

## **Beschlussempfehlung und Bericht des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)**

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung  
– Drucksache 20/3171 –**

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

#### **A. Problem**

Nach den Vorgaben der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge müssen sich die gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren an den Baukosten und den Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrswegenetzes orientieren. Die jeweils geltenden Mautsätze werden durch wissenschaftlich fundierte Wegekostengutachten ermittelt. Es liegt ein neues Wegekostengutachten vor, welches den Zeitraum von 2023 bis 2027 abdeckt. Eine Anpassung der Mautsätze an die Ergebnisse des neuen Wegekostengutachtens ist unionsrechtlich und gebührenrechtlich geboten.

Anhang IIIb der geänderten Richtlinie 1999/62/EG weist nicht länger Höchstwerte, sondern lediglich Bezugswerte für die Anlastung der externen Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung aus, die überschritten werden dürfen, wenn die externen Kosten im jeweiligen Mitgliedstaat tatsächlich höher liegen.

#### **B. Lösung**

Anpassung der Mautsätze zum 1. Januar 2023 in Umsetzung des Wegekostengutachtens 2023 bis 2027 und unter Nutzung der erweiterten Spielräume zur Anlastung der externen Kosten gemäß der novellierten Richtlinie 1999/62/EG.

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

#### **C. Alternativen**

Ablehnung des Gesetzentwurfs bzw. Annahme mit Änderungen.

**D. Kosten**

Wurden nicht erörtert.

### **Beschlussempfehlung**

Der Bundestag wolle beschließen,  
den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/3171 unverändert anzunehmen.

Berlin, den 11. November 2022

### **Der Verkehrsausschuss**

**Udo Schiefner**  
Vorsitzender

**Martina Englhardt-Kopf**  
Berichterstatterin

## Bericht der Abgeordneten Martina Enghardt-Kopf

### I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/3171 in seiner 54. Sitzung am 22. September 2022 beraten und hat ihn an den Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie an den Haushaltsausschuss, an den Wirtschaftsausschuss und an den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union zur Mitberatung überwiesen. An den Haushaltsausschuss hat er ihn nach § 96 der Geschäftsordnung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen eine Anpassung der Mautsätze zum 1. Januar 2023 in Umsetzung des Wegekostengutachtens 2023 bis 2027 und unter Nutzung der erweiterten Spielräume zur Anlastung der externen Kosten gemäß der novellierten Richtlinie 1999/62/EG.

### III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/3171 in seiner 34. Sitzung am 10. November 2022 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Annahme.

Der **Wirtschaftsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/3171 in seiner 26. Sitzung am 9. November 2022 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Annahme.

Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/3171 in seiner 24. Sitzung am 11. November 2022 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. und Abwesenheit der Fraktion der AfD dessen Annahme.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat eine gutachtliche Stellungnahme (Ausschussdrucksache 20(26)12-5) übermittelt, in der er feststellt, dass die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung plausibel ist und eine Prüfbite daher nicht erforderlich ist.

### IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/3171 in seiner 17. Sitzung am 21. September 2022 beraten und hat die Durchführung einer öffentlichen Anhörung zu dem Gesetzentwurf beschlossen. Die öffentliche Anhörung hat er in seiner 21. Sitzung am 12. Oktober 2022 durchgeführt. An der Anhörung nahmen als Sachverständige teil: Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene e. V.; Michael Korn, Prokurist der Alfén Consult GmbH; Markus Olligschläger, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Wirtschaft, Verkehr und Logistik e. V. (BWVL); Jens Pawlowski LL.M., Leiter der Repräsentanz Berlin des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e. V. (BGL); Dorothee Saar, Leiterin Verkehr und Luftreinhaltung der Deutschen Umwelthilfe e. V.; Christopher Schuldes, Assistent der Geschäftsführung der Schuldes Spedition GmbH; Dr. Gerhard Schulz, Vorsitzender der Geschäftsführung der Toll Collect GmbH und Peter Westenberger, Geschäftsführer DIE GÜTERBAHNEN – Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e. V. Bezüglich des Ergebnisses der Anhörung wird auf das Wortprotokoll der 21. Sitzung verwiesen, welches auch im Internet abrufbar ist.

In seiner 24. Sitzung am 11. November 2022 hat der Verkehrsausschuss den Gesetzentwurf abschließend beraten.

Die **Fraktion DIE LINKE**, hatte bereits den folgenden Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 20(15)97) eingebracht:

*„Der Ausschuss wolle beschließen:*

*In Artikel 1 Nummer 1 wird folgende Nr. 1 a) eingefügt:*

*a) Absatz 3 Satz 2 wird wie folgt gefasst:*

*„Der Anteil des Bundes ist in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zu verwenden, dies umfasst auch Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor verkehrsbedingten Emissionen sowie Klimaschutzmaßnahmen.“*

*Die bisherige Nr. 1 a) wird zu Nr. 1 b), die bisherige Nr. 1 b) wird zu Nr. 1 c).*

*Begründung:*

*Eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene ist aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes dringend geboten. Zudem sollten staatliche Mittel dabei möglichst effizient eingesetzt werden. Der effizienteste Klimaschutz aber ist die Verlagerung von Verkehren auf Schiene und Wasserstraße.*

*Mit der mit diesem Gesetz erfolgenden Anlastung der externen Kosten der Luftverschmutzung und Lärmbelastung, die zu jährlichen Einnahmen von 1,5 (2023) bis 1,73 Mrd. € (2027) führen sollen, wird der in diesem Gesetz bislang verankerte „Finanzierungskreislauf Straße“ völlig widersinnig. Die Zweckbindung aller Einnahmen führt dazu, dass auch die Einnahmen, welche aus den schädlichen Auswirkungen des Straßengüterverkehrs herrühren, wieder dem Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen – der Erhalt ist bereits abgedeckt – zu Gute kommen würden, anstatt für Maßnahmen zur Luftreinhaltung oder zum Klimaschutz aufgewendet werden zu können.*

*Zudem steht diese Zweckbindung 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 erreichen. Dadurch drohen auch umweltpolitische Zielsetzungen, allen voran die Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen und damit auch die gesteckten Klimaziele, verfehlt zu werden.*

*Denn der Großteil der Mauteinnahmen resultiert aus kalkulatorisch verzinsten Kapitalkosten des Bestandsnetzes, wodurch frühere Investitionen des Bundes über die Maut refinanziert werden. Eine Zweckbindung dieser Mittel für den Straßenbau kann dadurch jedoch nicht begründet werden. Viel mehr bedeutet dies, dass zukünftige Investitionsentscheidungen an die „betonlastige“ Infrastrukturpolitik vergangener Jahrzehnte gebunden sind. Diese Beschneidung verkehrspolitischen Gestaltungsspielraums zu Ungunsten ökologischerer Verkehrsträger muss vor dem Hintergrund umwelt- und klimapolitischer Herausforderungen aufgehoben werden.*

*Dies gilt umso mehr, weil es beim Schienennetz einen großen Nachholbedarf gibt und die Mittel für den Neu- und Ausbau des Schienennetzes viel zu langsam ansteigen, wohingegen der Straßenbau Rekordniveau erreicht hat, obwohl das Netz der Bundesfernstraßen über die letzten Jahrzehnte bereits sehr dicht ausgebaut wurde. Im Entwurf des Haushaltsgesetzes 2023 sind insgesamt über 3,1 Mrd. € an Investitionsmitteln für Bedarfsplanmaßnahmen bei den Bundesfernstraßen vorgesehen und über 800 Mio. € für die Planungsleistungen, aber lediglich knapp die Hälfte, 2 Mrd. €, an Investitionsmitteln für Bedarfsplanmaßnahmen für die Schienenwege des Bundes – einschließlich der Planungsleistungen.*

*Durch die Neufassung von § 11 Abs. 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 weitere Mauteinnahmen, über deren Beteiligung an den Mauteinnahmen auf Bundesstraßen in kommunaler Baulast hinaus, zugewiesen werden können. Durch inhaltliche Klarstellung wird zudem sichergestellt, dass auch Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor verkehrsbedingten Emissionen sowie Umwelt- und Klimaschutzmaßnahmen durch Einnahmen aus der Lkw-Maut finanziert werden können.“*

Die **Fraktion der AfD** hat zu dem Gesetzentwurf den folgenden Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 20(15)106) eingebracht:

„Der Ausschuss wolle beschließen:

*I. Der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags stellt fest:*

*Eine Erhöhung der Maut um mehr als eine halbe Milliarde Euro ist für die Logistikbranche eine zusätzliche Belastung zur Unzeit. Durch die Sanktionspolitik der Bundesregierung und der Europäischen Union steht die deutsche Wirtschaft, insbesondere auch die Transportwirtschaft vor immensen Schwierigkeiten. Sie sieht sich einerseits riesigen Preissprüngen bei den Kraftstoffpreisen und einer unsicheren Versorgungslage mit AdBlue ausgesetzt. Andererseits bewirkt Inflation und Preis-Lohn-Spirale, dass Unternehmen mit enormen Lohnforderungen konfrontiert werden. Viele kleine und mittelständische Betriebe befinden sich in einer äußerst angespannten, teilweise sogar existenzgefährdenden Lage. In dieser Situation von staatlicher Seite aus durch eine Mauterhöhung Anfang 2023 weitere Belastungen für Wirtschaft und Bürger zu schaffen ist Politik in die falsche Richtung.*

*Das neue Wegekostengutachten weist niedrigere Mautteilsätze für Infrastrukturkosten für einen Großteil der Fahrzeuge auf. Um die Rechtssicherheit der Mauterhebung zu wahren und tausende Rückerstattungsforderungen und -klagen zu vermeiden, sind die niedrigeren Mautteilsätze für die Infrastrukturkosten zwingend weiterzugeben und dadurch die Unternehmer zu entlasten. So sinkt beispielsweise der Mautteilsatz für 12 bis 18 Tonner von 0,112 Euro/km auf 0,109 Euro/km und für Fahrzeuge mit zulässigem Gesamtgewicht über 18 Tonnen bei 3 Achsen und weniger Achsen von 0,155 Euro/km auf 0,143 Euro/km und bei 4 und mehr Achsen von 0,169 Euro/km auf 0,155 Euro/km. Die Erhöhung der Maut resultiert aus massiv erhöhten Sätzen für externe Lärmbelastungs- und Luftverschmutzungskosten. So sollen sich nach dem Gesetzesentwurf der Bundesregierung die Luftverschmutzungskosten für modernste Euro 6 Fahrzeuge teilweise verdoppeln. Die Lärmbelastungskosten sollen teilweise sogar um das Sechs- oder gar Achtfache steigen. Einige der Werte stellen dabei eine Übererfüllung der EU-Richtlinie dar und übersteigen die dort angegebenen Bezugswerte um das Vierfache. So gilt bisher ein Satz von 0,002 Euro/km für die Lärmbelastungskosten. Dieser soll (neben einer Differenzierung nach Fahrzeugtyp) beispielsweise für 18 Tonner bis 3 Achsen auf 0,016 Euro/km ansteigen. Kombiniert sind durch diese Erhöhung der Luftverschmutzungs- und Lärmbelastungskosten, sowie der Senkung der Wegekosten zusätzliche Mauteinnahmen in Höhe von jährlich rund 650 Millionen Euro für den Staat zu erwarten.*

*Neben dieser zum Jahresbeginn 2023 vorgesehenen Mautanpassung stehen noch weitere von der Regierung geplante Mautanpassungen aus. So sind ein Mautzuschlag für CO<sub>2</sub>-Emissionen und eine Mautdifferenzierung für CO<sub>2</sub>-Emissionen geplant, sowie die Ausdehnung der LKW-Maut auf leichte LKW ab 3,5 Tonnen. Diese stufenweise Verteuerung des Straßengüterverkehrs stellt die Unternehmen neben den Mehrkosten auch vor Probleme bezüglich Planungs- und Investitionssicherheit. Insbesondere in Krisenzeiten sind solche für die Unternehmen unkalkulierbare Disruptionen unbedingt zu vermeiden.*

*II. Der Verkehrsausschuss fordert die Bundesregierung zunächst auf,*

- 1. Die Mautsenkungen bezüglich der Mautteilsätze für die Infrastrukturkosten unverzüglich umzusetzen;*
- 2. Die weiteren von der Regierung geplanten Mauterhöhungen in einem Gesamtpaket zusammenzulegen und frühestens Ende 2023 einzubringen;*
- 3. Die Anhebung der Lärmbelastungs- und Luftschadstoffkosten bis zu den geplanten weiteren Änderungen der LKW-Maut auszusetzen, in ihrer Höhe zu überprüfen und mit dem Gesamtpaket zusammenzulegen.“*

Die **Fraktion der SPD** führte aus, Grundlage des Gesetzentwurfs sei das neue Wegekostengutachten und man bringe hier einen Gesetzentwurf auf den Weg, der mit dem europäischen Recht konform sei. Man habe immer betont, dass die Branche Planungssicherheit benötige und diese werde mit dem Gesetzentwurf zum 1. Januar 2023 geschaffen. Wichtig werde dann die weitere Diskussion über die CO<sub>2</sub>-Differenzierung und eine Ausweitung der LKW-Maut auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen. Das betreffe auch die künftige Verwendung der Mauteinnahmen, zu denen man klare Aussagen getroffen habe, dass sie für Mobilität eingesetzt werden sollten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** erklärte, die aufgrund des Wegekostengutachtens erforderliche Anpassung der Mautsätze, die zu einer leichten Absenkung der Mautsätze führe, könne sie mittragen. Die Branche sei aber derzeit stark belastet und es gebe bisher keine Entlastung im Hinblick auf Energiepreise, AdBlue und höhere Personalkosten. Die Branche sei systemrelevant, weshalb man fordere, sie hier zu entlasten. Es bestehe auch der Spielraum,

aktuell aufgrund des Wegkostengutachtens eine Entlastung vorzunehmen und Erhöhungen durch Einbeziehung externer Kosten erst später, zusammen mit entlastenden Faktoren, zum Beispiel im Rahmen der CO<sub>2</sub>-Bepreisung und durch Einsatz neuer Technologien, vorzunehmen. Die Unklarheit bei der Behandlung des Gesetzentwurfs im Ausschuss habe in der Branche für Verunsicherung gesorgt und die Unternehmer stünden jetzt vor der Herausforderung, die steigenden Mautkosten noch einzupreisen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** begrüßte, dass man gemeinsam einen klaren Fahrplan vereinbart habe, wie es mit der Lkw-Maut weitergehe. Man wolle mit der Lkw-Maut Anreize für die Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene und den Umstieg auf alternative Antriebe bei den Lkw beschleunigen. Den Unternehmen wolle man Planungssicherheit geben, damit diese bei strategischen Entscheidungen und konkreten Investitionsentscheidungen besser kalkulieren könnten. Mehreinnahmen sollten nicht ausschließlich der Straße zugutekommen, sondern auch der Schiene, um die Klimaziele zu erreichen und um notwendige Investitionen in die Schiene leisten zu können. Für den geplanten zweiten Gesetzentwurf zur Lkw-Maut habe man noch einiges an Arbeit vor sich, aber es sei klar, was kommen werde und wann es kommen werde.

Die **Fraktion der FDP** äußerte, der Gesetzentwurf Sorge für Planungssicherheit für die Branche, die seit langem wisse, dass der Gesetzentwurf auf dem Weg sei. Im Oktober habe es eine Zunahme des Lkw-Verkehrs in Deutschland insgesamt gegeben, aber gerade in den industriestärkeren Regionen gebe es keinen so starken Aufwuchs, weil man dort aufgrund der hohen Energiekosten zumindest Zurückhaltung übe. Es sei wichtig, dass man dies bei den Regelungen, die man für 2024 treffen wolle, genau im Blick behalte. Die Logistikbranche sei eine sehr wichtige Branche für das Funktionieren der deutschen Volkswirtschaft und ein wichtiger Frühindikator dafür, wie sich die Wirtschaft entwickle. Genau in diesem Sinne müssen man sie auch weiterentwickeln und man werde das auch im Hinblick auf die Regelungen für 2024 tun.

Die **Fraktion der AfD** hob hervor, die Logistikbranche erwarte, dass man über deren Entlastung spreche, die letztendlich auch der Entlastung der Endverbraucher diene. Sie betonte, die Schiene ermögliche es nicht, den Supermarkt zu beliefern, in dem die Regale aufgefüllt werden müssten. Die Autobahnmaut sei nicht grundsätzlich falsch, wenn sie dem Erhalt der Straßeninfrastruktur diene. Hier wolle man aber die eigene Klimaideologie durchsetzen und im Hinblick auf die Luftverschmutzung die Belastung verdoppeln und sie im Hinblick auf die Lärmbelastung bis zum achtfachen erhöhen. Pläne zur Belastung von Sprinterfahrzeugen ab 3,5 Tonnen, die auch von Handwerkern betrieben würden, trage man nicht mit. Dem Gesetzentwurf könne man daher in der vorliegenden Form nicht zustimmen.

Die **Fraktion DIE LINKE** wies auf ihren Änderungsantrag hin. Sie kritisierte, dass die Union ernstlich vorschläge, die Maut abzusenken. Die Union habe offenbar nicht mitbekommen, wie sich aktuell die Kosten für die Sanierung von Autobahnen entwickelten. Die Autobahnbrücken würden nicht erneuerungsbedürftig, weil PKW, sondern 40-Tonner-Lkw darauf führen, welche im Vergleich zu einem Pkw eine 60.000-fache Belastung des Tragwerks verursachten. Bei den Rahmenbedingungen für die Speditionen gebe es unstrittig Handlungsbedarf, aber die Maut sei dafür der falsche Hebel. Es sei daher richtig, sie jetzt nach oben anzupassen. Hier bestehe auch Wettbewerbsgleichheit, da die Erhöhung alle Spediteure treffe.

Der Verkehrsausschuss hat mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und AfD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 20(15)97 abgelehnt.

Den Entschließungsantrag der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 20(15)106 hat der Ausschuss mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der AfD abgelehnt.

Mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. empfiehlt der **Verkehrsausschuss** die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 20/3171.

Berlin, den 11. November 2022

**Martina Englhardt-Kopf**  
Berichterstatlerin

