

Antrag

der Länder Baden-Württemberg, Berlin

zum

Fünften Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

DS 244/22

Zu TOP 1 des 717. Verkehrsausschuss Bundesrat am 22. Juni 2022

Der Verkehrsausschuss empfiehlt dem Bundesrat, zu dem Gesetz wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Der Bundesrat begrüßt die mit dem Gesetzentwurf vorgesehene Anpassung der Mautteilsätze für Lärmbelastung und Luftverschmutzung an die im Wegekostengutachten 2023-2027 ermittelten Kosten, die aufgrund der Richtlinie (EU) 2022/362 hinsichtlich der Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch Fahrzeuge nunmehr möglich ist und durch die insofern die tatsächlich verursachten Luftverschmutzungs- und Lärmbelastungskosten für Nutzer der mautpflichtigen Strecken angelastet werden können.
2. Der Bundesrat verweist jedoch darauf, dass im Koalitionsvertrag der Bundesregierung festgehalten wurde, in 2023 eine CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut vorzunehmen, den gewerblichen Güterkraftverkehr ab 3,5 Tonnen einzubeziehen und einen CO₂-Zuschlag einzuführen. Laut Begründung zum Gesetzentwurf sei für diese Maßnahmen ein längerer zeitlicher Vorlauf zur technischen und organisatorischen Umsetzung erforderlich. Der Bundesrat sieht diese Aufschiebung kritisch angesichts des Handlungsdrucks im Verkehrssektor zu notwendigen Reduktionen gemäß Klimaschutzgesetz sowie in Bezug auf das im Koalitionsvertrag festgelegte Anhebungsziel des Marktanteils der Schiene am Güterverkehr von derzeit 18 auf 25 Prozent bis 2030.
3. Der Bundesrat hält es angesichts der strukturellen Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur und hoher Finanzlasten für den Bundeshaushalt für geboten und sachgerecht, bei der Bundesfernstraßenmaut umgehend von der EU-rechtlich zulässigen Möglichkeit zur Ausweitung auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen Gebrauch zu machen. Der Bundesrat weist darauf hin, dass die Bundesregierung dies nicht nur im aktuellen Koalitionsvertrag ankündigt, sondern bereits Ende 2014 bei der Dritten Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes die Ausdehnung der Maut auf Lkw ab 3,5 Tonnen sowie auf Fernbusse in Aussicht gestellt hat.

4. Der Bundesrat plädiert dafür, dass für den erheblichen Finanzbedarf für Erhalt und Sanierung der vorhandenen Infrastruktur auch Fernbusse in die Mautpflicht einbezogen werden sollten. Für die Verlagerung von Verkehr müssen die intermodalen Wettbewerbsbedingungen für Straßen- und Schienenverkehre schrittweise harmonisiert werden. Vor diesem Hintergrund ist die Ausnahmeregelung für Kraftomnibusse bei der Maut in § 1 Absatz 2 BFStrMG nicht gerechtfertigt und lediglich auf Linienverkehre im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu beschränken. Da Busse im ÖPNV zur Kostendeckung in der Regel von der öffentlichen Hand bezuschusst werden müssen, wäre eine weitere Belastung im Sinne des Gemeinwohls kontraproduktiv.
5. Aus Sicht des Bundesrates stellt die CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut ein dringend notwendiges Mittel zur Erneuerung der Güterverkehrsflotten dar. Nur durch eine solche Differenzierung wird der Betrieb klimafreundlicher Lkw wirtschaftlich, führt zur Verringerung von Treibhausgasemissionen und leistet damit einen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz.
6. Der Bundesrat hält ferner die in 2011 im BFStrMG eingeführte Zweckbindung der Mauteinnahmen ausschließlich für die Bundesfernstraßeninfrastruktur für überholt und nicht vereinbar mit den Klimaschutzzielen der Bundesregierung und dem politischen Konsens für einen Vorrang für den Ausbau von Schiene und ÖPNV. Der Bundesrat fordert deshalb die Bundesregierung auf, dass die Mauteinnahmen künftig wieder verkehrsträgerübergreifend für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur verwendet werden.
7. Der Bundesrat hält auch die Umsetzung der im Koalitionsvertrag des Bundes für den Bahnverkehr festgeschriebenen Freistellung von der Lkw-Maut im Zu- und Ablauf von maximal 50 km für erforderlich. Der Verkehrsträger Schiene ist bereits jetzt bei der Kostenverteilung im Vergleich mit dem Straßengüterverkehr überproportional belastet. Der Zu- und Ablauf per LKW stellt im Vergleich zu den Transportkosten für den Schienentransport einen großen Kostenpunkt dar. Die Befreiung von der LKW-Maut ist hier deshalb dringend geboten und leistet einen wesentlichen Beitrag für die Verkehrswende und für einen nachhaltigen Güterverkehr.
8. Der Bundesrat unterstützt die bestehende Regelung zur Befreiung von Elektro-Lkw von der Lkw-Maut, um so den Markthochlauf für diese Fahrzeuge zu unterstützen. Allerdings wird dadurch der im Wettbewerb stehende Schienengüterverkehr benachteiligt. Der Bundesrat fordert deshalb die Bundesregierung auf, die finanzielle Belastung des Schienengüterverkehrs bei der Stromsteuer sowie durch die kostenpflichtigen CO₂-Zertifikate des Emissionshandelssystems zu reduzieren und dazu die rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen.
9. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass Länder die Lkw-Maut auf Landes- und Kommunalstraßen

einführen können. Auf Landes- und Kommunalstraßen wird vor allem in Flächenländern circa 20 bis 25 % des Lkw-Verkehrs abgewickelt. Der Verkehr belastet also alle Straßen und ist wesentlich für den Sanierungsbedarf von Brücken, Tunneln und Straßen in Landes- und Kommunalzuständigkeit verantwortlich. Entsprechend des Verursacherprinzips sollte der Lkw-Verkehr auch hier für diese Kosten anteilig aufkommen. Für Erhalt und Sanierung ihres Straßennetzes benötigen Länder und Kommunen deutlich mehr Geld als sie über die bisherige Finanzierung – etwa den geringen Anteil über die Bundesfernstraßenmaut - erhalten. Für Maßnahmen wie Elektroladeinfrastruktur, Wasserstofftankstellen sowie Rad- und Fußverkehr als Teil der Straßeninfrastruktur sowie der Verlagerung des Güterverkehrs auf Schienen- und Wasserwege (KV-Terminals) kann die Lkw-Maut aus diesem Straßennetz ein geeignetes Instrument zur Co-Finanzierung sein. Eine bundesweite Lösung wird zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse als erforderlich angesehen und entfaltet dabei die größten Anreize und Wirkungen für die Verlagerung von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger. Eine bundesweite Einführung bietet sogar den Vorteil, dass auf die bereits für die Lkw-Maut auf Autobahnen und Bundesstraßen eingerichtete Service- und Kontrollinfrastruktur (Toll Collect GmbH, BAG) zurückgegriffen werden könnte.