



CDU/CSU-Fraktion im Deutschen Bundestag • Platz der Republik 1 • 11011 Berlin

An die
Mitglieder der CDU/CSU-Fraktion
im Deutschen Bundestag
- im Hause -

Berlin, 12.10.2023

Erhöhung der Lkw-Maut

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

mit dem dritten Gesetz zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (Bundestagsdrucksache 20/8092), welches der Deutsche Bundestag nach derzeitiger Planung noch im Herbst beschließen soll, will die Ampel die Lkw-Maut massiv erhöhen und ausweiten. Dies kommt durch folgende zwei Gesetzesänderungen zustande:

- Es soll ein neuer CO₂-Aufschlag auf die Lkw-Maut eingeführt werden. Die Bundesregierung hat hierfür den EU-rechtlich maximal zulässigen Höchstwert von 200 Euro pro Tonne festgelegt.
- Die Mautpflicht soll auf Fahrzeuge mit einem Gewicht ab 3,5 Tonnen ausgeweitet werden. Handwerkerfahrzeuge werden hiervon ausgenommen. Bisher galt die Lkw-Maut erst für Fahrzeuge ab einem Gewicht von 7,5 Tonnen.

Durch die neuen Regelungen ist damit zu rechnen, dass die deutsche Wirtschaft mit 7,6 Mrd. Euro zusätzlich belastet wird. Denn allein im kommenden Jahr soll sich die Mautsumme von 7,8 Mrd. Euro auf rund 15,2 Mrd. Euro annähernd verdoppeln. Bis 2027 möchte die Ampel Mehreinnahmen von 30 Mrd. Euro erzielen.

Je nach Fahrzeugklasse erfolgt eine Erhöhung von bis zu 42 Prozent der bisherigen Sätze. Besonders hart getroffen werden kleine und mittelständische Unternehmen (80% der Branche haben unter 20 Mitarbeiter und sind oftmals Familienunternehmen), die die höheren Kosten nicht weitergeben können. Diese werden noch stärker als bisher an Wettbewerbsfähigkeit einbüßen. Zudem wird sich die Erhöhung der Lkw-Maut in transportintensiven Branchen bemerkbar machen, insbesondere durch dortige Preiserhöhungen. Ein Beispiel hierfür ist die Bauwirtschaft, die

Ulrich Lange MdB
Stellvertretender Vorsitzender

Platz der Republik 1
11011 Berlin

T 030. 227- 77990
F 030. 227- 76990

ulrich.lange@bundestag.de
www.cducusu.de

Thomas Bareiß MdB
Vorsitzender der
Arbeitsgruppe Verkehr

Platz der Republik 1
11011 Berlin

T 030. 227-73783
F 030. 227-76783

thomas.bareiss@bundestag.de
www.cducusu.de

sich ohnehin schon in einer der größten Krisen befindet, die wir seit langem erlebt haben. Treffen wird die Mauterhöhung der Ampel zu guter Letzt auch die Verbraucher. Laut Berechnungen des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) bedeutet die Mauterhöhung eine Mehrbelastung von 350 bis 400 Euro im Jahr für einen Vierpersonenhaushalt.

Die Erhöhung der Lkw-Maut durch den neuen CO₂-Aufschlag und die Ausweitung der Mautpflicht sehen wir aus folgenden Gründen sehr kritisch:

- Durch den neuen CO₂-Aufschlag wird der Güterkraftverkehr gleich doppelt belastet. Für dasselbe CO₂ muss er bereits den CO₂-Preis aus dem Bundesemissionshandelsgesetz (BEHG) zahlen, der über höhere Kraftstoffpreise erhoben wird. In ihrem Koalitionsvertrag hatte die Ampel diese Doppelbelastung ausgeschlossen, setzt dieses Vorhaben aber nicht um.
- Zum 1. Januar 2023 ist die Lkw-Maut in Deutschland bereits erhöht worden. Grundlage für diese Mauterhöhung war ein neues Wegekostengutachten, das als Basis für die Berechnung der Lkw-Mauthöhe alle fünf Jahre erstellt wird. Diese Mauterhöhung bedeutete für den Güterkraftverkehr bereits erhebliche Mehrbelastungen.
- Anders als die Ampel behauptet, bringt die aktuell geplante Maut-Reform keinen Vorteil für den Klimaschutz. Der Aufschlag ist letztlich eine neue CO₂-Steuer für das Güterverkehr- und Logistikgewerbe, die keine Lenkungswirkung entfalten wird. Dies liegt daran, dass aktuell kaum alternative klimafreundliche Lkw-Modelle am Markt verfügbar sind. Zudem befindet sich die dafür notwendige Tank- und Lade-Infrastruktur erst im Aufbau.

Neben der geplanten Mauterhöhung ist im Gesetzentwurf der Ampel vorgesehen, dass die Mauteinnahmen zumindest teilweise in die Schieneninfrastruktur fließen sollen. Bisher waren sie ausschließlich für die Straßeninfrastruktur bestimmt. Von den geplanten 7,6 Mrd. Euro Mehreinnahmen sollen im Haushaltsjahr 2024 keine zusätzlichen Investitionen in die Straßeninfrastruktur fließen.

Die damit verbundene Zerstörung des von uns eingeführten und bewährten Finanzierungskreislaufs Straße lehnen wir aus folgenden Gründen ab:

- Die zusätzlichen Lkw-Mauteinnahmen wären für die Verbesserung der Straßeninfrastruktur dringend nötig und gut angelegt. Aktuell werden bereits über 70 Prozent des Güterverkehrs über die Straße abgewickelt. Laut

einer aktuellen Verkehrsprognose des BMDV wird der Güterverkehr auf der Straße bis 2051 um 54 Prozent zunehmen, der Schienengüterverkehr hingegen um nur 33 Prozent. Diese Entwicklungen müssen bei der Verteilung der Mittel berücksichtigt werden.

- Es steht zu befürchten, dass die Ampel die zusätzlichen Einnahmen dem Verkehrsbereich teilweise entziehen wird, um damit die Haushaltslöcher in anderen Bereichen zu stopfen. Dies führt zu einer Intransparenz im Bundeshaushalt, die wir durch den Finanzierungskreislauf Straße vermeiden wollten. Es ist zu erwarten, dass sich dieser Mitteltransfer zwischen den Verkehrsträgern negativ auf die Akzeptanz der Lkw-Maut auswirken wird.

Zu guter Letzt plant die Ampel mit ihrem Gesetzentwurf, die Mautsätze für fünf CO₂-Emissionsklassen zu differenzieren. Im Zuge dessen sollen lediglich batterieelektrische Fahrzeuge sowie wasserstoffbetriebene Fahrzeuge als emissionsfrei eingestuft und damit bis zum 31. Dezember 2025 von der Maut befreit werden.

Die damit verbundene Benachteiligung von Fahrzeugen, die mit alternativen Kraftstoffen wie Bio-Diesel, Bio-LNG, E-Fuels und HVO 100 betrieben werden, lehnen wir ab. Auch diese leisten einen Beitrag zum Klimaschutz und müssen berücksichtigt werden – zumal für diese im Gegensatz zu E- und Wasserstoff-Fahrzeugen bereits die notwendige Tankinfrastruktur vorhanden ist.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, diese zentralen Einwände gegen den Entwurf der Ampel zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes werden wir in Form eines Änderungsantrags in den Verkehrsausschuss und in Form eines Entschließungsantrags in den Deutschen Bundestag einbringen. Wir werden es der Ampel nicht durchgehen lassen, dass sie der Güterverkehrs- und Logistikbranchen und letztlich der gesamten deutschen Wirtschaft mit ihrem Gesetz nachhaltig schaden will. Über Eure Unterstützung unserer Anträge würden wir uns freuen.

Mit freundlichen Grüßen


Ulrich Lange MdB


Thomas Bareiß MdB