

**08.07.22**

## **Stellungnahme des Bundesrates**

---

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

Der Bundesrat hat in seiner 1023. Sitzung am 8. Juli 2022 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

#### Zum Gesetzentwurf allgemein

1. 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.
2. 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.

3. Der Bundesrat hält ferner die in 2011 im Bundesfernstraßenmautgesetz eingeführte Zweckbindung der Mauteinnahmen ausschließlich für die Bundesfernstraßeninfrastruktur für überholt und nicht vereinbar mit den Klimaschutzzielen 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.
  
4. 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.
  
5. 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.