



Deutscher Bundestag
Petitionsausschuss
Die Amtierende Vorsitzende

Herrn
Jörg Mitzlaff
Am Friedrichshain 34
10407 Berlin

Berlin, 14. November 2025
Bezug: Ihre Eingabe vom
6. September 2024; Pet 1-20-12-9203-
032616
Anlagen: 1

Sehr geehrter Herr Mitzlaff,

der Deutsche Bundestag hat Ihre Petition beraten und am
13. November 2025 beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen.

Er folgt damit der Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses
(BT-Drucksache 21/2610), dessen Begründung beigefügt ist.

Mit dem Beschluss des Deutschen Bundestages ist das
Petitionsverfahren beendet.

Mit freundlichen Grüßen



Pet 1-20-12-9203

Straßengüterverkehr

Beschlussempfehlung

Das Petitionsverfahren abzuschließen.

Begründung

Die Petenten fordern die Rücknahme der Mauterhöhung für Lkw auf deutschen Autobahnen seit Dezember 2023.

Zu dieser Thematik liegen weitere Eingaben mit verwandter Zielsetzung vor, die wegen des sachlichen Zusammenhangs einer parlamentarischen Prüfung zugeführt werden. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung führen die Hauptpetenten im Wesentlichen aus, dass nach ihren eigenen Berechnungen durch die Erhöhung der Maut mit zusätzlichen Einnahmen von 0,66 Mrd. Euro zu rechnen sei. Die Erhöhung würde somit zu Mehrbelastung in der Bevölkerung führen. Die Mehrerinnahmen könnten nach Ansicht der Petenten auch dadurch entstehen, wenn Kürzungen in Höhe von ein Prozent der Zahlungen an das Ausland gekürzt würden. Hierzu wird insbesondere das Engagement Deutschlands in Afghanistan und Leistungen an Asylbewerberinnen und Asylbewerber angeführt.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Zunächst weist der Petitionsausschuss darauf hin, dass die geltende Richtlinie 1999/62/EG durch die Richtlinie (EU) 2022/362 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Februar 2022 zur Änderung der Richtlinien 1999/62/EG, 1999/37/EG und (EU) 2019/520 hinsichtlich der Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch Fahrzeuge geändert wurde. Diese Änderungsrichtlinie ist am 24. März 2022 in Kraft getreten. Sie sieht unter anderem vor, dass im Falle von bestehenden Gebührensystmen für Nutzfahrzeuge, die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind, ab dem 25. März 2024 grundsätzlich für alle für den Güterkraftverkehr



noch Pet 1-20-12-9203

bestimmte Nutzfahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen (t) technisch zulässige Gesamtmasse eine Straßenbenutzungsgebühr erhoben werden muss. Des Weiteren verpflichtet die Richtlinie zur Umsetzung einer Kohlenstoffdioxid-Differenzierung der Lkw-Maut auf Basis von Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen im Rahmen der allgemeinen Umsetzungsfrist (bis 25. März 2024).

Aufgrund der oben genannten europarechtlichen Vorgaben hat der 20. Deutsche Bundestag den Gesetzesentwurf zur Änderung matrechtlicher Vorschriften (BT-Drucksache 20/8092) mehrheitlich angenommen.

Auf Grundlage dieser Gesetzesreform teilt der Petitionsausschuss mit, dass die Verwendung der Mauteinnahmen neu geregelt wird. Die Hälfte der Mauteinnahmen ist weiterhin zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen zu verwenden und im Übrigen für Maßnahmen aus dem Bereich Mobilität und dabei ganz überwiegend für Maßnahmen aus dem Bereich Bundesschienenwege.

Außerdem merkt der Petitionsausschuss an, dass die Revision der Richtlinie 1999/62/EG (Eurovignetten-RL), die u.a. die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren regelt, vorsieht, dass alle EU-Mitgliedstaaten bis spätestens 25. März 2024 eine CO₂-Differenzierung im Rahmen der Straßenbenutzungsgebühren einführen müssen.

Zudem führt der Petitionsausschuss an, dass die CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut eine wichtige Maßnahme für die Minderung der Treibhausgas-Emissionen im Verkehr und zur Erreichung der Klimaschutzziele ist. Der vorgesehene CO₂-Aufschlag, dem ein CO₂-Tonnenpreis von 200 Euro/t CO₂ zugrunde liegt, ist erforderlich, um ein Preissignal zu senden, durch das für die Güterverkehrsbranche die Nutzung von Lkw mit alternativen Antrieben - wie Batterie- und Brennstoffzellen-Lkw - kostenseitig deutlich attraktiver wird.

Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) hat sich intensiv mit der Vermeidung einer Doppelbelastung zulasten des Straßengüterverkehrs befasst und entsprechende Gutachten eingeholt.

Entscheidend kommt es darauf an, eine insgesamt unverhältnismäßige Anlastung von CO₂-Kosten zu vermeiden. Mit der bestehenden CO₂-Bepreisung über das Gesetz über einen nationalen Zertifikatehandel für Brennstoffemissionen (BEHG) im Zusammenspiel mit der künftigen CO₂-Maut wird eine unverhältnismäßige Anlastung ausgeschlossen. Der Aufwand für eine Einrichtung und den Betrieb eines Erstattungssystems erscheint diesbezüglich unverhältnismäßig hoch und zeitlich kaum darstellbar.



noch Pet 1-20-12-9203

Die Neufassung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG) sieht die Schaffung einer Rechtsverordnungsermächtigung zur Differenzierung des Mautteilsatzes für Infrastrukturkosten zum Zwecke der Staureduzierung für besonders verkehrsarme Zeiten und Zeiten besonderer verkehrlicher Belastung für bestimmte Zeiträume auf genau bestimmten Abschnitten der mautpflichtigen Straßen vor.

Soweit in der Petition die Verwendung für Gelder für Projekte der Entwicklungshilfe oder für Auslandseinsätze kritisch bewertet, verweist der Petitionsausschuss darauf, dass eine Vermengung entwicklungs politischer Fragen mit Fragen der Verkehrsfinanzierung nicht zielführend ist.

Angesichts der dringend erforderlichen Investitionen für den Erhalt und den Ausbau der Verkehrsnetze leistet die Lkw-Maut einen wichtigen Beitrag zur Verkehrsinfrastrukturfinanzierung. Mit der Differenzierung der Mautsätze nach dem Schadstoff - und CO₂-Ausstoß der Fahrzeuge bietet die Lkw-Maut den Transportunternehmen zudem einen Anreiz, emissionsarme Fahrzeuge effizient einzusetzen.

Zusammenfassend stellt der Petitionsausschuss fest, dass eine Änderung mautrechtlicher Vorschriften nicht in Betracht kommt. Insbesondere die Einführung der Mautpflicht für Nutzfahrzeuge mit mehr als 3,5 t, die Höhe der Wegekosten sowie die Einführung CO₂-Differenzierung sind vom Europarecht vorgegeben.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt der Petitionsausschuss, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.