
Deutscher Industrie- und Handelskammertag

DIHK-Stellungnahme zum Gesetzentwurf Drittes Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

I. Anmerkungen zum Procedere der Verbändeanhörung

Verbände müssen bei der Kommentierung von Gesetzentwürfen üblicherweise ihre Gremien einbeziehen. Dies ist nicht möglich, wenn hierfür nur 2 ½ Werktage zur Verfügung stehen. Die folgende Kommentierung entstand daher unter erheblichem Zeitdruck; eine sachgerechte Bewertung dieses - für die verladende Wirtschaft und die Transportwirtschaft gleichermaßen - wichtigen Gesetzentwurfs war nicht möglich. Ungewöhnlich ist auch, dass ein Gesetzentwurf vorgelegt wird, dessen Ressortabstimmung noch nicht abgeschlossen ist.

II. Grundsätzliche Anmerkungen zur Lkw-Maut als Finanzierungsinstrument

Lkw-Maut bietet keine sichere Finanzierungsgrundlage für den Straßenbau

Die Lkw-Maut wurde seinerzeit eingeführt, um durch zusätzliche Mittel die Finanzierungskrise bei den Bundesfernstraßen zu lösen. Dieses Ziel wurde bis heute nicht erreicht. Stattdessen haben Mautmittel Mittel aus dem allgemeinen Haushalt ersetzt. Unter den aktuellen Rahmenbedingungen muss trotz der Zweckbindung nach § 11 Abs. 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes jederzeit damit gerechnet werden, dass zusätzliche Einnahmen durch eine weitere Absenkung der Haushaltsmittel kompensiert werden.

Die in Aussicht gestellte Anhebung der Investitionsmittel um 5 Mrd. Euro über die gesamte Legislaturperiode stellt einen Schritt in die richtige Richtung dar, ist aber nicht nachhaltig und angesichts der Defizite bei der Verkehrsinfrastruktur und den hohen Einnahmen des Staates durch verkehrsbezogene Steuern und Nutzerentgelte unzureichend.

Wegekostenberechnung gehört auf den Prüfstand

Das aktuelle Wegekostengutachten erscheint wie schon die vorherigen Gutachten zur Kalkulation der Mautsätze nicht zielführend. Nutzerentgelte sollten dazu beitragen, ausreichend Mittel zu generieren, um die Verkehrswege zu erhalten und – wo erforderlich – an wachsende Nachfrage anzupassen. Dies kann eine Wegekostenrechnung, die den Ausbaubedarf nicht antizipiert, nicht

leisten. Problematisch erscheint auch die Einbeziehung kalkulatorischer Kosten: Sie führt bei den aktuell sehr niedrigen Zinsen zu sinkenden Wegekosten, obwohl sich die Ausgaben für den Straßenbau und –unterhalt nicht verändert haben. Um die entstandene Lücke zu schließen, werden ab 2015 erstmals externe Kosten angelastet. Dies lehnt der DIHK ab. Es handelt sich hierbei nicht um Infrastrukturkosten, so dass in der Zukunft schnell die Forderung laut werden könnte, die Einnahmen aus der Internalisierung externer Kosten als Nicht-Infrastrukturkosten ohne Zweckbindung dem allgemeinen Haushalt zuzuführen. Dies gilt umso mehr, als die Belastung durch externe Kosten weiter steigen wird, da eine Internalisierung der Lärmkosten bereits angekündigt wurde.

III. Anmerkungen zu den Vorschlägen des vorgelegten Gesetzentwurfs

Mautausweitung als Folge fragwürdiger Wegekostenberechnung

Der vorliegende Gesetzentwurf zur Mautausweitung dient, wie die vor Monaten beschlossene Anlastung von Luftverschmutzungskosten, dem Ausgleich der Einnahmenverluste durch die neu berechneten Wegekosten. Der DIHK hat hierfür kein Verständnis. Die sinkenden Mautsätze sind die Folge der Einbeziehung kalkulatorischer Kosten. Eine sachgerechte Wegekostenrechnung sollte sich an den tatsächlichen Kosten orientieren.

Bleibt es bei der derzeitigen Methodik, werden die Mautsätze bei den auf lange Sicht wieder steigenden Zinsen ebenfalls ansteigen. Außerdem verursachen die abgesenkten Mautsätze nach Einschätzung der Bundesregierung für den Zeitraum 2015-2017 nur Mindereinnahmen von 460 Mio. Euro, während die Mautausweitung im selben Zeitraum zu Mehreinnahmen von 875 Mio. Euro führen wird. Damit bleibt eine Mehrbelastung von 415 Mio. Euro.

Angesichts des Missverhältnisses zwischen den Einnahmen des Bundes aus dem Verkehr von über 50 Mrd. Euro und den Ausgaben des Bundes für den Verkehr von etwa 20 Mrd. Euro, ist kritisch zu fragen, ob es die zinsbedingte, temporäre Mautabsenkung rechtfertigt, die Maut auszuweiten oder um neue Komponenten zu erweitern.

Probleme durch unterschiedliche Stichtage

Die zusätzlichen Mautkosten können nicht aus den geringen Margen des Transportgewerbes bestritten werden, sondern müssen am Ende von den Auftraggebern von Transporten getragen werden. Schwierig wird die Überwälzung, wenn es im kommenden Jahr innerhalb von 9 Monaten gleich drei Stichtage (01.01., 01.07. und 01.10.) mit Änderungen bei der Lkw-Maut geben wird. Dies erschwert die Kalkulation und die Durchsetzung von Preiserhöhungen bei den Kunden gleichermaßen.

Es bietet sich an, die Ausweitung der Mautpflicht auf weitere Bundesstraßen ebenfalls auf den 01.10. zu legen. Die Lkw-Maut sollte aber ohnehin auf Autobahnen und wenige autobahnähnliche Bundesstraßenabschnitte beschränkt bleiben. Eine Ausweitung der Maut auf weitere Bundesstraßen generiert ohnehin nur geringe Einnahmen bei hohem Erhebungs- und Kontrollaufwand.

Stärkere Differenzierung der Mautsätze grundsätzlich richtig, aber verbesserungsbedürftig

Grundsätzlich zu befürworten ist die stärkere Differenzierung der Mautsätze für die Infrastrukturkosten. Die bisherige Einteilung in Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen in „bis zu drei Achsen“ und „vier oder mehr Achsen“ konnte die unterschiedliche Infrastrukturbelastung nur unzureichend abbilden. Wenn allerdings Zweiachser ein Gesamtgewicht von 18 t aufweisen dürfen, stellt sich die Frage, ob es angemessen ist, wenn für dieses Fahrzeug derselbe Mautsatz wie für ein Fahrzeug mit 7,5 t zu entrichten ist. Auch setzt die Kopplung der Mautsätze an die Zahl der Achsen Anreize mit möglichst wenigen Achsen, dafür aber ggf. höherer Achslast zu fahren. Dies würde den Straßenverschleiß weiter erhöhen.

Ansprechpartner: Dr. Patrick Thiele, Tel.: 030/20308-2110, E-Mail: thiele.patrick@dihk.de