

20.10.23**Beschluss**
des Deutschen Bundestages

Drittes Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 132. Sitzung am 20. Oktober 2023 zu dem von ihm verabschiedeten **Dritten Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften – Drucksachen 20/8092, 20/8894** – die beigefügte Entschließung unter Buchstabe b auf Drucksache 20/8894 angenommen.

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Das Dritte Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften bewirkt eine echte Weiterentwicklung in der Infrastrukturfinanzierung in Deutschland. Ab dem 1. Dezember 2023 wird ein erheblicher Anteil der Mauteinnahmen zur Finanzierung des Verkehrsträgers Schiene verwendet und so die Voraussetzung dafür geschaffen, dass mit dem Ausbau und der Erneuerung des Schienennetzes die Rahmenbedingungen für mehr Verkehr auf der klimafreundlichen Schiene deutlich verbessert werden und der Deutschlandtakt umgesetzt wird. Das Ziel, bis 2030 ein Viertel des Güterverkehrs über die Schiene zu transportieren, rückt mit der Reform der Lkw-Maut näher. Gleichzeitig schafft die Einführung einer CO₂-Komponente starke Anreize, im Straßengüterverkehr künftig vermehrt sparsame und emissionsfreie Antriebstechnologien einzusetzen. Künftig wird die Lkw-Maut deutlich stärker dazu beitragen, klimaschädliche Emissionen im Verkehrssektor zu verringern. Die Mautkosten machen nur einen geringen Anteil der Transportkosten und somit einen noch geringeren der Gesamtkosten von Endprodukten aus. Die Auswirkungen der Reform der Lkw-Maut auf das Verbraucherpreisniveau sind daher marginal.

Um die Doppelbelastung des deutschen Straßengütertransportgewerbes abzufedern und zugleich die Flottenerneuerung im Straßengüterverkehr zu unterstützen, ist es geboten, die Förderung von Nutz- und Sonderfahrzeugen mit klimaschonenden Antrieben deutlich zu erhöhen und zu vereinfachen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel

1. den mit der Reform der Lkw-Maut beschrittenen Weg fortzusetzen, die Planbarkeit und Investitionssicherheit für die Speditions-, Logistik- und Herstellerunternehmen auch weiterhin sicherzustellen und Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur langfristig abzusichern;
2. die im dritten Änderungsgesetz geschaffene Möglichkeit zur differenzierten Mauterhebung für verkehrlich besonders stark belastete Fernstraßenstrecken zu nutzen, wobei vor der Einführung für Autobahnabschnitte die Vermeidung von Ausweichverkehren sicherzustellen ist;
3. Möglichkeiten der Bewirtschaftung der Stellflächen an Bundesautobahnen zu prüfen und im Dialog mit der Firma Toll Collect zu ermitteln, wie durch Datenermittlung der Standzeiten die Lkw-Maut nutzbar gemacht werden kann, um die Sondernutzung der Rastanlagen als Dispositionsflächen wirksam zu verhindern, und telematische Parkverfahren genutzt werden können, um die Lkw-Parkkapazität auf den Flächen von Rastanlagen durch komprimiertes Parken zu steigern;
4. die Förderprogramme nach der Richtlinie über die Förderung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge (reine Batterieelektrofahrzeuge, von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge) (Richtlinie KsNI) aufzustocken und die Rahmenbedingungen der Programme zu überarbeiten;

5. mit den Ländern eine gemeinsame Kommission einzurichten, die die künftigen Finanzierungsbedarfe zum Erhalt und zum klimafreundlichen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ermittelt und unter Berücksichtigung absehbarer Einnahmenrückgänge aus der Energiebesteuerung alternative Finanzierungsmöglichkeiten wie etwa die Ausweitung der Mautpflicht auf das gesamte Straßennetz untersucht;
6. unter Hinzuziehung der Bundesministerien der Finanzen, für Digitales und Verkehr sowie für Wirtschaft und Klimaschutz sowie der Branche die aktuelle Mautanpassung und die KsNI-Programme in ihrer Wirksamkeit zur Förderung beziehungsweise zur Entlastung der Branche zu evaluieren und auf Grundlage eines neuen Wegekostengutachtens Vorschläge für eine mögliche Weiterentwicklung der Mautpflicht bis zum 31. März 2025 vorzulegen.