

Stellungnahme des Bundesrates

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Der Bundesrat hat in seiner 947. Sitzung am 8. Juli 2016 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der Bundesrat begrüßt den Entwurf des Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes. Er sieht darin einen wichtigen weiteren Schritt zur Umsetzung von Vorschlägen der Länder hin zu einer nachhaltigen Verkehrsinfrastrukturfinanzierung.
- b) 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. Der Modernisierungseffekt auf die Fahrzeugflotte wirkt sich auch direkt in Städten aus, also dort, wo besonders hohe Luftbelastungen auftreten. Aufgrund der in vielen Städten auftretenden Überschreitungen der Luftqualitätsgrenzwerte für Stickstoffdioxid hat die 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. Hierzu gehört auch die Nachrüstung von Lkw und

Bussen mit Stickoxidminderungssystemen, die bei Linienbussen bereits erfolgreich durchgeführt wurde. Mit Berücksichtigung einer Nachrüstung bei den Mautsätzen könnte ein wirksamer finanzieller Anreiz geschaffen werden.

2. Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a₁ - neu - (§ 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 5, Nummer 6 - neu - BFStrMG)

In Artikel 1 Nummer 1 ist nach Buchstabe a folgender Buchstabe a₁ einzufügen:

'a₁) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 5 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.

bb) Folgende Nummer 6 wird angefügt:

"6. landwirtschaftliche Fahrzeuge im geschäftsmäßigen Güterverkehr mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von maximal 40 km/h." '

Begründung:

Landwirtschaftliche Fahrzeuge im geschäftsmäßigen Güterverkehr sollten nicht generell der Mautpflicht unterliegen, um mit der Ausweitung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen unverhältnismäßige Bürokratie zu vermeiden. Durch die Begrenzung der Ausnahme auf die beabsichtigte bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h ist nur mit unerheblichen Einnahmeausfällen zu rechnen. Zudem wäre es unverhältnismäßig, wenn derartige, oft nur gelegentliche Fahrten mautpflichtig werden.

3. Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe c (§ 1 Absatz 4 und 5 BFStrMG)

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung zu prüfen, ob die Mautpflicht nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung auf genau bezeichnete Abschnitte von anderen als den in Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a des Gesetzentwurfs bezeichneten Straßen auszudehnen ist, wenn dies zur Vermeidung von Mautausweichverkehren, aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs oder wegen ihrer Funktion zur Verknüpfung von Schwerpunkten des weiträumigen Güterkraftverkehrsaufkommens mit dem Bundesfernstraßennetz gerechtfertigt ist.

Begründung:

Durch die im Gesetzentwurf vorgesehene Ausweitung der Mautpflicht auf alle Bundesstraßen besteht die Gefahr von Mautausweichverkehren im nachgeordneten Straßennetz. Insofern verlagert sich zukünftig die bislang in § 1 Absatz 4 und 5 BFStrMG geregelte Möglichkeit zur Ausdehnung der Mautpflicht auf andere als die in Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 genannten Bundesstraßen auf Straßen im nachgeordneten Netz. Die an die Bundesregierung gerichtete Prüfbittte dient dem Ziel, auch weiterhin eine bundeseinheitlich geregelte Bemautung von nicht grundsätzlich mautpflichtigen Straßen zur Vermeidung von Mautausweichverkehren oder aus Gründen der Verkehrssicherheit zu ermöglichen.

Die Einbeziehung von Straßen im nachgeordneten Netz sollte unter dem Vorbehalt einer konsensualen Regelung stehen, das heißt die Einbeziehung sollte nur auf Antrag des jeweils zuständigen Baulasträgers der einzubeziehenden Strecke im nachgeordneten Netz erfolgen. Damit könnte auch dem Anliegen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Rechnung getragen werden, keine Regelung in den Entwurf aufzunehmen, die zu einem zustimmungspflichtigen Gesetz führt. Die Gründe für die Mautpflicht auf Bundesstraßen gelten gleichermaßen für die durch Lkw-Verkehre hochbelasteten Strecken von logistischen Knotenpunkten des intermodalen oder kombinierten Verkehrs, wie Dienstleistungs- und Logistikparks und Güterverkehrs- und -verteilzentren mit direkter Zuordnung zum Bundesfernstraßennetz.