



## **Vorbemerkung**

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat mit Schreiben vom 27. April 2018 (Aktenzeichen G 14/3153.1/3) ausgewählten Verbänden den Entwurf des „Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes“ zugeleitet und die Verbände zur Stellungnahme bis zum 2. Mai 2018 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](http://www.allianz-pro-schiene.de)), nimmt die Gelegenheit gerne wahr und übersendet dem BMVI folgende Stellungnahme.

## **I. Inhalt des Gesetzentwurfs**

Derzeit erhebt der Bund die Lkw-Maut auf den Bundesautobahnen sowie auf ausgewählten Bundesstraßen. Ab 01.07.2018 soll die Mauterhebung auf alle Bundesstraßen ausgeweitet werden. In Anlehnung an ein neues Wegekostengutachten sollen die Mautkosten zum 01.01.2019 aktualisiert werden. Unter anderem sollen die seit dem 01.01.2015 in die Maut eingepreisten Kosten der Luftverschmutzung nun um Lärmbelastungskosten ergänzt werden. Auch sollen Elektro-Lkw von der Maut ausgenommen werden.

## **II. Allianz pro Schiene-Stellungnahme**

Die Allianz pro Schiene **begrüßt**:

- die Einbeziehung von Lärmkosten in die Berechnung der Lkw-Mautsätze. Damit greift das BMVI unsere Anregung auf (vgl. Allianz pro Schiene-Stellungnahme zum Vierten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes“ vom 20. April 2016) und schöpft die nach dem derzeitigen EU-Rechtsrahmen vorhandenen Möglichkeiten zur Anlastung externer Kosten endlich aus.

Die Allianz pro Schiene **kritisiert**:

- den neuen Mautbefreiungstatbestand des § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 7, wonach Lkw mit Elektroantrieb komplett von der Lkw-Maut befreit werden sollen. Da Güterlokomotiven mit Elektroantrieb für jeden zurückgelegten Trassenkilometer eine Schienenmaut zahlen müssen, konterkariert die beabsichtigte Mautbefreiung für Elektro-Lkw das in der Koalitionsvereinbarung verankerte Ziel, „mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene (zu) verlagern“ (Zeile 3551). Im Masterplan Schienengüterverkehr des BMVI vom Sommer 2017, der laut Koalitionsvereinbarung vollständig und dauerhaft umgesetzt werden soll (Zeile 3552), ist zudem zwischen Ministerium und Sektor vereinbart worden, dass eine etwaige Privilegierung von Elektro-Lkw „ausschließlich im Vor-/Nachlauf zur Schiene im intermodalen Verkehr“ in Frage kommt (S. 29). Einer zeitlich befristeten Maut-Privilegierung von Elektro-Lkw ausschließlich im Vor- und Nachlauf zum Schienengüterverkehrsumschlagterminal im Sinne des Masterplans hält die Allianz pro Schiene nach wie vor für prüfenswert. Eine generelle Maut-Befreiung für Elektro-Lkw wäre jedoch ein Bruch der im Masterplan Schienengüterverkehr zwischen Politik und Sektor getroffenen Vereinbarungen.

Nur am Rande erwähnt sei die Tatsache, dass das BMVI die Mautbefreiung für Elektro-Lkw (reine Batterieelektrofahrzeuge, von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge) einführen will, obwohl es für Lkw ab 7,5 Tonnen „derzeit keine Kennzeich-



## Allianz pro Schiene -Stellungnahme zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

nungsvorschrift (gibt)“, wie es in der Gesetzesbegründung heißt. Dies erschwert den personell ohnehin unterausgestatteten Kontrollbehörden ihre Arbeit erheblich und öffnet dem Missbrauch Tür und Tor.

- dass erneut gesetzgeberisch eine Chance verpasst wird, die Mautlücke zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen zu schließen. Die Bundesregierung beabsichtigt, noch in dieser Legislaturperiode die bereits beschlossene Pkw-Maut für Straßenfahrzeuge bis 3,5 Tonnen einzuführen. Ab dem 1. Januar 2019 sollen Lkw-Fahrten von Fahrzeugen ab 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht der Mautpflicht unterliegen. Warum Pkw und Lkw ab 7,5 Tonnen eine Maut bezahlen sollen, 3,5 bis 7,5 Tonnen schwere Lkw jedoch nicht, erschließt sich der Allianz pro Schiene nicht (vgl. auch unsere Anregung in der Allianz pro Schiene-Stellungnahme zum Vierten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes“ vom 20. April 2016).
- die weiter geltende Mautbefreiung für Fernbusse. Personenzüge müssen laut EU-Recht für jeden gefahrenen Kilometer eine Schienenmaut bezahlen. Angesichts dieser Tatsache und der bereits vollzogenen Marktkonsolidierung in der Fernbusbranche gibt es keinen für die Allianz pro Schiene ersichtlichen Grund für eine Ungleichbehandlung von Fernbus und Fernzug bei den Wegekosten. Auch die Verkehrsministerkonferenz der Länder hat sich bereits am 14. April 2016 für die unverzügliche Aufhebung der Mautbefreiung für Fern- und Reisebusse ausgesprochen.

Die Allianz pro Schiene regt darüber hinaus an:

- die Mautpflicht für Lkw auf alle Straßenkategorien auszudehnen.
- dass die Bundesregierung sich in Brüssel für eine Änderung der EU-Wegekostenrichtlinie 1999/62/EG einsetzt, um auch eine Internalisierung von CO<sub>2</sub>- und Unfallkosten zu ermöglichen. Außerdem sollte die EU-Wegekostenrichtlinie den Mitgliedsstaaten nicht nur die Einführung einer Lkw-Maut ermöglichen, sondern diese dazu verpflichten. Im Schienenverkehr werden die Infrastrukturbetreiber seit Jahrzehnten von der EU verpflichtet, für jeden Kilometer öffentliches Schienennetz Trassengebühren zu verlangen.
- die Einnahmen aus der Lkw-Maut wieder verkehrsträgerübergreifend zu verwenden. Vorbild könnte ein Fonds wie in der Schweiz sein, der dem Bund finanzielle Flexibilität für die politisch gewünschte Verlagerung auf die Schiene gibt.

Berlin, den 30. April 2018

Kontakt:

Geschäftsführer   
Allianz pro Schiene e.V.  
Reinhardtstraße 31  
D-10117 Berlin

Internet: <http://www.allianz-pro-schiene.de/>

E-Mail: 

## **Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V.**

### **Verbändeanhörung zum Fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes**

An das

**Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur**

**Ausschließlich mit elektronischer Post:** [REDACTED]

Verfasser: [REDACTED]

Bearbeitungsstand: 2. Mai 2018

Herausgeber:

**Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) e.V.**  
65795 Hattersheim / Main, Schulstraße 53  
Telefon: (0 61 90) 98 98 13; Telefax: (0 61 90) 98 98 20  
Internet: [www.amoe.de](http://www.amoe.de) / [www.umzug.org](http://www.umzug.org); E-Mail: [info@amoe.de](mailto:info@amoe.de)



Wir bedanken uns für die Übersendung des Entwurfs des Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes vom 27. April 2018 und die Möglichkeit zur Stellungnahme. Allerdings ist die Frist von 5 Kalendertagen, die allerdings nur zwei Werktage umfasst, absolut ungenügend, um eine fundierte Stellungnahme zu einem Werk dieses Umfangs und dieser Auswirkung abzugeben.

Die Fristsetzung ist für uns nicht nachvollziehbar, zumal das Wegekostengutachten zwar erst veröffentlicht wurde, aber nichtsdestotrotz angesichts des langen Vorlaufs seit Beauftragung bereits seit längerer Zeit vorgelegen haben muss.

Ein einbeziehen unserer Gremien, in denen die Willensbildung nach demokratischen Grundsätzen erfolgen soll, ist innerhalb solcher Fristen ausgeschlossen. Das Verfahren entspricht insofern nicht den Anforderungen an eine ordentliche Verbändeanhörung und erweckt bei allem Respekt und dem nachvollziehbaren Wunsch, das Gesetz sehr schnell im parlamentarischen Verfahren zu behandeln, auch nicht den Eindruck, dass das BMVI an einer fundierten Stellungnahme der Verbände tatsächlich interessiert ist.

Unsere folgende Stellungnahme kann deswegen nur vorläufigen Charakter haben mit dem Vorbehalt weitergehender Ausführungen.

Die AMÖ begrüßt die Entscheidung, weiterhin einheitliche Mautsätze sowohl auf Bundesautobahnen als auch auf Bundesstraßen festzulegen, um nachteilige Wirkungen auf die Strukturpolitik Deutschlands zu verhindern und ggf. periphere Wirtschafts- und Verkehrsstandorte nicht zu benachteiligen.

Es erscheint uns ebenfalls sachgerecht, vierachsige Fahrzeuge mit hohen Achslasten und entsprechend hohem Fahrbahnverschleiß jetzt nicht mehr gegenüber Fahrzeugen mit höheren Achszahlen und gleichzeitig niedrigerer Achslast zu begünstigen. Demgegenüber belasten die vorgesehenen massiven Steigerungen der Mautsätze die Wirtschaft unverhältnismäßig. Beispielgebend hierfür sind der Anstieg von über 38 Prozent für fünfachsigere EURO VI-Fahrzeuge und annähernd 60 Prozent für vierachsige EURO VI-Lkw.

Die übermäßige Belastung der Mautzahler wird im Zusammenhang mit der regionalen Mautausweitung zum 1. Juli 2018 besonders deutlich: Gegenüber 2017 erwartet die Bundesregierung ab 2019 Mautmehreinnahmen in Höhe von bis zu drei Milliarden Euro. Dies entspricht – gemessen an den jährlichen Wegekosten – einem Anstieg um fast 20 Prozent innerhalb von sechs Monaten. Einen viel zu hohen Beitrag zur übermäßigen finanziellen Gesamtbelastung der Mautzahler besteht auch in der Zugrundelegung eines kalkulatorischen Zinssatzes in Höhe von 3,3 Prozent.

Bereits für das Wegekostengutachten 2013-2017 wurde der kalkulatorische Zinssatz deutlich überhöht angesetzt. Angesichts der realen Zinssätze, zu denen der Bund Kredite aufnimmt, erscheint dieser Zinssatz einzig zu Zwecken der Einnahmengenerierung gewählt zu sein.

Vor dem Hintergrund fehlender Antriebsalternativen mit geringerem Schadstoffausstoß erscheint die Belastung der Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO VI mit einem Teilmautsatz für externe Kosten der Luftverschmutzung in Höhe von 1,1 Eurocent pro Fahrzeugkilometer nicht nachvollziehbar.

Diese negative Wertung gilt ebenso für die Mautbefreiung für Elektro-Lkw. Diese Fahrzeuge sind von der Industrie angekündigt, werden aber auf absehbare Zeit noch nicht einmal in Kleinserienmenge zur Verfügung stehen. Eine Anreizwirkung für den Kauf schadstoffgünstigerer Fahrzeuge aufgrund entsprechend günstigerer Lkw-Mautsätze kann real nicht eintreten, ist zu Lasten der Mautzahler fehlgeleitet und erschöpft sich in Symbolpolitik.

Im vorliegenden Gesetzesentwurf fehlen zudem die konsequente Umsetzung des Grundsatzes der gleichmäßigen Aufteilung der verursacherbezogenen Kosten und eine Umsetzung der echten Nutzerfinanzierung. Sowohl leichtere Nutzfahrzeuge als auch Omnibusse werden weder im Wegekostengutachten 2018-2022 noch im Gesetzesentwurf behandelt.



# BDE

Kreislauf. Wirtschaft. Zukunft.

BDE | Behrenstraße 29 | 10117 Berlin

per E-Mail: [ref-g14@bmvi.bund.de](mailto:ref-g14@bmvi.bund.de)

Bundesministerium für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

Abfallbehandlung, Logistik,  
Sonderabfallwirtschaft

Tel.: +49 30 590 03 35-40  
Fax: +49 30 590 03 35-26

Zeichen: SG/str

## Fünftes Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Aktenzeichen: G 14/3153.1/3

hier: Stellungnahme des BDE

02.05.2018

Sehr geehrte

vielen Dank für die Übersendung des Entwurfs des Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes und die Möglichkeit zur Stellungnahme, welche wir hiermit sehr gerne wahrnehmen.

Der BDE Bundesverband der Deutschen Entsorgungs-, Wasser- und Rohstoffwirtschaft e. V. weist hiermit erneut auf die in Notwendigkeit verlässlicher Rahmenbedingungen in der Logistik für die in Deutschland tätige Entsorgungswirtschaft hin, denn der Transport der Abfälle – die Ausgangsbasis für sog. „Sekundärrohstoffe“ – erfolgt aber auch in Zeiten von Industrie 4.0 weiterhin auf der Straße.

Die bevorstehende erneute Änderung der Lkw-Maut unmittelbar nach der Erweiterung auf alle Bundesstraßen betrifft die deutsche Entsorgungswirtschaft im besonderen Maße. Selbst nur regional tätige Entsorgungsunternehmen können künftig kaum noch auf mautfreie Strecken ausweichen. Dies belastet die Kostenstruktur für Sekundärrohstoffe, die erst noch in Recyclinganlagen aufbereitet werden müssen. Für den (primärrohstoffarmen) Produktionsstandort Deutschland sind kompetitive Recyclingrohstoffe indes essentiell.

§ 1 Abs. 2 Bundesfernstraßenmautgesetz befreit von der Maut bisher u. a. Kraftomnibusse, Fahrzeuge des Zivil- und Katastrophenschutzes oder auch Fahrzeuge, die ausschließlich für den Straßenunterhaltungs- und Straßenbetriebsdienst einschließlich Straßenreinigung und Winterdienst genutzt werden. Fahrzeuge der Müllabfuhr sind bisher nicht privilegiert.

Im Lichte der aktuellen Änderung halten wir eine Mautgebühren-Befreiung für Fahrzeuge der Müllabfuhr für angezeigt. Wir halten eine solche Befreiung bereits im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit von Sekundärrohstoffen für essentiell.

BDE

Bundesverband der Deutschen  
Entsorgungs-, Wasser-  
und Rohstoffwirtschaft e.V.  
Wirtschafts- und  
Arbeitgeberverband

BDE Berlin

Behrenstraße 29  
10117 Berlin

Tel.: +49 30 590 03 35-0  
Fax: +49 30 590 03 35-99

BDE Brüssel

Rue de la Science 41  
1040 Brüssel, Belgien

Tel.: +32 2 548 38-90  
Fax: +32 2 548 38-99

[www.bde.de](http://www.bde.de)  
[info@bde.de](mailto:info@bde.de)

Commerzbank  
IBAN DE47 1208 0000 4051 0269 00  
BIC DRESDEFF120  
Konto 405 102 69 00  
BLZ 120 800 00

USt-IdNr. DE 121 965 027  
St.-Nr. 27 620 56593

Vereinsregister Nr. VR 22240 B



# BDE

Kreislauf. Wirtschaft. Zukunft.

Eine solche Befreiung wäre darüber hinaus auch im Lichte der Privilegierung von Müllfahrzeugen in der Straßenverkehrs-Ordnung (§ 35 VI StVO, Sonderrechte) konsequent.

Weiterhin geben wir zu bedenken, dass mit der Neujustierung der Mautsätze insbesondere umweltfreundliche Lkw mit modernster Technik zur Abgasnachbehandlung mit deutlich höheren Mautsteigerungen belegt werden als ältere und stark schadstoffemittierende Fahrzeuge. In diesem Zusammenhang stellt sich auch die Frage, warum für die sauberste Fahrzeugklasse, die Euro-VI-Lkw, überhaupt erstmals Kosten für Luftverschmutzungen angelastet werden sollen, da derzeit keine umweltfreundlicheren Fahrzeuge auf dem Markt verfügbar sind?

Wir plädieren dafür, den vorgeschlagenen Zuschlag von 0,011 € für Euro-VI-Lkw zu streichen.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit sehr gern zur Verfügung und bedanken uns bereits vorab für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme im weiteren Verfahren.

Mit freundlichen Grüßen

Geschäftsführer

Fachreferentin Abfallbehandlung,  
Logistik, Sonderabfall

## Stellungnahme

### zum fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

---

*Dokumenten-Nr.*  
D 0930

*Datum*  
2. Mai 2018

*Seite*  
1 von 4

#### Präambel

Der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) erneuert sein Bekenntnis einer nutzerabhängigen Infrastrukturfinanzierung für alle Verkehrsträger und betont hierbei die Notwendigkeit einer sachgerechten Beteiligung aller Nutzer an den Kosten der Bereitstellung und dem Unterhalt der von ihnen genutzten Verkehrsinfrastruktur. Ungeachtet dessen hat sich der BDI in der Vergangenheit wiederholt dafür ausgesprochen, aus ökologischen Gründen auch die Verkehrsträger zu stärken, die im Falle einer Anlastung der Vollkosten möglicherweise an Attraktivität einbüßen und Marktanteile am Modal Split verlieren dürften.

#### Methodik des Wegekostengutachtens

Der hohe Umfang der jetzt vorgeschlagenen Erhöhung der Mauteinnahmen ergibt sich wesentlich aus der Erweiterung des rechnerisch zu Grunde gelegten Infrastrukturanlagevermögens, die mit der Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen ab 1. Juli 2018 einhergeht, und der Veranschlagung deutlich höherer kalkulatorischer Zinsen. Hinzu kommt die erweiterte Internalisierung externer Kosten für Emissionsbelastungen im Bereich Lärm und Luft.

- 1) Gemäß dem Wegekostengutachten (WKG) 2018-2022 steigt das Infrastrukturanlagevermögen von 122 Milliarden in 2017 auf 245 Milliarden Euro zu aktuellen Preisen der Neuerstellung (einschließlich Grunderwerb in Höhe von 34 Milliarden Euro) in 2018, da nunmehr neben den 13 000 km Bundesautobahnen auch das Bundesstraßennetz mit rund 38 000 km berücksichtigt wird.
- 2) Gleichzeitig wurde der kalkulatorische Zins durchgängig auf 3,3 Prozent festgelegt, während der durchschnittliche kalkulatorische Zinssatz im WKG 2013-2017 bei rund 2,5 Prozent lag – und das bei einem zuvor deutlich geringeren Anlagevermögen.
- 3) Der neue Zinssatz orientiert sich laut WKG am Zinssatz von durchschnittlichen Kuponzahlungen der im Umlauf befindlicher Bundesanleihen mit 10- oder 30-jähriger Laufzeit. Angesichts der rollierenden Aktualisierung des Wegekostengutachtens alle fünf Jahre wäre auch eine Zugrundelegung der zehnjährigen Bundesanleihen zu 2,3 Prozent zumindest denkbar gewesen. Angesichts eines tatsächlichen Refinanzierungszinssatzes von 1,9 Prozent aller

Bundesverband der  
Deutschen Industrie e.V.  
Mitgliedsverband  
BUSINESSEUROPE

*Telekontakte*  
[REDACTED]

*Internet*  
[www.bdi.eu](http://www.bdi.eu)

*E-Mail*  
[REDACTED]

Bundeswertpapiere erscheinen die vom Gutachten gewählten 3,3 Prozent kalkulatorischer Zins daher recht hoch. Vor dem Hintergrund einer zu schaffenden Kalkulationsgrundlage der Wegekosten, die auch für privatwirtschaftlich erstellte Infrastrukturmaßnahmen Gültigkeit haben soll, wäre beispielsweise auch ein Zinssatz von 3,0 Prozent für den hier skizzierten Prognosezeitraum annehmbar gewesen.

- 4) Aufgrund des hier gewählten Ansatzes betragen allein die Zinsen mit rund 8 Milliarden Euro mehr als die Hälfte der Wegekosten von 15,4 Milliarden Euro im Prognosejahr 2018. Die tatsächlichen Aufwendungen und Investitionen für die Bundesfernstraßen belaufen sich in den nächsten Jahren auf 10,4 Milliarden Euro.

### **Mauterhebung und Mauthöhe**

Der BDI begrüßt ausdrücklich die Einheitlichkeit der Mautsätze auf Autobahnen und Bundesstraßen, da eine Differenzierung der Mauthöhe einerseits zur Benachteiligung von Unternehmen im ländlichen Raum sowie abseits des Autobahnnetzes und andererseits zu einer relativen Verteuerung des Straßengüterverkehrs im Verhältnis zum Straßengüterfernverkehr geführt hätte. Letzteres hätte möglicherweise die Anstrengungen zur Stärkung des kombinierten Schienengüterverkehrs erheblich erschwert. Ebenfalls positiv zu bewerten ist, dass weniger auf die Anzahl der Achsen und mehr auf das Gewicht der Fahrzeuge differenziert wird. Dadurch wird der zuvor bestehende Fehlanreiz korrigiert, ein und dieselbe Last allein aus Gründen der Mautkosteneffizienz auf einem Fahrzeug mit nur vier Achsen verladen zu müssen.

Allerdings hat sich bei der Neujustierung der Mautsätze eine Asymmetrie eingeschlichen, die insbesondere umweltfreundliche Lkw mit modernster Technik zur Abgasnachbehandlung mit deutlich höheren Mautsteigerungen belegt als beispielsweise ältere und stark schadstoffemittierende Fahrzeuge.

- 5) Die höchsten Zuwächse (in der Höhe von 60, 58 und 53 Prozent) innerhalb der Schadstoffklassen Euro I bis Euro VI sind ausgerechnet für Fahrzeuge der klima- und umweltfreundlichsten Schadstoffklasse VI vorgesehen.
- 6) Aus der geringen Spreizung bei der Anlastung der Kosten für saubere Luft bei den Schadstoffklassen Euro IV bis Euro VI ergeben sich auch nur sehr geringe Lenkungswirkungen in diesem Bereich. So fallen beispielsweise für Transportunternehmen, die noch vergleichsweise viele Fahrzeuge der Euro-IV-Klasse betreiben, die Anreize, ihre Flotten zu modernisieren, äußerst bescheiden aus. Dies gilt insbesondere dann, wenn zusätzliche Kosten von rund 1,1 Cent/km für das Betanken mit AdBlue für umweltfreundlichere Lkw eingepreist werden müssen.
- 7) Zwischen Euro IV und Euro V bzw. Euro VI Fahrzeugen gelten um 43 Prozent bzw. 88 Prozent reduzierte NOx-Werte – diese Effekte sind im Teilmautsatz für Luftschadstoffe keinesfalls reflektiert. Überdies fehlen Anreizsysteme bspw. für Lkw mit CNG/LNG-Antrieb, obgleich diese Fahrzeuge rund 60 Prozent weniger

NOx und 90 Prozent weniger Feinstaub PM emittieren als beispielsweise Euro-VI Lkw. Eine ausschließliche Befreiung der elektrisch betriebenen Lkw von der Mautpflicht erscheint vor dem Hintergrund einer ökologischen Lenkungswirkung nicht überzeugend, wenn andere Technologien ganz ausgeklammert werden.

- 8) Zudem stellt sich in systematischer Hinsicht die Frage, ob für die sauberste Fahrzeugklasse, die Euro-VI-Lkw, überhaupt erstmals Kosten für Luftverschmutzung angelastet werden sollen, da derzeit keine umweltfreundlicheren Fahrzeuge auf dem Markt verfügbar sind. Der im WKG vorgeschlagene Zuschlag von 1,1 Cent/km für Euro-VI-Lkw sollte aus Plausibilitätsgründen entfallen.

<b>Zuwächse der Mautsätze im Vergleich</b>								
nach Entwurf des 5. Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes vom 27.04.2018 sowie den Angaben des Wegekostengutachtens 2018-2022, (S.99, 135 für die Simulation)								
Gewicht	Teilmaut Gewicht in Cent/km	Achsen	Schadstoffklasse	Teilmaut Luft in Cent/km	Teilmaut Lärm in Cent/km	Mautsatz ab 1.10.15 Cent/km	Mautsatz ab 1.1.19 Cent/km	Zuwachs
<b>Achsklasse 4</b>								
ab <18t	17,4	5	Euro 6	1,1	0,2	13,5	18,7	39%
ab <18t	17,4	5	Euro 5	2,2	0,2	15,6	19,8	27%
ab <18t	17,4	5	Euro 4	3,2	0,2	16,7	20,8	25%
ab <18t	17,4	5	Euro 3	6,4	0,2	19,8	24,0	21%
ab <18t	17,4	5	Euro 2	7,4	0,2	20,8	25,0	20%
ab <18t	17,4	5	Euro 1	8,5	0,2	21,8	26,1	20%
<b>Achsklasse 3</b>								
ab <18t	17,4	4	Euro 6	1,1	0,2	11,7	18,7	60%
ab <18t	17,4	4	Euro 5	2,2	0,2	13,8	19,8	43%
ab <18t	17,4	4	Euro 4	3,2	0,2	14,9	20,8	40%
ab <18t	17,4	4	Euro 3	6,4	0,2	18,0	24,0	33%
ab <18t	17,4	4	Euro 2	7,4	0,2	19,0	25,0	32%
ab <18t	17,4	4	Euro 1	8,5	0,2	20,0	26,1	31%
<b>Achsklasse 2</b>								
ab <18t	16	3	Euro 6	1,1	0,2	11,3	17,3	53%
ab <18t	16	3	Euro 5	2,2	0,2	13,4	18,4	37%
ab <18t	16	3	Euro 4	3,2	0,2	14,5	19,4	34%
ab <18t	16	3	Euro 3	6,4	0,2	17,6	22,6	28%
ab <18t	16	3	Euro 2	7,4	0,2	18,6	23,6	27%
ab <18t	16	3	Euro 1	8,5	0,2	19,6	24,7	26%
<b>Achsklasse 1</b>								
ab 12t bis 18t	11,5	-	Euro 6	1,1	0,2	8,1	12,8	58%
ab 12t bis 18t	11,5	-	Euro 5	2,2	0,2	10,2	13,9	36%
ab 12t bis 18t	11,5	-	Euro 4	3,2	0,2	11,3	14,9	32%
ab 12t bis 18t	11,5	-	Euro 3	6,4	0,2	14,4	18,1	26%
ab 12t bis 18t	11,5	-	Euro 2	7,4	0,2	15,4	19,1	24%
ab 12t bis 18t	11,5	-	Euro 1	8,5	0,2	16,4	20,2	23%
ab 7,5t bis <12t	8,0	-	Euro 6	1,1	0,2	8,1	9,3	15%
ab 7,5t bis <12t	8,0	-	Euro 5	2,2	0,2	10,2	10,4	2%
ab 7,5t bis <12t	8,0	-	Euro 4	3,2	0,2	11,3	11,4	1%
ab 7,5t bis <12t	8,0	-	Euro 3	6,4	0,2	14,4	14,6	1%
ab 7,5t bis <12t	8,0	-	Euro 2	7,4	0,2	15,4	15,6	1%
ab 7,5t bis <12t	8,0	-	Euro 1	8,5	0,2	16,4	16,7	2%

## Haushaltspolitische Auswirkungen

Der Mitte des vergangenen Jahres vorgelegte Entwurf für den Bundeshaushalt 2018 bezifferte die Einnahmen aus der Lkw-Maut auf rund 5,7 Milliarden Euro.<sup>1</sup> Zum gleichen Zeitpunkt sah die mittelfristige Finanzplanung vor, im Jahr 2019 Ausgaben in der Höhe von 6,5 Milliarden Euro durch Lkw-Mauteinnahmen zu decken.<sup>2</sup>

Das im April 2018 vorgelegte WKG sieht für das Jahr 2019 nun jedoch Einnahmen in der Höhe von 7,6 Milliarden Euro vor.<sup>3</sup> Damit stiege die Belastung der auf den Straßengüterverkehr angewiesenen Wirtschaft im Jahr 2019 gegenüber dem Jahr 2018 statt um rund 0,8 Milliarden um 1,9 Milliarden Euro. Die sich aus dem neuen Wegekostengutachten in seiner jetzigen Form ergebenden Mehreinnahmen für den Zeitraum 2019 bis 2022 werden in der Begründung des vorliegenden Gesetzesentwurfs mit insgesamt 4,16 Milliarden Euro angegeben. Für die deutsche Wirtschaft bedeuten diese Mehreinnahmen bisher unvorhergesehene Mehrbelastungen von durchschnittlich 1,06 Milliarden Euro pro Jahr.

in Mrd. Euro	2018	2019	2020	2021	2021
Mittelfristige Finanzplanung, Juni 2017	5,882	6,512	6,511	6,511	
Mehreinnahmen gemäß Gesetzesentwurf		0,890	0,993	1,092	1,185

Der BDI macht sowohl verkehrspolitische Entscheidungsträger als auch gesamtgesellschaftlich darauf aufmerksam, dass mit der geplanten Anhebung die hohen positiven Erwartungen enttäuscht werden können, die oft mit einer Erhöhung der Mautsätze verbunden werden. Die geplante Erhöhung wirkt – bis systemeigene Schwächen der anderen Verkehrsträger beseitigt sind – vor allem wie eine allgemeine Konsumsteuer, die am Ende zu einem erheblichen Teil von der Gesamtheit der Konsumenten getragen wird. Daher ist sie maßvoll und im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit und Planungssicherheit der auf den Straßengüterverkehr angewiesenen Unternehmen und Konsumenten zu gestalten.

<sup>1</sup> Vgl. Bundestags-DS 18/13000, Bundeshaushaltsplan 2018, EP 12, S. 6.

<sup>2</sup> Vgl. Übersichtsblatt zum EP 12 vom 29. Juni 2017.

<sup>3</sup> Zur Erläuterung: Laut WKG werden auf Basis der vorgeschlagenen neuen Mautsätze für das Jahr 2019 Einnahmen aus der Lkw-Maut in Höhe von 7,6 Mrd. prognostiziert. Die seitens des BMVI presseseitig genannte Zahl von 7,2 Mrd. Euro beziehen sich dagegen gemäß WKG auf den Durchschnitt der prognostizierten Einnahmen für den Zeitraum 2018-2022. Diese Zahl liegt niedriger, da die neuen Mautsätze erst ab 1.1.2019 greifen.

Berlin, 2. Mai 2018

**Herausgeber:**

Bundesverband Großhandel,  
Außenhandel, Dienstleistungen e.V.

Am Weidendamm 1A  
10117 Berlin

Telefon 030 590099-513  
Telefax 030 590099-529

[www.bga.de](http://www.bga.de)

**Autor:**

Abteilungsleiterin  
Verkehr und Logistik

## Verkehr & Logistik BGA-Stellungnahme:

### Stellungnahme zum fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

#### 1. Vorbemerkung

Der Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen e.V. (BGA) dankt dafür, Stellung zu dem Gesetzesentwurf nehmen zu dürfen. Als Spitzenorganisation des Groß- und Außenhandels und der unternehmensnahen Dienstleister vertritt er die Interessen von 125.000 Handels- und Dienstleistungsunternehmen in Deutschland.

Wir weisen darauf hin, dass wir - als Verband - bei der Kommentierung von Gesetzesentwürfen üblicherweise unsere Gremien einbeziehen müssen. Dies ist nur schwerlich möglich, wenn uns hierfür auf Grund des Brückentages nur ein Tag zur Verfügung steht. Wir gehen davon aus, dass dies in Zukunft anders gehandhabt wird. Nichtsdestotrotz möchten wir die Möglichkeit nutzen und kurz zum Gesetzesentwurf Stellung nehmen.

#### 2. Stellungnahme

Der BGA unterstützt grundsätzlich den Wechsel von einer steuer- zu einer nutzerfinanzierten Infrastrukturpolitik. Allerdings darf dieser Systemwechsel nicht dazu führen, dass sich der Staat der Letztverantwortung entzieht. Die Schaffung und Erhaltung einer funktionsfähigen Verkehrsinfrastruktur ist und bleibt öffentliche Daseinsvorsorge.

Es kann nicht sein, dass der schwere Straßengüterverkehr quasi allein für die Instandhaltung und Erneuerung der Verkehrsinfrastruktur aufkommen muss. Die nun geplanten Belastungen für den Handel sind nicht hinnehmbar und entbehren jeder Verhältnismäßigkeit. Die Unternehmerinnen und Unternehmer haben zum einen die Belastungen durch die Verdreifachung des Mautnetzes, zum anderen die Erhöhung der Maut ab dem 01.01.2019 um bis zu 30 % zu tragen. Hinzu kommen die steigenden Lohnkosten, der wachsende Fahrermangel und die höheren Frachtraten.

Für falsch halten wir die Schlussfolgerung, dass mit keiner Erhöhung der Verbraucherpreise zu rechnen ist, das Gegenteil wird der Fall sein. Die Verkehrswirtschaft und der Handel können diese Kosten nicht alleine schultern und müssen einen Teil der Kosten an den Abnehmer weitergeben, dieser wiederum wird die Kosten an den Endverbraucher weiterreichen. Die Händler haben keine andere Wahl, die Margen betragen 1-3 %, der Kostendruck wächst kontinuierlich.

Die Ausweitung von ökologischen Komponenten bei der Bemessung der Mautsätze halten wir für schwierig, auch wenn wir die damit beabsichtigte Lenkungswirkung nachvollziehen können. Die Spreizung der Mautsätze soll einen Kaufanreiz für emissionsarme Fahrzeuge schaffen. Allerdings erschließt es sich dann nicht, warum die Maut für die aktuellste und umweltfreundlichste

Kategorie Euro 6 um ganze 38 % angehoben wird. Dadurch fehlt den Unternehmen der finanzielle Spielraum, ihre Flotten umzurüsten. Dies dürfte auf Grund von drohenden Dieselfahrverboten und Einfahrtsbeschränkungen allerdings dringend geboten sein.

Für nur wenig nachvollziehbar halten wir die nur vorläufige Mautbefreiung der Lkw mit Elektroantrieb mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 7,5 Tonnen. Lapidar wird darauf verwiesen, dass die Mautbefreiung in zwei bis drei Jahren anhand der dann vorliegenden Marktgegebenheiten überprüft und entschieden werden, ob und in welchem Umfang diese Fahrzeuge zur Finanzierung der Wegekosten herangezogen werden. Wenn gewollt ist, dass Unternehmerinnen und Unternehmer ihren Fuhrpark um kostenintensive, aber lokal emissionsfreie Fahrzeuge erweitern, dann müssen auch die Investitionszyklen (Erneuerung alle fünf Jahre) gewahrt werden. Nur dann kann die Investitions- und Planungssicherheit für die Unternehmen gewährleistet werden.

Zur Anlastung externer Lärmkosten ist seitens des BGA anzumerken, dass ein ökologischer Effekt nur dann zu verzeichnen ist, wenn alle Nutzer und Verkehrsträger gleichermaßen behandelt werden. Dies ist allerdings nicht geplant. Beim Verkehrsträger Schiene wird die Umrüstung auf leise Sohlen staatlich subventioniert, ein Förderprogramm für den leisen Straßengüterverkehr ist nicht geplant. Lediglich die leisen E-Lkw werden von der Mautpflicht ausgenommen. Auch wenn eine Stärkung des Verkehrsträgers Schiene zu begrüßen ist, so darf sie nicht zu Lasten der Straße gehen. Die Ungleichbehandlung der Verkehrsträger fördert nicht Akzeptanz der Nutzerfinanzierung und unterläuft das Prinzip der Kostenwahrheit.

Nach § 11 ist das Mautaufkommen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur der Bundesfernstraßen zu verwenden. Diese eindeutige Festlegung des Gesetzgebers ist zu begrüßen. Allerdings gab es in der Vergangenheit Nachbesserungsbedarf hinsichtlich der Zweckbindung der Mautharmonisierungsmittel. Es muss sichergestellt werden, dass die Einnahmen tatsächlich vollständig dem Finanzierungskreis Straße zufließen.

Zu begrüßen ist, dass es einheitliche Mautsätze für Bundesstraßen und Autobahnen gibt, dies wirkt ökologisch unsinnigen Ausweichverkehren entgegen. Auch kann so eine Verlagerung von Produktion und Beschäftigung aus der Fläche in die Ballungszentren oder an autobahnahe Standorte vermieden werden. Handelsunternehmen, ganz überwiegend KMUs, sind in der Fläche und dort seit Generationen verankert.

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt am Main • Telefon: (069) 7919-0 • Telefax: (069) 7919-227  
bgl@bgl-ev.de • www.bgl-ev.de

## **Stellungnahme**

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



**zum Entwurf für ein Fünftes Gesetz  
zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes**

**Frankfurt am Main, den 02.05.2018**



Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat dem BGL am Freitag, dem 27.04. nach Dienstschluss den Entwurf für das 5. Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes zum 01.01.2019 übermittelt. Das BMVI ist sich sicherlich der Tatsache bewusst, dass Verbändestellungnahmen mit deren Mitgliedern abzustimmen sind. Eine solche Abstimmung ist innerhalb der vorgegebenen Frist, also bis Mittwoch, den 2. Mai („Dienstschluss“) nicht möglich. Nicht zum ersten Mal vermittelt die gesetzte knappe Frist den Anschein, dass aus Sicht des Ministeriums Verbändeanhörungen mehr und mehr nur noch „Pro forma“-Charakter zugeschrieben wird.

### **Zum Inhalt des Gesetzentwurfes**

Der Gesetzentwurf sieht eine Umsetzung der Empfehlungen aus dem am 18. März den Verbänden offiziell zugestellten neuen Wegekostengutachten für die Jahre 2018 bis 2022 zum 01.01.2019 vor. Dieses Gutachten empfiehlt – nach einer zum 01.07.18 erfolgten, bereits im vergangenen Jahr beschlossenen Ausweitung der Mautpflicht für Lkw auf alle Bundesstraßen –, die Teilmautsätze Infrastruktur, Luftverschmutzung und (erstmalig) Lärmbelastung den aktualisierten Berechnungen der Wegekostenstudie anzupassen. Das BMVI folgt in seinem Entwurf 1:1 den Vorschlägen der Wegekostenstudie.

Betrachtet man die einzelnen vorgeschlagenen Teilmautsätze, so ergeben sich in allen Teilbereichen mehr oder weniger deutliche Mautsaterhöhungen:

Beim **Teilmautsatz Infrastruktur** sind dafür zwei Gesichtspunkte entscheidend. Zum einen erfolgte die Wegekostenberechnung erstmals nicht für Autobahnen und Bundesstraßen getrennt. Bislang waren neben den Autobahnen nur einzelne Bundesstraßenabschnitte mautpflichtig, allerdings zum Mautsatz, der für Autobahnen berechnet worden war. Laut letzter Wegekostenrechnung ergab sich, dass die Wegekostenbelastung durch Lkw auf Bundesstraßen weitaus höher liegt und für die Benutzung von Bundesstraßen eigentlich höhere Mautsätze erhoben werden müssten. Der BGL begrüßt daher, dass der Auftrag des BMVI an die Wegekostengutachter sich auf eine Ermittlung von **einheitlichen Mautsätzen für das gesamte Bundesfernstraßennetz** beschränkte. Die Alternative wären deutlich höhere Mautsätze auf Bundesstraßen als auf Autobahnen. Der BGL hat stets darauf hingewiesen, dass dies mittel- bis langfristig mit zu einem wirtschaftlichen Ausbluten der Flä-

chenregionen in Deutschland beigetragen und Wohlstand und Arbeitsplätze in ländlichen Gebieten gefährdet hätte. Ebenso benachteiligt hätte diese Alternative Transportunternehmen in ländlichen Regionen, die ihren Auftraggebern eine deutlich höhere Maut aufgrund höherer Bundesstraßenanteile hätten in Rechnung stellen müssen. Auf der anderen Seite ist die logische Konsequenz eines einheitlichen Mautsatzes, dass die Infrastrukturmaut als gewichteter Durchschnitt der Wegekosten die Mautzahlungen auf den Bundesstraßen durch die Autobahnmaut „subventioniert“. Dies erscheint nicht nur aus regionalpolitischen Gesichtspunkten sinnvoll.

Der zweite Grund für die Erhöhung der Infrastrukturmautsätze ist für das Transportgewerbe allerdings nicht nachvollziehbar. Die neu im Wegekostengutachten angewandte Methodik, ein Konglomerat aus mehreren (historischen!) Zinssätzen für die Ermittlung **kalkulatorischen Zinsen** zu bilden, ist zwar der Tatsache geschuldet, dass der damalige Bundesverkehrsminister Dobrindt 2016 durchaus nachvollziehbar die Meinung vertrat, es sei „absurd, dass Mario Draghi und der Zins der Europäischen Zentralbank die Höhe unserer Lkw-Maut vorgeben“. Die neue Methodik führt allerdings dazu, dass der von den Experten „ermittelte“ Kalkulationszins für 2018 bis 2022 nominal 3,3 % (!) beträgt. Dies ist angesichts des aktuellen Marktzinsniveaus (z.B. Bundesanleihen mit Laufzeiten bis 4 Jahre unter 0 %, bei einer Laufzeit zwischen 5 und 10 Jahren zwischen 0,07 und 0,69 %, für 30-jährige Bundesanleihen bei 1,289 %, Stand jeweils 25.04.18) trotz leicht anziehender Zinstendenz nicht nachvollziehbar und vor allem **deutlich überhöht**.

Dies kommt auch dadurch zum Ausdruck, dass nach aktueller Wegekostenrechnung **mehr als die Hälfte (51,7 %) der ermittelten Wegekosten** nicht auf reale Bau- und Unterhaltungskosten, sondern auf fiktive **kalkulatorische Zinskosten** (im Schnitt über die Jahre rund 8,3 Mrd. Euro) zurückzuführen sind! In der letzten Wegekostenrechnung lag der Anteil der kalkulatorischen Zinskosten an den gesamten Wegekosten auf Bundesfernstraßen noch bei 39,0 % (Zinskosten 5,9 Mrd. Euro, Wegekosten 15,2 Mrd. Euro). Der Anstieg des Zinsanteils widerspricht eklatant der Tatsache, dass die (Kapitalmarkt-)Zinsen seit der letzten Wegekostenrechnung nochmals deutlich gesunken sind! Dadurch hat die geänderte Methodik in erheblichem Umfang zur Erhöhung der Infrastrukturmautsätze beigetragen.

Nicht weniger fragwürdig ist ein Kunstgriff bei der Ermittlung des **Teilmautsatzes Luftverschmutzung**. Zwar bleiben die von der Wegekostenstudie empfohlenen und in den Gesetzentwurf übernommenen Sätze für Euro 0 bis Euro V-Fahrzeuge weitgehend konstant, ein „Paukenschlag“ erfolgt allerdings durch die erstmals vorgesehene Erhebung von Luftverschmutzungskosten in Höhe von 1,1 C/km für Euro VI-Fahrzeuge. Euro VI-Fahrzeuge stellen jedoch aktuell (und voraussichtlich auch in den nächsten Jahren) die schadstoffärmsten Lkw dar, auch wird es in absehbarer Zeit keine aktuellere Emissionsklasse geben, für die die Luftverschmutzungskosten mit Null angesetzt werden. Der BGL hat die in der Lkw-Maut von der EU vorgegebene und in Deutschland 1:1 umgesetzte Mautdifferenzierung nach Luftschadstoffemissionen stets mitgetragen. Entscheidender Gesichtspunkt war dabei die Tatsache, dass von der emissionsorientierten Mautdifferenzierung ein Anreiz ausgeht, in schadstoffarme Lkw zu investieren. Genau dies haben Unternehmer durch Anschaffung von Euro VI-Lkw getan. Schließlich werden durch die EuroVI-Norm gegenüber Euro O-Fahrzeugen NO<sub>x</sub>- und Partikelemissionen um 97,5% reduziert, HC-Emissionen um 95,0% und CO-Emissionen um 87,8%. Es ist ganz offensichtlich, dass eine Erhebung von Luftverschmutzungsgebühren auch für Euro VI-Lkw keineswegs der Umwelt, sondern allein der Generierung zusätzlicher Staatseinnahmen dient.

### **Auswirkungen auf die Wirtschaft**

In der Summe der Teilmautsätze Infrastruktur, Luft und Lärm wird die zum 01.01.2019 anstehende Änderung des BFStrMG – gerade einmal ein halbes Jahr nach der Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen zum 01.07.2018 – erneut zu einer deutlichen Verteuerung des Straßengüterverkehrs am Standort Deutschland führen. Wir weisen mit Nachdruck darauf hin, dass das mittelständische deutsche Transportgewerbe damit erneut einem Kostenschub ausgesetzt ist. Gerade für die in unserem Gewerbe im Fernverkehr dominierenden schweren 40 t-Kombinationen ergäben sich 40%ige Mautsatzsteigerungen, bei anderen Kombinationen betragen die Steigerungen sogar 50 %. Wir können daher nicht nachvollziehen, dass im Gesetzentwurf lapidar die Aussage getätigt wird **„Einzelpreisanpassungen können nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.“** Wir sind davon überzeugt – und spontane Reaktionen aus Industrie und Handel unterstreichen dies –, dass die innerhalb nur eines halben Jahres stattfindenden doppelten Mehrbelastun-

gen des deutschen Straßengüterverkehrs sich auch in den Verbraucherpreisen niederschlagen werden.

### **Geänderte Struktur der Mautsätze (Artikel 1 Nr. 7.)**

Durch die Einführung neuer Gewichtsklassen trägt der Gesetzentwurf zwei Entschlüssen des Bundestags Rechnung. Wir begrüßen dies grundsätzlich, soweit eine Neueinteilung (wie vom Bundestag gefordert) zu einer größeren Wegekostengerechtigkeit führt.

Bei jeder Mautklasseneinteilung ist allerdings zu beachten, dass jede Änderung von Mautstrukturen auch Investitionsanreize gibt. Dies war letztlich vom Gesetzgeber (u.a. durch Berücksichtigung von Emissionsklassen in der Vergangenheit) auch stets gewollt, um bspw. Umweltgesichtspunkten Rechnung zu tragen. Wir erinnern in diesem Zusammenhang an die zum Jahreswechsel 2014/15 erfolgte Absenkung der Lkw-Maut, 8 Monate später gefolgt von einer Trennung der Achsklasse „4 und mehr Achsen“ in zwei Achsklassen „4 Achsen“ und „5 und mehr Achsen. Insgesamt führte dies zu einer Veränderung des Mautsatzes für Euro VI-Lkw ab 7,5 t zGM zu einer Absenkung des Mautsatzes von 15,5 C/km auf 11,7 C/km. Viele Unternehmen hatten auf Investitionssicherheit vertraut und verstärkt in 4-achsige Fahrzeugkombinationen investiert. Diese Unternehmen konnten nicht damit rechnen, dass innerhalb von 3 Jahren und 4 Monaten eine Neueinteilung der Mautstruktur vorgesehen ist, die den Nutzen 4-achsiger Kombinationen wieder rückgängig macht. Nach unseren Berechnungen erfahren 4-Achsige Euro VI-Kombinationen bei Umsetzung des Gesetzentwurfes eine Mautsatzsteigerung um nahezu 60 %.

Ein weiterer Aspekt kommt zu der durchkreuzten Investitionssicherheit hinzu: Durch die Mautausweitung auf alle Bundesstraßen unterliegen zahlreiche Fahrten mit 4-achsigen Fahrzeugen (z. B. im Baustellenverkehr), die im Nah- oder Regionalverkehr eingesetzt werden, erstmals der Mautpflicht – und dies mit der höchsten Mautbelastung. Betroffen sind auch Fahrzeugkombinationen im Zulieferverkehr zur Automobilindustrie. Auch wenn der Einsatz von 4-Achs-Kombinationen bei Vollauslastung gegenüber 5-Achskombinationen zu höheren Wegekosten führt (so die Ergebnisse der Wegekostenstudie), ist auch zu berücksichtigen, dass gerade bei diesen Fahrzeugen der Leerfahrtenanteil naturgemäß höher ist als bei 5-Achs-Kombinationen. Bei Leerfahrten jedoch ist die Straßenbelastung

(eine Achse weniger) aufgrund des niedrigeren Eigengewichts geringer als beim 5-Achskombinationen. Dass über den Treibstoffverbrauch diese Fahrzeuge unter klimarelevanten Gesichtspunkten vorteilhaft sind, dürfte ebenfalls unbestritten sein. Wir bitten angesichts dieser Aspekte darum, den identischen Mautsatz für 4- wie für 5-achsige Fahrzeuge/Kombinationen nochmals zu überdenken und gegebenenfalls - angesichts der Nutzungsdauer solcher Fahrzeuge deutlich über den oben erwähnten drei Jahren - Möglichkeiten einer Übergangsfrist/einer stufenweisen Anhebung der Mautsätze in dieser Fahrzeugklasse zu prüfen

### **Verspätete Vorlage der Wegekostenrechnung zu Lasten der Nutzer?**

Überrascht hat uns, dass das BMVI der Empfehlung des Wegekostengutachtens gefolgt ist, die zu einer durchaus „außergewöhnlichen“ Erhöhung der Maut zum 01.01.2019 führt. Weil das Wegekostengutachten erst vor kurzem veröffentlicht werden konnte, kommt die Mautanpassung nicht wie ursprünglich geplant zum 01.07.2018, sondern ein halbes Jahr später. Wir halten es für überzogen, den durch die verzögerte Mautanpassung im zweiten Halbjahr entstandenen Einnahmenausfall beim Transportgewerbe durch höhere Mautsätze im verbleibenden Vierjahreszeitraum „einzukassieren“.

### **Keine Zweckbindung für erhobene Mauten auf Landesstraßen (Artikel 1 Nr. 5.)**

Seit der letzten Änderung des BFStrMG besteht die Möglichkeit, dass in bestimmten Fällen Straßen nach Landesrecht durch den Bund bemaute werden können. **Wir begrüßen nachdrücklich, dass auch bei der bevorstehenden Änderung des BFStrMG an einem geschlossenen Finanzkreislauf Straße festgehalten wird.** Allerdings können wir gerade vor diesem Hintergrund nicht nachvollziehen, dass für Einnahmen aus gegebenenfalls bemaute Landesstraßen keine Zweckbindung vorgesehen ist.

### **Kontrollen**

Wir weisen darauf hin, dass bereits durch die bevorstehende Mautausdehnung auf alle Bundesstraßen, aber auch durch die Tatsache, dass jeder Mautpflichtige entweder durch

die OBU oder an Mautstellenterminals oder per Interneteinbuchung selbst verpflichtet ist, die mauterheblichen Fahrzeugmerkmale einzugeben. Wir können uns gut vorstellen, dass durch die geänderte Struktur der Mautklassen verstärkt fehlerhafte Eingaben gemacht werden. Aus diesem Grund kommt einer soliden Kontrolle große Bedeutung zu. Dem Gesetzesentwurf ist zwar zu entnehmen, dass insbesondere aufgrund eines neuen Mautbefreiungstatbestandes, der umfassenden Differenzierung bei den Gewichtsklassen und der verstärkten Anlastung externer Kosten zusätzlicher Personal- und Sachmittelaufwand gegeben und neben zusätzlichen Kontrollfahrzeugen 43 zusätzliche Dienstposten in den Jahren 2019 und 2020 geschaffen werden. Ob dies ausreichend ist, um dem zusätzlichen Kontrollaufwand gerecht zu werden, vermögen wir letztendlich nicht zu beurteilen. Wir halten es aber für unabdingbar, sollten Kontrolllücken insbesondere auf der Straße erkennbar werden, umgehend zu reagieren, um einer Umgehung der Mautpflicht Einhalt zu gebieten.

#### **Mautbefreiung für Elektrofahrzeuge (Artikel 1 Nr. 1.a)**

Gegen die vorgesehene Befreiung von Elektrofahrzeugen von der Mautpflicht ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Allerdings erlauben wir uns den Hinweis, dass solche in dem für die Mautpflicht relevanten Gewichtsbereich und dann noch für den Einsatz über längere Strecken momentan noch kaum für Transportunternehmer verfügbar sind. Wir stellen auch infrage, ob – ohne an dieser Stelle nochmals auf die oben erwähnten Euro VI-Fahrzeuge einzugehen – eine Mautbefreiung oder Mautermäßigung nicht auch für andere Antriebsarten erwogen werden sollte.

#### **Berechnung des zulässigen Gesamtgewichts von Kombinationen (Artikel 1 Nr. 1.b)**

##### **Zu Satz 1:**

Für den Betrieb von Fahrzeugen im Einsatzbereich der StVO ist für die Ermittlung des zulässigen Gesamtgewichts die Berechnungsmethode nach § 34 StVZO geltendes Recht und wird in der Transport- und Logistikbranche gelebt. Der BGL spricht sich dafür aus, auch für die Mautberechnung das zulässige Zug-Gesamtgewicht nach § 34 StVZO zu ermitteln.

Falls eine Regelung nach § 34 StVZO seitens des Gesetzgebers nicht gewünscht sein sollte, und man dennoch dem Ziel der einfachen Berechnung des zulässigen Zug-

Gesamtgewichtes insbesondere bei Sattelkraftfahrzeugen nachkommen möchte, welches auch den tatsächlichen Gegebenheiten entspricht, würde sich folgende Formulierung anbieten:

„Das zulässige Gesamtgewicht der Sattelzugmaschine und die zulässigen Achslasten des Sattelanhängers sind aufzuaddieren.“ Nur diese Berechnungsmethode würde gewährleisten, dass die Sattel-/Aufliegebelastung nicht zweifach in die Berechnung des zulässigen Zug-Gesamtgewichtes der Fahrzeugkombination eingeht. Analog wäre bei Starrdeichsel-/Zentralachsanhängern zu verfahren.

Die Berechnung des zulässigen Zug-Gesamtgewichtes durch pauschales Aufaddieren der zulässigen Gesamtgewichte der Einzelfahrzeuge (Zugfahrzeuge und Anhänger) führt beim Sattelkraftfahrzeug (und beim Zugfahrzeug mit Starrdeichsel-/Zentrallastanhänger) immer zu einem verfälschten/überhöhten Wert (im Vergleich zum tatsächlichen Wert gemäß StVZO) und kann sich negativ auf die Mautpflicht (höhere Maut) auswirken.

Der BGL lehnt daher diese im Gesetzesentwurf pauschale und verfälschende Berechnungsmethode ab.

#### **Zu Satz 2:**

Der BGL weist darauf hin, dass - falls das zulässige Zug-Gesamtgewicht in der Zulassungsbescheinigung des Zugfahrzeugs angegeben ist - es sich dabei immer um das maximal zulässige Zug-Gesamtgewicht für den Betrieb in einer Fahrzeugkombination handelt.

Das zulässige Zug-Gesamtgewicht der tatsächlich eingesetzten Fahrzeugkombination (ist abhängig vom mitgeführten Anhänger), kann aber deutlich darunterliegen.

#### **Beispiel:**

**Motorwagen:** mit zGM 12 t, Anhängelast 18t, zulässiges Zug-Gesamtgewicht 30 t  
(in der Zulassungsbescheinigung hinterlegt)

**Anhänger:** mit zGM 5 t.

**Zulässiges Zug-Gesamtgewicht genannten Kombination:** 17 Tonnen

**Rechtsfolge:** Einstufung der Fahrzeugkombination in die Mautgewichtsklasse „mehr als 18 t“, obwohl tatsächlich eine Einstufung in die mittlere Gewichtsklasse (12 bis 18 t) erfolgen müsste.

In der Transport- und Logistikbranche ist die Kompatibilität und die Flexibilität bezüglich der eingesetzten Fahrzeuge/Kombinationen sehr wichtig.

Der aktuelle Gesetzesentwurf würde die schwerstmögliche Fahrzeugkombination grundsätzlich und pauschal veranschlagen, ohne die Variantenvielfalt der tatsächlichen Möglichkeiten zu berücksichtigen.

Zum Abschluss möchten wir darauf hinweisen, dass sich der BGL angesichts der zu kurzen Anhörungsfrist vorbehält, weitere Anmerkungen zum vorgelegten Gesetzentwurf nachzureichen.



## **Stellungnahme zum Entwurf des „Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes“**

(Stand des Entwurfes: 27.04.2018)

Der BUND nimmt die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Entwurf des „Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes“ gerne wahr. Nicht jedoch ohne darauf hinzuweisen, dass die Kürze der Frist, als auch der vom BMVI gewählte Zeitpunkt der Anfrageversendung nicht unbedingt für eine faire und vertrauensvolle Zusammenarbeit spricht.

### **Stellungnahme**

Der BUND begrüßt die Weiterentwicklung der Lkw-Maut durch das Bundesfernstraßenmautgesetz, insbesondere die Anlastung der Lärmkosten ist ein wichtiger weiterer Schritt zu einer Internalisierung der externen Kosten und für die Erzielung einer Lenkungswirkung.

Leider wird versäumt, die Mautlücke zwischen den Fahrzeugen mit 3,5 und 7,5 Tonnen zulässigen Gesamtgewichts zu schließen. Mit Einführung der Pkw-Maut für Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen und der für 2019 geplanten Ausweitung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen wird diese Lücke entstehen. Für den BUND ist nicht nachvollziehbar, warum Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen von den Zahlungen zum Erhalt der Verkehrsinfrastruktur ausgenommen werden sollen.

Der neue Mautbefreiungstatbestand, der Lkw mit Elektroantrieb komplett von der Lkw-Maut befreien soll, steht nach Auffassung der BUND dem Ziel der Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf Schiene oder Wasserstraße entgegen.

Der BUND plädiert darüber hinaus für die Einführung einer Maut für Fern- und Reisebusse. Analog zu den leichten Nutzfahrzeugen, sehen wir auch hier Nachbesserungsbedarf. Für uns ist auch hier nicht nachvollziehbar, aus welchem Grund Fern- und Linienbusse weiter von einer Maut befreit sein sollten.

Der BUND plädiert zudem für die Ausweitung der Mautpflicht für Lkw auf alle Straßen. Die dadurch erzielten Einnahmen sollten zielgerichtet zum Erhalt der jeweiligen Straßenkategorien eingesetzt werden. Damit könnte auch Mautflucht reduziert werden.

Die Bundesregierung sollte darüber hinaus darauf dringen, dass das ursprüngliche Ziel der Reform der Wegekostenrichtlinie, die volle Kostenwahrheit im Straßengüterverkehr einzuführen, nicht aus den Augen verloren wird. Die Anlastung der Umwelt- (einschließlich der Klima-), der Stau- und Gesundheitskosten muss für die künftige Berechnung der Infrastrukturgebühren zugrunde gelegt werden.

Berlin, den 02.05.2018

**Kontakt und weitere Informationen:**

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.

Bundesgeschäftsstelle

[REDACTED]

Leitung Verkehrspolitik

Am Köllnischen Park 1

10179 Berlin

Tel. [REDACTED]

Fax [REDACTED]

[REDACTED]

[www.bund.net/mobilitaet](http://www.bund.net/mobilitaet)

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

[REDACTED]  
Invalidenstraße 44

10 115 Berlin

per E-Mail: [REDACTED]

Bonn, 2. Mai 2018

**bvse: Stellungnahme zum Fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes**

**Aktenzeichen: G 14/3153.1/3**

Sehr geehrte [REDACTED],  
sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem oben genannten Entwurf nimmt der bvse-Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung e.V. wie folgt Stellung:

Zunächst erlauben wir uns, darauf hinzuweisen, dass die gewährte Frist von zwei Arbeitstagen für die Abgabe der Stellungnahme unzureichend ist.

In unserer Stellungnahme zum Vierten Änderungsgesetz des Bundesfernstraßenmautgesetzes haben wir bereits ausdrücklich darauf hingewiesen, dass durch die Einführung der Maut auf Bundesstraßen in Deutschland ansässige Betriebe über Gebühr belastet werden. Insbesondere die Unternehmen der Entsorgungs- und Recyclingwirtschaft nehmen eine für das Allgemeinwohl und die Umwelt wichtige Funktion wahr. Die gesamte Ver- und Entsorgung wird nun durch die Änderung der Mautvorschriften (erneut) verteuert. Insofern halten wir die Behauptung auf Seite 3, Punkt F des Gesetzesentwurfes, Auswirkungen auf das Preisniveau seien nicht zu erwarten, für falsch.

Wir fordern vielmehr, die Fahrzeuge der Recycling- und Entsorgungswirtschaft entsprechend der Sonderregelung für den Straßenunterhaltungs- und Straßenbetriebsdienst einschließlich Straßenreinigung und Winterdienst, von der Mautpflicht zu befreien.

Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

[REDACTED]

- Hauptgeschäftsführer -

[REDACTED]

[REDACTED]

- Justiziarin -

Der bvse – Bundesverband Sekundärrohstoffe und Entsorgung e.V. vertritt die Interessen von rund 900 Entsorgungs- und Recyclingunternehmen, die in etwa 50.000 Arbeitnehmer beschäftigen und einen jährlichen Gesamtumsatz von € 10 Mrd. erwirtschaften. Im bvse sind alle Fachsparten der Recycling- und Entsorgungswirtschaft vertreten.



Bundesverband Wirtschaft,  
Verkehr und Logistik e.V.

BWVL Postfach 16 01 08 53060 Bonn

Bundesministerium für Verkehr  
und digitale Infrastruktur  
Referat G 14  
Invalidenstr. 44  
10115 Berlin

Lengsdorfer Hauptstr. 75  
53127 Bonn  
Telefon: 0228/92535-0  
Telefax: 0228/92535-45

E-Mail: [info@bwvl.de](mailto:info@bwvl.de)  
Internet: [www.bwvl.de](http://www.bwvl.de)

Ihr Zeichen:  
G 15/3153.1/3

Ihre Nachricht vom:  
27.04.2018

Unser Zeichen:  
La/ze

Datum:  
2. Mai 2018

### **Fünftes Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes**

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr verehrte [REDACTED]

vielen Dank für Ihr Schreiben nebst angefügtem Gesetzentwurf.

Gestatten Sie uns eingangs die Vorbemerkung, dass wir das Procedere rund um die Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes, einem der wichtigsten und für die Logistikwirtschaft bedeutendsten Vorhaben dieser Legislaturperiode, äußerst kritisch bewerten müssen.

Bereits das Wegekosten-Gutachten wurde den Verbänden in der vorletzten Woche ohne die, in verschiedenen Gesprächen zugesagten, Erläuterungen vorgelegt.

Nunmehr wurde uns am Freitag, 27.04.2018, 18.08 Uhr per Mail der Entwurf für die Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes übermittelt, mit einer Frist zur Stellungnahme bis 02. Mai 2018 Dienstschluss. Angesichts des langen Feiertags-Wochenendes bedeutet dies eine Frist von maximal zwei Arbeitstagen. Dies ist für die Verbände kaum zumutbar, ermöglicht vor allem aber keine Einschaltung der Verbandsorgane oder die Einbeziehung von Stellungnahmen aus Sicht der Unternehmenspraxis. Eine derartige Vorgehensweise lässt für uns nur den Schluss zu, dass Ihr Haus an einer fundierten Stellungnahme der Verbände kaum interessiert zu sein scheint.

Aufgrund der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit erlauben wir uns nachstehend gleichwohl, ebenso kurzgefasst, auf unsere grundsätzlichen Kommentar- und Kritikpunkte zum Gesetzentwurf einzugehen:

1. Der BWVL hält die vorgesehene Mehrbelastung der Wirtschaft um rund drei Milliarden Euro jährlich, zum einen durch die Mautausweitung auf alle Bundesstraßen zum 01.07.2018 und die weitere deutliche Anhebung der Mautsätze zum 01.01.2019, in dieser Form für nicht akzeptabel. Verglichen mit den Mauteinnahmen im Bundeshaushalt des Jahres 2017 in Höhe von 4,66 Mrd. Euro resultieren die beiden Änderungen in einer Erhöhung von fast zwei Dritteln gegenüber der derzeitigen Belastung! Dieser Ansatz ist aus unserer Sicht auch im Hinblick auf die Infrastrukturinvestitionen überzogen und wird im Gegensatz zu der in der Begründung des Gesetzentwurfes vertretenen Ansicht, gravierende Auswirkungen auf das Verbraucherpreisniveau, aber auch auf die Wirtschaft und den wichtigen Transportbereich generell haben.
2. Der BWVL begrüßt ausdrücklich, dass die Bundesregierung einheitliche Mautsätze auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen beibehalten will.
3. Der BWVL erneuert seine bereits in der Vergangenheit geäußerte Ansicht, dass ein Ansatz kalkulatorischer Zinsen im Wegekostengutachten von durchschnittlich 3,3% angesichts des derzeitigen realen Zinsniveaus und der langfristigen Rendite von Anleihen der öffentlichen Hand deutlich zu hoch ist.
4. Der BWVL hält eine zusätzliche Belastung von Euro 6-Lkw mit Kosten der Luftverschmutzung nicht für sachgerecht. Die Wirtschaft hat deutlich in umweltfreundliche Lkw investiert, was auch die Mautstatistiken belegen. Nach unserer Ansicht darf die im Hinblick auf Umweltgesichtspunkte beste, allgemein verfügbare Fahrzeugtechnik nicht mit Zuschlägen belegt werden, solange von der Nutzfahrzeugindustrie auf dem Markt keine wirklichen Alternativen angeboten werden.
5. Grundsätzlich ist eine Förderung besonders schadstoffarmer oder emissionsfreier Fahrzeuge zu begrüßen. Elektro-Lkw machen derzeit allerdings aufgrund ihrer Einsatzrestriktionen nur einen vernachlässigbaren Anteil am mautpflichtigen Lkw-Verkehr aus; dies wird sich mangels Angebot auch nicht kurz- oder mittelfristig ändern. Der BWVL regt daher an, zumindest auch andere Lastkraftwagen, die einen wesentlich höheren Verfügbarkeits- und Verbreitungsgrad haben (Fahrzeuge mit LNG, CNG oder Hybrid-Lkw) im Hinblick auf die Mauthöhe zu befreien bzw., besser zu stellen, sofern diese niedrigere Emissionen als Euro 6-Lkw nachweisen. Dies wäre ein Anreiz, solche Fahr-

Wir dürfen nochmals darauf hinweisen, dass wir diese Stellungnahme nicht als abschließend erachten und uns in Anbetracht der Kürze der jetzt zur Verfügung stehenden Zeit zu einem späteren Zeitpunkt weitere Anmerkungen während des Gesetzgebungsverfahrens vorbehalten.

Ebenso regen wir einen persönlichen Gedankenaustausch mit den Verbänden zum Wegekostengutachten und zum Entwurf des Bundesfernstraßenmautgesetzes an.

Mit freundlichen Grüßen

Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e.V.

A large, irregular black redaction mark covering the signature of the main business manager.

Hauptgeschäftsführer

**Deutscher Gewerkschaftsbund  
Bundesvorstand**

DGB Bundesvorstand | Henriette-Herz-Platz 2 | 10178 Berlin

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Referat G 14  
Lkw-Maut/Infrastrukturabgabe, Nutzerfinanzierung  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin[REDACTED]  
Mitglied im Geschäftsführenden  
Bundesvorstand**Verbändeanhörung zum Fünften Gesetz zur Änderung des  
Bundesfernstraßenmautgesetzes**

7. Mai 2018

Sehr geehrte Damen und Herren,

der DGB kann sich wegen der kurzen Frist nur in verkürzter Form positionieren. Zwar haben weder der DGB noch die Gewerkschaften den Entwurf des „Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes“ vom 27.4.2018 direkt erhalten. Wir gehen jedoch davon aus, dass das Verkehrsministerium trotzdem Wert auf eine gewerkschaftliche Einschätzung des Vorschlags legt.

Der DGB begrüßt, dass die Lärmkosten zukünftig in die Berechnung der Lkw-Mautsätze einbezogen werden sollen. Dies ist ein weiterer Schritt zur schrittweisen Anlastung externer Kosten. Wie bei den Kosten der Luftverschmutzung wäre eine Reduzierung der Mautkosten für Elektro-Lkw um den entsprechenden Betrag ggf. gerechtfertigt.

Kritisch sieht der DGB hingegen den neuen Mautbefreiungstatbestand nach § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 7, der Lkw mit Elektroantrieb *komplett* von der Lkw-Maut ausnehmen würde. Diese Befreiung stände dem Ziel der Koalition entgegen, „mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene (zu) verlagern“. Denn im Koalitionsvertrag wurde nicht nur die vollständige Umsetzung des „Masterplan Schienengüterverkehr“ verabredet, sondern auch konkretisiert, dass Privilegien von Elektro-Lkw „ausschließlich im Vor-/Nachlauf zur Schiene im intermodalen Verkehr“ gelten sollen. Diese müssten zudem zeitlich befristet werden. Beide Einschränkungen fehlen im Gesetzentwurf.

Zudem weist der DGB auf folgenden Widerspruch bei den gesetzgeberischen Plänen der Bundesregierung hin: Noch in dieser Legislaturperiode soll die Pkw-Maut (bis 3,5 t) eingeführt werden. Ab 2019 sollen Lkw ab 7,5 t der Mautpflicht unterliegen. Warum wird die Mautlücke für Lkw von 3,5 bis 7,5 t nicht geschlossen?

Das Fehlen einer Kennzeichnungsvorschrift für Lkw ab 7,5 Tonnen erschwert im Übrigen die Kontrolle und eröffnet Hintergehungsmöglichkeiten. In jedem Fall müssen Zollämter und das Bundesamt für Güterverkehr personell ihren Aufgaben entsprechend ausgestattet werden.

**Für weitere Absprachen  
wenden Sie sich bitte an:**[REDACTED]  
Referatsleiter Infrastruktur- und  
Mobilitätspolitik  
Abteilung Struktur-, Industrie- und  
Dienstleistungspolitik

martin.stuber@dgb.de

Telefon: [REDACTED]

Telefax: [REDACTED]

stu/mzu

Henriette-Herz-Platz 2  
10178 Berlin

www.dgb.de

Der DGB plädiert für die Streichung von § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1, denn für die Mautbefreiung für Fernbusse gibt es keinen Grund mehr. Der Fernbusmarkt ist längst konsolidiert, so dass gleiche Wettbewerbsbedingungen für Fernbus und Fernzug bei den Wegekosten unverzüglich hergestellt werden müssen. Die Maut für Fernbusse könnte auch zum Ausbau der Fernbusterminals genutzt werden und so die Kommunen entlasten.

Der DGB plädiert für die kurzfristige Behebung der genannten Defizite, wodurch auch zusätzliche Mittel zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stünden – und dafür, dass die Einnahmen aus der Lkw-Maut wieder verkehrsträgerübergreifend verwendet werden.

Mit freundlichen Grüßen





STELLUNGNAHME

Berlin, 2. Mai 2018

---

## Deutscher Industrie- und Handelskammertag

---

### **Gesetzentwurf der Bundesregierung zum Fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes**

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem o. g. Entwurf.

#### **A. Das Wichtigste in Kürze**

Der Gesetzentwurf wird kritisch gesehen. Er belastet die Wirtschaft mit einer Mrd. Euro jährlich, bietet aber keine Gewähr für eine langfristig auskömmliche Finanzierung des Straßenbaus. Die Methodik der Wegekostenberechnung und die Einbeziehung externer Kosten sollte überdacht werden.

#### **B. Allgemeine Einführung - Allgemeiner Teil**

Aufgrund der kurzen Rückmeldefrist konnte keine geordnete und abschließende Meinungsbildung erfolgen. Eine sachgerechte Kommentierung von Gesetzentwürfen erfordert die Einbeziehung der zuständigen Gremien. Dies ist bei einer Stellungnahmefrist von zwei Werktagen nicht ausreichend möglich.

Der DIHK sieht den Gesetzentwurf kritisch. Die Unternehmen werden mit zusätzlichen Kosten von jährlich etwa einer Mrd. Euro belastet. Rechnet man die Mehrkosten durch die Mautausweitung hinzu, entsteht eine erhebliche Mehrbelastung zulasten der Wirtschaft. Dabei bleibt – wie schon bei den bisherigen Wegekostengutachten und den daraus abgeleiteten Mautsätzen – offen, ob die erhöhten Mauteinnahmen dauerhaft zusätzlich in den Straßenbau fließen werden. Der Anstieg der Mautsätze ist abhängig von Gewichtsklasse, Achszahl und Fahrzeugkategorie unterschiedlich, kann aber bis zu 60 % betragen. Angesichts dieser erheblichen Erhöhung regt der DIHK an, die Berechnung der Wegekosten mit der Einbeziehung kalkulatorischer Zinsen zu überdenken. Problematisch erscheint auch die vorgesehene Differenzierung der Mautsätze nach Schadstoffklassen, die kaum Anreize zum Umstieg auf umweltfreundliche Fahrzeuge nach Euro 6-Norm gibt. Auch die Anlastung externer Kosten sollte überdacht werden, da es sich hier nicht um Wegekosten handelt, ihre Ermittlung methodische Schwächen hat und ihre Lenkungswirkung zweifelhaft ist.

## C. Details - Besonderer Teil

### Unsicherheit, ob erhöhte Mauteinnahmen zusätzlich in den Straßenbau fließen

Der DIHK unterstützt grundsätzlich Maßnahmen, die dazu beitragen, den Ausbau- und Sanierungsstau bei der Verkehrsinfrastruktur abzubauen. Die geplante Änderung der Mautsätze gehört nicht dazu. Der DIHK hat in der Vergangenheit mehrfach darauf hingewiesen, dass der Straßenverkehr über Nutzerentgelte und Steuern insgesamt wesentlich mehr an den Staat zahlt, als in Gegenzug in die Straßeninfrastruktur fließen. Durch die Änderung der Mautsätze wird die Wirtschaft mit zusätzlichen Nutzerentgelten von durchschnittlich einer Mrd. Euro im Jahr belastet. Hinzu kommt die Mehrbelastung, die sich durch die Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen zum 1. Juli 2018 ergeben wird. Ob die Mittel für den Straßenbau und -unterhalt in dem nächsten Jahren tatsächlich in gleichem Umfang steigen werden, wird von den jährlichen Haushaltsbeschlüssen abhängen und ist damit keineswegs sicher. Bereits in der Vergangenheit wurden Haushaltsmittel durch Mautmittel ersetzt.

### Mautsätze steigen teilweise erheblich

Grundsätzlich richtig ist eine Differenzierung der Mautsätze nach zulässigem Gesamtgewicht, Achszahl und Emissionsklasse. Bei Veränderung der Struktur sollten Erhöhungen der Mautsätze für die verschiedenen Fahrzeuggruppen aber im Rahmen bleiben. Davon kann keine Rede sein: So waren für ein Euro 6-Fahrzeug ab 5 Achsen bisher 13,5 Cent/km zu zahlen. Künftig sind 18,7 Cent/km (+38,5 %) zu entrichten. Bei einem Euro 6-Fahrzeug mit 4 Achsen steigt die Maut sogar von 11,7 Cent/km auf 18,7 Cent/km (+59,8 %).

### Mautausweitung sollte nicht zu stark steigenden Mautsätzen führen

Der DIHK unterstützt einheitliche Mautsätze auf Autobahnen und Bundesstraßen. Unterschiedliche Mautsätze hätten für die Attraktivität ländlicher Regionen abseits der Autobahnen gravierende Konsequenzen und würden die Standortnachteile peripherer Regionen weiter verschärfen. Zudem wäre den Nutzern nicht vermittelbar, warum sie für ein schlechteres Verkehrsangebot auf Bundesstraßen einen höheren Mautsatz als auf Autobahnen zu zahlen hätten. Die Bundesregierung hat sich daher richtigerweise für einheitliche Mautsätze entschieden. Allerdings führt die Erweiterung des mautpflichtigen Netzes auf Bundesstraßen mit ihren anderen Kostenstrukturen und geringeren Verkehrsbelastungen bei nahezu unveränderter Berechnungsmethodik nun zu stark steigenden Mautsätzen, die die Wirtschaft zusätzlichen Kosten belasten werden. Ein möglicher Ansatzpunkt zur Vermeidung eines derart starken Anstiegs der Mautsätze wäre der Verzicht auf eine Anlastung kalkulatorischer Zinsen und eine Orientierung an den tatsächlichen Ausgaben für den laufenden Betrieb und den Substanzerhalt.

### Geringere Anreizwirkung der Differenzierung nach Schadstoffklassen

Für Fahrzeuge ab 5 Achsen sind derzeit bei Euro 5-Fahrzeugen 15,6 Cent/km und bei Euro 6-Fahrzeugen 13,5 Cent/km zu entrichten. Künftig gilt für diese Fahrzeuge 19,8 Cent/km (Euro 5) bzw. 18,7 Cent/km (Euro 6). Der Vorteil bei Einsatz eines umweltfreundlicheren Euro 6-Fahrzeugs sinkt damit absolut von 2,1 Cent/km auf 1,1 Cent/km und prozentual von

-13,46 % auf -5,55 %. Anreize für einen Umstieg auf umweltfreundlichere Euro 6-Fahrzeuge werden damit nicht gegeben.

#### Anlastung externer Kosten zweifelhaft

Der DIHK hat bereits 2014 bei der Vorlage des letzten Wegekostengutachtens die Anlastung externer Kosten kritisch bewertet. Zwar ist zu begrüßen, dass diese Mittel zweckgebunden in den Straßenbau fließen. Gleichwohl sollte bedacht werden: Externe Kosten sind keine Infrastrukturkosten. In einem späteren Schritt kann daher die Forderung erhoben werden, diese Einnahmen dem allgemeinen Haushalt zuzuführen. Hinzu kommt, dass externe Kosten durch die Unsicherheiten bei der Bewertung von Umweltschäden oder gesundheitlichen Beeinträchtigungen angreifbar sind. Bei geringer Preiselastizität der Nachfrage führt eine Anlastung außerdem nur zu staatlichen Einnahmen, nicht jedoch zu der angestrebten Verringerung der Umweltbelastung.

#### **D. Ansprechpartner mit Kontaktdaten**

  
Referat Nationale Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft  
Bereich Dienstleistungen, Infrastruktur, Regionalpolitik  
e-mail: 

#### **E. Beschreibung DIHK**

##### **Wer wir sind:**

Unter dem Dach des Deutschen Industrie- und Handelskammertags (DIHK) haben sich die 79 Industrie- und Handelskammern (IHKs) zusammengeschlossen. Unser gemeinsames Ziel: Beste Bedingungen für erfolgreiches Wirtschaften.

Auf Bundes- und Europaebene setzt sich der DIHK für die Interessen der gesamten gewerblichen Wirtschaft gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit ein.

Denn mehrere Millionen Unternehmen aus Handel, Industrie und Dienstleistung sind gesetzliche Mitglieder einer IHK - vom Kiosk-Besitzer bis zum Dax-Konzern. So sind DIHK und IHKs eine Plattform für die vielfältigen Belange der Unternehmen. Diese bündeln wir auf demokratischem Weg zu gemeinsamen Positionen der Wirtschaft und tragen so zum wirtschaftspolitischen Meinungsbildungsprozess bei.

Darüber hinaus koordiniert der DIHK das Netzwerk der 140 Auslandshandelskammern, Delegationen und Repräsentanzen der Deutschen Wirtschaft in 92 Ländern.



DSLVL · Unter den Linden 24 | Friedrichstraße 155-156 · 10117 Berlin

Bundesministerium für Verkehr  
und digitale Infrastruktur  
Referat G 14  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

Ihr Zeichen G 14/3153.1/3  
Ihre Nachricht vom 27. April 2018  
Unser Zeichen MO/SR  
Telefon-Durchwahl 030 40 50 228-61  
Telefax-Durchwahl 030 40 50 228-961  
E-Mail   
dslv.spediteure.de  
Datum 2. Mai 2018

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Übersendung des Entwurfs des Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes vom 27. April 2018 und die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Mit einer aus nur zwei Werktagen (davon ein „Brückentag“) bestehenden Frist ist eine Erörterung und Meinungsbildung in unseren Gremien als Grundlage für eine Position des DSLVL zu diesem bedeutenden Gesetzesvorhaben allerdings ausgeschlossen.

Das für den 23. April 2018 terminierte Verbändegespräch hätte bereits inhaltliche Erläuterungen des Wegekostengutachtens 2018-2022 – mit zum Teil überraschenden Ergebnissen – als Grundlage des vorliegenden Änderungsgesetzes liefern können. Aufgrund Ihrer Absage des Termins haben die Verbände für die Bewertung des Gesetzes zudem zu wenige Erkenntnisse.

Das Verfahren entspricht insofern nicht den Anforderungen an eine ordentliche Verbändeanhörung und erweckt auch nicht den Eindruck, dass das BMVI an einer fundierten Stellungnahme der Verbände tatsächlich interessiert ist.

Unsere folgende Stellungnahme hat deshalb nur vorläufigen Charakter. Ergänzende Anmerkungen werden wir gegebenenfalls nachreichen:

Der DSLVL begrüßt die Entscheidung, weiterhin einheitliche Mautsätze sowohl auf Bundesautobahnen als auch auf Bundesstraßen festzulegen, um eine nachteilige Verlagerung der Infrastrukturkosten auf ländliche Regionen und regionale Wirtschaftsverkehre zu vermeiden.

Es ist ebenfalls sachgerecht, vierachsige Fahrzeuge mit hohen Achslasten und entsprechend hohem Fahrbahnverschleiß jetzt nicht mehr gegenüber Fahrzeugen mit höheren Achszahlen zu begünstigen.

Demgegenüber belasten die vorgesehenen großen Steigerungen der Mautsätze die Wirtschaft unverhältnismäßig. Beispielgebend hierfür sind der Anstieg von über 38 Prozent für fünfachsige EURO VI-Fahrzeuge und annähernd 60 Prozent für vierachsige EURO VI-Lkw.

DSLVL · Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V. · Unter den Linden 24 | Friedrichstraße 155-156 · 10117 Berlin  
Telefon 030 4050228-0 · Telefax 030 4050228-88 · E-Mail [info@dslv.spediteure.de](mailto:info@dslv.spediteure.de) · [www.dslv.org](http://www.dslv.org)  
Präsident: Mathias Krage · Hauptgeschäftsführer: Frank Huster

Die übermäßige Belastung der Mautzahler wird im Zusammenhang mit der regionalen Mautausweitung zum 1. Juli 2018 besonders deutlich: Gegenüber 2017 erwartet die Bundesregierung ab 2019 Mautmehreinnahmen in Höhe von bis zu drei Milliarden Euro. Dies entspricht – gemessen an den jährlichen Wegekosten – einem Anstieg um fast 20 Prozent innerhalb von sechs Monaten.

Einen viel zu hohen Beitrag zur übermäßigen finanziellen Gesamtbelastung der Mautzahler besteht auch in der Zugrundelegung eines kalkulatorischen Zinssatzes in Höhe von 3,3 Prozent. Bereits für das Wegekostengutachten 2013-2017 wurde dieser viel zu hoch angesetzt; eine Fehleinschätzung, die im vorliegenden Gesetzesvorschlag nicht nachvollziehbar wiederholt wird.

Vor dem Hintergrund fehlender Antriebsalternativen mit geringerem Schadstoffausstoß erscheint die Belastung der Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO VI mit einem Teilmautsatz für externe Kosten der Luftverschmutzung in Höhe von 1,1 €Cent/Fzg.km völlig ungerechtfertigt. Diese negative Wertung gilt ebenso für die Mautbefreiung für Elektro-Lkw, weil diese Fahrzeuge nicht einmal in Kleinserienmenge zur Verfügung stehen. Eine Anreizwirkung für den Kauf schadstoffgünstigerer Fahrzeuge aufgrund entsprechend günstigerer Lkw-Mautsätze kann somit nicht eintreten, ist zu Lasten der Mautzahler fehlgeleitet und erschöpft sich in Symbolpolitik.

Anders als noch in der Begründung zum Vierten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes fehlt im vorliegenden Gesetzesentwurf eine Auseinandersetzung mit der Frage, welche Verkehrsteilnehmer in eine Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur einbezogen werden sollen. Die Lasten der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur sollten nach dem Wunsch des Parlaments und auch nach unserer Auffassung breiter und damit gerechter verteilt werden.

Unverständlich erscheint uns deshalb, dass trotz der im Rahmen des Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes angekündigten Prüfung der Ausweitung der Lkw-Maut auf kleine Lkw (3,5 bis 7,49 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht) und auf Fernbusse, weder der vorliegende Gesetzesentwurf, noch das Wegekostengutachten 2018-2022 sich mit dieser Zielsetzung ansatzweise befassen.

Wir sprechen uns dringend dafür aus, dass sich der Gesetzesentwurf dem Prinzip der Kostentragung durch die Verursacher und Nutzer stärker annähert und bereits ab 2019 die vorgenannten Verkehrsteilnehmer in eine Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur einbezieht.

Mit freundlichen Grüßen

DSLVL Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.



Hauptgeschäftsführer

02.05.2018



---

 **Stellungnahme**

---

## **Stellungnahme der Eisenbahn- und Verkehrs- gewerkschaft (EVG)**

**zum Entwurf eines  
„Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfern-  
straßenmautgesetzes“**

**Stellungnahme an das BMVI**

**Frist: 02.05.2018**

Verbändeanhörung zum Entwurf eines  
„Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes“

## **Stellungnahme der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG**

### **I. Vorbemerkung und allgemeine Einschätzung des Gesetzentwurfs**

Aus Sicht der EVG ist es notwendig, das Bundesfernstraßenmautgesetz zu novellieren, da das Instrument „Straßenbenutzungsgebühren“ („Maut“) bisher nicht so ausgestaltet ist, dass gleiche Wettbewerbsbedingungen für den Schienen- und Straßenverkehr hergestellt werden. Ein Gesetzentwurf für die Novellierung muss sich an dem Ziel messen lassen, Güter- und Personenverkehr auf die Schiene zu verlagern. Dieses Ziel ist auch Inhalt des aktuellen Koalitionsvertrages zwischen CDU/CSU und SPD.

Leider wird der vorliegende Gesetzentwurf diesen Kriterien nicht gerecht. Wir fordern das BMVI daher auf, den Gesetzentwurf in einigen wesentlichen Punkten grundlegend zu überarbeiten.

Das BMVI hat zur Stellungnahme durch die Verbände eine Frist von nur zwei Werktagen angesetzt. Dies ist angesichts der Bedeutung des Themas nicht angemessen. Im Rahmen dieser Frist ist es nur möglich, einzelne Hauptpunkte herauszugreifen.

### **II. Geplante Mautbefreiung für Elektro-Lkw widerspricht dem Koalitionsvertrag**

Im Masterplan Schienengüterverkehr vom 23.06.2017 wurde klar festgehalten, dass eine Maut-Befreiung für Elektro-Lkw nur im Zusammenhang mit dem Schienengüterverkehr zu prüfen ist bzw. erfolgen kann:

„Diese Privilegierung soll ausschließlich Fahrzeuge mit Elektroantrieben bzw. geringen Treibhausgasemissionen einbeziehen, die ausschließlich im Vor-/Nachlauf zur Schiene im intermodalen Verkehr eingesetzt werden. Die Privilegierung könnte auch die Freistellung von der Lkw-Maut bei der Nutzung bemaunter Straßen beinhalten.“

Im Koalitionsvertrag ist die dauerhafte Umsetzung des Masterplans Schienengüterverkehr wörtlich festgeschrieben. Die im vorliegenden Gesetzentwurf enthaltene Regelung beschränkt die Mautbefreiung gerade nicht auf den Vor- und Nachlauf zum

Schienenverkehr. Sie widerspricht daher dem Masterplan Güterverkehr und somit auch dem Koalitionsvertrag.

Einer pauschalen Maut-Befreiung widerspricht zudem das ebenfalls im Koalitionsvertrag genannten Ziel, mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene zu verlagern. Denn auf der Schiene existiert bei der Schienenmaut keinerlei Bevorzugung elektrischer bzw. ökologischer Antriebsarten.

Statt Elektro-Lkw im Fernverkehr zu fördern, sollte vordringlich das Schienennetz ausgebaut und weiter elektrifiziert werden. Das ist ökologisch und volkswirtschaftlich effizienter, da der Energieaufwand für den Schienengütertransport erheblich unter dem des Straßentransports liegt. Dieser Vorteil ist auch bei der ausschließlichen Verwendung erneuerbarer Energien relevant, da auch diese nicht unbegrenzt und kostenlos zur Verfügung stehen. Außerdem ist der Sicherheitsvorteil des Schienenverkehrs gegenüber dem Lkw besonders groß.

### **III. Geplante Mautbefreiung für Elektro-Lkw widerspricht der Logik der bisherigen Kostenanlastung**

Seit dem 01.01.2015 werden Kosten der Luftverschmutzung bei der Mautkalkulation berücksichtigt. Eine Reduzierung der Mautkosten für Elektro-Lkw um diesen Betrag wäre ggf. gerechtfertigt, insoweit diese mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen betrieben würden bzw. sofern die Kosten der Luftverschmutzung aus der Vorkette der Stromerzeugung mitberücksichtigt würden.

Im Hinblick auf die Bedeutung der CO<sub>2</sub>-Emissionen für die Klimaveränderungen wäre es notwendig, auch deren externe Effekte bei der Kalkulation der Mauthöhe einzubeziehen. Die EU-Wegekostenrichtlinie sollte entsprechend geändert werden, so dass die Mitgliedsstaaten dazu verpflichtet werden, die Straßenbenutzungsgebühren für Lkw entsprechend zu erhöhen.

Solange die CO<sub>2</sub>-Emissionen nicht bei der Mauthöhe einbezogen werden, gibt es keinerlei Rechtfertigung dafür, Elektro-Lkw zu entlasten. Schließlich fallen die Kosten der Infrastrukturbereitstellung, die gerade für den Schwerverkehr besonders hoch sind, bei diesen in gleicher Höhe an wie beim Diesel-Lkw.

### **IV. Lkw bis 7,5 t Gesamtgewicht sollten einbezogen werden**

Die EVG plädiert für eine Ausweitung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge unterhalb von 7,5 Tonnen. Denn auch dies wäre ein Beitrag zum Abbau der Bevorzugung der Straße gegenüber der viel ökologischeren Schiene. Zudem ist es nicht nachvollziehbar, dass eine Pkw-Maut für Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen eingeführt, aber gleichzeitig für Lkw zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen keine Maut erhoben werden soll.

## V. Fernbusse einbeziehen

Leider sieht der Gesetzentwurf nicht vor, Fernbusse in die Maut einzubeziehen. Aus Sicht der EVG wäre die Einführung einer Maut für Fern- und Reisebusse ein wichtiger Schritt zu einem faireren Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern. Denn die Fern- und Reisebusse nutzen die Infrastruktur derzeit immer noch kostenlos, während die Eisenbahn-Verkehrsunternehmen ihre Infrastrukturkosten zum großen Teil selbst finanzieren und auch im Personenverkehr eine Schienenmaut entrichten müssen.

## VI. Weitere Aspekte

Im Hinblick auf das Ziel, Güter- und Personenverkehr auf die Schiene zu verlagern, sollte die Maut für Lkw und Fernbusse auf allen Straßen und nicht nur auf Bundesfernstraßen erhoben werden.

Weiterhin sollte sichergestellt werden, dass die Einnahmen aus der Lkw- und Busmaut auch für den Ausbau des Eisenbahnnetzes verwendet werden können. Dadurch könnten Investitionen im Straßennetz vermieden werden. Eine solche Verwendung wäre somit sachgerecht sowie volkswirtschaftlich und ökologisch sinnvoll.

Kontakt:

  
**Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft**  
Vorstandsbereich Vorsitzender  
Fachbereich Politik und Internationales  
Reinhardtstraße 23  
10117 Berlin  
[www.evg-online.org](http://www.evg-online.org)  
[politik@evg-online.org](mailto:politik@evg-online.org)

Von: [REDACTED]

Gesendet: Mittwoch, 2. Mai 2018 17:31

An: [REDACTED]

Betreff: Wtrlt:] Verbändeanhörung zum Fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes, Frist Mittwoch, 2. Mai 2018 Dienstschluss

Sehr geehrter [REDACTED]

vielen Dank für die Übermittlung des Gesetzentwurfs zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes. Wie Sie selbst schreiben ist die Frist mit einem Arbeitstag, der dann auch noch ein Brückentag darstellt, äußerst knapp. Daher ist uns die Übersendung einer ausführlichen Stellungnahme nicht möglich.

Die anteilige Befreiung der Lkw-Maut für E-Lkw wird von uns begrüßt, allerdings sollte die Förderung der Elektromobilität auf der Straße mit der auf der Schiene Hand in Hand in Hand gehen. Medienmeldungen vorab (Kabinettsklausur Meseberg) sprachen sogar von einer kompletten Mautbefreiung, nicht von einer Befreiung des Anteils für die Luftreinhaltung. War das so nie vorgesehen oder hat sich das geändert?

Darüber und über weitere Punkte würden wir uns gerne einmal mit Ihnen unterhalten. Ich hatte Ihnen dazu bereits am 17.4. eine Gesprächsanfrage geschickt. Würde mich freuen, wenn es klappt.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]  
Stellv. Fachbereichsleiter Umweltpolitik

Leiter Verkehrspolitik/

Head of Transport Policy

**NABU** Bundesgeschäftsstelle

Charitéstr. 3  
10117 Berlin

[REDACTED]

[www.NABU.de](http://www.NABU.de)

UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e. V.



UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e. V.  
Postfach 08 07 51 · 10007 Berlin

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
[REDACTED]  
Leiterin des Referates G 14  
11030 Berlin

Jägerstraße 6  
10117 Berlin

Postfach 08 07 51  
10007 Berlin

T. (030) 755 414-300  
F. (030) 755 414-366

info@uniti.de  
www.uniti.de

Berlin, 3. Mai 2018

**Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes**

Ihr Aktenzeichen: G 14/3153.1/3

Datum: Berlin, 27.04.2018

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrte [REDACTED]

wir danken für die Überlassung des o.g. Gesetzesentwurfs sowie der Gesetzesbegründung mit Schreiben vom 27.04.2017, hier eingegangen auf elektronischem Weg erst weit nach Dienstschluss von UNITI am frühen Abend um 18:04 Uhr.

Wir halten es für unzumutbar, wenn der beteiligten Wirtschaft vom BMVI unter Hinweis auf die dringende Terminlage eine Anhörungsfrist von lediglich 2 Arbeitstagen zugestanden wird (30.04. und 02.05.18), wovon der erste (30.04.) sogar bei vielen Vertretern der beteiligten Verbände als sog. „Brückentag“ zum 1. Mai hin als einer dieser Arbeitstage entfallen sein dürfte. Auch wir haben es im Hinblick auf die vollkommen unangemessen stark verkürzte Frist nicht geschafft, diese Frist einzuhalten geschweige denn eine unseren eigenen Ansprüchen gerecht werdende Stellungnahme auszuformulieren. Wir möchten daher an dieser Stelle ausdrücklich unserem Unmut darüber Ausdruck verleihen, dass eine solche kurze Fristsetzung mehr oder weniger nur noch den Charakter einer reinen „Pro forma“-Anhörung hat und nicht einer ernsthaften Auseinandersetzung des Ministeriums mit eventuellen Einwänden oder Bedenken, aber auch konstruktiven Vorschlägen der Wirtschaft dienen kann. Anders als z.B. bei schnell umzusetzenden Gesetzesvorhaben im Bereich der Terrorismusbekämpfung oder beim Außenhandel gab es hier keine Notwendigkeit, der Wirtschaft und ihren Verbänden eine so stark verkürzte Frist zur Stellungnahme zu gewähren.

Wegen der Kürze der Fristsetzung gehen wir nur sehr pauschal auf die Gesetzesbegründung und die Auswirkungen auf die von uns vertretene Branche sowie die von dem Mineralölhandel ausgelieferten Produkte nebst



— seit 1927 —  
**90 JAHRE**

Vorsitzender:  
Udo Weber

Hauptgeschäftsführer:  
Elmar Kühn

Amtsgericht Berlin-Charlottenburg  
VR 28748 B

USt-IdNr. DE 118 721 107

Deutsche Bank AG Hamburg  
Kto. 400 867 8  
BLZ 200 700 00

IBAN  
DE18 2007 0000 0400 8678 00  
BIC DEUTDE33XXX



UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e.V.

ihren Auswirkungen auf die Verbraucherpreise ein. Eine repräsentative Beteiligung und Rücksprache mit unseren Mitgliedsunternehmen war nicht möglich.

In der Gesetzesbegründung heißt es u.a.:

*„Die Aktualisierung der Mautsätze sowie die Anlastung der Lärmbelastungskosten führen zu einer kostenseitigen Belastung von Unternehmen, die Güterkraftverkehr betreiben, in Höhe von ca. 1,04 Mrd. Euro pro Jahr. Einzelpreisadjustierungen können nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.“*

Angesichts der Höhe der künftigen Maut (etwa 5 Cent pro km mehr als heute für einen Euro 6-Zug) werden die Mehrkosten Fuhrparkbetreiber und damit schlussendlich auch die Bevölkerung bzw. den Verbraucher sehr wohl belasten. Es ist zu erwarten, dass die hierdurch entstehenden Mehrkosten für die Wirtschaft in der Höhe der erwarteten jährlichen Mehreinnahmen von mehr als 1 Milliarde Euro teilweise oder zu großen Teilen an den Verbraucher in irgendeiner Form weitergereicht werden müssen, da die Logistikbranche bekanntlich ohnehin in einem sehr harten Wettbewerb steht. Da zum 01.07.2018 die Mautpflicht auch auf alle Bundesstraßen ausgedehnt wird, haben wir ohnehin schon eine sich besonders im Verteilerverkehr des Mineralölhandels auswirkende Mehrbelastung zu verzeichnen, die speziell unsere Branche zu bewältigen hat. Der Verteilerverkehr erfolgt z.B. typischerweise bei der klassischen Heizölausfuhr in der Mehrheit an private Endverbraucher und bei der Ausfuhr von Propangasflaschen an Endverbraucher.

Einen weiteren Kritikpunkt sehen wir auch in folgender Begründung, die sich verkürzt auch im Anschreiben des BMVI wiederfindet:

*„Insbesondere im Hinblick auf leichtere Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 7,5 und 18 Tonnen soll die Verursachergerechtigkeit im Vergleich zu den bisherigen Achsklassen weiter erhöht werden.“*

Wenn in diesem Zusammenhang von Verursachergerechtigkeit bei den Wegekosten die Sprache ist, sollte u.E. auch der stark gewachsene Fernbusbereich daran beteiligt werden. Ansonsten ist das Verursacherprinzip schon an dieser Stelle durchbrochen.

Wir bitten unsere Stellungnahme trotz der geringfügigen Fristüberschreitung um einen halben Tag vor dem Hintergrund der von uns ausdrücklich missbilligten deutlich zu kurzen Fristansetzung noch zu berücksichtigen. Eine detailliertere Stellungnahme können wir zum jetzigen Zeitpunkt leider nicht abgeben.



UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e. V.

Für die Zukunft würden wir uns als gewichtige Interessenvertretung des mittelständischen Mineralölhandels, der sich mit Ihrem Hause zu ganz unterschiedlichen Themenbereichen ständig austauscht, eine angemessenere Beteiligungsmöglichkeit bei Verbändeanhörungen wünschen, damit wir uns als Fachverband wie gewohnt weiter aktiv und konstruktiv bei allen im Zuständigkeitsbereich des BMVI liegenden Angelegenheiten einbringen können.

Zu guter Letzt noch kurz unser Verbandsportrait:

Der UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e. V. besteht seit 1927. Er bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, im Wärmemarkt und bei Schmierstoffen und repräsentiert rund 90 Prozent des Mineralölmittelstandes in Deutschland.

Täglich kommen etwa 4,5 Millionen Kunden an Tankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen. Die Verbandsmitglieder beliefern 120 Bundesautobahntankstellen und betreiben rund 6.000 Straßentankstellen, das sind über 40 Prozent des Straßentankstellenmarktes. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 75 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Die Marktanteile der Verbandsmitglieder betragen bei Diesel- und Ottokraftstoffen über 40 Prozent, beim Autogas rund 42 Prozent.

Die UNITI-Mitglieder versorgen etwa 20 Millionen Menschen mit Heizöl, einem der wichtigsten Energieträger im Wärmemarkt. Rund 80 Prozent des Gesamtmarktes beim leichten Heizöl und bei den festen Brennstoffen bedienen die Verbandsmitglieder. Mittlerweile gehören auch regenerative Energieträger sowie Gas und Strom zu ihrem Sortiment.

Ebenso zum Verband gehören die meisten unabhängigen mittelständischen Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland. Ihr Marktanteil liegt bei rund 50 Prozent.

Die etwa 1.100 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von rund 35 Milliarden Euro und beschäftigen rund 80.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

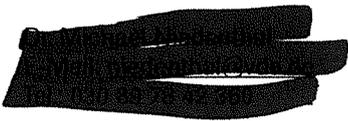
Mit freundlichen Grüßen



# Stellungnahme

Stellungnahme zum Entwurf für das fünfte Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Ansprechpartner zum Thema



Im Rahmen der Verbändeanhörung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nimmt der Verband der Automobilindustrie nachfolgend zum Gesetzentwurf Stellung. Angesichts der kurzen Rückmeldefrist ist eine abschließende Bewertung aller Details des Vorschlages und des zugrunde liegenden Wegekostengutachtens allerdings nicht möglich.

Grundsätzlich sieht der VDA die mit der Mautanpassung verbundene **erhebliche Mehrbelastung für die deutsche Wirtschaft** – auch angesichts der guten Einnahmesituation der öffentlichen Hand – kritisch. Allein durch die Umsetzung des vorliegenden Gesetzentwurfs entsteht eine Mehrbelastung in den Jahren 2019 bis 2022 von über 4 Mrd. Euro. Diese Mehrbelastung addiert sich zu den bereits deutlichen Kostensteigerungen für Wirtschaft und Verbraucher infolge der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen zum 1. Juli 2018. Ein zentraler Grund für diese erneute Kostensteigerung sind die im Wegekostengutachten getroffenen Annahmen zur kalkulatorischen Verzinsung. Zur Anwendung kommt im neuen Gutachten ein Zinssatz von 3,3 Prozent. Auch angesichts des aktuellen zinspolitischen Umfeldes wäre es durchaus plausibel gewesen, einen etwas darunter liegenden Zinssatz zur Anwendung zu bringen.

Im Folgenden soll zu den einzelnen Punkten des Vorschlages Stellung genommen werden.

## Einheitlicher Mautsatz

Der VDA begrüßt, dass auch über 2019 hinaus am Grundgedanken eines einheitlichen Mautsatzes für das gesamte mautpflichtige Netz festgehalten und auf eine Unterscheidung zwischen verschiedenen Straßenkategorien verzichtet wird. Allerdings führt dies infolge der Einbeziehung aller Bundesstraßen in die Maut und der dort im Vergleich zu den Autobahnen erheblich höheren Wegekosten pro Kilometer zu einem deutlichen Anstieg des Mautsatzes auf Autobahnen. Dieser Effekt hätte gemildert werden können, wenn berücksichtigt worden wäre, dass gerade die Bundesstraßen auch allgemeine Erschließungsfunktionen erfüllen, deren Kosten nicht zwingend den Straßennutzern anzulasten sind. Hätte man den entsprechenden Anteil der Wegekosten in Abzug gebracht, wären die anlastbaren Kosten etwas niedriger ausgefallen. Der VDA bedauert, dass dieser Gedanke nicht verfolgt wurde.

## Zuschläge gemäß Euro-Stufen

Der Gesetzentwurf sieht vor, ab 1. Januar 2019 auch für Fahrzeuge der Klasse Euro VI einen Zuschlag für „Luftverschmutzungskosten“ in Höhe von 1,1 Cent/km zu erheben. Damit verringert sich der Mautunterschied zu Euro V auf nur noch 1,1 Cent/km. Entsprechend reduzieren sich die Anreize zur Flottenerneuerung. In der Vergangenheit hatte sich aber gerade die Mautspreizung gemäß Euro-Stufen als Instrument zur Beschleunigung der Flottenerneuerung bewährt. Der VDA regt daher an, zu prüfen, ob die EU-Richtlinie 1999/62 eine **weitere Befreiung von Euro VI-Fahrzeugen von diesem Zuschlag** zulässt. Entsprechende Spielräume sollten genutzt werden, um die Anreizwirkung zu erhalten.

## Förderung der Elektromobilität

Der Gesetzentwurf sieht vor, elektrisch betriebene Fahrzeuge gemäß § 2 Nr. 1 des Elektromobilitätsgesetzes von der Lkw-Maut zu befreien. Allerdings wird in der Gesetzesbegründung angekündigt, diese Mautbefreiung evtl. bereits nach zwei Jahren wieder zu überprüfen. Um eine Anreizwirkung zu erzielen, wäre hier eine längerfristige Perspektive erforderlich.

In jedem Fall sollte aus Sicht des VDA überlegt werden, wie neben den entsprechenden Antriebsarten (Batterieelektrik, Brennstoffzelle, Plug-In-Hybride) bald möglichst – und unabhängig von einer Überprüfung der anderen Bestimmungen – auch der Einsatz von eFuels durch die Lkw-Maut incentiviert werden könnte.

Letztlich muss aber das Ziel sein, **Anreize für alle CO<sub>2</sub>-senkenden Maßnahmen** im Rahmen einer nach dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß gestaffelten Lkw-Maut zu setzen. Dies sollte umgesetzt werden, sobald die europarechtlichen Voraussetzungen geschaffen sind. Eine allein auf elektrisch betriebene Fahrzeuge abgestellte Incentivierung ist hier kein Ersatz, zumal dadurch auch der Notwendigkeit einer technologieneutralen Förderung nicht Rechnung getragen wird.

## Anlastung von Lärmkosten

Der Gesetzentwurf sieht vor, künftig auch einen Zuschlag für die Lärmbelastungskosten in Höhe von 0,2 Cent/km zu erheben. Es ist nicht zu erkennen, wie hierdurch ein Beitrag zur Minderung der Lärmbelastung geleistet werden soll, da es sich um einen einheitlichen Satz für alle Fahrzeuge unabhängig von ihren konkreten Geräuschemissionen und unabhängig z. B. auch von der jeweiligen Fahrbahnbeschaffenheit handelt. Daher spricht aus Sicht des VDA vieles dafür, **auf diesen Lärmkostenzuschlag auch künftig zu verzichten**. Ausweislich des Gesetzentwurfs könnte sich so die Mehrbelastung durch die Anpassung der Lkw-Maut um etwa 86 Mio. Euro pro Jahr reduzieren.

## Mautklassen nach Gewicht und Achszahl

Der VDA begrüßt die neue Einteilung der Mautklassen. Dadurch können die durch das vierte Gesetz zur Änderung des Fernstraßenmautgesetzes entstandenen Fehlanreize, statt einer Fahrzeugkombination mit 5 Achsen eine Kombination mit nur vier Achsen einzusetzen, beseitigt werden.

## Überführungsfahrten mit rotem Kennzeichen

Bei Auslieferungs- und Überführungsfahrten entsteht mittelständischen Aufbauherstellern ein erheblicher bürokratischer Aufwand. Wenn beim Aufbauhersteller komplettierte Fahrzeuge mit rotem Kennzeichen zur Auslieferung an Kunden überführt werden, ist bislang jeweils eine manuelle Mautbuchung erforderlich. Dabei handelt es sich um mehrere (zehn)tausend Fahrten pro Jahr. Dieser administrative Aufwand wird sich mit der Ausdehnung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen noch deutlich erhöhen, da zusätzliche Fahrten betroffen sind. Der Aufwand und die damit verbundenen Kosten könnten deutlich reduziert werden, wenn für Auslieferungs- und Überführungsfahrten mit rotem Kennzeichen mobile OBUs bereitgestellt würden, mit denen eine automatische Mautbuchung möglich würde. Dies würde auch das Problem lösen, dass das manuelle System aufgrund der vorgegebenen Fristen an einem Freitag keine Buchungen für den darauffolgenden Montag zulässt.

Herausgeber      Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)  
Behrenstraße 35, 10117 Berlin  
www.vda.de

Copyright        Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Stand             2. Mai 2018



**ZDH**  
ZENTRALVERBAND DES  
DEUTSCHEN HANDWERKS

ZDH • Postfach 110472 • 10834 Berlin

[REDACTED]  
Bundesministerium für Verkehr und  
Digitale Infrastruktur  
Leiterin Referat G14  
Invalidenstraße 44

10115 Berlin

Per Mail: [ref-g14@bmvi.bund.de](mailto:ref-g14@bmvi.bund.de)

Haus des Deutschen Handwerks  
Mohrenstraße 20/21  
10117 Berlin  
[www.zdh.de](http://www.zdh.de)

Abteilung: Wirtschaft, Energie,  
Umwelt  
Ansprechpartner: [REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

Berlin, 2.5.2018

## Fünftes Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Sehr geehrte [REDACTED]

vielen Dank für die Übermittlung des Änderungsentwurfs für das Bundesfernstraßenmautgesetz.

Wir bedauern die außerordentlich kurze Frist zur Rückmeldung, die es uns unmöglich macht, in der notwendigen Ausführlichkeit zur komplexen Materie Stellung zu nehmen.

Vor diesem Hintergrund behalten wir uns weitere Stellungnahmen vor und übermitteln anbei nur einige erste grundsätzliche Hinweise.

Der Zentralverband des Deutschen Handwerks begrüßt grundsätzlich den Übergang der Bemessung (eines Teils) der Mauthöhe von der Orientierung an der Achsenzahl hin zur Bezugnahme auf das zulässige Gesamtgewicht. Dies entspricht den Forderungen des Handwerks, die der ZDH bereits mehrfach in Stellungnahmen vorgebracht hat.

Die bisherige Orientierung an der Achsenzahl führt aktuell zu erheblichen überproportionalen Belastungen für Betriebe, die durch Anhängernutzung nur knapp über die Grenze von 7,5 Tonnen kommen. So fällt eine Fahrzeugkombination (mit z.B. 8 Tonnen Gesamtgewicht) eines Handwerksbetriebes durch die Nutzung eines kleinen Anhängers mit zwei Achsen bereits in die gleiche Mautbelastungsstufe wie ein vierachsiger schwerer Lkw mit 20 oder 38 Tonnen, was eklatant dem Prinzip der nutzerspezifischen Wegekostenanlastung widerspricht. Aus diesem Grund unterstützt der ZDH den Übergang zur Orientierung am zulässigen Gesamtgewicht bei der Mautbemessung.

Vereinsregisternummer:  
VR 19916 Nz, Amtsgericht  
Berlin Charlottenburg  
Steuernummer:  
27/622/50987

Bankverbindungen:  
Landesbank Berlin Girozentrale  
13 327 810 (BLZ 100 500 00)  
IBAN DE24 1005 0000 0013 3278 10  
BIC/SWIFT BELADEVXXX

Berliner Volksbank  
830 183 2002 (BLZ 100 900 00)  
IBAN DE94 1009 0000 8301 8320 02  
BIC/SWIFT BEVODEBB

**DAS HANDWERK**  
DIE WIRTSCHAFTSMACHT VON NEBENAN

Wichtig ist aus Sicht des Handwerks, dass ab 2019 bei der Praxisumsetzung der neuen Regelung eine sehr einfache Form der Einstellung des Gewichtsbereichs in die Mauterfassung gewählt wird, da im Handwerk häufiger Anhängerwechsel erfolgen.

**Hinweis: Wir gehen davon aus, dass diese Veränderung der Mautbemessung keinesfalls als Vorbereitung einer zukünftigen Ausdehnung des erfassten Gewichtsbereichs auf Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen genutzt wird.** Fahrzeuge dieses leichteren Gewichtsbereiches tragen im Gegensatz zu schweren Lkw nicht überproportional zum Straßenverschleiß bei. Die Unternehmen, die diese Fahrzeuge nutzen, sind durch Energiesteuer und Kfz-Steuer bereits heute angemessen am Straßenunterhalt beteiligt. Eine (zukünftige) Einbeziehung in eine streckenabhängige Maut ist deshalb in Bezug auf leichte/mittelschwere Nutzfahrzeuge – anders als bei schweren Lkw – kein Ausgleich von noch nicht abgegoltenen Folgekosten der Straßennutzung. Im Rahmen von Diskussionen über die Ausweitung von Mautsystemen (z.Z. auf EU-Ebene anlässlich des „Road Package“) wird zu deren Rechtfertigung häufig darauf verwiesen, dass in Europa längst Systeme existieren, die alle Fahrzeuge über 3,5 Tonnen erfassen. In diesem Zusammenhang ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Systeme in anderen EU-Staaten eine gänzlich andere Dimension als in Deutschland haben und deshalb kaum vergleichbar sind: Ab Mitte 2018 wird das Mautnetz in Deutschland einen Umfang von 55.000 km haben. Andere große EU-Staaten mit Mautsystemen haben jedoch nur Netze zwischen 2.900 km (Polen ab 2018 ca. 7.000 km), 6.600 km (Italien) und 8.000 km (Frankreich). Aufgrund dieser unterschiedlichen Ausgangslagen hätte eine Mautausdehnung in Deutschland weitergehende Belastungen für den regionalen Mittelstand zur Folge.

Die Mautbefreiung für Elektro-Lkw ist aus Sicht des Handwerks grundsätzlich sinnvoll, um die Technologie im Nutzfahrzeugbereich weiter zu fördern (wenngleich es zurzeit noch kaum adäquate Fahrzeugangebote gibt). Langfristig ist jedoch zu evaluieren, ob durch eine Mautbefreiung weiterer Wettbewerbsdruck auf den Schienenverkehr aufgebaut und dadurch noch mehr Güterfernverkehr auf die Straße verlagert wird, was nicht im Sinne des Handwerks wäre.

Mit freundlichen Grüßen

  
Geschäftsführer

  
Abteilungsleiter Wirtschaft, Energie  
und Umwelt