

## **Änderungsantrag**

**der Abgeordneten Jörg Cezanne, Ingrid Remmers, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm, Kerstin Kassner, Caren Lay, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Amira Mohamed Ali, Victor Perli, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.**

**zu der zweiten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung  
– Drucksachen 19/3930, 19/5102 (neu) –**

### **Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes**

Der Bundestag wolle beschließen:

Artikel 1 Nummer 5 wird wie folgt gefasst:

„5. § 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Es ist in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zu verwenden, dies umfasst auch Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor verkehrsbedingten Emissionen sowie Umweltschutzmaßnahmen.“

b) Folgender Absatz 5 wird angefügt:

„(5) Für das auf den Streckenabschnitten nach § 1 Absatz 4 angefallene Mautaufkommen findet die Zweckbindung nach Absatz 3 Satz 2 keine Anwendung.“ ‘

Berlin, den 16. Oktober 2018

**Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion**

## Begründung

Der im Bundesfernstraßenmautgesetz verankerte „Finanzierungskreislauf Straße“ steht weder im Einklang mit der Systematik der Wegekostenberechnung, noch ist er geeignet, das anerkannte verkehrspolitische Ziel der Verlagerung von Güterkehr auf die Schiene und die Wasserstraße zu befördern. Vielmehr drohen durch die Zweckbindung der Mautmittel für den Straßenbau übergeordnete umweltpolitische Zielsetzungen verfehlt zu werden, allen voran die Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen und damit auch die gesteckten Klimaziele.

Der Großteil der Mauteinnahmen resultiert aus kalkulatorisch verzinsten Kapitalkosten des Bestandsnetzes, wodurch frühere Investitionen des Bundes über die Maut refinanziert werden. Obwohl eine Zweckbindung dieser Mittel für den Straßenbau daher nicht aus der Logik der Nutzerfinanzierung abzuleiten ist, bindet die derzeitige Rechtslage über den „Finanzierungskreislauf Straße“ zukünftige Investitionsentscheidungen an die „betonlastige“ Infrastrukturpolitik vergangener Jahrzehnte. Diese Beschneidung verkehrspolitischen Gestaltungsspielraums zu Ungunsten ökologischerer Verkehrsträger muss vor dem Hintergrund umwelt- und klimapolitischer Herausforderungen zwingend aufgehoben werden.

Darüber hinaus ist die geltende Zweckbindung der Mauteinnahmen für den Fernstraßenbau partiell zweckentfremdend, da die Mautsätze auch externe Kosten des Straßengüterverkehrs berücksichtigen. Die Zweckbindung führt jedoch dazu, dass Mauteinnahmen, welche aufgrund der schädlichen Auswirkungen des Straßengüterverkehrs anfallen, wieder dem Straßenbau und somit dem Straßengüterverkehr zu Gute kommen, anstatt für Maßnahmen zur Luftreinhaltung oder für Klimaschutz aufgewendet werden zu können.

Durch die Neufassung von § 11 Absatz 3 Satz 2 werden die genannten strukturellen Schwächen des Bundesfernstraßenmautgesetzes behoben und wird die Möglichkeit eröffnet, die Verkehrsverhältnisse in Deutschland erheblich zu verbessern sowie das Erreichen der Klimaziele durch nachhaltige Infrastrukturpolitik zu befördern.

Zukünftig sollen primär die umweltverträglicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße von der Lkw-Maut profitieren, wobei auch nachgeordneten Gebietskörperschaften über die ihnen im Zuge der auf Bundesstraßen in kommunaler Baulast erhobenen Mauteinnahmen hinaus Mittel zugewiesen werden können. Durch inhaltliche Klarstellung wird zudem sichergestellt, dass auch Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor verkehrsbedingten Emissionen sowie Umweltschutzmaßnahmen durch Einnahmen aus der Lkw-Maut finanziert werden können.

Aus rechtsförmlichen Gründen wird der im Gesetzentwurf ursprünglich in Artikel 1 Nummer 5 vorgesehene neue § 11 Absatz 5 nunmehr in Buchstabe b aufgeführt, ohne dass dies mit inhaltlichen Änderungen einhergeht.