

Änderungsantrag

der Abgeordneten Herbert Behrens, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Steffen Bockhahn, Roland Claus, Katrin Kunert, Caren Lay, Sabine Leidig, Michael Leutert, Thomas Lutze, Kornelia Möller, Jens Petermann, Ingrid Remmers, Kersten Steinke, Sabine Stüber, Alexander Süßmair, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

**zu der zweiten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 17/4979, 17/5519 –**

Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung mautrechtlicher Vorschriften für Bundesfernstraßen

Der Bundestag wolle beschließen:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 2 werden nach den Wörtern „2. deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 Tonnen beträgt“ das Wort „und“ und folgende Nummer 3 angefügt:

„3. Kraftomnibusse im Linienfernverkehr.“

b) In Absatz 2 Satz 1 wird Nummer 1 wie folgt gefasst:

„1. Kraftomnibusse, soweit sie nicht im Linienfernverkehr verkehren,“.

2. In § 11 Absatz 1 werden die Sätze 3 und 4 wie folgt gefasst:

„Das verbleibende Mautaufkommen wird abzüglich eines jährlichen Betrages von 150 Millionen Euro dem Verkehrshaushalt zugeführt. Der Erhalt von Bundesfernstraßen ist aus diesen Mitteln zu finanzieren.“

3. Die Anlage 2 wird wie folgt geändert:

a) Nach Nummer 2 wird folgende Nummer 3 eingefügt:

„3. Die Maut pro Kilometer beträgt ab dem Jahr 2012 für mautpflichtige Kraftomnibusse 0,10 Euro.“

b) Die bisherige Nummer 3 wird Nummer 4.

Berlin, den 12. April 2011

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

Zu Nummer 1

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Konkurrenz für den Schienenpersonenfernverkehr durch Fernbusse und im Hinblick auf die von der Koalition der CDU, CSU und FDP geplante Liberalisierung im Fernbusverkehr müssen die Fernbusse im Sinne der Wettbewerbsgleichheit wie Lkw mautpflichtig werden. Laut der Studie „Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege“ vom November 2010 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung muss davon ausgegangen werden, dass bei einer Liberalisierung des Fernbusverkehrs „die Verkehrsnachfrage in Busfernlagen [...] zu 60 Prozent aus Verlagerungen vom SPFV“ (Schienenpersonenfernverkehr) kommen würde. Eine direkte Konkurrenz zwischen Schienenpersonenverkehr und Fernbus ist also gegeben, deswegen wird die bestehende Ausnahme von der Mautpflicht für Kraftomnibusse für Busse im Linienfernverkehr aufgehoben.

Zu Nummer 2

Der von der Koalition eingeführte Finanzierungskreislauf Straße ist widersinnig. Ein großer Teil der Mauteinnahmen resultiert aus den errechneten Kapitalkosten früherer Investitionen. Diesen Teil der Einnahmen einer Zweckbindung für die Straße zu unterwerfen, würde frühere politische Entscheidungen zementieren. Diese Mittel müssen für zukunftsfähige Investitionen zur Verfügung stehen.

Sinnvoll hingegen ist es, den Teil der Einnahmen, der mit der Abnutzung der Straßen begründet wird, dafür einzusetzen, den lange vernachlässigten Erhalt zu gewährleisten statt diesen für den weiteren Neu- und Ausbau von Straßen zu verwenden.

Zu Nummer 3

Hierdurch wird die Mauthöhe für Kraftomnibusse festgesetzt. Sie orientiert sich an der im Wegekostengutachten 2007 errechneten Mauthöhe für Busse für das Jahr 2012. Die Mauterhebung erst ab dem Jahr 2012 ist deshalb erforderlich, weil für die Bemannung von Bussen noch technische und vertragliche Vorkehrungen bzw. Anpassungen getroffen werden müssen.