



## Stellungnahme des NABU zum Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr



*Seit 1899 setzt sich der NABU für eine lebendige, artenreiche und widerstandsfähige Natur ein. Natur- und Artenschutz bedeuten dabei auch, die Konflikte und Ursachen für die schlechte Entwicklung von Ökosystemen als Ganzes zu identifizieren und diese Treiber gezielt zu bekämpfen. Der Verkehr ist ein zentraler Verursacher von Treibhausgasen und treibt so den menschengemachten Klimawandel an. Der Güterverkehr spielt in diesem Fall eine herausragende Rolle, daher befürwortet der NABU die Differenzierung in der Lkw-Maut auf Basis von Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen, die einen Anreiz für eine überfällige Mobilitätswende im Güterverkehr setzt.*

*Gleichwohl ist anzumerken, dass für einen Mitgliedsverband mit rund 900.000 Mitgliedern eine qualifizierte Stellungnahme zum Gesetzgebungsprozess, aufgrund der Frist von nur rund 38 Stunden, nicht leistbar ist. Dies wirkt sich auf die Qualität der Gesetzgebung aus und führt die Verbändebeteiligung als Mittel zivilgesellschaftlicher Einbindung ad absurdum.*

Der vorliegende Entwurf eines *Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften* sieht vor, eine CO<sub>2</sub>-Differenzierung in der Lkw-Maut einzuführen, die Mautpflichtgrenze auf 3,5t herabzusetzen sowie die Verwendung der Mauteinnahmen zu ändern.

Hierzu nimmt der NABU wie folgt Stellung:

### CO<sub>2</sub>-Differenzierung der Lkw-Maut

Der NABU begrüßt die CO<sub>2</sub>-Differenzierung der Lkw-Maut, da dies erstens klimafreundlichere Verkehrsträger wie den Schienengüterverkehr begünstigt. Zweitens verschieben sich mit der CO<sub>2</sub>-Bepreisung die Gesamtkosten für die Anschaffung und Betrieb von Fahrzeugen zugunsten von batterieelektrischen Fahrzeugen. Aus Sicht des NABU stellen diese die klimafreundlichste Antriebstechnologie im Straßengüterverkehr dar, die es zu fördern gilt.

Es ist jedoch dringend darauf zu achten, dass Biokraftstoffe mit dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß, berechnet auf Basis ihres vollständigen Lebenszyklus, in die Berechnung der Maut einfließen, insofern ihre CO<sub>2</sub>-Emission nicht bereits an anderer Stelle bepreist ist. Biokraftstoffe finden weiterhin bei der CO<sub>2</sub>-Einpreisung zu wenig Beachtung, dieser Fehler darf bei der LKW-Maut nicht wiederholt werden.

#### Kontakt

##### NABU Bundesgeschäftsstelle

Fachbereichsleiter Klima- & Umweltpolitik  
Mitglied der Geschäftsleitung

@NABU.de

Berlin, 27. April 2023

Lobbyregisternummer: R001667

## Herabsetzen der Mautpflichtgrenze

Die Verwendung der Mauteinnahmen dient auch dazu, die hochgradig baufällige Straßeninfrastruktur instand zu halten. Daher ist es begrüßenswert, die Mautpflichtgrenze auf Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse von 3,5 Tonnen herabzusetzen, sodass in Zukunft alle schweren Fahrzeuge einen Betrag dazu leisten, die von ihnen verursachten Kosten für die Instandhaltung der Straßeninfrastruktur zu tragen. Gemeinsam mit der CO<sub>2</sub>-Differenzierung muss die Herabsetzung dazu führen, Transporte auf die Schiene zu verlagern und das Angebot von batterieelektrischen Fahrzeugen in diesem Segment auszuweiten.

## Mittelverwendung der Lkw-Maut

Der NABU begrüßt, dass die Hälfte der Mauteinnahmen für die Bundesschienenwege verwendet werden sollen und damit der sogenannte Finanzierungskreislauf Straße aufgehoben wird. Die Schieneninfrastruktur hat einen erheblichen Investitionsrückstau und muss ertüchtigt werden, einen erheblichen Teil der Güterverkehrsleistung zu erbringen.

## Fazit

Eine fundierte Beurteilung des Gesetzesentwurfes ist nicht möglich. Der NABU kritisiert die kurze Frist für die Verbändebeteiligung scharf, da diese verhindert, die ergriffenen Maßnahmen können nur ein erster Schritt zur Stärkung des Schienengüterverkehrs und klimafreundlicher Antriebstechnologien im Straßengüterverkehr sein.

Zu unseren Anmerkungen stehen wir selbstverständlich für einen Austausch zur Verfügung.