



Vorbemerkung

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat mit Schreiben vom 15. November 2007 (Aktenzeichen A 24/ 315.2/3-02.02) ausgewählten Verbänden den „Entwurf einer Verordnung zur Änderung autobahnmautrechtlicher Vorschriften und der Fahrzeugzulassungsverordnung“ zugeleitet und die Verbände zur Stellungnahme bis zum 21. November 2007 aufgefordert.

Die Allianz pro Schiene e.V., ein gemeinnütziges und politisch unabhängiges Bündnis zur Förderung des Schienenverkehrs (nähere Infos unter: www.allianz-pro-schiene.de), übersendet dem BMVBS folgende Stellungnahme.

I. Inhalt des Verordnungsentwurfs

Im Status quo sind die Mautsätze für mautpflichtige Fahrten in Abhängigkeit von der Emissionsklasse in drei Mautkategorien differenziert. Der Verordnungsentwurf sieht ab dem 1. Oktober 2008 eine stärkere Differenzierung vor, indem die Zahl der Mautkategorien von drei auf vier erhöht wird (Mautspreizung). Fahrzeuge mit Partikelminderungssystemen werden in eine günstigere Mautkategorie eingeordnet. Zugleich werden die Mautsätze für die jeweiligen Mautkategorien neu festgesetzt. Ziel ist die Schaffung von Anreizen zum Einsatz emissionsärmerer Fahrzeuge und zur Nachrüstung von Partikelminderungssystemen.

Im Ergebnis dieser Neuregelung wird der durchschnittliche Mautsatz ab dem 1. Oktober 2008 auf 12,4 Cent pro Kilometer absinken.

II. Allianz pro Schiene-Stellungnahme

Die Allianz pro Schiene lehnt den Verordnungsentwurf wegen der verkehrs- und umweltpolitisch kontraproduktiven Absenkung des durchschnittlichen Mautsatzes ab. Inakzeptabel ist auch die dem Verordnungsentwurf zugrunde liegende Annahme, die Gesamt-Wegekosten würden trotz stärker steigender Lkw-Fahrleistung unverändert bleiben. Die Allianz pro Schiene fordert daher einen neuen Verordnungsentwurf, in dem die Ergebnisse der im Anschreiben des BMVBS angesprochenen Aktualisierung der Wegekostenrechnung berücksichtigt sind.

III. Begründung der Allianz pro Schiene-Stellungnahme

Die Allianz pro Schiene hält den Verordnungsentwurf in der vorliegenden Form weder umweltpolitisch, noch verkehrspolitisch für zielführend.

Die im Verordnungsentwurf vorgesehene stärkere Spreizung der Mautsätze und die günstigere Einordnung von Fahrzeugen mit Partikelminderungssystemen sind zwar grundsätzlich zu begrüßen und dürften in der Tat Anreize zum Einsatz emissionsärmerer Fahrzeuge und zur Nachrüstung von Partikelminderungssystemen setzen. Da diese Anreize aber einhergehen mit einer deutlichen Absenkung des durchschnittlichen Mautsatzes auf 12,4 Cent pro Kilometer, werden per Saldo verkehrs- und umweltpolitisch massive Fehlanreize gesetzt.



Die vorgesehene Absenkung des durchschnittlichen Mautsatzes führt im Ergebnis zu einer spürbaren Verbilligung des Lkw-Transports. Dies ist umweltpolitisch in mehrfacher Hinsicht kontraproduktiv: Zum einen schwindet der Anreiz, Lkw-Fahrten und insbesondere Lkw-Leerfahrten zu vermeiden. Zum anderen wird dem Lkw-Transport ein Kostenvorteil im Wettbewerb mit umweltfreundlicheren Verkehrsträgern eingeräumt, der die politisch gewollte Verkehrsverlagerung auf Schiene oder Binnenschiff behindert.

Damit steht der Verordnungsentwurf in seiner Wirkung den erklärten Zielen der Bundesregierung bei Energieeffizienz und Klimaschutz diametral entgegen.

Die vorgesehene Absenkung des durchschnittlichen Mautsatzes ist darüber hinaus auch unter dem Gesichtspunkt der Wegekostendeckung ungerechtfertigt. Ziel der Bundesregierung bei der Maut-Erhebung ist eine vollständige Deckung der von schweren Lkw verursachten Wegekosten, abzüglich eines so genannten Harmonisierungsvolumens, dessen Höhe ab 1. Oktober 2008 450 Mio. Euro pro Jahr beträgt.

In der Begründung zum Verordnungsentwurf wird auf Seite 10 angeführt, dass das Ziel der Wegekostendeckung (abzüglich des Harmonisierungsvolumens) auch nach der Neuregelung erreicht wird, wenn man die absehbare Fahrleistungsentwicklung zu den 2002 ermittelten Wegekosten in Bezug setzt. Dies ist weder nachvollziehbar, noch plausibel. Wenn man, wie es das BMVBS offensichtlich tut, höhere Lkw-Fahrleistungen zugrunde legt als 2002 geschätzt, muss auch eine Anpassung der Wegekosten vorgenommen werden, da eine höhere Lkw-Fahrleistung eine stärkere Beanspruchung der Autobahnen bedeutet. Tatsächlich weist das BMVBS in seinem Anschreiben auf die laufende Aktualisierung der Wegekostenrechnung hin. Diese muss unbedingt in die Neuberechnung der Mautsätze einbezogen werden. Eine Veränderung der Fahrleistungsdaten ohne Anpassung der Gesamt-Wegekosten ist methodisch unhaltbar.

Berlin, den 21. November 2007