

**Antrag**

Hannover, den 11.12.2023

Fraktion der CDU

**Transportbranche in schwierigen Zeiten nicht abhängen - Lkw-Maut gerecht ausgestalten!**

Der Landtag wolle beschließen:

## Entschließung

Die Umstellung des Güter- und Warenverkehrs auf emissionsfreie Fahrzeuge ist richtig und wichtig. Allerdings ist der technologische Entwicklungsprozess bei Lastkraftfahrzeugen noch nicht abgeschlossen, sodass die Frage nach der besten emissionsfreien Antriebsart noch offen ist und nicht politisch gesteuert vorweggenommen werden sollte. Damit die Umstellung wirklich gelingt und dabei kein irreparabler Schaden an der Wettbewerbsfähigkeit und der Leistungskraft der deutschen Logistikbranche entsteht, benötigt die Branche ausreichend Planungsvorlauf und marktgerechte Optionen, bis eine vollständige Umstellung der Antriebsart der Lastkraftfahrzeuge erfolgen kann.

Die Ausweitung der Maut-Befreiung auf emissionsreduzierende alternative Kraftstoffe kann einen Beitrag zu diesem nötigen zeitlichen Spielraum leisten, um die Transportbranche zu entlasten, die derzeit vor großen Herausforderungen steht. Dazu zählen neben einem Fahrer- und Fachkräftemangel auch höhere Kosten und eine veränderte Marktlage. Dabei ist der Waren- und Güterverkehr ein wichtiger Akteur der deutschen Wirtschaft. Die Branche trägt maßgeblich dazu bei, dass ansässige Firmen ihre Produkte im deutschen Markt sowie im europäischen und im internationalen Kontext vermarkten können. Die Logistikbranche sichert zudem, dass nationale wie internationale Liefer- und Fertigungsketten funktionieren können. Für den Erfolg unserer Volkswirtschaft ist eine intakte und wettbewerbsfähige Logistik daher essenziell.

Die bereits beschlossene Änderung mautrechtlicher Vorschriften des Bundes zur Umsetzung der EU-Richtlinie hinsichtlich der Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch Fahrzeuge<sup>1</sup> belastet die Transportunternehmen binnen kürzester Zeit mit teils enormen Mehrkosten. Während andere EU-Staaten - wie etwa Österreich - zunächst nicht mit den zulässigen Höchstbeträgen beginnen, sondern mit niedrigeren Zuschlägen starten, beginnt Deutschland mit dem nach EU-Recht möglichen Maximum an zusätzlicher Belastung. In Deutschland fällt seit dem 1. Dezember 2023 ein Aufschlag pro Tonne ausgestoßenem CO<sub>2</sub> von 200 Euro an.

Naturngemäß führt ein mehr an Abgabenlast bei Unternehmen zu höheren Kosten, die sie in der Folge auch an die Endverbraucher weiterreichen. In der aktuellen Wirtschaftslage sollte jede weitere unnötige Belastung der Unternehmen wie auch der Privathaushalte vermieden werden. In der derzeitigen Konstellation dürfte sich die Maut-Erhöhung zum Inflationstreiber entwickeln.

Vor diesem Hintergrund fordert der Landtag die Landesregierung auf, sich bei der Bundesregierung für eine Überarbeitung des am 25. November 2023 in Kraft getretenen „Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften“ einzusetzen. Dies soll mit Blick auf folgende Punkte erfolgen:

1. Bei der Umsetzung der neuen EU-rechtlichen Vorgaben zur Ausgestaltung der Lkw-Maut sollte sich Deutschland an den Mindestsätzen der EU-Vorgaben orientieren, um die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Transportgewerbes nicht zusätzlich zu belasten.
2. Die Anwendung der genannten Europäischen Richtlinie muss hinsichtlich der Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch Fahrzeuge nach dem dort verlangten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit stattfinden.

---

<sup>1</sup> 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

3. Die Zusage aus dem Koalitionsvertrag der die Bundesregierung tragenden Parteien von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP, die eine Doppelbelastung aus einer CO<sub>2</sub>-Maut und einer Abgabe über das Brennstoffemissionshandelsgesetz ausschließen, muss eingehalten werden.
4. Hinsichtlich der geplanten CO<sub>2</sub>-Differenzierung durch fünf Emissionsklassen muss der Bund für alternative Kraftstoffe (wie z. B. LNG), die emissionsreduzierend im Logistikverkehr wirken, die über die EU-Richtlinie eingeräumte prozentuale Reduzierungsmöglichkeit von bis zu 30 % des Gebührensatzes als Spielraum nutzen.
5. Die Mittelverteilung aus den über das Bundesgesetz generierten Einnahmen aus der Maut muss auch weiterhin in Gänze gemäß den Vorschriften der genannten EU-Richtlinie ausschließlich für Bau, Ausbau, Erhalt und Betrieb des Straßennetzes verwendet werden. Insbesondere dort, wo das Güterverkehrsaufkommen am größten ist, muss ein priorisierter Mitteleinsatz erfolgen. Ebenso sollte ein Teil der Einnahmen in den Aufbau der Ladeinfrastruktur für Kraftfahrzeuge sowie dazugehörige Stellplätze an bundeseigenen Straßen erfolgen.

Carina Hermann  
Parlamentarische Geschäftsführerin