

20. Wahlperiode



Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss

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

11.10.2022

Stellungnahme
Öffentliche Anhörung am 12.10.2022

Stellungnahme der Deutsche Umwelthilfe e. V. (DUH)

Siehe Anlage

Stellungnahme

zum Entwurf eines fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Die Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) begrüßt die Möglichkeit, Stellung zu dem vorliegenden Gesetzesentwurf zu nehmen. Die Lkw-Maut bietet Gelegenheit, Emissionen im Verkehrssektor zu verringern, Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern und so einen Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralität zu leisten. Wir möchten nachfolgend auf einige Bereiche hinweisen, die im vorliegenden Gesetzesentwurf vermisst werden, was dazu führt, dass das Potential des Instrumentes nicht ausgenutzt wird. Aus Sicht der DUH ist es erforderlich, die Maut durch eine geänderte Ausgestaltung und erweiterten Geltungsbereich zu einem wirkungsvollen Instrument für Klima- und Umweltschutz im Sektor weiterzuentwickeln. Dazu ergibt sich jetzt die Chance.

Stellungnahme

Instrument rasch weiterentwickeln

Das Bundesverkehrsministerium hat einen Entwurf des Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes vorgelegt. Der Entwurf ändert die Kostensätze Infrastrukturkosten, Luftverschmutzungskosten und Lärmbelastungskosten.

In Zeile 1558 ff. des Koalitionsvertrages 2021 bis 2025 zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP heißt es: „Wir werden 2023 eine **CO₂-Differenzierung** der Lkw-Maut vornehmen, den gewerblichen Güterkraftverkehr **ab 3,5 Tonnen** einbeziehen **und** einen **CO₂-Zuschlag** einführen, unter der Bedingung, eine Doppelbelastung durch den CO₂-Preis auszuschließen. Wir werden die **Mehreinnahmen für Mobilität** einsetzen.“

Aus Sicht der DUH ist von zentraler Bedeutung, dass diese Ergänzungen im vorliegenden Gesetzesentwurf berücksichtigt werden, um im Verkehrssektor die gewünschten und erforderlichen Effekte der Antriebswende, der Emissionsminderung und der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene erreichen zu können.

- **Ausweitung auf alle Straßen und Fahrzeuggrößen:** Der Umfang des gebührenpflichtigen Straßennetzes in Deutschland beträgt insgesamt ungefähr 51.000 km und damit nur rund 6 Prozent des gesamtdeutschen Straßennetzes. Zwar wird auf diesen Strecken rund die Hälfte der Lkw-Fahrleistung erbracht, eine Ausweitung der Maut auf alle Straßen und für alle Fahrzeuggrößen ab 3,5 Tonnen ist aber dennoch sinnvoll, weil damit auch Verteilerverkehre adressiert werden. Im Vergleich

zum Schienenverkehr, bei dem auf 100 Prozent des Schienennetzes Gebühren erhoben werden, ist diese Anpassung nur folgerichtig.

- Die Reform muss unbedingt so zügig wie möglich um eine **CO2 Spreizung** der Infrastrukturabgabe erweitert werden. Zusätzlich muss ein **CO2 Aufschlag** eingeführt werden. Eine Internalisierung der Kosten wirkt laut Umweltbundesamt im Verkehrsbereich verhaltensändernd bei einem Preis von 200 € /t CO2 im Jahr 2030. Durch eine CO2-Differenzierung in der Infrastrukturabgabe bekommen emissionsärmere Lkw einen Kostenvorteil, was die Antriebswende vorantreibt.
- Die momentane vollständige **Befreiung von Elektro- und Erdgasantrieben muss revidiert** werden, da auch diese Lkw die gleiche Straßenbelastung sowie vergleichbare Belastung durch Lärm verursachen und somit infrastrukturabgabepflichtig sind. CNG und LNG sind zudem als fossile Kraftstoffe nicht förderwürdig. Von der Maut befreit werden sollten hingegen Lkw-Transporte im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs (nach Schweizer Vorbild).

Mauteinnahmen für Verkehrswende einsetzen

Der vorliegende Gesetzesentwurf führt zu einer Erhöhung der Mauteinnahmen von 2023 bis 2027 um durchschnittlich 665 Millionen Euro pro Jahr auf durchschnittlich rund 8,3 Mrd. Euro. Zum Vergleich: In den Jahren 2019 bis 2021 betragen die Mauteinnahmen rund 7,5 Mrd. Euro.

Die Einnahmen aus der Lkw-Maut wurden – nach Abzug der Kosten für Erhebung, Kontrolle und Mautharmonisierung – in Deutschland bis 2011 verkehrsträgerübergreifend eingesetzt, also für Investitionen in Bundesfernstraßen, Schienenwege und Wasserstraßen. Seit 2011 ist eine Verwendung ausschließlich für die Instandhaltung und den Ausbau der Bundesfernstraßen im Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) festgeschrieben. Diese Festschreibung muss im Zuge der jetzt anstehenden Gesetzesänderung aufgehoben werden - und nicht erst, wie im Koalitionsvertrag angekündigt, mit der Einführung weiterer Elemente wie der CO2-Differenzierung – und die Einnahmen für die Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen für die Verkehrswende genutzt werden. So ist etwa eine wesentlich stärkere Förderung der Schiene unerlässlich. Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2030 den Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehr von aktuell 19 Prozent auf mindestens 25 Prozent zu steigern. Dazu ist ein massiver Ausbau der Schieneninfrastruktur notwendig. Die Finanzierung muss durch eine neugestaltete Maut und einen daraus anteilig gespeisten Bahninfrastrukturfonds nach Schweizer Vorbild sichergestellt werden.

Zukunft der Finanzierung bedenken

Zusätzlich zur CO2 Spreizung der Infrastrukturabgabe muss eine CO2 Komponente in den externen Kosten internalisiert werden. Die Berechnung der externen Kosten erfolgt sehr konservativ, da relevante Größen, wie etwa die Kosten von Staus, bislang fehlen. Hier gibt die novellierte EU-Richtlinie Raum zur Verbesserung, welchen die Bundesregierung bisher nicht genutzt hat.

Die externen Umweltkosten werden derzeit nur über eine Gebühr für Luftverschmutzung – gespreizt nach Euro-Schadstoffklasse – und einen festen Pauschalsatz für Lärmbelastung erhoben. Hierdurch muss der Güterverkehr für einen Teil der von ihm verursachten Schäden bzw. deren Beseitigung finanziell aufkommen.

Das Ziel, einen Anreiz für eine Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene zur Reduktion nicht nur der vom Lkw-Verkehr verursachten spezifischen, sondern auch der absoluten Schadstoffemissionen zu

erreichen, wird mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf nicht erreicht. Derzeit hält der Güterverkehr auf der Schiene einen Marktanteil von 19%. Dieser Anteil muss deutlich gesteigert werden, auch um die verbindlichen Klimaschutzziele erreichen zu können. Daher bedarf es weiterer Schritte.

Stand: 11.10.2022



Deutsche Umwelthilfe e.V.

Bundesgeschäftsstelle Radolfzell
Fritz-Reichle-Ring 4
78315 Radolfzell
Tel.: 0 77 32 9995 - 0

Bundesgeschäftsstelle Berlin
Hackescher Markt 4
Eingang: Neue Promenade 3
10178 Berlin
Tel.: 030 2400867-0

Ansprechpartnerinnen

Dorothee Saar
Leiterin Verkehr und Luftreinhaltung
Tel.: 030 24 00867 - 72
E-Mail: saar@duh.de

Ludmila Walderdorff
Referentin Verkehr und Luftreinhaltung
Tel.: 030 2400867 - 412
E-Mail: walderdorff@duh.de

www.duh.de [@ info@duh.de](mailto:info@duh.de)     [umwelthilfe](#)

 Wir halten Sie auf dem Laufenden: www.duh.de/newsletter-abo

Die Deutsche Umwelthilfe e.V. ist als gemeinnützige Umwelt- und Verbraucherschutzorganisation anerkannt. Wir sind unabhängig, klageberechtigt und kämpfen seit über 40 Jahren für den Erhalt von Natur und Artenvielfalt. Bitte unterstützen Sie unsere Arbeit mit Ihrer Spende: www.duh.de/spenden

Transparent gemäß der Initiative Transparente Zivilgesellschaft. Ausgezeichnet mit dem DZI Spenden-Siegel für seriöse Spendenorganisationen.



Initiative
Transparente
Zivilgesellschaft

