

07.07.23

Stellungnahme des Bundesrates

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften

Der Bundesrat hat in seiner 1035. Sitzung am 7. Juli 2023 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Zum Gesetzentwurf allgemein

1. Der Bundesrat empfiehlt, bei der Einbeziehung von Fahrzeugen des Güterkraftverkehrs ab 3,5 Tonnen technisch zulässiger Gesamtmasse darauf zu achten, dass die möglicherweise zu erwartenden Auswirkungen auf das Verbraucherpreisniveau nicht zu einer Gefährdung der Versorgung der ländlichen Räume und auch nicht zu Verwerfungen in der Logistik führen werden.

Begründung:

Eine Ausweitung der Maut auf Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs ab 3,5 Tonnen technisch zulässiger Gesamtmasse (statt bislang 7,5 Tonnen) führt zu einer kostenseitigen Belastung von Unternehmen der Logistik. Nach den Angaben in der Begründung des Gesetzentwurfs beträgt die kostenseitige Belastung durch die Einführung der Kohlenstoffdioxid-Differenzierung 6,65 Milliarden Euro pro Jahr (Durchschnittswert 2024 - 2027) und die durch die Einbeziehung des Fahrzeugsegments 3,5 bis 7,5 Tonnen technisch zulässiger Gesamtmasse rund 1 Milliarde Euro pro Jahr. Es ist davon auszugehen, dass die Güterkraftverkehrsunternehmen die Mautmehrkosten weiterreichen werden, so dass Einzelpreisanpassungen zu erwarten sind. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, können daher nicht ausgeschlossen werden. Wettbewerbsnachteile für Transportunternehmen sind zu vermeiden.

Vor allem Flächenländer sind auf eine feingliedrige Versorgung mit Gütern angewiesen. Gerade im Hinblick auf die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung weitläufiger Versorgungsdienste wird eine Ausweitung der Maut kritisch gesehen. Ländliche Räume dürfen nicht abgehängt werden.

2. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung um zeitnahe Umsetzung der im Koalitionsvertrag der Regierungsparteien für den Bahnverkehr festgeschriebenen Freistellung von der Lkw-Maut im Zu- und Ablauf von maximal 50 Kilometer.

Begründung:

Der Verkehrsträger Schiene ist überproportional bei der Kostenverteilung im Vergleich mit dem Straßengüterverkehr überbelastet. Der Zu- und Ablauf per Lkw stellt im Vergleich zu den Transportkosten für den Schienentransport einen großen Kostenbaustein dar, welcher dringend eine Entlastung benötigt. Die Befreiung von der Lkw-Maut ist deshalb dringend angezeigt und damit ein wesentlicher Baustein für die Verkehrswende hin zu einem nachhaltigen Güterverkehr.