

31.08.06**Vk - Fz - In - U****Verordnung****des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

**Verordnung zur Ausdehnung der Mautpflicht auf bestimmte
Abschnitte von Bundesstraßen (Mautstreckenausdehnungs-
verordnung - MautStrAusdehnV)****A. Zielsetzung**

Die Rechtsverordnung dient dem Ziel der Rückverlagerung des mautvermeidenden Ausweichverkehrs von bestimmten Bundesstraßenabschnitten auf die Bundesautobahnen.

Bereits bei Einführung der Lkw-Maut hatte das frühere Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen mit der Möglichkeit des Auftretens mautvermeidender Ausweichverkehre gerechnet und daher in Abstimmung mit den Ländern Untersuchungen über das tatsächliche Auftreten derartiger Ausweichverkehre in Auftrag gegeben. Die nunmehr dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aufgrund dieser Untersuchungen vorliegenden Erkenntnisse zeigen, dass Mautausweichverkehre kein Flächenproblem darstellen. Dennoch lassen sich einzelne Schwerpunkte der Verkehrsverlagerungen identifizieren.

Wegen der unterschiedlichen Charakteristika der einzelnen Streckenabschnitte wurden für jeden dieser Schwerpunkte von den Ländern Einzelbetrachtungen angestellt, in die insbesondere die technischen Merkmale der Straße, aktuelle Daten und Trends bei der Verkehrsintensität und –zusammensetzung sowie die bestehenden Sicherheitsrisiken einbezogen wurden. Im Rahmen dieser Einzelfallbetrachtung wurde auch geprüft, ob eine Ausdehnung der Mautpflicht auf konkrete Streckenabschnitte tatsächlich zu einer Rückverlagerung des Verkehrs auf die Autobahnen führen würde oder ob eine weitere Verlagerung auf andere Straßen zu erwarten wäre. Auch Aspekte des Wirtschaftsverkehrs wurden von den Ländern berücksichtigt.

Im Ergebnis haben die Länder vorgeschlagen, die Lkw-Maut auf folgende Abschnitte von Bundesstraßen auszudehnen:

- **B 75** zwischen der Bundesautobahn A 253 und der Bundesautobahn A 7,
- **B 4** nördlich der Bundesautobahn A 23 bis Bad Bramstedt,
- **B 9** zwischen der Bundesgrenze D/F und der Anschlussstelle Kandel-Süd der Bundesautobahn A 65.

B. Lösung

Die Rechtsverordnung macht von der Ermächtigung des § 1 Abs. 4 Satz 1 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG) Gebrauch, wonach die Mautpflicht auf genau bezeichnete Abschnitte von Bundesstraßen ausgedehnt werden kann, wenn dies aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt ist, und ordnet die Mautpflicht auf den drei hierfür von den Ländern vorgeschlagenen Bundesstraßenabschnitten an. Hierdurch entfällt der durch die Mautersparnis geschaffene Anreiz zum Verlassen der Autobahnen, so dass sich die Ausweichverkehre auf die besser ausgebauten Autobahnen zurückverlagern werden, wodurch sich auf den betreffenden Streckenabschnitten der Verkehrsfluss verbessern und das Gefahrenpotenzial verringern wird.

Die erforderliche Anhörung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat stattgefunden. Mit Schreiben vom 22. Juni 2006 hat die Kommission der Europäischen Gemeinschaften mitgeteilt, dass sie nach eingehender Prüfung zu der Auffassung gelangt ist, dass die vorgesehene Maßnahme aus Gründen der Verkehrssicherheit begründet und mit den geltenden Bestimmungen im Einklang ist. Die Kommission hat ferner mitgeteilt, dass sie keine Veranlassung sieht, eine Empfehlung oder Stellungnahme abzugeben und die Maßnahme daher zwei Monate nach Bekanntgabe umgesetzt werden kann.

C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle Auswirkungen

Durch die Ausdehnung der Mautpflicht nach der Mautstreckenausdehnungsverordnung werden dem Bund auf der Grundlage der derzeit auf den betroffenen Streckenabschnitten festgestellten Verkehrszahlen zusätzliche Mauteinnahmen von bis zu 1,8 Mio. Euro im Jahr zufließen.

ßen. Tritt der gewünschte Effekt der Rückverlagerung auf die Bundesautobahnen ein, werden die Mautmehreinnahmen durch die Benutzung der Bundesautobahnen erzielt.

I. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Bei der Betreibergesellschaft Toll Collect GmbH (Mauterhebung und Kontrolle) werden zusätzliche Vergütungsansprüche für einmalige Investitionsaufwendungen von rund 2 Mio. Euro sowie für den laufenden Betrieb in Höhe von bis zu 4 Mio. Euro jährlich entstehen.

II. Vollzugaufwand

Für die Durchführung dieser Rechtsverordnung (Kontrolle) fallen beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG) Investitionskosten in Höhe von 87.000 Euro sowie laufende Kosten in Höhe von 30.000 Euro an.

Die Einnahmen aus der Bemautung der betroffenen Streckenabschnitte von Bundesstraßen decken zwar nicht die beim BAG und der Projektgesellschaft Toll Collect insgesamt entstehenden Mehrkosten. Die Bemautung dieser Abschnitte ist jedoch zwingend notwendig, um den berechtigten Sicherheitsbedürfnissen der Bevölkerung vor Ort nach zu kommen.

E. Sonstige Kosten

Die Ausdehnung der Mautpflicht führt zu einer kostenseitigen Belastung der Speditionswirtschaft, insbesondere bei kleineren und mittleren Unternehmen. Einzelpreisanpassungen können nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

31.08.06

Vk - Fz - In - U

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

**Verordnung zur Ausdehnung der Mautpflicht auf bestimmte
Abschnitte von Bundesstraßen (Mautstreckenausdehnungs-
verordnung - MautStrAusdehnV)**

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 29. August 2006

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Peter Harry Carstensen

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung zu erlassende

Verordnung zur Ausdehnung der Mautpflicht auf bestimmte
Abschnitte von Bundesstraßen (Mautstreckenausdehnungsverordnung –
MautStrAusdehnV)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des
Grundgesetzes herbeizuführen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Thomas de Maizière

**Verordnung zur Ausdehnung der Mautpflicht
auf bestimmte Abschnitte von Bundesstraßen
(Mautstreckenausdehnungsverordnung - MautStrAusdehnV)
vom ...**

Auf Grund des § 1 Abs. 4 Satz 1 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3122), § 1 Abs. 4 Satz 1 geändert durch Artikel 35 Nr. 2 des Gesetzes vom ... (BGBl. I S. ...), in Verbindung mit § 1 Abs. 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 22. November 2005 (BGBl. I S. 3197) verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nach Anhörung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften:

§ 1

Ausdehnung der Mautpflicht

Die nach dem Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge bestehende Mautpflicht wird nach Maßgabe des § 2 auf die in der Anlage bezeichneten Streckenabschnitte der dort genannten Bundesstraßen ausgedehnt. Die Mautpflicht besteht jeweils in beiden Fahrrichtungen, soweit in Spalte 4 der Anlage nicht etwas anderes bestimmt ist.

§ 2

Beginn der Mautpflicht

Die Erhebung der Maut auf den in der Anlage bezeichneten Streckenabschnitten beginnt jeweils an dem für die jeweilige Strecke in Spalte 5 der Anlage angegebenen Zeitpunkt.

§ 3

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den ...

Der Bundesminister für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung

Anlage

(zu den §§ 1 und 2)

Mautpflichtige Streckenabschnitte von Bundesstraßen

1	2	3		4	5
Ifd Nr.	Bundesstra- ße-Nr.	mautpflichtiger Streckenabschnitt		Fahrtrichtung	Beginn der Mauterhebung
		3a	3b		
		Anfang	Ende		
1	4	Anschluss Ham- burger Straße in Bad Bramstedt	Anschluss Heid- raden in Bilsen		[Einsetzen: Erster Tag des auf die Ver- kündung fol- genden Kalen- dermonats], 0.00 Uhr
2	4	Anschluss Schan- zenstraße in Bil- sen	Anschluss Fried- hofsweg in Quickborn		[Einsetzen: Erster Tag des auf die Ver- kündung fol- genden Kalen- dermonats], 0.00 Uhr
3	4	Anschluss Heid- kampstraße in Quickborn	Anschluss Grell- feldtwiete in Bön- ningstedt		[Einsetzen: Erster Tag des auf die Ver- kündung fol- genden Kale- nermonats], 0.00 Uhr
4	4	Anschluss Heid- kampsweg in Bönningstedt	Anschluss Heid- lohstraße in Ham- burg		[Einsetzen: Erster Tag des auf die Ver- kündung fol- genden Kalen- dermonats], 0.00 Uhr
5	9	Anschlussstelle Kandel-Süd der Bundesautobahn A 65	Bundesgrenze zu Frankreich in Lauterburg		[Einsetzen: Erster Tag des auf die Ver- kündung fol- genden Kalen- dermonats], 0.00 Uhr

6	75	Übergang der Bundesautobahn A 253 in die B 75 in Hamburg-Wilstorf	Abzweig Hohe Straße		[Einsetzen: 1. Tag des auf die Verkündung folgenden Monats], 0.00 Uhr
7	75	Abzweig Bremer Straße	Anschlussstelle Hamburg Marmstorf der Bundesautobahn A 7		[Einsetzen: 1. Tag des auf die Verkündung folgenden Monats], 0.00 Uhr

Begründung:**A. Allgemeiner Teil**

Die Rechtsverordnung macht von der Ermächtigung des § 1 Abs. 4 Satz 1 des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG) Gebrauch, wonach die Mautpflicht auf genau bezeichnete Abschnitte von Bundesstraßen ausgedehnt werden kann, wenn dies aus Sicherheitsgründen gerechtfertigt ist. Wie die Gesetzesbegründung zu § 1 Abs. 4 Satz 1 ABMG erläutert, soll der Ordnungsgeber dadurch in die Lage versetzt werden, durch die Maut ausgelöste und aus Sicherheitsgründen nicht vertretbare Verkehrsverlagerungen auf die den Autobahnen nachgelagerten Bundesstraßen durch eine Ausdehnung der Mautpflicht auf solche Straßenabschnitte zu begegnen.

Vom früheren Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wurden in Abstimmung mit den Ländern Untersuchungen in Auftrag gegeben, die dies nach zwei unterschiedlichen Ansätzen (Modellrechnung sowie Auswertung von automatischen Dauerzählstellen) untersucht haben.

Die dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aufgrund dieser Untersuchungen vorliegenden Erkenntnisse zeigen, dass Mautausweichverkehre kein Flächenproblem darstellen. Dennoch lassen sich einzelne Schwerpunkte der Verkehrsverlagerungen identifizieren.

Wegen der unterschiedlichen Charakteristika der einzelnen Streckenabschnitte wurden für jeden dieser Schwerpunkte von den Ländern Einzelbetrachtungen angestellt, in die insbesondere die technischen Merkmale der Straße, aktuelle Daten und Trends bei der Verkehrsintensität und –zusammensetzung sowie die bestehenden Sicherheitsrisiken einbezogen wurden. Im Rahmen dieser Einzelfallbetrachtung wurde auch geprüft, ob eine Ausdehnung der Mautpflicht auf konkrete Streckenabschnitte tatsächlich zu einer Rückverlagerung des Verkehrs auf die Autobahnen führen würde oder ob eine weitere Verlagerung auf andere Straßen zu erwarten wäre. Auch Aspekte des Wirtschaftsverkehrs wurden von den Ländern berücksichtigt.

Im Ergebnis haben die Länder vorgeschlagen, die Lkw-Maut auf folgende Abschnitte von Bundesstraßen auszudehnen:

- **B 75** zwischen der Bundesautobahn A 253 und der Bundesautobahn A 7,
- **B 4** nördlich der Bundesautobahn A 23 bis Bad Bramstedt,
- **B 9** zwischen der Bundesgrenze D/F und der Anschlussstelle Kandel-Süd der Bundesautobahn A 65.

Die durch die Mautstreckenausdehnungsverordnung erfolgende Ausdehnung der Mautpflicht auf diese Streckenabschnitte von Bundesstraßen wird voraussichtlich zu einer Rückverlagerung der dort auftretenden Mautausweichverkehre führen und so den Verkehrsfluss verbessern und das Gefahrenpotenzial verringern.

Finanzielle Auswirkungen

Durch die Ausdehnung der Mautpflicht nach der Mautstreckenausdehnungsverordnung werden dem Bund auf der Grundlage der derzeit auf den betroffenen Streckenabschnitten festgestellten Verkehrszahlen zusätzliche Mauteinnahmen von bis zu 1,8 Mio. Euro im Jahr zufließen. Tritt der gewünschte Effekt der Rückverlagerung auf die Bundesautobahnen ein, werden die Mautmehreinnahmen durch die Benutzung der Bundesautobahnen erzielt.

Den zusätzlichen Mauteinnahmen stehen zusätzliche Sachkosten im Bereich des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) sowie zusätzliche Vergütungsansprüche der Betreibergesellschaft Toll GmbH gegenüber.

Bei der Betreibergesellschaft Toll Collect GmbH (Mauterhebung und Kontrolle) werden zusätzliche Vergütungsansprüche für einmalige Investitionsaufwendungen von rund 2 Mio. Euro sowie für den laufenden Betrieb in Höhe von bis zu 4 Mio. jährlich Euro entstehen.

Für die Durchführung dieser Rechtsverordnung (Kontrolle) fallen beim BAG Investitionskosten in Höhe von 87.000 Euro sowie laufende Kosten in Höhe von 30.000 Euro an.

Die Einnahmen aus der Bemautung der betroffenen Streckenabschnitte von Bundesstraßen decken zwar nicht die beim BAG und der Projektgesellschaft Toll Collect insgesamt entstehenden Mehrkosten. Die Bemautung dieser Abschnitte ist jedoch zwingend notwendig, um den berechtigten Sicherheitsbedürfnissen der Bevölkerung vor Ort nach zu kommen.

Kosten- und Preiswirkungen

Die Ausdehnung der Mautpflicht führt zu einer kostenseitigen Belastung der Speditionswirtschaft, insbesondere bei kleineren und mittleren Unternehmen. Ob infolge dessen einzelpreisrelevante Kostenschwellen überschritten werden, die sich erhöhend auf deren Angebotspreise auswirken, und, ob die Regelungsadressaten ihre Kostenüberwälzungsmöglichkeiten in Abhängigkeit von der konkreten Wettbewerbssituation auf ihren Teilmärkten Einzelpreis erhöhend ausschöpfen, lässt sich zwar nicht abschätzen, aber auch nicht ausschließen. Die möglichen – eher geringfügigen – Einzelpreisänderungen dürften jedoch nicht ausreichen, um messbare Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, zu induzieren. Mittelbare, über die öffentlichen Haushalte transmittierte Preisefekte sind aufgrund der per Saldo geringen Haushaltswirkungen der Maßnahme auszuschließen.

B. Besonderer Teil

Zu § 1:

§ 1 ordnet auf der Grundlage des § 1 Abs. 4 Satz 1 ABMG die Ausdehnung der nach dem ABMG bestehenden Mautpflicht für schwere Lkw auf die in der Anlage bezeichneten Streckenabschnitte von Bundesstraßen an. Damit finden alle Vorschriften des ABMG auf die für die Benutzung der in der Anlage bezeichneten Streckenabschnitte von Bundesstraßen zu entrichtenden Maut unmittelbare oder entsprechende Anwendung.

Im Einzelnen stellt sich die Sicherheit des Verkehrs auf den von den Ländern zur Ausdehnung der Mautpflicht vorgeschlagenen Streckenabschnitten wie folgt dar:

Die B 9 zwischen Worms und der französischen Landesgrenze hat bundesweit den stärksten Verkehrszuwachs zu verzeichnen. Sie erreicht bei der Zählstelle Schwegenheim einen Zuwachs-Höchstwert im Jahresvergleich 2004 zu 2005 von 1.973 Lkw pro Tag; bei der deutsch-französischen Landesgrenze liegt dieser Wert immer noch bei 930 Lkw pro Tag. Dieser Zuwachs durch verlagerten Lkw-Verkehr führt zu erheblichen Sicherheitsdefiziten. Für den einbahnigen Abschnitt der B 9 zwischen der A 65, Anschlussstelle Kandel-Süd und der deutsch-französischen Landesgrenze ist die Zahl der Unfälle für die Monate Januar bis Oktober im Jahresvergleich 2004 und 2005 von 42 auf 61 gestiegen (etwa 45 %). Der volkswirtschaftliche

Schaden erhöhte sich von 908.000 Euro auf 2,3 Mio. Euro (Faktor 2,57). Dabei ist die Zahl der Unfälle mit Lkw-Beteiligung von 19 auf 25 gestiegen (etwa 30 %).

Im Bereich der im Stadtgebiet der Freien und Hansestadt Hamburg mit nur einem Fahrstreifen je Richtung ausgebauten Streckenabschnitte der B 4 und B 75 verringert der hohe Schwerlastverkehr das allgemeine Geschwindigkeitsniveau und die Leistungsfähigkeit, insbesondere in den Bereichen mit Lichtzeichenanlagen. Dadurch kommt es bei hohem Verkehrsaufkommen vermehrt zu Störungen im Verkehrsfluss und in der Folge zu Verkehrsunfällen durch Unaufmerksamkeit oder zu geringen Sicherheitsabstand. Sofern bei solchen Verkehrsunfällen schwere Lkw beteiligt sind, sind die Folgen regelmäßig erheblich. Ein hohes Gefahrenpotenzial geht vom Schwerlastverkehr auch bei Abbiegevorgängen aus. Hier kommt es im innerstädtischen Bereich immer wieder zu schweren Unfällen mit Fußgängern und Radfahrern, die sich im so genannten toten Winkel befinden oder schlicht übersehen werden.

Der Anstieg der Verkehrsunfälle mit Lkw-Beteiligung auf der B 4 (von 17 auf 23) und insbesondere der B 75 (von 17 auf 33) im Jahre 2005 lassen den Schluss zu, dass auf den betreffenden Streckenabschnitten aus Sicherheitsgründen nicht vertretbare Verkehrsverlagerungen stattgefunden haben.

Im Streckenverlauf der B 4 in Schleswig-Holstein (zwischen Bad Bramstedt und Hamburg als paralleler Strecke zur stark belasteten Autobahn A 7) hat der Schwerlastverkehr im Vergleich der Jahre 2004 und 2005 um 28 % zugenommen (von 415 auf 531 Lkw pro Tag). Modellberechnungen zufolge liegt das Verlagerungspotenzial bei 170 Lkw pro Tag. Der Abstand zwischen der B 4 und der A 7 beträgt zwischen zwei und drei Kilometern. Nördlich von Bad Bramstedt führt die Strecke als Landesstraße über Neumünster bis zur Landeshauptstadt Kiel. Südlich von Neumünster kreuzt die A 7 dabei die Landesstraße nach Kiel. An dieser Stelle existiert eine Anschlussstelle auf die A 7 (Großenaspe). Damit bietet sich die B 4 nicht nur für Mautausweichverkehre zwischen Hamburg und Bad Bramstedt an, sondern auch für Schwertransporte sowohl nach Neumünster bzw. Kiel als auch in Richtung Dänemark. Der Mautausweichverkehr in Richtung Neumünster/Kiel hat dabei die Wahlmöglichkeit, die Gesamtstrecke auf unbemautes Straßen zu absolvieren oder ab der Anschlussstelle Großenaspe wieder die A 7 zu nutzen und damit die Stadt Neumünster zügig zu umfahren. Der Schwerverkehr Richtung Dänemark kann sowohl die Anschlussstelle Großenaspe als

auch die Anschlussstelle Bad Bramstedt selbst nutzen, um vom nachgeordneten Straßennetz wieder auf die Autobahn zu gelangen. In Richtung Süden mündet die B 4 in Hamburg in der Anschlussstelle Eidelstedt, wo eine problemlose Auffahrt auf die A 7 möglich ist. Daher bietet sich die B 4 in der gesamten Länge Bad Bramstedt – Hamburg als Mautausweichstrecke für den Schwerlastverkehr besonders an.

Da die B 4 nur über eine Breite von 3 Meter pro Fahrspur verfügt, kommt es insbesondere im Begegnungsverkehr zwischen Lkw zu erheblichen Problemen. Erschwerend kommt hinzu, dass ca. ein Viertel der Strecke durch Ortschaften mit gemischter Wohn- und Gewerbebebauung führt. Dadurch ergibt sich insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer ein wesentlich höheres Gefährdungspotenzial.

Schon vor Einführung der Lkw-Maut waren auf dem knapp 29 Kilometer langen Streckenabschnitt jährlich über 120 Verkehrsunfälle, davon ungefähr ein Fünftel mit Lkw-Beteiligung, zu verzeichnen. Seit dem Jahr 2000 ist die Ortsdurchfahrt Lentförden als besonderer Unfallpunkt anzusehen.

Der hohe Anteil an Schwerlastverkehr verringert auch die Leistungsfähigkeit der B 4 insbesondere in den Bereichen mit Lichtzeichenanlagen. Dadurch kommt es bei hohem Verkehrsaufkommen vermehrt zu Störungen im Verkehrsfluss und in der Folge zu Verkehrsunfällen durch Unaufmerksamkeit oder zu geringen Sicherheitsabstand. Auch unter diesem Aspekt ist es erforderlich, diesen Bundesstraßenabschnitt zu bemaute, um diese negativen Auswirkungen der Mautausweichverkehre zukünftig zu vermeiden.

Zu § 2:

§ 2 regelt den Beginn der Mauterhebung auf den in der Anlage genannten Streckenabschnitten von Bundesstraßen.

Zu § 3:

§ 3 regelt den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung.