

## Änderungsantrag

der Abgeordneten Thomas Lutze, Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, Annette Groth, Kerstin Kassner, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Dr. Gesine Löttsch, Dr. Kirsten Tackmann, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

zu der zweiten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung  
– Drucksachen 18/3923, 18/4454 –

### Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Der Bundestag wolle beschließen:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. Nummer 1 wird wie folgt geändert:
  - a) In Buchstabe a wird Absatz 1 Satz 2 wie folgt gefasst:

„Fahrzeuge sind Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen,

    1. die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder eingesetzt werden und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 7,5 Tonnen beträgt oder
    2. die als Kraftomnibusse im Linienfernverkehr eingesetzt werden.“
  - b) Folgender Buchstabe b wird eingefügt:

„b) Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:  
„1. Kraftomnibusse, soweit sie nicht im Linienfernverkehr verkehren,“
  - c) Der bisherige Buchstabe b wird Buchstabe c.
2. In Nummer 3 Anlage 1 Nummer 1 Buchstabe d wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt und wird folgender Buchstabe e angefügt:

„e) für Kraftomnibusse 0,102 Euro.“

Berlin, den 24. März 2015

**Dr. Gregor Gysi und Fraktion**

## Begründung

Voraussetzung für einen fairen Wettbewerb zwischen Bus und Schiene ist, die intermodalen Wettbewerbsbedingungen für Straßen- und Schienenverkehre insoweit zu harmonisieren, dass Kraftomnibusse im Linienverkehr in die Bundesfernstraßenmaut einbezogen und an den Kosten für das nachgeordnete Straßennetz verursachergerecht beteiligt werden. Ebenso hat die Entwicklung seit der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs gezeigt, dass praktisch jede Verbindung, welche die Busunternehmen neu anfährt, bereits von der Bahn bedient wird. Die Deutsche Bahn AG spricht davon, dass sie im Jahre 2014 wegen der neuen Fernbuskonkurrenz bereits Umsatzeinbußen in Höhe von 120 Mio. Euro zu verkraften habe und geht mittelfristig von 240 Mio. Euro Umsatzverlust pro Jahr an die Straßenkonkurrenz aus. Eine direkte Konkurrenz zwischen Schienenpersonenverkehr und Fernbusverkehr ist also gegeben, sodass die bestehende Ausnahme von der Mautpflicht für Kraftomnibusse im Linienfernverkehr aufgehoben werden sollte.

Angesichts der enormen öffentlichen Mittel für den Ausbau und die Instandhaltung des deutschen Schienennetzes und der vielerorts massiven Überlastungen des Bundesautobahnnetzes sind derartige Verkehrsverlagerungen weder verkehrspolitisch noch wirtschaftlich vertretbar. Vor dem Hintergrund des erheblichen Finanzbedarfs für den Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, ist die künftige 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 sollte deshalb lediglich auf Linienverkehre im öffentlichen Personennahverkehr und Kraftomnibusse im Tourismusbetrieb beschränkt werden. 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. Verkehre mit Kraftomnibussen, die im Tourismusbetrieb eingesetzt werden, sind ebenfalls auszunehmen, da diese im Gegensatz zu den Fernbussen nicht in direkter Konkurrenz zur Schiene stehen, sondern in der Regel vielmehr eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen.

Die Mauthöhe für Kraftomnibusse orientiert sich an der im Wegekostengutachten für die Jahre 2013-2017 errechneten gemittelten Mauthöhe für Busse der Jahre 2015-2017.