

Änderungsantrag

der Abgeordneten Jörg Cezanne, Ingrid Remmers, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm, Kerstin Kassner, Caren Lay, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Thomas Lutze, Amira Mohamed Ali, Victor Perli, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

zu der zweiten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 19/3930, 19/5102 –

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Der Bundestag wolle beschließen:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. Nummer 1 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Buchstabe a wird eingefügt:

„a) In Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 werden nach dem Wort „Güterkraftverkehr“ die Wörter „oder den Linienverkehr mit Kraftomnibussen“ eingefügt.“

b) Der bisherige Buchstabe a wird Buchstabe b und wird wie folgt gefasst:

„b) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 werden nach dem Wort „Kraftomnibusse“ die Wörter „, soweit sie nicht im Linienfernverkehr gemäß § 42a des Personenbeförderungsgesetzes verkehren“ eingefügt.

bb) In Nummer 6 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.

cc) Folgende Nummer 7 wird angefügt:

„7. elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne des § 2 Nummer 1 des Elektromobilitätsgesetzes in der jeweils geltenden Fassung, soweit sie ausschließlich im Vor- oder Nachlauf zur Schiene im intermodalen Verkehr verkehren.“

c) Der bisherige Buchstabe b wird Buchstabe c.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

2. In Nummer 8 in Nummer 1 Buchstabe d der Anlage 1 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt und wird folgender Buchstabe e angefügt:
„e) für Kraftomnibusse 0,182 Euro.“

Berlin, den 16. Oktober 2018

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Begründung

Zu 1)

Die Ausnahmeregelung für Kraftomnibusse in § 1 Absatz 2 Satz 1 Nr. 1 Bundesfernstraßenmautgesetzes ist nicht sachgerecht, da schwere Kraftfahrzeuge in besonderem Maße Kosten für den Bau, die Unterhaltung und den Betrieb von Bundesstraßen verursachen und dies auf Nutzfahrzeuge im Güterkraftverkehr und im Personenverkehr durch Kraftomnibusse in gleicher Weise zutrifft.

Auch um die intermodalen Wettbewerbsbedingungen für Straßen- und Schienenverkehre sukzessive zu harmonisieren, sind Fernbusse in die Bundesfernstraßenmaut einzubeziehen und an den Kosten für das nachgeordnete Straßennetz verursachergerecht zu beteiligen. Für jede Fahrt eines Zuges sind Trassengebühren für die Nutzung des Schienennetzes und zudem auch Stationsentgelte für jeden Halt zu zahlen, die zudem jedes Jahr ansteigen. Fernbusse hingegen zahlen bislang keine Wegekosten. Die Liberalisierung des Fernbusverkehrs hat bereits zu erheblichen Verlagerungen von der Schiene auf den Bus geführt. Angesichts der enormen öffentlichen Mittel für den Ausbau und die Instandhaltung des deutschen Schienennetzes und der vielerorts massiven Überlastungen des Bundesautobahnnetzes sind derartige Verkehrsverlagerungen weder verkehrspolitisch noch wirtschaftlich vertretbar. Es ist Aufgabe des Bundes, die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen so zu stellen, dass das mit öffentlichen Mitteln gebaute und zu unterhaltende Schienennetz des Bundes auch genutzt wird. Vor diesem Hintergrund ist die bestehende Ausnahmeregelung für die in direkter Konkurrenz zum Schienenpersonenverkehr stehenden Fernbusse nicht gerechtfertigt und auf Linienverkehre im öffentlichen Personennahverkehr und im Tourismusverkehr zu beschränken.

Verkehre mit Kraftomnibussen, die ausschließlich im öffentlichen Personennahverkehr eingesetzt werden, sind von der Maut zu befreien, da diese Verkehre zur Kostendeckung in der Regel von der öffentlichen Hand bezuschusst werden müssen und daher eine weitere Belastung im Sinne des Gemeinwohls kontraproduktiv wäre. Verkehre mit Kraftomnibussen, die im Tourismusbetrieb eingesetzt werden, sind ebenfalls auszunehmen, da diese im Gegensatz zu Fernbussen nicht in direkter Konkurrenz zur Schiene stehen, sondern in der Regel eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen und einen wichtigen Beitrag zur Luftreinhaltung in Städten und Gemeinden leisten.

Der im Gesetzentwurf vorgesehene neue Mautbefreiungstatbestand, wonach Lkw mit Elektroantrieb komplett von der Lkw-Maut befreit werden sollen, ist weder sachgerecht, noch spiegelt er bereits getroffene und zielführendere Festlegungen wieder. Da der Schienengüterverkehr auch mit Elektroantrieb für jeden zurückgelegten Trassenkilometer mit „Schienenmaut“ belastet wird, konterkariert die beabsichtigte Mautbefreiung für Elektro-Lkw das in der Koalitionsvereinbarung verankerte Ziel, „mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene (zu) verlagern“ (www.bundesregierung.de/Content/DE/_Anlagen/2018/03/2018-03-14-koalitionsvertrag.pdf;jsessionid=31617EEE4BBDD9634B7FFC2_F22C005DF.s3t2?__blob=publicationFile&v=6). Im Masterplan Schienengüterverkehr des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vom Sommer 2017, der laut Koalitionsvereinbarung vollständig und dauerhaft umgesetzt werden soll, ist zudem zwischen Ministerium und Transportgewerbe vereinbart worden, dass eine etwaige Privilegierung von Elektro-Lkw „ausschließlich im Vor-/Nachlauf zur Schiene im intermodalen Verkehr“ in Frage kommt (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/masterplan-schienengueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile). Eine Maut-Privilegierung von Elektro-Lkw im kombinierten Verkehr ist geeignet, die massiven Grenzwertüberschreitungen im Bereich der Luftschadstoffe einzudämmen und sollte daher in dieser reglementierten Form zur Anwendung kommen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zu 2)

Der Mautteilsatz für Infrastrukturkosten je gefahrenem Kilometer orientiert sich an dem im Endbericht „Berechnung der Wegekostengutachten für das Bundesfernstraßennetz sowie der externen Kosten nach Maßgabe der Richtlinie 1999/62/EG für die Jahre 2018-2022“ errechneten Wert für Busse. Die darin auf Seite 135 aufgeführten Werte können „als sachgerechte Sätze für eine potenziell zu erhebende Maut angesehen werden.“ Auf die zusätzliche Anlastung der im Jahr 2018 nicht mehr zu realisierenden höheren Maut auf die Jahre 2019 bis 2022 wird bei den Fernbussen hierbei verzichtet. Die gesamten Wegekosten für Busse werden mit 299 Mio. Euro im Jahr angegeben, dabei sind aber auch Reisebusse berücksichtigt, die nicht bemaute werden sollen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.