

SPD-Bundestagsfraktion — Platz der Republik 1 — 11011 Berlin

An die
Mitglieder der
SPD-Bundestagsfraktion

per E-Mail

Detlef Müller (Chemnitz)
Mitglied des Deutschen Bundestages
Stellvertretender Fraktionsvorsitzender

Isabel Cademartori
Mitglied des Deutschen Bundestages
Verkehrspolitische Sprecherin

Udo Schiefner
Mitglied des Deutschen Bundestages
Vorsitzender des Verkehrsausschusses
Zuständiger Berichterstatter

Postanschrift:
Platz der Republik 1 — 11011 Berlin

spdfraktion.de

Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Berlin, 20.10.2023



Liebe Genossinnen und Genossen,

während der letzten Wochen haben wir lange und schwierige Verhandlungen mit unseren Koalitionspartnern geführt. Umso mehr freuen wir uns, dass die Koalition das Mautänderungsgesetz abschließen kann. Denn damit zeigen wir: Auch in der Verkehrspolitik ist und bleibt diese Koalition handlungsfähig.

Was haben wir erreicht?

Heute beschließen wir eine deutliche Erhöhung und Ausweitung der Lkw-Maut. Damit erfüllen wir einen wichtigen Teil des Koalitionsvertrags und wir setzen klare Anreize, die Antriebswende im Güterverkehr voranzubringen. Unser Ziel ist es, Mobilität sicherer, effizienter, ökologischer und zukunftssicher zu gestalten. Mit der Einführung der CO₂-Komponente bei der Maut werden die Mobilitätskosten erhöht. Das ist richtig. Aber dies geschieht nicht willkürlich, sondern klar nach Verursacherprinzip. Wir bilden damit die wahren Kosten der Mobilität ab.

Langfristig wird diese verursacherbezogene Verteuerung CO₂-Emissionen verhindern, umweltfreundlichere Verkehrsträger stärken und unsere Infrastruktur und Mobilität stabil finanzieren. Denn mit der Nutzerfinanzierung der Straßen generieren wir erhebliche Mittel für Verkehrsinfrastruktur und Mobilität in Deutschland. Mittel, die wir sonst aus Steuern - also von der Allgemeinheit - erheben müssten.

Und die Mehreinnahmen der Maut werden zu einem großen Teil umweltfreundlicheren Verkehrsträgern, vor allem der Schiene, zu Gute kommen. Wir entwickeln also unsere Verkehrsinfrastrukturfinanzierung weiter und durchbrechen den nicht mehr zeitgemäßen „Finanzierungskreislauf Straße“. Die Verlagerung von Verkehr auf Schiene und Wasserstraßen wird damit einen



deutlichen Schub bekommen, während die Mittel für die ebenfalls notwendigen Investitionen in die Straßeninfrastruktur und Brücken auf heutigem Niveau erhalten bleiben.

Wie setzen wir die Vorhaben um?

Wir werden die CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut zum 1. Dezember 2023 vornehmen und den gewerblichen Güterkraftverkehr ab 3,5 Tonnen zum 1. Juli 2024 einbeziehen (aktuell gilt die LKW-Maut ab 7,5 Tonnen). Damit entsprechen wir der maßgeblich unter deutscher Beteiligung reformierten Eurovignetten-Richtlinie, die uns verpflichtet, unseren Verkehr ab dem nächsten Jahr nach CO₂-Emissionsklassen zu differenzieren. Das heißt praktisch: je mehr Emissionen verursacht werden, desto mehr muss dafür bezahlt werden. Für jede ausgestoßene Tonne CO₂, sind das konkret 200 Euro. Das zuständige Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) rechnet durch die CO₂-Differenzierung im Bereich der Lkw ab 7,5 Tonnen mit Mehreinnahmen von 26,6 Milliarden Euro von 2024 bis 2027. Die Mehreinnahmen durch die Mautausdehnung auf Fahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse sollen sich von 2024 bis 2027 auf 3,9 Milliarden Euro belaufen. Davon entfallen 1,8 Milliarden Euro auf die CO₂-Differenzierung.

Wer zahlt das Ganze?

Es ist klar, dass wir mit der CO₂-Maut die Kosten für das Güterkraftgewerbe erhöhen. Die Maut ist aber grundsätzlich transparent und kann an die verladende Wirtschaft bzw. den Auftraggeber weitergegeben werden. Das kann vereinzelt die Preise für Verbraucherinnen und Verbraucher erhöhen. Sie bekommen das Geld aber wieder in Form einer funktionierenden und zeitgemäßen Verkehrsinfrastruktur.

Auf deutschen Autobahnen und Bundesstraßen werden nur rund 50 Prozent der Lkw-Mauteinnahmen von deutschen Unternehmen erbracht. Die anderen 50 Prozent erbringen ausländische Transportdienstleister. Viele davon sind sehr große international tätige Speditionen. Diese Großunternehmen, die in Deutschland viel Geld verdienen und die Straßen stark nutzen, können wir durch die Maut effizient an den von ihnen mit verursachten Kosten beteiligen. Das ist der entscheidende Vorteil einer Bepreisung über die Maut gegenüber der Anlastung insbesondere der CO₂-Kosten über den nationalen Emissionshandel. Dem CO₂-Aufpreis auf Kraftstoff können die, die europaweit fahren, ausweichen, indem sie ihren Diesel außerhalb Deutschlands tanken.



Was ist mit der Doppelbelastung durch den CO2-Preis?

Wir haben damals mit dem Koalitionsvertrag die Mauterhöhung unter der Bedingung beschlossen, eine Doppelbelastung durch den CO2-Preis auszuschließen.

Wir konnten unser Vorhaben in diesem Punkt leider nicht vollständig umsetzen. Wir haben lange und intensiv über die wettbewerbsschädliche Doppelbelastung gestritten, vor allem mit dem BMDV. Das BMDV aber sah sich – begründet - außer Stande, eine funktionierende Lösung für dieses Problem vorzulegen. In einer Branche, in der insbesondere von osteuropäischen Unternehmen ein harter Wettbewerb mit Dumpinglöhnen geführt wird, kann sich für kleine und mittelständische Unternehmen, die fair zahlen, jeder zusätzliche Kostennachteil existenzgefährdend auswirken. Das Problem Emissionshandel existiert allerdings nur bis 2027: Dann greift der europäische Emissionshandel, der alle Transporteure in Europa gleich trifft.

Wie entlasten wir die deutschen Transporteure?

Bis zum Jahr 2027 wollen wir die Mehrbelastung der deutschen Transporteure, die sich durch die CO2-Maut und Emissionshandelspreis im Diesel ergibt, kompensieren. Wir setzen uns dafür ein, mehr Mittel für die Flottenerneuerung bereitzustellen und die Fördermodalitäten vereinfachen. Der Umstieg der Transportbranche auf batterieelektrische oder Wasserstoffantriebe kann und muss beschleunigt werden. Dafür werden wir praktikable attraktive Anreize setzen.

Daneben setzen wir unsere Arbeit zur Stärkung des mittelständischen Transportgewerbes in Deutschland fort. Erst im Juli haben wir im Bundestag den umfangreichen Forderungskatalog "Transportlogistik für Deutschland sichern - Mit fairen Arbeits- und Wettbewerbsbedingungen im Straßengüterverkehr" ([BT-Drucksache 20/6423](#)) beschlossen.

Außerdem beinhaltet die Maut-Novelle weitere Forderungen, die die Arbeits- und Wettbewerbssituation der Unternehmen im Fokus haben. Dazu gehört beispielsweise die Planbarkeit und Investitionssicherheit für die Speditions-, Logistik- und Herstellerunternehmen oder die Prüfung der Bewirtschaftung der Stellflächen an Bundesautobahnen, um u. a. missbräuchliche Sondernutzung der Rastanlagen als Dispositionsflächen zu verhindern und Lkw-Parkkapazitäten zu steigern.

Und zum guten Schluss gilt: Nach der Maut ist vor der Maut.

Wir werden jetzt beginnen, die künftigen Finanzierungsbedarfe zum Erhalt und zum klimafreundlichen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu ermitteln. Und wir werden im Frühjahr 2025 die jetzigen Maßnahmen evaluieren und



Folgerungen für das nächste Wegekostengutachten und die nächste Weiterentwicklung der Mautpflicht ableiten.

Detlef Müller (Chemnitz)

Isabel Cademartori

Udo Schiefner