

**Antrag**

Hannover, den 09.04.2024

Fraktion der SPD  
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

**Transportgewerbe unterstützen - Lkw-Maut klima- und wirtschaftsfreundlich gestalten und Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagern!**

Der Landtag wolle beschließen:

## Entschließung

Seit 1990 stagnieren die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor auf nahezu unverändert hohem Niveau. Gerade auch der Straßengüterverkehr trägt dazu bei, dass der Anteil des Verkehrs an den Gesamtemissionen gegenüber 1990 von 13 % sogar noch auf 19,4 % im Jahr 2021 gestiegen ist. Für eine klimagerechte Entwicklung des Güterverkehrs sind daher steuerpolitische Maßnahmen notwendig. Zum einen gilt es nun, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Zum anderen sind für den verbleibenden Transport auf der Straße Anreize zu schaffen, auf emissionsarme bzw. emissionslose Fahrzeuge umzusteigen. In diesem Sinne sieht das dritte Gesetz zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften des Bundes zur Umsetzung der EU-Richtlinie 2022/362 des Europäischen Parlaments, welches bereits am 24. November 2023 veröffentlicht und in Kraft getreten ist, eine Ausdehnung der Lkw-Maut um einen CO<sub>2</sub> Zuschlag sowie ab dem 1. Juli 2024 eine Ausweitung der Lkw-Maut für Fahrzeuge von 3,5 bis 7,5 Tonnen vor. Die Erhöhung der Lkw-Maut wird zwar übergangsweise zu zusätzlichen Kosten führen, ist aber im Rahmen der notwendigen Maßnahmen zur Umsetzung der Klimaschutzverpflichtungen und im Einklang mit entsprechenden Kompensationsmaßnahmen unabdingbar.

Mit dem neuen Mautgesetz vom 24. November 2023 wurde aber auch eine wichtige Finanzierungsquelle für den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur stabilisiert, um Instandhaltungsrückstände aufzuholen, und bei der Bemessung der Maut am CO<sub>2</sub> Ausstoß ein zusätzliches Steuerungsinstrument geschaffen, um den Güterverkehr klimafreundlicher zu gestalten.

Der Landtag begrüßt vor diesem Hintergrund,

1. die klimapolitische Zielsetzung des Mautgesetzes ausdrücklich als geeignete Maßnahme, um den Klimaschutzverpflichtungen des Landes gerecht zu werden und die Verkehrswende auch im Güterverkehr voranzubringen,
2. dass die Mittelverteilung aus den über das Bundesgesetz generierten Mehreinnahmen aus der Maut zukünftig verstärkt in die Schieneninfrastruktur der Deutschen Bahn investiert werden sollen, um den Straßengüterfernverkehr zu entlasten und Güter auf die Bahn zu verlagern,
3. die höhere Fokussierung auf Instandhaltung der Straßeninfrastruktur,
4. wie die Arbeitssituation der Mitarbeitenden in der Logistik, beispielsweise durch verbesserte und kostenfreie Sanitäreinrichtungen oder mehr Ruhemöglichkeiten, entlang von Bundesfernstraßen verbessert wurde.

Dem Landtag ist bewusst, dass die Logistikbranche einen großen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung Niedersachsens leistet. Mit weit mehr als 250 000 Arbeitsplätzen in Niedersachsen ist die Branche ein echter Jobmotor. Daher ist es wichtig, dass sich die Landesregierung an allen Stellen für die wirtschaftlichen Belange der Branche einsetzt. Ergänzend zum klaren Pfad hin zu einer klimaneutralen Logistik durch Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene sind für den Umstieg von fossilen zu erneuerbaren Energien umgehende und praxisnahe Unterstützungen erforderlich.

Vor diesem Hintergrund bittet der Landtag die Landesregierung, bei der Bundesregierung darauf hinzuwirken,

1. zu prüfen, ob die gleichzeitige Bepreisung von CO<sub>2</sub> durch den CO<sub>2</sub>-Preis und die Maut durch geeignete Maßnahmen temporär abgemildert und eine Gleichstellung von Wasserstoff, biogenen Kraftstoffen und E-Fuels sowie weiteren alternativen Technologien zur CO<sub>2</sub>-Minderung sichergestellt werden kann,
2. dass die zu erwartenden Auswirkungen auf das Verbraucherpreisniveau nicht zu einer Gefährdung der Versorgung und auch nicht zu Verwerfungen in der Logistik führen,
3. zu prüfen, ob die eingestellten Förderprogramme für klimaschonende Nutzfahrzeuge wieder aufgenommen und ausgeweitet werden können,
4. dass die Mittel aus Maut-Einnahmen im Schienengüterverkehr aus der Fortsetzung und Ausweitung der Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr eingesetzt werden,
5. dass die bestehende Straßeninfrastruktur weiterhin konsequent zweckmäßig im Bestand verbessert wird, dass Deutschland sich bei der Umsetzung der neuen EU-rechtlichen Vorgaben zur Ausgestaltung der Lkw-Maut an den Mindestsätzen der EU-Vorgaben orientiert, um die Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Transportgewerbes nicht zu belasten,
6. dass der Ausbau der Ladeinfrastruktur und der damit verbundenen Netze an Bundesfernstraßen schneller und flächendeckender vorangetrieben wird,
7. dass die Schieneninfrastruktur für den Güterverkehr weiterentwickelt und diese Bedarfe auch in die Weiterentwicklung und Umsetzung des Deutschlandtaktes einbezogen werden, damit dieser die dringend benötigten Kapazitäten für den Schienengüterverkehr schafft.

#### Begründung

Sowohl der Bund als auch das Land Niedersachsen haben sich angesichts des Klimawandels Klimaziele gesetzt. Insbesondere der Verkehrssektor hat es bislang versäumt, seine Emissionen gegenüber 1990 nennenswert zu reduzieren. Um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen, ist es erforderlich, den Güterverkehr umweltfreundlich auszurichten.

Selbst wenn das Bundesverkehrsministerium keine Bedrohung für steigende Endpreise sieht, da die Mautkosten lediglich einen geringen Anteil der Transportkosten und somit einen noch kleineren Teil der Gesamtkosten des Endprodukts ausmachen, führt die neue Regelung bezüglich der CO<sub>2</sub>-Bepreisung zunächst zu zusätzlichen Kosten in der Branche. Daher wäre es sinnvoll, durch die Bundesregierung prüfen zu lassen, ob für eine begrenzte Zeit biogene Kraftstoffe und E-Fuels als Übergangstechnologie, vor allem für Bestandsfahrzeuge, und notwendige alternative Technologien im Markthochlauf zur CO<sub>2</sub>-Minderung behandelt werden können. Dies würde sicherstellen, dass das Zusammenspiel zwischen nationalem Emissionshandel und CO<sub>2</sub>-Maut gewährleistet ist, um Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern. Hier besteht offensichtlich weiterhin Handlungsbedarf.

Die Gesetzgebung zur Entlastung schadstoffarmer Fahrzeuge erfüllt nicht die Erwartungen. Es besteht die Befürchtung, dass die einseitige Entlastung emissionsfreier Fahrzeuge ab dem 1. Januar 2026 um einen 75 % reduzierten Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten sowie die Mautteilsätze für externe Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung die Beschaffung schadstoffarmer Lkw unattraktiv machen könnte. Auch für schadstoffarme Lkw sollte es möglich sein, für eine begrenzte Übergangszeit zu vernünftigen Kosten zu fahren.

Die neuen Regelungen führen zu zusätzlichen Mautbelastungen und können nicht vollständig an die Verbraucher\*innen weitergegeben werden. Daher benötigt die Branche unterstützende Förderprogramme, z. B. durch eine Erhöhung der Förderung für Nutz- und Sonderfahrzeuge.

Es ist jedoch wichtig zu betonen, dass zur Verwirklichung der Mobilitätswende sowohl die Finanzierung der Infrastruktur als auch Anreize für einen umweltfreundlichen Verkehr notwendig sind. Trotz detaillierter Kritik dienen die neuen Mautregelungen genau diesen beiden Zielen.

Für die Fraktion der SPD

Wiard Siebels

Parlamentarischer Geschäftsführer

Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Volker Bajus

Parlamentarischer Geschäftsführer