



**Allianz
pro Schiene**

Lobbyregister-Nr.:
R000866

Kontakt



Referent
Verkehrspolitik

030. 246 25 99 – 
@
allianz-pro-schiene.de

Stellungnahme

zum Entwurf des 3. Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften

Vorbemerkung

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat mit Mail vom 26. April 2023 ausgewählten Verbänden den „Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften“ zugeleitet und die Verbände zur Stellungnahme bis zum 27. April 2023 eingeladen.

Unser gemeinnütziges und politisch unabhängiges Bündnis zur Förderung des Schienenverkehrs (nähere Infos unter: www.allianz-pro-schiene.de), nimmt die Gelegenheit gerne wahr und übersendet dem BMDV folgende Stellungnahme.

Grundsätzliche Anmerkungen

Die Allianz pro Schiene unterstützt das Ziel des Gesetzentwurfs, bereits zum 01. Dezember 2023 einen weiteren Mautteilsatz für Kosten der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen mit einem zugrunde gelegten CO₂-Tonnenpreis in Höhe von 200 Euro einzuführen sowie zum 01. Juli 2024 die Mautpflicht auf Fahrzeuge ab 3,5 t auszuweiten.

Kritisch sehen wir allerdings die gesetzte Frist für eine Stellungnahme zum vorliegenden Referentenentwurf. Eine Frist von einem Tag ist für eine Prüfung des 50-seitigen Gesetzentwurfs nicht angemessen und äußerst ungewöhnlich; zumal sie sich mit der ebenfalls eng befristeten Anhörung zum Entwurf eines Gesetzes zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren überschneidet, mit der sich viele verkehrspolitische Verbände parallel beschäftigen.

Anmerkungen im Einzelnen

Zu Artikel 1 – Nr. 8

Verwendung der Mauteinnahmen

Wir begrüßen ausdrücklich die in Artikel 1 gefasste Änderung des § 11 Absatz 3 des Bundesfernstraßenmautgesetzes, der zufolge künftig die Hälfte der Mauteinnahmen für die Verbesserung der Mobilität abseits der Bundesfernstraßen und dabei „ganz überwiegend für Maßnahmen aus dem Bereich Bundesschienenwege“ zu verwenden ist. Denn es ist ohne Frage sinnvoll, einen Teil der Mauteinnahmen für den Ausbau von Alternativen zum Straßenverkehr zu verwenden und auf diese Weise die Straßen langfristig zu entlasten. Die im Entwurf formulierte Gesetzesänderung zur zukünftigen Verwendung der Mauteinnahmen ist dementsprechend ein sachgerechter und wichtiger Beitrag für die notwendige Verkehrsverlagerung auf umwelt- und klimafreundliche Verkehrsträger.

Zu Artikel 3 – Nr. 2

Reduzierter Mautteilsatz für Infrastrukturkosten für emissionsfreie Fahrzeuge zum 1. Januar 2026

Es ist inhaltlich nicht nachvollziehbar, weshalb für emissionsfreie Fahrzeuge langfristig ein um 75 Prozent reduzierter Mautteilsatz für Infrastrukturkosten eingeführt werden soll, weil diese Fahrzeuge die Infrastruktur im gleichen Maße belasten wie Fahrzeuge mit höheren Emissionswerten. Damit widerspräche die Regelung dem Prinzip der Anrechnung der Infrastrukturkosten, das dem Mautteilsatz eigentlich zugrunde liegt. Es kann nicht im Sinne des Gesetzgebers sein, ohne Anlass dauerhaft mit diesem Prinzip zu brechen und auf Mauteinnahmen zu verzichten.

Mit der in Artikel 1 vorgesehenen Einführung einer CO₂-Differenzierung bei den Mautsätzen wird bereits ein starker Anreiz für die Anschaffung von Fahrzeugen mit emissionsarmen Antrieben implementiert, eine zusätzliche Subvention über die infrastrukturbezogenen Mautgebühren ist daher nicht notwendig. Sie wäre im Gegenteil sogar klimapolitisch kontraproduktiv, weil sie die ungleichen Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern zuungunsten des klimafreundlicheren und energieeffizienteren Schienengüterverkehrs weiter verschärfen würde. Denn bei den



Trassengebühren auf der Schiene zahlen auch die ganz überwiegend rein elektrisch betriebenen Lokomotiven die vollen Trassengebühren; hier findet keine Begünstigung von emissionsarmen Fahrzeugen statt.

Weitere Anmerkungen

Darüber hinaus regen wir an,

- Lkw-Transporte im Vor- und Nachlauf zum kombinierten Verkehr bis max. 50 Kilometer von der Maut zu befreien. Dies ist eine effektive und bereits in der Schweiz erfolgreich angewandte Maßnahme, um zusätzliche Verkehrsmengen im Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern.
- die Mautpflicht für Lkw auf alle Straßenkategorien auszudehnen. Während die Betreiber von Güterzügen auf dem gesamten Schienennetz für jeden Streckenkilometer Trassengebühren zahlen müssen, gilt die Lkw-Maut nur auf Bundesfernstraßen, also auf rund 22 Prozent des überörtlichen Straßennetzes in Deutschland. Rechnet man mit dem gesamten Straßennetz, also inklusive der Gemeindestraßen, gilt die Mautpflicht lediglich auf knapp 6 Prozent der deutschen Straßen.
- die Mautbefreiung für Fernbusse im Sinne fairer Wettbewerbsbedingungen aufzuheben. Alle Personenzüge müssen laut EU-Recht für jeden gefahrenen Kilometer Trassengebühren zahlen. Angesichts dieser Tatsache und der bereits vollzogenen Marktkonsolidierung in der Fernbusbranche gibt es keinen Grund für eine Ungleichbehandlung von Fernbus und Fernzug bei den Wegekosten.

Berlin, den 27. April 2023

