

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksache 18/3923 –

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

A. Problem

Derzeit wird auf etwa 12800 km Bundesautobahnen und ca. 1200 km Bundesstraßen Lkw-Maut erhoben. Die Mautpflicht besteht für Fahrzeuge ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 Tonnen. Aufgrund des neuen Wegekostengutachtens werden zum 1. Januar 2015 die Mautsätze gesenkt. Daraus ergibt sich eine Einnahmelücke in Höhe von ca. 460 Mio. Euro im Zeitraum 2015 bis 2017.

B. Lösung

Einbeziehung weiterer Straßen und Fahrzeuge in die Nutzerfinanzierung, um die Einnahmelücke zu schließen und die notwendige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur weiterhin sicherzustellen. Hierzu soll zum 1. Juli 2015 die Mautpflicht auf weitere ca. 1100 km vierstreifige Bundesstraßen ausgedehnt und zum 1. Oktober 2015 die Mautpflichtgrenze von 12 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht auf 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht abgesenkt werden.

Annahme des Gesetzentwurfs in unveränderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE.

C. Alternativen

Ablehnung des Gesetzentwurfs.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/3923 unverändert anzunehmen.

Berlin, den 25. März 2015

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Martin Burkert
Vorsitzender

Herbert Behrens
Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Herbert Behrens

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 18/3923** in seiner 88. Sitzung am 26. Februar 2015 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit und an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen. An den Haushaltsausschuss hat er den Gesetzentwurf zudem gemäß § 96 der Geschäftsordnung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen die Einbeziehung weiterer Straßen und Fahrzeuge in die Nutzerfinanzierung. Zum 1. Juli 2015 soll die Mautpflicht auf weitere ca. 1100 km vierstreifige Bundesstraßen ausgedehnt und zum 1. Oktober 2015 die Mautpflichtgrenze von 12 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht auf 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht abgesenkt werden.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/3923 in seiner 42. Sitzung am 25. März 2015 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 43. Sitzung am 25. März 2015 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Annahme.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat zu dem Gesetzentwurf folgende Stellungnahme übermittelt:

„Im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung gemäß Einsetzungsantrag (Drs. 18/559) in seiner 14. Sitzung am 3. Dezember 2014 mit dem Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BR-Drs. 543/14) befasst und festgestellt:

Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfs ist gegeben. Der Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ergibt sich hinsichtlich folgender Managementregel und folgender Indikatoren:

Managementregel 6 (Energie- und Ressourcenverbrauch, Verkehr: Entkoppelung und Effizienz steigern – mithilfe von Forschung und Entwicklung)

Indikator 6 (Staatsverschuldung – Haushalt konsolidieren und Generationengerechtigkeit schaffen)

Indikator 11 (Mobilität sichern und Umwelt schonen)

Folgende Aussagen zur Nachhaltigkeit wurden in der Begründung des Gesetzentwurfes getroffen:

„Die Maßnahme berücksichtigt in ihrer Folge die Ziele der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und damit auch der sozialen Verantwortung sowie den Umweltschutz im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie.

Die Sicherung des Verkehrs und seiner Infrastruktur sind unerlässliche Voraussetzungen für eine funktionierende Wirtschaft.

Die Ausdehnung der zu bemautehenden Strecken und die Absenkung der Mautpflichtgrenze werden u. a. einen weiteren Anreiz bieten, möglichst emissionsarme Nutzfahrzeuge mit dem günstigsten Mautsatz einzusetzen.

Die Mautgebühren tragen zur Umsetzung des Ziels der Internalisierung externer Kosten auf weiteren Strecken und bei weiteren Fahrzeugen bei; dies kann bewirken, dass sich der Anteil des Schienenverkehrs und der Binnenschifffahrt an den Transportleistungen erhöht.

Es sind folgende Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie betroffen: Managementregel 6 (Energie- und Ressourcenverbrauch), Indikator 6 (Staatsverschuldung) und Indikator 11 (Mobilität).⁴

Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung ist plausibel.

Eine Prüfbitte ist daher nicht erforderlich.“

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat zu dem Gesetzentwurf in seiner 33. Sitzung am 5. März 2015 einstimmig die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen. Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat der Ausschuss beschlossen, diese Anhörung am 16. März 2015 durchzuführen. Die Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben die Auffassung vertreten, für einen Anhörungstermin am 16. März 2015 sei der zeitliche Vorlauf zu knapp, während die Fraktionen der CDU/CSU und der SPD auf den geplanten Zeitpunkt für das Inkrafttreten des Gesetzes verwiesen haben.

In seiner 34. Sitzung am 16. März 2015 hat der Ausschuss die öffentliche Anhörung durchgeführt. An der Anhörung nahmen als Sachverständige teil: Prof. Torsten R. Böger, Geschäftsführer der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH (VIFG); Stefan Gerwens, Geschäftsführer Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.; Prof. Dr. Ulrich Hösch, Gronefeld Rechtsanwälte; Michael Korn, Alfen Consult; Andreas Marquardt, Präsident des Bundesamtes für Güterverkehr; Dr. Valeska Pfarr, M.L.E. und Michael Ziesak, Bundesvorsitzender Verkehrsclub Deutschland (VCD). Wegen des Ergebnisses der Anhörung wird auf das Wortprotokoll der 34. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur verwiesen.

In seiner 38. Sitzung am 25. März 2015 hat der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur den Gesetzentwurf abschließend beraten. Dazu hat die Fraktion DIE LINKE. folgenden Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 18(15)205) eingebracht:

Der Bundestag wolle beschließen:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. Nummer 1 wird wie folgt geändert:

a) In Buchstabe a) wird Absatz 1 Satz 2 wie folgt gefasst:

„Fahrzeuge sind Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen,

1. die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder eingesetzt werden und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 7,5 Tonnen beträgt o-der 2. die als Kraftomnibusse im Linienfernverkehr eingesetzt werden.“

b) Folgender Buchstabe b) wird eingefügt:

„b) Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. Kraftomnibusse, soweit sie nicht im Linienfernverkehr verkehren,“

c) Der bisherige Buchstabe b) wird Buchstabe c).

2. In Nummer 3 wird in der Anlage 1 Nummer 1 Buchstabe d) der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt und folgender Buchstabe e) wird angefügt:

„e) für Kraftomnibusse 0,102 Euro.“

Begründung

Voraussetzung für einen fairen Wettbewerb zwischen Bus und Schiene ist es, die intermodalen Wettbewerbsbedingungen für Straßen- und Schienenverkehre insoweit zu harmonisieren, dass Kraftomnibusse im Linienverkehr in die Bundesfernstraßenmaut einbezogen und an den Kosten für das nachgeordnete Straßennetz verursachergerecht beteiligt werden. Ebenso hat die Entwicklung seit der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs gezeigt, dass praktisch jede Verbindung, welche die Busunternehmen neu anfährt, bereits von der Bahn

bedient wird. Die Deutsche Bahn AG spricht davon, dass sie im Jahre 2014 wegen der neuen Fernbuskonkurrenz bereits Umsatzeinbußen in Höhe von 120 Mio. Euro zu verkraften habe und geht mittelfristig von 240 Mio. Euro Umsatzverlust pro Jahr an die Straßenkonkurrenz aus. Eine direkte Konkurrenz zwischen Schienenpersonenverkehr und Fernbusverkehr ist also gegeben, sodass die bestehende Ausnahme von der Mautpflicht für Kraftomnibusse im Linienfernverkehr aufgehoben werden sollte.

Angesichts der enormen öffentlichen Mittel für den Ausbau und die Instandhaltung des deutschen Schienennetzes und der vielerorts massiven Überlastungen des Bundesautobahnnetzes sind derartige Verkehrsverlagerungen weder verkehrspolitisch noch wirtschaftlich vertretbar. Vor dem Hintergrund des erheblichen Finanzbedarfs für den Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, ist die künftige Einbeziehung von Kraftomnibussen in die Mautpflicht sachgerecht und notwendig. Schwere Kraftfahrzeuge verursachen in besonderem Maße Kosten für den Bau, die Unterhaltung und den Betrieb von Bundesstraßen, die durch die Maut verursachergerecht angelastet werden. Dies trifft auf Nutzfahrzeuge im Güterkraftverkehr und im Personenverkehr durch Kraftomnibusse in gleicher Weise zu. Daher ist die bestehende Ausnahmeregelung nicht gerechtfertigt und sollte deshalb lediglich auf Linienverkehre im öffentlichen Personennahverkehr und Kraftomnibusse im Tourismusbetrieb beschränkt werden. Verkehre mit Kraftomnibussen, die ausschließlich im öffentlichen Personennahverkehr eingesetzt werden, sind von der Maut zu befreien, da diese Verkehre zur Kostendeckung in der Regel von der öffentlichen Hand bezuschusst werden müssen und daher eine weitere Belastung im Sinne des Gemeinwohls kontraproduktiv wäre. Verkehre mit Kraftomnibussen, die im Tourismusbetrieb eingesetzt werden, sind ebenfalls auszunehmen, da diese im Gegensatz zu den Fernbussen nicht in direkter Konkurrenz zur Schiene stehen, sondern in der Regel vielmehr eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen.

Die Mauthöhe für Kraftomnibusse orientiert sich an der im Wegekostengutachten für die Jahre 2013-2017 errechneten gemittelten Mauthöhe für Busse der Jahre 2015-2017. Zudem hat der Ausschuss Petitionen zu der Vorlage beraten, zu welchen ihn der Petitionsausschuss gemäß § 109 Absatz 1 Satz 2 der Geschäftsordnung zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert hat.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 18(15)205 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 18/3923 in unveränderter Fassung.

Berlin, den 25. März 2015

Herbert Behrens
Berichterstatter

