

Antrag

Hannover, den 10.11.2023

Fraktion der AfD

Verschärfung der Lkw-Maut aussetzen

Der Landtag wolle beschließen:

Entschießung

Die Logistikbranche hat nach Plänen der Bundesregierung eine Erhöhung der Lkw-Maut in mehreren Stufen zu erwarten. Der von der Regierung am 14.06.2023 beschlossene Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften (Bundesfernstraßenmautgesetz) beinhaltet zum 01.12.2023 erhöhte Mauttarife und die Einführung eines Mautzuschlages für anfallendes CO₂, ab dem 01.01.2024 die Mautpflicht für erdgasbetriebene Fahrzeuge sowie ab dem 01.07.2024 die Ausweitung der Mautpflicht auf alle Fahrzeuge schon ab 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht. Am 07.07.2023 befasste sich der Bundesrat mit dem Gesetzentwurf und formulierte einige Einwände. Die Bundesregierung nahm diese in einer Gegenäußerung (Drucksache 20/8092 vom 23.08.2023) zur Kenntnis, sah aber inhaltlich keinen Anlass für eine Änderung ihres Gesetzentwurfs.

Vor diesem Hintergrund fordert der Landtag die Landesregierung auf,

1. im Bundesrat darauf hinzuwirken, dass die von der Bundesregierung geplante dreistufige Verschärfung der Lkw-Maut insgesamt nicht wirksam wird,
2. bei der ersten und zweiten Beratung des Bundeshaushalts 2024 im Bundesrat die Interessen der Länder zu Änderungen in der Maut- und Verkehrspolitik einzubringen und die politischen Mitwirkungsrechte des Bundesrates (Änderungen, Vermittlungsverfahren, Einspruch) entsprechend zu nutzen und
3. sich auf Bundes- und EU-Ebene dafür einzusetzen, dass die EU-Richtlinie 2022/362 zur Mauterhebung für Fahrzeuge über 3,5 t technisch zulässiger Gesamtmasse ausgesetzt wird.

Begründung

Das Land Niedersachsen ist eine wichtige Logistikdrehscheibe im europäischen Fernverkehr. Die hiesige Logistikbranche sorgt für ein hohes Beschäftigungs- und Investitionsvolumen. In den Jahren 2000 bis 2022 wurden 66 000 neue Arbeitsplätze in dieser Branche geschaffen, die Investitionssumme lag im Jahr 2021 bei fast 900 Millionen Euro¹. Demgegenüber führen die Mautverschärfungen zu einem weiteren Kostendruck in der Logistik und zu Wettbewerbsnachteilen deutscher Firmen. Dadurch geraten die geleisteten Investitionen infrage.

So hat der Wirtschaftsausschuss des Bundesrates ausdrücklich davor gewarnt, dass durch das Gesetz die internationale Konkurrenzfähigkeit des Lkw-Güterverkehrs in Deutschland erheblich eingeschränkt wird. Der Verkehrsausschuss forderte, die vorgesehene Befreiung von der Lkw-Maut für den Bahnverkehr im Zu- und Ablauf von 50 km umgehend umzusetzen, der Wirtschaftsausschuss empfahl, von kurzfristigen Mehrbelastungen im Straßengüterverkehr gänzlich abzusehen.

Die Bundesregierung hat vor, zukünftige Mehreinnahmen aus der Maut überwiegend für Investitionen in Schienenwege umzuleiten. Die Frage ist, ob Mittel aus der Straßenmaut, die vordringlich dem Erhalt der Straßenwege dienen sollten, dafür den richtigen Finanzierungsansatz darstellen. Zudem verfolgt die Bundesregierung das Ziel, mit der Erhöhung der Maut für brennstoffgetriebene Fahrzeuge höhere Betriebskosten für Verbrennerfahrzeuge zu erwirken, was einen Markthochlauf für Fahrzeuge mit elektrischen oder wasserstoffbasierten Antrieben fördern soll. Dieser gewollte Transformationsprozess stellt einen Eingriff in die freien Marktkräfte dar. Zudem hat die Bundesregierung

¹ Marktspiegel Logistik 2021/2022: Logistikaffine Investitionen in Niedersachsen. S. 21.ff

selbst Ende März 2023 mit der Abschaffung der im Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) festgelegten Sektorenziele größere Flexibilität für den Verkehrssektor ermöglicht.

In der Beratung des Bundesrates am 07.07.2023 wies der Vertreter des Landes Hessen darauf hin, dass die durch die Mauterhöhung zu erwartenden Mehreinnahmen von 7,6 Milliarden Euro im Haushaltsentwurf der Bundesregierung nicht abgebildet würden. Der Aufwuchs für das Verkehrsministerium betrage anteilig 3 Milliarden Euro, weitere 4 Milliarden Euro seien „irgendwo anders“². Die Bundesregierung hat, soweit bekannt, bisher keine Erklärung dazu abgegeben, warum ein Aufwuchs der Mautentnahmen nötig sein soll, wenn die Mittel nicht entsprechend im Verkehrsetat ankommen. Die Ausgaben für die Bundesfernstraßen sollen im Vergleich zum Jahr 2023 weitgehend unverändert bleiben. Angesichts einer solchen Verteilung der Mittel hat der Bundesrat gegenüber der Bundesregierung als Korrektiv zu wirken.

Der Nationale Normenkontrollrat hat in seiner Stellungnahme zur Gesetzesänderung auf die Kosten hingewiesen, die der Wirtschaft durch die Mautänderungen entstünden. Neben rund 7,6 Milliarden Euro zusätzlichen Mautgebühren haben die Transportunternehmen einen jährlichen Erfüllungsaufwand von 14,6 Millionen Euro (davon 8,7 Millionen Euro Bürokratiekosten) und einen einmaligen Erfüllungsaufwand von 40 Millionen Euro (davon 11,6 Millionen Euro Bürokratiekosten)³. Dies schafft zusätzliche Wettbewerbsnachteile der Branche.

Es ist davon auszugehen, dass die steigenden Kosten auf die Transportkosten und folglich auf die Verbraucherpreise umgelegt werden. Dies würde zudem einen Inflationseffekt auf die Güter des täglichen Verbrauchs haben und die Bürger direkt finanziell belasten.

Zusammenfassend bewertete der Präsident des Bundesverbands Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWWL) e. V. die Mautänderungen anlässlich einer Vorstandssitzung Anfang August 2023:

„Die nahezu Verdoppelung der Lkw-Maut um fast 8 Milliarden Euro jährlich ist ein Turbo für die Inflation ohne jede Wirkung für die Umwelt. In Summe muss das am Ende der Bürger tragen, was ihm von den verantwortlichen Parteien nicht vermittelt wird. (...) Es müssen Millionen Kundenbeziehungen beziehungsweise Preise neu verhandelt werden und das mitten im Geschäftsjahr. Es führt auch zu enormen Zusatzbelastungen, nicht nur zwischen den Beteiligten in den Transportketten, sondern auch gegenüber den Verbrauchern (...) und es nimmt den Unternehmen wertvolles Investitionspotential für die Antriebswende. Das gebrochene Versprechen der Ampel-Koalition, die CO₂-Maut mit der CO₂-Abgabe zu verrechnen, macht das Desaster komplett.“⁴

Das Land Niedersachsen steht gegenüber Wirtschaft, Handel und Verbrauchern in der Pflicht, die negativen Folgen der Mautverschärfungen abzuwenden und dafür seine Einflussmöglichkeiten im Bund einzusetzen.

Klaus Wichmann
Parlamentarischer Geschäftsführer

² Protokoll des Bundesrates, 1035. Sitzung, 07.07.2023, S. 228

³ Drucksache 270/23, Anlage

⁴ <https://logistik-heute.de/news/verkehr-bwwl-uebt-weiter-kritik-mautplaenen-der-bundesregierung-40871.html>

(Verteilt am 10.11.2023)