

## Gesetzentwurf der Bundesregierung

### Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

#### A. Problem und Ziel

Derzeit wird auf ca. 12 800 km Bundesautobahnen und ca. 1 200 km Bundesstraßen Lkw-Maut erhoben. Die Mautpflicht besteht für Fahrzeuge ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 Tonnen.

Aufgrund des neuen Wegekostengutachtens werden zum 1. Januar 2015 die Mautsätze gesenkt (vgl. hierzu: Zweites Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes, Bundesratsdrucksache 362/14 und Bundestagsdrucksache 18/2444). Um die sich ergebende Einnahmelücke in Höhe von ca. 460 Mio. Euro im Zeitraum 2015 bis 2017 zu schließen und die notwendige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur weiterhin sicherzustellen, sollen weitere Straßen und Fahrzeuge in die Nutzerfinanzierung einbezogen werden. Hierzu soll zum 1. Juli 2015 die Mautpflicht auf weitere ca. 1 100 km vierstreifige Bundesstraßen ausgedehnt und zum 1. Oktober 2015 die Mautpflichtgrenze von 12 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht auf 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht abgesenkt werden.

Mit diesen Maßnahmen werden zudem für weitere Straßen und Fahrzeuge die Infrastruktur- und Luftverschmutzungskosten angelastet, was Straßentransporte verteuert; dies kann bewirken, dass sich der Anteil des Schienenverkehrs und der Binnenschifffahrt an den Transportleistungen erhöht.

Bei darüber hinausgehenden Novellierungen der Lkw-Maut in der laufenden 18. Legislaturperiode wird eine Ausdehnung der Maut auf Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 3,5 Tonnen, auch unter Berücksichtigung möglicher Varianten eines gesonderten Vignettensystems für Lkw zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen, auf Fernbusse sowie die Einbeziehung der Lärmbelastungskosten geprüft werden.

#### B. Lösung

Erlass eines Änderungsgesetzes zum Bundesfernstraßenmautgesetz.

#### C. Alternativen

Keine Ausweitung des mautpflichtigen Streckennetzes und/oder keine Absenkung der Mautpflichtgrenze. Dies hätte jedoch zur Folge, dass weniger Mittel zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stünden.

#### D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die Ausdehnung des mautpflichtigen Streckennetzes und die Absenkung der Mautpflichtgrenze bedeuten zusätzliche Einnahmen, die gemäß § 11 Absatz 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes zusätzlich dem Verkehrshaushalt des Bundes zufließen. Wie hoch diese Einnahmen ausfallen werden, hängt von den Fahrleistungen der Lkw mit den entsprechenden Achs- und Emissionsklassen auf den neu mautpflichtigen Bundesstraßenabschnitten und den Fahrleistungen der neuen mautpflichtigen Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 bis 11,99 Tonnen ab.

Eine am aktuellen Verkehrsaufkommen orientierte Schätzung lässt im Zeitraum 2015 bis 2017 folgende Mehreinnahmen erwarten:

Jahr	2015	2016	2017
in Mrd. €			
Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere 1.100 km vierstreifig ausgebaute Bundesstraßen ab dem 1.07.2015	0,040	0,080	0,080
Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht ab dem 1.10.2015	0,075	0,300	0,300
<b>Summe</b>	<b>0,115</b>	<b>0,380</b>	<b>0,380</b>

Für Länder und Kommunen entstehen keine Haushaltsauswirkungen.

#### E. Erfüllungsaufwand

##### E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

##### E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Mit dem Gesetzentwurf werden für die Wirtschaft fünf bestehende Informationspflichten geändert (§ 5 Absatz 2 und 3, § 6 Absatz 1 und 1a sowie § 7 der LKW-Maut-Verordnung). Es ergeben sich jährliche Bürokratiekosten in Höhe von ca. 450 000 Euro. Darüber hinaus entsteht den Unternehmen, die sich für den Einbau eines Fahrzeuggerätes für die automatisierte Mauterhebung entscheiden, ein einmaliger Erfüllungsaufwand von 21 Mio. Euro (250 Euro pro Einbau).

##### E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Durchführung dieses Gesetzes fallen beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG) einmaliger Umstellungsaufwand (Investitionskosten) in Höhe von rund 14,7 Mio. Euro sowie im eingeschwungenen Zustand jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 15 Mio. Euro an.

Im Rahmen der Mitwirkung der privaten Mautsystembetreibergesellschaft (Mauterhebung nach § 4 Absatz 3 des Bundesfernstraßenmautgesetzes, Kontrolle nach § 7 Absatz 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes und Nacherhebung nach § 8 Absatz 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes) werden Vergütungsansprüche für einmalige Investitionsaufwendungen in Höhe von rund 23 Mio. Euro sowie

für den laufenden Betrieb jährliche Kosten in Höhe von rund 33 Mio. Euro entstehen.

Gemäß § 11 des Bundesfernstraßenmautgesetzes wird dieser gesamte Aufwand (Bundesamt für Güterverkehr und private Mautsystembetreibergesellschaft) aus den Mauteinnahmen finanziert.

Die Einnahmen werden die Ausgaben übersteigen.

Evaluierung: Vier Jahre nach Inkrafttreten der Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 Tonnen werden die tatsächlichen Auswirkungen auf das Verfahren beim BAG, insbesondere auf den Personalaufwand im Bereich der Kontrollen, evaluiert.

#### **F. Weitere Kosten**

Die Ausweitung der Mautpflicht auf weitere Straßen und Fahrzeuge führt zu einer kostenseitigen Belastung von Unternehmen, die Güterkraftverkehr betreiben.

Einzelpreisanpassungen können nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.



**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**  
**DIE BUNDESKANZLERIN**

Berlin, 4. Februar 2015

An den  
Präsidenten des  
Deutschen Bundestages  
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung  
des Bundesfernstraßenmautgesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.  
Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG  
ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 929. Sitzung am 19. Dezember 2014 gemäß Artikel 76  
Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3  
ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in  
der als Anlage 4 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel



## Anlage 1

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

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1**

Das Bundesfernstraßenmautgesetz vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom ... [Ausfertigungsdatum des Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften hinsichtlich der Einführung des europäischen elektronischen Mautdienstes] (BGBl. I S. [Fundstelle]) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Für die Benutzung

1. der Bundesautobahnen und

2. der Bundesstraßen oder Abschnitte von Bundesstraßen,

a) für die nach § 5 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes der Bund Träger der Baulast ist,

b) die keine Ortsdurchfahrten im Sinne des § 5 Absatz 4 des Bundesfernstraßengesetzes sind,

c) die mit zwei oder mehr Fahrstreifen je Fahrtrichtung ausgebaut sind,

d) die durch Mittelstreifen oder sonstige bauliche Einrichtungen durchgehend – ausgenommen auf höhengleichen Kreuzungen – getrennte Fahrbahnen für den Richtungsverkehr haben,

e) die entweder

aa) unabhängig von einer Mindestlänge unmittelbar an eine Bundesautobahn angebunden sind oder

bb) unabhängig von einer Mindestlänge mittelbar über eine andere mautpflichtige Bundesstraße an eine Bundesautobahn angebunden sind  
oder

cc) ohne an eine mautpflichtige Strecke angebunden zu sein, eine Mindestlänge von 4 Kilometern aufweisen,

mit Fahrzeugen im Sinne des Satzes 2 ist eine Gebühr im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b der Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42), die zuletzt durch die Richtlinie 2013/22/EU vom 13. Mai 2013 (ABl. L 158 vom 10.06.2013, S. 356) geändert worden ist, zu entrichten (Maut). Fahrzeuge sind Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen,

1. die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder eingesetzt werden und

2. deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 7,5 Tonnen beträgt.“

b) Dem Absatz 5 wird folgender Satz angefügt:

„Auf die Mautpflicht der Streckenabschnitte nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe e Doppelbuchstabe cc ist durch straßenverkehrsrechtliche Beschilderung hinzuweisen.“

2. Nach § 13 wird folgender § 13a eingefügt:

„§ 13a

Übergangsregelungen

(1) Bis zum Ablauf des 30. September 2015 gilt § 1 Absatz 1 Satz 2 mit der Maßgabe, dass die Maut für Fahrzeuge zu entrichten ist, deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 Tonnen beträgt.

(2) Bis zum Ablauf des 30. September 2015 gilt § 3 Absatz 3 mit der Maßgabe, dass die Höhe des Mautsatzes als Summe der Mautteilsätze nach Maßgabe der Anlage 1a berechnet wird.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die in den Absätzen 1 und 2 genannten Zeitpunkte zu verschieben, soweit es auf Grund eines technischen oder rechtlichen Grundes im Hinblick auf eine ordnungsgemäße Erhebung der Maut erforderlich ist, die Übergangsbestimmungen der Absätze 1 und 2 befristet fortzuführen. Sobald der für den Erlass einer Rechtsverordnung nach Satz 1 maßgebliche Grund entfallen ist, bestimmt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates einen neuen Zeitpunkt für das Auslaufen der Übergangszeiträume der Absätze 1 und 2. Der Zeitpunkt nach Satz 2 ist so festzulegen, dass die Anwendung der neuen Bestimmungen frühestens nach Ablauf von zwei Wochen nach dem Fortfall des für den Erlass einer Rechtsverordnung nach Satz 1 maßgeblichen Grundes beginnt.“

3. Die Anlage 1 wird wie folgt gefasst:

„Anlage 1 (zu § 3 Absatz 3)

Berechnung der Höhe des Mautsatzes

1. Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten je Kilometer nach § 3 Absatz 1 Nummer 1: mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen:

- a) mit zwei Achsen 0,081 Euro,
- b) mit drei Achsen 0,113 Euro,
- c) mit vier Achsen 0,117 Euro,
- d) mit fünf oder mehr Achsen 0,135 Euro.

2. Mautteilsatz für die verursachten Luftverschmutzungskosten je Kilometer nach § 3 Absatz 1 Nummer 2:

- a) mautpflichtige Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen unbeschadet der Zahl der Achsen und der benutzten Straßen:

- aa) 0,000 Euro in der Kategorie A,
- bb) 0,021 Euro in der Kategorie B,
- cc) 0,032 Euro in der Kategorie C,
- dd) 0,063 Euro in der Kategorie D,
- ee) 0,073 Euro in der Kategorie E,
- ff) 0,083 Euro in der Kategorie F.

- b) Zuordnung der Fahrzeuge nach § 1 Absatz 1 zu den in Buchstabe a aufgeführten Kategorien auf Grund ihrer Emissionsklasse nach § 48 in Verbindung mit der Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung:

- aa) Kategorie A Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 6,
- bb) Kategorie B Fahrzeuge der EEV Klasse 1 und der Schadstoffklasse S 5,
- cc) Kategorie C Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 4 sowie Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 3, die der Partikelminderungskategorie PMK 2 oder höher im Sinne der Anlage XXVII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung angehören,
- dd) Kategorie D Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 3 sowie Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 2, die der Partikelminderungskategorie PMK 1 oder höher im Sinne der Anlage XXVII der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung angehören,



- ee) Kategorie E Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 2,
  - ff) Kategorie F Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 1 sowie Fahrzeuge, die keiner Schadstoffklasse der Anlage XIV der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung angehören.“
4. Die bisherige Anlage 1 wird die Anlage 1a und die Bezeichnung und die Überschrift werden wie folgt gefasst:

„Anlage 1a (zu § 13a Absatz 2)

Mautsätze im Zeitraum vom ... [einsetzen: Tag des Inkrafttretens des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes] bis zum Beginn des Tages, ab dem die Anlage 1 nach Maßgabe des § 13a Absatz 2, auch in Verbindung mit Absatz 3, anzuwenden ist“.

## Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am 1. Juli 2015 in Kraft.

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

#### 1. Ausgangslage

Derzeit wird auf ca. 12 800 km Bundesautobahnen und ca. 1 200 km Bundesstraßen Lkw-Maut erhoben. Die Mautpflicht besteht für Fahrzeuge ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 Tonnen.

Aufgrund des neuen Wegekostengutachtens werden zum 1. Januar 2015 die Mautsätze gesenkt (vgl. hierzu: Zweites Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes, Bundesratsdrucksache 362/14 und Bundestagsdrucksache 18/2444).

#### 2. Ziel

Um die sich ergebende Einnahmelücke in Höhe von ca. 460 Mio. Euro im Zeitraum 2015 bis 2017 zu schließen und die notwendige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur weiterhin sicherzustellen, sollen weitere Straßen und Fahrzeuge in die Nutzerfinanzierung einbezogen werden. Hierzu soll zum 1. Juli 2015 die Mautpflicht auf weitere ca. 1 100 km vierstreifige Bundesstraßen ausgedehnt und zum 1. Oktober 2015 die Mautpflichtgrenze von 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht auf 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht abgesenkt werden.

Mit diesen Maßnahmen werden zudem für weitere Straßen und Fahrzeuge die Infrastruktur- und Luftverschmutzungskosten angelastet, was Straßentransporte verteuert; dies kann bewirken, dass sich der Anteil des Schienenverkehrs und der Binnenschifffahrt an den Transportleistungen erhöht.

Bei darüber hinausgehenden Novellierungen der Lkw-Maut in der laufenden 18. Legislaturperiode wird eine Ausdehnung der Maut auf Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 3,5 Tonnen, auch unter Berücksichtigung möglicher Varianten eines gesonderten Vignettensystems für Lkw zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen, auf Fernbusse sowie die Einbeziehung der Lärmbelastungskosten geprüft werden.

#### 3. Haushaltswirkungen ohne Erfüllungsaufwand

Die Ausdehnung des mautpflichtigen Streckennetzes und die Absenkung der Mautpflichtgrenze bedeuten zusätzliche Einnahmen, die gemäß § 11 Absatz 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes zusätzlich dem Verkehrshaushalt des Bundes zufließen. Wie hoch diese Einnahmen ausfallen werden, hängt von den Fahrleistungen der Lkw mit den entsprechenden Achs- und Emissionsklassen auf den neuen mautpflichtigen Bundesstraßenabschnitten und den Fahrleistungen der neuen mautpflichtigen Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 7,5 bis 11,99 Tonnen ab.

Eine am aktuellen Verkehrsaufkommen orientierte Schätzung lässt im Zeitraum 2015 bis 2017 folgende Mehreinnahmen erwarten:

Jahr	2015	2016	2017
in Mrd. €			
Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere 1.100 km vierstreifig ausgebaute Bundesstraßen ab dem 1.07.2015	0,040	0,080	0,080
Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht ab dem 1.10.2015	0,075	0,300	0,300
<b>Summe</b>	<b>0,115</b>	<b>0,380</b>	<b>0,380</b>

Für Länder und Kommunen entstehen keine Haushaltsauswirkungen.

#### 4. Erfüllungsaufwand

##### a) Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

## b) Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Mit dem Gesetzentwurf werden für die Wirtschaft fünf bestehende Informationspflichten geändert:

Lkw-MautV	Informationspflicht	Kosten pro Jahr
§ 5 Absatz 2	Registrierung beim Betreiber für die Interneteinbuchung	2 000 Euro
§ 5 Absatz 3	Angabe maßgeblicher Tatsachen für die Mauterhebung bei der manuellen Einbuchung, d. h. an Mautstellenterminals und bei der Interneteinbuchung	1 712 000 Euro
§ 6 Absatz 1	Registrierung beim Betreiber für Fahrzeuggerät und Einbau des Fahrzeuggerätes	54 000 Euro
§ 6 Absatz 1a	Teilnehmer der Mauterhebung mittels Fahrzeuggerät müssen Änderungen mauterheblicher Tatsachen dem Betreiber mitteilen	117 000 Euro
§ 7	Mitwirkung des Mautschuldners bei Mautkontrollen	375 000 Euro
<b>Summe</b>		<b>2 260 000 Euro</b>

Die aktuelle Höhe der Bürokratiekosten wurde vom Statistischen Bundesamt (Stand: 17.12.2013) übernommen. Bei der Summe von 2,26 Mio. Euro handelt es sich um die Gesamtbelastung aller mautpflichtigen Unternehmen pro Jahr. Die individuellen Bürokratiekosten eines Unternehmens hängen von einer Vielzahl von Faktoren ab, z. B. von der Anzahl der mautpflichtigen Fahrzeuge.

Durch die Ausweitung des Streckennetzes um weitere ca. 1 100 km vierstreifige Bundesstraßen werden aus ca. 14 000 km mautpflichtiger Streckenlänge dann ca. 15 100 km. Entsprechend wird davon ausgegangen, dass auch die Bürokratiekosten – entsprechend der Länge des Streckennetzes – um 7,86 Prozent steigen.

Mit Stand Juli 2014 waren ca. 804 000 Fahrzeuge mit einem Fahrzeuggerät (On-Board-Unit (OBU)) ausgestattet. Es wird geschätzt, dass aufgrund der Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht die Anzahl der Fahrzeuge, die mit einem Fahrzeuggerät ausgestattet sind, um ca. 85 000 Fahrzeuge auf dann 889 000 Fahrzeuge steigt. Die Anzahl der Fahrzeuge bei der manuellen Einbuchung wird vergleichbar steigen. Entsprechend wird davon ausgegangen, dass auch die Bürokratiekosten – entsprechend der Zunahme der mautpflichtigen Fahrzeuge – um 10,57 Prozent steigen.

Ausgehend von den Ist-Daten des Statistischen Bundesamtes wird zuerst der Zuwachs um 7,86 Prozent für die Ausweitung des mautpflichtigen Streckennetzes berechnet. Auf der Basis dieses im ersten Schritt errechneten Wertes wird dann in einem zweiten Schritt der Zuwachs um weitere 10,57 Prozent für die Fahrzeuge mit einem zulässigem Gesamtgewicht von 7,5 Tonnen bis 11,99 Tonnen berechnet, weil für die neuen mautpflichtigen Fahrzeuge bereits das vergrößerte mautpflichtige Streckennetz maßgeblich ist.

Bürokratiekosten pro Jahr aktuell	2 260 000 Euro
1 100 km (Steigerung um 7,86 %)	2 437 636 Euro
7,5 Tonnen (weitere Steigerung um 10,57 %)	2 695 295 Euro
<b>Differenz zum aktuellen Wert (= Zuwachs)</b>	<b>435 295 Euro</b>

Insgesamt ergeben sich für die Wirtschaft durch diesen Gesetzentwurf daher jährliche Bürokratiekosten in Höhe von ca. 450 000 Euro.

Für Fahrzeuge, die aufgrund der Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht mit einem Fahrzeuggerät zur automatischen Mauterhebung ausgestattet werden, entstehen den Unternehmen pro Fahrzeug Einbaukosten in Höhe von 250 Euro. Das Fahrzeuggerät und der Einbau sind für die Unternehmen an sich kostenlos, aber die 250 Euro drücken die Kosten für die Standzeit aus, in welcher der

Lkw nicht für Transporte genutzt werden kann. Bei Neufahrzeugen besteht für die Unternehmen die Möglichkeit, die mautpflichtigen Fahrzeuge direkt ab Werk mit einem Fahrzeuggerät zu bestellen, so dass keine gesonderten Kosten für den Einbau des Fahrzeuggerätes anfallen. Somit entsteht für insgesamt 85.000 geschätzte Fahrzeuge ein einmaliger Erfüllungsaufwand von rd. 21 Mio. Euro.

c) Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Durchführung dieses Gesetzes fallen beim Bundesamt für Güterverkehr einmaliger Umstellungsaufwand (einmalige Kosten, Investitionskosten) sowie jährlicher Erfüllungsaufwand (jährliche Kosten) an. Das Bundesamt für Güterverkehr geht vorsichtig geschätzt von einmaligen Kosten (inkl. Ausstattung des Mautkontrolldienstes) in Höhe von rd. 14,7 Mio. Euro aus. Dieser Betrag setzt sich insbesondere zusammen aus den Kosten für die Beschaffung von 54 zusätzlichen Mautkontrollfahrzeugen nebst dazugehöriger Kontrolltechnik, nicht fahrzeugbezogenen automatischen Kontrolleinrichtungen sowie hard- und softwareseitigen Anpassungen im Rechenzentrum des Bundesamtes für Güterverkehr. Die jährlichen Kosten (inkl. Personal- und Betriebskosten) werden im eingeschwungenen Zustand vorsichtig geschätzt bei rd. 15 Mio. Euro liegen.

Um auch auf dem zusätzlichen Streckennetz Kontrollen durchführen zu können, sind zusätzliche Mautkontrollleute notwendig. Da dann mehr Verstöße festgestellt werden, sind u. a. zusätzliche Mitarbeiter für die Bearbeitung der Nacherhebungs- und Ordnungswidrigkeitenverfahren notwendig. Auch in den Querschnittsbereichen wird anteilig mehr Personal benötigt. Es muss auch mit zunehmenden Klageverfahren und verstärkten Nachfragen zur Mautpflicht gerechnet werden. Beim BAG wird mit folgendem Personalaufwand gerechnet:

Anzahl Planstellen/Stellen	Besoldungsgruppe/Entgeltgruppe
2	A 14
1	A 13 g
1	A 12
22	A 11
5,5	A 10
0,5	E 11
5	E 10
3	E 9 a
1	A 9 m + Z
7	A 8
101	E 8
1	E 5
1	E 4

Im Rahmen der Mitwirkung der privaten Mautsystembetriebsgesellschaft (Mauterhebung nach § 4 Absatz 3 des Bundesfernstraßenmautgesetzes, Kontrolle nach § 7 Absatz 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes und Nacherhebung nach § 8 Absatz 1 des Bundesfernstraßenmautgesetzes) werden Vergütungsansprüche für einmalige Investitionsaufwendungen sowie für den laufenden Betrieb entstehen. Die einmaligen Kosten belaufen sich auf rd. 23 Mio. Euro, die jährlichen Kosten auf rd. 33 Mio. Euro.

Gemäß § 11 des Bundesfernstraßenmautgesetzes wird dieser gesamte Aufwand (BAG und private Mautsystembetriebsgesellschaft) aus den Mauteinnahmen finanziert.

Die Einnahmen werden die Ausgaben übersteigen.

Evaluierung: Vier Jahre nach Inkrafttreten der Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 Tonnen werden die tatsächlichen Auswirkungen auf das Verfahren beim BAG, insbesondere auf den Personalaufwand im Bereich der Kontrollen, evaluiert.

## 5. Weitere Kosten

Die Ausweitung der Mautpflicht auf weitere Straßen und Fahrzeuge führt zu einer kostenseitigen Belastung von Unternehmen, die Güterkraftverkehr betreiben.

Einzelpreisanpassungen können nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.

## **6. Gesetzgebungskompetenz**

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 GG. Die Voraussetzungen des Artikels 72 Absatz 2 GG liegen vor.

Insbesondere ergibt sich das Gesetzgebungsrecht des Bundes daraus, dass es sich um die Erhebung von Mautgebühren auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen handelt.

## **7. Gleichstellungspolitische Auswirkungen**

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Das Gesetz bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

## **8. Nachhaltigkeit**

Die Maßnahme berücksichtigt in ihrer Folge die Ziele der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und damit auch der sozialen Verantwortung sowie den Umweltschutz im Sinne der Nachhaltigkeitsstrategie.

Die Sicherung des Verkehrs und seiner Infrastruktur sind unerlässliche Voraussetzungen für eine funktionierende Wirtschaft.

Die Ausdehnung der zu bemautehenden Strecken und die Absenkung der Mautpflichtgrenze werden u. a. einen weiteren Anreiz bieten, möglichst emissionsarme Nutzfahrzeuge mit dem günstigsten Mautsatz einzusetzen.

Die Mautgebühren tragen zur Umsetzung des Ziels der Internalisierung externer Kosten auf weiteren Strecken und bei weiteren Fahrzeugen bei; dies kann bewirken, dass sich der Anteil des Schienenverkehrs und der Binnenschifffahrt an den Transportleistungen erhöht.

Es sind folgende Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie betroffen:

Managementregel 6 (Energie- und Ressourcenverbrauch),

Indikator 6 (Staatsverschuldung) und

Indikator 11 (Mobilität).

## **B. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1**

Artikel 1 enthält Änderungen des Bundesfernstraßenmautgesetzes.

### **Zu Nummer 1 (§ 1)**

#### **Zu Buchstabe a (§ 1 Absatz 1)**

Die Ausdehnung des mautpflichtigen Streckennetzes wird rechtstechnisch dadurch gelöst, dass die abstrakte Beschreibung des mautpflichtigen Streckennetzes in § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 angepasst wird.

§ 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe a bis c bleibt unverändert.

In § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe d werden die Worte „ausgenommen höhengleiche Kreuzungen“ eingefügt, weil diese auf den neu mautpflichtigen ca. 1 100 km vierstreifigen Bundesstraßen zum Teil vorkommen. Dabei bezieht sich dieser Einschub nur auf die bauliche Richtungstrennung, nicht jedoch auf die Mautpflicht. Das heißt, auch der Kreuzungsbereich der mautpflichtigen Bundesstraße ist durchgängig mautpflichtig.

- Fahrzeuge, die auf der mautpflichtigen Bundesstraße ankommen und hinter der höhengleichen Kreuzung auf der mautpflichtigen Bundesstraße weiterfahren, befinden sich durchgehend auf einer mautpflichtigen Straße.
- Für diejenigen Fahrzeuge, die an der höhengleichen Kreuzung auf die mautpflichtige Bundesstraße auffahren oder dort von ihr abfahren, ist dort der Beginn bzw. das Ende der mautpflichtigen Benutzung.
- Fahrzeuge, welche durchgehend die mautfreie Straße befahren und dabei die mautpflichtige Bundesstraße mittels der höhengleichen Kreuzung überqueren, müssten theoretisch für die wenigen Meter des Kreuzungs-

bereichs Maut entrichten. Allerdings kommt hier die Rundungsregel nach § 3 Absatz 2 Satz 3 des Bundesfernstraßenmautgesetzes zur Anwendung, nach der die Abschnittslängen kaufmännisch auf volle 100 Meter zu runden sind. Da die Kreuzungsbereiche in allen Fällen kürzer als 50 Meter sind, führt dies für den querenden Verkehr zu einer Abrundung der mautpflichtigen Streckenlänge auf null.

§ 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe e und f (alte Fassung) wird durch einen neuen Buchstaben e ersetzt. Bisher war Vorgabe für die Einbeziehung einer Bundesstraße in das mautpflichtige Streckennetz, dass eine Mindestlänge von 4 km und eine unmittelbare Anbindung an eine Bundesautobahn bestehen. Zukünftig ist für Streckenabschnitte, die unmittelbar an eine Bundesautobahn angebunden sind oder mittelbar über eine andere mautpflichtige Bundesstraße an eine Bundesautobahn angebunden sind, eine Mindestlänge nicht mehr Voraussetzung für die Mautpflicht. Lediglich für Streckenabschnitte ohne unmittelbare oder mittelbare Anbindung an eine Bundesautobahn (sogenannte „Insellagen“) ist eine Mindestlänge von 4 km vorgeschrieben, damit diese Streckenabschnitte der Mautpflicht unterfallen. Durch die Vorgabe einer Mindestlänge von 4 km wird die Anzahl der Insellagen begrenzt und in der Folge verhindert, dass das mautpflichtige Netz zu sehr zersplittert.

Die neuen mautpflichtigen 1 100 km Streckenlänge teilen sich wie folgt auf:

- 700 km am mautpflichtigen Netz angebunden (§ 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe e Doppelbuchstaben aa und bb)
- 400 km Insellagen (§ 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstabe e Doppelbuchstabe cc).

In § 1 Absatz 1 Satz 2 wird die Angabe „12 Tonnen“ auf „7,5 Tonnen“ geändert, um die Mautpflicht auf Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 bis 11,99 Tonnen auszudehnen.

#### **Zu Buchstabe b (§ 1 Absatz 5)**

Weil die Insellagen losgelöst vom mautpflichtigen Netz sind, ist auf deren Mautpflichtigkeit gesondert durch Beschilderung hinzuweisen. Hierzu steht das Zeichen 390 in der Straßenverkehrsordnung („Mautpflicht nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz“) zur Verfügung. Die Mautpflicht besteht unabhängig von der Beschilderung.

#### **Zu Nummer 2 (§ 13a)**

Die Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 Tonnen ist zum 1. Oktober 2015 vorgesehen. Eine gleichzeitige Umsetzung mit der Erweiterung des mautpflichtigen Streckennetzes zum 1. Juli 2015 ist aus technischen Gründen nicht möglich, weil die Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 Tonnen technisch anspruchsvoller ist und daher eine längere Vorlaufzeit benötigt. Für den Fall, dass der 1. Oktober 2015 aus technischen und/oder rechtlichen Gründen nicht gehalten werden kann, besteht für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur über den neuen § 13a die Möglichkeit, diesen Starttermin mittels Rechtsverordnung zu verschieben.

#### **Zu Nummer 3 (Anlage 1)**

Die neue Anlage 1 enthält die Mautsätze, die ab dem 1. Oktober 2015 gelten sollen.

Auf Grund der Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht steigt die gewichtsmäßige Bandbreite der mautpflichtigen Fahrzeuge. Diese größere Bandbreite lässt sich mit der bisherigen Abstufung von nur zwei Achsklassen (bis drei Achsen, vier und mehr Achsen) nicht adäquat abbilden. Um weiterhin eine gebührenrechtliche Vergleichbarkeit der in einer Achsklasse zusammengefassten Fahrzeuge sicherzustellen, soll beim Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten die Anzahl der Achsklassen von bisher zwei auf zukünftig vier (zwei Achsen, drei Achsen, vier Achsen, fünf und mehr Achsen) erhöht werden. Die Gutachter des Wegekostengutachtens, welches am 25. März 2014 vorgestellt wurde, haben die Kostenanlastung nach Achsklassen neu berechnet und dabei auch die hinzukommenden Wegekosten der Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 7,5 Tonnen bis 11,99 Tonnen berücksichtigt.

Der Mautteilsatz für die verursachten Luftverschmutzungskosten bleibt unverändert. Die Eurovignettenrichtlinie gibt die Höchstbeträge für die Anlastung der Kosten der Luftverschmutzung für alle Euroklassen vor (vgl. Anhang IIIb der Richtlinie 1999/62/EG in der Fassung der Aktualisierung von 2014, ABl. C 46 vom 18.2.2014, S. 3 f.). Die externen Kosten der Luftverschmutzung wurden im Wegekostengutachten berechnet. Sie liegen oberhalb dieser Höchstbeträge, so dass die Maximalwerte gemäß EU-Richtlinie berücksichtigt sind.

Nach Anhang IIIb der Richtlinie 1999/62/EG sind Euro VI-Fahrzeuge (national: Mautkategorie A, Fahrzeuge der Schadstoffklasse S 6) bis zum 31. Dezember 2017 von der Anlastung der Luftverschmutzungskosten freigestellt, d. h. der Höchstsatz wurde von der Europäischen Union auf 0 Cent/Fahrzeugkilometer festgelegt. Im Laufe des Jahres 2017 wird es notwendig werden, Luftverschmutzungskosten der Euro VI-Lkw ab dem 1. Januar 2018

in die Berechnung der zu entrichtenden Maut für diese Fahrzeuge einfließen zu lassen. Grundlage der Berechnung Luftverschmutzungskosten sind die Vorgaben der Richtlinie 1999/62/EG. Nach der aktuell geltenden Fassung des Anhangs IIIb beträgt ab dem 1. Januar 2018 der Höchstsatz für Euro VI-Fahrzeuge 1,1 Cent/Fahrzeugkilometer auf Fernstraßen.

Nach Artikel 10a der Richtlinie 1999/62/EG überprüft die Europäische Union alle zwei Jahre die festgelegten Höchstbeträge, um Änderungen des EU-weiten harmonisierten Verbraucherpreisindex Rechnung zu tragen.

Die Zuordnung der Fahrzeuge zu den Mautkategorien bleibt ebenfalls unverändert.

#### **Zu Nummer 4 (Anlage 1a – neu)**

Die bisherige Anlage 1, welche die Mautsätze nach dem Zweiten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes enthält, wird zur neuen Anlage 1a und gilt bis zu dem Zeitpunkt, ab dem die Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 Tonnen greift.

#### **Zu Artikel 2**

Regelung des Inkrafttretens.



## Anlage 2

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:****Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (NKR-Nr. 3091)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

## I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger:	Keine Auswirkungen
Wirtschaft:	
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	21 Mio. Euro (pro Fall 250 Euro)
Jährliche Bürokratiekosten:	450.000 Euro
Verwaltung:	
Bundesamt für Güterverkehr (BAG)	
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	14,7 Mio. Euro
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	15 Mio. Euro
Vergütungsansprüche ggüb. der privaten Mautsystembetreibergesellschaft:	
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	23 Mio. Euro
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	33 Mio. Euro
	Die gesamten Kosten werden aus den Mauteinnahmen finanziert.
Weitere Kosten in Form von Gebühren (Maut):	380 Mio. Euro
Evaluierung:	Das Ressort wird die tatsächlichen Auswirkungen auf das Verfahren beim BAG, insbesondere auf den Personalaufwand im Bereich der Kontrollen vier Jahr nach Inkrafttreten der Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 Tonnen untersuchen.
Der Nationale Normenkontrollrat macht im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend.	

## II. Im Einzelnen:

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 Änderungsgesetz wird die bereits bestehende Lkw-Maut ab dem 1. Juli 2015 auf weitere 1.100 km vierstreifige Bundesstraßen ausgeweitet. 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 Mio. Euro) aufgrund des Wegekostengutachtens entstanden ist.



Erfüllungsaufwand:

Der Regelungsentwurf hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger.

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. Dies betrifft im Wesentlichen die Registrierung beim Betreiber (für die Interneteinbuchung und für Fahrzeuggerät und Einbau des Fahrzeuggeräts) sowie die fortlaufende Kommunikation mit dem Betreiber zu mautmaßgeblichen Informationen. Darüber hinaus entsteht der Wirtschaft für Fahrzeuge (7,5 – 11,99 Tonnen), die für eine automatisierte Mauterhebung registriert werden, einmaliger Erfüllungsaufwand von insgesamt 21 Mio. Euro für die Standzeit (rd. 4 Stunden) während des Einbaus des Erfassungsgerätes („On Board Unit“). In den Folgejahren ist mit einem geringen Aufwand zu rechnen, da die Möglichkeit besteht, das Fahrzeug mit bereits eingebautem Erfassungsgerät beim Händler zu beziehen.

Für die Verwaltung entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand von 14,7 Mio. Euro im Bereich des BAG insbesondere für die Beschaffung von zusätzlichen Mautkontrollfahrzeugen, zugehöriger Kontrolltechnik und Kontrolleinrichtungen sowie für Anpassungen der Hard- und Software im Rechenzentrum. 15 Mio. Euro jährlich entstehen im Wesentlichen für zusätzlichen Kontrolleure, die Wahrnehmung der zusätzlich anfallenden Kontrollen und der damit zusammenhängende Verfahren. Einmalige (23 Mio. Euro) und jährliche (33 Mio. 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 Mio. Euro ab 2016 (Prognose für ein Berechnungszeitraum von einem vollen Jahr). Für 2015 sind rd. 115 Mio. Euro aufgrund der Erweiterung des mautpflichtigen Streckennetzes zum 1. Juli 2015 und des Absenkens der Mautpflichtgrenze ab dem 1. Oktober 2015 prognostiziert. Dabei können Einzelpreisanpassungen nicht ausgeschlossen werden.

Der Nationale Normenkontrollrat macht im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrages keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen im vorliegenden Regelungsvorhaben geltend.

Dr. Ludewig  
Vorsitzender

Grieser  
Berichterstatteerin

### Anlage 3

#### Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 929. Sitzung am 19. Dezember 2014 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

##### Zum Gesetzentwurf allgemein

1. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die Auswirkungen der Herabsetzung der Gewichtsgrenze für die Bemaatung von Lastkraftwagen über 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht (zGG) auf über 7,5 Tonnen zGG auf das nicht bemaatete Straßennetz (Bundes-, Landes- und verkehrsbedeutsame Kreisstraßen) und dazu den Umfang von Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Netz mit Hilfe von Modellberechnungen zu ermitteln und die jeweiligen Berechnungsergebnisse den Ländern zur Verfügung zu stellen.

##### Begründung:

Die Einführung der Schwerverkehrsabgabe auf den Bundesautobahnen für Fahrzeuge über 12 Tonnen zGG zum 1. Januar 2005 hat zu Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz geführt. Durch die Herabsetzung der Gewichtsgrenze für die Bemaatung von über 12 Tonnen zGG auf über 7,5 Tonnen zGG ist mit ähnlichen Auswirkungen zu rechnen. Hieraus folgt die Notwendigkeit, die Auswirkungen der Herabsetzung der Gewichtsgrenze für die Bemaatung von über 12 Tonnen zGG auf über 7,5 Tonnen zGG auf das nicht bemaatete Straßennetz mit Hilfe von Modellberechnungen zu ermitteln. Die jeweiligen Berechnungsergebnisse sollen den Ländern zur Verfügung gestellt werden. Damit soll den Ländern ermöglicht werden, auf der Grundlage der Berechnungsergebnisse über die Notwendigkeit von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen entscheiden zu können.

2. Aus Sicht des Bundesrates sollte die Nachrüstung von Euro-IV-Lkw mit Stickoxidminderungssystemen gefördert werden, indem diese nachgerüsteten Fahrzeuge in die Kategorie B aufgenommen werden. Damit ließe sich ein finanzieller Anreiz zur Anschaffung generieren.

##### Begründung:

Die Maut hat sich als ein wirksames Instrument zur beschleunigten Modernisierung der von Mautgebühren betroffenen Fahrzeugflotte erwiesen. Damit leistet die Autobahnmaut einen wichtigen Beitrag zur Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen und zur Reduzierung der großräumigen Hintergrundbelastung durch Luftschadstoffe. Insbesondere der Modernisierungseffekt auf die Fahrzeugflotte wirkt sich auch direkt in Städten aus, also dort, wo besonders hohe Luftbelastungen auftreten. Auf Grund der in vielen Städten auftretenden Überschreitungen der Luftqualitätsgrenzwerte für Stickstoffdioxid hat die EU-Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet. Auch die Grenzwerte für die nationalen Emissionshöchstwerte für Stickoxide werden von Deutschland überschritten. Daher ist es erforderlich, alle Maßnahmenpotenziale zu nutzen, um Stickoxidemissionen zu reduzieren.

3. Der Bundesrat befürwortet das Anliegen der Bundesregierung, schnellstmöglich die Voraussetzungen für eine Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen zu schaffen. Dies kann einen Neustart des Erfassungssystems in technischer, organisatorischer und vertraglicher Sicht erforderlich machen. In Anbetracht des technischen Fortschritts seit Einführung des derzeitigen Systems, insbesondere im Bereich der Fahrzeugnavigation und des Mobilfunks, ist eine technologieoffene Prüfung dieses Neustarts erforderlich. Dies sollte schnellstmöglich in einen für die Logistikerunternehmen, 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.

##### Begründung:

Die Bundesregierung sieht die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen für das Jahr 2018 vor. Wenn auch der Zeitpunkt für diesen wichtigen Schritt spät gewählt erscheint, ist die Zeit bis dahin für die Klärung wesentlicher Fragen zu nutzen. Die derzeitige vertragliche und technische Konstellation mit der Firma Toll-Collect scheint eine frühere Ausweitung der Lkw-Maut nicht möglich zu machen. Gleichzeitig

ist der technische Fortschritt in Smartphones und Navigationsgeräten im Verkehrsbereich allgegenwärtig. Verschiedene Länder haben verschiedene Mautsysteme entwickelt. Die Frage der Errichtung und des Betriebs steht dabei in Wechselwirkung zu dem gewählten System. Zahlreiche Anforderungen sind zu berücksichtigen. Dieser Prozess sollte transparent gestaltet werden, um das Potential neuer Technologien und die Dynamik des Wettbewerbs bestmöglich für das künftige Mautsystem zu nutzen.

#### Zu den einzelnen Vorschriften

#### 4. Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b (§ 1 Absatz 5 BFStrMG)

In Artikel 1 Nummer 1 ist Buchstabe b zu streichen.

##### Begründung:

Der Begründung zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b zufolge strebt die Bundesregierung an, Abschnitte von Bundesstraßen, welche die Voraussetzungen für eine Mautpflicht gemäß § 1 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 Buchstaben a bis d erfüllen, und die, ohne an eine mautpflichtige Strecke angebunden zu sein, eine Mindestlänge von vier Kilometern aufweisen, mit Zeichen 390 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) beschildern zu lassen. Die Zeichen 390 und 391 begründen ausweislich Anlage 3 zu § 42 StVO weder eine Verhaltenspflicht der Verkehrsteilnehmer, noch ist sonst zu erkennen, in welcher Weise diese Zeichen auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer Einfluss nehmen können oder sollen (deshalb auch keine Erläuterung).

Aus der Begründung zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b ist zwar zu entnehmen, wie sich die Bundesregierung die praktische Umsetzung vorstellt, die Erforderlichkeit einer straßenverkehrsrechtlichen Beschilderung wird jedoch nicht begründet.

Die Grundsätze der Anordnung von Verkehrszeichen werden in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu §§ 39 bis 43 StVO näher beschrieben. Demnach sind Verkehrszeichen, welche lediglich die gesetzliche Regelung wiedergeben, nicht anzuordnen. Ausweislich Satz 3 der Begründung zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b ist aber genau das beabsichtigt.

Die beabsichtigte Regelung läuft auch der Zielsetzung der im Jahr 2013 neu verkündeten StVO zuwider, wonach der Schilderwald reduziert werden soll. In dieser Neufassung sind mehrere Verkehrszeichen mit der Begründung seltener Anwendungsfälle gestrichen worden, bei denen davon auszugehen ist, dass sie zum Zeitpunkt der Verkündung der StVO 2013 in größerer Zahl angeordnet waren, als das für diese Zeichen zu erwarten ist.

Das Zeichen 390 StVO entspricht dem Muster C 16 des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr von 1968. Es gehört dort zu Abschnitt C „Verbots- und Beschränkungszeichen“ und hat die Bedeutung „Verbot weiterzufahren, ohne anzuhalten“. Damit ist es dem Wiener Übereinkommen zufolge im Zusammenhang mit mautpflichtigen Straßen nur anzuordnen, wenn die Maut an einer Zahlstelle zu entrichten und hierzu anzuhalten ist. Es ist deshalb auf die bislang weitgehend unterbliebene Anordnung dieses Zeichens zurückzuführen, dass es keine Gefahrensituationen durch ausländische Fahrzeugführer gegeben hat, die im Vertrauen auf die international vereinbarte Bedeutung dieses Zeichens ihre Fahrgeschwindigkeit für den ortskundigen Verkehr ohne ersichtlichen Grund in Erwartung einer Zahlstelle verringert haben.

Des Weiteren bestehen Zweifel, ob die vorgesehene gesetzliche Regelung, die den nach Landesrecht zuständigen Behörden jeden Ermessensspielraum nimmt, mit Artikel 83 Grundgesetz vereinbar ist.

#### 5. Zu Artikel 1 Nummer 3 (Anlage 1 (zu § 3 Absatz 3) BFStrMG)

- a) Der Bundesrat begrüßt den Ansatz der Bundesregierung, weitere Straßen und Fahrzeuge in die Nutzerfinanzierung einzubeziehen.
- b) Der Bundesrat stellt fest, dass der Gesetzentwurf die bisherige Achszahlklasse „bis zu drei Achsen“ in die beiden neuen Klassen „mit zwei Achsen“ und „mit drei Achsen“, sowie die Klasse „mit vier oder mehr Achsen“ in die Klasse „mit vier Achsen“ und „mit fünf oder mehr Achsen“ aufteilt. Die Mautsätze werden für zwei Achsen um 35 Prozent und für drei bzw. vier Achsen um 10 Prozent bzw. 11 Prozent reduziert.
- c) Der Bundesrat gibt zu bedenken, dass durch die neue Ausgestaltung der Mautsätze nach Achszahlen Fehlanreize zur Nutzung von Fahrzeugen mit weniger Achsen gesetzt werden. Hierdurch können die Achsbelastung und damit die Wegebelastung zunehmen.

- d) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung zu prüfen, wie diese zu erhöhtem Verschleiß der Infrastruktur führenden Fehlanreize abgestellt werden können.

Begründung:

Mit der geplanten Senkung der Mautsätze aufgrund der Infrastrukturkosten wird die Fahrleistung mit Fahrzeugen mit weniger Achsen billiger und kann für die Unternehmen attraktiver als der Transport mit Fahrzeugen mit mehr Achsen werden. Es wird damit ein Anreiz geschaffen, künftig das bisherige Gütergewicht mit weniger Achsen zu befördern. Die tatsächlich auf der Straße vorzufindende Achslast und mithin die Belastung des Straßenkörpers beziehungsweise der Brücken würde steigen und hierdurch deren Haltbarkeit sinken.

## Anlage 4

**Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates****Zum Gesetzentwurf allgemein****Zu Nummer 1**

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates, Modellberechnungen zu den erwarteten Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz durch die Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht durchzuführen, ab.

Die vom Bundesrat aufgeworfene Frage der Verkehrsverlagerungen wird im Rahmen der turnusmäßigen Berichte an den Deutschen Bundestag bereits berücksichtigt, dann allerdings auf der Basis von tatsächlichen Erhebungen und nicht auf der Grundlage von Modellberechnungen.

Die turnusmäßigen Berichte der Bundesregierung an den Deutschen Bundestag haben gezeigt, dass Verkehrsverlagerungen aufgrund der Lkw-Maut bislang kein großflächiges Problem darstellen, sondern allenfalls punktuell vorkommen:

- Bericht der Bundesregierung über die Verlagerungen von schwerem Lkw-Verkehr auf das nachgeordnete Straßennetz infolge der Einführung der Lkw-Maut, BT-Drs. 16/298 vom 13. Dezember 2005;
- Bericht über Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz in Folge der Einführung der Lkw-Maut, BT-Drs. 16/13739 vom 29. Juni 2009;
- Bericht über Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz in Folge der Einführung der Lkw-Maut, BT-Drs. 17/12028 vom 2. Januar 2013;
- Bericht über Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz infolge der Einführung der Lkw-Maut auf vier- und mehrstreifigen Bundesstraßen, BT-Drs. 18/689 vom 27. Februar 2014.

Die Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 Tonnen zGG wird erwartungsgemäß ebenfalls nicht zu wesentlichen flächendeckenden Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Netz führen, da die Maßnahme nur zu einem Anwachsen der Anzahl der mautpflichtigen Fahrzeuge um ca. 10 Prozent führen wird. Derzeit nehmen im Kalenderjahr ca. 1,4 Mio. Fahrzeuge an der Mauterhebung teil. Davon sind 804.000 Fahrzeuge mit einem Fahrzeuggerät (On-Board-Unit) ausgestattet, die anderen Fahrzeuge buchen manuell via Mautstellenterminal oder Internet ein. Durch die Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 Tonnen zGG wird mit ca. 140.000 weiteren Fahrzeugen gerechnet, von denen ca. 85.000 mit einem Fahrzeuggerät ausgestattet werden (vgl. BR-Drs. 543/14 vom 7. November 2014, Seite 7).

Schließlich ist der zeitliche Aspekt zu beachten. Für die Ausschreibung eines Auftrages zur Erstellung von Modellberechnungen für Verkehrsverlagerungen aufgrund der Ausweitung der Lkw-Maut auf leichtere Fahrzeuge ist mit einem Zeitbedarf bis zur Zuschlagserteilung von ca. 6 Monaten zu rechnen. Für die eigentliche Leistungserbringung wären dann weitere ca. 6 Monate zu kalkulieren. Die Ergebnisse der Modellberechnungen könnten damit frühestens Anfang 2016 vorliegen. Das Dritte Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes soll aber bereits zum 1. Juli 2015 in Kraft treten, um möglichst rasch für weitere Straßen und Fahrzeuge die Infrastruktur- und Luftverschmutzungskosten anzulasten und die damit verbundenen Einnahmen für den Verkehrshaushalt zu generieren.

**Zu Nummer 2**

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates, Euro-IV-Lkw mit nachgerüsteten Stickoxidminderungssystemen durch eine günstigere Einstufung bei den Mautsätzen zu fördern, ab.

Der Abgasstandard Euro-IV stellte im Rahmen der Weiterentwicklung der EU-Abgasvorschriften nur eine Zwischenstufe dar. Durch die technischen Fortschritte bei der Abgastechnik kamen nur wenige Euro-IV-Fahrzeuge in den Verkehr. Zudem haben Euro-IV-Fahrzeuge nur noch einen Anteil von 5,19 Prozent der mautpflichtigen Fahrleistungen, der seit 2010 weiter ständig fällt:

Jahr	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014*
<b>Euro VI</b>	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,13%	2,50%	12,03%
<b>EEV</b>	0,04%	0,03%	0,03%	0,05%	0,25%	2,16%	6,79%	12,32%	16,32%	17,12%
<b>Euro V</b>	0,80%	5,65%	17,63%	32,74%	48,98%	57,23%	62,76%	65,78%	65,43%	59,68%
<b>Euro IV</b>	1,22%	2,79%	5,10%	7,80%	9,47%	10,21%	9,40%	7,85%	6,50%	5,19%
<b>Euro III</b>	64,11%	67,98%	61,25%	49,09%	36,67%	27,82%	19,51%	12,96%	8,63%	5,55%
<b>Euro II</b>	30,39%	21,25%	14,37%	9,28%	4,14%	2,28%	1,35%	0,82%	0,52%	0,35%
<b>Euro I</b>	3,44%	2,30%	1,61%	1,04%	0,49%	0,30%	0,20%	0,14%	0,11%	0,08%

\* Januar bis einschließlich November 2014

Eine Begünstigung nachgerüsteter Euro-IV-Fahrzeuge könnte zudem kontraproduktiv wirken, da diese voraussichtlich länger im Verkehr bleiben müssten, damit sich die Kosten für die technisch aufwändige Nachrüstung mit Stickoxidminderungssystemen für die Unternehmen amortisieren. Die Bundesregierung spricht sich stattdessen für eine schnelle Flottenerneuerung mit Euro-VI-Fahrzeugen als den besten Weg aus, um die verkehrsbedingten Emissionen zu reduzieren. Die Bemautung von Euro-VI-Fahrzeugen wird die Bundesregierung im Rahmen der regelmäßigen Fortentwicklung der Lkw-Maut auch im Vergleich zu anderen Abgasstufen wieder überprüfen und ggf. fortentwickeln.

Es ist darüber hinaus mit technischem und organisatorischem Aufwand für die notwendige Anpassung des Mautsystems zu rechnen, weil eine Berücksichtigung von Stickoxidminderungssystemen bei der Klassifizierung nach den Mautkategorien derzeit nicht implementiert ist.

### **Zu Nummer 3**

Die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ab 2018 ist nicht Gegenstand des vorliegenden Gesetzentwurfs, sondern soll mit separatem Gesetz umgesetzt werden. Die technische und organisatorische Umsetzung wird derzeit geprüft. Soweit – wie beim bisherigen Mautsystem – ein privater Dritter mit der Mauterhebung beauftragt werden soll, wird dies gemäß den Vorgaben des europäischen und nationalen Vergaberechts erfolgen.

### **Zu den einzelnen Vorschriften**

#### **Zu Nummer 4 (Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b (§ 1 Absatz 5 BFStrMG))**

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates zur Streichung der Pflicht zur Beschilderung von sog. „Insellagen“, ab.

Anders als vom Bundesrat in seiner Begründung angenommen geht es bei Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b des Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes nicht um eine straßenverkehrsrechtliche, sondern um eine mautrechtliche Regelung, die sich eines straßenverkehrsrechtlichen Instruments bedient. Als obrigkeitliche Maßnahme muss die Mautpflicht für den Abgabepflichtigen tatbestandlich erkennbar sein. Bei den von Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b des Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes angesprochenen „Insellagen“ ist aus dem Verkehrssystem heraus nicht ersichtlich, ob Mautpflicht besteht, da die rechtlich vorgesehene Streckenlänge von 4 km für den Nutzer nicht ohne weiteres erkennbar ist. Insofern hat das Verkehrszeichen wesentliche Bedeutung; die Regelung ist keinesfalls verzichtbar.

#### **Zu Nummer 5 (Zu Artikel 1 Nummer 3 (Anlage 1 zu § 3 Absatz 3 BFStrMG))**

Die Bundesregierung teilt zwar nicht die Befürchtung des Bundesrates, dass mit der neuen Achsklasseneinteilung Fehlanreize zur Nutzung von Fahrzeugen mit weniger Achsen gesetzt werden, wird jedoch im Weiteren die Anregung des Bundesrates prüfen.

Die neue Achsklasseneinteilung trägt der Absenkung der Mautpflichtgrenze auf 7,5 Tonnen zGG Rechnung. Mit den zusätzlichen Achsklassen soll die nunmehr höhere Heterogenität der mautpflichtigen Fahrzeuge abgebildet werden.

Vor dem gebührenrechtlichen Hintergrund der Lkw-Maut geht es bei der Einteilung der Achsklassen darum, eine

die Korrelationen der Verursachung während Anlastung der Wegekosten vorzunehmen (sogenanntes „Äquivalenzprinzip“ des Gebührenrechts) und zugleich eine kontrollierbare Regelung zu schaffen. Dabei können sich Randbereiche zwischen den einzelnen Achsklassen ergeben, so dass Ausweichmöglichkeiten nicht ausgeschlossen sind.

Letztlich ist es Sache der Transportunternehmen, in diesem Zusammenhang wirtschaftliche Entscheidungen zu treffen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Mautkosten nur ca. 10 bis 15 Prozent der Transportkosten ausmachen. Gewichtiger sind z. B. die Kosten für Personal und Diesel. Weitere Aspekte betreffen die zulässige Nutzlast eines Fahrzeuges bzw. einer Fahrzeugkombination während der Nutzungszeit sowie den späteren Verkaufspreis.

Bei der Verwendung von weniger Achsen sinkt das Leergewicht des Fahrzeuges bzw. der Fahrzeugkombination, weil das Gewicht der weiteren Achse fehlt. Zudem sinkt der Rollwiderstand. Beide Effekte führen dazu, dass der Kraftstoffverbrauch und damit der CO<sub>2</sub>-Ausstoß sinkt.

Im Ergebnis geht die Bundesregierung davon aus, dass es durch die neue Achsklassenstruktur zu Verschiebungen nach oben und unten kommen kann, die sich gegenseitig aber ausgleichen dürften.

