässliche Investitionslinien“. Haben Sie da weitergehende Vorstellungen?

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann Herr Rasmussen.



Frederik Rasmussen (Europäische Kommission):
Thank you.

In terms of the Directive as it stands at the moment, it is not explicitly said how the infrastructure costs shall be calculated. There is an annex to the Directive that gives core principles, and these core principles should be followed, and that is what the Commission is looking at, also in the context of this German tolling scheme. I am not an expert on infrastructure cost calculations, but I have seen a few now, from different countries – typically there are two methods used, I am sure you know them: the synthetic method, and the perpetual-inventory method. One is indeed based on historical costs, and the other is based on replacement costs. The issue with the inventory method, that is based on historical costs, is that it requires a lot of data that member states usually do not have. It would basically require that a member state has kept track of all infrastructure investments over time, and that is often not the case. Therefore, the synthetic method is used, which is, as I said, based on replacement costs. Or, said in another way, we are quantifying the value of the infrastructure as if it is built today, up to the standard, of course, that the infrastructure has. When using this second method, the method based on replacement cost, the question on the interest rate comes up, obviously. The Directive says that the interest rate shall reflect the rate of government borrowings. Now, when calculating the cost of the infrastructure today, it would seem appropriate to use the current infrastructure [did he mean “interest”?] rates. They are very low today, and the way Germany has justified the rates that are used in the calculations based on average rates of federal bonds, we believe is a good and rather solid method. It is not the only method, there are other methods, and that leads me to the second part of your question, on other countries. It is actually so that although we do see several notifications coming by, Germany has also been the first one to lower its interest rate, which we believe is reflecting the current market situation, and the right thing to do. So, I cannot, other than saying that other countries so far have used higher rates, but will probably also in the future, and the Commission will look into that, of course, we will make sure that other countries as well will be using the current market rates.

Thank you.

Frederik Rasmussen (Europäische Kommission):
Vielen Dank.

Was den aktuellen Stand der Richtlinie anbelangt, so ist hier noch nicht explizit erwähnt, wie die Infrastrukturkosten berechnet werden sollen. Im Anhang der Richtlinie sind grundlegende Prinzipien formuliert, und diese sollten auch berücksichtigt werden. Dies ist zudem auch der Weg, den die Kommission einschlagen will, auch im Zusammenhang mit dem deutschen Mautsystem. Ich bin kein Experte, was die Berechnung von Infrastrukturkosten betrifft, aber ich habe inzwischen schon einige aus verschiedenen Ländern gesehen. Im Prinzip werden zwei Methoden eingesetzt, und ich bin mir sicher, dass Sie sie kennen: die synthetische Methode und die Kumulationsmethode. Die eine basiert auf historischen Kosten, die andere auf Ersatzkosten. Das Problem mit der Kumulationsmethode, die auf historischen Kosten basiert, ist, dass sie viele Daten erfordert, über die die Mitgliedstaaten aber in der Regel nicht verfügen. Dies würde im Prinzip voraussetzen, dass ein Mitgliedstaat sämtliche Infrastrukturinvestitionen über einen längeren Zeitraum aufgezeichnet hat, was meist nicht der Fall ist. Daher verwendet man die synthetische Methode, die, wie gesagt, auf Erneuerungskosten basiert. Anders formuliert, quantifizieren wir den Wert der Infrastruktur so, als ob sie heute gebaut würde, und das natürlich entsprechend dem Standard, den die Infrastruktur hat. Bei dieser zweiten Methode, die auf Erneuerungskosten basiert, stellt sich natürlich die Frage nach den Zinssätzen. Die Richtlinie sagt, dass der Zinssatz die Rate der öffentlichen Anleihen widerspiegeln solle. Wenn man die Infrastrukturkosten heute berechnet, erscheint es aber angemessen, die aktuellen Zinssätze zu verwenden. Diese sind zurzeit sehr niedrig. Und die Art und Weise, wie Deutschland die Sätze begründet, die basierend auf den durchschnittlichen Raten von Staatsanleihen in den Berechnungen verwendet werden, ist unserer Meinung nach eine sehr gute und solide Methode. Dies ist nicht die einzige Methode, es gibt noch andere, und das führt mich zum zweiten Teil Ihrer Frage, die auf andere Länder abzielt. Zwar gehen bei uns in der Tat diverse Mitteilungen ein, Deutschland war aber auch das erste Land, das seine Zinssätze gesenkt hat. Das spiegelt unserer Meinung nach die gegenwärtige



Marktsituation wider und ist folglich der richtige Schritt. Ich kann nur sagen, dass andere Länder bis dato höhere Sätze angesetzt haben und dies möglicherweise auch künftig tun werden. Die Kommission wird das natürlich prüfen und sicherstellen, dass auch andere Länder die aktuellen Marktsätze anwenden. Vielen Dank.

Vorsitzender: Dankeschön! Dann Herr Gerwens.

Stefan Gerwens (ProMobilität): Herr Hartmann, also die Frage der Zinsen ist natürlich schon eine ganz elementare, wenn Sie sehen, dass wir eigentlich in den drei Wegekostenrechnungen, die wir bisher hatten, immer eine steigende Zinskurve hatten und bei der wir am Anfang der nächsten Wegekostenrechnung jedes Mal das Niveau absenken mussten, dann sieht man, es ist an sich schon ein gewisser Anreiz darin, auch eine gewisse Erwartungshaltung an die Gutachter, dass man bestimmte Einnahmen auch erreicht. Das muss man einfach sagen. Von daher kommt man zu dem Problem, wie legt man das nun fest. Die Bundesregierung hat im Grunde genommen in diesem Gesetzesvorschlag den Durchschnitt der Wegekosten über die Jahre genommen und hat daraus die Maut bestimmt. Damit hat sie letztendlich einen Durchschnittszins genommen. Sie geht ja nicht im ersten Jahr mit etwa 2 % rein und im letzten Jahr mit 3,4 % in den jeweiligen Mauthöhen, sondern es geht darum, dass man jetzt eine Mauthöhe festlegt, die den Durchschnitt abbildet und so gesehen ist es eigentlich schon eine Nivellierung, die man vorgenommen hat. Das, was im Gutachten steht, ist, glaube ich wissenschaftlich ein sehr gut fundierter Ansatz. Die Frage ist aber, ob man die Verwerfung, die man dadurch bei den Marktakteuren verursacht, korrigieren muss. Das gilt auch gerade in Richtung der EU. Denn es gibt Verwerfungen, die erheblich sind. Die eine ist die der Marktakteure. Wenn man von einer Wegekostenrechnung zur nächsten wechselt, hat man jedes Mal eine große Friktion, dann müssten die Speditionsunternehmen und die Verlagerer verhandeln, wie man damit umgeht, und mit den Unsicherheiten, das erleben wir ja jetzt im Augenblick auch. Obwohl sich letztendlich an den Fakten nichts geändert hat: die Betriebsausgaben für die Infrastruktur sind mehr oder weniger gleich, und die Abschreibungen sind auch ähnlich. Nur die Zinsen haben sich geändert. Die Andere ist die der Infrastrukturfinanzierung. Wir haben die

Brüche und damit jetzt auch den Wechsel, oder die zusätzliche Anlastung externer Kosten im Wesentlichen, weil ein Einnahmeloch entstanden ist. Und das ist entstanden, weil einfach die Zinsnahmen korrigiert werden müssen. Und es ist die Frage, ob man nicht doch – das kann man vielleicht auch in dieser Expertenrunde diskutieren, die Herr Korn angesprochen hat – mehr oder weniger eine politische Festlegung macht bei der Bundesverkehrswegeplanung, ob 2,5 oder 3 %, ob man da nicht einen Korridor findet, der zumindest deutlich enger ist, in dem man sich bewegen muss. Ich glaube, das würde einfach die Verlässlichkeit und gerade auch den Wechsel von einer Wegekostenrechnungsperiode zur Nächsten deutlich abschwächen. Das wäre wissenschaftlich nicht perfekt, aber ich glaube, für die Praxis deutlich sinnvoller. Das müsste auch mit Brüssel diskutiert werden.

Vorsitzender: Ein schöner Satz. Jetzt kommen wir zur Frau Kollegin Dr. Wilms.

Abg. **Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Wissenschaftlich nicht so korrekt, aber müsste mit Brüssel diskutiert werden, die Aussage finde ich richtig toll, denn wir machen hier keine Wissenschaft, sondern Politik, insofern kommt es nicht auf wissenschaftliche Ergebnisse an. Um das nur kurz aufzugreifen, Herr Gerwens, das finde ich richtig toll, dass wir das hier im Protokoll haben. Die erste Frage, die ich habe, geht an Herrn Prof. Beckers. Dieses Wegekostengutachten, was wir da jetzt haben, zwingt uns zu geringeren Einnahmen. Wir wissen aber genau, dass uns die Kosten weglaufen, das wissen eigentlich auch alle Sachverständigen, die hier sitzen, dass wir irgendwann in Kürze die „Lochrepublik“ sein werden, dass wir das einfach nicht mehr stopfen können. Und wir sehen ja, dass wir jetzt auch mit dem Gutachten, mit dieser Berechnungsmethode – dieser synthetischen Methode, die versucht das Gesamtsystem zu bewerten – an unsere Grenzen stoßen. Herr Prof. Beckers, welche Möglichkeiten sehen Sie, dass wir wirklich mal an die wahren Kosten herankommen? Inwiefern wäre es dann auch zweckmäßiger, sich einmal wirklich mit dem Thema Anlagevermögen zu beschäftigen? Wie könnte man sowas in die Hand nehmen? Wenn ich mich richtig erinnere, haben wir das von unseren Kommunen an manchen Stellen schon verlangt. Das



wäre die Frage, wie wir uns vielleicht politisch anders aufstellen sollten. Die zweite Frage geht an Herrn Hailer. Sie haben eine sehr umfangreiche und interessante Stellungnahme eingereicht, herzlichen Dank dafür nochmal an das deutsche Verkehrsforum. Da steht auch der Satz drin „Kompetenzen zur Planung, Bewirtschaftung und zum Controlling überregionaler Verkehrsinfrastrukturprojekte in einer Verkehrsinfrastrukturmanagementgesellschaft des Bundes schrittweise zusammenzuführen“. Da hätte ich doch ganz gerne nochmal ein paar weitere Informationen dazu. Welche Schritte sehen Sie da als unbedingt politisch notwendig an, welche Kompetenzen sollten wir eigentlich zusammenführen und haben wir da überhaupt ein Zeitfenster oder liegt das nachher irgendwann im Jahre 2050?

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Prof. Beckers.

Prof. Dr. Thorsten Beckers (FÖV Speyer): Frau Dr. Wilms, Sie haben einen ziemlich schwierigen Punkt angesprochen. Wegekosten, so wie wir sie verstehen, beinhalten viele vergangenheitsorientierte Aspekte. Erhaltungsbedarf hat etwas damit zu tun, was jetzt zu tun ist. Es ist wie bei einem Unternehmen, wenn das über Ersatzinvestitionen nachdenkt: dann macht das, salopp gesagt, Excel auf und kalkuliert so ein bisschen rum. Das ist aber was anderes als der Blick in eine Bilanz und eine GVR, wo irgendwo Abschreibungen und Werte drin sind. Da glaube ich, müssen so einige Dinge noch mal grundsätzlich sortiert werden. Ist übrigens auch ziemlich unerheblich, was für ein Rechnungswesen man anwendet, ob Doppik oder eine erweiterte Kameralistik. Die Frage was da besser ist, ist genauso wenig zu beantworten, wie die Frage ob dänisch die bessere Sprache als schwedisch ist. Das sind einfach unterschiedliche Standards, und man muss die vernünftig interpretieren können. Ich kann die Antwort auch nicht geben, wie man das zusammenbringt. Wichtig ist natürlich, dass wir beim Erhaltungsmanagement sehr viel Transparenz haben über den Zustand der Straßen, über den Erhaltungsbedarf. Und wenn wir die Erhaltung vernünftig hinbekommen, dann ist der zentrale Punkt, dass wir eine vernünftige politische Langfristigkeit bei den Entscheidungen haben, wissenschaftlich gesprochen, politische Selbstbindung. Das ist da das Entscheidende. Das muss nicht so viel zu tun haben mit der Art und Weise, mit den Institutionen und den

Quellen, mit denen man bestimmte Einnahmen in diesen Ausgabenzweck ‚Erhaltung‘ lenkt. Wegekosten oder eine Bepreisung, die auf Wegekosten basiert, können überhaupt nicht mit dem zusammenpassen, was man an Erhaltungsbedarf hat. Da muss man, glaube ich, einiges nochmal grundsätzlich neu denken. Auch die Europäische Kommission sollte da nochmal grundsätzlich darüber nachdenken, wie ihre verschiedenen Überlegungen, die sie im Bereich Verkehrslenkung, Kostenanstattung und Finanzierung hat, besser in Einklang gebracht werden können.

Vorsitzender: Herr Hailer, bitte!

Thomas Hailer (Deutsches Verkehrsforum):

Danke für die Frage, Frau Dr. Wilms. Prof. Beckers, ich gebe Ihnen recht, dann kann man den Glaubenskrieg führen, welche Buchhaltungsform die bessere ist, aber auf jeden Fall ist beides besser als die reine kameralistische Version, die wir jetzt haben. Das war wichtig. Frau Dr. Wilms, Sie haben vorhin selber gesagt, Sie machen Politik, deswegen kann ich Ihnen vom Zeithorizont her keine großen Hoffnungen machen, denn Sie führen kein Unternehmen. Ein Unternehmen würde eine solche Managementgesellschaft als Tochter relativ schnell ausgründen. In der Politik ist das natürlich schwieriger. Das kann man sich vorstellen in mehreren Schritten. Eines ist ganz wichtig, die Politik, die Parlamentarier müssen dabei die Kontrolle behalten. Priorisierung, die Aufstellung der Planung, was wichtig, was politisch gewollt ist, das müssen Sie hier, die Politiker beibehalten. Haushaltspolitiker werden sich dieses Recht nicht entreißen lassen wollen. Es geht aber darum, das Ganze vernünftiger zu managen. Dazu gehört natürlich im ersten Schritt eine Verkehrswegefinanzierungsgesellschaft, die ein bisschen mehr kann, als was die VIFG jetzt kann. Das heißt, die transparente Mittelbewirtschaftung, ich habe es auch in meiner Stellungnahme geschrieben, nicht nur der Mautmittel, sondern auch generell der Haushaltsmittel. Ein besseres Controlling. Dazu kann man auch die jetzigen Mittel der VIFG nutzen. Dazu gehört aber auch, wenn man in einem weiteren Schritt denkt, nicht eins zu eins wie bei der ASFINAG, aber kann sich schon überlegen, ob unsere Auftragsverwaltung, ob die mangelhafte Kontrolle des Bundes über die Auftragsverwaltung so bleiben muss. Oder ob man da nicht auch rangeht und in



eine Verkehrsinfrastrukturmanagementgesellschaft auch das Thema Ausführung / Planung hereinnimmt. Da haben wir heute auch schon DEGES. Die Frage ist, wie man das zusammenbaut, das muss man sich noch genauer überlegen. Aber was ganz wichtig ist, ist einfach, dass dieser Kontroll- und Transparenzschritt des Bundes gegenüber den Ländern, der Auftragsverwaltung, gegangen wird und das ist dann der Schritt von der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Verkehrsinfrastrukturmanagementgesellschaft. Das wird allerdings dauern, vor allem, wenn ich sehe, wie die Länder an ihren Auftragsverwaltungen hängen. Also einen Zeithorizont kann ich Ihnen da nicht so locker aufzeichnen.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Hailer. Wir haben uns ein Zeitmanagement gesetzt; ich habe jetzt momentan zwei Wortmeldungen von den Kollegen Holmeier und Wittke. Dann gehen wir in die dritte Runde. Kollege Holmeier, bitte.

Abg. Karl Holmeier (CDU/CSU): Eine Frage an Herrn Korn. Sie haben die Grundstücke zu Tagesneupreisen bewertet, obwohl die Grundstücke zum Teil seit Jahrzehnten und noch länger im Bundesbesitz sind. Meine Frage: Warum ist das so?

Die zweite Frage an Herrn Hailer: Es wird immer nur darüber gesprochen, wie wir zusätzliche Einnahmen generieren können. Welche Möglichkeiten bieten sich, auch Einsparungen auf der Ausgabenseite durchzuführen?

Michael Korn (Alfen Consult): Also hier muss ich zunächst erstmal sagen, dass wir das nicht getan haben. Wir haben nicht die Tagesneupreise für Grundstücke genommen, sondern vielmehr die kumulierten Ausgaben des Bundes in dem Zeitraum bis zu unserem Wegekostengutachten, also etwa 2012, einmal zusammen gestellt. Und diese kumulierten Ausgaben haben wir dann lediglich – in meinen Augen – mit einem Preisindex versehen, der sich aber an der allgemeinen Inflation orientiert. Hier sind keinerlei Wertsteigerungen der jeweiligen Grundstücke enthalten. Sondern es ist der Preis, den Sie damals für das jeweilige Grundstück auch gezahlt haben. Insofern also ein inflationsbereinigter Ausweis von Grunderwerbskosten. Einfach um sicher zu gehen, dass die heutigen Nutzer nämlich genau das Gleiche bezahlen

für das Grundstück, auf dem die Straße liegt, wie auch in zehn Jahren, in fünf Jahren oder in einem Jahr. Insofern ist das nicht passiert. Es wurde auch von der EU-Kommission im vorigen Gutachten angeregt, dass man davon wieder wegkommt. Das man also tatsächlich Neuwerte berücksichtigt, weil man dann über den Umweg eben dieser Tagesneupreise tatsächlich die Nutzer jeweils auch an der Wertsteigerung, also einfach an der Aufwertung des Grundstücks entweder durch die Straße, oder weil Bauland ausgewiesen wird, oder Ähnliches beteiligt. Das kann natürlich nicht im Sinne einer solchen Wegekostenrechnung liegen. Also nehmen wir keinen Ansatz der Tagesneupreise bei Grundstücken.

Erlauben Sie mir noch eine Ergänzung zu den Aussagen, die bisher getätigt wurden. Insbesondere bei den drei Wegekostengutachten möchte ich betonen, dass wir hier keine empirische Grundlage haben, bei der man davon sprechen kann, dass die Gutachten immer in eine bestimmte Richtung gehen, insbesondere bei den Zinssätzen. Wenn man die Gutachten jeweils für sich und die jeweilige Situation betrachtet, die zum Zeitpunkt des Gutachtens vorgefunden wurde, kann man durchaus diese Zinstendenzen darstellen, die wir auch in unserem jetzigen Gutachten gesehen haben. Wenn Sie sich in den September 2013 zurück versetzen, da war sicherlich nicht daran zu denken, dass Herr Dragi den Leitzins etwa bei 0 Prozent „festnageln“ wird. Hier waren durchaus bessere Aussichten auf durchaus bessere Zeiten gegeben. Insofern muss man natürlich bei den Gutachten jeweils den Zeitpunkt berücksichtigen, in dem die Prognose aufgestellt wurde. Prognosen – da gebe ich Ihnen natürlich völlig recht – die sind unsicher. Einfach deshalb, weil sie eben in die Zukunft gerichtet sind.

Ein Wort noch zum nationalen Rahmen. Wir diskutieren hier sehr stark die EU-Sichtweise, die wir für unsere Wegekostenrichtlinie vielleicht verändern müssen. Bitte berücksichtigen Sie dabei auch den nationalen Rahmen, und da ganz besonders, dass wir hier durchaus auch Gerichtsverfahren anhängig haben, Klagen, die uns dazu bewegt haben, eine Methodik für das Gutachten zu wählen, welche möglichst rechtsicher ist. Das ist, glaube ich auch hier mehrfach bestätigt, dass die Vorgehensweise, die in dem Gutachten verwendet wurde, eben genau dieses ausdrückt. Sie haben eben die Methode gewählt, die am Ende



am ehesten einer Überprüfung standhält.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herrn Korn. Dann Herr Hailer.

Thomas Hailer (Deutsches Verkehrsforum): Danke, Herr Holmeier, das ist eine ganz wichtige Frage, nicht nur an mich, sondern das ist die Frage, die Sie auch als Verkehrspolitiker erwartet, die die Haushaltspolitiker zurückspeiegeln müssen. Die wollen ja nicht so sehr die Einnahmeseite belasten, sondern werfen uns oder Ihnen immer vor, das Geld vielleicht nicht effizient genug auszugeben. Das heißt, wenn Sie mehr Geld von Haushaltspolitikern wollen, müssen Sie die Effizienz nachweisen. Ganz kurz, um den Zeitrahmen nicht zu sprengen: das geht einerseits los mit der echten Priorisierung der Projekte. Man ist an dem Bundesverkehrswegeplan gerade dran. Da hat man zwei ganz wichtige Sachen, nämlich den Verkehr, den vordringlichen Bedarf plus und das nationale Prioritätenkonzept. Ich glaube, wenn man diesen Weg konsequent geht und die allerwichtigsten Projekte, die auch machbaren Projekte, vorne hinstellt, dann hat man schon mal an Effizienz gewonnen. Das heißt: in die richtigen Projekte investieren.

Das Zweite habe ich gerade schon angesprochen, was man auch schon hat, ist ein gutes Bewirtschaftungssystem der VIFG. Das Finanzierungsmanagementsystem FMS der VIFG ist wesentlich besser im Kosten-Controlling als das Haushalts-, Kosten- und Rechnungswesen des Bundes. Die VIFG kann tagesaktuell Zahlungsströme, Kostenentwicklungen abbilden, viel besser als es das konventionelle System des Haushalts- und Rechnungswesens kann. Das heißt, hier habe ich eine schnellere effizientere Kostenkontrolle und kann zumindest schon mal sehen, wo was aus dem Ruder läuft. Dann muss ich eben sehen, wie ich das auch innerhalb des Projektes so gestalten kann, dass es besser wird. Projektbezogen haben wir auch schon ein drittes Mittel, nämlich die ÖPP. Das ist nicht das Allheilmittel, aber ein Punkt ist auf jeden Fall wichtig: langfristig gesehen sind die Lebenszyklusbetrachtungen bei den ÖPPs über die Jahrzehnte – meistens 30 Jahre Laufzeit – aus unserer Sicht effizienter, vor allem was die Erhaltung angeht. Weil dort ein Erhaltungsplan aufgestellt wird. Dort wird Erhaltung

und Sanierung nach Bedarf und nicht nach Kas senlage gemacht. Bei der Erstellung der Projekte hat man schon gemerkt, dass Effizienzgewinne zu realisieren sind. Und das dürfte man über den Lebenszyklus auch feststellen, wenn jetzt die ersten Projekte – gerade in meiner Heimat die A8 – länger laufen. Dann gibt es natürlich das große Instrument, das schon mehrfach erwähnt wurde, nämlich eine echte Mehrjährigkeit über Fonds oder Sondervermögen, wie wir das teilweise auch im Verkehrsbereich bei den vergangenen Konjunkturpaketen gemacht haben, Mittel über mehrere Jahre zu binden. Das schafft einerseits Durchfinanzierung, kein „Dezemberfieber“, hier ist – glaube ich – allen bekannt, was das ist. Es schafft vor allem aber auch Planungs- und Baukapazität am Markt. Denn Unternehmen, Ingenieurbüros, Baufirmen werden sich auf ein größeres Konjunkturpaket eines gesicherten Budgets von mehreren Milliarden über Jahre hinweg, so wie es in der Schweiz über den FABI, über den Bahnfonds, gemacht wird, eher einstellen, als über eine einjährige, überjährige oder ungesicherte Durchfinanzierung von Projekten. Das sind so ein paar Beispiele, die wir alle verwenden können, um in die harten Diskussionen zu gehen. Denn ganz klar, bei aller Effizienz, bei aller Priorisierung, das Geld wird wahrscheinlich im jetzigen Umfang auch nicht reichen. Das heißt, wir müssen am Ende wieder in den Clinch mit dem Bundesfinanzminister und mit den Haushaltspolitikern.

Vorsitzender: Danke, Herr Hailer! Dann der Kol lege Behrens.

Abg. **Herbert Behrens** (DIE LINKE.): Meine Fragen richten sich an Herrn Werner Reh. Nun haben wir im Verlaufe der Anhörung, aber auch schon aufgrund der Stellungnahmen erfahren, was ganz schwierig sein wird. Das dürfte die Berechnungsmethode der wirklich entstehenden externen Kosten und deren Internalisierung bedeuten. Trotzdem wollen wir ja eigentlich sehr bald handlungsfähig werden. Das ist ein bisschen die Schwierigkeit, in der wir stecken. Nun haben wir hier einen Gesetzentwurf vorliegen, der unserer Meinung nach weder ausreichend Lenkungswirkung entfaltet, noch ausreichend Finanzeinnahmen schafft, um die Probleme zu lösen, die wir gerne lösen wollen. Wenn ich jetzt überlege, auch innerhalb von Wahlperioden, nochmal Maßnahmen zu ergreifen, möchte ich ganz gerne erfahren:



Wie ist es ratsam, dort heranzugehen um mehr Geld zu bekommen und gleichzeitig die Lenkung hinzukriegen? Dazu heißt es in der Stellungnahme des BUND, dass an dieser Stelle der Gesetzentwurf der Logik der EU-Wegekostenrichtlinie folgt, die Immissionsklassen aufgibt und stattdessen eine andere Staffelung zugrunde legt. Wäre das der erste Schritt oder eher der zweite Schritt, den wir zu machen hätten, um zu Mehreinnahmen zu kommen und auch ein Stück zu lenken? Und die zweite und damit zusammenhängende Frage ist: Wären wir viel besser damit bedient, wenn wir als erstes politisches Ziel wirklich die Ausweitung der Maut auf alle Straßen angehen würden?

Werner Reh (BUND): Die Kernfrage ist in der Tat die nach dem politischen Handlungskonzept insgesamt. Ich glaube, da ist die Problemlage, wenn man die Refinanzierungsfragen anschaut, relativ leicht zu lösen, wenn die Mautausweitung auf alle Bundesstraßen kommt. Die Daehre-Zahlen sind ja überall bekannt, aber die 7,2 Mrd. beziehen sich auf alle Ebenen. Die Probleme auf Bundesebene sind ja so riesengroß nicht. Die Mautausweitung auf alle Bundesstraßen hinzukriegen ist in der Tat der entscheidende Faktor. Dies würde ja 2 Mrd. Euro zusätzlich einspielen. Damit wäre man, was die Refinanzierung des Verkehrswesens auf Bundesebene angeht, ungeheuer weit. Das große Problem haben die Länder. Insofern ist es die Frage des Mautkonzeptes insgesamt, das wir bundesweit brauchen, ob das ein Konzept ist in Richtung „Verkehr finanziert Verkehr“. Da bin ich bei Daehre und bei Bodewig, da sollte man unbedingt anknüpfen. Das ist die Richtung, in die man gehen muss. Was uns Sorge bereitet, ist in der Tat, alle haben es bis hin zur Kommission auch bestätigt, dass die Lenkungswirkung abgeschwächt wird durch das neue Mautkonzept. Ich habe jetzt keine Alternative, weil das innerhalb der Euro-Vignetten, der Wegekostenrichtlinienebene, stattfindet. Es ist auch logisch, zu sagen, dass man nur bei den externen Kosten differenziert und eben nicht noch bei den Infrastrukturkosten, was vorher möglich war. Aber diese positiven Lenkungswirkungen hat man durch die große Spreizung von 100 Prozent vorher gehabt. Deswegen glaube ich, muss man ein Verhandlungskonzept gegenüber der Kommission machen. Oder erstens, vor der Kommission sagen, wie von Herrn Beckers beschrieben: die

Spielräume innerhalb der Richtlinie ausnutzen, Lärmkosten hereinnehmen, nach einem Konzept, wo die Deutschen an der Stelle auch einen eigenen Weg gehen können. Der europäische Weg ist relativ kompliziert und datenabhängig und schwierig. Da einen eigenen Vorschlag zu machen, ein eigenes Konzept, macht Sinn, und das mit der Kommission abzustimmen. Dann im zweiten Schritt über die Umweltkosten, in deren eigentlichen Höhe, die begrenzt ist auf eine Art und Weise, die wir 2008/2009 in Brüssel kritisiert haben. Das wurde ja beschrieben, wir konnten uns da nicht durchsetzen. Aber die Richtung muss eben dahin gehen, möglichst komplett die externen Kosten anzulasten. Dann habe ich ein Gesamtverkehrssystem, was hocheffizient ist, wo dann in der Tat Konkurrenz – Straße, Schiene, Wasserstraße – sich viel besser entfalten kann. Weil eben eine Gerechtigkeit, was den Wettbewerb angeht, gegeben ist. Das wäre so ein 3-Schritte-Konzept: Ausweitung der Maut auf die Bundesstraßen, zweitens Spielräume ausnutzen und drittens ein Verhandlungspaket in der Kommission zu machen. Deutschland kann da auch zurecht beanspruchen, Vorreiter zu sein.

Vorsitzender: Danke Herr Reh! Jetzt der Kollege Hartmann für die SPD-Fraktion.

Abg. **Sebastian Hartmann (SPD):** Meine Frage möchte ich jetzt an Herrn Reh richten. Insbesondere nach Ihren letzten Ausführungen und Ihrer Stellungnahme, die mich zu einer Nachfrage einladen. Zum einen schreiben Sie in Ihrer Darstellung, dass Sie es begrüßen, dass zwischen Bundesautobahnen und Bundesstraßen einheitliche Mautsätze gelten, um entsprechende Ausweichverkehre zu vermeiden. Weiter führen Sie aus, dass jetzt auch – gerade was die externen Kosten angeht – zwischen Vorstadtstraßen und Fernstraßen zu unterscheiden ist, und regen darüber hinaus in Ihrem Gesamtkonzept an, ab 3,5 Tonnen alle entsprechenden Lkw einzubeziehen. Weiter begründen Sie dann auch das Gesamtziel der Lenkungswirkung, was die EU-Richtlinie in der Fassung von 2011 eröffnet. Ich frage Sie aber vor diesem Hintergrund: Wie gehen Sie denn damit um, wenn wir die letzte Bundesverkehrswegeplanung und darüber hinaus auch die Darstellung der Erreichbarkeitsdefizite betrachten? Wenn wir dann über die Lenkungswirkung von entsprechenden Mautsätzen nachdenken, kommt es dann aus



Ihrer Sicht nicht zu einem unerwünschten Nebeneffekt, dass man ganze Regionen abhängt, wenn man in dieser Systematik bleibt? Da würde ich dann gerne im Rahmen dieser Nachfrage Ihre grundsätzliche Konzeption verstehen wollen, weil ich sie auf Basis der Ausführungen jetzt und Ihrer Darstellung nicht nachvollziehen kann. Weil ich eben entsprechende Effekte befürchte, um Ihnen das auch offen zu sagen.

Die zweite und letzte Frage geht nochmal in den Komplex ‚dauerhafte Finanzierung von Verkehr‘, an Herrn Gerwens. Wenn wir uns in der Systematik treu bleiben und dann auch nochmal die Stellungnahmen Ihrer Kollegen Sachverständigen anhören: Welche Voraussetzungen müssen aus Ihrer Sicht geschaffen werden – also auch organisatorischer Art – um zu einer dauerhaften Zweckbindung von Mauteinnahmen zu kommen, im Gesamtumfang? Sie haben eine sehr ausführliche Stellungnahme abgegeben. Es ist vorhin über eben entsprechende Darstellung des Anlagevermögens gesprochen worden, auch was die Investitionen angeht. Was ist aus Ihrer Sicht zu ergänzen? Was ist zu tun, organisatorisch zu veranlassen? Vielleicht auch mit den Hinweisen aus dem ÖPP-Lebenszyklus, kann man das im konventionellen Bereich machen? Haben Sie dazu Ansätze, bzw. was würden Sie uns empfehlen?

Vorsitzender: Dann bekommt wieder Herr Reh das Wort.

Werner Reh (BUND): Herr Hartmann, vielen Dank, für die Frage der Einheitlichkeit der Mautsätze. Das ist in der Tat der zentrale Punkt, um eben bestimmte Regionen nicht entsprechend abzuhängen, weil sie ja gesehen haben, wie unterschiedlich die Mautsätze für zweispurige Bundesstraßen und Autobahnen sein müssen. Das ist das Eine. Das widerspricht dem nicht, dass sie für die Anlastung der Lärmkosten die Differenzierung zwischen Vorortstraßen und Fernstraßen brauchen. Denn nur so können sie nach dem geltenden Recht entsprechend unterscheiden, dass die Lärmkosten auf zwei Cent gehen dürfen bei den Vorortstraßen. So war dieser Differenzierungshinweis gemeint. Das vorzubereiten, hielte ich auch für ganz sinnvoll. Wenn die Lärmkosten angelastet werden sollen, dann braucht man in der Tat diese Differenzierung vor dem Hintergrund der heutigen Regelung, der Wegekostenrichtlinien.

Ansonsten bin ich voll dafür, das ist ja auch nicht so oft beim Bundesverkehrswegeplan, dass da eine gute Priorisierung kommt. Ich habe beim Erreichbarkeitsziel gar keine Angst. Wenn man schaut, was die Raumwirksamkeitsanalyse zeigt, sieht man, dass wir im Bundesgebiet schon eine sehr gute Erreichbarkeit haben. Und wenn Sie das Kriterium ausreichende Erreichbarkeit nehmen, dass es nur ganz wenige Ecken gibt, wo man etwas tun muss Da haben wir auch viele Vorschläge gemacht, mit welchen umweltverträglichen und kostengünstigen Projekten man die Erreichbarkeit sichern kann, nach dieser Richtlinie für integrierte Netzplanung, da haben wir an alles gedacht. Ich denke, das kann ein Paket werden: gute Priorisierung und vernünftige Verkehrsfinanzierung.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Gerwens.

Stefan Gerwens (ProMobilität): Herr Hartmann, das ist eine sehr umfassende Frage. Ich würde sagen, ich kann mich in den Teilen die Herr Hailer schon angesprochen hat, dem auf jeden Fall komplett anschließen. Ich würde aber nochmal auch einzelne Punkte hervorheben wollen. Und zwar, wenn man den Lebenszyklus eines Netzes sieht, dann kann man ja sagen: wir haben unser Fernstraßennetz beginnend in den 50iger und 60iger Jahren im Wesentlichen aufgebaut und waren mehr oder weniger bis 1980 – wenn man mal von den neuen Ländern und der Wiedervereinigung absieht – relativ weit fortgeschritten. Und wir kommen jetzt in die Phase der Erneuerung im großen Stil. Eine Maut, wie sie jetzt auch beim Lkw erhoben wird, dient letztendlich auch dazu, diese Leistungsfähigkeit des Netzes zu erhalten. Und deswegen ist aus unserer Sicht eine enge Zweckbindung des Mautaufkommens für die Straße zu rechtfertigen. Vor allem vor dem Hintergrund, dass man auch Mineralölsteuer bzw. Energiesteuer erhebt und daraus auch ein ganz erheblicher Teil letztendlich dazu genutzt wird, andere Verkehrsaufgaben zu finanzieren. Ich denke nur an die Zweckbindung für die Regionalisierungsmittel, die steht explizit im Regionalisierungsgesetz, die Zweckbindung aus dem Mineralölsteueraufkommen. Dementsprechend halte ich diesen Mix – Infrastrukturgebühren für die jeweilige Infrastruktur, wo sie genutzt wird und das andere offener – für absolut legitim. Auch bei der Bahn und beim Luftverkehr ist dies üblich. Ich würde



auch nochmal betonen, dass gerade das Thema „Erhaltung“ weniger politische Entscheidung erfordert, als Neu- und Ausbau. Bei Neu- und Ausbau ist es absolut richtig, dass jede Entscheidung politisch beschlossen wird, ob man dieses Projekt macht oder nicht. Bei Erhaltung – denke ich – sollte es stärker um das Qualitätsniveau gehen, was Sie erhalten wollen, auf dem Sie sich bewegen wollen. Dementsprechend hat eine Infrastrukturfinanzierungsgesellschaft, die einen klaren Auftrag hat, ein bestimmtes Niveau zu halten, und weil das bei den Haushaltsmitteln auch nicht jährlich entschieden wird, auch eine besondere Legitimation. Im Hinblick auf die Frage, die hier auch hereinspielt: welche Mauthöhe ist die Richtige für Bundesstraßen? Damit sollte man sich in Workshops, die jetzt auch anstehen, und vielleicht auch schon vorher im Parlament befassen. Wenn man Erreichbarkeit und gleichwertige Lebensverhältnisse als ganz wesentliches Staatsziel hat, muss man nicht evtl. einen Staatsanteil letztendlich bei der Bundesstraßenmaut oder bei der Anlastung von Bundesstraßen bei der Mautbemessung berücksichtigen? Ich glaube, das ist auch eine Frage, die man relativ bald erarbeiten sollte. Es spielt auch in die Frage der Bundesverkehrswegeplanung hinein. Wenn Sie doppelt so hohe Mautsätze auf Bundesstraßen erheben, dann werden viele Projekte, bei denen Sie jetzt von einer Vorteilhaftigkeit ausgehen, möglicherweise nicht mehr vorteilhaft sein, weil der Verkehr dann auf andere Straßen – sei es auf Autobahnen oder sei es auf nachgeordnete Landes- und Kreisstraßen – verdrängt wird. So gesehen ist das eine Frage, die kann nicht bis 2018 warten. Die sollte deutlich früher entschieden werden, mit welchen Ansätzen man da rein geht. Und ein möglicher Staatsanteil für Erreichbarkeit wäre ein denkbarer Ansatz. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Dann die Kollegin Wilms.

Abg. **Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Gerwens, interessant, da laufen Sie bei mir offene Türen ein. Aber ich habe so meine Zweifel, dass wir das vor 2018 in irgendeiner Form hinbekommen. Denn dazu gehört auch ein Umdenken bei uns. Wie gehen wir mit der Verkehrsinfrastruktur um? Machen wir das immer wahlkreisabhängig? Oder schauen wir das Gesamtsystem an? Aber das nur als kurze Randbemerkung.

Ich hätte ganz gerne noch – wo die Kollegin Bär da ist – die Chance genutzt, die Bundesregierung zu fragen. Wir haben hier gehört, und Herr Reh hat es auch dargestellt, eigentlich alle haben relativ deutlich gesagt, Herr Behrens hat es auch nochmal deutlich gemacht: wir müssen schnell handlungsfähig werden, um Spielräume auch gerade im Hinblick auf Internalisierung der externen Kosten besser nutzen zu können. Inwieweit ist denn da die Bundesregierung dran? Was ist da von Ihnen in nächster Zeit zu erwarten? Können wir noch in dieser Legislaturperiode ein Konzept bekommen, wie die Internalisierung der externen Kosten und zwar insbesondere der Lärmkosten, gemacht werden soll? Inwieweit stellen Sie sich auch gegenüber der EU auf? Denn wir haben gehört, dass da gewisse Begrenzungen sind in der Wegekostenrichtlinie. Was ist da von Ihrer Seite aus zu erwarten, dass diese Begrenzung endlich abgeschafft wird?

Vorsitzender: Frau Staatssekretärin Bär, bitte.

PSts'n **Dorothea Bär** (BMVI): Vielen Dank! Also was die Lärmkosten betrifft, sind wir in Gesprächen. Da ist es momentan eben technisch schwierig, das darzustellen. Vielleicht ist es in ein oder zwei Jahren technisch nicht mehr so schwierig. Im Moment ist es nicht so. Mit der EU sind wir auch in ständigen Gesprächen, wie man mit den Zinsschwankungen besser umgehen kann. Das ist natürlich ein Ärgernis. Sie wissen selber, dass wir uns das Ganze auch nicht so gewünscht haben, wie es jetzt ausgegangen ist. Wir wollten auch nicht, dass es zu Senkungen kommt. Das ist ein permanenter Prozess und der wird selbstverständlich auch fortgeführt werden.

Vorsitzender: Dann habe ich jetzt noch eine Wortmeldung vom Kollegen Wittke.

Abg. **Oliver Wittke** (CDU/CSU): Herr Hailer, Sie haben dankenswerter Weise Ihre Antwort eingebettet in ein Gesamtkonzept zur Verkehrsinfrastrukturfinanzierung. Da reden Sie auch von stringenter Priorisierung und von effizienter Finanzierung. Ich will noch eine Frage anschließen. Neben diesen beiden – in der Tat – wichtigen Punkten: müsste es nicht auch so etwas geben wie eine Effizienzsteigerung bei der Entscheidung über die Priorisierung? Das heißt, müssten wir



nicht den Mut haben, die Projekte, die den höchsten Nutzen für das Gesamtnetz bringen, nach vorne zu ziehen und zuerst zu realisieren? Und erst im Anschluss daran Dinge, die auch wünschenswert und berechtigt sind, zu erledigen? Hätten Sie den Mut, eine solche Forderung mit dem Deutschen Verkehrsforum aufzustellen?

Thomas Hailer (Deutsches Verkehrsforum): Danke, Herr Wittke! Den Mut habe ich schon einmal bewiesen. Vor drei Jahren gab es von der CDU eine Kommission Mobilität in Vorbereitung der Bundestagswahl. Dort wurde ich dann auch zu einem Vortrag gebeten, wie denn die Bundesverkehrswegeplanung aussehen könnte. Und da habe ich eine Folie dabei gehabt, die zeigte nur ein weißes Blatt Papier. Genau diesen Begriff haben wir damals dann auch geprägt. Man müsste eigentlich ein weißes Blatt Papier nehmen und sagen: So, was ist denn jetzt eigentlich wichtig? Ein gewisser Schritt wird momentan gegangen, in dem zumindest alle Projekte, die jetzt noch im BVWP (Bundesverkehrswegeplan) übrig sind, einer Prüfung unterzogen werden. Aber es werden viele auch wieder mitgenommen werden, die schon in den letzten ein oder zwei BVWP-Plänen nicht realisiert worden sind. Insofern ist das Blatt leider nicht ganz so weiß, wie ich mir das gerne vorgestellt hätte. Und ein zweiter, ganz radikaler Schritt wäre, wenn man den Bottom-Up-Ansatz zum Top-Down-Ansatz machen würde. Ich vergleiche das immer, wenn ich im Deutschen Verkehrsforum ein Positionspapier mache. Dann schicke ich auch nicht meinen 170 Mitgliedern ein weißes Blatt und sage: Sagt mir mal, was ihr zum Bundesverkehrswegeplan wollt. Dann bekomme ich nämlich 160 verschiedene Antworten. Sondern wir machen ein Konzept eines Papiers und dann stellt man das den anderen vor, dann können die sich daran reiben. So wäre eigentlich ein idealtypischer Ansatz, dass der Bund einen Bundesnetzplan vorgibt. Dann gibt es noch den Regionaltopf, das sind die 20 Prozent, die jetzt außerhalb des nationalen Prioritätenkonzepts sind. Wo die Regionen darüber verfügen können, was sie als wichtig erachten. Aber über die anderen 80 Prozent gibt der Bund den Takt an. Dann wird man wahrscheinlich zu einer besseren Netzplanung kommen für Straße, Schiene, Wasserstraße als bisher. Man wird wahrscheinlich auch keine Länder abhängen, weil eben noch 20 Prozent der Mittel da sind, die dann natürlich eher

an die Regionen gehen, wo keine bundesbedeutenden Achsen durchgehen. Ihr Bundesland, Herr Wittke, käme wahrscheinlich gut dabei weg, weil es bei den 80 Prozent ordentlich mit dabei ist als Bundespriorität. Aber es gibt andere Bundesländer, die sind nicht so privilegiert, die sind eben nicht ganz an den Hauptachsen. Da kommt das Kriterium der ländlichen Erschließung, was Herr Hartmann vorhin gesagt hat, auch wieder mit rein. Aber das wäre ein idealer Weg, wie man einen Bundesverkehrswegeplan aufstellen sollte. Dieses weiße Blatt Papier, das bleibt immer noch unsere Forderung, obwohl es natürlich momentan nicht mehr realistisch ist, weil die Bundesverkehrswegeplanung so ist, wie sie ist. Jetzt können wir hoffen, dass der Prozess noch recht effizient weitergeht bis ins nächste Jahr, das wir vielleicht noch in 2015 den Plan bekommen. Was auf jeden Fall helfen würde, wäre der Verkehrsinfrastrukturbericht, den viele Verbände mit uns zusammen auch immer wieder gefordert haben, der auch im Koalitionsvertrag steht, wo man einfach schaut, wo ist eigentlich welche Belastung im Netz. Da fällt mir die Toll-Collect-Statistik drüben am Potsdamer Platz ein, wo man sehr klar erkennen kann, wo welche Lkw zu welcher Zeit massiv fahren oder nicht. Da fallen mir Statistiken bei der Bahn ein. Es gibt also viele, es gibt die Daten der Auftragsverwaltungen, es gibt viele Daten, die man zusammenfassen kann, die in diesem Verkehrsinfrastrukturbericht ein wichtiger Bestandteil sein könnten, wo man findet, das hilft, um dieses bundesweite bedeutende Netz zu definieren und um dann auch zu sehen, wo sind die Engpässe. Wo muss erhalten und unterhalten werden, welche Engpässe wollen wir ausbauen? Das gäbe Ihnen als Politiker dann auch eine Entscheidungsgrundlage zu sagen: da wollen wir unser Geld hin investieren. Und in zwei Jahren, wenn der nächste Bericht kommt, sehen wir, ob es etwas geholfen hat. Das heißt, es ist auch ein Effizienzinstrument. Das wäre ebenfalls ein wichtiger Baustein in diesem Gesamtkonzept, flankierend zum Bundesverkehrswegeplan. Soweit in Kürze, wie wir uns das vorstellen könnten.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Hailer! Jetzt hat Frau Kollegin Wilms noch eine weitere Frage.

Abg. **Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nur ganz kurz. Also Sie rennen da bei mir offene Türen ein, Herr Hailer. Bloß, wir müssen



uns darüber im Klaren sein, das ist ein kompletter Systemwechsel. Weg von der lokalen Wunschliste, hin zu einem wirklichen Netzkonzept, das in ein Europasystem reinpasst.

Thomas Hailer (Deutsches Verkehrsforum): Deswegen hatte ich das ja 2011 schon gesagt und nicht heute. Jetzt ist das System erstmal fortgeschrieben. 2011 war der Systemwechsel noch evtl. vorne dran.

Vorsitzender: Vielen Dank! Kollegin Lühmann, bitte.

Abg. Kirsten Lühmann (SPD): Ich habe eine Frage an Herrn Korn. Sie haben vorhin gesagt, dass es zwei Modelle gibt, wie man die Maut berechnen kann. Ich habe es mir nicht aufgeschrieben, ich habe nur im Kopf, das eine war das fiskalische und das andere irgendwas mit soziologisch oder so ähnlich. Meine Frage war: Sind das die gleichen, die Herr Rasmussen beschrieben hat? Er hat sie auch inhaltlich erläutert. Also einmal das historische und einmal das aktuelle, synthetische. Wenn die gleich sind, würde mir das deutlich helfen.

Die zweite Frage ist: Sie haben gesagt, beide haben Nachteile. Sie hätten sich dann, also in Ihrem Institut, für den Weg entschieden, es über die Herstellungskosten zum jetzigen Zeitpunkt zu machen. Das Ministerium hat Ihnen ja den Auftrag gegeben. Also meine Frage ist: Haben Sie das entschieden? Hat das Ministerium das entschieden? Haben Sie dem Ministerium vorgestellt, welche prognostischen Ergebnisse bei dem anderen Rechnungsweg rausgekommen wären? Und wenn Sie das getan haben, könnten Sie es uns bitte auch sagen?

Vorsitzender: Herr Korn bitte, zwei Fragen.

Michael Korn (Alfen Consult): Zunächst zur ersten Frage. Nein, es meint nicht die gleichen Dinge. Zum einen gibt es unterschiedliche Bewertungsverfahren für das Anlagevermögen. Das ist die synthetische Methode oder die Methode auf Basis von kumulierten Anschaffungspreisen, also das, was Sie mal historisch bezahlt haben für ihr Anlagevermögen, dass Sie das kumulieren und zu heutigen Preisen ausweisen. Die synthetische Methode ist das, was wir verwendet haben. Dafür

haben wir ein Anlageregister erstellt, also: wieviel Kilometer Straßen haben wir, was haben wir für Ausstattung usw. und haben das mit Wiederbeschaffungspreisen – also heutigen Preisen – multipliziert und kommen damit auf unser Anlagevermögen. Das sind die zwei Systeme, die Herr Rasmussen dargestellt hat. Da haben wir – wie gesagt – die synthetische Methode verwendet, die auch in den vorangegangenen zwei Gutachten verwendet wurden. Dies hat im Wesentlichen den Vorteil, dass man hier auch Anlagen getrennt, also den Oberbau zum Beispiel getrennt von der Brücke behandeln kann und insofern wieder eine Allokation vornehmen kann auf die jeweiligen Nutzer, die diese einzelnen Elemente unterschiedlich abnutzen. Das war für uns eines der wesentlichen Kriterien. Als zweites Kriterium, nicht minder wichtig, dass dafür die Daten vorliegen, während für diese kumulierten Anschaffungskosten, uns eben kein ausreichender Datensatz zur Verfügung steht. Wir haben diese beiden Systeme selbstverständlich im Verkehrsministerium vorgestellt und es auch abgestimmt, was hier der richtige Ansatz für die Wegekosten sein soll.

Das was ich vorhin dargestellt habe, bezog sich auf die Ermittlung des richtigen Zinssatzes, der zur Ermittlung der Kapitalkosten herangezogen wird. Hier gibt es die soziale Zeitpräferenzrate, die im Wesentlichen ausdrückt: ist der heutige Konsum, den wir tätigen, für uns mehr wert als der zukünftige Konsum, den wir tätigen? Oder andersherum gesagt, wenn wir heute auf Konsum verzichten, was wäre da – sozusagen – die Rendite, die wir erwarten würden, wenn wir dann zukünftigen Konsum tätigen. Die soziale Zeitpräferenzrate wird genutzt, um Kosten-Nutzen-Analysen zu erstellen, um festzulegen welches Projekt jetzt vorrangig gegenüber einem anderen Projekt getätigt werden sollte. Also in unserem Bundesverkehrswegeplan, in der Methodik, wird die soziale Zeitpräferenzrate genutzt. Das wurde aktuell auch von Herrn Beckers und einem weiteren Team von Wissenschaftlern neu ermittelt. Wir haben die kapitalmarktorientierte Zinsfestsetzung genutzt, in dem wir uns nämlich die tatsächlichen Kapitalkosten angeschaut haben, die der Bund zum Beispiel über solche mittelfristigen risikolosen Bundeswertpapiere am Kapitalmarkt hätte. Das liegt unseren Berechnungen zugrunde,



weil es für die Frage der Wegekosten – also welche Opportunität hätte ich denn, oder mit welchen Konditionen können denn die Mittel woanders verwendet werden? – der richtige Ansatz aus unserer Sicht ist. Auch das haben wir natürlich abgestimmt mit dem Ministerium, haben die beiden Ansätze vorgetragen. Wir haben auch in unserem Gutachten eine entsprechende Berechnung beider Ansätze vorgenommen, die in etwa zu gleichen Ergebnissen kommen. Insofern kann man durchaus sagen, diese sind, gerade in der jetzigen Situation, miteinander auch von der Höhe der Zinssätze her vergleichbar, was nicht immer der Fall sein muss. Das kann man durchaus so sagen.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Korn! Dann kann man feststellen, dass sich das Nachlesen lohnen wird. Das war – glaube ich – eine hoch interessante Anhörung. Ich bedanke mich recht herzlich

bei Ihnen für das Kommen. Ich hoffe, Sie kommen alle gut nach Hause. Wir sind ein wenig über der Zeit, aber ich glaube, noch im Rahmen. Damit ist die Anhörung geschlossen. Wir sehen uns wieder am Mittwochmorgen im Ausschuss. Schönen Abend.

Schluss der Sitzung: 19.31 Uhr

Martin Burkert, MdB
Vorsitzender



Zusammengefasste Stellungnahmen der eingeladenen Sachverständigen / Verbände

Öffentliche Anhörung am Montag, 6. Oktober 2014, 17.45 Uhr

Stand: 27. November 2014

- **A-Drs. 18(15)115-A** **Seite 26**
Prof. Dr. Thorsten Beckers
Technische Universität Berlin

- **A-Drs. 18(15)115-B(neu)** **Seite 28**
Thomas Hailer
Deutsches Verkehrsforum (DVF)

- **A-Drs. 18(15)115-C** **Seite 32**
Michael Korn
Alfen Consult GmbH

- **A-Drs. 18(15)115-D** **Seite 33**
Werner Reh
BUND e.V.

- **A-Drs. 18(15)115-E** **Seite 37**
Stefan Gerwens
ProMobilität

Prof. Dr. Thorsten Beckers¹

*Technische Universität Berlin, Fachgebiet Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik (WIP),
Arbeitsgruppe Infrastrukturökonomie und -management (derzeit beurlaubt)
sowie Deutsches Forschungsinstitut für öffentliche Verwaltung Speyer (FÖV)*

**Stellungnahme im Rahmen der öffentlichen Anhörung im Deutschen Bundestag
(Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur) am 06.10.2014
zum Gesetzentwurf der Bundesregierung eines Zweiten Gesetzes zur Änderung
des Bundesfernstraßenmautgesetzes (Drucksache 18/2444)²**

- Die zukünftigen Sätze für die LKW-Maut, die mit der Gesetzesänderung beschlossen und dann ab 2015 erhoben werden sollen, sind unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer Berechnung der Wegekosten im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums durch das Konsortium Alfen Consult / Aviso / Universität Münster-IVM (Prof. Hartwig et al.) festgesetzt worden. Für die Berechnung von Wegekosten gibt es verschiedene methodische Ansätze³, denen in der Wissenschaft unterschiedliche Vor- und Nachteile zugesprochen werden. Die Ergebnisse der Berechnung des o.g. Gutachterkonsortiums sind nach meiner Einschätzung vertretbar. Durch eine andere Vorgehensweise wäre es wohl auch auf eine vertretbare Weise möglich gewesen, geringfügig höhere Wegekosten zu ermitteln. Diese Ergebnisse würden dann allerdings als angreifbarer einzuschätzen sein. Die Ermittlung geringerer Wegekosten wäre ebenfalls und auf vergleichsweise vielen Wegen (insbesondere bei Rückgriff auf die Perpetual Inventory Method) möglich gewesen.
- Es ist sinnvoll, dass auf europäischer Ebene Vorgaben hinsichtlich der maximalen Mautsätze bestehen, die auf für den Fernverkehr bedeutsamen (Fern-)Straßen erhoben werden dürfen. Damit wird „Wegelagerei“ verhindert und Koordinationsproblemen zwischen Staaten bei der Mautfestsetzung entgegengewirkt. Die entsprechenden Vorgaben in der Richtlinie 1999/62/EG verweisen auf die Wegekosten bei der Festsetzung einer Obergrenze für Mautsätze. Wie im

¹ Kontaktdaten von Thorsten Beckers: Tel.: 030-314-23243 / 0163-8479465; E-Mail: tb@wip.tu-berlin.de und beckers@foev-speyer.de.

² Im Hinblick auf die Erstellung dieser Stellungnahme habe ich mich mit Prof. Dr. Gernot Liedtke (DLR / TU Berlin) und Dr. Heike Link (DIW Berlin) ausgetauscht und von diesen wertvolle Hinweise erhalten. Hierfür möchte ich mich an dieser Stelle nochmals bedanken. Weiterhin möchte ich mich bei Dr. Martin Winter (TU Berlin - WIP) und Tim Becker (TU Berlin - WIP) bedanken, die mit mir bei der Erstellung dieser Stellungnahme zusammengearbeitet haben.

³ Vgl. dazu z.B. die Unterlagen zu dem von Dr. Heike Link am 27. Juni 2014 in Berlin auf der Konferenz „Verkehrsökonomik und -politik“ gehaltenen Vortrag „Ein Überblick zu methodischen Fragen der Wegekostenermittlung“ (http://www.verkehrskonferenz.de/fileadmin/archiv/konferenz_2014/Papers/Link_Ueberblick_zu_methodischen_Fragen_der_Wegkostenrechnung.pdf).

vorangegangenen Punkt erläutert, besteht kein Konsens hinsichtlich der Methodik für die Ermittlung von Wegekosten, und auch die europäischen Vorgaben führen nicht dazu, dass nur ein Weg zur Ermittlung von Wegekosten im Hinblick auf die Ermittlung von Mautobergrenzen beschränkt werden kann. Auch weitere Faktoren, wie z.B. die Altersstruktur eines Straßennetzes oder Zinsentwicklungen an den Kapitalmärkten, können dazu führen, dass bei der Kalkulation von Wegekosten zu unterschiedlichen (aber nicht unbedingt weit auseinanderliegenden) Zeitpunkten (mehr oder weniger) voneinander abweichende Ergebnisse erzielt werden können.

Von einer Maut gehen Lenkungswirkungen aus, weshalb eine Maut von der Politik im Hinblick auf die Erreichung umwelt- und verkehrspolitischer Ziele eingesetzt werden kann. Schwankungen der Mautsätze, die in keinen Zusammenhang mit umwelt- und verkehrspolitischen Zielen stehen und vielmehr durch schwankende Ergebnisse von Wegekostenberechnungen bedingt sind, wirken im Hinblick auf die Erreichung der entsprechenden politischen Ziele grundsätzlich kontraproduktiv. Sofern Mauteinnahmen – wie in Deutschland praktiziert – in Finanzierungsregime für die Verkehrsinfrastruktur eingebunden sind, gehen derartig schwankende Ergebnisse von Wegekostenberechnungen ebenfalls grundsätzlich mit Nachteilen einher.

Vor diesem Hintergrund ist zu empfehlen, dass von deutscher Seite versucht wird auf der europäischen Ebene darauf hinzuwirken, dass eine Diskussion über die Weiterentwicklung der Vorgaben hinsichtlich der maximalen Mautsätze erfolgt, die in der EU auf für den Fernverkehr bedeutsamen (Fern-)Straßen erhoben werden dürfen. In diesem Zusammenhang wäre auch zu thematisieren, dass grundsätzliche Überlegungen der Europäischen Kommission

- (i) zur auf eine Erzielung effizienzfördernder Lenkungswirkungen ausgerichtete Bepreisung von Verkehrsinfrastrukturen („Soziale Grenzkosten“),
- (ii) zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen (z.B. „Nutzerfinanzierung“, wofür im Übrigen verschiedene Definitionen existieren) und
- (iii) zu den Vorgaben hinsichtlich der Ermittlung von Mautobergrenzen (an Durchschnittskosten orientierte Bepreisung unter Berücksichtigung von „Wegekosten“ [siehe oben] sowie – neuerdings – auch die Möglichkeit zur Berücksichtigung von externen Umweltkosten des Verkehrs [Luftschadstoffe und Lärm] in einem jedoch durch absolute Vorgaben recht begrenzten Ausmaß)

nicht oder nur begrenzt miteinander kompatibel sind.

- Im Hinblick auf die Organisation der Kalkulation von Wegekosten für das Bundesfernstraßennetz ist zu empfehlen, dass Reformen in Betracht gezogen werden. Hierbei sollten auch die (grundsätzlich als positiv einzuordnenden) Erfahrungen aus der Schweiz berücksichtigt werden. Beispielsweise könnten Aufgaben des Datenmanagements umfangreich von einer öffentlichen Stelle wahrgenommen werden. Einzelne methodische Grundsatzfragen könnten z.B. – beaufsichtigt und begleitet durch das Bundesverkehrsministerium und eine dieses unterstützende Expertenkommission – von Wissenschaftlern untersucht werden, die ggf. im Einzelfall entsprechend beauftragt werden. Ggf. könnten auch mehrere Berechnungswege für die Wegekosten definiert werden, die dann stets parallel durchgeführt werden, womit der Politik die Bandbreite der Ergebnisse transparent dargelegt werden kann. Die Berechnung der Wegekosten zu einzelnen Zeitpunkten könnte vom Bundesverkehrsministerium ebenfalls relativ unkompliziert beauftragt werden.

Schriftliche Stellungnahme

Öffentliche Anhörung

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur am 6. Oktober 2014
zum Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Thomas Hailer, Geschäftsführer Deutsches Verkehrsforum e.V.

Vorbemerkung

Das Deutsche Verkehrsforum (DVF) tritt für ein umfassendes Konzept zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur ein und hat dazu in seinem „Zukunftsprogramm Verkehrsinfrastruktur“ (<http://www.verkehrsforum.de/positionen.html>) einen gangbaren Weg aufgezeigt.

Die Nutzerfinanzierung ist *eine* Komponente dieses Konzepts, aber *nicht* die einzige.

Über Mautgebühren leistet der Lkw seit Jahren seinen Beitrag zur Finanzierung der Verkehrswege. Dieser Beitrag darf nicht überstrapaziert werden. Um den Logistikstandort Deutschland und die Wettbewerbsfähigkeit der Straßentransportunternehmen nicht zu schwächen, ist eine faire, EU-rechtskonforme Anlastung der Infrastrukturkosten beim Lkw geboten. Die Grundlage dafür bietet das so genannte Wegekostengutachten, das nach 2002 und 2007 nun am 25. März 2014 erneut vorgelegt wurde.

Auf Grundlage dieser neuen Wegekostenrechnung ist eine Anpassung der Mautsätze nötig, die Interpretationsspielräume dürfen jedoch dabei nicht so weit ausgereizt werden, dass die internationale Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Straßengüterverkehrsgewerbes gefährdet wird.

Das zweite Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes sieht die Anlastung der Infrastrukturkosten gemäß der EU-Wegekostenrichtlinie vor. Die Mautsätze sollen im Wesentlichen aufgrund deutlich niedrigerer Zinskosten gesenkt werden. Zwar sind die Eckpunkte des Anhangs III der EU-Richtlinie 1999/62 zur Berechnung der Wegekosten für Deutschland nicht verpflichtend, doch orientiert sich die Methodik des Wegekostengutachtens 2014 bewusst an diesen Eckpunkten. Es stellt sich die Frage, ob dies auch in Zukunft ein gangbarer Weg ist, da Hoch- und Niedrigzinsphasen zu Verzerrungen bei den Mautsätzen führen. Eine Möglichkeit wäre, den Faktor „nachholende Sanierung“ stärker zu berücksichtigen und im Gegenzug das Gewicht der Kapitalkosten zu reduzieren. Doch auch eine solche Methodik bietet keine Garantie dafür, dass Schwankungen der abgeleiteten Mautsätze künftig gänzlich vermieden werden.

Die Anlastung der externen Kosten bleibt in der Höhe und im Umfang strittig. Daran ändert auch die geplante Anlastung der externen Kosten im Rahmen des Zweites Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes nichts.

Bei der Diskussion über die adäquaten Mautsätze aufgrund von Wegekosten und externe Kosten müssen zwei unabdingbare Voraussetzungen stets beachtet werden, ohne die der Beitrag der Nutzer zur Infrastrukturfinanzierung ins Leere laufen würde:

- Zweckbindung der Einnahmen aus Nutzergebühren für den Verkehrssektor und
- Zusätzlichkeit der Einnahmen aus Nutzergebühren zur Haushaltsfinanzierung des Bundes.

Zweites Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Die Wegekostenanlastung auf gutachterlicher Grundlage führt im Ergebnis zu geringeren Mautsätzen – im Wesentlichen aufgrund deutlich gesunkener Zinskosten. Um die dadurch entstandene Mautlücke teilweise auszugleichen, sollen nun die externen Kosten aus Luftverschmutzung angelastet werden.

Positiv aus der Gesamtbetrachtung des Verkehrssektors ist, dass

- der Vorteil der geringeren Zinskosten des Bundes durch abgesenkte Mautsätze an die Nutzer weitergegeben wird.
- eine neue günstigere Mautkategorie für Lkw der Euro-Klasse VI eingeführt wurde, die einen wichtigen Anreiz für den Einsatz schadstoffarmer Fahrzeuge darstellt. Diese Maßnahme wird eine deutliche ökologische Wirkung entfalten. Denn die Entwicklung der vergangenen Jahre zeigt, dass die Unternehmen bei entsprechenden Anreizen in den allermeisten Fällen in modernste umweltfreundliche Technologien investieren.
- der Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten je Kilometer einheitlich auf die mautpflichtigen Bundesautobahnen und vierspurigen Bundesstraßen angewandt wird, um die in Deutschland ansässigen Logistikunternehmen im internationalen Wettbewerb nicht zu benachteiligen. Sollte die Bundesregierung die geplante Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen umsetzen, ist zu klären, ob der einheitlichen Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen weiterhin mit dem EU-Recht vereinbar ist. Aus Sicht der Verkehrswirtschaft wäre die Beibehaltung des einheitlichen Mautteilsatzes dringend geboten.

Kritisch sieht das Deutsche Verkehrsforum, dass

- externe Kosten angelastet werden, obwohl keine allgemein anerkannte wissenschaftliche Basis und erst recht kein Konsens hinsichtlich der Höhe und des Umfangs der anzulastenden Kosten besteht. Dies gilt sowohl für die externen Kosten durch Luftverschmutzung wie auch für Lärmbelästigung.
- die Anlastung der externen Kosten faktisch zum Ausgleich von Einnahmeausfällen für die Verkehrsinfrastruktur eingeführt wurde. Dieser Schritt öffnet die Tür zu einer willkürlichen Verteuerung des Straßengütertransports.
- die Anlastung der externen Kosten nicht mit dem Zweck des Mautsystems übereinstimmt. Das Mautsystem wurde zum Zweck der Finanzierung von Verkehrswegen eingeführt und basiert daher auf den Infrastrukturkosten. Eine ökologische Steuerungsfunktion wurde durch die Differenzierung der Mautsätze nach Schadstoffklassen erreicht.
- die Verwendung der Einnahmen aus der Anlastung der externen Kosten nicht geklärt ist. Wenn externe Kosten angelastet werden, müssen die Einnahmen daraus dem Sektor zu Gute kommen, um die negativen externen Effekte des Verkehrs – bevorzugt an der Quelle – zu minimieren.
- die direkte und vollständige Zweckbindung sowie die Zusätzlichkeit der Mauteinnahmen für den Verkehrssektor bisher nicht umgesetzt wurde.

Die Nutzerfinanzierung kann ihre positive Wirkung auf der Einnahmenseite nur entfalten, wenn die öffentliche Hand ihre Investitionen nicht im gleichen Zug absenkt, so wie es seinerzeit bei der Einführung der Lkw-Maut der Fall war. Die Zusätzlichkeit der Mauteinnahmen zu den Steuermitteln ist und bleibt die unabdingbare Voraussetzung für die Akzeptanz der Nutzerfinanzierung.

Um zu gewährleisten, dass die Nutzerfinanzierung zu einer auskömmlichen verstetigten Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur auf hohem Niveau beitragen kann, ist auch die dauerhafte und zugriffssichere Zweckbindung der Einnahmen von größter Bedeutung. Mit dem Titel „Mautfinanzierung“ im Einzelplan 12 des Bundeshaushalts wurde dazu für den Straßenverkehr

ein erster Schritt in der vergangenen Legislaturperiode gemacht. Dieser Kurs muss beibehalten werden. Notwendig ist eine stabile direkte und vollständige Zweckbindung der Mautentnahmen „on top“ zu den Investitionsmitteln des Bundes.

Einordnung in Gesamtkonzept zur Verkehrsinfrastrukturfinanzierung

Generell muss bei der Debatte um Nutzerfinanzierung immer bedacht werden, dass sie nur *ein* Baustein eines umfassenden Konzepts zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur ist.

Investitionsmittel für die Verkehrswege können nicht allein vom Nutzer kommen. Zu allererst steht die öffentliche Hand in der Pflicht, für zukunftsfähige Verkehrswege zu sorgen. Positiv zu werten ist in diesem Zusammenhang, dass der Bund die verbleibende Mautlücke von 460 Mio. EUR ausgleichen will. Auch die im Koalitionsvertrag festgeschriebenen 5 Mrd. EUR zusätzliche Investitionsmittel für Verkehrsinfrastruktur über diese Legislaturperiode hinweg sind ein erster Schritt in die richtige Richtung.

Um zu gewährleisten, dass Steuermittel und Nutzerfinanzierung effizient in den Erhalt, Aus- und Neubau von Verkehrswegen investiert werden können, muss der Bund

- die Möglichkeit der mehrfährigen Durchfinanzierung von Projekten durch geeignete Instrumente und Mechanismen schaffen und
- eine stringente Priorisierung der wichtigsten Projekte für das Gesamtnetz in Deutschland vornehmen.

Ein stimmiges Konzept zur zukunftsfähigen Gestaltung und Finanzierung der Verkehrsnetze in Deutschland muss somit auf folgenden drei Säulen ruhen:

1. Stringente Priorisierung

Notwendige Reformschritte dafür sind:

- Die Erstellung einer gesicherten Datengrundlage durch einen regelmäßigen Verkehrsinfrastrukturbericht der Bundesregierung, der den Netzzustand dokumentiert, Schwachstellen identifiziert und ein politisch gewünschtes Qualitätsniveau festlegt. Die Arbeiten an diesem – im Koalitionsvertrag vorgesehenen – Bericht müssen nun zügig voranschreiten, damit die erste Ausgabe noch in 2015 vorliegt.
- Die Etablierung eines belastbaren Bundesverkehrswegeplans 2015 mit klaren Prioritäten und einer starken Bundeskompetenz. Die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorgesehenen Ansätze einer neuen Kategorie „Vordringlicher Bedarf Plus“ (VB+) und eines „Nationale Prioritätenkonzepts“ müssen konsequent verfolgt und umgesetzt werden. Außerdem ist der Bundesverkehrswegeplan grundsätzlich mit einem tragfähigen Finanzierungskonzept zu unterlegen.

2. Effiziente Finanzierung

Notwendige Reformschritte dafür sind:

- Geeignete Instrumente der Doppik auch bei den Investitionen der öffentlichen Hand nutzen. Investitionen, Abschreibungen und Betriebskosten in den öffentlichen Haushalten können dadurch verknüpft werden und so den Werteverzehr der Verkehrsinfrastruktur transparent machen. Auf diese Weise kann der Lebenszyklusansatz genutzt werden, um optimale Investitionszeitpunkte zu bestimmen.
- Rasch Instrumente schaffen, um die Investitionsmittel für Erhalt, Aus- und Neubau der Verkehrsinfrastruktur langfristig und überjährig festzuschreiben. Denkbare Instrumente sind ein Sondervermögen des Bundes oder verkehrsträgerbezogene Fonds, die aus dem Bundeshaushalt und den Einnahmen aus der Nutzerfinanzierung gespeist werden. Die von der Bundesregierung bereits etablierte Überjährigkeit ist ein erster Schritt

in diese Richtung, echte Mehrjährigkeit der Mittelverwendung muss jedoch noch geschaffen werden.

- Die bereits bei der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) vorhandenen Werkzeuge zur Bewirtschaftung der Mittel aus der Lkw-Maut können auch für die Bewirtschaftung konventioneller Haushaltsmittel eingesetzt werden. Durch das von der VIFG entwickelte Finanzmanagementsystem ist eine projektgenaue und damit transparente und effiziente Steuerung bei der Mittelverwendung möglich.
- Generell sollten die Kompetenzen zur Planung, Bewirtschaftung und zum Controlling überregionaler Verkehrsinfrastrukturprojekte in einer Verkehrsinfrastruktur-Managementgesellschaft des Bundes schrittweise zusammengeführt werden.
- Privates Kapital und Vorteile von ÖPP-Projekten stärker für Investitionen in Verkehrswege nutzen. Dazu ist ÖPP immer fair als Alternative zur herkömmlichen Beschaffung zu prüfen.

3. Mehr Investitionen

- Der Investitionsanteil des Bundeshaushalts für Verkehrswege (derzeit ca. 9,6 %) muss erhöht werden. Denn allein der Nachholbedarf bei Erhaltung der Bundesverkehrswege liegt bei ca. 3,2 Mrd. EUR jährlich – für Länder und Kommunen kommen nochmals ca. 4 Mrd. EUR hinzu.
- Notwendig ist ein auf mindestens zehn Jahre angelegtes Investitionsprogramm für den Erhalt, Aus- und Neubau der Verkehrswege. Dafür müssten die Bundesmittel für die Verkehrswege von derzeit ca. 10,8 Mrd. EUR auf ca. 15 Mrd. EUR jährlich aufgestockt werden.
- Spielräume dafür sind im Bundeshaushalt vorhanden. Die mittelfristige Finanzplanung sieht nach Erreichen der „schwarzen Null“ in den Jahren 2015 bis 2018 zusätzliche Steuereinnahmen in Höhe von durchschnittlich 11,1 Mrd. EUR pro Jahr vor. Davon sind im Durchschnitt nur 350 Mio. EUR pro Jahr für Investitionen eingeplant. Das ist zu wenig. Von den zusätzlichen Steuereinnahmen muss ein wesentlich höherer Teil für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur verwendet werden.

1. Oktober 2014

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

18(15)115-C

Stellungnahme zur Öffentl.
Anhörung am 06.10.2014



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

Leipzig,
1. Oktober 2014

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 Zweiten Gesetzes zur Änderung des Bundesfern-
straßenautogesetzes, BT-Drucksache 18/2444**

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 (Wegekostengutachten 2013). 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 Gesetzesentwurf der Bundesregierung unter Ziffer 4 dargestellten Mautsätze sowie die in der Gesetzesbegründung Ziffer 3 benannten Einnahmen für die Jahre 2015 bis 2017 basieren auf den im Wegekostengutachten 2013 ermittelten Ergebnissen und den dafür genutzten Grundlagen. Die Gutachter haben die entsprechenden Berechnungen im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur durchgeführt.

Der Gesetzesentwurf steht somit im Einklang mit dem Wegekostengutachten 2013 und den dafür genutzten Grundlagen.

Mit freundlichen Grüßen

Alfen Consult GmbH

ppa. Michael Korn

Geschäftsführender Gesellschafter
Prof. Dr.-Ing., Dipl.-Wirtsch.-Ing.
Hans Wilhelm Alfen

Handelsregister
HRB 113218
Amtsgericht Jena
Ust-ID DE 235835356

Bankverbindung
SK Mittelthüringen
IBAN DE75 8205 1000 0350 0027 20
BIC HELADEF1WEM

Deutscher Bundestag

Ausschuss für 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

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
Am Köllnischen Park 1
10179 Berlin

(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.

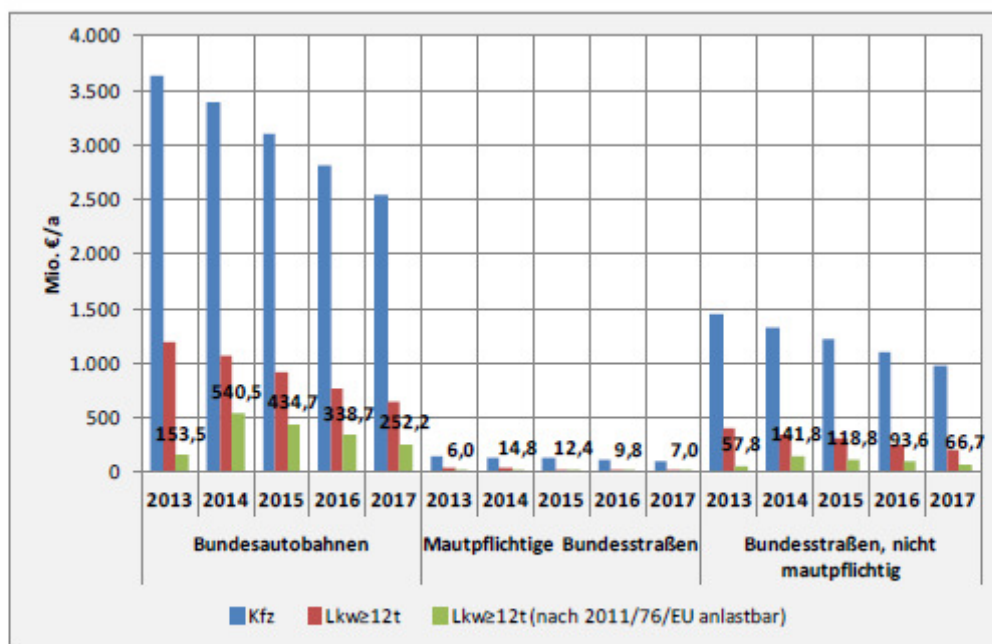


Abbildung 20: Externe Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung auf BAB, mautpflichtigen und sonstigen Bundesstraßen (Baulast Bund)

(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, Flächenzerschneidung/-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

Stellungnahme

zum „Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes“ (Drucksache 18/2444)

zur Öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und Digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 6. Oktober 2014

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

Berlin, den 2. Oktober 2014

Pro Mobilität¹ begrüßt den „Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes“ der Bundesregierung. Die Anpassung der Sätze der Lkw-Maut an das Wegekostengutachten 2013 ist überfällig.

I. Allgemeine Anmerkungen:

- (1) Die Lkw-Maut **trägt seit 2005 signifikant zur Finanzierung der Fernstraßen bei** und speist derzeit den Fernstraßenetat rund zur Hälfte. Im Hinblick auf die Akzeptanz der Gebührenzahler halten wir eine transparente Festlegung der Mauthöhe und die 2011 eingeführte vollständige Zweckbindung des Aufkommens für Investitionen in Bundesfernstraßen für unerlässlich.
- (2) Die Lkw-Maut wird für die Benutzung der Autobahnen und bestimmter Bundesstraßen durch Nutzfahrzeuge und Nutzfahrzeugkombinationen ab 12 t zLGG erhoben. Sie ist ein spezifisches Entgelt für die Inanspruchnahme einer zurechenbaren Leistung. Ihrer Berechnung liegen Wiederbeschaffungspreise zu heutigen Standards zu Grunde. Angesichts des schlechten Zustands vieler Straßen und Bauwerke stellt sich zunehmend die Frage nach der **Gegenleistung für die Entrichtung der Mautgebühr.**

¹ Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V. setzt sich bundesweit für Mobilität und leistungsfähige, sichere Verkehrsnetze ein. Dabei sind die Qualität, Finanzierung und Organisation der Straßen besondere Schwerpunkte. Der Kreis der Mitglieder zählt rund 30 Unternehmen und Verbände aus dem In- und Ausland. Vertreten sind Automobilclubs, die Automobil- und Bauwirtschaft, das Güterkraftverkehrsgewerbe, Infrastrukturbetreiber sowie die Dienstleistungs- und Finanzwirtschaft.

- (3) Mit einer **Wegekostenrechnung** weist der Staat nach, wie die Kosten verursachergerecht zugeordnet werden und bestimmt die maximal zu rechtfertigende Gebührenhöhe. Eine methodisch breit akzeptierte Wegekostenrechnung ist daher ein Beitrag zu Transparenz und Akzeptanz.
- (4) In der ersten Lesung zu diesem Gesetzentwurf gab es Stimmen, die den schlechten Zustand des Fernstraßennetzes vor allem auf die Nutzung durch Lkw zurückführen. Das wirtschaftliche Wachstum der deutschen Wirtschaft in den vergangenen Jahrzehnten, das durch die Zunahme von Arbeitsteilung und Außenhandel im Zuge der europäischen Integration und der Globalisierung starke Impulse erhalten hat, wäre ohne eine leistungsfähige Verkehrs- und Logistikwirtschaft nicht möglich gewesen. Der Lkw hatte und hat hierbei eine tragende Rolle. Wohlstand und höhere Beschäftigung waren Folgen, an denen der Staat durch höhere Einnahmen und geringere Ausgaben partizipiert hat. Veränderungen von Achslast und zulässigem Gesamtgewicht basierten auf politischen Entscheidungen zur Steigerung gesamtwirtschaftlicher Effizienz. In seiner Infrastrukturverantwortung hätte der Bund also bei seinen Fernstraßen auf ein höheres Verkehrsaufkommen und eine damit verbundene kürzere Lebensdauer von Strecken und Bauwerken vorausschauend reagieren können und müssen. Dass **Erhaltung nicht im erforderlichen Maße** geschehen ist und geschieht, ist nicht dem Lkw anzulasten.
- (5) **Starke Schwankungen der Mautsätze und/ oder des Mautaufkommens** wirken sich unmittelbar auf die mautfinanzierten Investitionen im Fernstraßenetat aus. Angesichts der großen Bedeutung der Kapitalkosten in der Wegekostenrechnung haben die sich wandelnden Annahmen zum Zinssatz von einer Wegekostenrechnung zur nächsten destabilisierende Effekte für die Infrastrukturfinanzierung gehabt. Auch in der Höhe warfen die unterstellten Zinssätze Fragen auf. Es fehlt Verlässlichkeit.

II. Zum Gesetzentwurf

- (6) Wir unterstützen, dass mit dem Gesetzentwurf eine **eigene Mautklasse für EURO VI-Fahrzeuge** geschaffen werden soll. Durch die Festlegung der Differenz zu anderen Mautklassen erhält die Wirtschaft Planungssicherheit für Investitionsentscheidungen.
- (7) Da das Wegekostengutachten 2013 nach Auffassung des BMVI im Jahr 2013 noch nicht vorlag, hat es zur Bestimmung der Mautsätze im Gesetzentwurf den Zeitraum 2014 bis 2017 herangezogen. Die im noch laufenden Jahr 2014 vom Bund zu viel erzielten Einnahmen aufgrund zu hoher Mautsätze sollen mindernd bei der Bemessung der Mautsätze für 2015 bis 2017 berücksichtigt worden sein. Welche **Mautmehreinnahmen 2014** das BMVI zur Verrechnung ansetzt, lässt sich aus dem Gesetzentwurf nicht entnehmen. Daher ist die Nachvollziehbarkeit der im Gesetzentwurf vorgeschlagenen Mautsätze hier nicht vollständig gegeben und auch nicht aus der Wegekostenrechnung herleitbar. In der Antwort auf die Frage eines Abgeordneten hat die Bundesregierung ein Volumen von 180 Mio. Euro genannt, das 2014 zuviel entrichtet würde und jetzt mindernd in den Mautsätzen 2015 bis 2017 berücksichtigt worden sein soll.

- (8) Positiv nehmen wir zur Kenntnis, dass der Gesetzentwurf **einheitliche Mautsätze für Autobahnen und mautpflichtige Bundesstraßen** vorsieht.

Das Wegekostengutachten ermittelt die maximal möglichen Mautsätze. Durch die dort vorgenommene Dreiteilung nach Autobahnen, bisher mautpflichtigen Bundesstraßen und sonstigen Bundesstraßen in Verbindung mit der Umlage der langfristigen Durchschnittskosten auf die Nutzer wäre auf den mautpflichtigen Bundesstraßen ein doppelt so hoher Mautsatz im Vergleich zu Autobahnen zulässig.

Gesamtwirtschaftlich könnten von einer starken Spreizung zwischen verschiedenen Straßenkategorien jedoch erhebliche Fehlanreize ausgehen. Regionen ohne Autobahnanbindung würden im Vergleich zu jenen mit Autobahnzugang dauerhaft mit höheren Transportkosten belastet und ein aufgrund ungünstigerer Anbindung bestehender Standortnachteil verschärft. Mit der Umsetzung eines gewichteten Durchschnitts für die derzeit mautpflichtigen Bundesfernstraßen wird im vorliegenden Gesetzentwurf Zeit gewonnen, sich genauer mit den Auswirkungen großer Differenzen von Mautsätzen zwischen Autobahnen und Bundesstraßen zu befassen.

Im Hinblick auf die Planung zur Ausweitung der streckenbezogenen **Lkw-Maut ab Mitte 2018 auf alle Bundesstraßen** in der Baulast des Bundes sollte möglichst bald eine Klärung herbeigeführt werden, welche Mautsätze dort zur Anwendung kommen sollen. Dies ist erforderlich, da die Bundesverkehrswegeplanung bis Ende 2015 den Aus- und Neubaubedarf an Autobahnen und Bundesstraßen für den Zeitraum bis 2030 festlegen soll. Hierfür brauchen Abgeordnete und Regionen eine klare Vorstellung, ob Mautsätze für Autobahnen und Bundesstraßen erhebliche Unterschiede aufweisen oder nicht, weil sich Rückwirkungen auf die Verkehrsentwicklung bei Projekten und damit den Bedarf ergeben können. Ein Abwarten bis zur nächsten Wegekostenrechnung, die die Zeit ab 2018 abdecken wird, ist daher nicht zu empfehlen.

- (9) Bei der **Anlastung externer Kosten** ist sowohl auf die bereits vorhandenen Instrumente zur Eindämmung externer Effekte (technische Normen) zu achten wie auch auf bereits vorhandene Abgaben. Außerdem gibt es bei externen Kosten weiterhin erhebliche Unterschiede in Fragen der Berechnung und Bewertung von externen Effekten. Ebenso ist die Gleichbehandlung der Verkehrsträger zu wahren.

Die Einbeziehung der Anlastung externer Kosten sollte darüber hinaus nicht dazu führen, dass der Charakter der Maut als Instrument der Infrastrukturfinanzierung in den Hintergrund tritt und die Lenkungsfunction dominiert. Dies gilt auch deshalb, weil der Bund nicht nur die Mauthöhe bestimmt, sondern auch das Aufkommen vereinnahmt und darüber hinaus Einfluss auf Maßnahmen zur Vermeidung externer Effekte hat. Zielkonflikte zwischen der Minderung externer Effekte und der Einnahmeerzielung sind zu erwarten.

III. Wegekostenrechnung

- (10) Generell halten wir das **Instrument der Wegekostenrechnung** für geeignet und hinsichtlich der Transparenz für erforderlich, um eine verursachungsgerechte Kostenzuordnung nachzuweisen und den Höchststrahlen der Gebührenbemessung abzugrenzen. Bezüglich der Netzbewertung und der Zinsannahme ist eine Überprüfung der Methodik empfehlenswert.

- (11) Die Wegekostenrechnungen 2002 und 2007 gingen von der **Betriebsfiktion** „Öffentliches Unternehmen“ aus, da in der Folge der Empfehlungen der Pällmann-Kommission mit einer Umstellung des institutionellen Rahmens gerechnet wurde. Dies ist bisher nicht erfolgt. Insofern ist der jetzt vorgenommene Wechsel zur Betriebsfiktion „Öffentliche Verwaltung“ konsequent. Die daraus sich ergebende Annahme der „Erfolgsneutralität“ des Staates hat Einfluss auf die Bewertungsmethodik.
- (12) In jeder Wegekostenrechnung wird das **Netz zu einem neuen Stichtag** (zuletzt 2010) **in Höhe der Wiederbeschaffungspreise neu bewertet** und auf der Basis der Restnutzungszeit die jährlichen Abschreibungen unter Berücksichtigung steigender Baupreise sowie die Kapitalkosten unter Nutzung eines Nominalzinses ermittelt. Hierbei sollten nicht überhöhte Kosten ermittelt und auf die Nutzer umgelegt werden. Mit der Ausweitung des Buchungssystems der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft auf alle Bundesfernstraßen könnte eine bessere Datenbasis geschaffen werden, die eine Netzbewertung näher an den tatsächlichen Ausgaben rücken könnte.
- (13) Verkehrsinfrastruktur braucht **verlässliche Investitionslinien**, die sich am Bedarf orientieren. Die nun ermittelten Wegekosten liegen um rund ein Viertel unter dem auf Basis der Wegekostenrechnung 2007 tatsächlich im letzten Jahr erhobenen Mautaufkommen. Am Investitionsbedarf und den laufenden Betriebskosten des mautpflichtigen Netzes hat sich dabei nicht wesentlich etwas geändert. Entscheidend dafür waren vor allem die kalkulatorischen Zinsen, die bisher das Ergebnis jeder Rechnung prägten. Trotz der erforderlich gewordenen Absenkung aufgrund des niedrigen Zinssatzes von Bundesanleihen haben die kalkulatorischen Zinsen je nach Jahr immer noch einen Anteil zwischen einem Drittel und der Hälfte der Wegekosten.
- (14) Die Kapitalkosten wurden in der Wegekostenrechnung 2013 auf der Basis eines **Anstieg des Zinssatzes von 1,7 Prozent (2013) auf 3,4 Prozent (2017)** bestimmt. Durch die Annahme steigender Zinsen verdoppeln sich die Zinsen im Betrachtungszeitraum z.B. bei Autobahnen von 1,8 auf 3,8 Mrd. Euro. Der Anteil der Zinsen an den Wegekosten steigt auf dieser Basis bei Autobahnen von 30 Prozent (2013) auf 46 Prozent (2017). Je nach Zinsprognose ergeben sich somit starke Veränderungen der Wegekosten. Auffallend ist, dass die Wegekostenrechnung zur Lkw-Maut jeweils einen starken Anstieg des Zinssatzes unterstellen, dieser dann aber nicht eintrifft und in der nächsten Wegekostenrechnung im Anfangsjahr abgesenkt werden muss.
- (15) Da die Bundesregierung im Gesetzentwurf die Mautsätze für Infrastrukturkosten als Durchschnitt der Jahre 2014 bis 2017 ermittelt hat, ist beim Gesetzentwurf von einem Durchschnittszinssatz von 2,875 Prozent auszugehen. Der Anstieg wird so zumindest in dieser Zeitspanne dieser Wegekostenrechnung nivelliert, mit der nächsten Wegekostenrechnung sind aber wieder neue Friktionen nicht ausgeschlossen.

Auch wenn die Methodik zur Zinsberechnung wissenschaftlich fundiert sein mag, so erscheint es im Hinblick auf die Verlässlichkeit für alle Beteiligten im Verkehrsmarkt und die Auswirkungen auf die Infrastrukturfinanzierung überlegenswert, einen **Zinsannahme zu treffen, die nicht von Wegekostenrechnung zu Wegekostenrechnung erheblich schwankt.**

IV. Wirkungen des Gesetzentwurfs auf die Infrastrukturfinanzierung

- (16) Bei der Präsentation des Wegekostengutachtens wurde angekündigt, dass ein Teil der sich aus der Umsetzung der neuen Mautsätze ergebenden **Einnahmeausfälle von rund zwei Milliarden Euro bis 2017** durch eine Ausweitung der Lkw-Maut ausgeglichen würde. Darunter wurden die Mautpflicht für weitere 1.000 km vierstreifige Bundesstraßen zum 1.7.2015 und die Einbeziehung von Lkw zwischen 7,5 t zlGG und 11,99 t zlGG ab dem 1.10.2015, sowie die Anlastung externer Kosten gefasst. Die verbleibende Lücke würde über den allgemeinen Haushalt nicht zu Lasten der Investitionen ausgeglichen, so die Ankündigung. Der vorliegende Gesetzentwurf weist nur noch eine Mautlücke von 460 Mio. Euro bis 2017 aus, obwohl darin bisher nur die Anlastung externer Kosten mit rund einer Milliarde Euro bis 2017 ausgewiesen wurde. Vermisst werden somit mehr als 500 Millionen Euro. Deren Verbleib erklärt sich durch eine Anpassung der Finanzplanung vom Juli 2014 gegenüber der von 2013 zu Lasten der mautfinanzierten Investitionen.
- (17) In der Finanzplanung 2013 war beim Mautaufkommen für die Jahre 2015 bis 2017 jeweils ein Ansatz von 4,612 Mrd. € angesetzt worden. Dieser Wert war schon bei der Planung erkennbar unrealistisch und nicht erreichbar. Das IST 2012 betrug 4,362 Mrd. €, 2013 waren es 4,391 Mrd. €. Eine Korrektur ist vor der Bundestagswahl nicht erfolgt und auch in den Koalitionsverhandlungen nicht im Finanztableau eingearbeitet worden. Die Finanzplanung 2014 hat hier nun eine Absenkung der Erwartungen an das Mautaufkommen vorgenommen und ist mit 4,4 Mrd. € zu plausibleren Annahmen zurückgekehrt. Diese **Korrektur der Mautaufkommenserwartung ist im Etatentwurf 2015 und den Ansätzen in den Folgejahren bis 2017 zu Lasten der Investitionen** erfolgt. Über die gesamte Legislaturperiode sind es einschließlich des Ansatzes für 2014 fast 900 Millionen Euro. Diese erforderliche Bereinigung sollte nicht zu Lasten der Investitionen erfolgen, sondern die jährliche Lücke von gut 200 Millionen Euro im Fernstraßenetat aus Haushaltsmitteln ausgeglichen werden. Dies gilt ungeachtet der Frage, ob sie nun formal der Mautlücke zuzurechnen wären oder nicht.
- (18) Es sollte künftig vermieden werden, dass durch zu hohe Mautaufkommenserwartung in der Finanzplanung anschließend Finanzierungsprobleme im Verkehrsetat entstehen. Deshalb sollte die **Abschätzung des zukünftigen Mautaufkommens für die Etat- und Finanzplanung** vorsichtig kalkuliert werden. Dies gilt insbesondere für Jahre, die jenseits der Laufzeit einer Wegekostenrechnung liegen und für die somit eine schwächere Datenlage besteht. Bei Steuern ist ein solches Vorgehen im Rahmen der Steuerschätzung im Turnus von sechs Monaten üblich.

* * *