

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Sven-Christian Kindler, Stefan Gelbhaar, Cem Özdemir, Daniela Wagner, Lisa Badum, Harald Ebner, Dr. Bettina Hoffmann, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Renate Künast, Steffi Lemke, Dr. Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

**zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 19/17290, 19/19132 –**

Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (8. FStrÄndG)

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die beabsichtigte Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMG), mit der die Ende 2020 regulär auslaufende Mautbefreiung von Erdgas-Lkw verlängert werden soll, trägt zur Verschärfung der Wettbewerbsverzerrungen im Güterverkehrsmarkt bei. Die Förderkulisse für Erdgas-Lkw ist mit den drei Instrumenten „Förderung der Fahrzeuganschaffung“ (Förderprogramm „Energieeffiziente und CO₂-arme schwere Nutzfahrzeuge“), „Ermäßigung der Energiesteuer“ und „Befreiung von der Lkw-Maut“ völlig überreizt.

Bereits heute berichten Operateure wie Eisenbahnverkehrsunternehmen des Kombinierten Verkehrs (KV), dass sie zunehmend Kunden verlieren, da diese ihre langlaufenden Verkehre auf Erdgas-Lkw umstellen. Güterverkehr, der bisher im Hauptlauf auf der Schiene stattgefunden hat, wird also auf die Straße zurückverlagert. Die Förderung für den Erdgas-Lkw wirkt bereits heute verkehrspolitisch kontraproduktiv, so dass es zur unerwünschten Rückverlagerung von langlaufenden Verkehren auf die Straße kommt. Wir müssen bei der Förderung der Erdgas-Lkw daher von einer Überförderung sprechen. Vor diesem Hintergrund muss die Förderkulisse für den Erdgas-Lkw neu ausgerichtet werden.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die CO₂-Einsparung von erdgasbetriebenen Lkw mit 10 bis 15 Prozent gegenüber dem Diesel-Lkw recht bescheiden ausfällt und die CO₂-Vermeidungskosten mit mehr als 2.000 Euro je Tonne CO₂ sehr hoch sind.

Grundsätzlich ist eine weitere Durchdringung der Lkw-Flotte mit Erdgas-Lkw insofern wünschenswert, als sich neben der geringfügigen CO₂-Minderung auch eine deutliche Lärmreduzierung erreichen lässt. Eine Förderung darf aber keinesfalls zur Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Straße führen. Das wirksamste Instrument zur Förderung alternativer Antriebe im Straßengüterverkehr ist der schrittweise Abbau der Dieselsubventionen, so dass auch der Erdgas-Lkw gegenüber dem Diesel-Lkw im Betrieb wirtschaftlicher wird.

Schwerpunkt einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik im Bereich Güterverkehr und Logistik ist die Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene, die im Kombinierten Verkehr zudem mit geringen CO₂-Vermeidungskosten von 38 Euro je Tonne CO₂ aufwarten kann.

Die Verlängerung der Mautbefreiung für Erdgas-Lkw ist vor dem Hintergrund des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung, der Ziele des Masterplans Schienengüterverkehr und der Verhandlungen über eine CO₂-basierte Lkw-Maut im Rahmen der Eurovignettenrichtlinie auf EU-Ebene nicht nachvollziehbar, da durch die zu erwartende verstärkte Rückverlagerung von Güterverkehr auf die Straße die Zielstellungen der genannten Programme konterkariert werden.

II. Der Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf,

die Förderpolitik im Bereich Güterverkehr und Logistik auf die Erreichung der Klimaziele grundsätzlich neu auszurichten, indem:

1. die Mautbefreiung von erdgasbetriebenen Lkw am 31. Dezember 2020 wie bislang gesetzlich vorgesehen beendet wird,
2. umgehend eine Evaluierung der bisherigen Förderpolitik für Erdgas-Lkw vorgenommen wird und die weiteren Instrumente „Förderung der Fahrzeuganschaffung“ und „Ermäßigung der Energiesteuer“ auf Basis der Ergebnisse ggf. angepasst werden,
3. das Dieselpprivileg in der Energiesteuer schrittweise abgebaut wird,
4. die Lkw-Maut auf alle Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen ausgeweitet wird, ab 2023 gemäß des Klimaschutzprogramms der Bundesregierung mithilfe eines CO₂-Aufschlags differenziert erhoben wird und bereits jetzt so erhöht wird, dass die Luftverschmutzungs- und Lärmbelastungskosten entsprechend der geltenden Wegekostenrichtlinie vollständig gedeckt werden,
5. die Maßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr zügig umgesetzt werden,
6. ein Masterplan für den Kombinierten Verkehr aufgestellt wird, mit der eine Verdoppelung der Anzahl der KV-Terminals verfolgt wird,
7. ein Programm für Bau und Reaktivierung von 1.000 Gleisanschlüssen bis 2030 aufgelegt wird,
8. die Trassenpreise im Schienennetz dauerhaft auf Höhe der Grenzkosten abgesenkt werden.

Berlin, den 12. Mai 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion