

Änderungsantrag

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

**zu der zweiten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 17/8233, 17/10857 –**

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher
Vorschriften**

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Nach Artikel 5 wird folgender Artikel 6 eingefügt:

,Artikel 6
Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Das Bundesfernstraßenmautgesetz vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378), das durch Artikel 2 Absatz 121 des Gesetzes vom 22. Dezember 2011 (BGBl. I S. 3044) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 werden nach dem Wort „Güterkraftverkehr“ die Wörter „sowie für den Kraftomnibusverkehr“ eingefügt.
- b) In Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 werden nach dem Wort „Kraftomnibusse“ die Wörter „im öffentlichen Personennahverkehr gemäß § 8 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes“ eingefügt.

2. Dem § 12 wird folgender Satz angefügt:

„Der Beginn der Erhebung der Maut für Kraftomnibusse gemäß § 1 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 auf mautpflichtigen Bundesautobahnen wird auf den Zeitpunkt gemäß § 13 festgelegt.““

2. Die bisherigen Artikel 6 und 7 werden die Artikel 7 und 8.

Berlin, den 25. September 2012

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

Voraussetzung für einen fairen Wettbewerb zwischen Bus und Schiene und damit für die Liberalisierung ist es, die intermodalen Wettbewerbsbedingungen für Straßen- und Schienenverkehre insoweit zu harmonisieren, als dass Kraftomnibusse im Linien- und Gelegenheitsverkehr in die Bundesfernstraßenmaut einbezogen und an den Kosten für das nachgeordnete Straßennetz verursachergerecht beteiligt werden.

Nach dem von der Bundesregierung vorgelegten Abschlussbericht zur Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege vom 29. November 2010 setzt sich die Verkehrsnachfrage in Busfernlagen zu rund 60 Prozent aus der Verlagerung vom Schienenpersonenverkehr, zu 20 Prozent aus der Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr und zu weiteren 20 Prozent aus induziertem Busfernverkehr zusammen. Allein im Schienenpersonenfernverkehr würden demnach der Bahn in wettbewerbsstarken Relationen ca. 10 Prozent und in wettbewerbschwächeren Relationen ca. 20 Prozent der Verkehrsnachfrage entzogen werden.

Angesichts der enormen öffentlichen Mittel in den Ausbau und die Instandhaltung des deutschen Schienennetzes und der vielerorts massiven Überlastungen des Bundesautobahnnetzes sind derartige Verkehrsverlagerungen weder verkehrspolitisch noch wirtschaftlich vertretbar. Die Prognose geht bei den Fahrpreisen davon aus, dass für Fernbusse keine Maut zu entrichten ist. Dagegen ist vor dem Hintergrund des erheblichen Finanzbedarfs für den Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur künftig die Einbeziehung von Kraftomnibussen in die Mautpflicht sachgerecht und notwendig. Schwere Kraftfahrzeuge verursachen in besonderem Maße Kosten für den Bau, die Unterhaltung und den Betrieb von Bundesstraßen, die durch die Maut verursachergerecht angelastet werden. Dies trifft auf Nutzfahrzeuge im Güterkraftverkehr und im Personenverkehr durch Kraftomnibusse in gleicher Weise zu. Daher ist die bestehende Ausnahmeregelung nicht gerechtfertigt und wird deshalb auf Linienverkehre im öffentlichen Personennahverkehr beschränkt. 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.