

## Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Abgeordneten Jörg Cezanne, Sabine Leidig, Ingrid Remmers, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 19/10993 –

**Entwurf eines Gesetzes zur Aufhebung des Finanzierungskreislaufes Straße  
(Finanzierungskreislaufaufhebungsgesetz – FKAufhG)**

### A. Problem

Die Initianten haben einen Gesetzentwurf eingebracht, der eine Aufhebung der gesetzlichen Grundlagen des Finanzierungskreislaufes Straße zugunsten einer verkehrsträgerübergreifenden Zweckbindung der Mauteinnahmen mit klarem Fokus auf den Neu- und Ausbau der umweltschonenderen Verkehrsträger vorsieht.

### B. Lösung

**Ablehnung des Gesetzentwurfs mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.**

### C. Alternativen

Annahme des Gesetzentwurfs.

### D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

**Beschlussempfehlung**

Der Bundestag wolle beschließen,  
den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/10993 abzulehnen.

Berlin, den 5. Mai 2021

**Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur**

**Cem Özdemir**  
Vorsitzender

**Gustav Herzog**  
Berichtersteller

## Bericht des Abgeordneten Gustav Herzog

### I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 19/10993** in seiner 107. Sitzung am 27. Juni 2019 beraten und hat ihn an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Haushaltsausschuss und an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit zur Mitberatung überwiesen.

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen eine Aufhebung der gesetzlichen Grundlagen des Finanzierungskreislaufes Straße zugunsten einer verkehrsträgerübergreifenden Zweckbindung der Mauteinnahmen mit klarem Fokus auf den Neu- und Ausbau der umweltschonenderen Verkehrsträger.

In dem Gesetzentwurf wird ausgeführt, der klimapolitisch gebotenen Investitionswende im Verkehrsbereich stehe der „Finanzierungskreislauf Straße“ im Wege, durch den die Einnahmen aus der Nutzerfinanzierung (Lkw- und Pkw-Maut) mittels Zweckbindung dem Fernstraßenbau vorbehalten seien. Ab dem Jahr 2021 würden dadurch für den umweltschädlichsten Landverkehrsträger voraussichtlich jährlich etwa 11 Milliarden Euro bereitgestellt und damit deutlich mehr als heute aus Maut- und Haushaltsmitteln zusammen verausgabt würden, während der notwendige und vollends steuerfinanzierte Ausbau der umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße angesichts der Schuldenbremse und ungünstiger Steuerprognosen „unter die Räder zu kommen“ drohe. Dies gelte vor allem vor dem Hintergrund, dass im Falle des Verfehlens der verbindlichen Klimaziele infolge eines Vertragsverletzungsverfahrens hohe Strafzahlungen seitens des Bundes zu leisten seien, welche den Handlungsspielraum zur Stärkung der steuerfinanzierten Verkehrsträger zusätzlich einschränken würden. Gleiches gelte für einen Zukauf von Emissionszertifikaten zum Ausgleich für das Verfehlen des Sektorziels zur Vermeidung eines Vertragsverletzungsverfahrens. Vor diesem Hintergrund müsse der Finanzierungskreislauf Straße durchbrochen werden, weil er den Landverkehrsträger mit den höchsten Treibhausgasemissionen zu Lasten der umweltschonenden Alternativen strukturell begünstige und damit dem Erreichen der Klimaziele zuwiderlaufe.

### III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Haushaltsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/10993 in seiner 96. Sitzung am 21. April 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/10993 in seiner 106. Sitzung am 21. April 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

### IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Gesetzentwurf in seiner 112. Sitzung am 5. Mai 2021 beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** führte aus, der Finanzierungskreislauf Straße sei eine Erfolgsgeschichte und habe für mehr Transparenz bei der Finanzierung der Straßen geführt. Sie betonte, der Verkehrsträger Straße sei bei der Gewährleistung der Mobilität nicht wegzudenken. Weiter wies sie darauf hin, dass im Jahr 2021 die Mittel für Schiene und Straße gleichauf lägen und im Jahr 2022 mehr Mittel für die Schiene bereitgestellt würden als für die

Straße. Auch die Stärkung der Wasserstraßen sei auf einem guten Weg. Insgesamt sei das Ziel der Verkehrsverlagerung richtig, aber es sei der falsche Weg, dies durch die Beendigung eines transparenten Finanzierungssystems erreichen zu wollen.

Die **Fraktion der SPD** erklärte, sie lehne den vorgelegten Gesetzentwurf ab. Die Einnahmen aus der Maut betrügen etwa 7 Milliarden Euro, dem stünden Kosten von etwa 11 Milliarden Euro für die Bundesfernstraßen gegenüber, so dass aktuell die Nutzerfinanzierung für die Deckung der Kosten nicht ausreiche und ergänzend Steuermittel eingesetzt werden müssten. Eine Umwidmung der Mauteinnahmen sei unter diesen Umständen keine Lösung, sondern würde nur Symbolpolitik beinhalten. Zudem seien die hier wesentlichen Weichenstellungen – Erhalt vor Neubau und Stärkung der Schiene – bereits mit den Gesetzen zur Bundesverkehrswegeplanung 2030 vorgenommen worden.

Die **Fraktion der AfD** stellte fest, das wirkliche Ziel des Gesetzentwurfs sei die Reduzierung bzw. Abschaffung des motorisierten Individualverkehrs, womit man vor allem den Menschen, die auf dem Land wohnten, sowie der Industrie schaden würde. Nach wie vor entfielen 85 % der Beförderungsleistung im Landverkehr auf Kraftfahrzeuge, nur 9 % auf die Bahn. Der motorisierte Individualverkehr sei also der Hauptverkehrsträger. Der Verkehr auf der Straße erbringe dem Staat Einnahmen von insgesamt 60 Milliarden Euro, was seine Kosten weit übersteige. Sie plädiere daher dafür, mehr in die Straße zu investieren, statt in die ineffiziente Bahn.

Die **Fraktion der FDP** vertrat die Auffassung, der Finanzierungskreislauf Straße habe sich bewährt, er erhöhe Transparenz und Akzeptanz bei der Finanzierung der Straße. Sie plädiere auch dafür, eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene nicht dadurch erreichen zu wollen, dass man die Qualität des Verkehrsträgers Straße künstlich verschlechtere, sondern dadurch, dass man den Verkehrsträger Schiene verbessere. Die inhärenten Vorteile des Verkehrsträgers Straße solle man vielmehr stärken, etwa im Bereich des Kombinierten Verkehrs. Sie wies darauf hin, dass sich die Höhe der Maut nach den Wegekosten richte und derzeit der Erhalt im Vordergrund stehe, nicht der Neubau.

Die **Fraktion DIE LINKE**. betonte, es sei nicht ihr Ziel, die Straßen zu verschlechtern, aber in den letzten 70 Jahren sei der Straßenverkehr in der Verkehrspolitik eindeutig bevorzugt worden. Dass die Klimaziele im Verkehrssektor in Deutschland nicht erreicht würden, sei auf den Straßenverkehr zurückzuführen. Sie fordere eine grundsätzliche Überarbeitung der Bundesverkehrswegeplanung, denn diese räume der Straße immer noch Vorrang ein. Sie wies auf das kürzlich gefällte Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutz hin und plädierte für eine deutlich stärkere Unterstützung umweltfreundlicher Verkehrsträger.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** bemerkte, im Bereich des Verkehrsträgers Straße liege der Ausbaubedarf vor allem bei Erhalt und Sanierung und – anders als bei der Schiene – nicht beim Neubau. Daher könne sie das Anliegen des Gesetzentwurfs der Fraktion DIE LINKE. nur unterstützen. Man benötige mehr Geld für die Schiene. Mehr Geld alleine löse die Probleme aber nicht. Für eine Verkehrsverlagerung benötige man eine Verkehrswende. Sie plädiere dafür, den Finanzierungskreislauf Straße zu durchbrechen, um mehr Verkehr auf der Schiene statt auf der Straße zu erreichen.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, den Gesetzentwurf der Fraktion DIE LINKE. auf Drucksache 19/10993 abzulehnen.

Berlin, den 5. Mai 2021

**Gustav Herzog**  
Berichterstatter