

## Antrag

**der Abgeordneten Dirk Brandes, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Thomas Ehrhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Mike Moncsek, Dr. Christina Baum, Marcus Bühl, Peter Felser, Dr. Malte Kaufmann, Dr. Michael Kaufmann, Edgar Naujok, Tobias Matthias Peterka, Jan Wenzel Schmidt, Kay-Uwe Ziegler und der Fraktion der AfD**

### Deutsche Logistikbranche stärken

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die politischen Entscheidungen der letzten Jahrzehnte haben die Güterverkehr- und Logistikbranche in Deutschland in eine schwere Krise geführt. Es wurde versäumt die komplette Verkehrsinfrastruktur auf die heutige Situation vorzubereiten und zukunftsfest zu gestalten. Im Gegenteil wurde durch politische Fehlentscheidungen der Branche immer weitere Belastungen aufgebürdet. In den letzten Jahren wurde dies durch eine katastrophale Corona-Maßnahmen-Politik verstärkt, die in keinerlei Verhältnis zur vorliegenden Gesundheitssituation in Deutschland stand. Die in Reaktion auf den Ukrainekrieg von der Bundesregierung befürworteten Russland-Sanktionen verstärken diesen katastrophalen Zustand um ein Vielfaches. Gaspreis, Dieselpreis und die Preise anderer Rohstoffe sind explosionsartig angestiegen, verbleiben weiter auf hohem Niveau und treiben Reparatur- und Baukosten in die Höhe. Die daraus und aus der Energie-, Finanz- und Wirtschaftspolitik der Bundesregierung und EU resultierende Inflation führt zahlreiche Unternehmen zwangsläufig in Existenznöte.

Unser Wohlstand in Deutschland hängt dabei stark von einem funktionierenden Güterverkehr ab. Wirtschaft und Güterverkehr bedingen einander. Sowohl die von der Wirtschaft hergestellten Produkte und benötigten Rohstoffe als auch die Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln und Waren des täglichen Bedarfs erfordern den Transport von Gütern auf der deutschen Verkehrsinfrastruktur. Der Lkw ist dabei das Rückgrat des Gütertransports in Deutschland. 73 Prozent der Güterverkehrsleistung wurde 2019 durch den Lkw auf der Straße erbracht.

Laut Verkehrsprognose 2051 des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) wird der Güterverkehr auf der Straße besonders stark wachsen. Von 679 auf 990 Milliarden Tonnenkilometer steigt laut Prognose im Vergleich zu 2019 die Verkehrsleistung im Güterbereich. Der Lkw bleibt dabei das dominierende Verkehrsmittel und nimmt mit plus 54 Prozent Zuwachs auf der Straße weiter an Bedeutung zu.

In den Prämissen der Verkehrsprognose 2051 wird dabei davon ausgegangen, dass sich durch die Verfügbarkeit von Lkw- und Busfahrern in Deutschland und im relevanten Ausland (Fahrermangel) ein Anstieg von 25 bis 35 Prozent der realen Lohnkosten zur

Deckung des Bedarfs ergibt. Eine zusätzliche Kostensteigerung, die zu einer Verschlechterung der Situation des Verkehrsträgers Straße im Verkehrsträgerwettbewerb führt und zu einer zusätzlichen Belastung der Unternehmen in der deutschen Güterverkehr- und Logistikbranche.

In den vier öffentlichen Anhörungen im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages zu den Herausforderungen in der Güterverkehr- und Logistikbranche wurde dabei eindrücklich deutlich, welchen Belastungen dabei insbesondere die Fahrer in der heutigen Zeit ausgesetzt sind und wie sich der Beruf verändert hat. Die Situation an Laderampen und Rastplätzen muss sich deutlich verbessern, hier ist die Politik in der Pflicht aktiv an Lösungen mitzuarbeiten.

Eine Senkung des Steuersatzes für überwiegend gewerblich genutzte Dieselmotoren ist eine gute Möglichkeit, um in Krisensituationen die Güterverkehr- und Logistikbranche zu entlasten und dafür Sorge zu tragen, dass Lieferketten aufrechterhalten werden können. Auf Basis der Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom, kann dabei eine Senkung des Steuersatzes für die überwiegend gewerblich genutzten Dieselmotoren umgesetzt werden, um den in der Vergangenheit mit 47,4 Cent pro Liter besteuerten Diesel nur in Höhe der Mindestbesteuerung von derzeit 33 Cent pro Liter zu besteuern.

So gelten bereits jetzt für Motoren in Blockheizkraftwerken und stationäre Motoren zur Erzeugung von Prozessenergie und bestimmte Verbraucher, zum Beispiel Landwirte Sonderregelungen und Dieselmotoren in der gewerblichen Binnenschifffahrt sind von der Energiesteuer befreit, obwohl auf den deutschen Bundeswasserstraßen mit Ausnahme des Nord-Ostsee-Kanals (NOK) sowie der Mosel und die Nutzung der dortigen Anlagen von der gewerblichen Binnenschifffahrt die (der Maut vergleichbare) Befahrensabgabe seit der Verabschiedung des Bundeshaushalts 2019 nicht mehr erhoben wird.

Da auch gemäß Verkehrsprognose 2051 der Güterverkehr auf der Straße besonders stark wachsen wird bzw. muss, um alle Transportaufgaben in Deutschland und dem europäischen Verkehr zu bewältigen, bedarf es fairer Wettbewerbsbedingungen auch für die deutschen und internationalen Marktteilnehmer die in Deutschland außerhalb von Landwirtschaft, Binnenschifffahrt und Prozessenergiegewinnung Dieselmotoren tanken.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. sich sowohl national und auch auf EU-Ebene aktiv für die Etablierung fairer Wettbewerbsbedingungen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt des europäischen Binnenmarktes einzusetzen. Hierzu gehört insbesondere eine Verschärfung der Vorschriften zur Verhinderung von Briefkastenfirmen und Sozialdumping;
2. auf nationaler Ebene gemeinsam mit den zuständigen Länderbehörden insbesondere im Bereich der illegalen Kabotage und der Einhaltung der Sozialvorschriften Schwerpunktkontrollen in hoher Dichte zu etablieren, um die Effektivität deutlich zu erhöhen;
3. unter Betrachtung der Anliegen aller Beteiligten Maßnahmen zu ergreifen, um die Situation an den Laderampen für die Fahrer zu verbessern;
4. darauf hinzuwirken, dass sich die Situation an bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastplätzen in Bezug auf Qualität, Sicherheit und Zugang zu sanitären und hygienischen Anlagen deutlich verbessert;

5. ein Konzept vorzulegen, wie die Anzahl der Lkw-Parkplätze an Bundesautobahnen kurzfristig, mittelfristig und langfristig auf den Bedarf angepasst werden kann und dazu auch mit den Kommunen in der Umgebung von besonders stark von Lkw frequentierten Güterverkehrsrouten in Kontakt zu treten, um im Umfeld geeignete Flächen anzubieten;
6. die Verkehrsinfrastruktur an die Anforderungen der heutigen Zeit und den prognostizierten Anstieg in der Verkehrsprognose 2051 anzupassen;
7. dazu an den Straßenverkehrsprojekten des Bundesverkehrswegeplans 2030 festzuhalten und deren Umsetzung stark zu beschleunigen;
8. an dem Finanzierungskreislauf Straße festzuhalten und keine von der Lkw-Maut generierten Einnahmen an andere Verkehrsträger umzuleiten;
9. die Anstrengungen, Transitverkehr von der Straße auf andere Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraßen zu verlagern, zu intensivieren;
10. zu prüfen, wie tief der niedrigste mögliche Wert für den Steuersatz für die überwiegend gewerblich genutzten Dieselmotoren ist, der sich durch Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie 2003/96/EG des Rates unter Berücksichtigung der Maut ergibt und das Ergebnis der Prüfung dem Deutschen Bundestag vorzulegen.

Berlin, den 7. Mai 2023

**Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion**

## **Begründung**

### 1. Verbesserung der Situation für Lkw-Fahrer an Rastplätzen und Laderampen

In den öffentlichen Anhörungen wurde mehrfach von geschildert, welche unterschiedlichen Situationen die Fahrer an Laderampen vorfinden. Zwar wurden auch von positiven Beispielen berichtet, es wurde jedoch deutlich, dass hier ein grundsätzliches Problem besteht, welches gelöst werden muss. Ob hier zwingend mit schärferen gesetzlichen Verboten und Regelungen reagiert werden muss, sollte in Gesprächen mit allen Beteiligten ausgelotet werden. Stark wiederkehrendes Thema bei Raststätten war der mangelnde Zugang zu sanitären und hygienischen Anlagen und auch deren Zustand, respektive Verschmutzung. Dies wurde deutlich als systemisches Problem beschrieben, so dass hier ein Eingreifen der Politik unabdingbar ist.

### 2. Schlussfolgerungen aus der Verkehrsprognose 2051

Die am 3. März 2023 von Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing vorgelegte Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose gibt an, dass der Güterverkehr auf der Straße besonders stark wachsen wird. Von 679 auf 990 Milliarden Tonnenkilometer steigt laut Prognose im Vergleich zu 2019 die Verkehrsleistung im Güterbereich. Der Lkw bleibt dabei das dominierende Verkehrsmittel und nimmt mit 54 Prozent Zuwachs auf der Straße weiter an Bedeutung zu.

In den Prämissen der Verkehrsprognose 2051 wird dabei davon ausgegangen, dass sich durch die Verfügbarkeit von Lkw- und Busfahrern in Deutschland und im relevanten Ausland (Fahrermangel) ein Anstieg von 25 bis 35 Prozent der realen Lohnkosten zur Deckung des Bedarfs ergibt. Eine zusätzliche Kostensteigerung, die zu einer Verschlechterung der Situation des Verkehrsträgers Straße im Verkehrsträgerwettbewerb führt und zu einer zusätzlichen Belastung der Unternehmen in der deutschen Güterverkehrs- und Logistikbranche.

Aus diesen Zahlen ergibt sich ein klarer Auftrag die Straßenverkehrsinfrastruktur für diesen Mehrbedarf auszubauen, damit ein reibungsloser Güter- und Logistikverkehr gewährleistet ist. Insbesondere ist hier zu beachten, dass in den Prämissen der Verkehrsprognose bereits sämtliche „Klimamaßnahmen“ der aktuellen Bundesregierung als umgesetzt angesehen werden. Trotz der angestrebten (und laut Prämissen) umgesetzten gewünschten

Verlagerung von der Straße auf die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraßen steigt das Verkehrsaufkommen auf der Straße signifikant an. Eine deutliche Investition in die Straßeninfrastruktur ist also unumgänglich, um den Anforderungen der Zukunft gerecht zu werden.

### 3. Diesel als Handlungsoption für Krisenzeiten

Die Güterverkehr- und Logistikbranche wurde zu Beginn des Ukrainekriegs und den damit einhergehenden Russland-Sanktionen mit rasant steigenden Kraftstoffpreisen konfrontiert. Die Preise stiegen schneller, als sie von den Unternehmen an die Kunden weitergegeben werden können, da generell langfristige Verträge im Gütertransportbereich bestehen. In Folge können in Krisen Insolvenzen in der Logistikbranche auftreten und signifikante, unerwünschte negative Auswirkungen auf Lieferketten und damit die Versorgung der Bevölkerung entstehen. Eine Lösung bietet hier die Möglichkeit den Steuersatz für den überwiegend gewerblich genutzten Dieseldieselkraftstoff abzusenken, um den rasanten Preisanstieg bei Kraftstoff für den Verkehrssektor einzubremsen.

Die Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom wurde unter besonderer Beachtung folgender Erwägungsgründe verfasst:

- a) Es soll eine besondere steuerliche Behandlung für überwiegend gewerblich genutzte Dieseldieselkraftstoffe vorgesehen werden, um Wettbewerbsverzerrungen in Grenzen zu halten, denen die Wirtschaftsbeteiligten ausgesetzt sind.
- b) Mitgliedstaaten müssen gegebenenfalls zwischen gewerblich und nichtgewerblich genutztem Kraftstoff differenzieren können.
- c) Mitgliedstaaten dürfen bestimmte Steuerbefreiungen oder -ermäßigungen anwenden, sofern dies nicht das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes beeinträchtigt oder zu Wettbewerbsverzerrungen führt.

Sie legt dabei fest:

- a) In Artikel 7 Absatz 2, dass Mitgliedstaaten zwischen gewerblichen und nicht gewerblich genutzten Kraftstoff differenzieren dürfen, vorausgesetzt, die gemeinschaftlichen Mindeststeuerbeträge werden eingehalten und der Steuersatz für gewerblich genutzten Kraftstoff wird nicht unter den am 1. Januar 2003 geltenden nationalen Steuerbetrag abgesenkt.
- b) In Artikel 7 Absatz 4, dass unbeschadet von Artikel 7 Absatz 2, Mitgliedstaaten, die ein System von Straßenbenutzungsabgaben für Kraftfahrzeuge oder Lastzüge einführen, die ausschließlich zur Beförderung von Gütern im Kraftverkehr bestimmt sind, einen ermäßigten Steuersatz auf gewerblich genutzten Kraftstoff anwenden können, der unter dem am 1. Januar 2003 geltenden nationalen Steuerbetrag liegt, derart, dass die Gesamtsteuerlast weitgehend gleichbleibt.

Der vorliegende Antrag fordert, zu prüfen, inwieweit es möglich ist diese Richtlinie zur Lösung der Aufgabenstellung zu nutzen. Und insofern dies nicht möglich ist auf europäischer Ebene die Richtlinie dahingehend zu verbessern, dass eine kurzfristige Senkung des nationalen Steuersatzes für die überwiegend gewerblich genutzten Dieseldieselkraftstoffe in Krisensituationen als Handlungsoption im Einklang mit der europäischen Gesetzgebung zur Verfügung steht.