

---

**TOP 16:**

---

**Viertes Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes**

Drucksachen: 31/17 und zu 31/17

**I. Zum Inhalt des Gesetzes**

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.

Das vorliegende Gesetz bietet die rechtliche Grundlage für die Erhebung der LKW-Maut auf allen Bundesstraßen. Er folgt einer EntschlieÙung 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 zu prüfen, ob die Maut auch auf kleine Lkw von 3,5 bis 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht und auf Fernbusse ausgeweitet werden soll. Zudem soll die Einbeziehung von Lärmkosten geprüft werden.

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.

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung wurde in der 206. Sitzung des Deutschen Bundestages am 1. Dezember 2016 mit folgenden Änderungen angenommen:

In seiner Stellungnahme vom 8. Juli 2016 (BR-Drucksache 281/16 (Beschluss))

hatte der Bundesrat eine Mautbefreiung für landwirtschaftliche Fahrzeuge im geschäftsmäßigen Güterverkehr mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von maximal 40 km/h gefordert. Die Bundesregierung hat in ihrer Gegenäußerung am 17. August 2016 ausgeführt, dass gegen diesen Mautbefreiungstatbestand verfassungsrechtliche Bedenken im Hinblick auf eine Verletzung des Gleichbehandlungsgrundsatzes (Artikel 3 Grundgesetz) bestünden. Der Deutsche Bundestag teilte die Bedenken der Bundesregierung nicht und ist dem Vorschlag des Bundesrates auf eine Mautbefreiung von landwirtschaftlichen Fahrzeugen im geschäftsmäßigen Güterverkehr mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von maximal 40 km/h gefolgt.

Weiterhin hatte der Bundesrat in seiner Stellungnahme vom 8. Juli 2016 die Bundesregierung gebeten zu prüfen, ob die Mautpflicht nach näherer Bestimmung durch Rechtsverordnung auf genau bezeichnete Abschnitte von anderen als Bundesfernstraßen bezeichneten Straßen ausgedehnt werden kann, wenn dies zur Vermeidung von Mautausweichverkehren, aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs oder wegen ihrer Funktion zur Verknüpfung von Schwerpunkten des weiträumigen Güterkraftverkehrsaufkommens mit dem Bundesfernstraßennetz gerechtfertigt ist. Der Deutsche Bundestag hat die Mautausdehnung aus den oben genannten Gründen als gerechtfertigt angesehen und eine entsprechende Verordnungsermächtigung geschaffen.

Des Weiteren hat der Deutsche Bundestag festgelegt, dass das Bundesamt für Güterverkehr nach § 4 Absatz 3 Nummer 1, 2 und 6 BFStrMG Mautdaten in anonymisierter Form an das offene Datenportal mCLOUD oder ein Nachfolgeportal übermittelt. Die Regelung geht auf eine Entschließung des Deutschen Bundestages vom 25. März 2015 zurück, in der die Bundesregierung aufgefordert wird, die Verwendung nicht Personen zuzuordnender Daten der Mauterhebung ausschließlich für Zwecke der Verkehrslenkung und Verkehrsforschung vollständig anonymisiert und in enger Abstimmung mit den Datenschutzbeauftragten nutzbar zu machen. Die jetzt vorliegende Regelung geht über die Entschließung des Deutschen Bundestages hinaus, weil eine Beschränkung auf Zwecke der Verkehrslenkung auf Verkehrsforschung nicht erfolgt. Die Kosten der Übermittlung und Bereitstellung der Daten sind vom Bund zu tragen.

## II. Empfehlung des Verkehrsausschusses

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt dem Bundesrat, zu dem Gesetz den Vermittlungsausschuss nicht anzurufen.