

Prof. Dr. Thorsten Beckers¹

*Technische Universität Berlin, Fachgebiet Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik (WIP),
Arbeitsgruppe Infrastrukturökonomie und -management (derzeit beurlaubt)
sowie Deutsches Forschungsinstitut für öffentliche Verwaltung Speyer (FÖV)*

**Stellungnahme im Rahmen der öffentlichen Anhörung im Deutschen Bundestag
(Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur) am 06.10.2014
zum Gesetzentwurf der Bundesregierung eines Zweiten Gesetzes zur Änderung
des Bundesfernstraßenmautgesetzes (Drucksache 18/2444)²**

- Die zukünftigen Sätze für die LKW-Maut, die mit der Gesetzesänderung beschlossen und dann ab 2015 erhoben werden sollen, sind unter Berücksichtigung der Ergebnisse einer Berechnung der Wegekosten im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums durch das Konsortium Alfen Consult / Aviso / Universität Münster-IVM (Prof. Hartwig et al.) festgesetzt worden. Für die Berechnung von Wegekosten gibt es verschiedene methodische Ansätze³, denen in der Wissenschaft unterschiedliche Vor- und Nachteile zugesprochen werden. Die Ergebnisse der Berechnung des o.g. Gutachterkonsortiums sind nach meiner Einschätzung vertretbar. Durch eine andere Vorgehensweise wäre es wohl auch auf eine vertretbare Weise möglich gewesen, geringfügig höhere Wegekosten zu ermitteln. Diese Ergebnisse würden dann allerdings als angreifbarer einzuschätzen sein. Die Ermittlung geringerer Wegekosten wäre ebenfalls und auf vergleichsweise vielen Wegen (insbesondere bei Rückgriff auf die Perpetual Inventory Method) möglich gewesen.
- Es ist sinnvoll, dass auf europäischer Ebene Vorgaben hinsichtlich der maximalen Mautsätze bestehen, die auf für den Fernverkehr bedeutsamen (Fern-)Straßen erhoben werden dürfen. Damit wird „Wegelagerei“ verhindert und Koordinationsproblemen zwischen Staaten bei der Mautfestsetzung entgegengewirkt. Die entsprechenden Vorgaben in der Richtlinie 1999/62/EG verweisen auf die Wegekosten bei der Festsetzung einer Obergrenze für Mautsätze. Wie im

¹ Kontaktdaten von Thorsten Beckers: Tel.: 030-314-23243 / 0163-8479465; E-Mail: tb@wip.tu-berlin.de und beckers@foev-speyer.de.

² Im Hinblick auf die Erstellung dieser Stellungnahme habe ich mich mit Prof. Dr. Gernot Liedtke (DLR / TU Berlin) und Dr. Heike Link (DIW Berlin) ausgetauscht und von diesen wertvolle Hinweise erhalten. Hierfür möchte ich mich an dieser Stelle nochmals bedanken. Weiterhin möchte ich mich bei Dr. Martin Winter (TU Berlin - WIP) und Tim Becker (TU Berlin - WIP) bedanken, die mit mir bei der Erstellung dieser Stellungnahme zusammengearbeitet haben.

³ Vgl. dazu z.B. die Unterlagen zu dem von Dr. Heike Link am 27. Juni 2014 in Berlin auf der Konferenz „Verkehrsökonomik und -politik“ gehaltenen Vortrag „Ein Überblick zu methodischen Fragen der Wegekostenermittlung“ (http://www.verkehrskonferenz.de/fileadmin/archiv/konferenz_2014/Papers/Link_Ueberblick_zu_methodischen_Fragen_der_Wegkostenrechnung.pdf).

vorangegangenen Punkt erläutert, besteht kein Konsens hinsichtlich der Methodik für die Ermittlung von Wegekosten, und auch die europäischen Vorgaben führen nicht dazu, dass nur ein Weg zur Ermittlung von Wegekosten im Hinblick auf die Ermittlung von Mautobergrenzen beschritten werden kann. Auch weitere Faktoren, wie z.B. die Altersstruktur eines Straßennetzes oder Zinsentwicklungen an den Kapitalmärkten, können dazu führen, dass bei der Kalkulation von Wegekosten zu unterschiedlichen (aber nicht unbedingt weit auseinanderliegenden) Zeitpunkten (mehr oder weniger) voneinander abweichende Ergebnisse erzielt werden können.

Von einer Maut gehen Lenkungswirkungen aus, weshalb eine Maut von der Politik im Hinblick auf die Erreichung umwelt- und verkehrspolitische Ziele eingesetzt werden kann. Schwankungen der Mautsätze, die in keinen Zusammenhang mit umwelt- und verkehrspolitischen Zielen stehen und vielmehr durch schwankende Ergebnisse von Wegekostenberechnungen bedingt sind, wirken im Hinblick auf die Erreichung der entsprechenden politischen Ziele grundsätzlich kontraproduktiv. Sofern Mauteinnahmen – wie in Deutschland praktiziert – in Finanzierungsregime für die Verkehrsinfrastruktur eingebunden sind, gehen derartig schwankende Ergebnisse von Wegekostenberechnungen ebenfalls grundsätzlich mit Nachteilen einher.

Vor diesem Hintergrund ist zu empfehlen, dass von deutscher Seite versucht wird auf der europäischen Ebene darauf hinzuwirken, dass eine Diskussion über die Weiterentwicklung der Vorgaben hinsichtlich der maximalen Mautsätze erfolgt, die in der EU auf für den Fernverkehr bedeutsamen (Fern-)Straßen erhoben werden dürfen. In diesem Zusammenhang wäre auch zu thematisieren, dass grundsätzliche Überlegungen der Europäischen Kommission

- (i) zur auf eine Erzielung effizienzfördernder Lenkungswirkungen ausgerichtete Bepreisung von Verkehrsinfrastrukturen („Soziale Grenzkosten“),
- (ii) zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen (z.B. „Nutzerfinanzierung“, wofür im Übrigen verschiedene Definitionen existieren) und
- (iii) zu den Vorgaben hinsichtlich der Ermittlung von Mautobergrenzen (an Durchschnittskosten orientierte Bepreisung unter Berücksichtigung von „Wegekosten“ [siehe oben] sowie – neuerdings – auch die Möglichkeit zur Berücksichtigung von externen Umweltkosten des Verkehrs [Luftschadstoffe und Lärm] in einem jedoch durch absolute Vorgaben recht begrenzten Ausmaß)

nicht oder nur begrenzt miteinander kompatibel sind.

- Im Hinblick auf die Organisation der Kalkulation von Wegekosten für das Bundesfernstraßennetz ist zu empfehlen, dass Reformen in Betracht gezogen werden. Hierbei sollten auch die (grundsätzlich als positiv einzuordnenden) Erfahrungen aus der Schweiz berücksichtigt werden. Beispielsweise könnten Aufgaben des Datenmanagements umfangreich von einer öffentlichen Stelle wahrgenommen werden. Einzelne methodische Grundsatzfragen könnten z.B. – beaufsichtigt und begleitet durch das Bundesverkehrsministerium und eine dieses unterstützende Expertenkommission – von Wissenschaftlern untersucht werden, die ggf. im Einzelfall entsprechend beauftragt werden. Ggf. könnten auch mehrere Berechnungswege für die Wegekosten definiert werden, die dann stets parallel durchgeführt werden, womit der Politik die Bandbreite der Ergebnisse transparent dargelegt werden kann. Die Berechnung der Wegekosten zu einzelnen Zeitpunkten könnte vom Bundesverkehrsministerium ebenfalls relativ unkompliziert beauftragt werden.