

Antrag

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Tabea Rößner, Matthias Gastel, Harald Ebner, Christian Kühn (Tübingen), Markus Tressel, Annalena Baerbock, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Steffi Lemke, Nicole Maisch, Peter Meiwald, Friedrich Ostendorff, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

LKW-Maut nachhaltig und ökologisch ausrichten

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Bundesregierung und das federführende Bundesverkehrsministerium unter Führung der CSU haben bei der LKW-Maut entscheidende Fehler zu verantworten: Schon in der vergangenen Wahlperiode sollten neue Mautsätze festgelegt werden, aber das Ministerium schaffte es nicht, das dafür notwendige Gutachten rechtzeitig fertig stellen zu lassen. Es hätte viel früher auf die nun erfolgenden Mindereinnahmen bei der LKW-Maut reagieren und Änderungen auf europäischer Ebene anregen können. Auch eine Entscheidung über die Zukunft des Mautbetreibers wird seit Jahren verzögert, so dass jetzt eine Neuausschreibung des Systems ohne komplette Mautausfälle ab 2018 kaum noch möglich ist. Statt sich zwischen verschiedenen Angeboten von Mautbetreibern für das Beste entscheiden zu können, besteht jetzt im Prinzip nur noch die Möglichkeit einer Übernahme vom derzeitigen Betreiber Toll Collect durch den Bund. Mögliche Effizienzgewinne mit einem neuen Maut-System sind durch politische Handlungsunfähigkeit verloren gegangen. Zudem ist die notwendige Ausweitung der LKW-Maut für Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen auf allen Bundesstraßen jetzt erst nach 2018 möglich. Das Versagen der CSU-Minister Ramsauer und Dobrindt kostet die Steuerzahler Milliarden.

Nach dem neuen Wegekostengutachten muss die LKW-Maut wegen niedriger Zinssätze sinken – obwohl die Kosten zum Erhalt der Straßen steigen. Die LKW-Maut wurde 2005 eingeführt, um die größten Verursacher von Straßenschäden stärker an der Finanzierung der Verkehrswege zu beteiligen. Gleichzeitig sollte damit eine ökologische Lenkungswirkung entfaltet werden. Denn LKWs verschleifen Straßen etwa 60.000 mal stärker als PKWs und 98 Prozent der Straßen- und Brückenschäden sind damit auf den Gütertransport zurück zu führen. Die externen Kosten für Schäden durch den LKW-Verkehr werden jedoch zum größten Teil von der Gesamtgesellschaft – und nicht von den eigentlichen Verursachern – getragen. Das muss sich ändern. Der LKW-Verkehr darf nicht mehr künstlich verbilligt werden, sondern soll für die Kosten aufkommen, die er verursacht. Mit einer verursachergerechten Kostenbeteiligung hätte auch der umweltfreundlichere Schienengütertransport bessere Wettbewerbschancen gegenüber dem Straßentransport. Der ökonomi-

sche Druck zur Verlagerung der Transporte auf ökologisch vorteilhaftere Schiene bzw. Binnenschiffe könnte damit erhöht werden.

Das eigentliche Ziel der LKW-Maut ist, ausreichend Mittel zum Bau und Erhalt der Bundesfernstraßen zur Verfügung zu stellen und dabei eine ökologische und ökonomische Lenkungswirkung zu entfalten. Diese Ziele werden durch die empfohlenen Mautsätze nicht mehr erreicht. Zwar ist positiv, dass zukünftig Kosten durch Lärm und Luftschadstoffe von Verursachern mitgetragen werden sollen, jedoch gehen die tatsächlich verursachten externen Kosten weit darüber hinaus. In Deutschland betragen die jährlichen externen Kosten für Unfälle, Lärm, Luftverschmutzung, Klimawandel und indirekte Auswirkungen (sogenannte Up- und Downstream-Effekte) geschätzte 88 Milliarden Euro pro Jahr¹, die zum absolut überwiegenden Teil von der Gesamtgesellschaft – und nicht von den Verursachern – getragen werden müssen. Die LKW-Maut muss daher auf eine neue Grundlage gestellt und dabei nachhaltig und ökologisch ausgerichtet werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

¹ Becker/ Becker/ Gerlach (2012): Externe Autokosten in der EU-27

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. die Berechnung der LKW-Mautsätze auf eine neue Grundlage mit höherer ökologischer Lenkungswirkung zu stellen und
 - sich umgehend auf europäischer Ebene für die im Herbst 2014 anstehende Revision der Eurovignettenrichtlinie (1999/62/EG) mit dem Ziel einzusetzen, Kostenwahrheit im Straßengüterverkehr herzustellen;
 - dazu ein allgemein anwendbares, transparentes und nachvollziehbares Modell zur Bewertung aller externen Kosten einzuführen;
 - hierbei neben Lärm und Luftverschmutzung insbesondere auch Kosten für Unfälle, Klimawandel sowie Up- und Downstream-Effekte zu berücksichtigen;
 - dabei zu prüfen, inwiefern Staukosten in eine Berechnung einfließen können, um den Druck zur Verlagerung auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Binnenschiff zu erhöhen;
 - die Einbeziehung von externen Kosten nicht wie in der gültigen Richtlinie zu begrenzen, sondern an der Kostenwahrheit im Straßengüterverkehr zu orientieren;
 - die empfohlene Differenzierung der Mauthöhe zwischen Autobahnen und Bundesstraßen zu prüfen und Maßnahmen zu entwickeln, damit sich nachteilige Standortfaktoren für Unternehmen in entfernten Regionen ohne Autobahnanschluss nicht zusätzlich verstärken;
 2. endlich Klarheit über die Zukunft von Toll Collect durch das Ziehen der Call Option zu schaffen und
 - die angekündigte Ausweitung der Maut für LKWs ab 7,5 Tonnen auf allen Bundesstraßen vom Betreiber des Maustsystems so schnell wie möglich umzusetzen und die dafür notwendige technische Erweiterung des Systems vorzunehmen;
 - sicher zu stellen, dass es nach dem spätesten Auslaufen des aktuellen Betreibervertrages am 31.08.2018 in keinem Fall zu Einnahmeverlusten für den Bund kommen kann;

- dabei die rechtlichen und technischen Möglichkeit zu schaffen, um mittelfristig eine LKW-Maut für Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen auf allen Straßen erheben zu können;
3. zügig ein Eisenbahnregulierungsgesetz vorzulegen,
- und damit den Schienenverkehrsunternehmen den gleichen Anspruch auf Transparenz bei der Berechnung der Nutzerentgelte einzuräumen wie Straßengüterverkehrsunternehmen durch das Wegekostengutachten;
 - dabei festzulegen, dass die Einnahmen aus Trassen- und Stationsentgelten die Infrastrukturkosten nicht übersteigen dürfen und so zur reinen Einnahmegerenerierung missbraucht werden, wie es bereits für den Straßengüterverkehr in der Eurovignetten-Richtlinie vorgegeben ist;
 - damit auch die Möglichkeit für sinkende Trassen- und Stationspreise im Schienenverkehr zu schaffen, um die durch die Einbeziehung des Schienenverkehrs in die EEG-Umlage erfolgte Benachteiligung gegenüber dem Straßengüterverkehr abmildern zu können;
4. dem Bundestag weitere Vorschläge zu unterbreiten, mit welchen von den Kommissionen zur "Nachhaltigen Verkehrsinfrastrukturfinanzierung" unterbreiteten Maßnahmemöglichkeiten die Verkehrsinfrastruktur saniert und betrieben werden kann;
- hierbei auch Lösungen für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur in Ländern und Kommunen zu erarbeiten;
 - darzustellen, welche Konsequenzen für die Volkswirtschaft zu erwarten sind, wenn die Baulastträger Bund, Länder und Kommunen nicht die von den Kommissionen als notwendig angesehenen Mittel in Höhe von 7,2 Milliarden Euro pro Jahr aufbringen können und
 - gegebenenfalls darzustellen inwiefern die Bundesregierung beabsichtigt, bestehende Straßen, Schienen und Wasserstraßen zurück zu bauen, wenn die Mittel für Erhalt, Betrieb und Sanierung des Verkehrsnetzes nicht aufgebracht werden können.

Berlin, den 3. Juni 2014

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Begründung

Zu 1.) Die Höhe der LKW-Maut beruht auf dem Gutachten zur Berechnung der Wegekosten für das Bundesfernstraßennetz. Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur werden darin die Kosten für die Nutzung von Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen errechnet. Das Gutachten für den Zeitraum 2013-17 kommt zu dem Schluss, dass die niedrigeren prognostizierten Zinsen der Bundeswertpapiere, die Deutschland wirtschaftlich und gesamtgesellschaftlich zugutekommen, an die mautpflichtigen Nutzer in Form von abgesenkten Mautpreisen weitergegeben werden sollen. Trotz Berücksichtigung von Lärm und Luftverschmutzung führen die empfohlenen Mautsätze aufgrund der niedrigen Zinsen zu Mindereinnahmen in Höhe von etwas 500 Millionen Euro jährlich.

Neben der Senkung der Mautsätze empfiehlt das Gutachten eine Differenzierung der Mautsätze zwischen Autobahnen und Bundesstraßen. Da einfache Bundesstraßen zusammen mit gut ausgebauten vierspurigen Straßen in die Berechnung einfließen und weniger Fahrzeuge auf entlegenen Straßen höhere Kosten pro Fahrzeug bedeuten, sollen die Gebühren für Bundesstraßen teilweise mehr als doppelt so hoch wie auf Autobahnen ausfallen. Es sind negative ökonomische Auswirkungen durch diese Differenzierung der Mauthöhe zwischen Bundesstraßen und Autobahnen zu erwarten, weil die Kosten für Unternehmen in entfernten Regionen ohne Autobahnanschluss ansteigen und damit einen nachteiligen Standortfaktor für die lokale Wirtschaft zusätzlich verstärken. Als zusätzlicher Effekt ist es möglich, dass entfernte Regionen verstärkt fordern, an eine Autobahn angeschlossen zu werden.

Zu 2.) Theoretisch hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur drei Möglichkeiten bei der Zukunft von Toll Collect: Der Vertrag kann um bis zu drei Jahre verlängert werden, das System kann vollständig neu ausgeschrieben oder das Unternehmen kann mit der sogenannten Call Option übernommen werden. Für die ersten beiden Optionen besteht jedoch das hohe Risiko, dass spätestens nach Ablauf der Vertragsverlängerung kein funktionstüchtiges Mautsystem zur Verfügung steht und es zu Einnahmeausfällen in Milliardenhöhe kommt. Die Call Option ist damit die einzig verbliebene Option, mit der die von der Koalition beabsichtigte Ausweitung der Maut auf Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen auf allen Bundesfernstraßen so schnell wie möglich umgesetzt werden kann.

Zu 3.) Durch die Vorgaben der Eurovignettenrichtlinie und das Wegekostengutachten besteht breite Transparenz über die Berechnung der Mauthöhe für LKWs. Diese Transparenz besteht für den Schienengüterverkehr nicht. Die Höhe der Trassen- und Stationspreise kann ohne jede Transparenz von der DB Netz AG als natürlichem Monopolisten der Schieneninfrastruktur festgelegt werden. In den letzten Jahren sind die Trassen- und Stationspreise kontinuierlich gestiegen, so dass der Anteil der Regionalisierungsmittel, die für den eigentlich Betrieb im Schienenpersonennahverkehr genutzt werden können, zwischen 2002 und 2012 von 42 auf 30,5 Prozent zurück gegangen ist². Hier liegt der Verdacht nahe, dass die Trassen- und Stationsentgelten zur Einnahmegenerierung durch die DB Netz AG genutzt werden – für LKWs ist das nach der Eurovignettenrichtlinie unzulässig. Deswegen muss durch die Bundesregierung zügig ein Eisenbahnregulierungsgesetz vorgelegt werden, dass u.a. für Transparenz bei der Berechnung der Trassen- und Stationsentgelten sorgt.

Zu 4.) Die zwei Kommissionen zur "Nachhaltigen Verkehrsinfrastrukturfinanzierung" unter der Leitung von Kurt Bodewig bzw. Karl-Heinz Daehre haben zahlreiche Vorschläge gemacht, mit welchen Maßnahmen die Verkehrsinfrastruktur zukünftig betrieben und finanziert werden kann. Im jetzigen System stehen nicht genügend Erhaltungsmittel zur Verfügung, wodurch sich der Wert der Analgen jährlich um etwa 2,5 Milliarden Euro verringert. Obwohl mehrere Mitglieder der Kommission auch den Koalitionsvertrag ausgehandelt haben, wurden die meisten Vorschläge nicht in den Koalitionsvertrag aufge-

² Wettbewerberreport 2012-2013, Seite 44

nommen. Die Bundesregierung soll daher auf Grundlage der Kommissionsberichte darlegen, welche Instrumente sie für geeignet hält. Falls die Bundesregierung keines der Instrumente nutzen möchte und auch keine Alternativen vorschlagen kann, soll dargelegt werden, welche Verkehrsinfrastruktur zukünftig noch mit den zu geringen Mittel erhalten werden kann. Es müssten für diesen Fall Vorschläge unterbreitet werden, welche Verkehrsinfrastruktur vernachlässigt bzw. zurück gebaut werden soll, um nachfolgenden Generationen im Sinne der Nachhaltigkeit keine weiteren Lasten aufzuerlegen.