

20. Wahlperiode



Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache **20(15)83-A**

10.10.2022

Stellungnahme
Öffentliche Anhörung am 12.10.2022

Stellungnahme des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e. V.

Siehe Anlage



Stellungnahme

zum Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BT-Drucksache 20/3171)

Zusammenfassung:

- Die beabsichtigte Mauterhöhung kommt zur absoluten Unzeit! Sie konterkariert die Entlastungsmaßnahmen der Bundesregierung inmitten der Krise durch eine Belastung des mittelständischen Transportgewerbes.
- Die etappenweisen Mauterhöhungen – zunächst durch die geplante Erhöhung zum 01.01.2023 sowie die folgende bereits im Gesetzentwurf angekündigte spätere Ausweitung der Maut auf leichte Nutzfahrzeuge und die Einführung einer CO₂-Maut – sind Gift für die Wirtschaft! Diese „Salamitaktik“ hebt die für die Unternehmen essenzielle Planungs- und Investitionssicherheit aus! Die Bundesregierung macht die mittelständische Transportwirtschaft damit zum Spielball ihrer Politik!
- Der BGL fordert daher:
 - die zum Jahresbeginn 2023 vorgesehene Mautanpassung zu verschieben und
 - eine echte umfassende Mautreform vorzunehmen, die die ausstehenden Mautänderungen ebenso enthält wie eine Regelung zur Vermeidung der Doppelbelastung des Gewerbes durch nationalen Emissionshandel und CO₂-Maut.

Frankfurt am Main, den 12. Oktober 2022



Was wird geändert?

Dieser Gesetzentwurf leitet eine etappenweise Reformierung der Lkw-Maut in Deutschland ein. Er sieht zum 01.01.2023 – je nach Gewichtsklasse, Achszahl und Euronorm – fahrzeugbezogene Mautsaterhöhungen für Lkw ab 7,5 t zwischen 3,8 % und 40,6 % vor. Dies entspricht zusätzlichen Mauteinnahmen in Höhe von jährlich rd. 665 Mio. €.

Anlastung von Infrastruktur- und externen Kosten - Wie setzen sich die neuen Mautsätze zusammen?

Die zum Jahreswechsel 2022/23 vorgesehenen Mautsteigerungen resultieren, wie die zugrundeliegenden Gutachten zeigen, nicht aus erhöhten Wegekosten, also der Straßenabnutzung durch (schwere) Lkw, denn diese sind sogar gesunken! Vielmehr ergeben sie sich aus der massiv gesteigerten Anlastung von externen Luftverschmutzungs- und Lärmbelastungskosten, die nach Auffassung der Gutachter in Deutschland insgesamt das Vierfache der Werte betragen sollen, die die EU-Richtlinie seit März 2022 als Bezugswerte vorgibt. So sollen sich etwa die Luftverschmutzungskosten für die modernsten am Markt verfügbaren Euro VI-Fahrzeuge in der Gewichtsklasse über 18 t ab 4 Achsen nahezu verdoppeln. Die Lärmkosten sollen in der gleichen Kategorie um das Sechsfache, für 3-achsige Fahrzeugkombinationen sogar um das Achtfache steigen. Die Höhe der diesen externen Kosten angehängten nationalen „Preisschilder“ ist angesichts der großen Diskrepanz zu den EU-Werten sehr kritisch zu hinterfragen.

Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten			
zulässiges Gesamtgewicht	Achszahl	Bisher in Euro/km	Ab 01.01.2023
7,5 bis <12 t	./.	0,065	0,067
12 bis 18 t	./.	0,112	0,109
>18 t	≤ 3	0,155	0,143
	≥ 4	0,169	0,155

Quelle: Gesetzentwurf der Bundesregierung, Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes, BT-Drucksache 20/3171



Mautteilsatz für die verursachten Luftverschmutzungskosten in Euro/km					
Euro-Schadstoff-klasse	Bisher	Ab 01.01.2023			
	Keine Differenzierung	7,5 bis <12 t	12 – 18 t	> 18 t bis 3 Achsen	> 18 t mit 4 und mehr Achsen
Euro 6	0,012	0,015	0,015	0,022	0,023
Euro 5, EEV1	0,023	0,043	0,052	0,062	0,062
Euro 4, Euro 3 + PMK 2*	0,034	0,059	0,063	0,080	0,087
Euro 3, Euro 2 + PMK 1*	0,067	0,088	0,101	0,134	0,149
Euro 2	0,078	0,113	0,121	0,164	0,182
Euro 1, Euro 0	0,089	0,114	0,123	0,169	0,187

* PMK – Partikelminderungsklassen sind Nachrüstungsstandards zur Senkung des Partikelaustrittes.

Quelle: Referentenentwurf der Bundesregierung, Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes, Stand 11.04.2022

Mautteilsatz für die verursachten Lärmbelastungskosten in Euro/km				
Bisher	Ab 1.01.2023			
Keine Differenzierung	7,5 bis <12 t	12 – 18 t	> 18 t bis 3 Achsen	> 18 t mit 4 und mehr Achsen
0,002	0,016	0,016	0,016	0,012

Quelle: Gesetzentwurf der Bundesregierung, Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes, BT-Drucksache 20/3171



Was bedeutet das für das deutsche Transportgewerbe?

Die Mauterhöhung inmitten der Krise kommt zur Unzeit

Die vorgesehene Mautsteigerung trifft das deutsche Transportgewerbe zur absoluten Unzeit: Das mittelständische deutsche Transportgewerbe steht aktuell und in den kommenden Monaten angesichts der durch den Ukraine-Krieg ausgelösten Energiepreisexplosion mit dem Rücken zur Wand. Angesichts dieser Krisensituation hätte das Mautänderungsgesetz dazu genutzt werden können, die ausweislich der Gutachten gesunkenen Infrastrukturkosten für die Abnutzung der Straßen für eine umfassende Mautabsenkung und damit eine echte Entlastung der Wirtschaft zu nutzen. Stattdessen konterkarieren die vorgesehenen Mauterhöhungen die ohnehin kaum spürbaren Entlastungsmaßnahmen der Bundesregierung.

Etappenweise Mauterhöhungen sind Gift für die Wirtschaft

Die Bundesregierung kündigt mit dem aktuellen Gesetzentwurf ein weiteres Gesetzespaket an, mit dem den Transportunternehmen bereits in Kürze weitere zusätzliche Kostenbelastungen auferlegt werden sollen. Dabei geht es zum einen um eine Mautausdehnung auf leichte Lkw ab 3,5 t, zum anderen um einen Mautzuschlag für CO₂-Emissionen sowie um eine Mautdifferenzierung aufgrund von CO₂-Emissionen.

Der BGL spricht sich seit jeher mit Nachdruck gegen eine solche „Salamitaktik“ der Verteuerung des Straßengüterverkehrs in „kleinen“ Dosen mit kurzen Zeitabständen aus. Das im Transportgewerbe wie in der gesamten Wirtschaft unverzichtbare Gut einer Planungs- und Investitionssicherheit, die in Krisenzeiten ohnehin in Frage steht, wird dadurch völlig ausgehöhlt. Die Bundesregierung macht die mittelständische Transportwirtschaft damit zum Spielball ihrer Politik!

Wie könnte es besser gehen?

Um eine Mautreform im Einklang mit der Planungs- und Investitionssicherheit der Unternehmen umzusetzen, sind mehrere kleine Mautänderungen unbedingt zu vermeiden und stattdessen eine echte Mautreform mit angemessenem Planungsvorlauf notwendig.

Der BGL fordert daher,

- die zum Jahresbeginn 2023 vorgesehene Mautanpassung zu verschieben und
- ein überarbeitetes Mautänderungsgesetz für eine echte Mautreform vorzulegen.



In diesem umfassenden Mautänderungsgesetz sollten die angekündigten noch ausstehenden Mautänderungen ebenso enthalten sein wie eine Regelung zur Vermeidung der Doppelbelastung des Gewerbes durch den CO₂-Preis, wie im Koalitionsvertrag versprochen.

Dieses umfassende Mautänderungsgesetz sollte frühestens im Herbst 2023 in Kraft treten, so dass den Transportunternehmern und der auftraggebenden Wirtschaft ausreichend zeitlicher Spielraum bleibt, um ihre Kalkulationen anzupassen, ohne innerhalb kürzester Zeit „häppchenweise“ mit weiteren staatlich induzierten Kostensteigerungen rechnen zu müssen.