

23.06.23**Empfehlungen**
der Ausschüsse

Vk - Fz - U - Wi

zu **Punkt ...** der 1035. Sitzung des Bundesrates am 7. Juli 2023

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften

A

Der **federführende Verkehrsausschuss** (Vk) und
der **Wirtschaftsausschuss** (Wi)

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

Vk
Wi1. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der Bundesrat empfiehlt, bei der Einbeziehung von Fahrzeugen des Güterkraftverkehrs ab 3,5 Tonnen technisch zulässiger Gesamtmasse darauf zu achten, dass die möglicherweise zu erwartenden Auswirkungen auf das Verbraucherpreisniveau nicht zu einer Gefährdung der Versorgung der ländlichen Räume und auch nicht zu Verwerfungen in der Logistik führen werden.
- b) Der Bundesrat bittet ferner darum, auf eine Gleichstellung von biogenen Kraftstoffen und E-Fuels mit emissionsfreien Fahrzeugen und weiteren alternativen Technologien zur CO₂-Minderung zu achten und die im Koalitionsvertrag zugesagte Vermeidung der Doppelbelastung durch nationalen Emissionshandel und CO₂-Maut zu gewährleisten.

...

Begründung:

Eine Ausweitung der Maut auf Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs ab 3,5 Tonnen technisch zulässiger Gesamtmasse (statt bislang 7,5 Tonnen) führt zu einer kostenseitigen Belastung von Unternehmen der Logistik. Nach den Angaben in der Begründung des Gesetzentwurfs beträgt die kostenseitige Belastung durch die Einführung der Kohlenstoffdioxid-Differenzierung 6,65 Milliarden Euro pro Jahr (Durchschnittswert 2024 - 2027) und die durch die Einbeziehung des Fahrzeugsegments 3,5 bis 7,5 Tonnen technisch zulässige Gesamtmasse rund 1 Milliarde Euro pro Jahr. Es ist davon auszugehen, dass die Güterkraftverkehrsunternehmen die Mautmehrkosten weiterreichen werden, so dass Einzelpreisanpassungen zu erwarten sind. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, können daher nicht ausgeschlossen werden. Wettbewerbsnachteile für Transportunternehmen sind zu vermeiden.

Vor allem Flächenländer sind auf eine feingliedrige Versorgung mit Gütern angewiesen. Gerade im Hinblick auf die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung weitläufiger Versorgungsdienste wird eine Ausweitung der Maut kritisch gesehen. Ländliche Räume dürfen nicht abgehängt werden.

Die zugesagte Vermeidung der Doppelbelastung durch den CO₂-Preis wird aus dem Gesetzentwurf nicht ausreichend erkennbar. Mit einer Gleichstellung von biogenen Kraftstoffen und E-Fuels mit emissionsfreien Fahrzeugen und weiteren alternativen Technologien zur CO₂-Minderung sollen Verzerrungen verhindert werden und damit Sorgen der Logistikbranche entgegengekommen werden.

Wi 2. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der Bundesrat sieht mit dem vorliegenden Gesetzentwurf die Gefahr, dass die internationale Konkurrenzfähigkeit des Lkw-Güterverkehrs in Deutschland erheblich eingeschränkt wird und zugleich die ohnehin bereits hohe Inflationsrate weiter erhöht wird. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, sich dafür einzusetzen, dass die internationale Konkurrenzfähigkeit des Straßengüterverkehrs in Deutschland weiter erhalten bleibt.
- b) Der Bundesrat bittet, von den in dem Gesetzentwurf vorgesehenen kurzfristigen Mehrbelastungen im Bereich des Straßengüterverkehrs Abstand zu nehmen.
- c) Der Bundesrat hält es vielmehr für erforderlich, den Mautteilsatz für die Kosten der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen schrittweise einzuführen. Dabei müssen die absehbaren technischen Möglichkeiten und die zukünftigen, wirtschaftlich vertretbaren Verfügbarkeiten von Fahrzeugen mit

alternativen Antrieben, wie auch die notwendige Infrastruktur (zum Beispiel Ladeinfrastruktur für E-Lkw) berücksichtigt werden. Der Bundesrat bittet, sich im weiteren Gesetzgebungsverfahren hierfür einzusetzen.

Begründung:

Regulatorische Schritte mit dem Ziel einer Dekarbonisierung des Lkw-Verkehrs müssen konsequent die absehbaren technischen Möglichkeiten und zukünftigen, wirtschaftlich vertretbaren Verfügbarkeiten von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben sowie deren Betriebsmitteln inklusive der dafür notwendigen Infrastruktur berücksichtigen. Bisher sind Lkw mit alternativen Antrieben deutlich teurer als konventionelle Lkw und daher der Absatz gering. Einen Markthochlauf mit den daraus resultierenden Skaleneffekten wird es nur bei Planungssicherheit in Bezug auf die niedrigeren Gesamtkosten (Kauf und Betrieb inklusive Maut) eines Lkw mit alternativen Antrieben im Vergleich zu einem konventionellen Lkw geben. Den Transportunternehmen muss Zeit gegeben werden, ihre Flottenplanung an die geänderten Rahmenbedingungen anzupassen. Die Hersteller wiederum brauchen dann Zeit, ihre Produktionskapazitäten an die erhöhte Nachfrage anzupassen. Zudem ist ein paralleler Hochlauf der Ladeinfrastruktur (zum Beispiel Ladesäulen, Wasserstoff-Tankstellen oder Ähnliches) notwendig, sowohl öffentlicher als auch privater Lademöglichkeiten der Fuhrunternehmen. Hierbei müssen auch die netzseitigen Anschlussmöglichkeiten berücksichtigt werden. Auch diese Investitionen brauchen Planungssicherheit und einen längeren Vorlauf.

Vk 3. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung um zeitnahe Umsetzung der im Koalitionsvertrag der Regierungsparteien für den Bahnverkehr festgeschriebenen Freistellung von der Lkw-Maut im Zu- und Ablauf von maximal 50 Kilometer.

Begründung:

Der Verkehrsträger Schiene ist überproportional bei der Kostenverteilung im Vergleich mit dem Straßengüterverkehr überbelastet. Der Zu- und Ablauf per Lkw stellt im Vergleich zu den Transportkosten für den Schienentransport einen großen Kostenbaustein dar, welcher dringend eine Entlastung benötigt. Die Befreiung von der Lkw-Maut ist deshalb dringend angezeigt und damit ein wesentlicher Baustein für die Verkehrswende hin zu einem nachhaltigen Güterverkehr.

B

4. Der **Finanzausschuss** und
der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit**
empfehlen dem Bundesrat, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76
Absatz 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.