

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Lkw-Maut in Deutschland

Seit dem 1. Dezember 2023 gilt auf Autobahnen eine erhöhte Lkw-Maut. Grund ist die Einführung eines CO₂-Aufschlags in Höhe von 200 Euro pro Tonne CO₂ (vgl. <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/lkw-maut-co2-2194574>). Die Klimakomponente kommt zur bislang schon anfallenden Lkw-Maut hinzu und wird aus der gefahrenen Strecke und einem Mautsatz in Cent pro Kilometer berechnet (vgl. <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/lkw-maut-co2-schiene-klima-verbraucherpreise-100.html>). Zudem wird zum 1. Juli 2024 die Mautpflicht auf Lkws mit mehr als 3,5 Tonnen technisch zulässiger Gesamtmasse (tzGm) ausgedehnt. Handwerkerfahrzeuge unter 7,5 Tonnen tzGm sind von der Mautpflicht befreit. Bis zum 31. Dezember 2025 sind auch emissionsfreie Fahrzeuge von der Mautpflicht befreit. Ab dem 1. Januar 2026 zahlen sie einen um 75 Prozent reduzierten Mautteilsatz für die Kosten der Infrastruktur – zuzüglich der Mautteilsätze für Luftverschmutzung und Lärmbelastung (vgl. <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/lkw-maut-co2-2194574>).

Die Fragesteller lehnen diese Änderungen an der Lkw-Maut aus verschiedenen Gründen ab. Kritisch ist aus Sicht der Fragesteller, dass bei der CO₂-Differenzierung durch fünf Emissionsklassen Fahrzeuge, die mit alternativen Kraftstoffen (Bio-Diesel, Bio-LNG [LNG = Flüssigerdgas], E-Fuels) betrieben werden, nicht berücksichtigt werden. Lediglich batterieelektrische Fahrzeuge sowie mit Wasserstoff betriebene Fahrzeuge werden als „emissionsfrei“ eingestuft und sind bis zum 31. Dezember 2025 von der Maut befreit. Zudem entfaltet die Erhöhung der Lkw-Maut mit der CO₂-Komponente aus Sicht der Fragesteller nicht die beabsichtigte klimapolitische Lenkungswirkung. Derzeit stehen weder leistungsfähige batterieelektrische oder mit Wasserstoff betriebene Lkws zur Verfügung noch die erforderliche entsprechende Lade- bzw. Tankstelleninfrastruktur. Hersteller sowie Logistik- und Transportbranche rechnen mit dem Markthochlauf dieser Technologie erst ab Mitte bzw. Ende dieses Jahrzehnts (vgl. <https://www.dvz.de/unternehmen/strasse/detail/news/der-weite-weg-zum-e-lkw.html#:~:text=Hochlauf%20in%20den%20n%C3%A4chsten%20Jahren,Prozent%20mit%20Wasserstoff%20angetrieben%20werden>). Aus Sicht der Fragesteller erfahren die betroffenen Unternehmen durch die CO₂-Bepreisung im Rahmen des nationalen CO₂-Emissionshandels und die Lkw-Maut-Erhöhung eine Doppelbelastung. Diese Doppelbelastung schloss die Bundesregierung in ihrem Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP noch aus (vgl. https://www.fdp.de/sites/default/files/2021-11/Koalitionsvertrag%202021-2025_0.pdf, S. 38). Schließlich ist aus der Sicht der Fragesteller zu kritisieren, dass die Einnahmen aus der Lkw-Maut künftig zu einem erheblichen Teil in die Schieneninfrastruktur fließen, wodurch der Finan-

zierungskreislauf Straße aufgehoben wird und eine Quersubventionierung der Schiene zulasten der Logistik- und Transportbranche eingeführt wird.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Aus welchen Gründen führt die Bundesregierung einen CO₂-Aufschlag in Höhe von 200 Euro pro Tonne CO₂ bei der Lkw-Maut ein, obgleich die EU einen CO₂-Maut-Mindestpreis von lediglich 100 Euro fordert (vgl. <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/lkw-maut-erhoehung-102.html>)?
2. Aus welchem Grund wurde die Lkw-Maut zum 1. Dezember 2023 und nicht zum 1. Januar 2024 erhöht?
3. Wie möchte die Bundesregierung den Hochlauf von umweltfreundlichen Antrieben im Bereich des Güterverkehrs fördern?
 - a) Plant die Bundesregierung Änderungen an laufenden Förderprogrammen, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
 - b) Plant die Bundesregierung neue Förderprogramme, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
 - c) Plant die Bundesregierung neue regulative oder Anreize setzende Maßnahmen, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
 - d) Welche weiteren „Hebel“ sieht die Bundesregierung, um den Hochlauf von umweltfreundlichen Antriebsformen zu beschleunigen?
4. Wie will die Bundesregierung ihr Ziel, dass bis 2030 ein Viertel des Gütertransports auf der Schiene stattfindet (<https://www.tagesschau.de/wirtschaft/konjunktur/bdi-gueterverkehr-schiene-100.html>), erreichen, wenn bereits heute auf Hauptgüterkorridoren die Auslastung bei über 100 Prozent liegt?
5. Wie plant die Bundesregierung, Unternehmen zu entlasten, welche bislang durch die CO₂-Bepreisung im Rahmen des nationalen CO₂-Emissionshandels und der Lkw-Maut-Erhöhung doppelt belastet werden, und wenn keine Entlastung für Unternehmen geplant ist, aus welchen Gründen, und mit welchen Folgen, auch konkret finanzieller Art (bitte die kalkulierte Höhe angeben), rechnet die Bundesregierung durch den Verzicht auf Entlastung?
6. Plant die Bundesregierung entsprechend den Vereinbarungen im Koalitionsvertrag zur Ausweitung der Lkw-Maut einen Kompensationsmechanismus, um diese Doppelbelastung spürbar abzufedern (vgl. https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf, S. 38), wenn ja, wann, und in welchem Umfang, und wenn nein, warum nicht?
7. Liegen der Bundesregierung eigene Erkenntnisse darüber vor, wie hoch die finanzielle Belastung der betroffenen Unternehmen durch die CO₂-Bepreisung im Rahmen des nationalen CO₂-Emissionshandels und der Erhöhung der Lkw-Maut im Jahr 2024 sein wird?
8. Mit Einnahmen in welcher Höhe hat die Bundesregierung für den Haushalt 2024 geplant, und mit Einnahmen in welcher Höhe rechnet die Bundesregierung derzeit?

9. Liegen der Bundesregierung eigene Erkenntnisse vor in Bezug auf eine Auswirkung der Ausweitung der Lkw-Maut und der damit einhergehenden Doppelbelastung durch die Beibehaltung der CO₂-Bepreisung im Rahmen des nationalen CO₂-Emissionshandels auf die Entwicklung von Erzeugerpreisen gewerblicher Produkte, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
10. Liegen der Bundesregierung eigene Erkenntnisse vor hinsichtlich eines Anstiegs der Verbraucherpreise im Zuge der Erhöhung der Lkw-Maut, wenn ja, um wie viel Prozent erhöhten sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Verbraucherpreise, und ist mit einem weiteren Anstieg (in welcher Höhe) zu rechnen, und wenn nein, warum nicht?
11. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem Umstand, dass Spediteure, die aus umweltpolitischen Erwägungen und unter höchstem finanziellen Aufwand ihre Flotte auf alternative Kraftstoffe, wie beispielsweise Bio-LNG, umgestellt haben, nun nicht von einer Lkw-Maut-Befreiung profitieren?
12. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die Ausweitung der Lkw-Maut auf das europarechtlich maximal zulässig Limit und die daraus resultierende Doppelbelastung durch die CO₂-Bepreisung im Rahmen des nationalen CO₂-Emissionshandels zur schwächelnden Wirtschaftskraft Deutschlands (0,3 Prozent Wachstum) im europäischen Vergleich (0,9 Prozent Wachstum) beiträgt (vgl. <https://www.dw.com/de/deutschlands-wirtschaft-schw%C3%A4chelt-mit-welchen-folgen/a-68264094>)?
13. Wie viele Einnahmen aus der Erhöhung der Lkw-Maut werden in den Einzelplan 12 des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr fließen (bitte in Prozent und als zu erwartende Summe angeben)?
14. Wie viele Einnahmen aus der Erhöhung der Lkw-Maut fließen in die Schieneninfrastruktur (bitte in Prozent und als zu erwartende Summe angeben)?
15. Wie viele Einnahmen aus der Erhöhung der Lkw-Maut fließen in den allgemeinen Haushalt des Bundes (bitte in Prozent und als zu erwartende Summe angeben)?
16. Warum werden die Einnahmen aus der Erhöhung der Lkw-Maut nicht in Gänze in die Schiene investiert?
17. Warum hat die Bundesregierung den Finanzierungskreislauf „Straße finanziert Straße“ mit der Erhöhung der Lkw-Maut aufgelöst?
18. Wie, und wann plant die Bundesregierung, die im Dritten Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften angelegte HandwerkerAusnahme für Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen konkret umzusetzen, und welche Möglichkeiten zur Entrichtung der Mautgebühren werden für die neu mautpflichtigen Fahrzeuge geschaffen (beispielsweise Vignetten)?
19. Plant die Bundesregierung, konkrete Informationen zur HandwerkerAusnahme für Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen, wie im Dritten Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften angelegt, zu veröffentlichen, wenn ja, wann, und wenn nein, warum nicht?
20. Sind an der Festlegung der Bundesregierung, wie die HandwerkerAusnahme für Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen, wie im Dritten Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften angelegt, in der Praxis umgesetzt werden soll, Fachverbände beteiligt, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

21. Wie plant die Bundesregierung, die Absenkung der Mautpflicht auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen für Mietfahrzeuge umzusetzen, die sowohl für private als auch gewerbliche Zwecke gemietet werden können?
22. Welche Anforderungen kommen mit der Absenkung der Mautpflicht auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen für Mietfahrzeuge nach Kenntnis der Bundesregierung auf Vermieter und Mieter zu?
23. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung die Abrechnung der Lkw-Maut erfolgen, wenn ein Handwerker oder eine Handwerkerin ein Fahrzeug mietet?
24. Können Handwerker rückwirkend die Maut zurückverlangen, und welcher Zeitraum ist für eine mögliche rückwirkenden Rückerstattung der bezahlten Mautgebühren in diesem Falle vorgesehen?
25. Wie wird die Maut berechnet, wenn Handwerker einen Mietwagen tagsüber für gewerbliche Zwecke nutzen, ihn aber nach dem Feierabend privat weiternutzen, und wie soll dies nach Meinung der Bundesregierung durch Autovermieter kontrolliert werden?
26. Wie haben sich die Lkw-Maut-Einnahmen im Jahr 2023 entwickelt?
27. Wie entwickeln sich die Lkw-Maut-Einnahmen im Jahr 2024?
28. Gibt es angesichts des schwachen Wirtschaftswachstums Abweichungen von den ursprünglich prognostizierten Lkw-Maut-Einnahmen im Jahr 2024, wenn ja, auf welche Summe belaufen sich die Mindereinnahmen, und welche Auswirkungen hat dies auf den Einzelplan 12?

Berlin, den 7. März 2024

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion