

---

**TOP 26:**

---

**Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes**

Drucksache: 543/14

**I. Zum Inhalt des Gesetzentwurfes**

Gegenwärtig wird für 12 800 km Autobahn und 1 200 km Bundesstraßen eine Lkw-Maut für Fahrzeuge ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 Tonnen erhoben. Mit vorliegendem Gesetzentwurf soll die bereits bestehende Lkw-Maut ab dem 1. Juli 2015 auf weitere 1 100 km vierstreifige Bundesstraßen ausgeweitet werden. Darüber hinaus soll die Mautpflichtgrenze von den bisher geltenden 12 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht auf 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht zum 1. Oktober 2015 abgesenkt werden. Somit soll die Einnahmelücke für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen geschlossen werden, die durch die Absenkung der Mautsätze von 2015 bis 2017 (insgesamt 460 Millionen Euro) aufgrund des Wegekostengutachtens entstanden ist (vgl. hierzu Zweites Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes, BR-Drucksache 476/14). Im Allgemeinen Teil der Begründung des Gesetzentwurfes wird zudem festgehalten, dass bei darüber hinausgehenden Novellierungen der Lkw-Maut in der laufenden 18. Legislaturperiode eine Ausdehnung der Maut auf Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 3,5 Tonnen, auf Fernbusse sowie die Einbeziehung der Lärmbelastungskosten geprüft werden wird.

Der Wirtschaft entstehen 450 000 Euro Bürokratiekosten (170 000 Fahrzeuge) jährlich aufgrund der Änderung fünf bestehender Informationspflichten im Zusammenhang mit der Erweiterung des mautpflichtigen Streckennetzes und der Absenkung der Mautpflichtgrenze sowie ein einmaliger Erfüllungsaufwand von insgesamt 21 Millionen Euro für die Standzeit (rund 4 Stunden) während des Einbaus des Erfassungsgerätes. Für die Verwaltung entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand von 14,7 Millionen Euro im Bereich des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) insbesondere für die Beschaffung von zusätzlichen Mautkontrollfahrzeugen, zugehöriger Kontrolltechnik und Kontrolleinrichtungen sowie für Anpassungen der Hard- und Software im Rechenzentrum. Des Weiteren fällt ein jährlicher Erfüllungsaufwand für die Verwaltung in Höhe von 15 Millionen Euro an, der im Wesentlichen auf zusätzliche Kontrolleure, die Wahrnehmung der zusätzlich anfallenden Kontrollen und der damit zusammenhängenden Verfahren zurückzuführen ist.

Einmalige (23 Millionen Euro) und jährliche (33 Millionen Euro) Kosten entstehen zudem aus Vergütungsansprüchen gegenüber der privaten Mautbetreibergesellschaft. Neben dem einmaligen und jährlichen Erfüllungsaufwand entstehen der Wirtschaft weitere Kosten in Form von Gebühren (Maut) von 380 Millionen Euro ab 2016 (Prognose für einen Berechnungszeitraum von einem vollen Jahr). Für 2015 sind rund 115 Millionen Euro aufgrund der Erweiterung des mautpflichtigen Streckennetzes zum 1. Juli 2015 und des Absenkens der Mautpflichtgrenze ab dem 1. Oktober 2015 prognostiziert.

## II. Empfehlungen der Ausschüsse

Der **federführende Verkehrsausschuss** empfiehlt, die Bundesregierung zu bitten, die Auswirkungen der Herabsetzung der Gewichtsgrenze für die Bemannung von Lkw über 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht (zGG) auf über 7,5 Tonnen zGG auf das nicht bemaute Straßennetz und dazu den Umfang von Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Netz mit Hilfe von Modellberechnungen zu ermitteln und die Ergebnisse den Ländern zur Verfügung zu stellen.

Des Weiteren befürwortet er das Anliegen der Bundesregierung, schnellstmöglich die Voraussetzungen für eine Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen zu schaffen und weist daraufhin, dass dies einen Neustart des Erfassungssystems in technischer, organisatorischer und vertraglicher Sicht erforderlich machen könne.

Eine technologieoffene Prüfung dieses Neustarts sei erforderlich. Dies solle schnellstmöglich in einen für die Logistikunternehmen, Technik-Anbieter und Länder transparenten Prozess überführt werden, so dass Anforderungen der Wirtschaftlichkeit, der besseren ökologischen Lenkungswirkung, der künftigen Skalierbarkeit und des Datenschutzes berücksichtigt werden.

Darüber hinaus spricht sich der **federführende Verkehrsausschuss** gegen die Anordnung des Verkehrszeichens 390 StVO mit der Bedeutung "Verbot weiterzufahren ohne anzuhalten" bei sogenannten Insellagen aus, da es bislang keine Anwendungsfälle gegeben habe. Dabei handelt es sich um Abschnitte von Bundesstraßen, die die Voraussetzungen für eine Mautpflicht erfüllen, und die, ohne an eine mautpflichtige Strecke angebunden zu sein, eine Mindestlänge von vier Kilometern aufweisen. Die Forderung entspreche der in 2013 neu verkündeten StVO, wonach der "Schilderwald" zu reduzieren sei.

Schließlich gibt der **federführende Verkehrsausschuss** zu bedenken, dass durch die neue Ausgestaltung der Mautsätze nach Achszahlen Fehlanreize zur Nutzung von Fahrzeugen mit weniger Achsen gesetzt werden könnten. Die Bundesregierung solle daher gebeten werden zu prüfen, wie diese zu erhöhtem Verschleiß der Infrastruktur führenden Fehlanreize abgestellt werden können.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** schlägt vor, die Nachrüstung von Euro-IV-Lkw mit Stickoxidminderungssystemen zu fördern, indem diese nachgerüsteten Fahrzeuge in die Kategorie B aufgenommen werden sollen. Die Maut habe sich als wirksames Instrument zur beschleunigten Modernisierung der von Mautgebühren betroffenen Fahrzeugflotten erwiesen und leiste daher einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen.

Des Weiteren empfiehlt er von den zulässigen Möglichkeiten zur Ausweitung auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen zGG und auf Fernbusse Gebrauch zu machen.

Die Zweckbindung der Mauteinnahmen für die Bundesfernstraßeninfrastruktur hält er für unvereinbar mit einer integrierten Verkehrspolitik. Vielmehr hält er Querfinanzierungen für sachgerecht und erforderlich, um das Ziel einer Verlagerung im Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu unterstützen.

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

Die Empfehlungen der Ausschüsse sind aus **BR-Drucksache 543/1/14** ersichtlich.

