

Stellungnahme

**zum Gesetzentwurf der Bundesregierung
zum „Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung
des Bundesfernstraßenmautgesetzes“(Drucksache 18/3923)**

Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Verkehr und Digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 16. März 2015

Stefan Gerwens

Geschäftsführer, Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Berlin, den 12. März 2015

Kernaussagen

Pro Mobilität¹ sieht den Gesetzentwurf in Teilen kritisch, er sollte in der Form nicht umgesetzt werden:

- Die von der Bundesregierung vorgeschlagene Umstellung von bisher zwei auf künftig vier Achsklassen beim Mautteilsatz Infrastrukturkosten setzt im Vergleich zu heutigen Mautsätzen Anreize zum Einsatz von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen mit geringerer Achszahl. Es ist mit einer nennenswerten Verschiebung innerhalb der mautpflichtigen Fahrzeugflotte zu rechnen. Die Annahme des Gesetzentwurfs einer Konstanz in der Flottenstruktur wird nicht geteilt.
- In der Logistik wird es neben kurzfristigen Kostenvorteilen für einige Branchen zu erheblichen negativen Effekten kommen. Dazu gehören höhere Leerfahrtenanteile durch eine stärkere Segmentierung des Güterverkehrsmarktes in Transporte von leichten und schweren Gütern, sowie außerordentlicher Wertberichtigungsbedarf in den Flotten der Leasinganbieter in voraussichtlich dreistelliger Millionenhöhe.
- Straßenbaulastträger müssen mit zunehmendem Verschleiß von Straßen und Brücken sowie höherem Erhaltungsbedarf rechnen, weil die durchschnittlichen Achslasten steigen werden. Hohe Infrastrukturelevanz hat vor allem der vorgeschlagene Mautsatzvorteil von 1,8 Cent/km für Vierachser gegenüber Fünfachsern. Dieser steht im Gegensatz zur Infrastrukturabnutzung bei gängigen Fahrzeugkombinationen: Sie fällt bei einem vierachsigen 38t-Sattelzug im Vergleich zu einem fünfachsigem 40t-Sattelzug bei gewichtsbezogener Vollauslastung um rund 40 Prozent höher aus.
- Die Bundesregierung begründet die Umstellung der Achsklassen mit Gebührengerechtigkeit angesichts der Ausweitung der Mautpflicht auf Fahrzeuge mit 7,5 bis 11,9 t zGG. In der Nachberechnung zum Wegekostengutachten werden die Wegekosten für Fahrzeuge unter 12 t zGG jedoch nur auf Zwei- und Dreiachser verteilt. Vier- und fünfachsigem Fahrzeuge seien zu vernachlässigen.
- Bei der Achsklassenstrukturierung sind Durchschnittsbetrachtungen bezüglich der Homogenität der Fahrzeugklassen und Ergebnisse der Achslastmessstellen hinsichtlich Belastbarkeit zu prüfen.
- Die Möglichkeit, später die Wegekostenrechnung an erhöhten Straßenverschleiß anzupassen und die Lkw-Mautsätze anzuheben, ist gesamtwirtschaftlich nicht überzeugend, da der durch die neuen Achsklassen zu erwartende Anstieg der Infrastrukturkosten von vornherein vermeidbar wäre.
- Aus den anreizbedingten Veränderungen der Flottenstruktur ergeben sich Mauteinnahmerisiken.

¹ Pro Mobilität setzt sich als branchenübergreifendes Bündnis für leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, insbesondere im Bereich der Straßen ein. Träger sind Automobilclubs, Verbände und Unternehmen des Güterkraftverkehrs, der Automobil- und Bauwirtschaft, der Dienstleistungswirtschaft, sowie Infrastrukturbetreiber und Mautdienstleister.

I. Allgemeine Anmerkungen:

- (1) Pro Mobilität begrüßt, dass die Bundesregierung die 2015 **geplanten Schritte zur Ausweitung der Lkw-Maut** auf weitere 1.100 km Bundesstraßen zum 1.7.2015 und auf Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen ab 7,5 t zLGG zum 1.10.2015 **in einem Gesetzgebungsverfahren** bündelt und den Unternehmen so Planungssicherheit geben will.
- (2) Der Gesetzentwurf sieht neben der Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere Strecken und weitere Fahrzeuge eine **Änderung der Achsklassen zum 1.10.2015** vor, was den Mautteilsatz für Infrastrukturkosten **für alle Fahrzeuge** ändern würde. Pro Mobilität sieht die hier geplante Umstellung von zwei auf vier Achsklassen kritisch. Trotz des bestehenden Zeitdrucks im Gesetzgebungsverfahren im Hinblick auf die erste Mauterweiterung am 1. Juli halten wir eine Korrektur des Vorschlags neuer Achsklassen für den Mautteilsatz Infrastrukturkosten für dringend geboten.
- (3) Mit dem Gesetzgebungsverfahren soll die sogenannte **„Mautlücke“** ausgeglichen werden, die sich im Vergleich zum bisherigen Mautaufkommen aus der leichten Absenkung der Lkw-Mautsätze zum 1. Januar 2015 ergeben hat, welche aus dem Wegekostengutachten 2013 folgen. Diese Lücke wird für die Jahre 2015 bis 2017 mit insgesamt 460 Millionen Euro angegeben. Der Gesetzentwurf soll im gleichen Zeitraum zu Mehreinnahmen von 875 Millionen Euro führen und damit die Lücke überkompensieren.
- (4) Die vorgeschlagenen Mautsätze und deren Berechnung waren nicht Gegenstand des „Wegekostengutachtens 2013-2017“, das im April 2014 veröffentlicht wurde. Die **„2. Ergänzung zum Wegekostengutachten 2013-2017“** vom September 2014 ist erst Anfang März 2015 kurz vor der ersten Lesung im Bundestag veröffentlicht worden. Eine sachgerechte Anhörung der Verbände im November 2014 und eine angemessene Gesetzgebungsmitwirkung des Bundesrates im Dezember 2014 waren somit nicht gegeben.

II. Durch neue Achsklassen erhebliche Veränderung der mautpflichtigen Flotte zu erwarten

- (5) Der Gesetzentwurf sieht eine **Änderung der Achsklassen zum 1.10.2015** vor, was die Mautsätze für Infrastrukturkosten **für alle mautpflichtigen Fahrzeuge** ändern würde. Hier ist vorgesehen, von bisher zwei Achsklassen – „bis zu 3 Achsen“ und „vier oder mehr Achsen“ – auf vier Achsklassen mit einer Differenzierung mit „zwei“, „drei“, „vier“ und „fünf oder mehr“ Achsen umzustellen.
- (6) Die nun vorgesehene Differenzierung der Mautsätze setzt **Anreize, nach Möglichkeit Fahrzeuge mit weniger Achsen einzusetzen**. Insbesondere aus der Differenzierung zwischen vierachsigen und mindestens fünfachsigem Fahrzeugen sind mit Mautsätzen von 11,7 Cent pro km bzw. 13,5 Cent pro km erhebliche Marktimpulse zu erwarten.
- (7) Die Gleichsetzung einer geringeren Achszahl mit geringeren Infrastrukturkosten ist dabei keineswegs zwingend, im Falle annähernd gleicher Gesamtgewichte ist bei einer geringeren Achszahl sogar mit einer deutlich stärkeren Beanspruchung der Infrastruktur und dadurch mit höheren Wegekosten zu rechnen. Dies bildet die neue Differenzierung der Mautsätze nicht ab.

Die jetzt vorgesehene Achsklassenstruktur führt somit in technischer wie gesamtwirtschaftlicher Hinsicht zu Fehlanreizen, die im Folgenden näher erläutert werden.

Mautpflichtige Flotte heute

- (8) Derzeit unterliegen Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen ab 12 t zGG der Mautpflicht auf Autobahnen und bestimmten Bundesstraßen. Die „2. Ergänzung zum Wegekostengutachten 2013-2017“ geht für 2014 von folgender rechnerischer Fahrleistungsverteilung aus:

| Verteilung mautpflichtiger Fahrleistungen 2014 nach Achsklassen | | | |
|---|---------------|-------------------|-------------------------------|
| Fahrzeuge ab 7,5 t zGG | Gesamt | Autobahnen | Mautpfl. Bundesstraßen |
| Fahrleistungen (Mrd. km) | 31,593 | 29,959 | 1,634 |
| Anteile nach Achszahl | | | |
| 2 Achsen | 7,4% | 7,1% | 11,7% |
| 3 Achsen | 6,9% | 6,0% | 22,9% |
| 4 Achsen | 20,5% | 20,7% | 16,3% |
| 5+ Achsen | 65,3% | 66,2% | 49,1% |

Quelle: Eigene Berechnung nach „2. Ergänzung zum Wegekostengutachten 2013 – 2017“

Mit rund 86 Prozent der Fahrleistungen dominieren heute und auch zukünftig Fahrzeuge mit vier und mehr Achsen den mautpflichtigen Verkehr. Der Anteil an den Mauteinnahmen ist aufgrund der höheren durchschnittlichen Mautsätze für diese Fahrzeugklassen noch höher.

- (9) Die „Wegekostenrechnung 2013 bis 2017“ verweist darauf, dass die fünf häufigsten der in der Tabelle A-2 dargestellten Fahrzeugtypen rund 85 Prozent des mautpflichtigen Verkehrs abbilden. Insgesamt würden die abgebildeten 18 Fahrzeugtypen bilden rund 90 Prozent des Schwerververkehrs abwickeln. Eine nähere Spezifizierung der jeweiligen Anteile erfolgte leider nicht und ist auch in den Nachberechnungen nicht zugänglich.

Berechnung der Wegekosten für 2013-2017
Endbericht 25.03.2014

Alfen • AVISO • WWU Münster (IVM)

A-2 Gebräuchliche Fahrzeugtypen im Schwerverkehr (WIM-Daten)



















| Typ | Silhouette | Typ | Silhouette |
|-----|---|-----|---|
| 8 |  | 96 |  |
| 9 |  | 97 |  |
| 12 |  | 98 |  |
| 32 |  | 99 |  |
| 33 |  | 105 |  |
| 34 |  | 106 |  |
| 35 |  | 107 |  |
| 41 |  | 120 |  |
| 42 |  | 121 |  |

Tabelle A - 2: Fzg-Typen des Schwerverkehrs an den WIM-Stellen

Quelle: Wegekostengutachten 2013-2017

Eine solche Spezifizierung würde transparent machen, welche Fahrzeugtypen im Hinblick auf die zu diskutierenden Anreizstrukturen nach neuen Achsklassen besonders relevant sind. Aus einer Veröffentlichung der Bundesanstalt für Straßenwesen von 2011² ist zu entnehmen, dass in 2004/2005 auf ausgewählten Autobahnabschnitten mehr als 60 Prozent der Lastmenge der Achslasterfassung auf den fünfsachsigen Sattelzug vom Typ 98 (s. obige Tabelle) entfiel. Auf das Beispiel des fünfsachsigen Sattelzuges wird wegen seiner Marktrelevanz deshalb noch besonders Bezug genommen.

² BASt 2011; <http://bast.opus.hbz-nrw.de/volltexte/2011/111/pdf/S61.pdf>

Anreize zur Änderung der Flottenstruktur

(10) Die Lkw-Mautsätze werden gebildet aus einem **Teilmautsatz für Infrastrukturkosten** und einem Teilmautsatz für externe Kosten. Der Gesetzentwurf sieht Änderungen für den Teilmautsatz Infrastrukturkosten vor, der deshalb isoliert betrachtet wird.

| Achsklassen für Teilmautsatz Infrastrukturkosten | Mautsätze seit 1.1.2015 | Mautsätze 1.10.2015 (Gesetzentwurf) |
|---|--------------------------------|--|
| mit zwei Achsen | 12,5 Cent pro km | 8,1 Cent pro km |
| mit drei Achsen | | 11,3 Cent pro km |
| mit vier Achsen | 13,1 Cent pro km | 11,7 Cent pro km |
| mit fünf und mehr Achsen | | 13,5 Cent pro km |

(11) Die im Gesetzentwurf vorgesehene Differenzierung der Mautsätze setzt Anreize:

- Für alle bisher mautpflichtigen **Fahrzeuge mit zwei bis vier Achsen sollen die Mautsätze sinken, für jene ab fünf Achsen dagegen steigen**. Unternehmen können künftig geringere Mautkosten erwarten, wenn sie Fahrzeuge mit weniger als fünf Achsen nutzen.
- Bei einem **Mautsatzunterschied zwischen vierachsigen und mindestens fünfachsigen Fahrzeugen** von 1,8 Cent/km (11,7 Cent/km versus 13,5 Cent/km) sind erhebliche Marktimpulse zu erwarten. Wie bereits dargelegt, werden in diesem Marktsegment große Teile des mautpflichtigen Straßengüterverkehrs abgewickelt.
- Darüber hinaus können auch **Marktverschiebungen zwischen zwei-, drei- und vierachsigen Fahrzeugen** auftreten. So können z.B. dreiachsige Sattelzüge (einachsiger Auflieger) mit einem Gesamtgewicht von bis zu 28 t (18 t Zugmaschine, 10 t Auflieger) und einer Nutzlast von 15-16 t besonders für den Transport leichter Güter attraktiv sein.

(12) Beispiel: **Mautvorteil beim Wechsel von drei- auf zweiachsigen (Sattel)Auflieger:**

- Sattelzug mit Zugmaschine (zwei Achsen) und Auflieger (zwei im Vergleich zu drei Achsen)
- Neupreis eines Sattelauflieger/Trailers: Ø 24.000 Euro
- Nutzungsdauer bis zu 10 Jahre; oft Leasing mit 4-5 Jahren Vertragsdauer
- Annahme: 120.000 km Fahrleistung, davon 80 % (96.000 km) mautpflichtig
- Mautvorteil zwischen zweiachsigem und dreiachsigem Auflieger 1,8 Cent/km
- Aggregierter Mautvorteil pro Jahr beim Wechsel auf zweiachsigen Auflieger: 1.728 Euro
- Amortisation des Aufliegers aus dem Mautvorteil nach 10 Jahren zu 72 Prozent

Weitere Kostenvorteile kommen beim Verzicht auf eine Achse durch niedrigere Kosten für Wartung und Kraftstoffe hinzu. Bei Ausschöpfung der gewichtsmäßigen Zuladung können sich **Nachteile** aus einem Nutzlastverlust ergeben, da das zulässige Gesamtgewicht eines Vierachsers mit 38 t zwei Tonnen niedriger als das eines Fünfachsers mit 40 t ist. Es entfällt aber das Gewicht einer zusätzlichen Achse (0,6 t). Dem verbleibenden Nutzlastnachteil kann durch Fokussierung auf leichtere Frachtgüter entgegen gewirkt werden.

(13) Gegen eine solche Musterrechnung wird vorgebracht, der Anteil der Maut an den Gesamtkosten sei im Vergleich zu Löhnen und Betriebskosten eher gering. Diese Sicht vernachlässigt jedoch, **Unternehmen optimieren alle Teilbereiche**, um Gesamtkosten zu senken, und Kunden erwarten dies. Ansonsten hätten die bisherigen Mautanreize zur Nutzung emissionsarmer Fahrzeuge bei der Einführung von EURO V und EURO VI nicht die in der Fahrzeugflotte sichtbare starke Marktresonanz erzielen können. Jegliche Mautdifferenzierung wäre dann als hinfällig anzusehen.

III. Strukturelle Auswirkungen für die Logistikwirtschaft

Auswirkungen auf den Logistikmarkt

- (14) Aus der geplanten Veränderung der Mautsätze wird sich ein **Trend zur Nutzung von Fahrzeugen mit weniger Achsen** ergeben. Nur in Einzelfällen wird an die Nutzung zusätzlicher Achsen gedacht, z.B. an einen Wechsel von drei- auf vierachsige Fahrzeuge, weil die Mautdifferenz im Vergleich zu heute abnehmen würde.
- (15) Kurzfristig wird der Gesetzentwurf somit zu **Kostenvorteilen für Branchen mit Transporten leichter Güter** führen, aber auch **höhere Mautkosten für Branchen mit Beförderungen schwerer Güter** bringen, die aufgrund ihrer Gütergewichtsstruktur nicht auf Fahrzeuge mit weniger Achsen ausweichen können.
- (16) Nach früheren Erfahrungen ist davon auszugehen, dass beim Transport leichter Güter die Mautsätze für Fahrzeuge mit maximal vier Achsen seitens der Auftraggeber zum **Marktstandard** werden. Der eigentliche Impuls des Gesetzentwurfs aus der neuen Differenzierung der Mautsätze wirkt unmittelbar auf Fahrzeughalter, er wird aber auch seitens der verladenden Wirtschaft aufgegriffen werden. Dieser mittelbare Effekt beschleunigt die Verbreitung entsprechender Fahrzeuge.
- (17) Die **Vorteile** für einige Marktbereiche mit leichteren Transportgütern werden **voraussichtlich nicht dauerhafter Natur** sein, weil durch höhere Achslasten die Infrastrukturabnutzung und damit die Wegekosten steigen werden. Mittelfristig – spätestens mit der übernächsten Wegekostenrechnung – wird dann eine Anhebung der Mautsätze für Vierachser notwendig werden.
- (18) Schon vorher wird sich aber eine **stärkere Segmentierung des Güterkraftverkehrsmarktes nach der Beförderung leichter und schwerer Güter** mit jeweils darauf zugeschnittenen Fahrzeugen herausgebildet haben. Dies dürfte mit gesamtwirtschaftlich negativen Nebenwirkungen verbunden sein:
- ⇒ einem höheren Leerfahrtenanteil wegen geringerer Flexibilität beim Fahrzeugeinsatz und
 - ⇒ einem höheren Risiko falscher Lastverteilung auf die Achsen bei geringerer Achszahl.

Auswirkungen auf Leasingunternehmen

- (19) In Deutschland ansässige Leasingunternehmen befürchten, dass aufgrund der neuen Achsklassen hohe **Sonderabschreibungen** auf den Fahrzeugbestand **in dreistelliger Millionenhöhe** notwendig werden. Besonders betroffen wäre das Segment der Sattelzugkombinationen und hier der Auflieger. Es entstünde in zweierlei Hinsicht außerordentlicher Abschreibungsbedarf:
- ⇒ Zum einen würde für die aus laufenden Leasingverträgen frei werdenden dreiachsigen Auflieger (Leasingdauer üblich 4-5 Jahre) eine **Anschlussvermietung in Deutschland deutlich erschwert** und eine **große Welle an Fahrzeugen auf dem Gebrauchtmarkt im In- und Ausland nicht ohne Preisabschlag absetzbar** sein.
 - ⇒ Zum anderen würden die aufgrund der Mautvorteile in Deutschland Verbreitung findenden **zwei- oder einachsigen Auflieger später als Gebrauchtfahrzeuge im Ausland kaum verkäuflich** sein, da diese dort (z.B. wegen niedrigerer Achslasten oder höherer Gesamtgewichte) nicht üblich sind.

IV. Erhöhte Kosten für Infrastrukturbetreiber

- (20) Die **Infrastrukturabnutzung** durch Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen ist vor allem **abhängig vom tatsächlichen Gesamtgewicht und den tatsächlichen Achslasten**, gemessen als Summe der äquivalenten 10 t-Achsübergänge aller Achsen.
- (21) Die **Infrastrukturabnutzung durch eine einzelne Achse steigt bei Zunahme der Achslast überproportional an**. Ein Anstieg der tatsächlichen Achslast von 8 t auf 10 t hat eine Zunahme der Infrastrukturabnutzung auf mehr als das Doppelte zur Folge. Eine geringere Achszahl ist daher nicht zwingend mit niedrigeren Wegekosten gleichzusetzen.
- (22) Im Falle annähernd gleicher Gesamtgewichte ist bei dessen Verteilung auf weniger Achsen (z.B. 38 t auf 4 Achsen statt 40 t auf 5 Achsen)
- ⇒ mit **höheren Achslasten** einzelner Achsen und
 - ⇒ einer **höheren Gesamtbelastung** für die Straßeninfrastruktur, also Fahrbahnen und Brücken, zu rechnen.

Die Folgen sind

- ⇒ eine **stärkere Abnutzung** der Straßen,
- ⇒ **vorzeitiger Sanierungsbedarf** und
- ⇒ **höhere Wegekosten**.

Erläuterung: Bestimmung der Infrastrukturabnutzung nach Achslast

- (23) Die Messung der Infrastrukturinanspruchnahme und der Vergleich unterschiedlicher Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen in dieser Hinsicht erfolgt in Deutschland über die Umrechnung/ Normierung verschieden hoher Achslasten auf eine einheitliche Basis einer Achslast von 10 t. Auf Basis des AASHO-Road-Tests wird dabei das „Vierte-Potenz-Gesetz“ angewendet.



Vergleich der Infrastrukturabnutzung nach Achslast einer einzelnen Achse:

| | |
|------------------|---|
| Achslast: 10,0 t | 10 t- Achslastäquivalent $(10,0t / 10,0t)^4 = 1,00$ |
| 8,0 t | 10 t- Achslastäquivalent $(8,0t / 10,0t)^4 = 0,41$ |
| 7,3 t | 10 t- Achslastäquivalent $(7,3t / 10,0t)^4 = 0,28$ |

Die Straßenabnutzung einer Achse mit tatsächlicher Achslast von 10 t entspricht genau äquivalenten 10 t-Achsübergang und führt daher zum Wert 1,00. Dagegen führt eine Achslast von 8 t nur zu äquivalenten 10 t-Achsübergang von 0,41. Je höher der Wert des äquivalenten 10 t-Achsübergangs ist, umso größer ist die mit einer Achslast verbundene Straßenabnutzung.

Vergleich der Infrastrukturabnutzung von Fahrzeugkombinationen:

Die Infrastrukturabnutzung einer Fahrzeugkombination lässt sich anhand der Summe der äquivalenten 10 t-Achsübergänge der einzelnen Achsen vergleichen. Auch hier gilt, je höher der Wert, umso höher ist die Infrastrukturbelastung. Nicht beachtet werden dabei die Reifenart oder die Zugehörigkeit zu einer Doppel- oder Dreifachachse.

| Beispielhafter Vergleich der Straßenabnutzung anhand von 10-t- Achsübergängen | | |
|--|---|---|
| Achszahl eines Sattelzuges | 5 Achsen | 4 Achsen |
| Zulässiges Gesamtgewicht | 40 t | 38 t |
| Nutzlast (Annahme: vollständige gewichtsbezogene Auslastung) | 25 t | 24 t |
| |  |  |
| Achslastenverteilung | Zugmaschine: 6,5t + 11,5t Auflieger: 3 x 7,3t | Zugmaschine: 6,5t + 11,5t Auflieger: 2 x 10t |
| Äquivalente 10 t-Achsübergänge | 2,78 | 3,93 |

Bei gewichtsbezogener Auslastung ist die Infrastrukturabnutzung eines vierachsigen Sattelzugs von 38 t zGG im Vergleich zu einem fünfachsigem Sattelzug von 40 t zGG um ca. 40 % höher.

- (24) Aufgrund der hohen Fahrleistungsanteile der fünfachsigem Sattelzüge auf Autobahnen ist bei einer größeren Verschiebung zu vierachsigen Fahrzeugen mit erhöhter Abnutzung der Fernstraßen sowie der nachgeordneten Straßen von Ländern und Kommunen zu rechnen.
- (25) Im Wegekostengutachten sind knapp ein Sechstel der Kosten im mautpflichtigen Netz gewichtsabhängig zugeordnet. Sollte sich über die gesamte mautpflichtige Flotte die durchschnittliche Achslast erhöhen, sind daher steigende Wegekosten zu erwarten.

V. Begründung und Herleitung neuer Achsklassen und Mautsätze

- (26) Der Vorschlag zur **Umstellung auf vier Achsklassen** wird nicht aus der Wegekostenrechnung hergeleitet, sondern **seitens des zuständigen Bundesministeriums als Auftraggeber vorgegeben**.

Das Wegekostengutachten 2013-2017 ermittelt auf der Basis vergangenheitsorientierter Daten die voraussichtlichen Wegekosten für das mautpflichtige Netz und legt diese auf mautpflichtige Fahrzeuggruppen um. Daraus ergeben sich dann die Mautsätze. Wie die Fahrzeuggruppen definiert werden, ist nicht wissenschaftlich hergeleitet, sondern richtet sich nach rechtlichen Vorgaben und Kontrollmöglichkeiten, es verbleibt aber auch politisches Ermessen.

- (27) Bei der Berechnung der vorgeschlagenen Mautsätze spielen die **Daten der Achslastmessstellen im Bundesfernstraßennetz** eine zentrale Rolle, sie werden aber nicht offen gelegt. Ebenso wird nicht ausgeführt, welche **Einschränkungen bei ihrer Nutzung für vier Achsklassen** zu beachten sind

Auf Basis der vorgegebenen Achsklassen stützt sich die „2. Ergänzung zum Wegekostengutachten 2013-2017“ bei der Bestimmung der durchschnittlichen Achslast je Achsklasse auf Erhebungen der Achslastmessstellen im Bundesfernstraßennetz. Im Wegekostengutachten 2013-2017 wird erläutert, dass die **Feindifferenzierung der Achslastmessung über zwei Achsklassen hinaus begrenzt** sei:

„Da es derzeit nur eine relativ geringe Anzahl der Achslastmessstellen im Bundesfernstraßennetz gibt, die Messstellen nicht zwischen Fahrzeugen <12t zGG und ≥ 12t zGG unterscheiden und sie zudem nicht den gesamten Schwerverkehr abbilden (die 18 gebräuchlichen Fahrzeugtypen bilden rd. 10 % des Schwerverkehrs nicht ab), ist eine Feindifferenzierung nach mehr als 2 Achsklassen derzeit auf Grundlage der vorhandenen Daten nicht valide möglich. Auch nach einer Ausweitung des Achslastmessstellennetzes, wie sie vom BMVI geplant wird, sind einer differenzierteren Definition der Differenzierungsmerkmale aufgrund der hohen Freiheitsgrade in der Zulassungsverordnung für Kraftfahrzeuge und der eingeschränkten technischen Möglichkeiten zur Kontrolle Grenzen gesetzt.“ (Zitat aus „Berechnung der Wegekosten für das Bundesfernstraßennetz sowie der externen Kosten nach Maßgabe der Richtlinie 1999/62/EG für die Jahre 2013 bis 2017 - Endbericht“, im Auftrag des BMVI, S. 122f)

(28) Angesichts der Durchschnittsbildung im Zuge der Achslastmessung je Fahrzeuggruppe ist die **Homogenität bzw. Heterogenität der Fahrzeuge der jeweiligen Achsklasse bedeutsam**. Die Daten zur Zusammensetzung der jeweiligen Achsklassengruppe sind uns nicht bekannt.

(29) Der **Unterschied in der Infrastrukturabnutzung** zwischen der Klasse der Vierachser und jener der mindestens Fünfachser ist **vermutlich das Ergebnis von Durchschnittsbildung und Gruppenzusammensetzung**.

Die Diskrepanz zwischen der Durchschnittsbetrachtung und der Einzelbetrachtung schwerer Fahrzeuge beider Klassen (s. Punkt 23) lässt vermuten, dass die **Varianz der tatsächlichen Achslasten in der Klasse vierachsiger Fahrzeuge deutlich größer als in der von fünfachsig**en Fahrzeugen ist. Bei der Durchschnittsbildung werden dann Achslasten von schweren Vierachsern durch leichtere Fahrzeuge mit gleicher Achszahl nivelliert.

Die schon heute bestehende Heterogenität in der gemeinsamen Achsklasse vier- und mehrachsiger Fahrzeuge würde durch die Ausgliederung der fünf- und mehrachsigen Fahrzeuge in eine eigene Achsklasse eben nur auf das verbleibende Teilssegment der Vierachser konzentriert. Auf der Grundlage der zugänglichen Daten lässt sich dies aber nicht näher belegen.

(30) Die Erweiterung von zwei auf **vier Achsklassen wird im Gesetzentwurf mit der Ausweitung der Mautpflicht auf Fahrzeuge zwischen 7,5 und 11,9 t zGG begründet**, wodurch bei Festhalten an bisherigen Achsklassen die Heterogenität innerhalb der beiden bisherigen Achsklassen zunehme. Zumindest **für vier- und fünfachsig**en Fahrzeuge **scheint dies irrelevant** zu sein.

In der „2. Ergänzung zum Wegekostengutachten 2013-2017“ werden die Wegekosten der Fahrzeuggruppe 7,5 bis 11,9 t zGG ausschließlich Fahrzeugen mit zwei oder drei Achsen zugerechnet. Für die Wegekostenzuordnung und die Mauthöhe der vier- und fünfachsigen Fahrzeuge sei die neu hinzukommende mautpflichtige Gruppe von 7,5 bis 11,9 t zGG vernachlässigbar.

Die **Verteilung der Wegekosten auf die Achsklassen legt nahe, dass für eine stärkere Differenzierung der Achsklassen zumindest im Bereich der vier- und mehrachsigen Fahrzeuge keine Notwendigkeit besteht**. Es stellt sich daher die Frage, was die damit verbundenen negativen Auswirkungen auf die Logistik und Infrastrukturbetreiber rechtfertigt.

VI. Einnahmerisiken für den Bund

- (31) Aus dem Referentenentwurf geht nicht hervor, welche **Auswirkungen** die Anreize zur Nutzung von Fahrzeugen mit weniger Achsen mittelfristig **auf das Mautaufkommen** haben werden.
- (32) Sollten in einigen Jahren zehn Prozent der mautpflichtigen Fahrleistungen von fünfachsigen Fahrzeugen auf vierachsige verlagert werden, hätte dies auf Basis der Fahrleistungsannahme der Wegekostenrechnung für 2015 einen **Rückgang des Mautaufkommens** von jährlich 379 Millionen Euro zur Folge. Verschiebungen in den unteren Achsklassen sind dabei nicht einmal berücksichtigt.
- (33) Eine solche **Verschiebung der Flottenstruktur würde sich aber erst über Jahre im Markt aufbauen**. Die Effekte würden somit bis zur Vorlage der nächsten Wegekostenrechnung für den Zeitraum 2018 bis 2022 erst teilweise sichtbar und in dessen Geltungszeitraum bezüglich des Mautaufkommens an Bedeutung zunehmen.

VII. Sonstiges

- (34) Die Ankündigung, eine **Vignette für Lkw zwischen 3,5 bis unter 7,5 t zGG** in dieser Legislaturperiode noch prüfen zu wollen, wirft die Frage der **Kompatibilität solcher Überlegungen mit der jetzt vorgeschlagenen Mautstruktur** auf. Da Fahrzeugkombinationen ab 7,5 t zGG der Mautpflicht unterliegen sollen, kann dies auch für Zugfahrzeuge unter 7,5 t zGG mit Anhänger gelten. Würde nach Einführung der Vignettenpflicht für Fahrzeuge unter 7,5 t zGG ein solcher Lkw mit einer Jahresvignette ausgestattet und dann bei Nutzung eines Hängers die Gewichtsgrenze von 7,5 t überschreiten, entstünde eine zweifache Gebührenerhebung. Hier wäre dann die **Vereinbarkeit mit EU-Recht**, insbesondere mit Artikel 7 (2) der Wegekostenrichtlinie (1999/62/EG) zu prüfen, die eben dieses für den gleichen Straßenabschnitt nur für Brücken, Tunnel und Gebirgspässe erlaubt.
- (35) Im Zuge der Erhebung der **Lkw-Maut** fallen Daten an, die in anonymisierter und aggregierter Form die statistischen Grundlagen dieses Gesetzesvorschlages verbessern und seiner Umsetzung transparent machen würden. Die Bundesregierung sollte diese **Daten nutzbar machen**.

VIII. Fazit

Die vorgesehene Differenzierung des Mautteilsatzes Infrastrukturkosten nach vier Achsenklassen lässt negative strukturelle Auswirkungen für die Logistikwirtschaft und Belastungen der öffentlichen Haushalte erwarten. Sie sollte in der vorliegenden Form nicht umgesetzt werden.

* * *