

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

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung  
– Drucksache 20/8092 –**

### **Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften**

#### **A. Problem**

Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union müssen bei der Erhebung von Mautgebühren die Vorgaben der Richtlinie 1999/62/EG beachten, die durch die Richtlinie (EU) 2022/362 novelliert wurde und am 24. März 2022 in Kraft getreten ist. Sie sieht unter anderem vor, dass im Falle von bestehenden Gebührensystemen für Nutzfahrzeuge des Güterkraftverkehrs ab dem 25. März 2027 für Nutzfahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen technisch zulässiger Gesamtmasse eine Straßenbenutzungsgebühr erhoben werden muss. Des Weiteren verpflichtet die Richtlinie zur Umsetzung einer Kohlenstoffdioxid-Differenzierung der Lkw-Maut. Emissionsfreie Fahrzeuge dürfen bis 31. Dezember 2025 gänzlich von der Mautpflicht befreit werden.

Ferner sollen die Verwendung der Mauteinnahmen sowie die Nutzung der Mautdaten neu geregelt werden. Das Mautsystemgesetz soll um eine Berichtspflicht Deutschlands gegenüber der Europäischen Kommission ergänzt werden. Infolge der beabsichtigten Aufhebung des Infrastrukturabgabengesetzes sollen das Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes, das Bundesgebührengesetz und das Straßenverkehrsgesetz angepasst werden.

#### **B. Lösung**

Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes und des Mautsystemgesetzes, Aufhebung des Infrastrukturabgabengesetzes sowie Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes, des Bundesgebührengesetzes und des Straßenverkehrsgesetzes.

**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.**

**Annahme einer Entschließung 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, Annahme mit (abweichenden) Änderungen.

**D. Kosten**

Wurden nicht erörtert.

## Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

- a) den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/8092 unverändert anzunehmen;
- b) folgende EntschlieÙung anzunehmen:

„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 CO<sub>2</sub>-Komponente starke Anreize, im StraÙengüterverkehr 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 StraÙengütertransportgewerbes abzufedern und zugleich die Flottenerneuerung im StraÙengüterverkehr 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 FernstraÙenstrecken 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 Einnahmerückgänge 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.“

Berlin, den 18. Oktober 2023

#### **Der Verkehrsausschuss**

**Udo Schiefner**  
Vorsitzender

**Martina Englhardt-Kopf**  
Berichterstatteerin

## Bericht der Abgeordneten Martina Enghardt-Kopf

### I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 20/8092** in seiner 122. Sitzung am 21. September 2023 beraten und hat ihn an den Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie an den Haushaltsausschuss und den Wirtschaftsausschuss zur Mitberatung überwiesen. An den Haushaltsausschuss hat er den Gesetzentwurf zusätzlich 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, dass künftig der Lkw-Mautsatz neben den Teilsätzen für Infrastrukturkosten und externe Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung auch einen Teilsatz für Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen beinhalten soll. Gemäß den Vorgaben der Richtlinie (EU) 2022/362 sollen zudem Fahrzeuge in Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen eingeordnet werden. Emissionsfreie Fahrzeuge sollen zunächst bis 31. Dezember 2025 von der Mautpflicht befreit werden. Anschließend sollen sie nur einen um 75 Prozent reduzierten Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten sowie die Mautteilsätze für externe Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung entrichten müssen.

Die Verwendung der Mauteinnahmen soll neu geregelt werden. Die Hälfte der Mauteinnahmen soll weiterhin zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen zu verwenden sein und im Übrigen für Maßnahmen aus dem Bereich Mobilität, und dabei ganz überwiegend für Maßnahmen aus dem Bereich Bundesschienenwege.

Ab dem 1. Juli 2024 sollen alle Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen für die Benutzung von Bundesfernstraßen Maut entrichten müssen. Darunter fallen sowohl Solofahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen als auch Fahrzeugkombinationen, deren Motorfahrzeug eine technisch zulässige Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen aufweist.

Das Bundesfernstraßenmautgesetz soll künftig die Nutzung pseudonymisierter Mautdaten ermöglichen.

Das Mautsystemgesetz wird im Hinblick auf eine Berichtspflicht Deutschlands gegenüber der Europäischen Kommission ergänzt.

Das Infrastrukturabgabengesetz soll aufgehoben werden, da der Europäische Gerichtshof das Konzept für die geplante Einführung einer Infrastrukturabgabe in Deutschland mit Urteil vom 18. Juni 2019 (Rechtssache C-591/17) für nicht mit dem Unionsrecht vereinbar erklärt hat. Da die unionsrechtswidrige Entlastung bei der Kraftfahrzeugsteuer untrennbar mit der Einführung der Infrastrukturabgabe verknüpft war, wurde das Infrastrukturabgabengesetz nie angewendet und wird auch künftig nicht angewendet werden.

In der Folge der Aufhebung des Infrastrukturabgabengesetzes sollen auch das Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes, das Bundesgebührengesetz und das Straßenverkehrsgesetz angepasst werden.

### III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 61. Sitzung am 18. Oktober 2023 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 20/8092 in seiner 57. Sitzung am 18. Oktober 2023 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.

Den Änderungsantrag der Fraktion der CDU/CSU auf Ausschussdrucksache 20(15)200 hat er mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP, AfD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU abgelehnt. Den Entschließungsantrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP auf Ausschussdrucksache 20(15)217 hat er mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. angenommen.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/8092 in seiner 44. Sitzung am 5. Juli 2023 beraten und eine Nachhaltigkeitsrelevanz festgestellt. Er hat festgestellt, dass die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung in dem Gesetzentwurf plausibel und eine Prüfbitte daher nicht erforderlich ist (Ausschussdrucksache 20(26)75-1).

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

Der Verkehrsausschuss hat zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 20/8092 in seiner 49. Sitzung am 5. Juli 2023 die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen. Diese hat er in seiner 52. Sitzung am 25. September 2023 durchgeführt. An der Anhörung haben als Sachverständige, Interessenvertreter bzw. sonstige Anheerungspersonen teilgenommen:

- Prof. Dr. Dirk Engelhardt, Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e. V. (BGL), Vorstandssprecher;
- Thomas Hansche, Bundesverband Logistik & Verkehr-pro e. V., Stellvertretender Vorsitzender;
- Carsten Hansen, Bundesverband Paket und Expresslogistik e. V. (BIEK), Leiter Grundsatzfragen und Innenstadtlogistik;
- Frank Huster, Bundesverband Spedition und Logistik e. V. (DSLTV), Hauptgeschäftsführer;
- Prof. Dr. Matthias Knauff, LL.M. Eur., Friedrich-Schiller-Universität Jena, Lehrstuhl für Öffentliches Recht, insb. Öffentliches Wirtschaftsrecht, Forschungsstelle für Verkehrsmarktrecht, Geschäftsführender Direktor des Instituts für Energiewirtschaftsrecht;
- Kim Kohlmeyer, Transport & Environment Deutschland, Managerin E-Mobilität;
- Dr. Gerhard Schulz, Toll Collect GmbH, Vorsitzender der Geschäftsführung;
- Peter Westenberger, Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V. (NEE/DIE GÜTERBAHNEN), Geschäftsführer.

Die Stellungnahmen der Sachverständigen wurden als Ausschussdrucksache 20(15)193-A-F verteilt und auch im Internet veröffentlicht.

Die Anhörung hat im Wesentlichen Folgendes ergeben:

Prof. Dr. Dirk Engelhardt (Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e. V. (BGL)) sagte, dass der Gesetzentwurf die Lkw-Maut nahezu verdoppele und Wirtschaft und Gesellschaft mit jährlich etwa 7,62 Milliarden Euro zusätzlich belaste. Kleine und mittelständische Betriebe seien davon am meisten betroffen, zumal sie die Mehrkosten nicht ohne weiteres an die Auftraggeber weitergeben könnten. Er zweifelte zudem die durch das Gesetz erhoffte Lenkungswirkung an und verwies darauf, dass die erforderliche finanzielle Liquidität für den Austausch der Lkw-Flotte hin zu batterieelektrischen Antrieben in vielen Unternehmen nicht vorhanden sei. Den geplanten Starttermin für die geänderte Lkw-Maut halte er für zu früh.

Thomas Hansche (Bundesverband Logistik & Verkehr-pro e. V.) äußerte, dass die CO<sub>2</sub>-Bepreisung realistische Alternativen für Unternehmen, ausreichende finanzielle Ressourcen für den Übergang zu emissionsfreien Technologien und einen angemessenen Planungsvorlauf für betriebliche Anpassungen erfordere. Er befürwortete die Möglichkeit, künftig pseudonymisierte Mautdaten zur Unterstützung öffentlicher Belange nutzen zu können, um

damit insbesondere die gesetzlichen Kabotageregeln gegenüber ausländischen Fuhrunternehmen besser durchsetzen zu können. Des Weiteren forderte er eine Verschiebung des Inkrafttretens der CO<sub>2</sub>-basierten Maut bis zum 1. Januar 2030 sowie die Gleichstellung biogener Kraftstoffe und E-Fuels mit den im Gesetz genannten emissionsfreien Fahrzeugen.

Carsten Hansen (Bundesverband Paket und Expresslogistik e. V. (BIEK)) führte aus, dass die Mehrkosten in Höhe von 28 Milliarden Euro bis zum Jahr 2027 im ersten Schritt in jedem Fall die Transportunternehmen trügen und diese in der Folge auf den Verbraucher umgelegt würden, was aber in der Paketbranche nicht so einfach sei. Er gehe von Transportkosten-Steigerungen in Höhe von 4 Prozent gegenüber den in der Gesetzesbegründung angegebenen 0,1 Prozent aus.

Frank Huster (Bundesverband Spedition und Logistik e. V. (DSLTV)) verwies darauf, dass emissionsfreie Fahrzeuge bis zum Ende dieses Jahrzehnts nicht flächendeckend verfügbar sein würden. Auch die Verladeoptionen auf das System Schiene seien begrenzt. Die mit der Mauterhöhung u. a. beabsichtigte Lenkungswirkung bleibe somit aus. Des Weiteren kritisierte er die Festlegung auf batterieelektrische und brennstoffzellenelektrische Antriebe sowie Wasserstoffmotoren, was den Einsatz biogener Kraftstoffe unberücksichtigt lasse. Zudem sei eine schnelle Ertüchtigung der Ladeinfrastruktur für E-Mobilität zwingend erforderlich.

Prof. Dr. Matthias Knauff (Friedrich-Schiller-Universität Jena) bezweifelte ebenfalls die mit dem Gesetz verfolgte Anreizwirkung und betonte, dass eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene entsprechende Transportkapazitäten voraussetze. Ferner die Marktverfügbarkeit emissionsfreier Lkw sehr gering. Die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung verteuere somit lediglich den Gütertransport und würde keine Wirkung für den Klimaschutz entfalten.

Kim Kohlmeyer (Transport & Environment Deutschland) lobte den Gesetzentwurf und führte aus, dass damit die Möglichkeiten der Wegekostenrichtlinie effektiv genutzt würden. Vom Einsatz biogener und strombasierter Kraftstoffe sei abzuraten, weil diese knapp und teuer blieben und aus Sicht der Nachhaltigkeit nicht zur Verringerung der Emissionen beitragen. Da, wo es möglich sei, müsse elektrifiziert werden. Entgegen bisherigen Äußerungen in dieser Anhörung legte sie dar, dass sich für Deutschland ein extrem schneller Markthochlauf für elektrisch betriebene Lkw abzeichne.

Dr. Gerhard Schulz (Toll Collect GmbH) erklärte auf Nachfrage, dass eine Mauterhebung auch für Fahrzeuge ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 2,5 Tonnen möglich wäre. Dafür würden allerdings mehr als eine Million On-Board-Units für die Mauterfassung benötigt. Die erforderliche Anpassung der Mautsysteme könnte innerhalb von 24 Monaten erfolgen.

Peter Westenberger (Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V. (NEE/DIE GÜTERBAHNEN)) begrüßte, dass die Mautmehreinnahmen künftig auch für Investitionen in die Schieneninfrastruktur genutzt werden sollen. Das Potential für die Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene sei vorhanden und der Schienengüterverkehr sei in den vergangenen Jahren prozentual stärker gewachsen als der Straßengüterverkehr. Ein Marktanteil des Schienengüterverkehrs von 35 Prozent bis 2030 sei möglich. Dazu sei eine Verbesserung der Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen und eine Neukonzeption der Förderlandschaft im Eisenbahnbereich erforderlich.

Der vollständige Wortlaut der Anhörung ist dem Protokoll der 52. Sitzung des Verkehrsausschusses zu entnehmen, das ebenfalls im Internet veröffentlicht ist.

In seiner 57. Sitzung am 18. Oktober 2023 hat der Verkehrsausschuss den Gesetzentwurf abschließend beraten.

Die Fraktion der CDU/CSU hat zu dem Gesetzentwurf einen Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 20(15)200 mit folgendem Inhalt eingebracht:

*Änderungsantrag*

*der Fraktion der CDU/CSU*

*zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung*

*Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften*

*Bundestagsdrucksache 20/8092 -*

Der Ausschuss für Verkehr des Deutschen Bundestages empfiehlt dem Deutschen Bundestag, den Gesetzentwurf auf Bundestagsdrucksache 20/8092 mit folgenden Maßgaben/Ergänzungen, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

a. Nr. 2 Buchstabe a) Doppelbuchstabe cc) wird wie folgt geändert:

*In Nr. 4 wie als Satz 2 angefügt: „Aufgrund des Mautteilsatzes Nr. 4 dürfen den Mautschuldnern keine doppelten Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen in Verbindung mit dem Brennstoffemissionshandelsgesetz entstehen“ eingefügt.*

b. Nr. 10 Buchstabe b) wird gestrichen.

c. Die nachfolgenden Buchstaben werden angepasst.

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a. Artikel 2 wird durch einen neuen Artikel 2 zur Änderung des Brennstoffemissionshandelsgesetzes ersetzt und wie folgt gefasst:

#### Artikel 2

##### Änderung des Brennstoffemissionshandelsgesetzes

Das Brennstoffemissionshandelsgesetz vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2728), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 9. November 2022 (BGBl. I S. 2006) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

Nach § 11 wird § 11 a „Kompensation zusätzlicher Belastungen in Verbindungen mit der Lkw-Maut“ eingefügt:

*„Mautschuldern dürfen durch den neuen Mautteilsatz in § 3 Abs. 1 Nr. 4 Bundesfernstraßenmautgesetz keine doppelten Kosten durch den aufgrund dieses Gesetzes zu zahlenden CO<sub>2</sub>-Preis entstehen. Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, eine entsprechende Kompensationsregelung festzulegen.“*

b. Die Nummerierung der nachfolgenden Artikel wird angepasst.

Begründung:

Zu Nummer 1

a. Im Koalitionsvertrag für die 20. Wahlperiode wurde vereinbart, dass 2023 eine CO<sub>2</sub>-Differenzierung der Lkw-Maut vorgenommen und ein CO<sub>2</sub>-Zuschlag eingeführt wird unter der Bedingung, eine Doppelbelastung durch den CO<sub>2</sub>-Preis auszuschließen. Diese Vorgabe wird durch den vorliegenden Gesetzentwurf der Bundesregierung nur teilweise umgesetzt. Während der neue, vierter Mautteilsatz für Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen (CO<sub>2</sub>-Aufschlag) eingeführt wird, wird die Vermeidung der Doppelbelastung, die insbesondere aufgrund des Brennstoffemissionshandelsgesetzes erfolgt, nicht berücksichtigt. Deshalb wird diese mit der Ergänzung des § 3 gesetzlich festgelegt.

b. Im Koalitionsvertrag für die 20. Wahlperiode wurde vereinbart, dass 2023 eine CO<sub>2</sub>-Differenzierung der Lkw-Maut vorgenommen und ein CO<sub>2</sub>-Zuschlag eingeführt wird unter der Bedingung, eine Doppelbelastung durch den CO<sub>2</sub>-Preis auszuschließen. Die Vermeidung der Doppelbelastung, die insbesondere aufgrund des Brennstoffemissionshandelsgesetzes erfolgt, wird mit der Einführung des neuen § 11a im BEHG umgesetzt. Sollte es zu einer Doppelbelastung kommen, ist eine entsprechende Kompensation vorzunehmen. Die Bundesregierung wird ermächtigt, diese Kompensation und ihre Details durch eine Rechtsverordnung zu regeln.

c. Es handelt sich um redaktionelle Folgeänderungen.



*Zu Nummer 2*

a. *Im Gesetzentwurf der Bundesregierung ist vorgesehen, dass das angefallene Mautaufkommen aus dem Mautteilsatz nach § 3 Absatz 1 Nummer 4 (CO<sub>2</sub>-Aufschlag) dem Bund zusteht und er dieses zur Hälfte zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen und im Übrigen für Maßnahmen aus dem Bereich Mobilität und dabei ganz überwiegend für Maßnahmen aus dem Bereich Bundes-schiene verwenden muss. Bisher muss der Bund die Einnahmen aus der Lkw-Maut vollumfänglich für die Bundesfernstraßen verwenden, so dass durch die Neuregelung der Finanzierungskreislauf Straße zugunsten der Schiene durchbrochen wird. Es sollte wieder zu der ursprünglichen Regelung zurückgekehrt werden, da das durch den neuen Mautteilsatz erzielte Mauteinkommen dringend für Investitionen in die Infrastruktur bei den Bundesfernstraßen benötigt wird.*

b. *Es handelt sich um redaktionelle Folgeänderungen.*

Die Fraktion der AfD hat zu dem Gesetzentwurf einen Entschließungsantrag auf Ausschussdrucksache 20(15)210 mit folgendem Inhalt eingebracht:

*Arbeitskreis Verkehr*

*der Fraktion der AfD des Deutschen Bundestags*

*20. Wahlperiode*

*Entschließungsantrag*

*der Abgeordneten Dirk Brandes, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Dirk Brandes, Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft und Mike Moncsek*

*zur Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung*

*Drucksache 20/8092*

*Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften*

*Der Ausschuss wolle beschließen:*

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

- 1. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung wird die Inflation in Deutschland weiter befeuern.*
- 2. Wirtschaft und Gesellschaft werden, wie der Gesetzentwurf selbst im Teil F. Weitere Kosten feststellt, mit jährlich ca. 7,62 Mrd. Euro (Durchschnittswert der Jahre 2024 bis 2027) zusätzlich belastet.*
- 3. Durch den Gesetzentwurf droht eine Marktberreinigung zulasten kleiner deutscher mittelständischer Transportunternehmen. Da insbesondere kleinere Transportunternehmen bei Auftraggebern die staatlich verursachten Preissteigerungen absehbar nicht durchsetzen werden können.*
- 4. Da auf Kraftstoffe bereits ein CO<sub>2</sub>-Preis eingeführt wurde, erfolgt durch die CO<sub>2</sub>-Komponente der Lkw-Maut eine finanzielle Doppelbelastung, die insoweit eine Inländerdiskriminierung darstellt, da ausländische Transportunternehmen im Gegensatz zu inländischen Transportunternehmen, die ihren Sitz in Deutschland haben, wesentlich häufiger außerhalb von Deutschland tanken werden und damit der CO<sub>2</sub>-Bepreisung nach dem Brennstoffemissionshandelsgesetz für diese Tankvorgänge nicht unterliegen.*

*II. Der Verkehrsausschuss des Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,*

*sich auf europäischer Ebene dafür einzusetzen, dass die Pflicht einer CO<sub>2</sub>-Differenzierung der Lkw-Maut wieder abgeschafft wird,*

*sowie*

*ihren Gesetzentwurf zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften dahingehend zu ändern, dass*

- 1. auf die Erhebung eines Mautteilsatzes für Kosten für verkehrsbedingte CO<sub>2</sub>-Emissionen verzichtet wird,*
- 2. die einzelnen Teile der Lkw-Maut, im Einklang mit der EU-Gesetzgebung, so ausgerichtet werden, dass die erhobene Gesamtsumme sich im Vergleich zu den Vorjahren nicht ändert,*

3. Fahrzeuge, die mit synthetischen Kraftstoffen betrieben werden, als emissionsfreie Fahrzeuge bei der Erhebung der Lkw-Maut behandelt werden,
4. darauf verzichtet wird, es zu ermöglichen, dass die Maut zwischen Zeiten besonderer verkehrlicher Belastung und besonders verkehrsarmen Zeiten differenziert werden darf,
5. der Finanzierungskreislauf Straße erhalten wird, so dass die Einnahmen aus der Lkw-Maut in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen zu verwenden sind.

Berlin, den 10. Oktober 2023

Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Dirk Brandes, Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft und Mike Moncsek

#### Begründung

Ein nennenswerter und alleiniger Einfluss von CO<sub>2</sub> auf das Klima der Erde ist weder erkennbar noch wissenschaftlich reproduzierbar nachgewiesen. Eine an CO<sub>2</sub>-Emissionen ausgerichtete Lkw-Maut ist daher abzulehnen. Für ausführlichere Erläuterungen sei an dieser Stelle auf den Antrag der AfD-Bundestagsfraktion „Freiheit statt Ideologie – Aufkündigung aller internationalen Klimavereinbarungen“ (Drucksache 20/8417) verwiesen.

Zu II.1.) Wie der Gesetzentwurf der Bundesregierung unter III. Alternativen selbst ausführt, ist „es nach Maßgabe der Richtlinie 1999/62/EG grundsätzlich auch möglich, auf die Erhebung eines Mautteilsatzes für Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen (Kohlenstoffdioxid-Aufschlag) zu verzichten und lediglich den Mautteilsatz für Infrastrukturkosten in Abhängigkeit von Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen zu differenzieren“. Von dieser Möglichkeit sollte Gebrauch gemacht werden, solange die Pflicht zu einer CO<sub>2</sub>-Differenzierung noch nicht abgeschafft ist.

Zu II.2): Solange die EU-Gesetzgebung explizit die Errichtung einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung fordert, muss diese so ausgerichtet werden, dass sie nicht zu einer Mehrbelastung unserer Unternehmen führt. Hier gilt es einen Weg zu finden im Einklang mit der vorherrschenden Gesetzgebung die Belastung für deutsche Unternehmen möglichst gering zu halten. Es ist darüber hinaus auf eine Abschaffung sämtlicher CO<sub>2</sub>-Bepreisungsinstrumente hinzuwirken.

Zu II.3): Im Rahmen der Technologieoffenheit müssen Fahrzeuge, die mit synthetischen Kraftstoffen betrieben werden, batterieelektrischen Fahrzeugen rechtlich gleichgestellt werden.

Zu II.4): Die Bürokratie, die durch eine Ermächtigung, die Lkw-Maut mit dem Ziel der „Stauvermeidung“ für bestimmte Zeiträume und Straßenabschnitte zu differenzieren, ist abzulehnen. Da Transportunternehmen im Sinne der Wirtschaftlichkeit eh darauf bedacht sind, Staus und Verkehrsschwerpunkte zu vermeiden, ist auch keine positive Lenkungswirkung dieser Ermächtigung zu erwarten.

Zu II.5): Insbesondere in Zeiten immensen Sanierungsbedarfs bei Brücken auf deutschen Autobahnen und fehlenden Rastanlagen ist es Fehler, von dem Grundsatz Straße finanziert Straße abzuweichen und stattdessen Gelder in den allgemeinen Haushalt oder andere Verkehrsträger umzuleiten. Hier ist zur ursprünglichen Formulierung von § 11 Absatz 3 des Bundesfernstraßenmautgesetzes (Mautaufkommen) zurückzukehren: „Den Trägern der Straßenbaulast einer mautpflichtigen Straße oder eines Abschnittes einer mautpflichtigen Straße steht das auf den in ihrer Baulast befindlichen Strecken angefallene Mautaufkommen nach anteiliger Berücksichtigung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Abzüge zu. Es ist in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen zu verwenden.“

Die **Fraktion der SDP** führte aus, dass man mit der Mautnovelle die Verkehrsinfrastrukturfinanzierung weiterentwickle. Man durchbreche den nicht mehr zeitgemäßen Finanzierungskreislauf Straße und setze Mittel für die Schiene und weitere Mobilitätsformen frei. Mit der CO<sub>2</sub>-Differenzierung der Lkw-Maut und der Einbeziehung des gewerblichen Güterkraftverkehrs ab 3,5 Tonnen entspreche man den Vorgaben der Eurovignetten-Richtlinie sowie dem Gesamtkonzept für klimafreundliche Nutzfahrzeuge. Es sei wichtig zu bemerken, dass man die Mehrbelastung der deutschen Transporteure durch die CO<sub>2</sub>-Maut einerseits und den Emissionshandelspreis im Diesel

andererseits kompensiere. Man wolle dazu mehr Mittel für die Flottenerneuerung zusagen und die Fördermodalitäten vereinfachen. Der Umstieg der Transportbranche auf batterieelektrische Fahrzeuge könne und müsse beschleunigt werden. Dafür werde man praktikable und attraktive Anreize setzen.

Die **Fraktion der CDU/CSU** äußerte, dass es seit Monaten viel Unsicherheit und Ungewissheit in der betroffenen Transport- und Logistikbranche gebe. Mit dem Gesetzentwurf sei beabsichtigt, den Finanzierungskreislauf Straße aufzulösen und die Mauteinnahmen in den Ausbau der Schieneninfrastruktur zu investieren. Die Transport- und Logistikbranche signalisiere ihre Zustimmung, wenn es um eine Verlagerung von Gütern auf die Schiene gehe. Dabei sei aber zu berücksichtigen, dass die Schiene von heute auf morgen nicht so ertüchtigt werden könne, dass sie einen größeren Prozentsatz von Transporten übernehmen könne und die erforderliche Leistungsfähigkeit auch heute nicht gegeben sei. Es gebe großen Investitionsbedarf für den Erhalt der Straßeninfrastruktur, so dass man die Einnahmen aus der Maut dringend dafür benötige. Mit dem Entschließungsantrag wolle die Koalition die Fördermittel für alternative Antriebe erhöhen, was man grundsätzlich begrüße. Das Gesetz entfalte aber keine Lenkungswirkung aufgrund fehlender Alternativen, insbesondere im Bereich der Ladeinfrastruktur für E-Mobilität sowie alternative und praxisnahe Antriebstechnologien wie E-Trucks oder Wasserstoff-Trucks. Deshalb bedeute dieses Vorhaben erst einmal nur eine Belastung für die Branche sowie Bürgerinnen und Bürger.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** führte aus, dass man zur kurzfristigen Schaffung weiterer Kapazitäten auf der Schiene das Gesetz zur Beschleunigung von Planungsmaßnahmen verabschiedet habe. Zu dem Vorwurf, dass die Ladeinfrastruktur für die alternativen Antriebssysteme im Bereich der Lkw nicht zur Verfügung stehe, merkte sie an, dass die Hersteller derartiger Fahrzeuge derzeit noch keine erkennbare Nachfrage feststellten und damit der Mauterhöhung positiv gegenüberstünden. Mit dem genannten Gesetz zur Planungsbeschleunigung beschleunige man auch den Ausbau einer Schnellladeinfrastruktur. Man halte die Maut für ein zentrales Instrument für den Klimaschutz im Transportbereich, da es dort die größten Probleme mit steigenden CO<sub>2</sub>-Emissionen gebe. Sie wies darauf hin, dass man den Finanzierungskreislauf „Straße finanziert Straße“ auflöse und damit erheblich mehr Investitionen in die Schiene ermögliche.

Die **Fraktion der FDP** bekräftigte, dass die zusätzlich zu erzielenden Einnahmen aus der Lkw-Maut zur Verbesserung von Verkehrswegen genutzt werden sollen. Infrastrukturverbesserung sei auch hier dringend notwendig. Hier erkenne man auch den engen Zusammenhang mit dem Planungsbeschleunigungsgesetz, welches eine zentrale Rolle für den notwendigen und schnelleren Ausbau der Infrastruktur spiele. Dabei werde auch der Verkehrsträger Straße eine prägende und dominante Rolle im Güterverkehr einnehmen. Begrüßenswert sei die Aufstockung des KsNI-Förderprogramms für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben.

Die **Fraktion der AfD** betonte, dass der durch die Mauterhöhung entstehende Teuerungseffekt auf die Bürgerinnen und Bürger durchschlagen werde. Speditionen, die diese Preise nicht umwälzen könnten, würden in den Ruin getrieben. Der Änderungsantrag der Fraktion der CDU/CSU sei lediglich kosmetischer Natur und enthalte keine tiefgreifenden Änderungsvorschläge. Den Vorschlag aus dem Änderungsantrag, die Einnahmen aus der Lkw-Maut vollumfänglich für die Bundesfernstraßen zu verwenden, trage man mit.

Die **Fraktion DIE LINKE**. erklärte, dass sie die Erhöhung der Lkw-Maut für richtig halte, sich beim Gesetzentwurf aber enthalten werde. Mit dem Gesetz werde ein Impuls hin zu emissionsarmen Lkw gesetzt und die Nachfrage dafür gesteigert. Ferner werde ein Impuls zur Vermeidung von Leerfahrten gesetzt. Kostenvorteile von Lkw gegenüber dem Güterverkehr auf der Schiene würden abgebaut. Es sei grundsätzlich richtig, dass die Mauteinnahmen zur Hälfte in die Schiene gingen, das sei ein Fortschritt.

Der Verkehrsausschuss hat den Änderungsantrag der Fraktion der CDU/CSU auf Ausschussdrucksache 20(15)200 mit den Stimmen der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP, AfD und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU abgelehnt. Den Entschließungsantrag der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 20(15)210 hat er mit den Stimmen der Fraktionen SPD, CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der AfD abgelehnt.

Der **Verkehrsausschuss** 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., den Gesetzentwurf auf Drucksache 20/8092 unverändert anzunehmen.

Zudem empfiehlt der **Verkehrsausschuss** 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. die Annahme des Entschließungsantrags der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP auf Ausschussdrucksache 20(15)217 zu dem Gesetzentwurf.

Berlin, den 18. Oktober 2023

**Martina Englhardt-Kopf**  
Berichterstatlerin