

Antrag

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Christine Aschenberg-Dugnus, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Dr. Christoph Hoffmann, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Thomas L. Kemmerich, Dr. Marcel Klinge, Daniela Kluckert, Carina Konrad, Ulrich Lechte, Bernd Reuther, Dr. Stefan Ruppert, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Verhältnismäßige LKW-Maut mit nachhaltigen Anreizen und Technologieoffenheit

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Mit der Erhebung der Maut bei schweren Nutzfahrzeugen wurde in den letzten Jahren eine sachgerechte Nutzerfinanzierung für die Bundesautobahnen etabliert. Mit der tatsächlichen Anlastung der Wegekosten, bei der jeder Teilnehmer seine individuelle Straßennutzung zahlt, konnte eine hohe Akzeptanz für das Instrument geschaffen werden. Dieses Prinzip muss auch weiterhin gelten. Damit das der Fall ist, müssen die zugrunde gelegten Kosten für die Nutzer transparent sein. Bei der Anlastung der Kosten für die Infrastruktur ist dieses nicht gegeben. So bleibt für die Nutzer fraglich, wieso im Wegekostengutachten vor dem Hintergrund des aktuellen Kapitalmarktumfeldes mit 3,3 Prozent erneut ein kalkulatorischer Zins deutlich über den laufenden Zinsleistungen des Bundes zur Bedienung seiner Kreditfinanzierung festgelegt wurde. Das Ganze ist noch unverständlicher, legt man zugrunde, dass aufgrund der Mauteinnahmen eine Finanzierung im Fernstraßenbau über Kredite gar nicht notwendig ist.

Transparenz bei der Nutzerfinanzierung muss aber auch für neue Antriebsformen, wie Elektro-LKW, gelten. Aufgrund eines höheren Eigengewichtes oder der Nutzung einer zusätzlich zu installierenden Strominfrastruktur bei Oberleitungs-LKW verursachen diese objektiv betrachtet höhere Infrastrukturkosten, die sich auch in der Maut widerspiegeln müssen. Zur Anreizsetzung für neue Technologien kann eine temporäre Aussetzung oder Vergünstigung der Maut durchaus sinnvoll sein. Diese müssen aber im Einklang mit den subventionspolitischen Leitlinien der Bundesregierung einhergehen und degressiv und auslaufend ausgestaltet sein.

Die zusätzliche Anlastung der Luftverschmutzungskosten und ihre ausgewogene Differenzierung, inklusive der Befreiung für Euro-VI-LKW, hat in den letzten Jahren zu einer Flottenmodernisierung und infolgedessen auch zu einer deutlichen Verbesserung

der Luftqualität geführt. Eine Anlastung dieser Kosten für Euro-VI-LKW würde den Anreiz zum Erwerb eines modernen Fahrzeugs deutlich reduzieren und damit diesen Erfolg gefährden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- für die Berechnung der Infrastrukturkosten den durchschnittlichen Zins zur Bedienung der Bundesschulden als kalkulatorischen Zins anzuwenden,
- die Euro-VI-LKW auch weiterhin von den Luftverschmutzungskosten zu befreien,
- die Mautbefreiung technologieoffen auf andere innovative Antriebstechniken auszuweiten,
- die Mautbefreiung im Sinne der subventionspolitischen Leitlinien der Bundesregierung degressiv und auslaufend auszugestalten.

Berlin, den 11. Oktober 2018

Christian Lindner und Fraktion