

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

18(15)192-D

Stellungnahme zur ÖA am 16.03.2015



Firmensitz

Alfen Consult GmbH
Cranachstraße 21
D-99423 Weimar



Kundenanschrift

Bürohaus „Listhaus“
Rosa-Luxemburg-Str. 29
04103 Leipzig

Telefon: +49 (0) 341.355 276.30
Fax: +49 (0) 341.355 276.49
www.alfen-consult.de
info@alfen-consult.de

Bearbeiter: Korn

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Sekretariat
Platz der Republik 1

11011 Berlin

Betreff: Öffentliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfern-
straßenmautgesetzes, BT-Drucksache 18/3923

Leipzig,
13. März 2015

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,
sehr geehrte Damen und Herren,

der Unterzeichner wurde gebeten, zu dem oben genannten Gesetzesentwurf der Bundesregierung Stellung zu nehmen und bei der Anhörung im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur als Experte zur Verfügung zu stehen.

Der Unterzeichner ist Prokurist bei der Alfen Consult GmbH, Weimar und Projektleiter für die Erstellung des Gutachtens „Berechnung der Wegekosten für das Bundesfernstraßennetz sowie der externen Kosten nach Maßgabe der Richtlinie 1999/62/EG für die Jahre 2013 bis 2017“ im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (WKG2013). Das Gutachten wurde von der Alfen Consult GmbH in Kooperation mit der AVISO GmbH Aachen und dem Institut für Verkehrswissenschaft (IVM) der Westfälischen Wilhelms-Universität Münster erstellt und im März 2014 veröffentlicht.

Die im oben bezeichneten Gesetzesentwurf der Bundesregierung Artikel 1 Ziffer 3 dargestellten Mautsätze entsprechen den Mautsätzen der Tabelle 9 und 10 in der durch Alfen Consult und seinen Partnern erstellten 2. Ergänzung zum Wegekostengutachten 2013-2017 vom 08.09.2014. Dieser Ergänzungsrechnung vorausgegangen ist die 1. Ergänzung zum Wegekostengutachten 2013-2017 vom 14.04.2014, welche Grundlage für den Entwurf des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes war. Inhalt der 1. Ergänzung war die Berechnung der Mautsätze für die Jahre 2015 bis 2017 unter Berücksichtigung der Mehreinnahmen im Jahr 2014 und der Berücksichtigung der externen Kosten der Luftverschmutzung sowie die Bildung eines einheitlichen Mautsatzes für mautpflichtige Bundesstraßen und Bundesautobahnen. Inhalt der 2. Ergänzung war die Berechnung der Mautsätze unter Einbindung der Fahrzeuge ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 t und zusätzlicher Bundesstraßen in die Mautpflicht. Im Zuge der Ausweitung der Mautpflicht auf Fahrzeuge ab 7,5 t sollten die bestehenden zwei Achsklassen zugunsten von vier Achsklassen aufgelöst werden.



Geschäftsführender Gesellschafter

Prof. Dr.-Ing., Dipl.-Wirtsch.-Ing.
Hans Wilhelm Alfen



Handelsregister

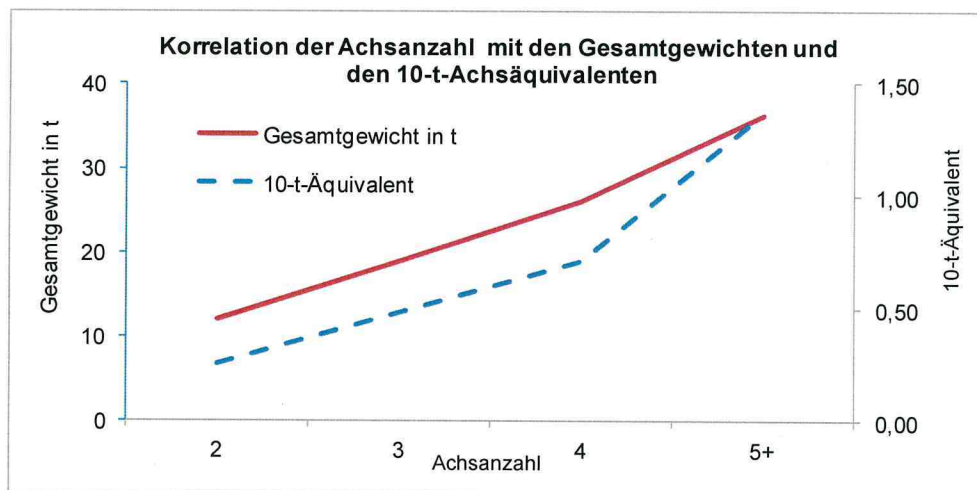
HRB 113218
Amtsgericht Jena
Ust-ID DE 235835356



Bankverbindung

SK Mittelthüringen
IBAN DE75 8205 1000 0350 0027 20
BIC HELADEF1WEM

Für die Herleitung der Mautsätze wird auf die 2. Ergänzung zum Wegekostengutachten 2013-2017 verwiesen. Die dort dargestellten Berechnungen basieren auf den Grundlagen und der Methodik des WKG2013. Im Hinblick auf die verursachungs- bzw. veranlassungsgerechte Anlastung von Kosten bei den beteiligten Fahrzeuggruppen ist festzuhalten, dass die aktuellen Daten eine deutliche Korrelation zwischen der Anzahl der Achsen, dem Gesamtgewicht der beobachteten Fahrzeuge und den 10-t-Achsäquivalenten¹ erkennen lassen (siehe nachfolgende Grafik).



Die Grafik zeigt die durchschnittlichen Gesamtgewichte und die durchschnittlichen 10-t-Achsäquivalente der jeweils beobachteten Fahrzeuge an den Achslastmessstellen in Abhängigkeit der Achszahl der Fahrzeuggruppe ab 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht. Das Gesamtgewicht und die 10-t-Achsäquivalente steigen in der Beobachtung mit zunehmender Achszahl an. So waren beispielsweise Fahrzeuge mit vier Achsen durchschnittlich etwa 25 t schwer und Fahrzeuge mit fünf und mehr Achsen etwa 35 t.

Wie in der 2. Ergänzung angemerkt, besteht im Hinblick auf die Differenzierung in vier Achsklassen aufgrund der nicht flächendeckend zur Verfügung stehenden Achslastmessstellen eine höhere Unsicherheit, als bei der Differenzierung nach zwei Achsklassen entsprechend WKG2013.² Zudem sind eine zukünftige Änderung der Zusammensetzung des mautpflichtigen Fahrzeugkollektivs und die Änderung des Ladungsverhaltens nicht auszuschließen. Vor diesem Hintergrund haben wir empfohlen, die Ergebnisse aus dem Wirkbetrieb des Mautsystems mit den Ergebnissen der Achslastmessstellen abzugleichen und entsprechend der Empfehlung im WKG2013 ein Monitoring der Maut-einnahmen und der zugrundeliegenden Rahmenbedingungen zu installieren.³

¹ Das 10-t-Achslastäquivalent des jeweiligen Fahrzeugs entspricht der Summe der für die einzelnen Achsen ermittelten vierten Potenz der Division der tatsächlichen Achslast des Fahrzeugs durch 10 t. Das 10-t-Achslastäquivalent gilt als Maß für die Zerstörungswirkung des jeweiligen Fahrzeugs, vgl. auch Alfen Consult et.al., Wegekostengutachten 2013-2017, 2014, S. 121 ff.

² Vgl. 2. Ergänzung zum Wegekostengutachten 2013-2017 vom 08.09.2014, S. 5.

³ Vgl. Alfen Consult et. al., Wegekostengutachten 2013-2017, 2014, S. 149.

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes
Öffentliche Anhörung am 16.03.2015 im Verkehrsausschuss
Stellungnahme Michael Korn, Alfen Consult GmbH vom 13.03.2015

Gleichwohl ist eine Änderung des Nutzerverhaltens aus derzeitiger Sicht nicht zwingend und zudem nicht zwingend mautgetrieben, da für einen Unternehmer insbesondere vor dem Hintergrund des eher untergeordneten Anteils der Mautkosten an den Gesamtbetriebskosten auch oder überwiegend andere Faktoren entscheidungsbestimmend sind. Hierzu zählen beispielsweise die Flexibilität des Einsatzes des Fahrzeugs, die potenzielle Fahrleistung, der Anteil Leerfahrten und die Auslastung des Fahrzeugs im Hinblick auf Tonnage und Ladevolumen.

Mit freundlichen Grüßen

Alfen Consult GmbH



ppa. Michael Korn