

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

Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur BMVI
Herr Dr. Gerhard Schulz
Leiter der Unterabteilung G 1
11030 Berlin

Bundesverband

Verkehrsclub Deutschland e.V.
Wallstraße 58 · 10179 Berlin
www.vcd.org · mail@vcd.org
Fon 030.280351-0 · Fax -10

Gerd Lottsiepen
Durchwahl – 11
gerd.lottsiepen@vcd.org

per E-Mail: ref-g14@bmvi.bund.de

 Berlin Alexanderplatz 
 Jannowitzbrücke 
 Märkisches Museum U2 
 Märkisches Museum 147 
 Jannowitzbrücke
 Radparker: Hof, Tiefgarage

Berlin, 20. April 2016

Stellungnahme des VCD zum Vierten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes Az.: G 14/3153.1/3

Sehr geehrter Herr Schulz, sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Einladung, zur oben genannten Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes Stellung zu nehmen. Gerne stellen wir im Folgenden die Positionen des ökologischen Verkehrsclubs VCD zu dem Entwurf dar.

Der VCD begrüßt die Ausweitung der Lkw-Maut als einen wichtigen - wenn auch späten - Schritt in die richtige Richtung. Die Lkw-Maut war ausschließlich als Autobahnmaut eingeführt worden. Der VCD hatte in den Diskussionen um die Einführung der Maut schon in den 1990er Jahren gefordert, sie auf allen Straßen zu erheben. Nach und nach ist der Gesetzgeber dieser Forderung näher gekommen – inzwischen wird die Maut auch auf 2.300 Kilometern autobahnähnlichen Bundesstraßen erhoben.

Jede Ausweitung der Lkw-Maut macht Sinn. Nach der Einführung der Lkw-Maut litten Anwohner und die Bundesstraßen(-bauwerke) unter den Mautausweichverkehren, nach Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen werden Ausweichverkehre auf untergeordneten Landes- und Kreis-

straßen stattfinden. Dies gilt es zu verhindern. Da der Zeitverlust durch das Ausweichen auf nachrangige Straßen von der Bundesstraße ausgehend mit deutlich niedrigerem Zeitverlust verbunden ist als heute von der Autobahn aus, ist mit stärkerem Mautausweichverkehr zu rechnen. Auch weiträumige Ortsumfahrungen könnten dazu anreizen, zumindest in verkehrsarmen Zeiten - z.B. nachts - auf mautfreie kommunale Straßen auszuweichen. Aus diesen Gründen ist die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Straßen unbedingt zeitnah zu realisieren.

Es sei darauf hingewiesen, dass im aktuellen Entwurf einer Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) (Aktenzeichen: LA 2217 332.5 I /14/) die Notwendigkeit festgestellt wird, für die Kennzeichnung von mautpflichtigen Strecken auf Bundesstraßen in Insellagen 3687 Schilder aufzustellen. Das verursacht Kosten in Höhe von über 600.000 Euro. Diese Kosten entstehen nur deshalb, weil die Maut nicht rechtzeitig ausgeweitet wurde.

Für alle Fahrbahnen gilt die Tatsache, dass es besonders Lkw sind, die dort die Schäden verursachen. Auch deshalb macht es Sinn, die Maut überall zu erheben und die Einnahmen an die Baulastträger der Straßen gerecht zu verteilen.

Die Bundesstraßen müssten aufgrund des Wegekostengutachtens des Bundes aus Gründen der Kostengerechtigkeit höher bemautet werden, da die zu monetarisierenden Schäden, die auf Bundesstraßen pro Lkw und Kilometer entstehen, durchschnittlich höher sind als auf der Bundesautobahn. Eine Beschränkung der Mautsätze auf das Niveau der Autobahnen sollte verhindert werden, andernfalls würde auch das angestrebte Einnahmeziel von zwei Milliarden Euro pro Jahr nicht erreicht werden können. Die EU-Gesetzgebung bewertet eine einschlägige Mautdifferenz positiv.

Nach unserer Auffassung sollte § 11 (Mautaufkommen) dahingehend geändert werden, dass die Mauteinnahmen zukünftig wieder für die gesamte Verkehrsinfrastruktur und nicht ausschließlich für die „Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen zu verwenden“ ist. Es sollte der Grundsatz gelten: Verkehr finanziert Verkehr.

Der vorliegende Entwurf sieht vor, dass bis Ende 2017 die Ausweitung der Maut auf kleinere Lkw und auf Fernbusse sowie die Einbeziehung der Lärmkosten geprüft werden sollen.

Der VCD spricht sich für eine Ausweitung der Lkw-Maut auf Fernbusse aus. Schienenverkehrsmittel zahlen Trassenpreise. Fernbusse sind bis heute von allen Wegekosten befreit. Deshalb ist die Einführung einer Maut für Fernbusse ein erster Schritt in Richtung Kostengerechtigkeit – für fairen Wettbewerb. Allerdings ist es befremdlich, dass in

diesem Gesetzentwurf der Bundesregierung die Prüfung der Lkw-Mautausweitung auf Fernbusse angekündigt wird, aber der zuständige Bundesverkehrsminister noch während des laufenden Anhörungsverfahrens das positive Votum der Verkehrsministerkonferenz für die Busmaut brüsk zurückweist.

Der VCD spricht sich für eine Mautpflicht auch für Lkw von 3,5 bis 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht aus und hat die bestehende Lücke bisher stets kritisiert. Sollte die Pkw-Maut, wie bis heute geplant, eingeführt werden, dann wäre die Fahrzeugklasse der kleinen Lkw die einzige, für die keine Maut zu zahlen wäre. Aber auch bei einem Scheitern, bei einer Nichteinführung der Pkw-Maut, gibt es genug Gründe für die Ausweitung der Lkw-Maut. Seit ihrer Einführung kamen viele Fahrzeuge auf den Markt, deren zulässiges Gesamtgewicht knapp unterhalb der Mauterhebungsgrenze von 12 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht lag. Mit der aktuellen Absenkung auf Fahrzeuge ab 7,5 t besteht die Gefahr, dass auch hier eine Verlagerung auf Fahrzeuge unterhalb dieser Grenze stattfindet. Ein Verteilen von Fahrten auf mehrere kleine Fahrzeuge ist aber ökologisch kontraproduktiv und mindert die Einnahmen des Staates, die für den Erhalt der Straßeninfrastruktur aufgewendet werden sollten.

Während in Deutschland die Ausweitung der Maut auf kleinere Lkw nun geprüft wird, werden kleinere Lkw im europäischen Ausland bereits zur Maut herangezogen. Jüngstes Beispiel: Seit April 2016 gilt die Lkw-Maut in Belgien für alle Lkw ab 3,5 t.

Der VCD begrüßt die Einbeziehung der Lärmkosten für alle Fahrzeugklassen. In diesem Zusammenhang sollte in der Mauthöhenverordnung eine ambitioniertere Spreizung zu Lasten „schmutziger Lkw“ und zugunsten der Lkw realisiert werden, die niedrige Schadstoff- und Lärmemissionen haben.

Mit freundlichen Grüßen



Gerd Lottsiepen
Verkehrspolitischer Sprecher