

30.01.02**Antrag
der Länder
Hamburg, Bremen**

Gesetz zur Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen

Punkt 8 der 772. Sitzung des Bundesrates am 01. Februar 2002

Der Bundesrat möge beschließen, zu dem Gesetz gemäß Artikel 77 Abs. 2 des Grundgesetzes die Einberufung des Vermittlungsausschusses aus folgendem Grund zu verlangen:

Zu Artikel 1 (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 -neu- ABMG)

In Artikel 1 ist in § 1 Abs. 2 dem Satz 1 folgende Nummer anzufügen:

"3. Fahrzeuge im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs

- a) Schiene/Straße zwischen der Belade- oder Entladestelle und dem nächstgelegenen geeigneten Bahnhof,
- b) Binnenschiff/Straße und Seeschiff/Straße zwischen Belade- oder Entladestelle und einem innerhalb eines Umkreises von höchstens 150 Kilometer Luftlinie gelegenen Binnenhafen oder Seehafen,
- c) Seeschiff/Straße beim Transport von Überseecontainern für bis zu 150 km, wenn die Belade- oder Entladestelle außerhalb eines Umkreises von 150 km Luftlinie um einen deutschen Seehafen liegt."

Als Folge ist

in Artikel 1 § 1 folgender Absatz anzufügen:

"(5) Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung das Verfahren der Befreiung nach § 1 Abs. 2 Nr. 3 näher zu bestimmen."

Ausgeliefert am 31. JAN. 2002

Begründung:

Zur Förderung des Kombinierten Verkehrs sind bisher folgende ordnungs- und steuerpolitische Erleichterungen zugelassen worden: Erhöhtes Lkw-Gesamtgewicht von 44 t im Vor- und Nachlauf auf der Straße, Ausnahme vom Fahrverbot an Sonn- und Feiertagen und vom Ferienfahrverbot, Anrechnung der Fahrzeit der Rollenden Landstraße auf die tägliche Ruhezeit des Fahrers, Befreiung der ausschließlich im Vor- und Nachlauf eingesetzten Fahrzeuge von der Kraftfahrzeugsteuer sowie Rückerstattung der Kraftfahrzeugsteuer bei der Rollenden Landstraße.

Angesichts des derzeitigen Verkehrsanteils des Kombinierten Verkehrs, der angestrebten Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf Schiene und Wasserstraße sowie des Ziels den Güterverkehr der Schiene bis zum Jahre 2015 von 73 Mrd. tkm auf 148 Mrd. tkm zu erhöhen, sind über diese Erleichterungen hinaus weitere Anstrengungen erforderlich.

Es ist daher folgerichtig und dem hohen verkehrspolitischen Stellenwert des Kombinierten Verkehrs angemessen, wenn die in seinem Vor- und Nachlauf eingesetzten Lkw generell von der Mautgebühr freigestellt werden. Dies sollte mittels der bisher angewendeten Befreiungskriterien geschehen.

Gleichzeitig ist das Befreiungskriterium von 150 km im Umkreis eines KV-Terminals der Bahn, der Binnenschifffahrt bzw. der Seeschifffahrt durch eine Streckenfreistellung von 150 km beim Transport von Überseecontainern zu ergänzen, um den besonderen Wettbewerbsbedingungen im Hinterlandverkehr der europäischen Seehäfen zu entsprechen. Auf diese Weise werden Wettbewerbsnachteile der deutschen Hafenstandorte gegenüber den niederländischen/belgischen Häfen vermieden. Nach jetzigem Stand der Erkenntnisse beabsichtigen die Niederlande/Belgien nicht, eine in der Höhe vergleichbare Maut in absehbarer Zeit einzuführen. Nachdem bereits durch die Trassentgelten in den Niederlanden signifikante Wettbewerbsvorteile für den Hafen Rotterdam geschaffen wurden, kann nicht auch noch der Autobahntransport zwischen Rotterdam und deutscher Grenze von rd. 150 km weitgehend kostenfrei bleiben, ohne dass ein Ausgleich für betroffene deutsche Standorte geschaffen wird.