

**24.06.22****Empfehlungen  
der Ausschüsse**

Vk - Fz - U - Wi

zu **Punkt ...** der 1023. Sitzung des Bundesrates am 8. Juli 2022

---

**Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes**

A

Der **federführende Verkehrsausschuss (Vk)** undder **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (U)**

empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Zum Gesetzentwurf allgemeinVk  
U

1. a) Der Bundesrat begrüßt die mit dem Gesetzentwurf vorgesehene Anpassung der Mautteilsätze für Lärmbelastung und Luftverschmutzung an die im Wegekostengutachten 2023 bis 2027 ermittelten Kosten, die aufgrund der Richtlinie (EU) 2022/362 hinsichtlich der Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch Fahrzeuge nunmehr möglich ist und durch die insofern die tatsächlich verursachten Luftverschmutzungs- und Lärmbelastungskosten für Nutzer der mautpflichtigen Strecken angelastet werden können.

- [U] = 2. [b) Der Bundesrat verweist jedoch darauf, dass im Koalitionsvertrag der Bundesregierung festgehalten wurde, in 2023 eine CO<sub>2</sub>-Differenzierung der Lkw-Maut vorzunehmen, den gewerblichen Güterkraftverkehr ab 3,5 Tonnen einzubeziehen und einen CO<sub>2</sub>-Zuschlag einzuführen. Laut Begründung zum Gesetzentwurf sei für diese Maßnahmen ein längerer zeitlicher Vorlauf zur technischen und organisatorischen Umsetzung erforderlich. Der Bundesrat sieht diese Aufschiebung kritisch angesichts des Handlungsdrucks im Verkehrssektor zu notwendigen Reduktionen gemäß Klimaschutzgesetz sowie in Bezug auf das im Koalitionsvertrag festgelegte Anhebungsziel des Marktanteils der Schiene am Güterverkehr von derzeit 18 auf 25 Prozent bis 2030.
- c) Der Bundesrat hält es angesichts der strukturellen Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur und hoher Finanzlasten für den Bundeshaushalt für geboten und sachgerecht, bei der Bundesfernstraßenmaut umgehend von der EU-rechtlich zulässigen Möglichkeit zur Ausweitung auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen Gebrauch zu machen. Der Bundesrat weist darauf hin, dass die Bundesregierung dies nicht nur im aktuellen Koalitionsvertrag ankündigt, sondern bereits Ende 2014 bei der Dritten Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes die Ausdehnung der Maut auf Lkw ab 3,5 Tonnen sowie auf Fernbusse in Aussicht gestellt hat.]
- Vk U 3. d) Aus Sicht des Bundesrates stellt die CO<sub>2</sub>-Differenzierung der Lkw-Maut ein dringend notwendiges Mittel zur Erneuerung der Güterverkehrsflotten dar. Nur durch eine solche Differenzierung wird der Betrieb klimafreundlicher Lkw wirtschaftlich, führt zur Verringerung von Treibhausgasemissionen und leistet damit einen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz.

- Vk  
U
4. e) Der Bundesrat hält ferner die in 2011 im Bundesfernstraßenmautgesetz eingeführte Zweckbindung der Mauteinnahmen ausschließlich für die Bundesfernstraßeninfrastruktur für überholt und nicht vereinbar mit den Klimaschutzziele der Bundesregierung und dem politischen Konsens für einen Vorrang für den Ausbau von Schiene und ÖPNV. Der Bundesrat fordert deshalb die Bundesregierung auf, dass die Mauteinnahmen künftig wieder verkehrsträgerübergreifend für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur verwendet werden.
- Vk  
U
5. f) Der Bundesrat hält auch die Umsetzung der im Koalitionsvertrag des Bundes für den Bahnverkehr festgeschriebenen Freistellung von der Lkw-Maut im Zu- und Ablauf von maximal 50 Kilometer für erforderlich. Der Verkehrsträger Schiene ist bereits jetzt bei der Kostenverteilung im Vergleich mit dem Straßengüterverkehr überproportional belastet. Der Zu- und Ablauf per Lkw stellt im Vergleich zu den Transportkosten für den Schienentransport einen großen Kostenpunkt dar. Die Befreiung von der Lkw-Maut ist hier deshalb dringend geboten und leistet einen wesentlichen Beitrag für die Verkehrswende und für einen nachhaltigen Güterverkehr.
- Vk  
U
6. g) Der Bundesrat unterstützt die bestehende Regelung zur Befreiung von Elektro-Lkw von der Lkw-Maut, um so den Markthochlauf für diese Fahrzeuge zu unterstützen. Allerdings wird dadurch der im Wettbewerb stehende Schienengüterverkehr benachteiligt. Der Bundesrat fordert deshalb die Bundesregierung auf, die finanzielle Belastung des Schienengüterverkehrs bei der Stromsteuer sowie durch die kostenpflichtigen CO<sub>2</sub>-Zertifikate des Emissionshandelssystems zu reduzieren und dazu die rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen.

- Vk  
U
7. h) Der Bundesrat stellt fest, dass in der sachlichen und rechtlichen Herleitung mit der Lkw-Maut die Kosten für den Bau, die Erhaltung und den Betrieb von Straßen verursachergerecht anzulasten sind. Diese Begründung trifft nicht nur auf Bundesstraßen, sondern auf alle Straßennetzteile gleichermaßen zu. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung daher, die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Lkw-Maut auch auf Landes- und Kommunalstraßen erhoben werden kann. Eine bundesweite Regelung wird zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse als vorteilhaft angesehen, da sie die Umsetzung erleichtert und dabei die größten Anreize und Wirkungen für die Verlagerung von Verkehren von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger entfaltet.
- Vk  
U
8. i) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, innerhalb eines Jahres das Erfordernis einer Anpassung der Mautteilsätze mittels einer aktualisierten Kostenbetrachtung erneut zu überprüfen und gebührenrechtlich entsprechend des Äquivalenz- und Kostendeckungsprinzips anzupassen. Die dem Gesetzentwurf zugrundeliegende Kostenbetrachtung (Stand Dezember 2021) berücksichtigt nicht die jüngst erheblichen, inflationsbedingten Kostensteigerungen, sodass die Betrachtung für die Jahre 2023 bis 2027 bereits zum aktuellen Zeitpunkt überholt sein dürfte.

## B

### 9. Der **Finanzausschuss** und der **Wirtschaftsausschuss**

empfehlen dem Bundesrat, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.