

## **Beschlussempfehlung und Bericht**

### **des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)**

#### **zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung**

#### **– Drucksache 19/3930 –**

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

#### **A. Problem**

Nach den Vorgaben der Richtlinie 1999/62/EG müssen sich die gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren an den Baukosten und den Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrsnetzes orientieren. Die jeweils geltenden Mautsätze werden durch wissenschaftlich fundierte Wegekostengutachten ermittelt. Das neue Wegekostengutachten deckt den Zeitraum 2018 bis 2022 ab; es enthält auch Berechnungen zu den externen Kosten aus Luftverschmutzung und Lärmbelastung, die seit einer Änderung des EU-Rechts im Jahr 2011 (Richtlinie 2011/76/EU) zusätzlich angelastet werden können. Die Kosten der Luftverschmutzung werden bereits seit dem 1. Januar 2015 erhoben, die Lärmbelastungskosten sollen nun ergänzt werden. Zudem sollen zwei Entschlüsse des Deutschen Bundestages (Drucksache 18/4463 und Drucksache 18/10440) umgesetzt werden. Insbesondere im Hinblick auf leichtere Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 7,5 und 18 Tonnen soll die Verursachergerechtigkeit im Vergleich zu den bisherigen Achsklassen weiter erhöht werden. Außerdem soll für Elektro-Lkw der Markthochlauf unterstützt werden.

Der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme (Drucksache 19/3930 vom 22. August 2018, S. 31) vorgeschlagen, den geltenden § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 6 BFStrMG wie folgt zu fassen: „land- oder forstwirtschaftliche Fahrzeuge im Güterkraftverkehr mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von maximal 40 km/h sowie land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge gemäß § 2 Absatz 1 Nummer 7 Güterkraftverkehrsgesetz“.

#### **B. Lösung**

Verabschiedung eines Änderungsgesetzes zum Bundesfernstraßenmautgesetz, durch das u. a. die Lärmbelastungskosten bei der Berechnung der Mautsätze ergänzend einbezogen werden. Mit der Einführung von Gewichtsklassen werden

die vorgenannten Entschließungen des Deutschen Bundestages umgesetzt. Im Hinblick auf leichtere Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 7,5 und 18 Tonnen wird die Verursachergerechtigkeit im Vergleich zu den bisherigen Achsklassen weiter erhöht.

Der Formulierungsvorschlag des Bundesrates zu dem geltenden § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 6 BFStrMG wird übernommen. Elektro-Lkw werden von der Lkw-Maut befreit und eine zeitlich gestaffelte Mautbegünstigung für Erdgas-Fahrzeuge soll aufgenommen werden. Im Güterkraftverkehrsgesetz wird ein Ausnahmetatbestand eingeführt, der die heute üblicherweise in der Land- und Forstwirtschaft vorgenommenen Transporte auch über die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit der Fahrzeuge von 40 km/h klar von den Transporten des gewerblichen Güterverkehrs abgrenzt. Außerdem soll eine rechtsbereinigende Änderung des § 6f des Straßenverkehrsgesetzes vorgenommen werden.

**Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE.**

### **C. Alternativen**

Ablehnung des Gesetzentwurfs; Annahme mit abweichenden Änderungen.

### **D. Kosten**

Wurden nicht erörtert.

## Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/3930 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Die Bezeichnung des Gesetzentwurfs wird wie folgt gefasst:  
„Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes und zur Änderung weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“.
2. Artikel 1 wird wie folgt geändert:
  - a) Nummer 1 wird wie folgt geändert:
    - aa) Buchstabe a Doppelbuchstabe aa wird wie folgt gefasst:  
„aa) Nummer 6 wird wie folgt gefasst:
      - „6. land- oder forstwirtschaftliche Fahrzeuge gemäß § 2 Absatz 1 Nummer 7 Güterkraftverkehrsgesetz sowie den damit verbundenen Leerfahrten.“
      - bb) Buchstabe a Doppelbuchstabe bb wird wie folgt gefasst:  
„bb) Die folgenden Nummern 7 und 8 werden angefügt:
        - „7. elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne des § 2 Nummer 1 des Elektromobilitätsgesetzes in der jeweils geltenden Fassung,
        8. mit Erdgas betriebene Fahrzeuge im Zeitraum vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2020. Ab dem 1. Januar 2021 sind für mit Erdgas betriebene Fahrzeuge die Mautteilsätze für die Infrastrukturkosten nach § 3 Absatz 1 Nummer 1 und die verursachten Lärmbelastungskosten nach § 3 Absatz 1 Nummer 3 zu entrichten.“
    - cc) Nach Buchstabe a wird folgender Buchstabe b eingefügt:  
„b) In Absatz 5 werden die Wörter „Verkehrszeichen nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften“ durch die Wörter „straßenverkehrsrechtliche Beschilderung“ ersetzt.“
    - dd) Der bisherige Buchstabe b wird Buchstabe c und Absatz 6 Satz 2 wird aufgehoben.
  - b) Nach Nummer 2 wird folgende Nummer 3 eingefügt:  
„3. In § 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 10 werden nach dem Wort „eingebauten“ die Wörter „oder im Fahrzeug angebrachten“ eingefügt.“
  - c) Die bisherigen Nummern 3 bis 9 werden die Nummern 4 bis 10.

3. Nach Artikel 1 werden die folgenden Artikel 2 und 3 eingefügt:

„Artikel 2

Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

Dem § 2 Absatz 1 Nummer 7 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 22. Juni 1998 (BGBl. I S. 1485), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Mai 2017 (BGBl. I S. 1214) geändert worden ist, wird folgender Buchstabe c angefügt:

„c) mit land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 40 km/h,“.

Artikel 3

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

§ 6f des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 17. August 2017 (BGBl. I S. 3202) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„§ 6f

Entgelte für Begutachtungsstellen für Fahreignung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Entgelte der Begutachtungsstellen für Fahreignung festsetzen, soweit

1. die Begutachtungsstellen aus Anlass von Verwaltungsverfahren nach straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften medizinisch-psychologische Untersuchungen durchführen und
2. die Festsetzung erforderlich ist, um die Qualität der Begutachtung zu fördern.

Bei der Festsetzung der Entgelte ist den berechtigten Interessen der Leistungsbringer und der zur Zahlung der Entgelte Verpflichteten Rechnung zu tragen. Soweit der Leistungsumfang nicht einheitlich geregelt ist, sind dabei Mindest- und Höchstsätze festzusetzen.“ ‘

4. Die bisherigen Artikel 2 und 3 werden die Artikel 4 und 5.

Berlin, den 17. Oktober 2018

**Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur**

**Cem Özdemir**  
Vorsitzender

**Jörg Cezanne**  
Berichterstatter

## **Bericht des Abgeordneten Jörg Cezanne**

### **A. Allgemeiner Teil**

#### **I. Überweisung**

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 19/3930** in seiner 52. Sitzung am 27. September 2018 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, den Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen und an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

#### **II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage**

Der Gesetzentwurf sieht die ergänzende Einbeziehung der Lärmbelastungskosten als externe Kosten bei der Berechnung der Mautsätze sowie die Einführung von Gewichtsklassen zur Umsetzung von Entschließungen des Deutschen Bundestages vor. Zudem soll im Hinblick auf leichtere Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 7,5 und 18 Tonnen die Verursachergerechtigkeit im Vergleich zu den bisherigen Achsklassen erhöht werden und Elektro-Lkw sollen zur Förderung des Markthochlaufs bei Elektrofahrzeugen von der Lkw-Maut befreit werden.

#### **III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse**

Der **Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/3930 in seiner 13. Sitzung am 17. Oktober 2018 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)130. Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschuss-Drucksache 19(15)130 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. angenommen. Den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 19(15)99 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 19(15)100 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 99/DIE GRÜNEN abgelehnt. Den Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 19(15)129 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE., abgelehnt.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/3930 in seiner 19. Sitzung am 17. Oktober 2018 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und AfD gegen die Stimmen der Fraktionen FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Annahme.

Der **Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/3930 in seiner 8. Sitzung am 17. Oktober 2018 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)130. Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU

und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)130 hat er mit den Stimmen der Fraktion der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. angenommen.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/3930 in seiner 23. Sitzung am 17. Oktober 2018 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)130.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat sich gutachtlich beteiligt und hat folgende Stellungnahme (Ausschussdrucksache 19(26)4-5) übermittelt:

*„Im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung gemäß Einsetzungsantrag (Drucksache 19/1837) am 13. September 2018 mit dem Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (Drucksache 19/3930) befasst.*

*Folgende Aussagen zur Nachhaltigkeit wurden in der Begründung des Gesetzentwurfes getroffen:*

*„Die Maßnahme berücksichtigt in ihrer Folge die Ziele der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und damit auch der sozialen Verantwortung sowie den Umweltschutz im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie. Die Sicherung des Verkehrs und seiner Infrastruktur sind unerlässliche Voraussetzungen für eine funktionierende Wirtschaft. Die Lkw-Maut bietet einen Anreiz, möglichst emissionsarme Nutzfahrzeuge mit dem günstigsten Mautsatz einzusetzen. Sie fördert die Internalisierung externer Kosten, da die Mautsätze externe Kosten berücksichtigen, die der Güterkraftverkehr verursacht (Mautteilsätze für die verursachten Luftverschmutzungskosten und Lärmbelastungskosten). Die Mautpflicht kann sich positiv auf den Anteil des Schienenverkehrs und der Binnenschifffahrt an der Güterbeförderungsleistung auswirken.*

*Es sind folgende Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie betroffen:*

- *Managementregel 6 (Energie- und Ressourcenverbrauch)*
- *Indikator 6 (Staatsverschuldung)*
- *Indikator 11 (Mobilität).“*

*Formale Bewertung durch den Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung:*

*Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfes ist gegeben. Der Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ergibt sich hinsichtlich der folgenden Managementregeln, Sustainable Development Goals (SDGs) und Indikatoren:*

- *Managementregel 6 - Regel zu Strukturwandel und Politikfeldintegration*
- *Managementregel 7 – Entkopplungsregel*
- *SDG 11 - Nachhaltige Städte und Gemeinden*
- *SDG 13 - Maßnahmen zum Klimaschutz*
- *Indikator 11.2.a - Endenergieverbrauch im Güterverkehr*
- *Indikator 13.1.a – Treibhausgasemissionen.*

*Die Managementregeln 6 und 7 werden vom Vorschlag erfüllt. Die technologische Entwicklung – Umstieg auf emissionsärmere Lkw – gestaltet mittels der Gesetzgebung ist ökologisch sinnvoll. Die Energieeffizienz – Entkopplung von Wirtschaftsleistung und Ressourcenverbrauch - wird initiiert.*

*SDG 11, hier 11.2a Mobilität sichern – Umwelt schonen, ist Ziel der Gesetzgebung. Das gilt ebenso für SDG 13, hier 13.1 a THG reduzieren. Die Maut induziert die Umstellung der Flotten auf Euro-6-Standard.*

*Das Gesetz ist nachhaltig. Zu bedenken ist, dass sich die ökologische Lenkungswirkung dann erschöpft, wenn alle Lkw mit THG-neutralen Antrieben fahren. (EE-strombasierte Kraftstoffe, eHighway mit THG-neutraler Stromversorgung, Brennstoffzellen-Fahrzeuge). Insofern kann es im Zuge der weitergehenden Optimierung der ökologischen Lenkungswirkung einen Rückgang der Einnahmen geben.*

*Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung ist plausibel.*

*Eine Prüfbitte ist daher nicht erforderlich.“*

#### IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Gesetzentwurf in seiner 18. Sitzung am 26. September 2018 beraten und hat dazu die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen.

Die Fraktion DIE LINKE. hat folgenden Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 19(15)99) eingebracht, welcher auch den Sachverständigen in Vorbereitung der Anhörung übermittelt worden ist:

*Änderungsantrag der Abgeordneten Jörg Cezanne, Thomas Lutze, Ingrid Remmers, Sabine Leidig, Andreas Wagner und der Fraktion DIE LINKE.*

*Zur Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung*

*– Drucksache 19/3930 –*

*Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes*

*Der Bundestag wolle beschließen:*

*1. Artikel 1 Nummer 1 wird wie folgt geändert:*

*a) Folgender Buchstabe a wird eingefügt:*

*„a) In Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 werden nach dem Wort "Güterkraftverkehr" die Wörter "oder den Linienverkehr mit Kraftomnibussen" eingefügt.“*

*b) Der bisherige Buchstabe a wird Buchstabe b und wie folgt gefasst:*

*„b) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:*

*aa) In Nummer 1 werden nach dem Wort "Kraftomnibusse" die Wörter ", soweit sie nicht im Linienfernverkehr gemäß § 42a des Personenbeförderungsgesetzes verkehren" eingefügt.*

*bb) In Nummer 6 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.*

*cc) Folgende Nummer 7 wird angefügt:*

*„7. elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne des § 2 Nummer 1 des Elektromobilitätsgesetzes in der jeweils geltenden Fassung, soweit sie ausschließlich im Vor- oder Nachlauf zur Schiene im intermodalen Verkehr verkehren.“*

*c) Der bisherige Buchstabe b wird Buchstabe c.*

*2. Artikel 1 Nummer 8 wird wie folgt geändert:*

*In Nummer 1 Buchstabe d der Anlage 1 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt und folgender Buchstabe e angefügt:*

*„e) für Kraftomnibusse 0,182 Euro.“*

*Begründung*

*Zu 1)*

*Die Ausnahmeregelung für Kraftomnibusse in § 1 Absatz 2 Satz 1 Nr. 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes 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. Für jede Fahrt eines Zuges sind Trassengebühren für die Nutzung des Schienennetzes und zudem auch Stationsentgelte für jeden Halt zu zahlen, die zudem jedes Jahr ansteigen.*

Fernbusse hingegen zahlen bislang keine Wegekosten. 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 die in direkter Konkurrenz zum Schienenpersonenverkehr stehenden Fernbusse nicht gerechtfertigt und 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 eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen und einen wichtigen Beitrag zur Luftreinhaltung in Städten und Gemeinden leisten.

Der im Gesetzentwurf vorgesehene neue Mautbefreiungstatbestand, wonach Lkw mit Elektroantrieb komplett von der Lkw-Maut befreit werden sollen, ist weder sachgerecht, noch spiegelt er bereits getroffene und zielführendere Festlegungen wieder. Da der Schienengüterverkehr auch mit Elektroantrieb für jeden zurückgelegten Trassenkilometer mit „Schiene-maut“ belastet wird, konterkariert die beabsichtigte Mautbefreiung für Elektro-Lkw das in der Koalitionsvereinbarung verankerte Ziel, „mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene (zu) verlagern“ ([www.bundesregierung.de/Content/DE/\\_Anlagen/2018/03/2018-03-14-koalitionsvertrag.pdf;jsessionid=31617EEE4BBDD9634B7FFC2F22C005DF.s3t2?\\_\\_blob=publicationFile&v=6](http://www.bundesregierung.de/Content/DE/_Anlagen/2018/03/2018-03-14-koalitionsvertrag.pdf;jsessionid=31617EEE4BBDD9634B7FFC2F22C005DF.s3t2?__blob=publicationFile&v=6)). Im Masterplan Schienengüterverkehr des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vom Sommer 2017, der laut Koalitionsvereinbarung vollständig und dauerhaft umgesetzt werden soll, ist zudem zwischen Ministerium und Transportgewerbe vereinbart worden, dass eine etwaige Privilegierung von Elektro-Lkw „ausschließlich im Vor-/Nachlauf zur Schiene im intermodalen Verkehr“ in Frage kommt ([https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/masterplan-schiengueterverkehr.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/masterplan-schiengueterverkehr.pdf?__blob=publicationFile)). Eine Maut-Privilegierung von Elektro-Lkw im kombinierten Verkehr ist geeignet, die massiven Grenzwertüberschreitungen im Bereich der Luftschadstoffe einzudämmen und sollte daher in dieser reglementierten Form zur Anwendung kommen.

Zu 2)

Der Mautteilsatz für Infrastrukturkosten je gefahrenem Kilometer orientiert sich an dem im Endbericht „Berechnung der Wegekostengutachten für das Bundesfernstraßennetz sowie der externen Kosten nach Maßgabe der Richtlinie 1999/62/EG für die Jahre 2018-2022“ errechneten Wert für Busse. Die darin auf Seite 135 aufgeführten Werte können „als sachgerechte Sätze für eine potenziell zu erhebende Maut angesehen werden.“ Auf die zusätzliche Anlastung der im Jahr 2018 nicht mehr zu realisierenden höheren Maut auf die Jahre 2019 bis 2022 wird bei den Fernbussen hierbei verzichtet. Die gesamten Wegekosten für Busse werden mit 299 Mio. Euro im Jahr angegeben, dabei sind aber auch Reisebusse berücksichtigt, die nicht bemautet werden sollen.

Weiterhin hat die Fraktion DIE LINKE. folgenden weiteren Änderungsantrag (**Ausschussdrucksache 19(15)100**) eingebracht, welcher ebenfalls den Sachverständigen in Vorbereitung der Anhörung übermittelt worden ist:

Änderungsantrag der Abgeordneten Jörg Cezanne, Ingrid Remmers, Sabine Leidig, Thomas Lutze, Andreas Wagner und der Fraktion DIE LINKE.

zur Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung

– Drucksache 19/3930 –

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Der Bundestag wolle beschließen:

Artikel 1 Nummer 5 wird wie folgt neu gefasst:



‘5. § 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Es ist in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zu verwenden, dies umfasst auch Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor verkehrsbedingten Emissionen sowie Umweltschutzmaßnahmen.“

b) Folgender Absatz 5 wird angefügt:

„(5) Für das auf den Streckenabschnitten nach § 1 Absatz 4 angefallene Mautaufkommen findet die Zweckbindung nach Absatz 3 Satz 2 keine Anwendung.“

#### Begründung

Der im Bundesfernstraßenmautgesetz verankerte „Finanzierungskreislauf Straße“ steht weder im Einklang mit der Systematik der Wegekostenberechnung, noch ist er geeignet, das anerkannte verkehrspolitische Ziel der Verlagerung von Güterkehr auf die Schiene und die Wasserstraße zu befördern. Vielmehr drohen durch die Zweckbindung der Mautmittel für den Straßenbau übergeordnete umweltpolitische Zielsetzungen verfehlt zu werden, allen voran die Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen und damit auch die gesteckten Klimaziele.

Der Großteil der Mauteinnahmen resultiert aus kalkulatorisch verzinsten Kapitalkosten des Bestandsnetzes, wodurch frühere Investitionen des Bundes über die Maut refinanziert werden. Obwohl eine Zweckbindung dieser Mittel für den Straßenbau daher nicht aus der Logik der Nutzerfinanzierung abzuleiten ist, bindet die derzeitige Rechtslage über den „Finanzierungskreislauf Straße“ zukünftige Investitionsentscheidungen an die „betonlastige“ Infrastrukturpolitik vergangener Jahrzehnte. Diese Beschneidung verkehrspolitischen Gestaltungsspielraums zu Ungunsten ökologischerer Verkehrsträger muss vor dem Hintergrund umwelt- und klimapolitischer Herausforderungen zwingend aufgehoben werden.

Darüber hinaus ist die geltende Zweckbindung der Mauteinnahmen für den Fernstraßenbau partiell zweckentfremdend, da die Mautsätze auch externe Kosten des Straßengüterverkehrs berücksichtigen. Die Zweckbindung führt jedoch dazu, dass Mauteinnahmen, welche aufgrund der schädlichen Auswirkungen des Straßengüterverkehrs anfallen, wieder dem Straßenbau und somit dem Straßengüterverkehr zu Gute kommen, anstatt für Maßnahmen zur Luftreinhaltung oder für Klimaschutzmaßnahmen aufgewendet werden zu können.

Durch die Neufassung von § 11 Absatz 3 Satz 2 werden die genannten strukturellen Schwächen des Bundesfernstraßenmautgesetzes behoben und die Möglichkeit eröffnet, die Verkehrsverhältnisse in Deutschland erheblich zu verbessern sowie das Erreichen der Klimaziele durch nachhaltige Infrastrukturpolitik zu befördern.

Zukünftig sollen primär die umweltverträglicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße von der Lkw-Maut profitieren, wobei auch nachgeordneten Gebietskörperschaften über die ihnen im Zuge der auf Bundesstraßen in kommunaler Baulast erhobenen Mauteinnahmen hinaus Mittel zugewiesen werden können. Durch inhaltliche Klarstellung wird zudem sichergestellt, dass auch Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor verkehrsbedingten Emissionen sowie Umweltschutzmaßnahmen durch Einnahmen aus der Lkw-Maut finanziert werden können.

Aus rechtsförmlichen Gründen wird der im Gesetzentwurf ursprünglich in Artikel 1 Nummer 5 vorgesehene neue § 11 Absatz 5 nunmehr in Buchstabe b) aufgeführt, ohne dass dies mit inhaltlichen Änderungen einhergeht.

Die öffentliche Anhörung hat der Ausschuss in seiner 21. Sitzung am 10. Oktober 2018 durchgeführt. An der Anhörung haben als Sachverständige teilgenommen Prof. Dr. Dirk Engelhardt, Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.; Dirk Flege, Allianz pro Schiene e.V.; Jürgen Hasler, Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.; Dr. Friedrich Ludwig Hausmann, Pricewaterhouse Cooper Legal AG; Thomas Kiel, Deutscher Städtetag; Michael Korn, Alfen Consult GmbH; Gerd Lottsiepen, VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. und Dr. Kurt-Christian Scheel, Verband der Automobilindustrie. Wegen des Ergebnisses der Anhörung wird auf das Wortprotokoll der 21. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur verwiesen, welches auch im Internet veröffentlicht ist.

In seiner 24. Sitzung am 17. Oktober 2018 hat der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur den Gesetzentwurf abschließend beraten. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben dazu einen Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 19(15)130) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung und dem Besonderen

Teil dieses Berichts ergibt. Weiterhin hat die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN folgenden Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 19(15)129) eingebracht:

*Änderungsantrag der Arbeitsgruppe Verkehr und digitale Infrastruktur  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zur Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung – Drucksache  
19/3930 – Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes*

*Der Bundestag wolle beschließen:*

*1. In Artikel 1 Nummer 8 ist Anlage 1 (zu § 3 Absatz 3) Nummer 3 wie folgt zu fassen:*

*„3. Mautteilsätze für die verursachten Lärmbelastungskosten je Kilometer nach § 3 Absatz 1 Nummer 3:  
Tag (6:00 – 22:00 Uhr): 0,007 Euro  
Nacht (22:00 – 6:00 Uhr): 0,008 Euro.“*

*2. In Artikel 1 Nummer 8 ist Anlage 1 (zu § 3 Absatz 3) Nummer 3 wie folgt zu fassen:*

*„2. Mautteilsatz für die verursachten Luftverschmutzungskosten je Kilo-meter nach § 3 Absatz 1 Nummer 2:*

*a) mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen unbeschadet der Zahl der Achsen, des zulässigen Gesamtgewichts und der benutzten Straßen:*

- aa) 0,011 Euro in der Kategorie A,*
- bb) 0,023 Euro in der Kategorie B,*
- cc) 0,034 Euro in der Kategorie C,*
- dd) 0,065 Euro in der Kategorie D,*
- ee) 0,075 Euro in der Kategorie E,*
- ff) 0,086 Euro in der Kategorie F.“*

*3. In Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb ist § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 7 wie folgt zu fassen:*

*„7. elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne des § 2 Nummer 1 des Elektromobilitätsgesetzes in der jeweils geltenden Fassung, deren Reichweite unter ausschließlicher Nutzung der elektrischen Antriebsmaschine mindestens 40 Kilometer beträgt, soweit sie ausschließlich im Vor- oder Nachlauf zum Verkehrsträger Schiene im intermodalen Verkehr eingesetzt werden.“*

*In Artikel 1 Nummer 2 ist unter Satz 3 ein neuer Satz 4 anzufügen und wie folgt zu fassen:*

*„Fahrzeugen mit Erdgasantrieb (Compressed Natural Gas – CNG) oder Flüssigerdgasantrieb (Liquefied Natural Gas – LNG) die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind müssen die in Artikel 1 Nummer 8 (Anlage 1 (zu § 3 Absatz 3) benannten Mautsätze lediglich mit einem Anteil von 50 Prozent entrichten. Die Regelung läuft am 31.12.2025 aus.“*

*Berlin, den 16.10.2018*

*AG Verkehr und digitale Infrastruktur  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN*

*Begründung*

*zu 1.*

*Der Gesetzentwurf wird dem Ziel einer nachhaltigen Verkehrspolitik durch eine vollständige schadstoff- und lärmabhängige Anrechnung der Kosten verkehrsbedingter Luftverschmutzung und Lärmbelastung nicht gerecht.*

Die Berechnungen zu den Luftverschmutzungskosten im Wegekostengutachten 2018 bis 2022 zeigen, dass die von der Bundesregierung geplanten Lkw-Mautsätze die realen Lärmkosten lediglich zu 28 Prozent decken werden. Die Deckungslücke von jährlich ca. 298 Millionen Euro bei den Lärmbelastungskosten beträgt laut Wegekostengutachten demnach 72 Prozent. Für den Zeitraum 2019 bis 2022 entsteht so ein Deckungsfehlbetrag von insgesamt 847 Millionen Euro. Diese Kosten sollten dem verursachenden Lkw-Verkehr voll angelastet werden. Daher sollen die Lkw-Mautsätze so erhöht werden, dass 100 Prozent der Lärmbelastungskosten gedeckt werden.

Entgegen Artikel 7c Absatz 1 Satz 2 der Richtlinie über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (2011/76/EU) erfolgt im Gesetzentwurf zudem keine Differenzierung der Kosten für die verkehrsbedingte Lärmbelastung. Vor allem die nächtlichen verkehrsbedingten Lärmemissionen führen zu Gesundheitsschäden bei den Anwohnern an Fernstraßen. Daher sollte die in der EU-Richtlinie vorgesehene Differenzierung zwischen den Mautsätzen für Lärm am Tag und in der Nacht auf jeden Fall berücksichtigt werden.

zu 2.

Die Berechnungen zu den Luftverschmutzungskosten im Wegekostengutachten 2018 bis 2022 zeigen, dass die von der Bundesregierung geplanten Lkw-Mautsätze die realen Kosten lediglich zu 75 Prozent decken. Die Deckungslücke von 25 Prozent beträgt allein 2019 ca. 190 Millionen Euro. Im Gesamtzeitraum von 2019 bis 2022 umfasst die Deckungslücke einen Betrag von 420 Millionen Euro. Dass die Gesellschaft diese Kosten des Lkw-Verkehrs tragen muss, ist in Bezug auf das Ziel, die Luftqualität in deutschen Städten und Gemeinden zu verbessern, nicht akzeptabel. Die Luftverschmutzungskosten müssen vollständig angelastet werden. Daher gilt es die Lkw-Mautsätze entsprechend anzupassen.

zu 3.

Unter § 2 Nummer 1 des Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz – EmoG) fallen auch von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge, wobei keine Mindestreichweite für den elektrischen Antrieb vorgegeben ist. Eine Befreiung von Plug-in-Hybrid-Lkw mit einer sehr geringen elektrischen Reichweite ist aus umwelt- und klimapolitischer Sicht nicht zweckdienlich. Signifikante positive Effekte auf THG-Emission, Luftbelastung und Lärmbelastung sind insbesondere bei schweren Lkw über 7,5 Tonnen nur mit einer Mindestreichweite zu erwarten. Es bedarf somit der Einführung einer Mindestreichweite zur Mautbefreiung der von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeuge. Diese ist in § 3 Absatz 2 Nummer 2 EmoG derzeit mit 40 Kilometern festgesetzt. Daher sollte eine entsprechende Formulierung auch im Fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes enthalten sein.

Die Mautbefreiung für E-Lkw mit mindestens 40 Kilometern Reichweite darf nicht das Ziel, mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, konterkarieren. Im „Masterplan Schienengüterverkehr“ vom Juni 2017, der laut Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD in dieser Legislaturperiode vollständig umgesetzt werden soll (Seite 77, Zeilen 3551-3552), hat das Bundesverkehrsministerium zugesichert, dass eine mögliche Privilegierung von E-Lkw „ausschließlich im Vor-/Nachlauf zur Schiene im intermodalen Verkehr“ (S.29) erfolgen soll. Die Maut-Befreiung von E-Lkw im Vor- oder Nachlauf zur Schiene setzt einen klaren Anreiz für Investition in den kombinierten Verkehr und trägt dazu bei den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Daher eine entsprechende Formulierung auch im Fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes enthalten sein.

Im Sinne der Technologieoffenheit gilt es auch andere alternative Antriebsformen zu fördern. Im Vergleich zu Dieselantrieben werden bei CNG- und LNG-Antrieben die Schwefeloxid- und Feinstaub-Emissionen um bis zu 95 Prozent, die Stickoxid-Emissionen um 80 bis 90 Prozent und der CO<sub>2</sub>-Ausstoß um bis zu 15 Prozent reduziert. Die Lärmemissionen sind bei CNG-/LNG-Lkw um bis zu 50 Prozent geringer als bei Diesel-Lkw. Daher sollten Fahrzeuge mit diesen Technologien die Lkw-Maut befristet bis zum 31.12.2025 nur anteilig entrichten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** hob hervor, welche Erfolgsgeschichte mit der LKW-Maut verbunden sei. Sie betonte die Vorzüge gleicher Mautsätze auf Autobahnen und Bundesstraßen. Außerdem begrüßte sie die Einführung von Gewichtsklassen in Umsetzung zweier Entschlüsse des Deutschen Bundestages. Positiv hob sie die vorgesehene Lösung in Bezug auf eine Mautbefreiung für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge hervor. Auch die

Mautbefreiung für Elektro-LKW werde von ihr begrüßt. Die vorgesehene Regelung zu gasbetriebenen LKW bilde ebenfalls einen großen Anreiz für eine Umstellung auf emissionsarme Fahrzeuge. Sie kündigte an, die Änderungsanträge der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abzulehnen.

Die **Fraktion der SPD** begrüßte den Gesetzentwurf und hob die Einbeziehung externer Kosten für Luftverschmutzung und Lärm bei der Berechnung der Mautsätze hervor. Sie begrüßte zudem die Einführung von Gewichtsklassen in Umsetzung von Beschlüssen des Deutschen Bundestages. Mit den vorgesehenen Regelungen zur Befreiung von Elektro-LKW und gasbetriebenen LKW von der Maut wolle man umweltfreundliche Antriebe fördern. Positiv sei auch die vorgeschlagene klare und ausgewogene Regelung für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge. Über die Einbeziehung von Kraftomnibussen sei noch zu sprechen. Überhaupt werde man das Bundesfernstraßenmautgesetz auch künftig weiterentwickeln, auch auf der Grundlage der Erkenntnisse aus der Anhörung.

Die **Fraktion der AfD** erklärte, sie begrüße grundsätzlich die mit dem Gesetzentwurf verbundene Umsetzung des neuen Wegekostengutachtens. Zum Teil griffen die vorgesehenen Regelungen aber zu kurz. Sie kritisierte die vorgesehene Mautbefreiung für Elektro-LKW und verwies auf die Belastung der Straßen, die von deren Gewicht ausgehe. Zudem sei zu bemängeln, dass man zwar eine Regelung zur Mautbefreiung von gasbetriebenen LKW vorsehe, aber andere umweltfreundliche Treibstoffe, wie E-Fuels, nicht berücksichtigt würden. Auch sei zu kritisieren, dass LKW zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen sowie Fernbusse nach wie vor nicht von der Maut erfasst werden sollten. Der kalkulatorische Zinssatz, der zugrunde gelegt sei, sei nicht gerechtfertigt.

Die **Fraktion der FDP** stellte fest, sie begrüße die nutzerabhängige Infrastrukturfinanzierung ausdrücklich. Auch die Einbeziehung der Bundesstraßen sei zu begrüßen, aber Fragen der Ausweichverkehre seien in weiten Teilen noch offen. Sie begrüße grundsätzlich, dass von ihren Forderungen und den in der Anhörung gemachten Vorschlägen aufgegriffen werde, dass man die Mautbefreiung auch auf gasbetriebene Fahrzeuge erweitere. Auch die im Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen vorgeschlagene Regelung zu land- und forstwirtschaftlichen Verkehren sei zu begrüßen. Ihre grundsätzliche Kritik an dem Gesetzentwurf bleibe aber bestehen. Die Spreizung der Mautsätze zu Euro-6 sei nicht groß genug, so dass ein Anreiz zur Umrüstung fehle. Zudem könne bis heute niemand erklären, wie man in dem Wegekostengutachten zu einem kalkulatorischen Zins von 3,3% komme.

Die **Fraktion DIE LINKE.** sprach sich für eine Gleichstellung der Verkehrsträger aus. Mit der vorgesehenen Mauterhöhung und der geplanten Halbierung der Trassenpreise für den Schienengüterverkehr gehe dies zumindest in die richtige Richtung. Man begrüße die vorgesehenen Mautsteigerungen, kritisiere aber, dass diese hinter den Möglichkeiten zurückblieben. So seien beispielsweise die Mautgebühren in Österreich etwa doppelt so hoch. Sie kritisiere, dass LKW zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen sowie Fernbusse auch künftig nicht in die Mautpflicht einbezogen werden sollten. Zudem lehne sie den Finanzierungskreislauf Straße ab und spreche sich dafür aus, Maut-einnahmen für höhere Investitionen in den Schienenverkehr zu verwenden. Bei den Änderungsanträgen der Koalitionsfraktionen und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN tue sie sich mit den vorgesehenen Mauterleichterungen für gasbetriebene Fahrzeuge schwer.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** begrüßte, dass der seit dem Jahr 2010 bestehende Trend zu einer Senkung der realen Mautsätze bei steigenden Trassenpreisen auf der Schiene umgekehrt werde. Die externen Kosten des LKW-Verkehrs würden aber bei den Mautsätzen nach wie vor nur teilweise berücksichtigt. Ein Problem stelle auch die fehlende Einbeziehung von LKW zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen dar. Bei diesen Fahrzeugen sei eine Zunahme zu verzeichnen, was auch auf Mautausweichverkehre zurückzuführen sei. Weiterhin sprach sie sich dafür aus, auch die Fernbusse bei der Maut einzubeziehen. Die Einbeziehung gasbetriebener LKW bei der Mautbefreiung werde von ihr grundsätzlich begrüßt. Bei der Regelung für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge glaube sie nicht an die im Koalitionsantrag unterstellte Wettbewerbsverzerrung.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 19(15)99 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 19(15)100 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Den Änderungsantrag der Fraktion DIE BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 19(15)129 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. abgelehnt. Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)130 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der

CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. angenommen. Den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/3930 hat der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)130 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. angenommen.

## B. Besonderer Teil

### Begründung zu den Änderungen

#### Zu Nummer 1

Die Bezeichnung des Gesetzentwurfs wird geändert, um der Aufnahme der beiden neuen Artikel zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes (Artikel 2) und des Straßenverkehrsgesetzes (Artikel 3) Rechnung zu tragen.

#### Zu Nummer 2 (Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes)

Zu Buchstabe a) (§ 1 des BFStrMG)

Zu Buchstabe aa) (§ 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 6 BFStrMG)

Der Bundesrat hatte in seiner Stellungnahme (Bundetagsdrucksache 19/3930 vom 22.08.2018, Seite 31) vorgeschlagen, den geltenden § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 6 BFStrMG wie folgt zu fassen: „land- oder forstwirtschaftliche Fahrzeuge im Güterkraftverkehr mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von maximal 40 km/h sowie land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge gemäß § 2 Absatz 1 Nummer 7 Güterkraftverkehrsgesetz“.

Die Bundesregierung hat in ihrer Gegenäußerung (Bundetagsdrucksache 19/3930 vom 22.08.2018, Seiten 35-37) auf Probleme in der Kontrollpraxis hingewiesen. Außerdem würden Leerfahrten und Lohnunternehmen nicht vom Freistellungstatbestand nach § 2 Absatz 1 Nummer 7 GüKG erfasst. Deshalb hat die Bundesregierung folgende Fassung vorgeschlagen: „land- oder forstwirtschaftliche Fahrzeuge, die für solche Zwecke eingesetzt werden, mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von maximal 60 km/h“.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur schließt sich der Auffassung des Bundesrates an. Mit dem Verweis auf § 2 Absatz 1 Nummer 7 des Güterkraftverkehrsgesetzes im neuen § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 6 des Bundesfernstraßenmautgesetzes wird ein Gleichklang der Befreiungstatbestände in beiden Gesetzen gewährleistet. Dies erleichtert die Anwendungspraxis für die betroffenen Unternehmen und das Bundesamt für Güterverkehr als zuständige Kontrollbehörde. Die von der Bundesregierung vorgetragene Erschwernisse bei den automatischen Mautkontrollen mittels rund 300 Mautkontrollbrücken an Autobahnen und rund 620 Mautkontrollsäulen an Bundesstraßen überzeugen nicht, da § 2 Absatz 1 Nummer 7 des Güterkraftverkehrsgesetzes nach Auskunft der Bundesregierung bereits seit dem 1. Juli 2018 als Übergangsregelung angewendet wird (Bundetagsdrucksache 19/3930 vom 22.08.2018, Seite 37, zu Nummer 2 Buchstabe b). Die von der Bundesregierung vorgeschlagene bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von bis zu 60 km/h würde zu einer erheblichen Wettbewerbsverzerrung zulasten des gewerblichen Straßengüterkraftverkehrs führen und ist daher abzulehnen. Mit Artikel 2 des vorliegenden Gesetzes wird die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von bis zu 40 km/h in § 2 Absatz 1 Nummer 7 des Güterkraftverkehrsgesetzes eingeführt, weshalb eine zusätzliche Erwähnung dieses Tatbestandsmerkmals in § 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 6 des Bundesfernstraßenmautgesetzes nicht erforderlich ist. Rund 72% der land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 7,5 Tonnen (Mautpflichtgrenze) verfügen über eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von bis zu 40 km/h.

Land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge ab 7,5 t zGG insgesamt	bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit			
	bis 40 km/h	über 40 km/h bis 60 km/h	über 60 km/h	Fehlende oder unplausible Angabe
290.934	208.217	77.605	5.096	16

Quelle: KBA (Stand: 01.01.2018)

Zu Buchstabe bb) (§ 1 Absatz 2 Satz 1 Nummern 7 und 8 BFStrMG)

Für elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne des § 2 Nummer 1 des Elektromobilitätsgesetzes in der jeweils geltenden Fassung (§ 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 7 BFStrMG) gibt es keine Änderung gegenüber dem Gesetzentwurf der Bundesregierung.

Neu aufgenommen wird eine zeitlich gestaffelte Mautbegünstigung für Erdgas-Fahrzeuge (§ 1 Absatz 2 Satz 1 Nummer 8 BFStrMG). Begünstigte Fahrzeuge im Sinne dieser Vorschrift sind Lkw, Zugmaschinen und sonstige Kfz mit Erdgasantrieb (Compressed Natural Gas – CNG) und Flüssigerdgasantrieb (Liquefied Natural Gas – LNG).

Im Zeitraum 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2020 werden mit Erdgas betriebene Fahrzeuge komplett von der Maut freigestellt. Damit wird ein maximaler Anreiz zur Anschaffung solcher Fahrzeuge zur Unterstützung des Markthochlaufs gesetzt. Die Einsparung pro Kilometer liegt zwischen 9,3 Cent (Gewichtsklasse 7,5 bis <12 Tonnen) und 18,7 Cent (Gewichtsklasse >18 Tonnen mit vier und mehr Achsen).

Ab dem 1. Januar 2021 sind für mit Erdgas betriebene Fahrzeuge nur die Mautteilsätze für die Infrastrukturkosten nach § 3 Absatz 1 Nummer 1 und die verursachten Lärmbelastungskosten nach § 3 Absatz 1 Nummer 3 zu entrichten, nicht jedoch der Mautteilsatz für die verursachten Luftverschmutzungskosten nach § 3 Absatz 1 Nummer 2. Die Einsparung pro Kilometer beträgt 1,1 Cent im Vergleich zu einem Diesel-Fahrzeug der Euro 6-Norm.

Aktuell sind nur wenige Erdgas-Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 7,5 Tonnen (Mautpflichtgrenze) zugelassen:

Erdgas-Fahrzeuge (inkl. bivalent) insgesamt	Fahrzeugklasse		
	Lastkraftwagen	Zugmaschinen	Sonstige Kfz (z.B. Müllfahrzeuge)
339	87	78	174

Quelle: KBA (Stand: 01.01.2018)

In den Jahren 2019 und 2020 belaufen sich die Mautmindereinnahmen aufgrund der kompletten Mautbefreiung für diese 339 Erdgas-Fahrzeuge bei einer unterstellten jährlichen mautpflichtigen Fahrleistung von 100.000 km je Erdgas-Fahrzeug auf maximal 6,34 Mio. Euro pro Jahr. Ab dem Jahr 2021 betragen die Mindereinnahmen rund 0,4 Mio. Euro. Bei steigenden Zulassungszahlen für Erdgas-Fahrzeuge erhöhen sich die Mautausfälle entsprechend.

Zu Buchstabe cc) (§ 1 Absatz 5 BFStrMG)

Die derzeitige Formulierung von § 1 Absatz 5 BFStrMG lässt offen, ob es sich um eine Rechtsgrund- oder Rechtsfolgenverweisung handelt. Mit der sprachlichen Anpassung von § 1 Absatz 5 BFStrMG wird klargestellt, dass eine Rechtsgrundverweisung auf die straßenverkehrsrechtlichen Beschilderungsvorschriften gemeint ist.

Zu Buchstabe dd) (§ 1 Absatz 6 Satz 2 BFStrMG)

Gegenüber dem Gesetzentwurf der Bundesregierung wird § 1 Absatz 6 Satz 2 BFStrMG aufgehoben. Diese Vorschrift sah vor: „Soweit in der Zulassungsbescheinigung Teil I des Zugfahrzeugs oder der Zugmaschine ein zulässiges Gesamtgewicht der in Betrieb befindlichen Fahrzeugkombination festgelegt ist, ergibt sich das zulässige Gesamtgewicht der Fahrzeugkombination hieraus.“

Diese Regelung war von der Bundesregierung als Vereinfachung gedacht, hätte aber in den Fällen zu einer ungerechtfertigten Benachteiligung von Mautschuldern geführt, in denen die Summe der zulässigen Gesamtgewichte der Einzelfahrzeuge niedriger ist als die Eintragung zum zulässigen Gesamtgewicht der in Betrieb befindlichen Fahrzeugkombination in der Zulassungsbescheinigung Teil I. Mit der Aufhebung von § 1 Absatz 6 Satz 2 BFStrMG wird diese Benachteiligung vermieden.

Zu Buchstabe b) (§ 4 Absatz 3 Satz 3 Nummer 10 BFStrMG)

Beim nationalen Mautsystembetreiber Toll Collect sind die Fahrzeugeräte zur Mauterhebung (OBU) im Fahrzeug eingebaut. Zukünftig werden auch Anbieter des Europäischen Elektronischen Mautdienstes (EEMD) ihre Leistungen auf dem deutschen Markt anbieten. Deren Fahrzeugeräte könnten auch im Fahrzeug angebracht sein, z.B. an der Windschutzscheibe (sog. Windshield-OBU). Damit auch diese Fälle erfasst sind, wird vorsorglich die Formulierung „oder im Fahrzeug angebrachten“ ergänzt.

Zu Buchstabe c)

Folgeänderung zu Buchstabe b).

Zu Nummer 3 (Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und des Straßenverkehrsgesetzes)

Zu Artikel 2 neu (Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes)

Beförderungen von land- und forstwirtschaftlichen (lof) Bedarfsgütern oder Erzeugnissen sind von den Vorschriften des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) gemäß § 2 Absatz 1 Nummer 7 grundsätzlich ausgenommen. Dieser Ausnahmetatbestand ist damit begründet, dass land- und forstwirtschaftliche Betriebe hauptsächlich Land- und Forstwirtschaft betreiben und der Transport von Gütern in aller Regel nur eine untergeordnete Tätigkeit darstellt. Bei dieser untergeordneten Tätigkeit würden die Vorschriften des GüKG verhältnismäßig stark ins Gewicht fallen und zu unverhältnismäßiger Bürokratie führen.

Mit Buchstabe c in § 2 Absatz 1 Nummer 7 wird ein Ausnahmetatbestand eingeführt, der die heute üblicherweise in der Land- und Forstwirtschaft vorgenommenen Transporte auch über die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit der Fahrzeuge von 40 km/h klar von den Transporten des gewerblichen Güterverkehrs abgrenzt. Wie bisher ist der Transport von Gütern, die kein lof-Bedarfsgut oder Erzeugnis darstellen, ausnahmslos erlaubnispflichtig. Darunter fallen insbesondere Baustellentransporte, wenn z.B. Erdmassen oder anderweitige Drittgüter auf Lastkraftwagen geladen und durch diese auf der Baustelle fortbewegt werden.

Wettbewerbsverzerrungen zulasten des gewerblichen Transportbereichs in Deutschland bestehen grundsätzlich nicht. Gewerbliche Transporte sind wegen des Transportguts (land- und forstwirtschaftliche Bedarfsgüter oder Erzeugnisse), der in den betreffenden Betrieben üblichen Beförderung und der mit bis zu 40 km/h bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit (bbH) sehr eng gefassten Geschwindigkeit faktisch nicht betroffen.

Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse sind Produkte der landwirtschaftlichen Urproduktion. Land- und forstwirtschaftliche Bedarfsgüter sind Güter, die ausschließlich in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben zum Einsatz kommen.

Land- und forstwirtschaftliche Erzeugnisse und Bedarfsgüter werden heute üblicherweise von land- und forstwirtschaftlichen Betrieben unterschiedlicher rechtlicher und steuerlicher Ausgestaltung oder in deren Auftrag neben den bereits in § 2 Absatz 1 Nummer 7 genannten Betrieben im Rahmen der Nachbarschaftshilfe oder im Rahmen eines Maschinenringes oder vergleichbaren wirtschaftlichen Zusammenschlusses z. B. auch durch land-

oder forstwirtschaftliche Lohnunternehmer, transportiert. Diese Klarstellung in Verbindung mit dem neu eingeführten Buchstaben c in § 2 Absatz 1 Nummer 7 stellt den Transport aller land- und forstwirtschaftlichen Erzeugnisse und Bedarfsgüter mit lof-Fahrzeugen gleich und führt bei Kontrollen, sowohl für die Kontrolleure als auch für die zu Kontrollierenden, zu einer wesentlichen Vereinfachung. Etwaige Kontrollen beziehen sich ausschließlich auf lof-Fahrzeuge und lof-Bedarfsgüter oder -Erzeugnisse.

Zudem ist das Befahren von Bundesautobahnen (BAB) und Kraftfahrstraßen mit einer bbH von bis zu 40 km/h rechtlich ausgeschlossen. Letztlich ist die Abgrenzung über die bbH bei staatlichen Kontrollen über die Zulassungsbescheinigung Teil 1 leicht nachprüfbar, was angesichts verbleibender Umgehungstendenzen auch notwendig ist.

Während Beförderungen für eigene Zwecke oder im Rahmen der Nachbarschaftshilfe nach § 2 Absatz 1 Nummer 7 Buchstabe a und b Doppelbuchstabe aa unentgeltlich stattfinden, spielt die Frage der Vergütung im Rahmen von Buchstabe c keine Rolle.

Die Nichtanwendung güterkraftverkehrsrechtlicher Vorschriften auf lof-Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 40 km/h erzeugt keinen Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger, die Wirtschaft und die Verwaltung.

#### Zu Artikel 3 neu (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)

Die medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) ist bis zum 28.11.2016 als Verwaltungsgebühr nach der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GeBOSt) abgerechnet worden. Die gutachterlichen Leistungen der Begutachtungsträger im Rahmen der MPU stellen eine privatrechtliche Werkvertragsleistung dar und dürfen damit nicht als Verwaltungsgebühr abgerechnet werden. Daher enthält § 6f Straßenverkehrsgesetz (StVG) eine Ermächtigungsgrundlage zur Regelung einer Entgeltordnung. Am 31.07.2018 läuft die Übergangsfrist aus, nach der die Verwaltungsgebühren für die MPU-Leistungen der Begutachtungsträger nach der GeBOSt als Entgelte abgerechnet werden können.

Es wird derzeit jedoch keine Notwendigkeit zur Schaffung einer Entgeltordnung gesehen. Unmittelbare Qualitätsverluste bei der Durchführung der MPU werden nicht befürchtet. Um die Qualität der MPU zu gewährleisten, sehen die Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung folgende Regelungen vor:

- eine amtliche Anerkennung der Begutachtungsträger als deren Begutachtungsstellen durch die zuständigen Landesbehörden,
- eine grundlegende Überprüfung nach festgelegten Qualitätsstandards durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Rahmen des Anerkennungsverfahrens,
- sowie regelmäßige Prüfungen der BASt zur Kontrolle, dass die Standards eingehalten werden,
- einheitliche und verbindliche Begutachtungsleitlinien für die Beurteilung der Kraftfahreignung der Betroffenen.

Sollten der Behörde Unregelmäßigkeiten bekannt werden, kann die Behörde in Zweifelfällen oder bei Verstößen gegen Auflagen eine zusätzliche Überprüfung durch die BASt anordnen. Dies kann letztendlich die Rücknahme der Anerkennung zur Folge haben.

Zudem soll die neue Wettbewerbssituation der Freigabe der Entgelte wissenschaftlich begleitet werden. Bei ggf. entstehenden Wettbewerbsverwerfungen, die Nachteile zulasten der Verbraucher und der Verkehrssicherheit befürchten lassen, kann aufgrund der angepassten Ermächtigungsgrundlage mit einer Entgeltordnung nachgesteuert werden. Um dieses Ziel umzusetzen, ist eine rechtsbereinigende Änderung des § 6f StVG erforderlich.

#### Zu Nummer 4 (Folgeänderungen)

Redaktionelle Anpassung.



Berlin, den 17. Oktober 2018

**Jörg Cezanne**  
Berichtersteller





