

Änderungsantrag

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

**zu der zweiten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 18/9440, 18/10440 –**

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Artikel 1 Nummer 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In Buchstabe a werden in § 1 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 nach dem Wort „Güterkraftverkehr“ die Wörter „oder den Linienverkehr mit Kraftomnibussen“ eingefügt.
 - b) Nach Buchstabe a wird folgender Buchstabe b eingefügt:
„b) Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 wird wie folgt geändert:
Nach dem Wort „Kraftomnibusse“ werden die Wörter „, soweit sie nicht im Linienfernverkehr gemäß § 42a des Personenbeförderungsgesetzes verkehren“ eingefügt.“
 - c) Die bisherigen Buchstaben b und c werden die Buchstaben c und d.
2. Folgende Nummer 14 wird angefügt:
„14. In der Anlage 1 Nummer 1 Buchstabe d wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt und wird folgender Buchstabe e angefügt:
„e) für Kraftomnibusse 0,109 Euro.“ ‘

Berlin, den 29. November 2016

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Begründung

Zu 1)

Die bestehende Ausnahmeregelung für Kraftomnibusse in § 1 Absatz 2 BFStrMG ist nicht sachgerecht, da schwere Kraftfahrzeuge in besonderem Maße Kosten für den Bau, die Unterhaltung und den Betrieb von Bundesstraßen verursachen und dies auf Nutzfahrzeuge im Güterkraftverkehr und im Personenverkehr durch Kraftomnibusse in gleicher Weise zutrifft.

Auch um die intermodalen Wettbewerbsbedingungen für Straßen- und Schienenverkehre sukzessive zu harmonisieren, sind Fernbusse in die Bundesfernstraßenmaut einzubeziehen und an den Kosten für das nachgeordnete Straßennetz verursachergerecht zu beteiligen. Denn die Liberalisierung des Fernbusverkehrs hat bereits zu erheblichen Verlagerungen von der Schiene auf den Bus geführt. 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. Es ist Aufgabe des Bundes, die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen so zu stellen, dass das mit öffentlichen Mitteln gebaute und zu unterhaltende Schienennetz des Bundes auch genutzt wird. Vor diesem Hintergrund ist die bestehende Ausnahmeregelung für Kraftomnibusse bei der Maut nicht gerechtfertigt und lediglich auf Linienverkehre im öffentlichen Personennahverkehr und im Tourismusverkehr zu beschränken.

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 Fernbussen nicht in direkter Konkurrenz zur Schiene stehen, sondern in der Regel vielmehr eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen.

Zu 2)

Der Mautteilsatz für Infrastrukturkosten je gefahrenen Kilometer orientiert sich an dem im Wegekostengutachten für die Jahre 2013 bis 2017 errechneten Wert für Busse bezogen auf das Jahr 2017.