

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Daniela Kluckert, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Britta Katharina Dassler, Christian Dürr, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Dr. Gero Clemens Hocker, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Ulrich Lechte, Alexander Müller, Frank Müller-Rosentritt, Hagen Reinhold, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Lkw-Maut und alternative Antriebs- und Speichertechnologien im Schwerlastverkehr

Die Neuverhandlung der Eurovignetten-Richtlinie (RL 1999/62/EG bzw. 2006/38/EG) fällt seit dem 1. Juli 2020 in die deutsche EU-Ratspräsidentschaft. Diese Wegekostenrichtlinie stellt den europarechtlichen Rahmen für die Ausgestaltung von Straßenbenutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge dar. Grundsätzliches Ziel ist es, Wettbewerbsverzerrungen zwischen unterschiedlichen Verkehrsunternehmen durch eine schrittweise Harmonisierung der Kraftfahrzeugsteuern entgegenzuwirken und faire Rahmenbedingungen für die Erhebung von Infrastrukturgebühren zu schaffen (Quelle: https://www.parlament.gv.at/PAKT/PR/JAHR_2017/PK0854/). Diese Revision der Wegekostenrichtlinie („Eurovignette“) stellt die rechtliche Grundlage für die Mauterhebung und die Miteinbeziehung der Luftverschmutzung im Schwerlastverkehr in Deutschland dar. Im Klimapaket der Bundesregierung wird ein CO₂-Aufschlag auf die Lkw-Maut „unter Ausnutzung des rechtlichen Spielraums“ ab 2023 als wichtiges Ziel formuliert (Quelle: <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975232/1673502/768b67ba939c098c994b71c0b7d6e636/2019-09-20-klimaschutzprogramm-data.pdf?download=1>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung eine stärkere Mautspreizung nach CO₂-Emissionen automatisch mit einer Erhöhung der Mautbeiträge verbunden?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, warum, und in welcher Höhe?

- c) Um welchen Betrag werden die Mautsätze je Kilometer durch die CO₂-Komponente der Lkw-Maut ansteigen?
 - d) Wie bewertet die Bundesregierung diese Mehrbelastung?
 - e) Wie schätzt die Bundesregierung die Auswirkungen auf die Transportpreise durch die CO₂-Komponente der Lkw-Maut ein?
 - f) Welche CO₂-Menge kann nach Einschätzung der Bundesregierung durch eine stärkere Mautspreizung nach CO₂-Emissionen eingespart werden?
 - g) Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, innerhalb der bestehenden Mautsätze je nach Emission zu differenzieren?
 - h) Welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung, um eine Doppelbelastung von Unternehmen durch das nationale Brennstoffemissionshandelsgesetz und die CO₂-Bepreisung innerhalb der Lkw-Maut zu vermeiden?
 - i) Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Erhebungskosten der Lkw-Maut durch eine stärkere Mautspreizung nach CO₂-Emissionen steigen werden?
 - j) Wenn ja, in welchem Umfang werden die Erhebungskosten nach Kenntnis der Bundesregierung ansteigen?
 - k) Wenn nein, warum nicht?
 - l) Welche Auswirkungen hat eine Erhöhung der Mautbeiträge nach Kenntnis der Bundesregierung auf die Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene?
 - m) Welche Auswirkungen hat eine stärkere Mautspreizung nach CO₂-Emissionen in der Lkw-Maut sowohl auf die Reduktion der Emissionen im Schwerlastverkehr als auch auf den Markthochlauf alternativer Antriebs- und Speichertechnologien?
2. Plant die Bundesregierung, sich dafür einzusetzen, dass die CO₂-Komponente der Lkw-Maut so ausgestaltet wird, dass alle alternativen, emissionsarmen Antriebe und Kraftstoffe günstiger werden als der herkömmliche Diesel?
- a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkungen einer solchen Ausgestaltung der Lkw-Maut auf den Markthochlauf alternativer Antriebe und Kraftstoffe im Schwerlastverkehr?
 - c) Wie viel CO₂ könnte nach Kenntnis der Bundesregierung durch eine solche Ausgestaltung der CO₂-Komponente der Lkw-Maut eingespart werden?
3. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkungen von Mautbefreiungen für verschiedene Antriebs- bzw. Speichertechnologien auf den Markthochlauf alternativer, emissionsarmer Technologien im Schwerlastsektor?
- a) Wie schätzt die Bundesregierung die Schadstoffeinspareffekte einer Ausweitung der Mautbefreiung auf alternative Antriebs- und Speichertechnologien wie Gasantriebe ein?
 - b) Welche internen oder externen Studien und Berechnungen legt die Bundesregierung dieser Einschätzung zugrunde?
 - c) Wie schätzt die Bundesregierung Schadstoffeinspareffekte einer Ausweitung der Mautbefreiung auf schadstoffarme Hybrid-Lösungen ein?

- d) Wie bewertet die Bundesregierung das CO₂-Einsparpotenzial einer Mautbefreiung von Gas-Lkw für die nächsten Jahre?
- e) Weshalb gilt für vollelektrische Lkw eine Mautbefreiung, nicht aber für andere schadstoffarme Technologien?
4. Rechnet die Bundesregierung mit einer Quote an elektrifizierten Schwerlastkraftwagen bis 2030, und wenn ja, mit welcher?
 - a) Wie viel CO₂ soll nach Prognosen der Bundesregierung durch diese Quote an elektrifizierten Schwerlastkraftwagen eingespart werden?
 - b) Welche CO₂- und Schadstoffreduktion erwartet die Bundesregierung durchschnittlich pro Jahr durch die die Mautbefreiung für vollelektrische Lkw?
5. Verfolgt die Bundesregierung Pläne zu einer Einführung einer Mautpflicht für Fernbusse und Nutzfahrzeuge über 3,5 Tonnen bis unter 7,5 Tonnen, um das Konzept der Nutzerfinanzierung im Verkehr weiter voranzutreiben?
 - a) Wenn ja, welche?
 - b) Wenn nein, welche anderen Maßnahmen verfolgt die Bundesregierung, um das Konzept der Nutzerfinanzierung im Straßengüterverkehr weiter voranzutreiben?
 - c) Welche Auswirkungen auf den verkehrsträgerübergreifenden Wettbewerb sowie die Einsparung von Schadstoffemissionen erwartet die Bundesregierung durch eine Mautpflicht für Fernbusse?
6. Plant die Bundesregierung im Zuge der Neuverhandlung der Eurovignetten-Richtlinie auf europäischer Ebene auch Änderungen im nationalen Bundesfernstraßengesetz (BFStrMG), und wenn ja, welche?
7. Wie bewertet die Bundesregierung die europarechtliche Konformität der Mautbefreiung für Gas-Lkw (Quelle: <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/verkehrspolitik-eu-lehnt-mautfreiheit-fuer-gas-lkws-ab/26192536.html?share=mail&ticket=ST-4050147-KBaWv1nXtjyTxaOaSL0y-ap3>)?
8. Gibt es Pläne der Bundesregierung, die Treibhausgaseinsparungen, welche durch einen Umstieg von einem Diesel- auf beispielsweise einen LNG-Lkw erreicht werden können, in ihren Bestrebungen (beispielsweise der Mautspreizung nach CO₂-Emissionen) mit einzubeziehen?
9. Können im Rahmen der Förderrichtlinie für energieeffiziente und/oder CO₂-arme Lkw (EEN) neben beispielsweise gekauften gasbetriebenen Lkw auch geleaste Lkw gefördert werden (Quelle: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/036-scheuer-umweltfreundliche-lkws.html>)?
 - a) Wenn nein, warum wurde das Leasing im aktuellen Förderprogramm für „Energieeffiziente und/oder CO₂-arme schwere Nutzfahrzeuge“ ausgeschlossen?
 - b) Welche Summe an Fördermitteln wurde bisher über die Förderrichtlinie für energieeffiziente und/oder CO₂-arme Gas-Lkw abgerufen?
 - c) Welche Antriebsarten wurden im Rahmen der EEN bisher gefördert (bitte sortiert nach Häufigkeit der Förderung auflisten)?
 - d) Wie viel CO₂-Emissionen konnten durch die geförderten energieeffizienten und/oder CO₂-armen Lkw bisher eingespart werden?
 - e) Ist es möglich, eine Förderung geltend zu machen, wenn bereits zu Beginn des Leasingvertrags auch ein Kaufvertrag oder eine Eigentumsüberlassung besteht, und wenn ja, warum?

- f) Warum können im Rahmen des Umweltbonus für batterieelektrische Pkw auch Leasingfahrzeuge bezuschusst werden, emissionsarme geleaste Nutzfahrzeuge über das Förderprogramm „Energieeffiziente und/oder CO₂-arme schwere Nutzfahrzeuge“ jedoch nicht?
- g) Plant die Bundesregierung eine Verlängerung des Förderprogramms für „Energieeffiziente und/oder CO₂-arme schwere Nutzfahrzeuge“ über Ende März 2021 hinaus, und wenn nein, warum nicht?
- h) Plant die Bundesregierung, im Zuge einer möglichen Verlängerung des EEN auch das Leasing von CNG- oder LNG-Lkw förderfähig einzustufen, um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass im Transportgeschäft ein signifikanter Anteil der Neufahrzeuge über Leasinggeschäfte abgesetzt wird?

Berlin, den 4. November 2020

Christian Lindner und Fraktion