

## **Unterrichtung**

**durch die Bundesregierung**

### **Bericht über die Evaluierung der Wirksamkeit der aktuellen Mautanpassung und über eine mögliche Weiterentwicklung der LKW-Mautpflicht**

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 132. Sitzung am 20. Oktober 2023 den Beschlussvorschlag des Verkehrsausschusses auf Bundestagsdrucksache 20/8894 angenommen, und fordert darin unter Nummer 6 die Bundesregierung wie folgt auf:

*„Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel [...]*

- 6. unter Hinzuziehung der Bundesministerien für Finanzen, Digitales und Verkehr sowie Wirtschaft und Klimaschutz sowie der Branche die aktuelle Mautanpassung [...] in ihrer Wirksamkeit [...] zur Entlastung der Branche zu evaluieren und auf Grundlage eines neuen Wegekostengutachtens Vorschläge für eine mögliche Weiterentwicklung der Mautpflicht bis 31.03.2025 vorzulegen.“*

Mit dem Dritten Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften vom 21. November 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 315) wurden u. a. die Kohlenstoffdioxid-Differenzierung der Lkw-Maut zum 1. Dezember 2023 und die Ausdehnung der Lkw-Maut auf Lkw mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse (tzGm) von mehr als 3,5 Tonnen zum 1. Juli 2024 eingeführt. Durch die Änderungen der Lkw-Maut wurden für das Haushaltsjahr 2024 insgesamt Mautentnahmen in Höhe von 15,137 Mrd. Euro erwartet, davon sollten 6,755 Mrd. Euro auf den neu eingeführten Mautteilsatz für die Kosten der verkehrsbedingten Kohlenstoffdioxid-Emissionen (alle Gewichtsklassen) und 0,496 Mrd. Euro auf die neue Gewichtsklasse (> 3,5 t tzGm und < 7,5 t tzGm) entfallen.

Im Haushaltsjahr 2024 wurden bei der Lkw-Maut rund 12,96 Mrd. Euro eingenommen. Aus den Einnahmen wurden zunächst die Ausgaben nach § 11 Absatz 1 und 2 des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) getätigt. Die weiteren mautfinanzierten Ausgaben betragen im Haushaltsjahr 2024 rund 7,78 Mrd. Euro für Planung, Bau, Erhaltung und Betrieb der Bundesfernstraßen, rund 5,95 Mrd. Euro für Baukostenzuschüsse für einen Infrastrukturbeitrag zur Erhaltung der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, Baukostenzuschüsse für Investitionen des Bedarfsplans Schiene und Förderung des Schienenverkehrs sowie rund 0,16 Mrd. Euro für Erhalt der verkehrlichen Infrastruktur der Bundeswasserstraßen.

Die tatsächlichen Einnahmen liegen insbesondere aufgrund der verschlechterten konjunkturellen Lage deutlich unter dem Ansatz im Haushalt 2024. Die Fahrleistung liegt ungefähr ein Zehntel unter den Erwartungen. Die Prognosen waren insbesondere aufgrund der erheblichen Unsicherheit bzgl. der weiteren gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und der fehlenden Erfahrungswerte zur Flottenzusammensetzung sowie deren Fahrleistung in dem mit der Mautausweitung neu mautpflichtig gewordenen Fahrzeugsegment mit höheren Unsicherheiten verbunden als dies in den vergangenen Jahren der Fall war. Die Prognosen zur weiteren Entwicklung der Einnahmen bleiben neben der unklaren konjunkturellen Entwicklung auch wegen der gerade erst erfolgten Änderungen der Lkw-Maut und deren Auswirkungen (Absenkung der Mautpflichtgrenze auf mehr als 3,5 Tonnen, Auswirkungen der HandwerkerAusnahme, zukünftige Flottenzusammensetzung, Einführung der Kohlenstoffdioxid-Differenzierung und Entwicklung des Anteils von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben etc.) weiterhin mit Unsicherheiten

---

*Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 19. März 2025 gemäß Beschluss vom 20. Oktober 2023 auf Bundestagsdrucksache 20/8894.*

behaftet. Das neue Wegekostengutachten für den Zeitraum 2028 bis 2032 wird derzeit erstellt und bezieht die bislang vorliegenden Erkenntnisse aus den Änderungen in Bezug auf die Kohlenstoffdioxid-Differenzierung und die Absenkung der Mautpflichtgrenze ein, insbesondere im Hinblick auf die tatsächliche Fahrleistung der mautpflichtigen Fahrzeuge. Es liegen jedoch noch keine verlässlichen Erfahrungswerte vor, auf deren Basis derzeit grundlegende Änderungen an den bestehenden Regelungen zur Mautpflicht empfohlen werden können.

Zu den zuletzt vorgenommenen Änderungen im Mautsystem erfolgte am 14. Januar 2025 im Rahmen eines Verbändegesprächs ein Austausch mit Vertretern der Branche. Dabei wurden sowohl die geringen Einnahmen in der neuen Gewichtsklasse zwischen mehr als 3,5 und bis 7,5 Tonnen technisch zulässige Gesamtmasse als auch die insgesamt unter den Erwartungen liegenden Einnahmen sowie mögliche Vorschläge für eine Weiterentwicklung der Lkw-Maut thematisiert. Die Branche wurde darüber informiert, dass eine Überprüfung des aktuellen Wegekostengutachtens aktuell nicht geplant ist. Den Verbänden wurde mitgeteilt, dass eine Überprüfung des aktuellen Wegekostengutachtens aufgrund der aktuell geringeren Fahrleistung dazu hätte führen können, dass höhere Mautteilsätze anfallen könnten. Außerdem wurde der Branche mitgeteilt, dass es aufgrund der gesetzlich vorgeschriebenen Nachsparung des Mautfehlbetrags zur Absenkung bei den Investitionen im Haushalt 2026 kommen wird. Seitens der Branche wurden Änderungen in Bezug auf die Verwendung des Mautaufkommens nach § 11 BFStrMG vorgeschlagen. Zum einen wurde eine Erhöhung der Obergrenze der Mittel für die Durchführung von Programmen des Bundes zur Umsetzung der Ziele Beschäftigung, Qualifizierung, Umwelt und Sicherheit in Unternehmen des mautpflichtigen Güterkraftverkehrs von 450 Mio. Euro auf 900 Mio. Euro vorgeschlagen. Eine Erhöhung der Mittel ist vor dem Hintergrund der angespannten Haushaltslage derzeit nicht vorgesehen. Zum anderen wurde die Rückkehr zum sog. „Finanzierungskreislauf Straße“ gefordert. Mit dem Dritten Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften wurde der Finanzierungskreislauf Straße modifiziert. Durch die Neuregelung soll sichergestellt werden, dass die Hälfte der Mauteinnahmen weiterhin zweckgebunden insbesondere für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen zur Verfügung steht und die andere Hälfte der Mauteinnahmen, die ungefähr den erzielten Mehreinnahmen durch die Erhöhung der Mautteilsätze für Luftverschmutzung und Lärmbelastung (die bereits zum 1. Januar 2023 durch das 5. Gesetz zur Änderung des BFStrMG erfolgt ist), die Einführung des Mautteilsatzes der Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen und die Ausweitung der Mautpflicht auf Lkw mit mehr als 3,5 Tonnen technisch zulässiger Gesamtmasse entspricht, für Maßnahmen aus dem Bereich Mobilität und dabei ganz überwiegend für Maßnahmen aus dem Bereich Bundesschienenwege verwendet wird. Eine Verwendung der Mehreinnahmen, insbesondere aus dem Mautteilsatz der Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen, allein für die Straßenverkehrsinfrastruktur würde den Erhebungszweck – der Minderung der Kohlenstoffdioxid-Emissionen (mit dem Mautteilsatz erfolgt die Anlastung von Vermeidungskosten) – nicht adäquat widerspiegeln. Zudem entspricht die geltende Rechtslage dem Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie 1999/62/EG, dass die Einnahmen aus den Infrastrukturgebühren und aus den Gebühren für externe Kosten bzw. der finanzielle Gegenwert dieser Einnahmen zugunsten des Verkehrssektors und zur Optimierung des gesamten Verkehrssystems verwendet werden sollten.

Eine Erhöhung der Einnahmen durch eine Aufhebung von Mautbefreiungstatbeständen oder eine stärkere Belastung emissionsfreier Fahrzeuge ab dem 1. Januar 2026 ist derzeit nicht geplant.

Eine weitere Entlastung der Branche über die in § 11 BFStrMG genannten Förderprogramme wäre nur auf Kosten weiterer Reduktionen bei den Investitionen zu realisieren.