

ANTRAG

der Fraktion der CDU

Erhöhung der Lkw-Maut verhindern

Der Landtag möge beschließen:

I. Der Landtag stellt fest:

Der Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften sieht vor, dass eine CO₂-Differenzierung und ein CO₂-Zuschlag von 200 Euro pro Tonne in die Lkw-Maut eingeführt wird. Die Mautbefreiung für emissionsfreie Fahrzeuge bis 2025 und die anschließende Veranschlagung von nur 25 Prozent der Maut ist von geringer Bedeutung, da der Einsatz von elektrifizierten Schwerlastfahrzeugen sowohl heute als auch bis dahin praktisch nicht praktikabel ist. Die Kosten für derartige Fahrzeuge sind zu hoch, ihre Reichweite ist beschränkt und es fehlt an der erforderlichen Ladeinfrastruktur für den elektrifizierten Lastverkehr. Die flächendeckende Verfügbarkeit von Lademöglichkeiten für Lkw in etwas mehr als einem Jahr aufzubauen, ist unrealistisch. Daher ist die Auswirkung dieser Regelung auf den tatsächlichen Verkehr und die Reduzierung von Emissionen vernachlässigbar. Insgesamt wird die Lkw-Maut etwa verdoppelt, was eine Mehrbelastung für Verbraucher bedeutet, ohne dass es gleichzeitig eine angemessene Lenkungswirkung gibt. Es fehlen sowohl geeignete Fahrzeuge mit alternativen Antrieben als auch die entsprechende Infrastruktur und zusätzliche Kapazitäten im Schienenverkehr. Die Auswirkung ist daher vergleichbar mit einer Steuererhöhung.

II. Die Landesregierung wird aufgefordert, sich auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass

1. die Doppelbelastung durch einen CO₂-Preis auf Kraftstoffe, wie im Koalitionsvertrag der Ampel vereinbart, ausgeschlossen wird.
2. die CO₂-Differenzierung technologieoffen ausgestaltet wird, Erfüllungsoptionen (beispielsweise Bio-LNG) dürfen nicht ausgeschlossen werden.

3. der CO₂-Zuschlag stufenweise erhöht wird, beginnend ab 2025, sofern die Technologie und Infrastruktur für alternative Antriebe flächendeckend verfügbar sind.
4. der Finanzierungskreislauf Straße beibehalten wird und die Investitionen der Mautmehreinnahmen in die Transformation der Branche und die Straßeninfrastruktur fließen.

Franz-Robert Liskow und Fraktion

Begründung:

Im Gegensatz zur Ankündigung der Bundesregierung soll die CO₂-Differenzierung bereits ab dem 1. Dezember 2023 gelten. Gleichzeitig werden emissionsfreie Fahrzeuge bis 2025 von der Maut befreit und anschließend müssen nur 25 Prozent der Maut entrichtet werden. Ab dem 1. Juli 2024 wird die Lkw-Maut auch auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen ausgeweitet.

Im Referentenentwurf wird argumentiert: „Die Option, den Mautteilsatz für Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen niedriger anzusetzen, also die entstehenden Kohlenstoffdioxid-Vermeidungskosten in einem geringeren Umfang anzulasten, ist nicht vorzugswürdig. Denn dadurch würde nicht die gewünschte Lenkungswirkung erzielt; außerdem würden die Vermeidungskosten andernfalls von der Gesellschaft getragen werden.“ Gleichzeitig prognostizierte der Bundesminister für Digitales und Verkehr in einer kürzlich vorgelegten Studie, dass der Güterverkehr bis 2051 besonders stark zunehmen wird. Im Flächenland Mecklenburg-Vorpommern sind jedoch bis 2024 zuverlässige Alternativen zu Diesel-Lkw schlichtweg nicht verfügbar.

Die Höhe des CO₂-Zuschlages bei der Lkw-Maut entspricht in etwa einer Verdoppelung. Es ist zu bedenken, dass diese zusätzlichen Kosten voraussichtlich vom Verbraucher getragen werden müssen. Angesichts der wahrscheinlich geringen Lenkungswirkung ist die Höhe des Zuschlages besonders kritisch.

Die Bundesregierung scheint zu übersehen, dass im Bereich Straße und Güterkraftverkehr, der rund 70 Prozent des Transportvolumens im Land ausmacht, erhebliche Investitionen erforderlich sind. Zusätzliche Mittel sind notwendig, um die Infrastruktur, insbesondere Brücken, zu erhalten, das Lade- und Tanknetz für alternative Antriebe auszubauen und die Arbeitsbedingungen für Fahrerinnen und Fahrer durch Investitionen in Raststätten und Stellplätze zu verbessern. Darüber hinaus werden Fördermittel benötigt, um den Branchenwechsel zu alternativen Antrieben zu unterstützen, wobei ein batteriebetriebener Lastkraftwagen derzeit etwa das Dreifache eines Dieselfahrzeuges kostet. Angesichts dieser Herausforderungen ist es schwierig, die erforderlichen Mittel umzuverteilen.

Vor dem Hintergrund dieser bevorstehenden erheblichen Investitionen ist eine Umverteilung der dringend benötigten Mittel schwer zu rechtfertigen. Der Referentenentwurf gewährleistet keine effektive Lenkungswirkung und gestaltet die Kosten weder für Unternehmen noch für Verbraucher transparent und planbar.