



Redigiertes Wortprotokoll der 21. Sitzung

Verkehrsausschuss

Berlin, den 12. Oktober 2022, 11:00 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus, E 600 + Videokonferenz

Vorsitz: Udo Schiefner, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einzigiger Tagesordnungspunkt

Seite 4

Gesetzentwurf der Bundesregierung

**Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des
Bundesfernstraßenmautgesetzes**

BT-Drucksache 20/3171

Federführend:

Verkehrsausschuss

Mitberatend:

Wirtschaftsausschuss

Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen
Union

Haushaltsausschuss (mb und § 96 GO)

Gutachtlich:

Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung

Berichterstatterin:

Abg. Martina Englhardt-Kopf [CDU/GSU]

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
SPD	Berghahn, Jürgen Cademartori Dujisin, Isabel Kröber, Martin Martin, Dorothee Plobner, Jan Schiefner, Udo Schmidt, Uwe Schreider, Christian Stein, Mathias Troff-Schaffarzyk, Anja	Arlt, Johannes Hakverdi, Metin Hostert, Jasmina Mansoori, Kaweh Müller (Chemnitz), Detlef Rhie, Ye-One Rimkus, Andreas Rützel, Bernd Schmid, Dr. Nils Stüwe, Ruppert
CDU/CSU	Bareißen, Thomas Donth, Michael Englhardt-Kopf, Martina Geissler, Dr. Jonas Müller, Florian Ploß, Dr. Christoph Rehbaum, Henning Schreiner, Felix Simon, Björn	Ferlemann, Enak Koeppen, Jens Lange, Ulrich Mack, Klaus Obner, Florian Schnieder, Patrick Storjohann, Gero Tebroke, Dr. Hermann-Josef Uhl, Markus
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Gelbhaar, Stefan Menge, Susanne Michaelsen, Swantje Henrike Slawik, Nyke	Benner, Lukas Eckert, Leon Liebert, Anja Müller, Claudia Nestle, Dr. Ingrid
FDP	Abel, Valentin Kruse, Michael Lenders, Jürgen Reuther, Bernd	Funke-Kaiser, Maximilian Herbst, Torsten Konrad, Carina Sauter, Christian
AfD	Bochmann, René Brandes, Dirk Spaniel, Dr. Dirk Wiehle, Wolfgang	Ehrhorn, Thomas Holm, Leif-Erik Kraft, Dr. Rainer Moncsek, Mike
DIE LINKE.	Lutze, Thomas Riexinger, Bernd	Gürpınar, Ates Latendorf, Ina



Liste der Sachverständigen

Dirk Flege

Allianz pro Schiene e. V., Geschäftsführer

Michael Korn

Alfen Consult GmbH, Prokurist

Markus Olligschläger

Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e. V. (BWVL), Hauptgeschäftsführer

Jens Pawlowski LL.M.

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e. V. (BGL), Leiter der Repräsentanz Berlin

Dorothee Saar

Deutsche Umwelthilfe e. V. (DUH), Leiterin Verkehr und Luftreinhaltung

Christopher Schuldes

Schuldes Spedition GmbH, Assistent der Geschäftsführung

Dr. Gerhard Schulz

Toll Collect GmbH, Vorsitzender der Geschäftsführung

Peter Westenberger

DIE GÜTERBAHNEN - Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V. (NEE), Geschäftsführer



Einzigster Tagesordnungspunkt

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

BT-Drucksache 20/3171

Vorsitzender: Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren, ich begrüße Sie ganz herzlich zur 21. Sitzung des Verkehrsausschusses – der öffentlichen Anhörung zum Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes, Bundestagsdrucksache 20/3171. Zu unserer Anhörung darf ich nun besonders herzlich die Sachverständigen begrüßen: Herrn Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene, Herrn Michael Korn, Prokurist bei der Alfen Consult Leipzig, Herrn Markus Olligschläger, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbandes Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL), der uns per Videokonferenz zugeschaltet ist, Herrn Jens Pawlowski vom Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), er leitet die Repräsentanz Berlin, Frau Dorothee Saar, sie ist Leiterin des Bereichs Verkehr und Luftreinhaltung bei der Deutschen Umwelthilfe, Herrn Christopher Schuldes, er ist Assistent der Geschäftsführung der Schuldes Spedition GmbH in Alsbach bei Darmstadt und ist ebenfalls per Videokonferenz zugeschaltet, Herrn Dr. Gerhard Schulz, Vorsitzender der Geschäftsführung der Toll Collect GmbH und Herrn Peter Westenberger, er ist Geschäftsführer des Netzwerkes Europäischer Eisenbahnen (NEE) – Die Güterbahnen. Herzlich willkommen! Bevor wir in die Anhörung einsteigen, gestatten Sie mir eingangs noch ein paar technische Hinweise an diejenigen Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die per Videokonferenz zugeschaltet sind: Ihr Mikrofon wurde zunächst auf stumm gestellt. Ich bitte Sie daher, vor ihrem jeweiligen Redebeitrag Ihr Mikrofon jeweils anzuschalten und danach wieder auszuschalten. Ich möchte den Sachverständigen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, dafür herzlich danken! Diese wurden als Ausschussdrucksache 20(15)83 verteilt und sind auf der Internetseite des Bundestages abrufbar.

Die Anhörung soll nach folgendem Verfahren ablaufen: Wir haben uns darauf verständigt, dass es keine Eingangsstatements der Sachverständigen geben soll. Die Anhörung gliedert sich in Frage-

und Antwortrunden. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder maximal zwei Sachverständige befragen. Sie können also einem bzw. einer Sachverständigen zwei Fragen stellen. Sie können ferner eine – also die gleiche – Frage an zwei Sachverständige stellen oder Sie stellen zwei Sachverständigen jeweils eine Frage. Im Ergebnis haben Sie also in jedem Fall maximal zwei Fragemöglichkeiten. Die Fragesteller bitte ich, sich auf eine Redezeit von drei Minuten zu beschränken. Nach der Fragerunde schließt sich die Antwortrunde der Sachverständigen an. Ich bitte Sie, liebe Sachverständigen, sich die an Sie gerichteten Fragen zu notieren und diese in der Antwortrunde en bloc zu beantworten. Ich werde Sie dann auch noch einmal gesondert ansprechen und zur Beantwortung der Fragen auffordern. Auch die Sachverständigen bitte ich, sich auf eine Antwortredezeit von fünf Minuten pro Frage zu beschränken. Das heißt, wenn beispielsweise zwei Fragen an Sie gerichtet wurden, stehen Ihnen insgesamt zehn Minuten zur Verfügung. Sie dürfen sich natürlich aber auch gerne kürzer fassen! Die Redezeit wird hier im Saal zu Ihrer Information unten auf dem Monitor angezeigt. Die per Videokonferenz zugeschalteten Sachverständigen sehen die Redezeit während ihres Redebeitrages dann in der Kachel, in der Sie jetzt den Sitzungssaal sehen – also anstelle des Sitzungssaals. Bei einer etwaigen Überschreitung der Redezeit erlaube ich mir, Ihnen dann auch einen kurzen Hinweis zu geben. Wir gehen von einem Zeitrahmen von etwa zwei Stunden aus, also bis circa 13.00 Uhr. Es sind zwei Frage- und Antwortrunden vorgesehen. Diese Anhörung wird vom Parlamentsfernsehen in der Mediathek des Bundestages gestreamt und steht dort später zum Abruf bereit. Von der öffentlichen Anhörung wird das Ausschusssekretariat ein Wortprotokoll erstellen, das allen Interessierten im Internet zugänglich sein wird. Soweit zu den Formalien. Dann können wir in die erste Fragerunde einsteigen. Wir gehen jeweils fraktionsweise vor. Und ich werde für die SPD-Fraktion beginnen.

Abg. **Udo Schiefner** (SPD): Sehr geehrter Herr Dr. Schulz, die drei Regierungsparteien haben sich im Koalitionsvertrag darauf geeinigt, 2023 eine CO₂-Differenzierung bei der Lkw-Maut vorzunehmen, den gewerblichen Güterkraftverkehr ab 3,5 Tonnen einzubeziehen und einen CO₂-Zuschlag einzuführen; das alles unter der Bedingung, eine



Doppelbelastung durch den CO₂-Preis auszu-schließen. Nimmt man die Umsetzung der Erfordernisse aus dem Wegekostengutachten hinzu, sind wir bei drei Mautanpassungsschritten in wenigen Jahren. Ich habe mich direkt gefragt, warum können wir diese Schritte nicht in einem vornehmen. Könnten Sie uns erläutern, warum es schließlich zu einem Dreierschritt kommt und wie dieser nach Ihrer Planung aussehen kann und sollte? Dann habe ich eine zweite Frage an Herrn Pawlowski: Sie kritisieren, die Mauterhöhung käme zur Unzeit und konterkariere Entlastungsmaßnahmen der Bundesregierung inmitten der Krise. Sie haben in der Vergangenheit aber auch erklärt, dass eine höhere Maut für das Gewerbe ein Durchlaufposten sei. Können Sie uns bitte erklären, worin für das mittelständische Transportgewerbe die Belastung durch etappenweise Mauterhöhungen liegt und inwiefern die Planungs- und Investitionssicherheit gefährdet ist? Mit den derzeit vorgesehenen zeitlichen Abläufen ist Planung doch möglich.

Vorsitzender: Jetzt darf ich meiner Kollegin Englhardt-Kopf für die CDU/CSU-Fraktion das Wort geben.

Abg. **Martina Englhardt-Kopf** (CDU/CSU): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren! Heute wird der Gesetzentwurf für die Anpassung der Mautsätze aufgrund des aktuell gültigen Wegekostengutachtens beraten und diese sollen angepasst werden. Wir sind aber der Meinung, dass die jetzige Anpassung zur völligen Unzeit kommt, in Zeiten in denen die Transportbranche mit Kostenexplosionen kämpft und keine Entlastungen bisher von Seiten der Bundesregierung unternommen wurden. Es gibt nur Ankündigungen. Wir haben zudem das Problem des fehlenden LNG-Rettungsschirms. Die Unternehmer stehen buchstäblich im Regen. Aufgrund dessen plädieren wir als Unionsfraktion dafür, die Mauterhöhung zu verschieben – das ist möglich, das wurde in der Vergangenheit auch bereits schon einmal so vollzogen – und aus den vielen kleinen Erhöhungen einen Gesamtschritt zu machen, möglicherweise am Ende des kommenden Jahres. Das würde für Planungssicherheit sorgen und zum jetzigen Zeitpunkt keine weiteren Belastungen mit sich bringen. Es kann nicht sein, dass permanent etwas oben drauf kommt – auch wenn möglicherweise

die Mauterhöhung teilweise weitergegeben werden kann oder wenige Prozent Mehrbelastung mit sich bringt, das kommt alles oben darauf aus unserer Sicht. So ist das in der so stark belasteten Branche jetzt nicht umsetzbar. Wir haben zwei Fragen, zum einen an Herrn Schuldes vom gleichnamigen Speditionsunternehmen. Können Sie uns bitte noch einmal aus Ihrer Sicht kurz die aktuelle wirtschaftliche Situation der Speditionen darlegen und darauf eingehen, wie sich diese kleine Mauterhöhung auf Ihr Unternehmen konkret auswirken würde? Die zweite Frage an Herrn Olligschläger: Wie bewerten Sie diese zeitlich gestaffelte Mauterhöhung? Und wie könnte man aus Ihrer Sicht die notwendigen Anpassungen der Maut besser umsetzen, auch verträglicher für die Branche? Herzlichen Dank!

Vorsitzender: Danke! Für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat nun Herr Gastel das Wort.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich möchte vorab kurz sagen, dass wir natürlich auf jeden Fall die Lkw-Maut weiterentwickeln müssen. Das steht außer Frage. Wir haben auch entsprechende Aussagen im Koalitionsvertrag stehen. Es geht zum einen um das Erreichen von Klimazielen. Das gelingt nur durch Verlagerung auf die Schiene und es gelingt nur, indem die Transformation bei den Antriebstechnologien vorangebracht wird. Aber wir brauchen natürlich auch die Einnahmen, um die Infrastruktur zu finanzieren. Wir haben im Koalitionsvertrag festgelegt, dass wir zumindest die Mehreinnahmen aus der Ausweitung der Maut für Verkehr insgesamt zur Verfügung stellen und nicht ausschließlich den Straßen. Die Stellungnahmen, wenn man die durchschaut, dann sieht man, dass da doch einiges an Verbesserungsbedarf gesehen wird, dass die Maut zielgerichteter weiterentwickelt werden soll. Und es wird zum Teil auch festgehalten, dass durch die verschiedenen Schritte, die vorgesehen sind, die Lkw-Maut weiterzuentwickeln, keine ausreichende Planungs- und Kalkulationssicherheit für die Unternehmen gegeben sei. Insofern sehen auch wir entsprechenden Änderungsbedarf. Aber das ist eben ein übliches Verfahren, dass ein Gesetzentwurf eingebracht wird und er dann vom Parlament bewertet, diskutiert und gegebenenfalls auch überarbeitet wird. Meine erste Frage richtet sich an Frau Saar



von der Deutschen Umwelthilfe. Ich möchte gerne wissen, wie Sie die Situation im Bereich Güterverkehr und Logistik unter Wettbewerbsgesichtspunkten zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern sehen bzw. wie Sie die Kostenbelastung der verschiedenen Verkehrsträger sehen im Hinblick auf Erreichung von Umweltzielen. Welcher Handlungsbedarf besteht da aus Ihrer Sicht als Umweltverband, was die Belastung mit realen Kosten, die eben auch durch Verkehre entstehen, angeht? Die zweite Frage richtet sich an Herrn Westenberger. In Ihrer Stellungnahme wird – das machen auch andere übrigens immer wieder – auf die Schweiz abgehoben, wie dort Verkehrsinfrastruktur finanziert wird, aber auch wie die Maut gestaltet ist. Da möchte ich gerne von Ihnen, Herr Westenberger, wissen: Was macht die Schweiz aus Ihrer Sicht gut? Und was davon lässt sich EU-rechtlich auch in das deutsche Lkw-Maut-System übertragen? Was ist da möglich? Unter anderem möchte ich Ihnen vielleicht das Stichwort „Korridormaut“ für Ihre Antwort geben. Das ist ja auch so ein Thema, was immer wieder diskutiert wird. Gerade für den alpenquerenden Verkehr ist das eine wichtige Thematik. Vielleicht können Sie auch dazu noch eine Einschätzung abgeben, wo es das gibt, welche Erfahrungen es gibt, welche Hoffnungen damit verbunden sein können. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Dann gebe ich jetzt das Wort dem Kollegen Brandes für die AfD-Fraktion.

Abg. **Dirk Brandes** (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Es wurde bereits von einigen Mittelständlern ausgeführt, dass diese Mauterhöhung absolut zur Unzeit kommt. Wir befinden uns am Beginn der schwersten Wirtschaftskrise, die unser Land wahrscheinlich je zu bewältigen hatte. Die deutsche Wirtschaft und gerade die Transportunternehmen kämpfen mit massiven Preisexplosionen für Energie, aber auch für weitere Materialien. Angesichts der Dieselpreisexplosion ist diese Mauterhöhung ein Schlag ins Gesicht für unsere kleinen und mittelständischen Unternehmen, die immerhin 80 Prozent der Transporte auf den deutschen Straßen tätigen. Statt den Mittelstand zu entlasten, nutzen Sie jeden Spielraum im EU-Recht für ihre ideologisch motivierten Wirtschaftskriege gegen kleine und mittlere Unternehmen! Meine erste Frage geht daher zum einen an die Bundesregierung. Mit welchen Auswirkungen auf

den Straßenverkehr, Transport, Wirtschaft und Gesellschaft rechnen Sie nach Einführung der im Koalitionsvertrag vereinbarten CO₂-Differenzierung bei der Lkw-Maut, der Einbeziehung des gewerblichen Güterkraftverkehrs ab 3,5 Tonnen und der Einführung des CO₂-Zuschlags? Meine zweite Frage geht an Herrn Olligschläger. Sie führen in Ihrer Stellungnahme aus, dass die Anhebung der Lärmemissionskosten und Luftschadstoffemissionskosten keine Lenkungswirkung entfalten würde, da es keine marktverfügbaren Lkw mit alternativen Antriebssystemen gibt. Hierzu würden wir gerne mit der Frage nachfassen, ob es solche alternativen Antriebssysteme, die hier Ihrer Meinung nach bessere Werte aufweisen, überhaupt geben kann – da ein großer Teil der Luftschadstoffe durch Reifen- und Bremsabrieb entstehen und eben nicht nur durch Emissionen – oder ob es sich hier um eine generelle Verteuerung des Güterverkehrs auf der Straße gegenüber der Schiene handelt. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Dann haben wir jetzt Kollegen Kruse für die FDP.

Abg. **Michael Kruse** (FDP): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! Ich sitze meistens im Energieausschuss, um dort genau die eben angesprochenen Energiethemen zu besprechen. Ich habe zwei Fragen, die gehen beide an Herrn Korn. Die erste Frage: Die Lkw-Maut dient ja der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur und muss sich an den Kosten des Verkehrswegenetzes orientieren. Welchen Anpassungsbedarf sehen Sie aufgrund Ihres Wegekostengutachtens für den Zeitraum 2023 bis 2027? Die zweite Frage: Die Eurovignettenrichtlinie der Europäischen Union wurde ja Anfang diesen Jahren novelliert. Wie werden die extern anfallenden Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung auf mautpflichtigen Strecken in Zukunft in die Maut integriert? Das schließt insofern da an, ist aber ehrlich gesagt ein bisschen eine andere Stoßrichtung. Danke!

Vorsitzender: Danke! Nun hat das Wort der Kollege Lutze für DIE LINKE.

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Auf den ersten Blick ist es sicherlich etwas ungewöhnlich, dass heute in der Expertenrunde zwei Vertreter von Bahnverbänden



sitzen, wo es doch um die Lkw-Maut geht. Aber das bringt es vielleicht auch ein bisschen auf den Punkt, denn wir reden hier immer auch von Wettbewerb. DIE LINKE hat ja da vielleicht traditionell ein paar Schwierigkeiten mit dem Begriff. Aber wenn wir das schon zur Grundlage nehmen, dann sollte es da auch eine Wettbewerbsgerechtigkeit geben. Die sehen wir in der Form nicht. Wir hatten vor der heutigen Anhörung eine klassische Ausschusssitzung, wo wir dies als Linksfraktion thematisiert haben, was die derzeitigen Mittel angeht. Also zurzeit werden rund vier Milliarden Euro für Straßen inklusive Planungskosten für Straßenaus- und Neubau ausgegeben. Und nur rund die Hälfte, also zwei Milliarden Euro, steht für den Aus- und Neubau von Schienenverbindungen zur Verfügung. Nur mal so, um den Rahmen hier klarzubekommen, wer hier nach wie vor bevorteilt ist. Bei allen Schwierigkeiten, die es im Speditionsgewerbe und bei kleinen und mittelständischen Unternehmen gibt – das will ich überhaupt nicht in Abrede stellen –, aber wir sind hier auf der Bundesebene und jetzt befinden wir uns auch gerade in der Schlussphase der Haushaltsberatungen. Da muss man das vermutlich auch mal sagen. Meine beiden Fragen gehen an Herrn Flege. Erste Frage: Was kritisieren Sie insbesondere an diesem Gesetz? Die zweite Frage: Ist es gerechtfertigt, die höheren Mauteinnahmen, die aus der Anlastung der externen Kosten resultieren, für den Straßenbauzweck zu binden? Der Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik kritisiert in seiner Stellungnahme eine fehlende Lenkungswirkung; Zitat: „Lenkungswirkung zugunsten alternativer Antriebstechnologien oder Verkehrsträger“. Müsste man also nicht die Mittel verstärkt in die Schiene lenken? Danke!

Vorsitzender: Danke! Dann gehen wir jetzt alphabetisch vor, wenn Sie einverstanden sind. Für die Bundesregierung darf ich übrigens noch den Parlamentarischen Staatssekretär Luksic aus dem BMDV recht herzlich begrüßen und Herrn Martin Strigl, den für die Lkw-Maut zuständigen Referatsleiter im BMDV. Zunächst hat Herr Flege das Wort. Es wurden zwei Fragen an Sie gestellt.

Dirk Flege (Allianz pro Schiene): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Die beiden Fragen beantworte ich gerne und sie hängen aus meiner Perspektive eng miteinander zusammen. In der Antwort auf die

erste Frage, was aus Sicht der Allianz pro Schiene besonders zu kritisieren ist, ist auch das enthalten, was in der zweiten Frage zu den externen Kosten, Luftschadstoffen und Lärm und ob man die nicht verkehrsträgerübergreifend einsetzen sollte, mit-schwingt. Ich hole mal etwas aus, denn die Lkw-Maut haben wir ja nun seit 2005 hier in Deutschland, damals für Lkw ab zwölf Tonnen. Es gab damals einen sogenannten Mautkompromiss, dass die Einnahmen aus der Lkw-Maut – das war die Vereinbarung zwischen SPD- und Unionsfraktion – verkehrsträgerübergreifend eingesetzt werden sollen; 50 Prozent für die Straßeninfrastruktur, 38 Prozent für die Schieneninfrastruktur und 12 Prozent für die Binnenwasserstraßen. Dieser sogenannte Mautkompromiss und die verkehrsträgerübergreifende Einnahmeverteilung – damals gab es noch gar keine externen Kosten bei der Lkw-Maut, es ging ausschließlich um die Wegekosten – wurde 2011 geändert in den sogenannten geschlossenen Finanzierungskreislauf „Straße finanziert Straße“. Das ist auch unsere Hauptkritik, Herr Lutze, an der aktuellen Novelle des Bundesfernstraßenmautgesetzes, dass drei Wörter, die nämlich 2011 unter der Ägide von Verkehrsminister Peter Ramsauer in das Gesetz eingeführt worden sind, um diesen verkehrsträgerübergreifenden Finanzierungsansatz zu beenden, dass diese drei Wörter jetzt nicht gestrichen werden. Und zwar besagt § 11 des Bundesfernstraßenmautgesetzes, dass die Mauteinnahmen ausschließlich in die Verbesserung der Bundesfernstraßen investiert werden müssen. Die Veränderung der vergangenen Jahre besteht darin, dass es bei der Maut nicht nur um die reinen Wegekosten geht, sondern dass auch externe Kosten einberechnet werden dürfen. Wir haben im Moment in Deutschland die Situation, dass es nur die Luftschadstoffe ohne CO₂, das ja nicht als Luftschadstoff gilt, und die Lärmkosten sind. Das heißt, da sind Milliarden Euro an Zusatzeinnahmen und seit 2011 besteht eben die gesetzliche Bindung, dass sie ausschließlich in die Verkehrsinfrastruktur der Straßen investiert werden sollen. Das war 2011 schon nicht zeitgemäß, aber es ist heute mit diesen Mehreinnahmen – der Bundestag beschließt ja demnächst über die fünfte Novelle – erst recht nicht mehr zeitgemäß. Da sind 1,6 Milliarden Euro im Schnitt pro Jahr in der Lkw-Maut für die Luftschadstoffe und die Lärmschäden des Straßenverkehrs enthalten. Die müssen nach dem vorliegenden Gesetzentwurf ausschließlich in die Bundesfernstraßen investiert



werden. Wir reden von 8,3 Milliarden Euro pro Jahr, so heißt es in der Gesetzesvorlage, die man durchschnittlich erwartet. Und wer sich – so wie wir das als Allianz pro Schiene regelmäßig tun – den Bundeshaushalt einmal anschaut, der sieht, wie viel von diesen 8,3 Milliarden Euro Mauteinnahmen – 1,6 davon sind externe Kosten – in den Erhalt der Bundesfernstraßen gehen. Dann sehen wir im Bundeshaushalt jeweils eine Summe von unter fünf Milliarden Euro. Das heißt jetzt mal politisch übersetzt, das geltende Bundesfernstraßenmautgesetz – und so soll es ja auch fortgeschrieben werden laut Vorlage – zwingt den Gesetzgeber dazu, auch die über drei Milliarden Euro, die über den Erhalt der Bundesfernstraßen hinausgehen, in Bundesfernstraßen zu investieren. Da sind wir genau bei dem von Herrn Lutze angesprochenen Neu- und Ausbauetat. Da sind wir auch gedanklich und thematisch und argumentativ bei der vermeintlichen oder tatsächlichen Belastung des Mittelstandes und des Transportgewerbes. Wir reden hier über Zukunftsinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland. Und der Erhalt der Bundesfernstraßen ist ein hohes Gut, das ist volkswirtschaftliches Vermögen und muss erhalten werden und dafür ist es gut, dass wir das über Lkw-Mauteinnahmen gesichert haben. Das gleiche gilt natürlich auch für die Bundesschienenwege. Auch die sind volkswirtschaftliches Vermögen, die müssen gesichert werden. Dafür gibt es die Trasseneinnahmen. Das ist auch gut. Da kommt man einigermaßen zurecht, auch mit der LuFV, die wir haben, um in den Erhalt der Bundesschienenwege zu investieren – lassen wir mal die Baupreissteigerungen außen vor. Das ist auch etwas, was man natürlich mitbedenken sollte, auch als Oppositionsfraktion. Wie können wir nicht nur die Verkehrsinfrastruktur erhalten, sondern eben auch ausbauen? Und wenn Sie sich da vor Augen halten, dass wir bei den Neu- und Ausbauprojekten im Schienenbereich nach dem Preisstand 2021 – das war ja vor kurzem erst eine Ausschussdrucksache des Haushaltsausschusses – einen Investitionsstau von insgesamt 98 Milliarden Euro haben und wenn man dann die zwei Milliarden Euro, die wir für den Neu- und Ausbau in die Bundesschienenwege zurzeit im Haushalt investieren, hochrechnet, dann werden die Schienenprojekte nicht bis 2030, wie es der Bundesverkehrswegeplan suggeriert, realisiert, sondern bis 2071. Das ist eine Information, die auch in der aktuellen

Ausgabe des *SPIEGEL* nachzulesen ist. Das sind alles Zahlen, die Ihnen als Bundestagsabgeordnete vorliegen, die kommen von der Bundesregierung. Und bei der Straße – und das gehört eben auch zu der Debatte dazu – bräuchte man bei dem derzeitigen Investitionsvolumen bis 2044, um die Neu- und Ausbauprojekte des Verkehrswegeplans zu realisieren. Das heißt, es geht bei dieser ganzen Mautdebatte nicht nur um den Mittelstand, der vermeintlich be- oder entlastet wird, es geht um Zukunftsinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur. Wenn man bei den 8,3 Milliarden Euro bleibt – und davon gehen nur weniger als fünf Milliarden in den Erhalt der Bundesfernstraßen –, dann heißt das, wir werden gezwungen, bei einer steigenden Maut immer mehr Autobahnen und Bundesstraßen zu bauen und haben eine dramatisch unterfinanzierte Schieneninfrastruktur, die noch dramatisch unterfinanzierter ist, als bei der Straßeninfrastruktur. Da möchte ich gerne mal – auch wenn ich kein Historiker bin – wieder die Anleihe an die Historie nehmen. Ich glaube, es ist verkehrspolitisch intelligenter – und das hat nichts mit der noch ausstehenden CO₂-Komponente und der Reduktion des Gewichtes auf 3,5 Tonnen zu tun – diese drei Wörter einfach zu streichen, die da lauten: „für die Bundesfernstraßen“. Ansonsten kann man den § 11 komplett so lassen, wie er ist. Und dann würden nämlich die Mauteinnahmen komplett in die Verkehrsinfrastruktur investiert werden und man hätte als Haushaltsgesetzgeber die Freiheit, sie auch für die Schieneninfrastruktur oder Bundeswasserstraßen zu investieren. Das ist unsere Hauptkritik. Und wohl wissend, dass eine Maut eine Abgabe ist und keine Steuer, sei mir dennoch der Vergleich erlaubt: Ich fände es ähnlich intelligent – mit heutigem Kenntnisstand und Perspektive –, diese 8,3 Milliarden Euro Lkw-Mauteinnahmen als Zwang in die Bundesfernstraßen investieren zu müssen wie es analog wäre, wenn die Tabaksteuer gesetzlich so ausgestaltet wäre – es ist wie gesagt eine Steuer und keine Abgabe –, dass man sie ausschließlich für das Aufstellen von Zigarettenselbstbedienungsautomaten verwenden dürfte. Das ist keine intelligente Politik. Das können Sie den Menschen nicht erklären. Sie reden alle – egal welche Fraktion – von der Verlagerung auf die Schiene und dann implementieren Sie im Neu- und Ausbauetat einen Zwang zum Straßenbau, für Autobahnen und Bundesstraßen. Das ist nicht vermittelbar. Das ist nicht zeitgemäß. Wenn man die Lkw-Maut – und da sind wir bei



den externen Kosten – auch so einsetzen möchte, dass es ein Steuerungsinstrument ist, dann darf man diese – und das war die zweite Frage – externen Kosten des Lkw-Verkehrs nicht als Zwang nutzen, um neue Fernstraßen zu bauen. Ich glaube, das ist nicht zeitgemäß. Und wenn ich jetzt noch eine gute Minute habe, das wäre ein zweiter Kritikpunkt, der passt aber auch in diese Unwucht von der Logik: Wir alle wollen weg vom Gas. Seit Putins Angriffskrieg auf die Ukraine ist ununterbrochen die Rede davon, dass wir einen Energienotstand haben. Dann haben wir ein Mautgesetz, das bis Ende 2023 Gas-Lkw von der Maut befreit. Wem wollen Sie das denn erklären, dass man steuerlich oder finanziell anreizt, dass Gas-Lkw kostenlos die Infrastruktur benutzen dürfen? Das sind Dinge, die muss man bereinigen. Das hat nichts mit einer fehlenden Methodik zu tun, die wir bei der CO₂-Einkaufspreise sicherlich noch intensiv diskutieren müssen. Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit!

Vorsitzender: Danke! Dann hat jetzt Herr Korn das Wort. Auch maximal 10 Minuten, bitte!

Michael Korn (Alfen Consult): Vielen Dank, Herr Schiefner, dass ich mich hier dazu äußern darf. Ich habe nun keine Stellungnahme vorgelegt, das bitte ich zu entschuldigen. Sie können allerdings hilfsweise das Gutachten nutzen, welches auf der Seite des Bundesverkehrsministeriums zum Download bereitsteht und welches der Lkw-Maut, wie Sie sie heute diskutieren, zugrunde liegt. Dort sind vielfältige Themen angeschnitten, die hier auch im Ausschuss sicherlich Relevanz haben und die auch die eine oder andere Erklärung bieten. Ich sollte mich vor allen Dingen dazu äußern, wie sich die jetzige Berechnung gegenüber den Vorberechnungen verändert hat. Hierzu erlaube ich mir vielleicht ein Stück weiter auszuholen. Und zwar kann man natürlich die Wegekosten auf ganz verschiedene Art und Weise berechnen. Das ist international durchaus in verschiedenen Formen verfügbar. Man kann zum einen eine Ausgabenrechnung für die nächsten fünf Jahre aufstellen und kann die zur Grundlage nehmen und daraus dann eine Maut bestimmen. Man kann eine sogenannte Perpetual-Inventory-Methode nutzen, also eigentlich die Anschaffungs-, die Herstellungskosten einmal alle aufstellen, die historischen Investitionskosten, und daraus dann ableiten, was ich für Kosten habe, die ich dann wieder auf die Lkw umlege. In Deutschland

hat man sich dazu entschlossen, aus dem Bestand heraus jeweils zu bestimmen, was denn für ein Autobahnvermögen zur Verfügung steht. Auf Basis dieses Vermögens werden dann kalkulatorische Kosten bestimmt, also die Investitionen, die schon getätigt wurden, werden umgewandelt in kalkulatorische Kosten, um diese über die Zeit – nämlich über die Lebensdauer der jeweiligen Anlage – auf die Nutzer umzulegen. Also eben nicht die Investition, die im nächsten Jahr getätigt wird, wird dem nächsten Jahr angelastet, sondern tatsächlich über die gesamte Lebensdauer der jeweiligen Investitionen. So haben wir einmal die kalkulatorischen Kosten für die aktuell vorhandenen Straßen und Bauwerke ermittelt, auf denen der Verkehr läuft, und die Anlagen, die dazu notwendig sind. Ich rede jetzt von Verkehrszeichen, Brücken oder Schutteinrichtungen oder ähnlichem, alles was eben dazu gehört. Und daneben werden dann noch die laufenden Kosten prospektiert, also sprich das, was zum Beispiel in den Betriebsdienst gesteckt werden muss oder auch was mit der Verwaltung und dem Management der Autobahn und Bundesstraßen zu tun hat. Auch das wird dann entsprechend in die Berechnung eingefügt, sodass man erstmal über die kalkulatorischen Kosten und die laufenden Kosten zu den Wegekosten kommt. Da hat sich die Vorgehensweise aus den bisherigen Berechnungen nicht geändert. Wir dürfen das jetzt schon zum dritten Mal für die Bundesregierung durchführen, also für den Zeitraum 2013 bis 2017 haben wir das Gutachten zusammen mit Aviso und anderen Partnern erstellt und auch für die Jahre 2018 bis 2022 haben wir dieses Gutachten erstellt und jetzt eben für die Jahre 2023 bis 2027. Man hat hier eine Fünfjahresperiode gewählt, damit man erstmal auch die schon angesprochene mögliche Kalkulationssicherheit – soweit wie es geht – irgendwie schafft und einen Durchschnitt über einen Zeitraum ansetzen kann, was natürlich nicht heißt, dass bei besonderen Vorkommnissen durchaus auch Anpassungen erfolgen können und müssen. Also die Vorgehensweise hat sich im Grunde kaum verändert, wenn Sie jetzt auf die Periode von 2018 bis 2022 rekurren, die jetzt aktuell gilt. Da ist an der Methodik nichts verändert worden. Der Verkehr hat sich etwas erhöht und gleichzeitig haben sich natürlich verschiedene Parameter, die in die Berechnungen eingehen, verändert, beispielsweise die eine oder andere Preissteigerung oder eben auch die Zinssätze, die verwendet werden, um Wegekosten zu berechnen, also die



kalkulatorischen Kosten. Das bedeutet, dass es innerhalb der Berechnung durchaus verschiedene Verschiebungen gibt. Aber schlussendlich kann ich Ihnen berichten, dass die durchschnittlichen Wegekosten pro Jahr etwa die gleichen sind, die auch in der Vorperiode zwischen 2018 und 2022 errechnet wurden. Und zwar ist das darauf zurückzuführen, dass gewisse Absenkungen bei den Zinsen stattgefunden haben, andere Kostenpositionen aber gestiegen sind. Aber am Ende hat sich das mehr oder minder ausgeglichen. Allerdings haben wir etwas mehr Verkehr und dadurch kommen dann natürlich geringere Sätze zustande, die das Fahrzeug jeweils zu bezahlen hat. Denn schlussendlich werden die Wegekosten, die so ermittelt werden, einfach durch die voraussichtlichen Fahrleistungen der jeweiligen Fahrzeuge dividiert und daraus ergibt sich der Kostensatz, den das jeweilige Fahrzeug zu leisten hat. Sicherlich liegen da noch verschiedene Themen dahinter, die berücksichtigt werden müssen, nämlich wie man auf bestimmte Fahrzeuggruppen verteilt, damit es auch gerecht erfolgt. Das ist, denke ich mal, dort gut nachzulesen. Das würde ich mir jetzt vielleicht sparen. Schlussendlich geht es dann darum, dass die Lkw, über die wir ja heute reden, einen Teil der Gesamtkosten tragen und nicht die Gesamtkosten der Wegeinfrastruktur. Da fehlt tatsächlich noch der Anteil der sonstigen Fahrzeuge, die jetzt im Moment nicht bebaut werden. Wir haben also ungefähr Wegekosten in Höhe von 15 Milliarden Euro und reden bei den Infrastrukturkosten – und nur über die habe ich bisher gesprochen – von etwa sieben Milliarden Euro, die auf den Lkw übertragen werden.

Zur zweiten Frage: Was hat sich aber dennoch verändert? Das ist, glaube ich, auch ein Stück weit die Diskussion, die sich in den Stellungnahmen widerspiegelt. Hier hat die Richtlinie jetzt erst mit Beginn des Jahres eröffnet, die externen Kosten für Luft und Lärm, in dem Fall nicht nur bis zu einem bestimmten Höchstwert, anzulasten, wie er in den bisherigen Richtlinien immer verankert war. Also auch in den alten Richtlinien gab es Luft und Lärm, der wurde auch angelastet, eben immer bis zu den Höchstsätzen. In dieser neu gefassten Richtlinie dürfen jetzt die tatsächlichen externen Kosten angelastet werden. Wenn Sie in die alten Gutachten schauen, sind dort die tatsächlichen externen Kosten auch immer ausgewiesen, in vergleichbarer Höhe, wie sie eben jetzt auch errechnet werden.

Diese externen Kosten werden jetzt erstmalig auch in Mautsätze umgerechnet, um sie dem Lkw-Verkehr entsprechend anzulasten. Da ich vorher schon sagte, dass sich über den Mehrverkehr durchaus auch eine leichte Absenkung bei Infrastrukturkosten ergeben hat, muss man natürlich sehen, dass es zwar über die jetzt mehr angelasteten externen Kosten zu einer Erhöhung der Mautsätze kommt, dass diese aber nicht die vollen Kosten sind, die jetzt errechnet wurden, sondern dass da erstmal eine Differenz durch die Absenkung des Infrastrukturanteils in der Maut entsteht, sodass die Mehrkosten etwa in der Größenordnung – in den verschiedenen Papieren benannt – etwa zwischen 300 und 600 Millionen Euro pro Jahr ausmachen. Ich glaube, das soll es auch erstmal gewesen sein. Wichtig dazu ist tatsächlich, dass die Richtlinie eine Änderung gebracht hat. Und darüber hinaus – das will ich nicht verschweigen – hat die Richtlinie ja auch ermöglicht, Kosten für CO₂ anzulasten und/oder zu differenzieren. Beides ist möglich. Darüber hinaus kann auch eine Staugebühr eingeführt werden oder wegen Stau differenziert werden, auch da ist die Richtlinie offen, wie man das macht und ob man das macht. Vielen Dank!

Vorsitzender: Dankeschön, Herr Korn! Dann hat jetzt Herr Olligschläger maximal zehn Minuten, um die ihm gestellten zwei Fragen zu beantworten.

Markus Olligschläger (BWVL): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, vielen Dank für die Einladung und vielen Dank für die Fragen von Frau Enghardt-Kopf und Herrn Brandes! Verehrte Damen und Herrn, geschätzte Kollegen! Die gestaffelte Mauterhöhung erfolgt in zwei Schritten. Zu Beginn des kommenden Jahres in einem ersten Schritt, weitere Änderungen sollen folgen, wie schon bereits gesagt mit Einbeziehung von Fahrzeugen ab 3,5 Tonnen. Das heißt, es erfolgt eine Absenkung der Mautpflichtgrenze von gegenwärtig 7,5 Tonnen sowie die Einführung einer CO₂-Komponente. Wann und wie das der Fall sein wird, ist zurzeit unklar. Die Evaluierung der Maut auf Basis des Wegekostengutachtens und die daraus abgeleiteten Veränderungen für die Maut, in der Regel ja alle fünf Jahre, ist aus unserer Sicht eine sehr wichtige Grundlage für den Erhalt, die Sanierung und den Ausbau des Straßennetzes, so wie es im Verkehrsentwurf steht und mitnichten eine Verpflichtung zur Verwendung dieser Gelder. Eine Erhöhung der Maut um



schätzungsweise eine halbe Milliarde Euro im kommenden Jahr, ist jedoch für uns – und das Wort fiel vorhin schon – eine Belastung zur Unzeit. Anders als in früheren Jahren, wo turnusmäßig die Maut bewertet wurde und die Wegekostengutachten zu einer neuen Allokation führten, befindet sich aktuell die deutsche Wirtschaft, insbesondere die deutsche Transportwirtschaft, – ich vertrete hier insbesondere den Werksverkehr – in einem nie dagewesenen herausfordernden Umfeld. Wir erleben riesige Preissprünge – nicht nur beim Diesel. Wir sehen uns enormen Lohnforderungen gegenüber, die an die Unternehmen gerichtet werden. Das ist alles Ausdruck einer Preis-Lohn-Spirale. Aus unserer Sicht gilt es hier, nicht noch mehr „Öl ins Feuer zu gießen“. Gerade von staatlicher Seite, also dort wo händeringend nach Entlastungsmöglichkeiten gesucht wird, sollte nicht zusätzlich mit einer Mauterhöhung Anfang 2023 eine weitere Belastung für die Wirtschaft und damit auch für die Bürgerinnen und Bürger geschaffen werden. Denn am Ende ist es eine Abgabe, die in der Kette der Lieferungen bis zum Verbraucher durchgereicht wird und insofern eine massive Inflationsfolge auslöst. Hinzu kommt, sollte, wie von der Bundesregierung angenommen, die Wirtschaft im kommenden Jahr in eine Rezession eintreten, dass die Mauterhöhung zum Beginn des kommenden Jahres als absolut kontraproduktives Element erscheint und man damit noch mehr Druck auf den bereits am Limit stehenden „Kessel“ ausübt. In der Rezession, das können wir leicht voraussehen, wird dann nach Mitteln gesucht werden, um die Wirtschaft wieder zu stimulieren. Da wäre es doch schlauer, wenn wir von vornherein auf eine Belastung verzichten würden. Wir plädieren deswegen erstens für eine Abkehr von der Staffelung der Maut und zweitens von der angekündigten Mauterhöhung zu Beginn des kommenden Jahres. Wir plädieren für eine Kostenkonstanz, nicht für eine Kostenerhöhung. Alles andere bringt erhebliche Belastungen auch durch neue Verhandlungsmarathons über die Preise in die Branche und zu den Bürgern. Stattdessen sollten bei der Mautänderung die geplanten verschiedenen Schritte in einem Schritt zusammengelegt werden und zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Das schafft aus Sicht unserer Unternehmen eher Planungssicherheit, als wenn mit einer „Salamitaktik“ Schritte nacheinander eingeführt werden, von denen man heute noch nicht weiß, wie die nächs-

ten ausfallen. Der Gesetzgeber kann durch ein geschicktes Einsetzen dieser Zeitpunkte der Veränderungen maßgeblich dazu beitragen, dass sich die Wirtschaft erholt. Und dass es möglich ist, vom fünfjährigen Turnus abzuweichen, zeigt ein Rückblick in das Jahr 2013, als damals zum Oktober bereits eine Mautänderung angekündigt worden war, die dann aber erst zum 1. Januar 2015 eingetreten ist.

Zu der Frage von Herrn Brandes, habe ich mir notiert: Lenkungswirkung ... nun Lärm und Luft; keine Lenkungswirkung wegen mangelnder Marktverfügbarkeit. Die Marktverfügbarkeit ist hier der ausschlaggebende Faktor, um überhaupt eine Lenkungswirkung auslösen zu können. Die Verfügbarkeit zum einen von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben, ist zurzeit noch eher als homöopathisch zu bezeichnen. Hinzu kommt ja auch eine Verfügbarkeit der Infrastruktur, eine Verfügbarkeit ausreichend grüner Energie. Das entwickelt sich. Und ohne ein konkretes Lenkungsziel haben wir hier eine Lenkung ins „Nirwana“. Man darf also nicht dazu übergehen, den Bestand der Flotten zu pönalisieren, eine Bestrafung durch eine CO₂-Staffelung, die gegebenenfalls zu einer Verdoppelung der aktuellen Mauteinnahmen führen könnte. Dieses Spektrum wird jedenfalls zur Verfügung gestellt. Wir plädieren für die Einführung dieser Lenkungswirkung mit Augenmaß, möglichst zu einem späteren Zeitpunkt. Die Eurovignettenrichtlinie gibt hier ein maximales Zeitfenster von zwei Jahren vor, also etwa im März 2024, dass wir da einen Zeitraum haben, in dem wir vielleicht wieder von einem positiveren wirtschaftlichen Umfeld sprechen können. Auch dann wird es konkrete Entwicklungen zu den möglichen Alternativen gegeben haben, Stichwort Lenkungswirkung. Einen Satz noch zur Bahn. Auch da würden wir gerne die Lenkungswirkung in Anspruch nehmen. Wir sind ideologisch absolut neutral, wir folgen keinem Dogma, nicht die Straße wird hochgehalten. Hinsichtlich der Versorgungssicherheit würden wir gerne auf die Schiene wechseln, aber auch dort wird mit dem Trassensanierungsprogramm 2024 ja aus heutiger Sicht erst zu einem relativ späten Zeitpunkt mit dem Fitmachen dieses Verkehrsträgers konkret angefangen, sodass auch hier die Lenkungswirkung zunächst mal schwerlich nachvollzogen werden kann. Auch wenn jüngst mit dem Anstieg der Anträge bei den Gleisanschlussförderungen das Signal von Seiten der Logistik gesetzt ist.



Vielleicht noch ein letzter Satz im Rahmen der Antwort. Was auf jeden Fall vermieden werden sollte, ist die Doppelbelastung über CO₂ beim Diesel und eine CO₂-Komponente bei der Maut. Sie sprachen kurz noch den Reifenabrieb an. Der Reifenabrieb ist ja abhängig vom Gewicht und damit der Anzahl der Achsen und der Anzahl der Reifen. Hier gibt es ja schon eine Mautdifferenzierung durch die Berücksichtigung des Gewichts und der Achsenzahl, auch in der Mautkategorie, und sollte damit nicht falsch verstanden werden als generelle Preiserhöhung zulasten des Verkehrsträgers Straße. Soweit jedenfalls unsere Sicht. Vielen Dank!

Vorsitzender: Dankeschön! Dann darf ich nun Herrn Pawlowski das Wort geben. Sie haben fünf Minuten!

Jens Pawlowski (BGL): Dankeschön, Herr Vorsitzender, sehr geehrter Herr Staatssekretär, meine Damen und Herren Abgeordneten! Zunächst einmal danke auch für die Einladung! Wenngleich ich in die Beantwortung meiner Frage mal so einsteigen möchte, dass es schon schwer verdaulich ist, dass wir uns heute hier treffen und uns nicht etwa über eine Entlastung des mittelständischen Transportgewerbes und des Mittelstandes im Allgemeinen in dieser aktuell schwierigen Krisensituation unterhalten, sondern um eine Belastung, eine Mauterhöhung zu diskutieren. Wenn ich mich in die Unternehmer hineinversetze, die heute auch zuschauen, so kann ich mir vorstellen, wie die sich fühlen, die jeden Tag bei uns anrufen. Ich möchte hier keine Worte zitieren, aber die Wortwahl der Unternehmer über die Bewertung der Bundesregierung ist tatsächlich grenzwertig. Man sieht, wie die Unternehmer sich hier fühlen, in einer solchen Krisensituation mit einer Mauterhöhung konfrontiert zu werden. Die Krise belastet das Gewerbe aktuell richtig massiv. Viele Unternehmer stehen gerade vor dem Aus. Insbesondere die bereits vorhin schon angesprochenen Unternehmer, die auf LNG-Lkw, auf LNG-Technologie gesetzt haben. Die sind Anreize der Bundesregierung gefolgt, haben investiert und stehen jetzt gerade vor dem Aus. Und niemand in dieser Bundesregierung hilft diesen Unternehmern. Stattdessen diskutieren wir über weitere Belastungen, obwohl das Gewerbe aktuell ohnehin stark gebeutelt ist. Wir haben mehrere Preisrunden in diesem Jahr gehabt, wir haben Preissteigerungen beim

AdBlue um das Achtfache gehabt. Wir haben Preissteigerungen bei Diesel gehabt, der sich verdoppelt hat. LNG habe ich gerade erwähnt, hat sich versechsfacht. Die Preissteigerungen beim Personal, die Preissteigerungen bei den Fahrzeugkosten, Trailern, bei den Reifen usw. Man könnte das unendlich fortsetzen. Das wird wahrscheinlich auch noch der Unternehmer, der noch in der Leitung ist, tun. In dieser Situation haben eine ganze Reihe Unternehmer Insolvenz angemeldet, andere stehen kurz vor dem Aus. Und das sind nicht irgendwie irgendwelche Bagatellen, das sind echte Familienexistenzen, die gerade auf dem Spiel stehen. Und die jeden Tag die Versorgungssicherheit in Deutschland gewährleisten, dafür dass die Wirtschaft funktioniert, dafür dass die Bevölkerung versorgt ist, dafür dass die Supermarktregale nicht leer sind. Und die Bundesregierung kümmert sich nicht um diese Unternehmer, sondern lässt sie aktuell „im Regen stehen“. Aber nicht nur das, wir unterhalten uns über das „Handaufhalten“. Da wird heute diskutiert, dass die Bundesregierung zusätzlich „die Hand aufhält“ und die Maut erhöhen möchte. Dabei wäre eigentlich eine Entlastung – das haben wir gerade von Herrn Korn gehört – ja möglich gewesen. Die Bundesregierung macht aber ein sogenanntes Cherry-Picking, man kann auch „Rosinenpicken“ sagen. Die Eurovignettenrichtlinie, also die EU-Rechtsgrundlage für die Maut, wird nur zum Teil umgesetzt. Man sucht sich die externen Kosten jetzt raus, also Teile der eigentlich notwendigen kompletten Mautreform – von der Herr Gastel auch gesprochen hat – und statt zu einer Entlastung zu kommen – das hat Herr Korn ja gesagt, es wäre eigentlich nach den Infrastrukturkosten eine Entlastung möglich gewesen –, wird eine Belastung eingeführt von zwischen 3,8 Prozent für das modernste Euro-6-Fahrzeug und 40,6 Prozent. Sie hatten auch gefragt: Warum wird denn das nicht weitergegeben? Das sei doch eigentlich gar kein Problem. Die Unternehmer könnten das ja problemlos weitergeben. Aber vielleicht kann der Unternehmer nachher auch ein bisschen konkret aus seiner Situation darauf eingehen. Versuchen Sie mal, 3,8 Prozent der Mautkosten weiterzugeben. Das sind 0,7 Cent also nicht mal 1 Cent. Auf einer Strecke von 250 Kilometer gerechnet, sind das 1,75 Euro. Wir haben mittelständische Unternehmen, die zu 80 Prozent weniger als 20 Mitarbeiter haben. Das heißt, Sie können sich vorstellen, die sind in einer sehr schwachen Verhandlungsposition. Noch dazu



haben wir gebietsfremde Transportdienstleister in der Größenordnung von 43 Prozent; ein massiver Wettbewerb. Sie werden immer einen finden, der sich die 1,75 Euro irgendwo „aus den Rippen schneidet“. Das schwächt am Ende die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmer. Es bleibt bei den mittelständischen Transportunternehmern hängen. Das Geld kann nicht weitergegeben werden. Die letzte Antwort, weil Sie auch auf das Thema „Planungs- und Investitionssicherheit“ noch abgehoben haben, die damit natürlich überhaupt nicht mehr gewährleistet ist. Auch der Vorlauf ist viel zu gering. Bis der Deutsche Bundestag und dann noch der Bundesrat abschließend das Gesetz verabschiedet haben, bleiben noch zwei Monate für die neue Maut. Die Preisverhandlungen sind inzwischen alle gelaufen. Die Auftraggeber haben ja auch Preisverhandlungen zu führen. Die „Messe ist komplett gesungen“. Und insofern kann von Planungs- und Investitionssicherheit nicht die Rede sein; noch dazu mit der Aussicht – und das hat der Kollege Olligschläger auch schon angesprochen –, dass wir weitere Mautsteigerungen angekündigt bekommen haben, die im nächsten Jahr folgen werden. Wo keiner so richtig weiß, wie das aussehen soll, wirklich keine Vermeidungsstrategie erkennbar ist und der Plan über die Doppelbelastung ebenfalls noch fehlt. Tut mir leid, dass ich hier so viel „Wasser in den Wein“ kippen muss, aber der Mittelstand ist tatsächlich so gebeutelt und so enttäuscht, dass ich das einfach deutlich zum Ausdruck bringen wollte.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann hat Frau Saar das Wort.

Dorothee Saar (DUH): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Vielen Dank für die Einladung und für die Gelegenheit hier zu sprechen! Ich möchte nach diesen eindringlichen Worten von Herrn Pawlowski vielleicht noch einmal auf eine andere Krise hinweisen, die sich nicht so lautstark zu Wort meldet, in der wir aber gleichwohl stehen, und das ist die Ihnen allen natürlich gut bekannte Klimakrise, zu deren Bewältigung sich die Bundesregierung als Einzelstaat, als Teil der Europäischen Union, der internationalen Gemeinschaft verbindliche Ziele gesetzt hat. Diese Ziele sehen vor, dass wir die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 um rund die Hälfte reduzieren. Um rund die Hälfte bis 2030! Bis 2045 wollen, müssen wir klimaneutral

sein. Und aus Sicht der Deutschen Umwelthilfe ist die Lkw-Maut ein wichtiges Instrument, um diesem Ziel ein bisschen näher zu kommen. Das ist natürlich nicht das einzige Ziel. Es sind schon vielfach andere Sachen angesprochen worden. Wenn wir Verkehr verlagern wollen, müssen wir natürlich ein ertüchtigtes Verkehrssystem haben, das diese verlagerten Verkehre dann auch aufnehmen kann. Hier hat die Bundesregierung, einschließlich der Vorgängerregierung, leider zu lang „die Hände in den Schoß“ gelegt, wenn wir uns die Elektrifizierungs... – ja, ...-geschwindigkeit kann ich gar nicht mal sagen – ...-langsamkeit der letzten Jahre und Jahrzehnte ansehen, beim Ausbau, bei der Elektrifizierung der Schiene, die dafür ja elementar wichtig wäre. Herr Flege hat es ja schon angedeutet. Statt der Absenkung der Klimaemissionen näher zu kommen, steigen die CO₂-Emissionen im Verkehr insgesamt, aber auch beim Lkw. Obwohl die spezifischsten Fahrzeugemissionen gesenkt werden konnten, genauso wie die Schadstoffemissionen, haben wir aber einfach so stark steigende Zahlen, dass uns das am Ende des Tages leider nichts nützt. Der Lkw hat bei den Verkehrsemissionen insgesamt, die seit 1990 faktisch nicht gesunken sind, einen überproportionalen hohen Anteil, wie gesagt, aufgrund des gesteigerten Fahrzeugaufkommens. Gleichzeitig stehen wir vor Herausforderungen beim Thema „Luftreinhaltung“. Die WHO hat uns nochmal deutlich gemacht, dass auch die Werte, die wir jetzt inzwischen nach langem Weh und Ach einhalten, viel zu hoch sind, um tatsächlich die menschliche Gesundheit zu schützen. Wir haben jedes Jahr nach wie vor 60.000 vorzeitige Todesfälle aufgrund der Luftbelastung in Deutschland zu beklagen. Gleichzeitig haben wir gesellschaftliche Kosten in Milliardenhöhe aufgrund der Lärmbelastung. Lärm macht krank! Lärm tötet! Dagegen wird nach wie vor viel zu wenig getan. Daher begrüßen wir ausdrücklich, dass es auch eine Luft- und Lärmkomponente bei den Mautsätzen gibt, wenngleich die aber faktisch weniger zur Kompensation genutzt wird, sondern tatsächlich zur Vermeidung und Verlagerung von Verkehr ausgestaltet werden sollte. Denn, wie schon ganz treffend erwähnt wurde, auch Fahrzeuge mit alternativem Antrieb verursachen Schadstoffemissionen, verursachen Feinstaubemissionen und tragen massiv zur Lärmbelastung bei. Wenn wir eine Lenkungswirkung mit Blick auf alternative Antriebe in den Blick nehmen wollen, sind hier vor allem die CO₂-



Spreizung und der CO₂-Aufschlag zentrale Kriterien. Die Frage, die Herr Gastel an mich gerichtet hat, hat zum Inhalt gehabt, den Vergleich der Situation im Güterverkehr oder des Wettbewerbs der verschiedenen Verkehrsträger. Auf die Binnenschifffahrt will ich hier mal nicht näher eingehen. Ich habe zum Vergleich – aber das können Herr Flege, Herr Westenberger sicherlich noch besser ausführen – nur mal einige Beispiele genommen. Die Schiene ist, wenn Sie so wollen, zu 100 Prozent ihrer Strecken bemaute, mit allen Fahrzeugen, die unterwegs sind. Bei der Straße bemaute wir derzeit rund sechs Prozent des gesamten Straßennetzes und auch nicht alle Fahrzeuge. Das heißt, den wachsenden Anteil der Lieferverkehre zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen Gesamtgewicht sparen wir derzeit aus. Und das ist ein großes Problem. Ich denke auch, dass wir die Anreize im Lkw-Verkehr brauchen. Um abschließend ein Beispiel zu nennen, es gab ja selbst Kaufprämien für Euro-6-Fahrzeuge, die seit langem Stand der Technik und die einzige Fahrzeugnorm sind, die Sie heute als Neufahrzeug kaufen dürfen. Wohingegen, das hatte ich auch schon genannt, die Elektrifizierung der Schiene nach wie vor zu kurz kommt. Aber Sie haben es auch meiner Stellungnahme entnehmen können, welche Vorschläge wir zur Weiterentwicklung machen und damit danke ich Ihnen.

Vorsitzender: Vielen Dank, Frau Saar! Dann hat jetzt Herr Schuldes das Wort!

Christopher Schuldes (Schuldes Spedition): Danke sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Mitglieder des Verkehrsausschusses, sehr geehrte Sachverständige! Ich danke für die Möglichkeit, hier heute sprechen zu dürfen. Frau Englhardt-Kopf war so freundlich, mir die Frage zu stellen, in welcher Situation wir uns als KMU-Betriebe befinden. Ich muss sagen, wir befinden uns in einer äußerst angespannten Situation, teilweise sogar bei den Kolleginnen und Kollegen bereits in einer existenzgefährdenden Situation. Es wurde auch bereits geäußert, wir haben hier multiple externe Faktoren, die auf uns als kleine und mittelständische Unternehmen einwirken. Seien das zum einen die hohen Kraftstoffkosten beim Diesel oder Gas, die Personalkosten, die permanent steigen, aber auch die vielen kleinen Kosten, die nicht mehr überblickbar sind, wie Reifen, Werkstatt oder Ersatzteile, wo auch gerade die Verfügbarkeit durchaus problematisch ist.

Was noch hinzukommt und was nahezu noch nicht korrekt kalkulierbar ist, das sind die steigenden Fahrzeugkosten bei den Anschaffungen und beim Leasing. Ich habe mich mit Kollegen unterhalten, die in dem Bereich von fünf Lkw sind – das ist repräsentativ für diese Zahl, die Herr Pawlowski genannt hatte, mit rund 80 Prozent kleiner als 20 Mitarbeitern –, da ist diese jetzt teilweise sogenannte „kleine“ Erhöhung so massiv zu spüren, dass sie den kalkulatorischen Gewinn nahezu halbieren wird. Das heißt, diese kleine, wie sie hier benannt wird, Mauterhöhung halbiert bei den Kleinunternehmen eigentlich schon den Gewinn. Daran können Sie in etwa abschätzen, mit welchem spitzen Stift hier gerechnet wird und in welcher prekären Situation sich die KMU-Betriebe befinden. Wir haben hier eine ernstzunehmende, schleichende Gefahr von Insolvenzen im KMU-Bereich. Ich habe schon aus Reihen der Bundesregierung gehört, man nennt es nicht mehr Insolvenz, sondern „man hört dann einfach auf zu arbeiten“. In dem Fall wäre es aber doch durchaus eine Schließung, die spätestens eintreten wird, wenn wir in die Erstellung der Jahresabschlüsse gehen. Das liegt daran, dass unsere Branche so klein strukturiert ist, dass wir keine Personalressourcen haben, um uns permanent im Controlling eine saubere, objektive Betrachtung der aktuellen Lage liefern zu lassen, sondern wir sind primär dafür da, die Logistikketten nicht reißen zu lassen und die Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Genau dieses Problem, dass wir nämlich mehr mit unserer täglichen Arbeit als mit einer transparenten Kostenbetrachtung beschäftigt sind, wird viele Betriebe früher oder später mit Sicherheit einholen. Nachverhandlungen mit Auftraggebern sind kaum im Laufe eines Jahres möglich. Auch die Kosten für unsere Auftraggeber werden gerade nahezu unkalkulierbar und es wird für uns in unserer Größe immer schwieriger, dann mit den Verladern einen Kompromiss zu finden, wo es ja eigentlich um Werte geht, an denen wir nichts verdienen, sondern die wir direkt in den Bundeshaushalt durchreichen. Wir befinden uns in der Logistik gerade bei den Personalkosten in einem so engen Segment, dass wir eigentlich von einem Niedriglohnsegment sprechen müssen, gerade was das Lager oder die Lkw-Fahrer angeht. Es ist schon wirklich ein Stück weit Verzweiflung aus meiner Stimme herauszuhören. Sie spüren da auch die Ernsthaftigkeit dahinter und von daher wäre durchaus meine Bitte, die Mauterhöhung zum jetzigen



Zeitpunkt auszusetzen und dann zu einem späteren Zeitpunkt ein Gesamtpaket zu schnüren. Jetzt zum 1. Januar in dieser aktuellen Situation die Maut zu erhöhen, ist kein gutes und mit Sicherheit kein unterstützendes Signal seitens der Bundesregierung für unsere Branche. Wir brauchen Hilfe von Ihrer Seite. Wir sind bereit, uns entsprechend auch an den Kosten zu beteiligen, aber bitte dann maßvoll und auch so, dass wir es gegenüber unseren Auftraggebern in einem Gesamtpaket erklären können und nicht permanent in kleineren Schritten immer wieder kommen müssen, was uns die Verhandlungsposition extrem schwierig macht. Wir sind auch durchaus gewillt, die Fahrten so kurz wie möglich zu halten. Aber auch hier ein höflicher Appell: es wird uns teilweise unmöglich gemacht, die Wege entsprechend kurz zu halten, bedingt durch den teilweise mangelhaften Zustand unserer Infrastruktur, was mit massiven Umwegen und somit natürlich auch mit mehr Kilometern für uns einhergeht, mit einer höheren CO₂-Belastung, die von unserer Seite aus gerne vermeidbar wäre, aber in dem Fall nicht beeinflussbar ist. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Jetzt hat Herr Dr. Schulz das Wort, fünf Minuten!

Dr. Gerhard Schulz (Toll Collect): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren Abgeordnete! Zunächst vielen Dank für die Einladung, heute an der Anhörung teilnehmen zu können. Hinsichtlich Ihrer Frage, Herr Vorsitzender, warum die im Koalitionsvertrag vorgesehenen Mautanpassungen nicht in einem Schritt, sondern von uns in mehreren Schritten durchzuführen sind, möchte ich Ihnen gerne die Gründe für dieses Stufenkonzept darlegen. Dafür gibt es aus unserer Sicht sehr gute Gründe. Zunächst die Anpassung der Mauttarife zum 1. Januar 2023, so wie sie mit dem fünften Änderungsgesetz vorgesehen sind. Diese Anpassung ist aus Sicht von Toll Collect zwingend notwendig, um die Rechtssicherheit der Mauterhebung zu wahren. Ich verweise hier auf § 3 Absatz 5 des Bundesfernstraßenmautgesetzes, wonach die Mautteilsätze, ich betone die Mautteilsätze, auf der Grundlage eines Wegekostengutachtens für jeweils eine fünfjährige Kalkulationsperiode zu bestimmen sind. Wir sehen jetzt, dass das neue Wegekostengutachten niedrigere Mautteilsätze für Infrastrukturkosten aufweist, für einen Großteil der Fahrzeuge, nämlich zwischen 12 und 18 Tonnen und

über 18 Tonnen. Das können Sie in der genannten Drucksache auf Seite 14 sehen. Wir sehen, dass diese Änderung, diese niedrigen Mautteilsätze für Infrastrukturkosten auch an die Nutzer weitergegeben werden müssen. So emotional natürlich das Gewerbe reagiert, weil die Mautsätze insgesamt steigen, aber der Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten sinkt für viele Fahrzeuge. Und aus unserer Sicht muss der Gesetzgeber zwingend dafür sorgen, dass dieser Satz weitergegeben wird, ansonsten würden wir, wenn das Gesetz nicht verändert würde, im nächsten Jahr tausende von Rückerstattungsforderungen erwarten, ähnlich wie wir es schon mal bei den Kosten für die Verkehrspolizei gesehen haben. Deswegen sagen wir, die Maut wäre angreifbar und wir wünschen uns sehr, dass das nicht passiert, sondern dass tatsächlich zum 1. Januar 2023 aktuelle Mauttarife auf den Weg gebracht sein werden, die rechtssicher sind. Abgesehen von dieser Rechtsfrage ist die Anpassung der Mautsätze für uns als Toll Collect ein Standardprozess, der innerhalb von drei Monaten jederzeit umgesetzt werden könnte. Also technisch ist das überhaupt kein Problem. Das ist der erste Schritt, der aus unserer Sicht zwingend am 1. Januar erfolgen muss. Die Umsetzung der CO₂-Differenzierung ist ein technisch sehr viel komplexeres Vorhaben als eine Mauttarifanpassung. Bei der Umsetzung der CO₂-Differenzierung müssen wir sämtliche Verfahren im Lkw-Mautsystem ändern; von der Kundenregistrierung über die Berechnung der Mauttarife, die Abrechnung mit dem Nutzer, die Kontrolle. Alle Systeme müssen geändert werden. Das bedarf eines Vorlaufs von 18 bis 24 Monaten. Dreh- und Angelpunkt für diese Umsetzung sind bei uns sogenannte System-Releases. Zweimal im Jahr wird das Mautsystem an einem Wochenende ein Stück weit runtergefahren, um Updates und Erneuerungen im System vorzunehmen. Das ist jeweils im Mai und November der Fall. Diese Releases werden sehr lange vorher vorbereitet, sind auch nicht veränderbar und können auch im nächsten Jahr nicht verändert werden. An diesen Stichtagen werden die großen IT-technischen Anpassungen vorgenommen, nicht nur die CO₂-Maut, sondern auch andere Systemteile, die verändert werden müssen. Zudem darf man bei der CO₂-Bemautung nicht vergessen, dass wir bei uns 1,1 Millionen Fahrzeuge registriert haben, bei denen eine CO₂-Klassifizierung, also ein Tarifmerkmal, festgestellt werden muss. Wir müs-



sen feststellen, in welche Tarifklasse diese Fahrzeuge fallen. Die CO₂-Differenzierung, das CO₂-Kriterium steht ja nicht in den Fahrzeugpapieren, sondern muss für jedes Fahrzeug einzeln festgestellt werden, auch das bedarf ausreichender Zeit für uns als Toll Collect, aber auch für das Gewerbe. Wir müssen ja auch dem Gewerbe die Zeit dafür geben, das Mauttarifmerkmal festzustellen. Wir brauchen dafür Daten, Unterlagen, die wir dann ins System eingeben. Und wir werden dann feststellen, welches Fahrzeug in welche Tarifklasse kommt. Aber das sind immerhin 1,1 Millionen Fahrzeuge, die bei uns registriert sind. Es sind auch nicht nur die deutschen Fahrzeuge, sondern das muss auch bei den Fahrzeugen, die aus dem Ausland kommen, passieren und dieses Tarifmerkmal muss dann auch in jedem Fahrzeuggerät hinterlegt werden. Das bedarf insgesamt auch einiger Monate. Das heißt, diesen Prozess werden wir nach dem Mai-Release beginnen, werden im November-Release nächstes Jahr, wenn es denn so kommt, die letzten Änderungen im Mautsystem vornehmen, sodass wir nach dem November 2023, ab Dezember in der Lage sind, die CO₂-Maut scharfzuschalten, wenn es denn der Gesetzgeber wünscht. Zudem darf man nicht vergessen, dass neben uns auch das BAG für die Kontrolle zuständig ist und die Systeme anpassen muss. Und wir dürfen auch nicht vergessen, dass wir die ITZ-Anbieter haben, die ja auch im Markt unterwegs sind und entsprechend Anpassungen vornehmen müssen. Der dritte Schritt ist dann die Absenkung der Mautgrenze auf Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 Tonnen. Das ist technisch gar nicht so kompliziert und schwierig. Aber wir haben hier die ganz große Herausforderung, dass wir von einem externen Parameter abhängig sind, nämlich der Ausstattung der Fahrzeuge mit einem Fahrzeuggerät. Es ist heute schon öfter angesprochen worden, die Lieferengpässe, die wir in der ganzen Welt sehen, die weltweit gestörten Lieferketten führen dazu, dass es kaum Chips gibt. Das heißt, Fahrzeuggeräte zu beschaffen, ist heute innerhalb von 24 Monaten überhaupt nicht möglich. Wir haben deswegen schon letztes Jahr mit unserem Zulieferer Bosch gesprochen, dass wir ausreichend Fahrzeuggeräte im Hinblick auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen bestellen, über 200.000 Fahrzeuggeräte. Der dritte Schritt würde ab Mai 2024 möglich sein, weil wir dann die Fahrzeuggeräte haben.

Vorsitzender: Dankeschön! Dann haben wir jetzt Herrn Westenberger.

Peter Westenberger (NEE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, Herr Staatssekretär, meine Damen und Herren Abgeordnete! Ich möchte mich erstmal bedanken für die Möglichkeit, auch aus der mittelständischen Perspektive der Eisenbahn zu den verkehrspolitischen Themen, die sich mit der Lkw-Maut verbinden, kurz Stellung zu nehmen. Und so verstehe ich auch die Frage von Herrn Gastel, wie es eigentlich in der Schweiz mit der Maut geregelt ist. Ich möchte Sie vielleicht ein klein bisschen aufritteln mit dem Bonmot „Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten“. Und in der Schweiz haben sie es andersrum gemacht oder eigentlich genauso gemacht, sie haben „Wer Schienen baut, wird Verkehr ernten“ mit einem Programm Ende der Neunzigerjahre des vergangenen Jahrhunderts gestartet, indem die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe – das ist die dortige Lkw-Maut – eine zentrale Rolle spielt. Die LSVA ist auf der Grundlage einer Volksabstimmung eingeführt worden, also das ist ein Thema, was durchaus auch in der Schweiz die hohen Hürden übersprungen hat. Das gründete darauf, dass in der Schweiz die zahlenmäßige Begrenzung der alpenquerenden Lkw in den Verfassungsrang aufgenommen wurde. Und die Regierung hat dieses Konzept ausgearbeitet. Mit diesem sollte im Unterschied zum deutschen oder europäischen Konzept ganz aktiv auch die Verkehrsverlagerung gefördert werden. Wie passiert das? Zum einen mit der Mauthöhe, die abweichend von der EU-Wegekostenrichtlinie oder Eurovignettenrichtlinie deutlich höher ist und mit der EU verhandelt wurde. Um es mal an einem Punkt festzumachen, im Moment ist der Satz für einen 40-Tonner-Lkw mit Euro-6 im alpenquerenden Verkehr bei 2,28 Rappen Tonnenkilometer. Das ist eine andere Größenordnung, das sind 2,3 Cent pro Tonnenkilometer. Wenn man es auf hiesige Verhältnisse umrechnet, sind es ungefähr 82 Cent pro Lkw. Wir sind jetzt hier im Moment beim Euro-6, 40-Tonner bei 18,3 Cent. Also dort deutlich höhere Mautbelastungen. Das möchte ich zum Anlass nehmen, nochmal die Wirkung dessen, über das hier gesprochen wird, ein bisschen einzuordnen. Also Sie sehen, in der Schweiz wird eine mehr als viermal so hohe Maut verlangt und das deutet auch darauf hin, dass das Verbraucherpreisniveau zwar natürlich auch durch



die Transportkosten auf der Straße an der Stelle erreicht wird, aber das, was immer in der Diskussion ist, das entspricht nicht der Realität. Wir haben eine Umfrage gemacht, wonach die Deutschen den Anteil der Transportkosten an einem durchschnittlichen Konsumgut auf 30 Prozent schätzen. Tatsächlich sind die Transportkosten bei den Konsumgütern im unteren einstelligen Bereich, zwei bis fünf Prozent. Und um es nochmal runter zu brechen, wir hatten es jetzt nur an Hand eines Beispiels vom DSLV, der Anteil der Maut an den Transportkosten im Stückgutverkehr lag bei 4,3 Prozent. Also von fünf oder vielleicht auch noch ein paar mehr Prozent Anteil der Transportkosten an den Gesamtkosten eines Konsumgutes macht die Maut zumindest in dem Segment auf der Straße vier Prozent aus. Das war nach der Ausdehnung auf die Bundesstraßen, also nach einer Fast-Verdoppelung des Mautaufkommens, die stattgefunden hat, also nach einer deutlichen Erhöhung. Deswegen, kurz gesagt, die Schweizer haben sich getraut, die Wirkung auf die Verbraucherpreise dieser im Verhältnis jedenfalls sehr hohen Maut vor über 20 Jahren zu akzeptieren, haben die Maut auch immer wieder angepasst. Der zweite wesentliche Unterschied zwischen der Schweiz und Deutschland besteht darin, dass sie von Anfang an für alle Straßen erhoben worden ist. Es ist hier eben schon gesagt worden, dass sie in Deutschland nur für sechs Prozent des Straßennetzes und für gut die Hälfte der Verkehrsleistung letztendlich erhoben wird. Nächster Unterschied: Es werden nicht wie hier 20 Prozent des Aufkommens in den Sektor durch Harmonisierungsmaßnahmen zurückgegeben, wie es so schön heißt, die bis zur Ausbildungsförderung oder zu Reifenzuschüssen gehen und auch die Steuern, die Kraftfahrzeugsteuern betreffen, sondern die Mittel in der Schweiz gehen komplett in einen Topf beim Bund, aus dem wiederum 80 Prozent dem Bahninfrastrukturfonds zur Verfügung gestellt werden. Und das ist das Thema „Verwendung“. Die Schweiz hat von Anfang an gesagt, wir wollen der Transportwirtschaft, wenn wir die Preise auf der Straße erhöhen, eine Alternative zur Verfügung stellen und haben dafür die Kosten für die großen Schienenprojekte aus der Maut finanziert. Die machen das noch heute. Letzte Teilfrage war ja: was ist nach europäischem Recht möglich? Also gegenüber dem, was wir in Deutschland derzeit haben, wäre auf jeden Fall die zusätzliche Staugebühr möglich. Es wären auch noch zusätzliche externe

Kosten möglich. Nach europäischem Recht sind zurzeit nicht möglich die Kosten für Natur und Landschaft, für die Polizei – Sie hatten es erwähnt, Herr Schulz –, für das Unfallthema und das Thema „Korridormaut“. Es wurde auch angesprochen, es ist im Moment ja nur für einen Korridor wirklich ernsthaft in der Diskussion. Also für den alpenquerenden Verkehr, wo die Schweizer Situation zu Ausweichverkehren auf dem Brenner führt, ist es an der Stelle sicherlich nachvollziehbar, mindestens für eine Auflösung des Problems zu sorgen und so eine Korridormaut in dem Korridor ins Visier zu nehmen.

Vorsitzender: Danke! Dann hat jetzt die Bundesregierung das Wort, Staatssekretär Luksic!

PsTs **Oliver Luksic** (BMDV): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren! Wir haben aus den sehr unterschiedlichen Einschätzungen ein breites Spektrum bekommen und auch gemerkt, dass es hier große Zielkonflikte gibt. Nichtsdestotrotz ist das Gesetz aus unserer Sicht sinnvoll. Es wurde vom Kabinett beschlossen, es ist rechtlich notwendig und auch verhältnismäßig. Um die Zielkonflikte mal von der anderen Seite zu beleuchten, weil die teilweise meines Erachtens nicht komplett ausgeleuchtet wurden: also all diejenigen, die sagen wir brauchen dieses Gesetz nicht zum 1. Januar 2023, möchte ich mal die Gegenfrage stellen, ob diejenigen, die das politisch fordern, garantieren können, dass es keine Klagen dagegen gibt. Und wie dann der Bund reagieren soll, wenn es zu Einnahmeausfällen kommt, zumal diejenigen, die das auch fordern, gleichzeitig mehr Geld im Verkehrsbereich fordern. Also da entdecke ich einen gewissen Widerspruch.

Was auch nicht beleuchtet wurde oder nicht ausreichend meines Erachtens, ist der Rechtsrahmen. Das Bundesfernstraßenmautgesetz aus der alten Legislaturperiode, Frau Englhardt-Kopf, sieht ja einen Stichtag vor, den 1. Januar 2023. Und wie eben auch schon ausgeführt wurde, die Mautteilsätze müssen auf Grundlage eines Wegekostengutachtens für diese fünfjährige Periode bestimmt werden. Das ist eine Muss- und keine Kann-Regel, die aus der alten Regierung kommt. Insofern sind wir rechtlich gezwungen, dies so zu tun. Ansonsten haben wir hunderte von Klagen gegen die Maut. Wenn wir das nicht machen würden, würde es zu weiteren



Klagen kommen und wir hätten keine rechtssichere Maut und das ist ein extrem wichtiges Gut, das wir in dieser Abwägung auch sehen müssen.

Es wurde sehr häufig auf die Schweiz verwiesen, das ist auch intellektuell interessant, nur die Eurovignettenrichtlinie gilt nicht in der Schweiz. Insofern müssen wir uns als Bundesregierung in dem Rechtsrahmen der Eurovignettenrichtlinie bewegen und auch im Bereich des Bundesfernstraßenmautgesetzes. Ich erkenne da auch kein „Cherry-Picking“, Herr Pawlowski, sondern wir haben auf der einen Seite die Internalisierung externer Kosten, die das Europarecht uns vorgibt, und auf der anderen Seite die Infrastrukturkosten, die sinken. Also insofern kann ich den Vorwurf nicht nachvollziehen.

Einer der Kernvorwürfe war ja, man solle das lieber alles auf einmal machen. Auch da entdeckte ich einen gewissen Widerspruch, weil die gleichen Redner, die gesagt haben, die Mauterhöhung sei zu hoch, eine Belastung, eine höhere Belastung später fordern. Das passt natürlich auch nicht so ganz zusammen. Also insofern ist es notwendig, das jetzt zu machen. Es wurde auch klar dargestellt, warum es notwendig ist, in zwei Schritten vorzugehen. Der erste Schritt ist rechtlich notwendig, um Rechtssicherheit zu haben, der ist auch verhältnismäßig. Der zweite Schritt ist unmöglich jetzt zu vollziehen, vor allem von der technischen Seite. Und ich möchte auch nochmal drauf hinweisen: kein einziger EU-Mitgliedstaat will eine CO₂-Maut zum 1. Januar 2023 einführen, weil das weder technisch noch von der rechtlichen Herleitung her so einfach möglich ist. Insofern möchte ich zur Frage des Abgeordneten Brandes sagen, dass wir dazu noch keinen Gesetzentwurf vorliegen haben. Auch hier gibt es eine Reihe an Zielkonflikten, die es sorgfältig abzuwägen gilt. Der europarechtliche Rahmen gibt uns einige Jahre Zeit. Wir werden zeitnah Vorschläge in der Koalition, in der Bundesregierung vorlegen, aber wir haben hier Zeit. Insofern kann ich zu den Auswirkungen eines zweiten Gesetzes noch keine Ausführungen machen, weil wir dieses Gesetz noch nicht vorliegen haben.

Ich möchte auch nochmal eine Einordnung zum § 11 vornehmen, weil der hier so kritisiert wurde. Es ist meines Erachtens auch eher ein virtueller Kreislauf und es wurde ja zurecht gesagt, es ist eine

Abgabe. Abgaben müssen zweckgebunden sein. Ich sehe da auch keinen, wie es von Herrn Flege dargestellt wurde, „Zwang zum Straßenbau“. Es gibt Ausbaugesetze, es gibt den Verkehrswegeplan und es gibt den Investitionsrahmenplan. Also insofern auch da: Würde der § 11 gestrichen werden, wie Sie es gesagt haben, würde sich im Straßenbau „null Komma null“ ändern. Die einzige Auswirkung, die wir hätten, dass wir zusätzliche Steuergelder für die Investitionslinie bräuchten. Es ist ja so, dass Lkw Schäden verursachen, an den Brücken. Wir haben sehr viele Brücken. Insofern investieren wir mehr in den Erhalt, vor allem in das Brückenprogramm. Insofern schätze ich das auch anders ein, als wir das von der Deutschen Umwelthilfe gehört haben. Die Trassenpreise bei der Schiene werden ja mit Steuergeldern abgesenkt. Und was eben in manchen Vorträgen auch ausgeblendet wurde, ist der Zusammenhang, dass durch die steigende Lkw-Maut der Steuerzuschuss für die Bundesfernstraßen massiv nach unten gegangen ist, während die Steuerzuwendungen für die Schiene auf ganz vielen Ebenen massiv nach oben gehen.

Also zusammenfassend möchte ich sagen, wir müssen auch an die sehr, sehr vielen gebietsfremden Lkw denken. Die nicht zu belasten, wäre nicht vertretbar. Zweitens: Es trifft alle gleich und ist wettbewerbsneutral. Und auch nach meinen vielen Rückmeldungen von Unternehmen kann und wird dies an den Markt weitergegeben werden. Insofern ist die von uns vorgeschlagene Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes rechtlich notwendig und verhältnismäßig.

Vorsitzender: Danke! Dann kommen wir jetzt zur zweiten Runde. Da darf ich auch wieder für die SPD-Fraktion die Fragen stellen.

Abg. **Udo Schiefner** (SPD): Sehr geehrter Herr Dr. Schulz, Sie hatten ja eben auch schon die Umstellung der Fahrzeuge über 3,5 Tonnen angesprochen. Jetzt gib es ja immer wieder Diskussionen über den Einsatz von Sprintern und die Verlagerung von Gütern hin zu Sprintern. Im Mobilitätspaket gibt es ja auch die Frage der Marktzugangsbedingungen. Macht es nicht Sinn, wenn wir nochmal darüber diskutieren, die so zu ändern, dass man bereits ab 2,5 Tonnen eine Maut erhebt? Ich denke, diese Verlagerungen sind zum einen für die Logistikbranche nicht sinnvoll, zum anderen sind



die Fahrerinnen und Fahrer auch nicht kontrollierbar. Die Sprinter ab 2,5 Tonnen sollte man daher nochmal diskutieren. Wie sehen Sie meinen Vorschlag? Die gleiche Frage geht auch an Herrn Pawlowski: Wie ist das aus Sicht der von Ihnen vertretenen Unternehmen zu bewerten? Wäre dies auch eine Möglichkeit, über die Mautfrage den Markt stärker zu kontrollieren und würden Sie einen solchen Schritt als Vertretung der Logistikbranche begrüßen oder ablehnen?

Vorsitzender: Jetzt hat Frau Englhardt-Kopf das Wort!

Abg. **Martina Englhardt-Kopf** (CDU/CSU): Sehr geehrter Herr Schiefner, sehr geehrte Damen und Herren, herzlichen Dank! Aus unserer Sicht gibt es einen Ermessensspielraum für die Einführung der neuen Sätze. Wir können im Übrigen auch bei den Sätzen nach unten abweichen. Das haben die Werte im Wegekostengutachten ergeben. Ich denke an die Infrastruktur. Hier sind in der Vergangenheit wesentlich geringere Kosten entstanden. Ich räume ein, dass die Baupreise in Zukunft sicherlich wesentlich höher sein werden. Aber aufgrund dieses Gutachtens wäre es auch möglich, nach unten abzuweichen und dadurch die Unternehmerinnen und Unternehmer zu entlasten. Und selbst wenn diese Mauterhöhungen durchgereicht werden, wäre es eine Belastung für die Endverbraucher, die die Güter dann im Supermarkt kaufen. Das nur vorangestellt. Ich habe noch zwei Fragen. Zum einen an Herrn Olligschläger: Mit Blick auf die bereits für das kommende Jahr angekündigte Einführung der CO₂-Differenzierung: was müsste aus Unternehmer-sicht bei der Umsetzung dieser zweiten Stufe im kommenden Jahr unbedingt beachtet werden? Und noch eine Frage an Herrn Schuldes, der bereits auf die Lenkungswirkung eingegangen ist, auch im Hinblick auf klimafreundliche Antriebsalternativen. Wir stehen mit unterschiedlichen Herstellern in engem Austausch; Sie sicherlich auch. Wie schätzen Sie das zeitlich ein? Bis wann sind alternative Antriebe wirklich in der Masse auch praxistauglich und anwendbar? Ich denke an die fehlende Ladesäuleninfrastruktur, Verfügbarkeit der Modelle, Bezahlbarkeit. Bei den Ausstellungen können wir sie sehen. Es gibt einige, die bereits unterwegs sind, aber wie schätzen Sie das aus Sicht der Praxis ein? Bis wann werden wir Alternativen zu Diesel oder LNG haben? Herzlichen Dank!

Vorsitzender: Danke! Für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat der Kollege Gastel das Wort.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Danke! Ich habe eine Frage an Herrn Westenberger: Sie hatten ja schon etwas zu der Berechnung gesagt, welche Auswirkungen die Mautkosten auf das Endprodukt haben. Wenn Sie das bitte nochmal genauer ausführen könnten! Sie hatten da ja auch einige Zahlen genannt. Wo kommen die her, von wann sind die? Wie ist das aus Ihrer Sicht einzuordnen? Wie setzen sich vielleicht auch andere Kostenfaktoren zusammen? Meine zweite Frage richtet sich an Frau Saar: Welche sind aus Ihrer Sicht die wesentlichen Instrumente, um das Thema „Antriebswende“ voranzubringen? Wir hatten ja jetzt schon den Vergleich Straße-Schiene. Die Straße wird natürlich auch in Zukunft eine wichtige Rolle spielen. Das kann bei einem Anteil von 74 Prozent ja gar nicht anders sein. Der wird auch in Zukunft sehr hoch sein. Was sind die Instrumente für die Antriebswende, damit wir auf der Straße die Dekarbonisierung erreichen? Danke!

Vorsitzender: Danke! Für die AfD-Fraktion hat nun Herr Brandes das Wort.

Abg. **Dirk Brandes** (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Wir haben jetzt viele Ausführungen gehört. Ich möchte mich bei denen bedanken, die hier für den Mittelstand kämpfen und hier in einigen Punkten so klare Worte gefunden haben! Wir haben gesehen, dass es doch Kräfte gibt, die bereit sind, die logistischen Mittelständler „über die Klinge springen zu lassen“. Das finde ich persönlich sehr traurig. Um das quantifizieren zu können, möchte ich an Herrn Pawlowski die Frage stellen: Gibt es einen Überblick, wie viele Unternehmen an der Grenze zum Kippen stehen, gibt es da Zahlen? Wie sieht das aus? Wie viele Familien werden da auch betroffen sein, die künftig keinen Brotgeber mehr haben werden, der sie ernährt? Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Herr Kruse hat das Wort!

Abg. **Michael Kruse** (FDP): Herzlichen Dank! Ich würde gerne an Herrn Korn zwei vertiefte Fragen stellen. Zum einen: Wie beurteilen Sie die Novelle des Bundesfernstraßenmautgesetzes im Hinblick auf Rechtssicherheit? Da wir hier – das haben wir in den Ausführungen eben schon gehört – über



eine Gebühr reden und nicht über eine Steuer, funktionieren diese Vergleiche hier so auch nicht. Wie entwickelt sich aus Ihrer fachlichen Sicht der Infrastrukturfinanzierungskreislauf durch die Mautänderungen?

Vorsitzender: Danke! Nun hat der Kollege Lutze das Wort für DIE LINKE.

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.): Danke! Ich möchte bezugnehmend auf die erste Runde nochmal darstellen, dass ich keinen grundsätzlichen Widerspruch sehe zwischen dem Transport von Gütern auf der Schiene und auf der Straße. Aber wir brauchen hier eine Wettbewerbsgerechtigkeit, die im Moment so noch nicht gegeben ist – die möglicherweise durch diesen Gesetzentwurf annähert, aber nicht hundertprozentig bestehen wird. Und wenn es dann – wie von Herrn Pawlowski zu recht dargestellt – bei den Spediteuren im Moment große Probleme gibt, muss man die Preisstrukturen, wenn man sie denn wettbewerbsgerecht gestalten will, entweder beim Lkw-Verkehr anheben – das ist kritisiert worden – oder man ist so konsequent und setzt die Gebühren bei der Schiene runter. Und ich sage an der Stelle ganz klar, zumindest ist es mein Eindruck, dass es viele Spediteure gibt, die selber ihre Güter über die Schiene abwickeln. Es ist keinesfalls so, dass Spediteure nur die Straße benutzen. Wenn ich auf der Zugfahrt von Berlin nach Saarbrücken in Mannheim nachts Aufenthalt habe, weil der Anschlusszug weg ist, dann sehe ich, wie viele Güterzüge da pro Stunde durchfahren. Das sind alles Güterzüge mit Lkw-Aufliegern bzw. die Container transportieren. Es gibt mittlerweile auch viele Spediteure, die selbst Eisenbahnverkehrsunternehmen betreiben. Die Zeiten, in denen die DB Cargo das Monopol hatte, sind vorbei. Ich habe noch eine kurze Frage, die sowohl an Herrn Flege als auch an Herrn Westenberger geht. Wie sehen Sie die Wettbewerbstätigkeit von Bahn und Lkw insgesamt? Wie müsste die Maut ausgestaltet sein, damit eine gerechte Wettbewerbssituation zwischen Straße und Schiene gegeben wäre? Was wäre zusätzlich zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung konkret erforderlich, um tatsächlich eine Wettbewerbsgerechtigkeit zu erreichen?

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann steigen wir in die zweite Antwortrunde ein. Ich möchte noch einmal darauf hinweisen, dass wir so in etwa bis 13.00

Uhr, 13.10 Uhr Zeit haben. Sie haben das Wort, Herr Flege!

Dirk Flege (Allianz pro Schiene): Ich glaube, die Frage ist so präzise gestellt, wie die Wettbewerbssituation zwischen Straße und Schiene ist und was man über den aktuell vorliegenden Gesetzentwurf hinaus beim Thema „Wegekosten und externe Kostenanlastung“ tun müsste. Das ist relativ klar und schnell zu beantworten. Das Hauptproblem, wenn wir bei den Wegekosten und bei der Lkw-Maut sind, ist in Brüssel. Es ist eine – ich wiederhole mich, was das „zeitgemäß“ anbelangt – nicht zeitgemäße Ungleichbehandlung zwischen Straße und Schiene, dass das EU-Recht zwingend eine Schienenmaut für alle Personenzüge und Güterzüge in Deutschland vorschreibt, egal auf welchem Streckenkilometer, egal wie nebengleismäßig die Strecke ist, und dass wir im Lkw- und im Pkw-Bereich in der EU rechtlich eine „Kann-Bestimmung“ haben. Den Mitgliedstaaten ist es freigestellt, eine Maut einzuführen oder nicht. Das ist die große Unwucht zwischen den Verkehrsträgern. Die Schiene muss bemaute werden, und zwar mindestens nach dem Grenzkostenprinzip, und die Straße kann bemaute werden. Das ist im Kern das, was man EU-rechtlich ändern müsste. Da wünschen wir uns eine Initiative der Bundesregierung, diese Ungleichbehandlung, die, wie gesagt, nicht zeitgemäß ist, zu beenden. Dass wir in der Corona-Zeit und auch in aktuellen Krisenzeiten sehen, dass auch EU-Recht gestaltbar ist, zeigt sich daran, dass von dem Zwang, die Schiene im Güter- und im Personenverkehr mit Grenzkosten zu bemaute, zumindest temporär in der Form abgewichen werden kann – und auch abgewichen wird in Deutschland und auch in anderen Ländern –, dass man unter die Grenzkosten geht. Das haben wir erlebt als Corona-Hilfe. Wir haben es jetzt erlebt als Fortsetzung. Das wünschen wir uns, wenn man eine Bepreisung vorschreibt, wovon ich im Grundsatz ein großer Freund bin, um bei Straße und Schiene Wegekosten zu berechnen. Ich glaube, es ist der richtige Weg, aber dann muss man es bei beiden tun. Dass wir aber, solange dieser Gleichklang nicht hergestellt ist, wenigstens auf diese Sonderausnahmeregelung zurückgreifen dürfen, dass wir unterhalb der Grenzkosten beim Schienenverkehr mit der Maut zu Rande kommen. Und das ist genau der Zusammenhang. Man kann das eine verteuern oder man macht das andere wieder günstiger. Und da



sind wir als Allianz pro Schiene – und ich glaube, da wird der Kollege Westenberger nachher ins ähnliche „Horn tuten“ – klar positioniert. Solange wir diese Wettbewerbsgleichheit zwischen Straße und Schiene nicht haben, muss man bei der Maut auf dem Schienennetz unter die Grenzkosten gehen und diese Reduzierung, die wir jetzt in Krisenzeiten erlebt haben, fortsetzen. Danke!

Vorsitzender: Dankeschön! Das Wort hat jetzt Herr Korn, maximal zehn Minuten.

Michael Korn (Alfen Consult): Vielen Dank! Es wurde ja schon Verschiedenes zur Rechtssicherheit gesagt, insbesondere von Herrn Dr. Schulz. Das möchte ich gar nicht noch mal vertiefen. Nur vielleicht auch noch aus dem Blick heraus, dass natürlich gerade die Rechtssicherheit auch im Hinblick auf die Berechnung gefordert ist, die wir durchführen werden und wir über die letzten Perioden Methodiken weiterentwickelt haben, die in den bisherigen Verfahren durchaus auch angegriffen werden – das hatten Sie schon gehört –, aber doch aus unserer Sicht eine sehr solide Ermittlung der Wegekosten ermöglichen und die ja auch bisher weitgehend immer bestätigt wurde. Insofern ist es einmal für die Infrastrukturkosten wichtig, dass man beispielsweise an Berechnungen auch festhält, die bisher als anerkannt gelten und dort entsprechend die Kosten über die jeweiligen Perioden weiterentwickelt. Das ist jetzt hier im Hinblick auf die Infrastrukturkosten erfolgt, und insofern, glaube ich, auch gar nicht weiter kritisch. Jetzt eröffnet die Richtlinie ja, wie schon diskutiert, auch hinsichtlich CO₂-Emissionen die Möglichkeit, etwas zu tun. Und da möchte ich nur darauf verweisen, es gibt dort nicht nur die Frage der technischen Umsetzbarkeit, also welche Voraussetzungen müssen denn geschaffen werden, um so eine Maut auch tatsächlich zu erheben bei den jeweiligen Unternehmen, sondern sie muss auch belastbar berechnet werden können. Und da ist die Richtlinie etwas schwammiger gegenüber den sonstigen Darstellungen zu externen Kosten, sodass auch hier durchaus der Bedarf besteht, da konkretere Untersuchungen anzustellen und zu diskutieren, was eben denn am Ende ein rechtssicherer Weg ist, um solche CO₂-Kosten anzulasten.

In die Diskussion, ob das sachgerecht oder nicht

sachgerecht ist, da möchte ich gar nicht weiter eingreifen. Das ist am Ende auch eine politische Ausrichtung, wie man das macht und aus welchem Topf welche Gelder dort genutzt werden oder in welchen Topf die fließen. Ich kann zumindest aber sagen, dass das, was jetzt über die Lkw-Maut eingenommen wird, wie vorhin ja schon einmal dargestellt, zumindest bisher nicht die Kosten deckt, die eigentlich als Wegekosten errechnet werden. Das ist ein Teil der Kosten, der bisher den Lkw angelastet wird. Da fehlen noch andere, sodass es zumindest aus Sicht der Straße sicherlich auch Argumente gibt, warum der Finanzierungskreislauf zumindest bisher auf jeden Fall gerechtfertigt ist. Wenn man dann in Richtung CO₂ kommt, ist dann sicherlich die Frage zu stellen: Wie viel mehr Einnahmen werden dadurch generiert? Das hängt wiederum davon ab, welchen Satz man für CO₂ dort ansetzen will. Und dann kann man möglicherweise darüber diskutieren, ob dann die Kostendeckung auch im Verkehrsbereich, also sprich für die Straße, erreicht ist und damit auch Mittel frei werden für andere. Ob die jetzt aus dem Steuertopf kommen oder aus der Maut, das ist, glaube ich, für uns, die ja im Grunde nur die Wegekosten und die externen Kosten berechnen, nicht entscheidend. Also insofern kann man wohl sagen, dass sich hier vielleicht die Lücke schließt, die im Moment noch da ist. Das ginge natürlich auch mit anderen Mitteln, klar, indem man weitere Verkehrsteilnehmer zur Finanzierung hinzuzieht. Auch dazu bietet das Wegekostengutachten durchaus Aussagen, die man diskutieren kann.

Ich möchte vielleicht die Gelegenheit noch nutzen, um auf einen Sachverhalt ein Stück weit hinzuweisen, der an der Stelle mitschwingt, aber bisher nicht ausdiskutiert ist. Wir bemaute ja in Deutschland das Autobahnnetz und das Bundesstraßennetz, also insgesamt die Bundesfernstraßen. Man kann schon festhalten, dass auf diesen Strecken so ungefähr 50 Prozent des gesamten Fahrleistungsaufkommens der schweren Lkw erfolgen. Und wenn man jetzt Vergleiche zu anderen Staaten zieht, sollte man insbesondere betrachten, welches Straßennetz dort bemaute wird. Die Schweiz ist hier als Beispiel gefallen. Dort wird das gesamte Straßennetz miteinbezogen, was zur Folge hat, dass viele Kilometer, auf denen wenig Fahrleistung erfolgt, einbezogen werden. Und über den Sachverhalt, den ich am Anfang dargestellt habe, dass ja



der Satz pro Fahrzeug im Grunde daraus entsteht, dass die Wegekosten durch die Fahrleistung geteilt werden. Es ist nicht verwunderlich, dass nachher der Mautsatz natürlich deutlich höher ist, wenn ich Strecken dabei habe, die eine deutlich geringere Fahrleistung aufweisen. Insofern muss man immer auch berücksichtigen, welches Netz betrachte ich. Und dann kann man auch Rückschlüsse ziehen, welche Kosten jeweils angelastet werden. Vielen Dank!

Vorsitzender: Dankeschön! Herr Olligschläger hat dann das Wort, maximal fünf Minuten.

Markus Olligschläger (BWVL): Danke, Herr Vorsitzender! Ich versuche, mich etwas kürzer zu fassen. Die Frage geht in Richtung CO₂-Differenzierung und was bei der Umsetzung beachtet werden müsste. Was wissen wir überhaupt über die CO₂-Differenzierung? Im Augenblick nicht viel. Sie soll eine Lenkungswirkung entfalten und wir wissen ungefähr, wann sie kommen soll. Ansonsten ist es für uns eine „Büchse der Pandora“ mit maximal hundertprozentigem Aufschlag. Wir reden da schnell über acht Milliarden Aufschlag, also einer Verdoppelung der aktuellen Maut. Wie soll sich das in der Wirtschaft umsetzen lassen, wenn wir doch wissen, dass wir aktuell einen Fahrzeugbestand haben, der zu fast 100 Prozent aus Dieselfahrzeugen besteht, die auch so schnell nicht ausgetauscht werden können? Auch wenn wir das gerne würden: Es gibt keine bzw. kaum Fahrzeuge – Herr Schuldes wird sicherlich gleich noch mal darauf zurückkommen –, die rollen jetzt so langsam an. Der Rollout ist für in ein paar Jahren angekündigt, aber auch da – Herr Dr. Schulz hat es für die On-Board-Units ausgeführt – weiß ich nicht, wie sich die Lieferketten entwickeln werden. Wir würden alle sehr gerne, dort wo es möglich ist – ich sage jetzt mal Innenstadtlogistik, leise Logistik, auch Emissionen –, da entwickeln die Unternehmen ja neue Konzepte, wie man auch in den Randzeiten hineinfahren kann. Das Ganze ist eben keine ausschließlich dirigistische Maßnahme, die über Mautsätze entwickelt oder katalysiert werden kann. Wenn ich richtig orientiert bin, haben wir in Europa 7,5 Millionen Nutzfahrzeuge und um auch noch annähernd in die Region der durch den Green Deal vorgegebenen Zielwerte kommen zu können, müssten im Jahr 2030 ungefähr zwei Millionen

Fahrzeuge mit alternativem Antrieb fahren. Tatsächlich sind es nicht mal 20 Prozent, die von der Europäischen Dachorganisation der Automobilhersteller im Augenblick prognostiziert werden. Das heißt also, wir werden bei einer CO₂-Differenzierung darauf achten müssen, dass wir nicht einfach nur draufschlagen und die Unternehmen belasten, weil sie ohne Alternativen keine Möglichkeit haben, als erstmal mit Diesel weiterzufahren, auch wenn die Fahrzeuge der neusten Generation entsprechend geringe Werte haben. Das andere ist, wie gesagt, die Verkehrsträgeralternative „Bahn“. Wenn die Bahn funktioniert, kann man sagen, führt keine Straße mehr daran vorbei. Aber sie tut es leider nicht; weder bei Pünktlichkeit, bei Kapazität, noch bei Zuverlässigkeit. Insofern sind unsere Unternehmen weiterhin auf den aktuellen Bestand angewiesen. Bei der Mautdifferenzierung muss man schauen, dass auch über die Bepreisung des Diesels bereits eine Komponente existiert. Das darf nicht aus den Augen verloren werden, sonst kommt es zu einer Doppelbelastung, auch das muss vermieden werden. Also die Straße ist nicht der dogmatische Sündenbock für etwas, das seit vielen Jahren vielleicht noch nicht so gezielt in Angriff genommen wurde, wie es hätte in Angriff genommen werden können. Wir sind nicht an der Grenze zwischen der Schallplatte und der CD, wo das neue Produkt klar als Alternativprodukt auf dem Tisch liegt. Hier sind sehr schwierige Entscheidungen zu treffen oder Entscheidungen, die existenzgefährdend sein können – Stichwort LNG –, weil viele Willige zukünftig die Dienstleistungsaufgaben im Bereich der Logistikbranche erfüllen werden. Das wäre meine Ausführung. Dankeschön!

Vorsitzender: Danke! Und nun gebe ich an Herrn Pawlowski das Wort, maximal zehn Minuten.

Jens Pawlowski (BGL): Danke, Herr Schiefner! Ich glaube, die werde ich nicht ausnutzen, aber da ich schon die zehn Minuten habe und der Staatssekretär mich so ein bisschen angesprochen hat oder ich mich zumindest angesprochen gefühlt habe, ob wir garantieren könnten, dass es keine Klagen gibt, will ich da vielleicht doch noch zwei Sätze zu verwenden. Dr. Schulz hat mir, wer aufmerksam zugehört hat, so ein bisschen recht gegeben. Er hat nämlich darauf hingewiesen, dass lediglich der Infrastrukturkostenanteil umgesetzt werden muss. Und das ist auch das „Cherry-Picking“, was ich mit der



Wegekostenrichtlinie gemeint habe. Die Bundesregierung hat die Möglichkeit, bis März 2024 die Wegekostenrichtlinie umzusetzen. Man muss jetzt nicht das Vierfache der dort genannten Bezugswerte nehmen, um die externen Kosten zu erhöhen. Das wäre nicht nötig gewesen. Man hätte die Maut senken können, dann hätte es auch keine Klagen gegeben, aber offenbar wollte das die Bundesregierung nicht. Entlastung ist offenbar in der aktuellen Situation zumindest für das mittelständische Transportgewerbe nicht gewollt.

Zu Ihren Fragen, was die Maut und die Ausdehnung auf Fahrzeuge mit 2,5 Tonnen angeht: Den Vorschlag halte ich, gerade vor dem Hintergrund, dass ich vorhin ausgeführt habe, dass 43 Prozent der Transportdienstleister in Deutschland gebietsfremder Natur sind, also ihren Unternehmenssitz nicht in Deutschland haben, für eine sehr gute Idee und einen sehr guten Ansatz. Denn er steht einfach auch im Einklang und in Kohärenz mit den Maßnahmen, die wir gemeinsam auf EU-Ebene erfolgreich vorangetrieben haben, nämlich mit dem EU-Mobilitätspaket I, was unter anderem vorsieht, hier einen fairen Wettbewerb im europäischen Straßengüterverkehr zu schaffen. Und ein zentraler Bestandteil ist es da natürlich auch, zu vermeiden, dass man auf kleinere Fahrzeugkategorien geht, einfach weil in Mittel- und Osteuropa ein erheblicher Lohnkostenvorteil besteht und man von daher auf kleine Fahrzeuge umsteigt, um einen quasi rechtsfreien Raum zu nutzen, nämlich kein Sonntagsfahrverbot, kein Tachograf, damit keine wirklich kontrollierbaren Einheiten der Lenk- und Ruhezeiten und so weiter. Das heißt, hier hat man mit dem Mobilitätspaket einen Riegel vorgeschoben und hat festgelegt, dass immer dann, wenn Straßengüterverkehr gewerblich gemacht wird, überall dieselben Bedingungen gelten müssen. Wenn wir über dieselben Bedingungen sprechen, macht es natürlich auch Sinn, dass die Bundesregierung konsequent ist und auch die Einbeziehung der „Sprinterisierung“ – Sie hatten ja davon gesprochen –, also dieser leichten Nutzfahrzeuge in die Maut ebenfalls vollzieht, und zwar auf dasselbe Niveau, wie die EU es im Rahmen des Mobilitätspaketes getan hat, ab 2,5 Tonnen. Also es macht absolut Sinn. Und darüber hinaus hatten Sie gefragt, was noch getan werden muss. Das sind natürlich am Ende auch die Kontrollen. Man muss das, was man dort beschlossen hat, auch kontrollieren können. Und auch dazu

gehört natürlich möglichst eine Kohärenz, eine Vereinheitlichung, damit Kontrollen möglich sind, und möglichst wenige Ausnahmen. Und bei Ausnahmen denke ich zum Beispiel auch daran – wir haben heute viel über die Schiene gesprochen – dass der Vor- und Nachlauf zum kombinierten Verkehr unter die Kabotageregelung fällt. Das darf keine offene Flanke für Sozialdumping im kombinierten Verkehr sein. Vielleicht eine kurze Bemerkung zu Herrn Lutze: Jawohl, absolut richtig, die Spediteure sind natürlich auch gemeinsam mit der Allianz pro Schiene in der Pflicht. Wir haben da ein gemeinsames Projekt, Verkehre auch über die Schiene abzuwickeln. Überhaupt keine Frage, das muss natürlich getan werden. Aber mit Sozialdumping im Kombinierten Verkehr durch eine Ausnahme bei der Kabotage kann es natürlich nicht gehen. Da sollte uns etwas anderes einfallen. Da setzen wir uns auch gerne mit Ihnen zusammen. Wir sind dort gerne bereit, uns zu unterhalten.

Und jetzt eine abschließende Antwort auf die Frage von Herrn Brandes, wie viele Unternehmer tatsächlich am Rande der Existenz stehen. Herr Brandes, ich will ganz ehrlich sein: Ich kann keine verlässlichen und vor allem keine repräsentativen Aussagen darüber treffen. Ich will mich auch nicht dazu hingleiten lassen, weil es einem am Ende wieder vorgeworfen wird. Es rufen aber in unseren 16 Landesverbänden jeden Tag und auch bei mir persönlich, bei uns im Vorstand, Unternehmer an, die verzweifelt um Hilfe bitten, um Unterstützung bitten. Das sind vor allem – ich hatte das schon erwähnt – die LNG-Unternehmer, die dringend um Hilfe bitten und die hier nicht im Regen stehen gelassen werden wollen. Wir können da gerne eine Umfrage machen. Ich weiß bloß nicht, ob das zielführend ist, Unternehmer, die gerade richtig viele Sorgen haben, mit solchen Umfragen zu belasten. Ich glaube, das sollte für die Bundesregierung auch so offensichtlich sein, dort helfen zu müssen.

Und ein letzter Satz noch zum Thema – ich hätte mich gefreut, wenn dazu vielleicht eine Frage gekommen wäre. Wir zahlen hier die Maut, also wäre es ja ganz schön, mal mit den Zahlern darüber zu sprechen, wofür die Maut verwendet wird. Wir haben natürlich auch ein gutes Stück weit die Erwartungshaltung, dass dieser Mautzahlung ein Qualitätsversprechen gegenübersteht. Uns fehlen in



Deutschland 40.000 Lkw-Stellplätze. Wir diskutieren über Fahrsmangel, haben aber ein riesiges Leck an Lkw-Stellplätzen, sodass die Fahrer jeden Abend suchen müssen, wo sie einen Stellplatz finden. Die Situation an den PWC-Anlagen, das sind diese kleinen Rastanlagen, wo so ein kleines WC-Häuschen drauf steht, ist eine Katastrophe. Wenn Sie sich vorstellen, dass ein Lkw-Fahrer oder auch eine -Fahrerin dort ihre Nachtruhe verbringen soll und dann auf so eine Toilette gehen darf, um sich die Zähne zu putzen und ich dann höre, dass der Bundesrechnungshof und der Rechnungsprüfungsausschuss dieses Hauses dafür plädieren, dass die Zellen nicht mehr als 2,5 Quadratmeter haben dürfen, nicht temperiert sein dürfen, nach oben offen sein müssen, also nahe null Grad sein dürfen. Dann frage ich mich: Wo sind wir denn? Was haben wir denn da für einen Qualitätsstandard? Und das, glaube ich, sollte dringend auch mit berücksichtigt werden, abgesehen von den Brücken, die ich jetzt vergessen habe. Dankeschön!

Vorsitzender: Dankeschön noch mal für Ihr leidenschaftliches Plädoyer, gerade im letzten Teil. Und Sie wissen, dass wir gerade diese Themen mit Ihnen gemeinsam fraktionsübergreifend bearbeiten. Also es soll nicht der Eindruck entstehen, als passiere da nichts, sondern das werden wir auch weiter verfolgen und dazu habe ich ja letzten Freitag bei Ihnen was gesagt, und auch beispielsweise die Frau Englhardt-Kopf. Dann hat jetzt Frau Saar das Wort für fünf Minuten.

Dorothee Saar (DUH): Vielen Dank! Herr Gastel, Sie hatten nach weiteren Instrumenten gefragt, um die Antriebswende in diesem Segment voranzubringen. Dazu möchte ich ein paar Punkte nennen. Ab Herbst erwarten wir den neuen Vorschlag der EU-Kommission zur Realisierung der CO₂-Standards für schwere Nutzfahrzeuge. Das ist sicherlich ein sehr wirksames Instrument, bis zum Zeitraum 2030 entsprechende Vorgaben zu machen und alternative, emissionsarme Antriebe weiter voranzutreiben. Wichtig ist natürlich auch, dass wir die Infrastruktur vorantreiben. Da gibt es die Alternative Fuel Infrastructure Regulation, also die Infrastrukturrichtlinie, nach der es Vorgaben für jeden Mitgliedstaat der EU gibt, die Infrastruktur entsprechend auszubauen. Auch die wird verhandelt. Also auch hier die Einladung, wenn Sie sich da ambitioniert einbringen möchten, ist das sicherlich von

Vorteil und würde die Antriebswende voranbringen. Das geht natürlich idealerweise einher mit dem Abbau von Subventionen für fossile Antriebe, die wir nach wie vor sehen. Als Beispiel sei genannt die Mautbefreiung für LNG-Fahrzeuge. LNG ist ein fossiler Kraftstoff und hat gegenüber Diesel keinen klimapolitischen Vorteil, auch nach Aussagen des Umweltbundesamtes. Stattdessen sollten die Mittel in die Förderung alternativer Antriebe gesteckt werden. Da ist sicherlich einiges unterwegs. Massiver Treiber für alternative Antriebe ist natürlich der CO₂-Preis. Ich denke, wenn der nicht weiter voranschreitet – das Umweltbundesamt spricht von ungefähr 200 Euro pro Tonne, um tatsächlich einen Wandel in der Nutzung dieser Fahrzeuge anzureizen –, werden wir da nicht weiterkommen und können keinen Preisvorteil gegenüber dem Diesel schaffen. Mit Blick auf die Infrastruktur erlauben Sie mir noch den Hinweis, dass hier sicherlich eine Schwerpunktsetzung hilfreich wäre. Was meine ich damit? Ich denke, es ist gut, wenn man sich für eine Technologie entscheidet, der man die höchste Effizienz und die geringsten Kosten zuordnen kann und sich dann auf den Ausbau dieser Infrastruktur fokussiert und nicht, wie wir es vielleicht beim Pkw-Segment zu lange gesehen haben, unterschiedliche Antriebe voranbringt und dann eben bei der Elektrifizierung zeitlich nicht vorankommt. Dankeschön!

Vorsitzender: Danke! Dann darf ich jetzt noch mal das Wort Herrn Schuldes geben.

Christopher Schuldes (Schuldes Spedition): Danke, Herr Vorsitzender! Vor circa drei Wochen fand in Hannover die Nutzfahrzeugmesse IAA statt. Auf dieser hatten wir als Unternehmer die Möglichkeit, uns mit den Herstellern auszutauschen, wann denn für das 40-Tonnen-Segment, also für den klassischen Sattelzug und den Gliederzug, Fahrzeuge vorhanden sein werden. Da wurde uns eigentlich von den Herstellern durch die Bank weg gesagt, in 2024 könnte man – Stand jetziger Planungen – gegebenenfalls damit beginnen, in eine Serienproduktion einzusteigen. Jetzt ist aber die Frage von Frau Englhardt-Kopf ja dahingehend gestellt worden, inwiefern wir die Lenkungswirkung zu klimafreundlichen Alternativen sehen. Hier ist die erste Frage: Sprechen wir von Wheel-to-Wheel oder von Tank-to-Wheel? Also inwiefern wird dann auch die Pro-



duktion einer Lithium-Ionen-Batterie oder ähnlichen Batterien im batterieelektrischen Bereich mitberücksichtigt oder sprechen wir wirklich nur vom Tank? Je nach dem für welche Technologie man sich dann entscheidet, gehen die ersten Gespräche davon aus, dass wir bei einer Elektrosattelzugmaschine für den Fernverkehr von circa 315 Prozent Mehrkosten in der Anschaffung sprechen und bei einem Wasserstofffahrzeug von circa 400 Prozent gegenüber dem aktuell verfügbaren Euro-6-Fahrzeug. Ganz klar ist, dass diese massiven Kostensteigerungen – ohne jetzt schon zu wissen, wie dann auch die Folgekosten durch Werkstatt und Betrieb für uns sein werden – ohne Förderung für den Mittelstand in keinster Weise darstellbar sind. Die nächste Frage ist dann, wie zuverlässig wir dann auch den Betrieb gewährleisten können. Das heißt, wie ist die Infrastruktur aufgestellt. Nach Rücksprache mit der NOW ist an Megawattladen nahezu gar nicht zu denken, 350 Kilowatt sind auch sehr schwierig. Wir haben auch schon das Gespräch mit unserem regionalen Energieversorger gesucht und haben angefragt, ob man über zwei Ladepunkte nachdenken kann. Da war die Rückmeldung, das sei aktuell nicht möglich, vielleicht kommt da irgendwann mal was, aber ein genauer Zeitpunkt konnte uns leider nicht genannt werden. Bei den Wasserstofftankstellen stellt sich dann auch die Frage, für welche Technologie sich die Hersteller entscheiden. Hier sprechen wir über 350 bar, 700 bar oder vielleicht auch über flüssigen Wasserstoff. Auch hier stehen uns gerade bei der Infrastruktur sehr hohe Kosten ins Haus, die dann ohne Förderung ebenfalls für uns am Betriebshof gar nicht leistbar wären. Hier stellt sich dann natürlich auch die Frage – ich beschäftige mich kommunal mit diesem Thema in Hessen – bei uns in der Kommune, wo es um die Gasmangellage geht, die uns jetzt gegebenenfalls ins Haus stehen könnte, zum Thema „Notstromkonzepte“. Wir als mittelständische Transportunternehmer sind ja auch dafür da, Deutschland zu versorgen. Das heißt, da wäre die Frage in Ihre Richtung: Wie können Sie denn wirklich sicherstellen, dass wenn dann eine Ladeinfrastruktur vorhanden ist und wir wirklich den gesamten Güterkraftverkehr elektrifizieren oder mit grünem Wasserstoff betanken würden, dass wir auch ausreichend Energie zur Verfügung hätten, um unserer Aufgabe in unserem Geschäft sicher nachgehen zu können? Von daher ist eine kurzfris-

tige Lenkungswirkung durch die Maut auf gar keinen Fall möglich, weil wir aktuell zwischen einem Euro-6- und einem Euro-6-Fahrzeug wählen können. Alles andere ist nicht verfügbar. Und wenn dann die Fahrzeuge verfügbar sind, stellt sich die Frage nach der Infrastruktur. Sobald wir die Infrastruktur und Fahrzeuge haben und durch Förderung ausreichend unterstützt werden und dann auch die Werkstattinfrastruktur zur Verfügung steht, ist es durchaus denkbar, umzuschwenken und den Verbrenner in dem Bereich zu verlassen. Wobei auch die Hersteller schon gesagt haben, dass es für den einen oder anderen durchaus denkbar ist, den aktuellen Dieselmotor weiterhin zu optimieren und dann statt Diesel Wasserstoff zu verbrennen. Also das ist noch ein sehr offenes Feld. Wir selbst können das leider nicht beeinflussen, sondern können uns lediglich an dem Angebot, das am Markt herrschen wird, bedienen. Und die Bitte an Sie: Stellen Sie uns die Infrastruktur sicher zur Verfügung! Danke sehr!

Vorsitzender: Dankeschön! Dann darf ich nun weitergeben an Herrn Dr. Schulz.

Dr. Gerhard Schulz (Toll Collect): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Grundsätzlich begrüßen wir als Mautbetreiber jede Ausweitung der Nutzerfinanzierung. Also wir würden auch eine Ausweitung auf die Fahrzeuge ab 2,5 Tonnen begrüßen. Technisch wäre das realisierbar und machbar. Die Absenkung ist auch kompatibel mit unserem Mautsystem. Ich muss aber wieder auf die Antwort aus der ersten Fragerunde verweisen. Wir stehen aufgrund der gestörten Lieferketten bereits vor einer wirklich großen Herausforderung, bereits 250.000 Fahrzeuggeräte für die Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen bis 2024 zu beschaffen. Eine Absenkung auf 2,5 Tonnen würde bedeuten, dass wir vermutlich rund eine weitere Millionen zusätzliche Fahrzeugeinheiten beschaffen müssten. Das ist aufgrund der aktuellen Lage mit den gestörten Lieferketten in 2024 nicht möglich und nicht machbar. Deswegen plädieren wir auch hier für ein Stufenkonzept. Ich möchte aber auch noch einen zweiten Punkt erwähnen, der zu berücksichtigen wäre. Es gibt im Moment keinen regulatorischen Rahmen für die Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen. Die revidierte Wegekostenrichtlinie sieht detaillierte Vorgaben nur für Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen vor. Das heißt, der nationale Gesetzgeber müsste sowohl für die Berechnung der CO₂-Maut,



als auch der Luftverschmutzungs- und Lärmkosten erst einmal einen eigenen regulatorischen Rahmen schaffen. Das wird sicherlich auch einige Zeit brauchen. Insofern sollten wir auch hier nach einem Stufenkonzept vorgehen und im nächsten Schritt zunächst erst einmal die Fahrzeuge mit einer technisch zulässigen Gesamtmasse, so wie es jetzt die Wegekostenrichtlinie beschreibt, über 3,5 Tonnen bemaßen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Dankeschön! Dann haben wir als letzten Sachverständigen nochmal Herr Westenberger, maximal 10 Minuten.

Peter Westenberger (NEE): Vielen Dank! Ich will vielleicht die Frage von Herrn Lutze nochmal aufgreifen. Zuerst weil Herr Schuldes letztendlich ein Panorama aufgemacht hat, dass ein schneller vollständiger Umstieg auf alternative Antriebe im Straßengüterverkehr so nicht stattfinden wird, wie man sich das eigentlich wünschen würde. Das ist ein technisches Thema, es ist ein finanzielles Thema. Und deswegen sehen Sie es mir nach, dass ich als Vertreter der durchaus wachstums- und leistungsfähigen Güterbahnbranche sage, die Eisenbahn kann unter bestimmten Prämissen schon noch deutlich mehr als bisher zur Versorgung beitragen. Danach hatten Sie gefragt, Herr Lutze. Aber auch Herr Olligschläger hatte gesagt, also wir würden gerne die Eisenbahn nutzen, wenn sie dann funktionieren würde. Die Eisenbahn funktioniert schon! Das sind eine Million Tonnen pro Tag, die zur Versorgungssicherheit beitragen. Aber sie funktioniert – und das muss man ganz klar sagen – nicht gut genug. Deswegen ist im Moment die Wettbewerbsfähigkeit mit dem Lkw im Wesentlichen durch nicht verfügbare Infrastruktur, also mengenmäßig nicht verfügbar und auch was die Qualität der Infrastruktur angeht, beeinträchtigt. Also das ist ein Limit, das unsere Unternehmen als einen immer wiederkehrenden Punkt anmerken. Natürlich kann man mit einer gezielten Entwicklung kleinerer und mittlerer Maßnahmen auch im bestehenden Netz etwas machen. Man muss nicht auf die großen Ausbaumaßnahmen warten. Aber das muss dann eben auch getan werden. Das zweite Thema sind tatsächlich die Energiekosten. Also ich verstehe meine Aufgabe als Verbandsgeschäftsführer, nicht so, „Öl ins Feuer zu gießen“, aber ich muss doch sagen, da ist eine Grafik, die ich aus dem Runden Tisch Schienengüterverkehr mitgebracht habe. Die zeigt

unten die Dieselpreisentwicklung, auf der Basis Ihrer Zahlen, Herr Pawlowski, 55 Prozent Steigerung von September 2021 bis 2022 und das andere ist die Bahnstrompreiskurve. Wenn Sie Bahnstrom an der Börse kaufen, geht das in der Spitze bis 800 Prozent hoch. Das sind nicht die tatsächlichen Preise, aber das ist tatsächlich für die Wettbewerbsfähigkeit im Moment ein Thema, wo es auch nicht nur eine hohe zusätzliche Belastung gibt, die abgewälzt werden muss, sondern die auch noch das intermodale Wettbewerbsverhältnis deutlich zu Lasten der Schiene beeinträchtigt. Sie hatten gefragt, Herr Lutze, was man jetzt bezogen auf die Maut tun soll. Ich glaube, man muss ein intermodales Gesamtkonzept entwickeln, in dem die Maut einen integralen Bestandteil ausmacht und nicht isoliert betrachtet wird. Die ist nicht allein das Allheilmittel, weder zur Infrastrukturfinanzierung noch zur Verlagerungspolitik. Aber ohne sie ist es auch nichts. Kurzfristig muss man sicherlich darüber sprechen, wie in der Schweiz alle Strecken einzubeziehen. Also sämtliche Verkehre einzubeziehen, die auch auf Landes- und Kommunalstraßen stattfinden. Man kann den vorhandenen EU-Rahmen, der gerade erneuert worden ist, insbesondere bezogen auf die externen Kosten, auf die Staugebühr, größer ausschöpfen als es der Koalitionsvertrag bisher hergibt und sowieso als der jetzt vorliegende Gesetzesentwurf. Und aus unserer Sicht ganz wichtig ist, der EU-Rahmen muss weiterentwickelt werden und Deutschland als zentrales Land in Europa hat da eine besondere Verantwortung. Wir warten ja nicht auf das, was aus Europa kommt, sondern Deutschland gestaltet normalerweise die europäischen Bedingungen sehr stark mit.

Zu der anderen Frage von Herrn Gastel, nochmal zu den Zahlen, die ich vorhin genannt hatte, was die Quellen sind. Also ich hatte zunächst mal einen Anteil von zwei bis fünf Prozent Transportanteil an den Gesamtkosten eines Konsumgutes genannt. Das beruht auf der Analyse von verschiedenen Studien, die wir durch eine Recherche zusammengetragen haben. Man muss sagen, dass die Datenbasis dort besser sein könnte. Es wäre auch durchaus mal ein interessantes Forschungsprojekt. Weil eben der Wert sehr klein ist und deswegen anscheinend bisher auch von niemanden so ganz systematisch erforscht wurde oder erfasst wurde bzw. sich je nach Konsumgut auch stark spreizt. Aber über fünf Prozent haben wir nichts gefunden. Wir



hatten das dann mal auf eine Packung Äpfel umgerechnet; im Supermarkt für drei Euro, da sind also die Transportkosten 6 bis 15 Cent, um das mal deutlich zu machen. Der andere Wert war drunter. Was macht die Maut an den Transportkosten aus? Da bezogen wir uns auf eine DSLV-Veröffentlichung für 2019: 4,3 Prozent. Es gibt wohl neuere Daten, die habe ich aber nicht laden können. Die Frage war ja: Was ist der wesentliche Treiber bei den Transportkosten? Das ist nach unseren Erkenntnissen das Personalthema, so ist es veröffentlicht worden. Deswegen würde ich schätzen, anhand der stagnierenden bzw. teilweise zurückgenommenen Mautbelastungen dürfte der Anteil an den Gesamtkosten sogar noch unter diese 4,3 Prozent gesunken sein.

Letzter Punkt, den ich vielleicht nochmal an der Stelle ansprechen möchte. Die Erhöhung der Maut, über die wir jetzt hier bei dem Gesetzentwurf sprechen, habe ich mal so gerechnet, was sind die 2019-er Erhebungszahlen, die Sie veröffentlicht haben, also was ist eingenommen worden 2021 zu 2023, der Prognose laut Gesetzentwurf? Das sind dann fünf Prozent Mehreinnahmen. Darin ist auch

enthalten, wie vorhin schon von Herrn Korn gesagt, eine höhere Verkehrsleistung. Ich kann nur sagen, im Eisenbahnbereich haben wir jedes Jahr eine Trassenpreiserhöhung um 2,4 Prozent. Also insofern gibt es an der Stelle keine allzu großen Unterschiede. Ich glaube nicht, dass das jedenfalls eine Größenordnung ist, die irgendwie den Markt aus den Angeln hebt. Vielen Dank!

Vorsitzender: Dankeschön! Dann wären wir am Ende der Anhörung. Ich darf mich recht herzlich bei Ihnen bedanken und wir nehmen viele Gedanken mit, für die weiteren Beratungen, bevor es dann auch zum Abschluss kommt, letztlich auch zu der Entscheidung des Deutschen Bundestages. Vielen Dank! Und ich glaube, das Thema „Maut“ wird uns in den kommenden Jahren weiterhin beschäftigen. Das heißt also auch die Frage der CO₂-Differenzierung wird dann einmal im Mittelpunkt einer Anhörung stehen. Ich wünsche Ihnen allen einen schönen Nachmittag und nochmals alles Gute! Vielen Dank!

Schluss der Sitzung: 13:08 Uhr

Udo Schiefner, MdB
Vorsitzender