

08.12.14**Empfehlungen
der Ausschüsse**Vk - Fz - U - Wizu **Punkt ...** der 929. Sitzung des Bundesrates am 19. Dezember 2014

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßen-
mautgesetzes

A

Der **federführende Verkehrsausschuss (Vk)** undder **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U)**

empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Zum Gesetzentwurf allgemein

- Vk 1. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die Auswirkungen der Herabsetzung der Gewichtsgrenze für die Bemaunung von Lastkraftwagen über 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht (zGG) auf über 7,5 Tonnen zGG auf das nicht bemaunte Straßennetz (Bundes-, Landes- und verkehrsbedeutsame Kreisstraßen) und dazu den Umfang von Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Netz mit Hilfe von Modellberechnungen zu ermitteln und die jeweiligen Berechnungsergebnisse den Ländern zur Verfügung zu stellen.

Begründung:

Die Einführung der Schwerverkehrsabgabe auf den Bundesautobahnen für

Fahrzeuge über 12 Tonnen zGG zum 1. Januar 2005 hat zu Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz geführt. Durch die Herabsetzung der Gewichtsgrenze für die Bemaunung von über 12 Tonnen zGG auf über 7,5 Tonnen zGG ist mit ähnlichen Auswirkungen zu rechnen. Hieraus folgt die Notwendigkeit, die Auswirkungen der Herabsetzung der Gewichtsgrenze für die Bemaunung von über 12 Tonnen zGG auf über 7,5 Tonnen zGG auf das nicht bemaunte Straßennetz mit Hilfe von Modellberechnungen zu ermitteln. Die jeweiligen Berechnungsergebnisse sollen den Ländern zur Verfügung gestellt werden. Damit soll den Ländern ermöglicht werden, auf der Grundlage der Berechnungsergebnisse über die Notwendigkeit von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen entscheiden zu können.

- U 2. Aus Sicht des Bundesrates sollte die Nachrüstung von Euro-IV-Lkw mit Stickoxidminderungssystemen gefördert werden, indem diese nachgerüsteten Fahrzeuge in die Kategorie B aufgenommen werden. Damit ließe sich ein finanzieller Anreiz zur Anschaffung generieren.

Begründung:

Die Maut hat sich als ein wirksames Instrument zur beschleunigten Modernisierung der von Mautgebühren betroffenen Fahrzeugflotte erwiesen. Damit leistet die Autobahnmaut einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen und zur Reduzierung der großräumigen Hintergrundbelastung durch Luftschadstoffe. Insbesondere der Modernisierungseffekt auf die Fahrzeugflotte wirkt sich auch direkt in Städten aus, also dort, wo besonders hohe Luftbelastungen auftreten. Auf Grund der in vielen Städten auftretenden Überschreitungen der Luftqualitätsgrenzwerte für Stickstoffdioxid hat die EU-Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet. Auch die Grenzwerte für die nationalen Emissionshöchstwerte für Stickoxide werden von Deutschland überschritten. Daher ist es erforderlich, alle Maßnahmenpotenziale zu nutzen, um Stickoxidemissionen zu reduzieren.

- Vk 3. Der Bundesrat befürwortet das Anliegen der Bundesregierung, schnellstmöglich die Voraussetzungen für eine Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen zu schaffen. Dies kann einen Neustart des Erfassungssystems in technischer, organisatorischer und vertraglicher Sicht erforderlich machen. In Anbetracht des technischen Fortschritts seit Einführung des derzeitigen Systems, insbesondere im Bereich der Fahrzeugnavigation und des Mobilfunks, ist eine technologieoffene Prüfung dieses Neustarts erforderlich. Dies sollte schnellstmöglich in einen für die Logistikunternehmen, Technik-Anbieter und Länder

transparenten Prozess überführt werden, so dass Anforderungen der Wirtschaftlichkeit, der besseren ökologischen Lenkungswirkung, der künftigen Skalierbarkeit und des Datenschutzes berücksichtigt werden.

Begründung:

Die Bundesregierung sieht die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen für das Jahr 2018 vor. Wenn auch der Zeitpunkt für diesen wichtigen Schritt spät gewählt erscheint, ist die Zeit bis dahin für die Klärung wesentlicher Fragen zu nutzen. Die derzeitige vertragliche und technische Konstellation mit der Firma Toll-Collect scheint eine frühere Ausweitung der Lkw-Maut nicht möglich zu machen. Gleichzeitig ist der technische Fortschritt in Smartphones und Navigationsgeräten im Verkehrsbereich allgegenwärtig. Verschiedene Länder haben verschiedene Mautsysteme entwickelt. Die Frage der Errichtung und des Betriebs steht dabei in Wechselwirkung zu dem gewählten System. Zahlreiche Anforderungen sind zu berücksichtigen. Dieser Prozess sollte transparent gestaltet werden, um das Potential neuer Technologien und die Dynamik des Wettbewerbs bestmöglich für das künftige Mautsystem zu nutzen.

U Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a, Buchstabe a₁ - neu - (§ 1 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 und 2, Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 BFStrMG), Nummer 1a - neu - (§ 11 Absatz 1 Satz 3 BFStrMG)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

4. a) Nummer 1 ist wie folgt zu ändern:
 - aa) In Buchstabe a ist § 1 Absatz 1 Satz 2 wie folgt zu ändern:
 - aaa) In Nummer 1 sind nach dem Wort "Güterkraftverkehr" die Wörter "sowie für den Kraftomnibusverkehr" einzufügen.
 - [5.] [bbb) In Nummer 2 ist die Angabe "7,5 Tonnen" durch die Angabe "3,5 Tonnen" zu ersetzen.]
 - bb) Nach Buchstabe a ist folgender Buchstabe a₁ einzufügen:
 - 'a₁) In Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 sind nach dem Wort "Kraftomnibusse" die Wörter "im Öffentlichen Personennahverkehr gemäß § 8 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes" einzufügen.'

6. b) Nach Nummer 1 ist folgende Nummer 1a einzufügen:

'1a. In § 11 Absatz 1 Satz 3 sind die Wörter "für die Bundesfernstraßen" zu streichen.'

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Der Bundesrat begrüßt den Ansatz der Bundesregierung, weitere Straßen und Fahrzeuge in die Nutzerfinanzierung einzubeziehen. Die im Gesetzentwurf vorgesehene Ausweitung ist allerdings angesichts der strukturellen Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur unzureichend. [Der Bundesrat hält es vielmehr für sachgerecht und notwendig, bei der Bundesfernstraßenmaut von den nach der Richtlinie 2011/76/EU zulässigen Möglichkeiten zur Ausweitung auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht und auf Fernbusse Gebrauch zu machen.] Belastbaren Schätzungen der Kommission "Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung" (Daehre-Kommission) vom Dezember 2012 zufolge liegt bei den vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen Straße, Schiene und Wasserstraße ein erheblicher Mehrbedarf vor. Demnach sind insgesamt 7,2 Mrd. € pro Jahr erforderlich, um den stattfindenden Werteverzehr durch unzureichende Instandhaltungsmaßnahmen aufzuhalten und schrittweise abzubauen. Die strukturelle Unterfinanzierung beträgt allein bei den Bundesfernstraßen 1,3 Mrd. € pro Jahr und führt zu einem Substanzverzehr, der weder verkehrspolitisch noch wirtschafts- und sozialpolitisch verantwortbar ist.

Zu Buchstabe b:

Der Bundesrat hält ferner die in 2011 im BFStrMG eingeführte Zweckbindung der Mauteinnahmen für die Bundesfernstraßeninfrastruktur unter den gegebenen Rahmenbedingungen der Kostenanlastung und Preisbildung für unvereinbar mit einer integrierten Verkehrspolitik. Vielmehr sind Querfinanzierungen in begrenztem Umfang sachgerecht und erforderlich, um das gemeinsame Ziel einer Verlagerung im Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu unterstützen und zu einer sinnvollen und umweltverträglicheren Aufteilung der Verkehrsträger zu gelangen. Mauteinnahmen sollten deshalb wieder verkehrsträgerübergreifend verwendet werden.

[entfällt
bei
Minder-
heit zu
Ziffer 5]

Vk 7. Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b (§ 1 Absatz 5 BFStrMG)

In Artikel 1 Nummer 1 ist Buchstabe b zu streichen.

Begründung:

Der Begründung zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b zufolge strebt die Bundesregierung an, Abschnitte von Bundesstraßen, welche die Voraussetzungen für eine Mautpflicht gemäß § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstaben a bis d erfüllen, und die, ohne an eine mautpflichtige Strecke angebunden zu sein, eine Mindestlänge von vier Kilometern aufweisen, mit Zeichen 390 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) beschildern zu lassen. Die Zeichen 390 und 391 begründen ausweislich Anlage 3 zu § 42 StVO weder eine Verhaltenspflicht der Verkehrsteilnehmer, noch ist sonst zu erkennen, in welcher Weise diese Zeichen auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer Einfluss nehmen können oder sollen (deshalb auch keine Erläuterung).

Aus der Begründung zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b ist zwar zu entnehmen, wie sich die Bundesregierung die praktische Umsetzung vorstellt, die Erforderlichkeit einer straßenverkehrsrechtlichen Beschilderung wird jedoch nicht begründet.

Die Grundsätze der Anordnung von Verkehrszeichen werden in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu §§ 39 bis 43 StVO näher beschrieben. Demnach sind Verkehrszeichen, welche lediglich die gesetzliche Regelung wiedergeben, nicht anzuordnen. Ausweislich Satz 3 der Begründung zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b ist aber genau das beabsichtigt.

Die beabsichtigte Regelung läuft auch der Zielsetzung der im Jahr 2013 neu verkündeten StVO zuwider, wonach der Schilderwald reduziert werden soll. In dieser Neufassung sind mehrere Verkehrszeichen mit der Begründung seltener Anwendungsfälle gestrichen worden, bei denen davon auszugehen ist, dass sie zum Zeitpunkt der Verkündung der StVO 2013 in größerer Zahl angeordnet waren, als das für diese Zeichen zu erwarten ist.

Das Zeichen 390 StVO entspricht dem Muster C 16 des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr von 1968. Es gehört dort zu Abschnitt C "Verbots- und Beschränkungszeichen" und hat die Bedeutung "Verbot weiterzufahren, ohne anzuhalten". Damit ist es dem Wiener Übereinkommen zufolge im Zusammenhang mit mautpflichtigen Straßen nur anzuordnen, wenn die Maut an einer Zahlstelle zu entrichten und hierzu anzuhalten ist. Es ist deshalb auf die bislang weitgehend unterbliebene Anordnung dieses Zeichens zurückzuführen, dass es keine Gefahrensituationen durch ausländische Fahrzeugführer gegeben hat, die im Vertrauen auf die international vereinbarte Bedeutung dieses Zeichens ihre Fahrgeschwindigkeit für den ortskundigen Verkehr ohne ersichtlichen Grund in Erwartung einer Zahlstelle verringert haben.

Des Weiteren bestehen Zweifel, ob die vorgesehene gesetzliche Regelung, die den nach Landesrecht zuständigen Behörden jeden Ermessensspielraum nimmt, mit Artikel 83 Grundgesetz vereinbar ist.

- Vk 8. Zu Artikel 1 Nummer 3 (Anlage 1 (zu § 3 Absatz 3) BFStrMG)
- a) Der Bundesrat begrüßt den Ansatz der Bundesregierung, weitere Straßen und Fahrzeuge in die Nutzerfinanzierung einzubeziehen.
 - b) Der Bundesrat stellt fest, dass der Gesetzentwurf die bisherige Achszahlklasse "bis zu drei Achsen" in die beiden neuen Klassen "mit zwei Achsen" und "mit drei Achsen", sowie die Klasse "mit vier oder mehr Achsen" in die Klasse "mit vier Achsen" und "mit fünf oder mehr Achsen" aufteilt. Die Mautsätze werden für zwei Achsen um 35 Prozent und für drei bzw. vier Achsen um 10 Prozent bzw. 11 Prozent reduziert.
 - c) Der Bundesrat gibt zu bedenken, dass durch die neue Ausgestaltung der Mautsätze nach Achszahlen Fehlanreize zur Nutzung von Fahrzeugen mit weniger Achsen gesetzt werden. Hierdurch können die Achsbelastung und damit die Wegebelastung zunehmen.
 - d) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung zu prüfen, wie diese zu erhöhtem Verschleiß der Infrastruktur führenden Fehlanreize abgestellt werden können.

Begründung:

Mit der geplanten Senkung der Mautsätze aufgrund der Infrastrukturkosten wird die Fahrleistung mit Fahrzeugen mit weniger Achsen billiger und kann für die Unternehmen attraktiver als der Transport mit Fahrzeugen mit mehr Achsen werden. Es wird damit ein Anreiz geschaffen, künftig das bisherige Gütergewicht mit weniger Achsen zu befördern. Die tatsächlich auf der Straße vorzufindende Achslast und mithin die Belastung des Straßenkörpers beziehungsweise der Brücken würde steigen und hierdurch deren Haltbarkeit sinken.

B

9. Der **Finanzausschuss** und der **Wirtschaftsausschuss** empfehlen dem Bundesrat, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.