
TOP 27:

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Drucksache: 281/16

I. Zum Inhalt des Gesetzentwurfes

Bisher erhebt der Bund die LKW-Maut auf rund 12 800 km Bundesautobahnen sowie auf rund 2 300 km autobahnähnlichen Bundesstraßen. Der Großteil der circa 40 000 km Bundesstraßen ist jedoch nicht mautpflichtig. Um die Finanzierung der Bundesfernstraßen zu verbessern und damit eine moderne, sichere und leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur in Deutschland zu gewährleisten, soll nach Auffassung der Bundesregierung die Nutzerfinanzierung vorangetrieben werden.

Der vorliegende Gesetzentwurf bietet die rechtliche Grundlage für die Erhebung der LKW-Maut auf allen Bundesstraßen. Er folgt einer Entschliebung des Deutschen Bundestages vom 25. März 2015, in der die Bundesregierung aufgefordert wird, bis zum 1. Juli 2016 im Bundeskabinett einen Gesetzentwurf zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes zu beschließen, um ab Mitte 2018 die LKW-Maut auf alle Bundesstraßen auszuweiten.

Mit der Vorlage soll die bereits bestehende LKW-Maut auf alle noch nicht mautpflichtigen Bundesstraßen ausgeweitet werden. Ziel ist es, der Belastung der Verkehrsinfrastruktur auf Bundesstraßen mit Hilfe der Nutzerfinanzierung entgegenzuwirken und die Verkehrsinfrastruktur selbst zu verbessern.

Darüber hinaus plant das BMVI, bis spätestens Ende 2017 die Maut auch auf kleine Lkw von 3,5 bis 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht und auf Fernbusse auszuweiten sowie die Einbeziehung von Lärmkosten zu prüfen.

Die jährlichen Mehreinnahmen ab 2018 werden auf bis zu 2 Milliarden Euro geschätzt. Das Bundesamt für Güterverkehr geht geschätzt von einmaligen Kosten (inklusive Ausstattung des Mautkontrolldienstes) in Höhe von rund 5,0 Millionen Euro aus. Die jährlichen Kosten (inklusive Personal- und Betriebskosten) werden auf rund 28,7 Millionen Euro geschätzt.

II. Empfehlungen der Ausschüsse

Der **federführende Verkehrsausschuss** und der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Verbraucherschutz** begrüßen den Gesetzentwurf als weiteren Schritt zur Umsetzung von Vorschlägen der Länder hin zu einer nachhaltigen Verkehrsinfrastrukturfinanzierung.

Des Weiteren schlägt der **federführende Verkehrsausschuss** vor, die Bundesregierung zu bitten zu prüfen, ob auch eine bundeseinheitlich geregelte Bemaßung von nicht grundsätzlich mautpflichtigen Straßen zur Vermeidung von Mautausweichverkehren oder etwa aus Gründen der Verkehrssicherheit ermöglicht werden kann. Die Einbeziehung von Straßen im nachgeordneten Netz soll nur auf Antrag des jeweils zuständigen Baulastträgers erfolgen.

Darüber hinaus empfehlen der **federführende Verkehrsausschuss** und der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Verbraucherschutz**, Fernbusse in die Mautpflicht einzubeziehen und damit an den Kosten für das nachgeordnete Straßennetz verursachergerecht zu beteiligen. Dagegen seien Verkehre mit Kraftomnibussen, die ausschließlich im öffentlichen Personennahverkehr eingesetzt werden, von der Maut zu befreien, da diese zur Daseinsvorsorge gehören und zur Kostendeckung in der Regel von der öffentlichen Hand bezuschusst werden müssen. Eine weitere Belastung im Sinne des Gemeinwohls wäre daher kontraproduktiv.

Der mitberatende **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hält die vorgesehene Ausweitung angesichts der strukturellen Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur für unzureichend.

Von den Möglichkeiten zur Ausweitung der Mautpflicht auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht solle schneller Gebrauch gemacht werden.

Zudem sollen auch Lärmkosten bei der Festlegung der Mauthöhen berücksichtigt werden, um einen Anreiz für die Entwicklung, Beschaffung und Verwendung lärmarmen Fahrzeuge zu schaffen. Außerdem sollen Euro-IV Lkw mit Stickoxidminderungssystemen gefördert werden, indem diese nachgerüsteten Fahrzeuge in die Kategorie B aufgenommen werden.

Die Bundesregierung soll gebeten werden zu prüfen, ob auch eine bundeseinheitlich geregelte Bemaßung von nicht grundsätzlich mautpflichtigen Straßen zur Vermeidung von Luftschadstoffemissionen und infolge dessen zur Verringerung der dadurch entstehenden Luftbelastung ermöglicht werden kann.

Den Kommunen soll zudem die Möglichkeit gegeben werden, Mauteinnahmen, die für die Nutzung von Ortsdurchfahrten entstehen, für den Schutz der Anwohner vor Lärm und Abgasen zu verwenden.

Der **Ausschuss für Agrarpolitik und Verbraucherschutz** empfiehlt, landwirtschaftliche Fahrzeuge im geschäftsmäßigen Güterverkehr mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von maximal 40 km/h von der Mautpflicht auszunehmen. Es sei nicht verhältnismäßig, wenn derartige, oft nur gelegentliche, Fahrten mautpflichtig werden.

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

Nähere Einzelheiten sind aus **BR-Drucksache 281/1/16** ersichtlich.

