

Antrag

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), Jan Mücke, Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Paul K. Friedhoff, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Michael Link (Heilbronn), Markus Löning, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Keine Erhöhung der Lkw-Maut ohne vorherige Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. unverzüglich das im Mai 2003 beschlossene Harmonisierungsvolumen in Höhe von 600 Mio. Euro jährlich zur Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen im europäischen Güterverkehr umzusetzen;
2. vor einer vollständig erfolgten Harmonisierung keine Änderung der Mauthöhe-Verordnung vorzunehmen;
3. die Neufestsetzung der Lkw-Maut nach einer erfolgten Harmonisierung nicht alleine auf der Basis der wissenschaftlich umstrittenen Wegekostenrechnung der Arbeitsgemeinschaft ProgTrans/IWW vorzunehmen, sondern die Mauthöhe auch an den tatsächlich geplanten Ausgaben des Bundes für die mautpflichtigen Fernstraßen zu orientieren;
4. die geplante sog. Mautspreizung nicht zum Vorwand zu nehmen, eine generelle Mauterhöhung einzuführen, sondern für schadstoffarme Lkw die Maut tatsächlich zu senken.

Berlin, den 28. Mai 2008

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion

Begründung

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vom 11. November 2005 heißt es auf Seite 56 unter der Überschrift „Faire Wettbewerbsbedingungen im Straßengüterverkehr“ wie folgt: „Zur Unterstützung eines fairen Wettbewerbs werden wir das Straßengüterverkehrsgewerbe diskriminierungsfrei bei der Lkw-Maut entlasten. Dazu werden wir die Genehmigung des Mauterstattungsverfahrens konsequent gegenüber der EU-Kommission voranbringen und ggf. alle rechtlichen Möglichkeiten ausschöpfen. Im Übrigen gilt der Mautkompromiss.“ Auf Seite 60 des Koalitionsvertrages ist zum gleichen Thema hinzugefügt: „Wir werden [...] die Maut für schwere Lkw mit hohen Emissionen erhöhen und mit niedrigen Emissionen senken.“

Mit der Bezugnahme auf den Mautkompromiss ist die Verständigung zwischen Bundesrat, Bundestag und der Bundesregierung sowie dem Straßengüterverkehrsgewerbe vom Mai 2003 gemeint. Damals wurde vereinbart, im Zusammenhang mit der Einführung der Lkw-Maut und den bestehenden Wettbewerbsverzerrungen, die das deutsche Güterverkehrsgewerbe im europäischen Vergleich benachteiligen, ein Harmonisierungsvolumen in Höhe von 600 Mio. Euro jährlich zu gewährleisten. Dies sollte durch das so genannte Mauterstattungsverfahren erfolgen. Da die Bundesregierung unter dem Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, das notwendige Genehmigungsverfahren gegenüber der EU-Kommission nur zögerlich, halbherzig und inkonsequent betrieben hat, wurde schließlich das Mautermäßigungsverfahren im Rahmen der Beihilfeprüfung abgelehnt. Anstatt schnell und konsequent andere Möglichkeiten der Wettbewerbsharmonisierung zu realisieren, hat das zuständige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) in geradezu beispielloser Weise den verbindlichen Auftrag aus dem Mautkompromiss verschleppt und bis heute nicht realisiert. Im September 2007 wurde zwar eine Kfz-Steuerabsenkung vorgenommen, mit der jedoch lediglich 150 der 600 Mio. Euro des Harmonisierungsvolumens realisiert wurden. Mit dem so genannten Innovationsprogramm zur Förderung der Anschaffung von emissionsarmen Fahrzeugen wurden weitere 100 Mio. Euro im September 2007 erreicht – jedoch nicht dauerhaft. Sobald die Euro-5-Klasse für Lkw gesetzlich vorgeschrieben ist, entfällt diese Harmonisierungsmöglichkeit. Mit Auslaufen des Innovationsprogramms ist somit eine Harmonisierungslücke von 450 Mio. Euro zu schließen. Im BMVBS werden dazu derzeit diverse Maßnahmen erwogen: Zuschüsse für Aus- und Weiterbildung, die Förderung von Kompetenzzentren, die Ausweitung des bestehenden Innovationsprogramms sowie insbesondere so genannte De-minimis-Beihilfen. Solche De-minimis-Beihilfen sind nicht genehmigungspflichtig durch die EU-Kommission. Die Förderung soll in den Bereichen Qualifizierung, Beschäftigung, Sicherheit und Umwelt erfolgen. Bisher sind nur Arbeitsentwürfe für die De-minimis-Regelungen bekannt geworden; eine endgültige Beschlussfassung der Bundesregierung gibt es noch nicht. Die Verbände und Unternehmen der Transportwirtschaft haben sich eindeutig gegen den Vorschlag des BMVBS ausgesprochen. Insbesondere kann mit den De-minimis-Regelungen keine Harmonisierung für größere Unternehmen erreicht werden, da pro Unternehmen maximal nur 100 000 Euro in drei Jahren an Beihilfen ausgezahlt werden können. Das Transportgewerbe schätzt, dass Unternehmen mit mehr als 35 Fahrzeugen für den darüber hinausgehenden Fahrzeugbestand keine Beihilfen und somit keine Harmonisierungswirkung erhalten. Dies ist unakzeptabel, weil somit die Transportunternehmen nicht im Verhältnis von ihnen geleisteten Mautzahlungen entlastet werden. Genau das ist aber unverzichtbarer Bestandteil des Mautkompromisses.

Mit dem Mautkompromiss vom Mai 2003 sowie mit Festlegungen im Koalitionsvertrag ebenfalls unvereinbar ist die vom BMVBS geplante Änderung der Mauthöhe-Verordnung zum 1. Januar 2009. Damit will das BMVBS die Ergebnisse eines von ihm in Auftrag gegebenen Wegekostengutachtens der Arbeitsge-

meinschaft ProgTrans/IWW umsetzen. Die aktuellen Planungen des BMVBS laufen darauf hinaus, für Lkw über 12 Tonnen die Nutzung der deutschen Autobahn um mindestens 43 Prozent zu verteuern. Fahrzeuge mit vier oder mehr Achsen in der besten Umweltkategorie würden zukünftig 15,3 Cent statt bisher 11 Cent pro Kilometer zahlen. Vier- und mehrachsige Lkw mit Euro-3-Standard würden 22,9 Cent statt derzeit 15,5 Cent zahlen. Die sog. Mautspreizung, die im Koalitionsvertrag vereinbart wurde und im Grundsatz unumstritten ist, würde damit entgegen der Festlegung im Koalitionsvertrag zu einem Vorwand für generelle Mauterhöhungen. Im Koalitionsvertrag ist ausdrücklich festgehalten, dass die Maut für Lkw mit niedrigen Emissionen gesenkt werden soll. Stattdessen soll sie nun auch für Lkw mit den besten Umweltstandards erhöht werden. Eine generelle Mauterhöhung jedoch ist nicht nur ein klarer Bruch der Zusagen gegenüber dem Transportgewerbe und der Festlegungen im Koalitionsvertrag, sondern steht auch im krassen Gegensatz zur Höhe der tatsächlich in die Bundesfernstraßen fließenden Investitionen. Die vom BMVBS herangezogene Wegekostenrechnung ist in der wissenschaftlichen Methodik umstritten. Hinsichtlich der empirischen Grundlagen ist sie nicht belegt. Diese Wegekostenrechnung unterstellt eine „Unternehmensfiktion“, wonach für die Bundesfernstraßen eine Vollkostenrechnung unter Berücksichtigung der Kapitalkosten sowie der laufenden Betriebs- und Verwaltungskosten folgt. Bei den fiktiven Kapitalkosten werden die gebundenen Vermögenswerte marktbezogen zu Wiederbeschaffungswerten angesetzt. Dabei wird fingiert, dass der Staat wie ein privater Investor/Betreiber der Bundesfernstraßen Renditeüberlegungen anstellt. Eine solche Berechnung mag zu Orientierungszwecken sinnvoll sein. Es kann aber nicht außer Acht gelassen werden, dass die tatsächlichen Ausgaben des Bundes für das Fernstraßennetz in den letzten 20 Jahren lediglich bei rund 5 Mrd. Euro p. a. gelegen haben. In diesem Jahr wird sogar die 5-Milliarden-Grenze unterschritten und die mittelfristige Finanzplanung der Bundesregierung sieht bis 2011 das Absinken auf 4,5 Mrd. Euro vor. Das bedeutet: Die Einnahmen aus der Nutzung der Bundesfernstraßen werden nach einer kapitalmarkt-orientierten Betrachtungsweise ermittelt, die Ausgaben hingegen nach einer kameralistischen Betrachtungsweise. Dieser Methodenbruch bei der Betrachtung von Einnahmen einerseits und Ausgaben andererseits ist nicht akzeptabel. In diesem Zusammenhang muss die Bundesregierung auch an ein anderes Versprechen aus dem Koalitionsvertrag vom November 2005 erinnert werden: „Wir erhöhen die Verkehrsinvestitionen“ und ... „werden wir im Zeitraum der 16. Legislaturperiode die Investitionslinie der Bundesverkehrswege deutlich erhöhen und verstetigen.“ Tatsächlich geschieht jedoch genau das Gegenteil. Wenn der Bundesminister Wolfgang Tiefensee gleichwohl behauptet, er habe die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur erhöht, bedient er sich insofern eines faulen Tricks: Er vergleicht die in der aktuellen Finanzplanung vorgesehenen Investitionen mit den Zahlen aus früheren Mittelfristplanungen – nicht jedoch mit den Ist-Zahlen der Vergangenheit. Für eine seriöse Betrachtung können aber nicht frühere Finanzplanungen, sondern nur die tatsächlich realisierten Investitionslinien der Maßstab sein. Das gilt umso mehr, wenn im Koalitionsvertrag zutreffend festgehalten ist, dass „zur Gewährleistung eines Mindestbedarfes für die Erhaltung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur“ eine deutliche Erhöhung der Investitionslinie erforderlich ist.

