

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Dirk Brandes, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Thomas Erhorn, Leif-Erik Holm, Dr. Rainer Kraft, Mike Moncsek, Marc Bernhard, Peter Boehringer, Marcus Bühl, Peter Felser, Dr. Götz Frömming, Dr. Malte Kaufmann, Jörn König, Edgar Naujok, Gerold Otten, Jan Wenzel Schmidt, Dr. Harald Weyel, Kay-Uwe Ziegler und der Fraktion der AfD

**zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 20/8092, 20/8894 –**

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften

Der Bundestag wolle beschließen:

- I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:
 1. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung wird die Inflation in Deutschland weiter befeuern.
 2. Wirtschaft und Gesellschaft werden, wie der Gesetzentwurf selbst im Teil F. „Weitere Kosten“ feststellt, mit jährlich ca. 7,62 Mrd. Euro (Durchschnittswert der Jahre 2024 bis 2027) zusätzlich belastet.
 3. Durch den Gesetzentwurf droht eine Marktberreinigung zulasten kleiner deutscher mittelständischer Transportunternehmen, da insbesondere kleinere Transportunternehmen bei Auftraggebern die staatlich verursachten Preissteigerungen absehbar nicht durchsetzen werden können.
 4. Da auf Kraftstoffe bereits ein CO₂-Preis eingeführt wurde, erfolgt durch die CO₂-Komponente der Lkw-Maut eine finanzielle Doppelbelastung, die insoweit eine Inländerdiskriminierung darstellt, da ausländische Transportunternehmen im Gegensatz zu inländischen Transportunternehmen, die ihren Sitz in Deutschland haben, wesentlich häufiger außerhalb von Deutschland tanken werden und damit der CO₂-Bepreisung nach dem Brennstoffemissionshandelsgesetz für diese Tankvorgänge nicht unterliegen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

sich auf europäischer Ebene dafür einzusetzen, dass die Pflicht einer CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut abgeschafft wird, sowie für die im dritten Gesetzentwurf zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften geänderten Gesetze, um jene zu novellieren, dem Bundestag nochmals einen Gesetzentwurf vorzulegen und in diesem folgende Punkte umzusetzen:

1. auf die Erhebung eines Mautteilsatzes für Kosten für verkehrsbedingte CO₂-Emissionen zu verzichten;
2. die einzelnen Teile der Lkw-Maut, im Einklang mit der EU-Gesetzgebung, so auszurichten, dass die erhobene Gesamtsumme sich im Vergleich zu den Vorjahren nicht ändert;
3. Fahrzeuge, die mit synthetischen Kraftstoffen betrieben werden, als emissionsfreie Fahrzeuge bei der Erhebung der Lkw-Maut zu behandeln;
4. darauf zu verzichten es zu ermöglichen, dass die Maut zwischen Zeiten besonderer verkehrlicher Belastung und besonders verkehrsarmen Zeiten differenziert werden darf;
5. den Finanzierungskreislauf Straße zu erhalten. Die Einnahmen aus der Lkw-Maut sind in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen zu verwenden.

Berlin, den 25. September 2023

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

Begründung

Ein nennenswerter Einfluss von CO₂ auf das Klima der Erde ist weder erkennbar noch wissenschaftlich reproduzierbar nachgewiesen. Eine an CO₂-Emissionen ausgerichtete Lkw-Maut ist daher abzulehnen. Für ausführlichere Erläuterungen sei an dieser Stelle auf den Antrag der AfD-Bundestagsfraktion „Freiheit statt Ideologie – Aufkündigung aller internationalen Klimavereinbarungen“ (Drucksache 20/8417) verwiesen.

Zu II.1.: Wie der Gesetzentwurf der Bundesregierung unter III. „Alternativen“ selbst ausführt, ist „es nach Maßgabe der Richtlinie 1999/62/EG grundsätzlich auch möglich, auf die Erhebung eines Mautteilsatzes für Kosten für verkehrsbedingte Kohlenstoffdioxid-Emissionen (Kohlenstoffdioxid-Aufschlag) zu verzichten und lediglich den Mautteilsatz für Infrastrukturkosten in Abhängigkeit von Kohlenstoffdioxid-Emissionsklassen zu differenzieren“. Von dieser Möglichkeit sollte Gebrauch gemacht werden, solange die Pflicht zu einer CO₂-Differenzierung noch nicht abgeschafft ist.

Zu II.2.: Solange die EU-Gesetzgebung explizit die Errichtung einer CO₂-Bepreisung fordert, muss diese so ausgerichtet werden, dass sie nicht zu einer Mehrbelastung unserer Unternehmen führt. Hier gilt es einen Weg zu finden, im Einklang mit der vorherrschenden Gesetzgebung die Belastung für deutsche Unternehmen möglichst gering zu halten. Es ist darüber hinaus auf eine Abschaffung sämtlicher CO₂-Bepreisungsinstrumente hinzuwirken.

Zu II.3.: Im Rahmen der Technologieoffenheit müssen Fahrzeuge, die mit synthetischen Kraftstoffen betrieben werden, batterieelektrischen Fahrzeugen rechtlich gleichgestellt werden.

Zu II.4.: Die Bürokratie, die durch eine Ermächtigung, die Lkw-Maut mit dem Ziel der „Stauvermeidung“ für bestimmte Zeiträume und Straßenabschnitte zu differenzieren, ist abzulehnen. Da Transportunternehmen im Sinne der Wirtschaftlichkeit eh darauf bedacht sind, Staus und Verkehrsschwerpunkte zu vermeiden, ist auch keine positive Lenkungswirkung dieser Ermächtigung zu erwarten.

Zu II.5.: Insbesondere in Zeiten immensen Sanierungsbedarfs bei Brücken auf deutschen Autobahnen ist es ein grober Fehler, von dem Grundsatz Straße finanziert Straße abzuweichen und stattdessen Gelder in den allgemeinen Haushalt oder andere Verkehrsträger umzuleiten. Hier ist zur ursprünglichen Formulierung von § 11 Mautaufkommen Absatz 3 des Bundesfernstraßenmautgesetzes zurückzukehren: „Den Trägern der Straßenbaulast einer mautpflichtigen Straße oder eines Abschnittes einer mautpflichtigen Straße steht das auf den in ihrer Baulast befindlichen Strecken angefallene Mautaufkommen nach anteiliger Berücksichtigung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Abzüge zu. Es ist in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen zu verwenden.“

