

TOP 24:

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Drucksache: 362/14

I. Zum Inhalt des Gesetzentwurfes

Durch den Gesetzentwurf sollen die Mautsätze an die Ergebnisse des neuen Wegekostengutachtens angepasst werden. Er dient auch als Grundlage für eine eigene günstige Mautkategorie für die besonders schadstoffarmen EURO VI-Lkw.

Die Mitgliedstaaten der EU müssen sich bei der Erhebung von Mautgebühren an den Baukosten und den Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrswegenetzes orientieren. Das am 25. März 2014 vorgestellte neue Wegekostengutachten behält die bislang angewandte, auch von der Kommission akzeptierte Methodik in weiten Teilen bei, enthält aber auch Berechnungen zu den externen Kosten aus Luftverschmutzung und Lärmbelastung, die aufgrund der Neufassung der Eurovignettenrichtlinie aus dem Jahre 2011 zusätzlich angelastet werden können. Von dieser Anlastungsmöglichkeit soll in Deutschland zukünftig Gebrauch gemacht werden. Zunächst sollen jedoch nur die Kosten der Luftverschmutzung angelastet werden, da die technischen Voraussetzungen für die Anlastung der Lärmbelastungskosten nur mit einem größeren zeitlichen Vorlauf geschaffen werden können.

Aufgrund der gegenüber der Erstellung des letzten Wegekostengutachtens 2007 deutlich gesunkenen Zinskosten ergeben sich geringere Mautsätze als bisher. Daraus resultieren im Zeitraum 2015 bis 2017 Mindereinnahmen gegenüber dem Finanzplan 2014 bis 2018 von ca. 460 Mio. Euro; in dieser Höhe wird die Wirtschaft entlastet.

II. Empfehlungen der Ausschüsse

Der **federführende Verkehrsausschuss** und der **Finanzausschuss** empfehlen dem Bundesrat, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine Einwendungen zu erheben.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** empfiehlt dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes Stellung zu nehmen.

Er legt dar, durch die Neufassung der Mautberechnung würden die bisherigen umweltpolitischen Ansätze zurückgedrängt, anstatt sie im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik weiter zu entwickeln. Der Gesetzentwurf bevorzuge alte Fahrzeuge Euro I und II, die sehr hohe Emissionen verursachen, Halter von neuen Euro V beziehungsweise EEV-Fahrzeugen würden abgestraft.

Das neue System missachte die tatsächlichen Kosten der Schäden, die durch die Luftschadstoffbelastung der Fahrzeuge entstehen. Die bisherige Regelung soll deshalb im Wesentlichen beibehalten werden.

Des Weiteren wird vorgeschlagen, angesichts der strukturellen Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur, die Bundesfernstraßenmaut auch auf Fahrzeuge unter 12 Tonnen auszuweiten. Die Daehre-Kommission hatte dazu ein Aufkommen von 500 Mio. Euro pro Jahr ermittelt.

Die Zweckbindung der Mauteinnahmen sei unvereinbar mit einer integrierten Verkehrspolitik, daher seien Querfinanzierungen im begrenzten Umfang sachgerecht und erforderlich.

Durch die Einstufung von umweltfreundlichen Nutzfahrzeugen mit Erd-/Biogasantrieb in den niedrigsten Mautsatz, soll ein finanzieller Anreiz zur Anschaffung generiert werden. Außerdem soll die Nachrüstung von Euro-IV-LKW mit Entstickungssystemen gefördert werden, indem diese in die Kategorie B der Mautsätze aufgenommen werden.

Die zu erzielenden Mehreinnahmen in Höhe von circa 500 Millionen Euro pro Jahr sollen dazu dienen, das Defizit bei der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur nachhaltig abzubauen.

Die Empfehlungen der Ausschüsse sind aus **BR-Drucksache 362/1/14** ersichtlich.