



Redigiertes Wortprotokoll der 52. Sitzung

Verkehrsausschuss

Berlin, den 25. September 2023, 14:00 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus, E 200

Vorsitz: Udo Schiefner, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einziges Tagesordnungspunkt

Seite 4

Gesetzentwurf der Bundesregierung

**Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung
mautrechtlicher Vorschriften**

BT-Drucksache 20/8092

Federführend:

Verkehrsausschuss

Mitberatend:

Wirtschaftsausschuss

Haushaltsausschuss (mb und § 96 GO)

Gutachtlich:

Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung

Berichterstatterin:

Abg. Martina Englhardt-Kopf [CDU/CSU]

Anlage

Seite 30

Stellungnahmen der Sachverständigen,
Interessenvertreter und sonstigen
Auskunftspersonen

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
SPD	Berghahn, Jürgen Cademartori, 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	BareiB, Thomas Donth, Michael Englhardt-Kopf, Martina Geissler, Dr. Jonas Müller, Florian PloB, Dr. Christoph Rehbaum, Henning Schreiner, Felix Simon, Björn	Bernstein, Melanie Ferlemann, Enak Koeppen, Jens Lange, Ulrich Mack, Klaus Obner, Florian Schnieder, Patrick 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 Janecek, Dieter Liebert, Anja Nestle, Dr. Ingrid
FDP	Abel, Valentin Lenders, Jürgen Reuther, Bernd Sauter, Christian	Funke-Kaiser, Maximilian Herbst, Torsten Konrad, Carina Kruse, Michael
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	Gürpinar, Ates Latendorf, Ina



Liste der Sachverständigen, Interessenvertreter und sonstigen Auskunftspersonen

Prof. Dr. Dirk Engelhardt

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e. V. (BGL), Vorstandssprecher
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Thomas Hansche

Bundesverband Logistik & Verkehr-pro e. V. (BLV-pro), Stellvertretender Vorsitzender
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der AfD)

Carsten Hansen

Bundesverband Paket und Expresslogistik e. V. (BIEK), Leiter Grundsatzfragen und
Innenstadtlogistik
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Frank Huster

Bundesverband Spedition und Logistik e. V. (DSLIV), Hauptgeschäftsführer
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der FDP)

Prof. Dr. Matthias Knauff, LL.M. Eur.

Friedrich-Schiller-Universität Jena, Lehrstuhl für Öffentliches Recht, insb. Öffentliches
Wirtschaftsrecht, Forschungsstelle für Verkehrsmarktrecht, Geschäftsführender Direktor des
Instituts für Energiewirtschaftsrecht
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)

Kim Kohlmeyer

Transport & Environment Deutschland (T&E), Managerin E-Mobilität
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dr. Gerhard Schulz

Toll Collect GmbH, Vorsitzender der Geschäftsführung
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)

Peter Westenberger

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V. (NEE/DIE GÜTERBAHNEN), Geschäftsführer
(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion DIE LINKE.)



Einzigster Tagesordnungspunkt

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften

BT-Drucksache 20/8092

Vorsitzender: Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren, ich begrüße Sie ganz herzlich zur 52. Sitzung des Verkehrsausschusses, der öffentlichen Anhörung zum Gesetzentwurf der Bundesregierung, Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften, Bundestagsdrucksache 20/8092. Zu unserer Anhörung darf ich besonders herzlich die Sachverständigen und Auskunftspersonen begrüßen: Herrn Prof. Dr. Dirk Engelhardt, Vorstandssprecher des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), Herrn Thomas Hansche, Stellvertretender Vorsitzender des Bundesverbands Logistik & Verkehr-pro, Herrn Carsten Hansen, vom Bundesverband Paket und Expresslogistik (BIEK), dort Leiter Grundsatzfragen und Innenstadtlogistik, Herrn Frank Huster, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands Spedition und Logistik (DSLVL), Herrn Prof. Dr. Matthias Knauff von der Friedrich-Schiller-Universität Jena, Frau Kim Kohlmeyer, Managerin E-Mobilität bei dem Thinktank „Transport & Environment Deutschland“, Herrn Dr. Gerhard Schulz, Vorsitzender der Geschäftsführung der Toll Collect GmbH und Herrn Peter Westenberger, Geschäftsführer des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen (NEE/DIE GÜTERBAHNEN). Herzlich willkommen! Ich möchte denjenigen Sachverständigen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben, dafür herzlich danken! Diese wurden als Ausschussdrucksache 20(15)193 verteilt und sind auf der Internetseite des Bundestages abrufbar. Die Anhörung soll nach dem folgenden Verfahren ablaufen:

Die Anhörung gliedert sich in zwei Frage- und Antwortrunden. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder bis zu zwei Sachverständige befragen. Sofern Sie eine bzw. einen Sachverständigen befragen, erhält diese Person acht Minuten Antwortzeit. Befragen Sie zwei Sachverständige, erhält jede bzw. jeder vier Minuten Antwortzeit. Wie viele Fragen und ggf. Unterfragen Sie stellen, ist dabei unerheblich. Ich bitte Sie, selbst eine Redezeit von maximal drei Minuten für Ihren Beitrag einzuhalten. Nach der Fragerunde schließt sich

die Antwortrunde der Sachverständigen an. Ich bitte die Sachverständigen, sich die an sie gerichteten Fragen der Abgeordneten zu notieren und diese in der Antwortrunde dann en bloc zu beantworten. Die Redezeit Ihres Antwortbeitrags ist auf vier Minuten je Fragenkomplex begrenzt. Bei mehreren Fragenkomplexen addieren sich die Zeiten entsprechend. Ihre Redezeit sage ich Ihnen vor Ihrem Beitrag auch noch einmal an. Zu Ihrer Orientierung wird die verbleibende Redezeit unten links auf dem Monitor in der Saalmitte angezeigt. Wir haben einen Zeitrahmen von ca. 2 Stunden, bis etwa 16.00 Uhr. Wie üblich wird ein Wortprotokoll von der Anhörung erstellt und im Internet veröffentlicht. Diese Anhörung wird live vom Parlamentsfernsehen im Internet übertragen und steht anschließend in der Mediathek des Bundestages zum Abruf bereit. Soweit zu den Formalien.

Dann steigen wir nun in die erste Fragerunde ein. Die beginnt mit der Fraktion der SPD, für die ich als Berichterstatter sprechen werde.

Abg. **Udo Schiefner** (SPD): Meine Fragen in dieser ersten Runde richte ich an Sie, Herr Professor Knauff und Herr Dr. Schulz. Herr Prof. Dr. Knauff, die Regierungskoalition hat im Koalitionsvertrag festgelegt, dass 2023 ein CO₂-Zuschlag zur Lkw-Maut eingeführt werden soll. Das wurde aber unter der Bedingung beschlossen, eine Doppelbelastung durch den CO₂-Preis auszuschließen. Die CO₂-Maut ist aus wettbewerblicher Sicht fair. Sie gilt für alle Nutzer gleich. So hat die Maut Vorteile gegenüber einer Anlastung von CO₂-Kosten über das nationale Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG). Auch im Umweltbundesamt ging man im Oktober 2021 davon aus, dass es nur eine Form der CO₂-Bepreisung geben sollte. In einer Studie des Amtes hieß es damals: „Sobald es möglich ist, sollte der CO₂-Preis des BEHG für mautpflichtige Fahrzeuge und Straßen über die Lkw-Maut erhoben werden.“ Wie kann aus Ihrer Sicht der Forderung, die wettbewerbsschädliche Doppelbelastung durch den zusätzlichen Emissionshandelsaufschlag beim Diesel zu kompensieren, entsprochen werden? Gibt es europarechtliche Schranken oder beihilferechtliche Bedenken gegen den Ansatz einer Rückerstattung des CO₂-Anteils am Dieselpreis an die Unternehmen? Wie bewerten Sie den potenziellen bürokratischen Aufwand für eine derartige Maßnahme, auch angesichts der Tatsache, dass der Wettbewerbsnachteil



ab 2027 nicht mehr ins Gewicht fällt?

Sehr geehrter Herr Dr. Schulz, 2024 werden wir die kleineren Nutzfahrzeuge in die Mautpflicht aufnehmen. So der Plan. Ab Sommer nächsten Jahres soll die Maut für alle Fahrzeuge im Straßengüterverkehr ab 3,5 Tonnen gelten. EU-weit gelten die Marktzugangsbedingungen im Güterverkehr bereits ab 2,5 Tonnen. Hier den nächsten Schritt anzusetzen, würde zur Kohärenz beitragen. Wie sehen Sie das mit der Umsetzung? Sehen Sie eine Chance, im nächsten Schritt dann auch hier die 2,5-Tonner miteinzubeziehen? Könnten Sie bitte etwas zur Umsetzung sagen?

Vorsitzender: Dann hat jetzt für die CDU/CSU-Fraktion Frau Englhardt-Kopf das Wort.

Abg. **Martina Englhardt-Kopf** (CDU/CSU): Herzlichen Dank! Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine Damen und Herrn. Zunächst herzlichen Dank für die Möglichkeit zur öffentlichen Anhörung. Mein besonderer Dank im Namen der Unionsfraktion gilt Ihnen, sehr geehrte Frau Kohlmeier, sehr geehrte Herren Sachverständige, für Ihren Sachverstand, für Ihre persönliche Präsenz, für die Stellungnahmen, die Sie bereits im Vorfeld abgegeben haben. Für uns, aus Unionsicht ist diese CO₂-Maut grundsätzlich in der jetzt vorgelegten Form nicht umsetzbar, weil sie einfach die Verbraucher, aber auch die Unternehmer unheimlich belastet, in einer schwierigen wirtschaftlichen Lage, in der wir uns befinden. In vorgelegten Gesetzentwurf der Bundesregierung wird davon gesprochen, dass sich das Verbraucherpreisniveau nur marginal verändern wird. Dahingehend zielt auch unsere erste Frage. Die Bundesregierung rechnet mit der Verteuerung der Produkte in Höhe von lediglich 0,1 Prozentpunkten. Die Transport- und Logistikbranche sieht das Ganze ja völlig anders. Wir auch! Die Argumente wurden hinreichend ausgetauscht. Gleichzeitig soll eben hier auch der Verbraucher mehr belastet werden. Prognostizierte Mehreinnahmen des Bundes von 7,6 Milliarden Euro, das muss jemand bezahlen.

Deshalb meine Frage an Herrn Prof. Dr. Englhardt vom BGL, aber auch an Herrn Hansen, der digital zugeschaltet ist: Wie schätzen Sie die Auswirkungen dieser Mauterhöhung auf das Preisniveau tatsächlich ein, im Hinblick auf Güter und Waren, die transportiert werden, also Lebensmittel, Konsumgüter des täglichen Bedarfs, Baustoffe

und vieles mehr? Und wie bewerten Sie tatsächlich die Einschätzung der Bundesregierung dazu und auch die Möglichkeiten der Umwälzung der Mehrkosten für die Transportunternehmen? Herzlichen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann hat nun für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Kollege Gastel das Wort.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich möchte vorwiegend schicken, dass wir mit dieser geplanten Reform der Lkw-Maut EU-Recht umsetzen und dass wir das EU-Recht durchaus auch ambitioniert umsetzen, weil wir auch Ziele haben, die wir erreichen wollen. Die liegen unter anderem und vor allem im Bereich des Klimaschutzes, wo es auch besonders auf den Verkehrssektor ankommt. Und innerhalb des Verkehrssektors muss eben gerade auch der Güterverkehr seine CO₂-Einsparung noch entsprechend liefern. Die Ausweitung und die Erhöhung der Lkw-Maut dient aber mehreren Zwecken, neben dem Klimazielen natürlich auch der besseren Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur, neben den Straßen jetzt eben auch die Schieneninfrastruktur. Ich höre das immer wieder, bei Besuchen in Logistikunternehmen, dass sie auch sagen, sie würden gerne mehr auf der Schiene machen. Das lese ich jetzt hier auch aus den Stellungnahmen. Aber das geht nicht immer, weil die Kapazitäten nicht vorhanden sind. Und wir finanzieren da jetzt besser. Wir versprechen uns aber auch Impulse für die Antriebswende, also alternative Antriebe, und für die Verlagerung auf die Schiene. Ich sage hier auch noch dazu, die Bahn muss für jeden Meter, den sie fährt, für jeden Halt in der Station entsprechend bezahlen. Wir wissen aber auch, dass dies große Herausforderungen für die Unternehmen sind und es für einige sogar auch ein Risiko darstellt.

Meine erste Frage geht an Frau Kohlmeier von T&E, und zwar dahingehend, dass aus einigen der Stellungnahmen, zum Beispiel von BGL und DSLV, hervorgeht, dass Bio-LNG und E-Fuels außen vorbleiben. Sie schreiben hingegen in Ihrer Stellungnahme, dass diese gar nicht zur Verringerung der Emissionen beitragen könnten. Da bitte ich Sie, das genauer auszuführen, weshalb damit im Straßengüterverkehr keine Hilfe für den Klimaschutz zu erwarten wäre.



Meine zweite Frage geht an den BGL. Der Verband kritisiert, dass Lkw mit alternativen Antrieben derzeit noch kaum angeboten würden und es zudem kaum eine Tank- und Ladeinfrastruktur dafür gebe. Deswegen ist meine Frage: Welche Art von Förderung ist aus Sicht des BGL sinnvoll? Ist es die Fahrzeuganschaffung, die gefördert werden könnte oder vielleicht auch die elektrisch angetriebene Schubachse, über die gerade einiges zu lesen und zu hören ist? Oder ist es eher – oder auch – die Tank- oder Ladeinfrastruktur? Wo sollte die dann vorrangig entstehen?

Vorsitzender: Dann hat jetzt für die AfD-Fraktion Kollege Brandes das Wort.

Abg. **Dirk Brandes** (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Vielen Dank auch an die Sachverständigen für die abgegebenen Stellungnahmen. Meine Damen und Herren, die CO₂-basierte Mauterhöhung ist aus unserer Sicht aus diversen Gründen abzulehnen. Es wird ein weiterer Teuerungseffekt in die Welt gesetzt, der die Inflation weiter anheizen wird. Dieses Mal wird die Regierung im Grunde also selbst als Inflationstreiber auftreten. Das wird die Bürger in der Mittelschicht belasten und die mittelständischen Unternehmen. Gerade auch Speditionen, die diese Preise nicht umwälzen können – es ist in der Art und Weise eben schon gesagt worden – wird das sogar in den Ruin treiben. Die angepriesene Lenkungswirkung erkennen wir als AfD-Fraktion nicht. Zumal, wenn man etwas lenken will, müsste es auch Alternativen geben. Ich erwähne hier nochmal, dass der Minister für Verkehr, Herr Wissing, schon einmal gesagt hat und selbst zugegeben hat, dass vor 2070 gar nicht damit zu rechnen sei, dass da große Alternativen, auch unter anderen bei der Bahn, zur Verfügung stehen werden. Es handelt sich also im Grunde genommen einfach nur um eine gigantische Preiserhöhung, die den ohnehin maroden Wirtschaftsträgern zurzeit noch weiter zusetzen wird. Als AfD fordern wir die Bundesregierung auf, die Leistungsträger wieder endlich steuerlich zu entlasten statt zu belasten. Es ist so, wir möchten auch weiter, dass die Finanzierungskreisläufe eingehalten werden. Denn 75 Prozent werden aktuell vom Güterverkehr auf der Straße abgewickelt und dieser Verkehr wird noch zunehmen. Und da jetzt die Gelder noch umzulenken, wäre aus unserer Sicht fatal. Die Mauterlöse sollen dem Straßen- und Güterverkehr vollumfänglich zur Verfügung

gestellt werden.

Meine Fragen: Die erste Frage geht an Herrn Hansche. Herr Hansche, warum lehnen Sie die mautrechtlichen Maßnahmen der Bundesregierung ab? Und welche Maßnahmen bräuchte es jetzt aus Ihrer Sicht, um die Zukunft dieser mittelständisch geprägten Branche zu sichern?

An Herrn Huster geht meine zweite Frage: Sie schreiben in Ihrer Stellungnahme, ich zitiere: „Die vielschichtigen Klimaschutzanstrengungen der Bundesregierung werden vom DSLV ausdrücklich unterstützt. Dies schließt die Reform des Mautgesetzes mit ein. Eine Bepreisung von CO₂-Emissionen mit dem Ziel, diese zu reduzieren, ist in diesem Zusammenhang ein ordnungs- und marktwirtschaftlich grundsätzlich geeignetes Lenkungsinstrument ...“. Da möchte ich gerne fragen, ob Sie uns erklären können, wo Sie diese Lenkungswirkung überhaupt sehen und ob das nicht eher nur die mittelständischen Spediteure treffen wird. Ich bin der Meinung, Konkurrenz belebt das Geschäft. Die Großen wird das einseitig durch ihre Kompensationsfähigkeit bevorteilen. Möchten Sie nicht auch einen großen Markt? Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Für die FDP gebe ich das Wort Kollegen Sauter.

Abg. **Christian Sauter** (FDP): Herr Vorsitzender, vielen Dank! Zunächst auch von unserer Seite an die Sachverständigen einen großen Dank für die vorgelegten Stellungnahmen und Ihre Ergebnisse. Ich habe im Hinblick auf die CO₂-Maut im Entwurf des jetzt vorliegenden Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften auch einige Fragen, im Hinblick auch auf eine Vielzahl von Gesprächen und einen Austausch, der mit den Betroffenen natürlich geführt wurde, ist hier auch ein besonderes Augenmerk zu führen. Meine Frage geht an Herrn Huster vom DSLV. Es ist bereits viel über Technik, über E-Mobilität gesprochen worden. Aber auf der anderen Seite gibt es natürlich auch die Möglichkeiten alternativer Kraftstoffe, Bio-LNG – eben genannt worden –, um entsprechend auch CO₂-Neutralität herzustellen. Wie sehen Sie – erste Frage – die Marktverfügbarkeit von batterieelektrischen Fahrzeugen in dem Segment? Zweite Frage: Wie wäre aus Ihrer Sicht eine Anrechnung von alternativen Kraftstoffen? Welche Lösung haben Sie hier? Was sieht Ihr Modell vor? Im Hinblick darauf und diesbezüglich,



welche konkreten Forderungen gibt es auch in Richtung EU zu diesem Themenkomplex, wofür sich die Bundesregierung aus Ihrer Sicht einsetzen sollte. Dritter Punkt: Die Doppelbelastung wurde genannt. Es ist auch entsprechend deutlich im Koalitionsvertrag formuliert. Welche Möglichkeiten sehen Sie hier, um eine mögliche Doppelbelastung zu mindern? Und eine abschließende Frage zu den Förderprogrammen: Welche Förderprogramme für die Branche würden Sie als sinnvoll erachten, auch im Hinblick auf technische Herausforderungen und Aspekte? Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Kollege Lutze für die Linken zum Abschluss der ersten Fragerunde.

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.): Vielen Dank, von meiner Seite auch an die Sachverständigen, mit ihren sehr umfangreichen Stellungnahmen. Meine Fragen gehen an Herrn Westenberger. Ich sage mal als kurze Vorbemerkung, als wir hier reingegangen sind, im Gegensatz zur Union, stand für uns noch nicht fest, wie wir uns nachher bei der Abstimmung verhalten. Ich bin jetzt seit ein paar Jahren dabei, das kommt zugegebenermaßen nicht so häufig vor. Aber ich bin wirklich sehr gespannt auf die Argumente, weil es, glaube ich, in dem kompletten Themenbereich sehr wohl Argumente gibt, die für eine Mauterhöhung sprechen und auch Argumente, die dagegensprechen. Vielleicht ist es manchmal auch eine Frage des Zeitpunktes, wann man etwas einführt oder ob man es vielleicht später macht. Deswegen die Frage: Was sagen Sie denn den Spediteuren, die ja hier zum Teil auch anwesend sind, zu einer Verlagerung auf die Schiene – Sie sagen ja, eine Verlagerung sei auf absehbarer Zeit nicht möglich. Ich meine, wir wollen ja im Prinzip zumindest den Güterfernverkehr weitestgehend auf die Schiene verlagern. Vom Auslieferungslager eines Einzelhändlers, eines Discounters etc., dass ich da nicht den Zug nehmen kann, sondern dass ich da heutzutage den Lkw brauche, ist vollkommen klar. Aber der Güterfernverkehr hat für meine Begriffe nichts auf der Autobahn zu suchen, sondern auf der Schiene. Aber es gibt das Problem, dass im Moment die Kapazität, die Aufnahmefähigkeit, der Schiene begrenzt ist. Und selbst Spediteure, die Kombinierten Verkehr machen, berichten davon, dass sie ihre Wagen gar nicht mehr auf die Schiene bekommen. Vor dem Hintergrund stellt sich dann eben die Frage, wie dann der Umgang

mit dem CO₂-Aufschlag ist, in welcher Verbindung das dann steht. Wenn jetzt zum Beispiel mittelständische Unternehmer – ich habe zwei davon im Saarland, die Kombinierten Verkehr machen – das gerne machen würden, aber nicht können, weil sie die Waggon einfach nicht auf die Schiene bekommen und sie dann trotzdem aus Ihrer Sicht quasi bestraft werden, weil sie nun doch mit klassischen Lkw arbeiten müssen. Das, wie gesagt, in Verbindung auch, dass da als Maßstab CO₂-Ausstöße und solche Sachen anstehen, ist das schon ein Punkt, der zumindest ein bisschen kontroverse Züge hat. Deswegen meine Frage in diese Richtung, was ist Ihre Argumentation, der Sie ja von der Schiene kommen, in Richtung der Spediteure, die auf der Straße arbeiten bzw. Kombinierte Verkehre anbieten?

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann gehen wir jetzt in der Antwortrunde alphabetisch vor. Zunächst hat Herr Prof. Engelhardt das Wort für maximal acht Minuten.

Prof. Dr. Dirk Engelhardt (BGL): Herr Vorsitzender, liebe Abgeordnete, vielen Dank! Ich fange an mit der Frage von Frau Englhardt-Kopf: die Auswirkungen und dass das marginal ist. 7,6 Milliarden jährlich ist eine enorme Mehrbelastung. Das entspricht für die am meisten eingesetzten Fahrzeuge einer Kostensteigerung von 83 Prozent. So hoch war die Preiserhöhung in der Maut noch nie. Selbst bei der Einführung, wo sie zehn Cent betragen hat, war es deutlich geringer. Die Aussage, es sei keine Mehrbelastung für die Branche, kann ich so nur verneinen. Nehme ich mir zum Beispiel eine Fahrt von Hamburg nach München – das sind ca. 800 Kilometer –, dann entstehen nur durch die Maut 130 Euro Mehrkosten. Da sind nicht inkludiert steigende Fahrerlöhne, da sind nicht inkludiert steigende Treibstoffkosten, da sind nicht inkludiert höhere Beschaffungskosten für die Fahrzeuge und so weiter. Das ist ein Riesenproblem für unsere Branche und natürlich, wenn ich das auf den einzelnen Joghurtbecher runterrechne, ist das marginal. Wenn ich aber eine Komplettladung aus Hamburg beziehe oder aus einer entfernteren Destination, dann sind das ganz erhebliche Kosten. Bei einem Fuhrpark von ungefähr 100 Fahrzeugen – großer Mittelständler – sind das zwei Millionen Euro Mehrkosten nur durch die Maut. Für eine vierköpfige Familie –



und da haben wir die Transitzfahrten rausgerechnet – bedeutet das eine Mehrbelastung von ungefähr 350 bis 400 Euro nur durch die Lkw-Maut, ohne die ganzen anderen Kostensteigerungen. Die deutsche Getränkeindustrie hat laut ihren Presseverlautbarungen nachgerechnet: jede Kiste Bier 50 Cent teurer. Und das addiert zu diesen 400 Euro in Summe. Von daher ist das eine Riesenbelastung für unsere Branche und das größte Problem wird auch für die Unternehmen sein, die entsprechende Liquidität zu bekommen. Wenn ich auf einmal mit 100 Lkw zwei Millionen Euro Mehrbelastung habe, muss ich mir das Geld erstmal bei der Hausbank besorgen. Wir haben eine durchschnittliche Marge von 0,1 bis 2 – die Branchenbesten schaffen 3 – Prozent vom Umsatz. Wenn die jetzt zur Hausbank gehen müssen und dafür vielleicht noch einen Kredit aufnehmen müssen, der auch noch mit entsprechenden Zinsen belegt ist, haben einfach viele Mitgliedsunternehmen, gerade die kleinen – und 80 Prozent in Deutschland haben bis 20 Mitarbeitende – ein Riesenproblem. Und das macht den Unternehmerinnen und Unternehmern massive Sorgen. Die Weitergabe, die angeblich so problemlos ist: Wir hören es ja in den Medien, landauf, landab, auch die Verladerschaft ist belastet. Und gerade für die kleinen, die mit 20 Mitarbeitenden unterwegs sind, wird das ein Riesenproblem. Gerade in Bezug auf die Leerkilometer. Nehmen wir die gebeutelte Bauindustrie: Ein Unternehmer fährt eine Lastfahrt mit Steinen, mit Sand, mit Kies, mit Schotter zur Baustelle. Dann kann er vielleicht noch diese Lastfahrt mit dem Verlader vereinbaren. Für die Leerfahrt zurück zur Ladestelle wird ihm der Verlader garantiert nicht die höhere Maut bezahlen. Die bezahlt er aber auch in vollem Umfang. Und da sagen mir dann viele kleine Mittelständler: „Wir reduzieren.“ oder „Wir hören auf.“ oder „Wir sind in einem Alter, wo wir das Geschäft nicht mehr machen müssen, wir führen es nicht mehr weiter.“. Uns fehlt im Moment schon Frachtraum, der auch nicht durch osteuropäische Fahrzeuge kompensiert werden kann. Gerade in den Bereichen Nahverkehr, regionale Versorgung, Bauindustrie ist das ein Riesenproblem. Und da sehe ich nicht, dass das einfach umgewälzt werden kann. Und wenn deutscher Mittelstand aufhört, führt es dazu, dass kurzfristig noch mehr Kollegen aus Osteuropa – wir haben jetzt schon einen Anteil von über 43 Prozent – versuchen werden, das zu

kompensieren, bis auch sie der Fahrermangel trifft. Das fängt nämlich in Polen genauso an, wie bei uns in Deutschland. Wir hatten im Jahr 2011 noch einen Ausländeranteil von 2,5 Prozent am innerdeutschen Verkehr. Wir sind jetzt schon bei 10 Prozent, also eine extreme Zunahme dieser inländischen Kabotage. Wenn wir das weiter so wollen und den deutschen Mittelstand schwächen wollen, ist genau das das „richtige“ Werkzeug. Also wirklich ein massives Problem.

Herr Gastel zu Ihrer Frage: Ich will vielleicht einfach mal mit den Zahlen anfangen. Wir haben in Deutschland jeden Tag 800.000 Lkw größer 7,5 Tonnen, Deutsche und Ausländer, die für die Versorgung unserer Bevölkerung unterwegs sind. Stand August dieses Jahres waren ungefähr 300, 330 Fahrzeuge mautbefreit – 0,03 Prozent. Wir haben in Deutschland jedes Jahr in der schweren Klasse an Neuzulassungen ungefähr 55.000 bis 60.000 Fahrzeuge. Das heißt, bis wir diese Flotte von 800.000 ausgetauscht haben, brauchen wir noch ein paar Jahre. Deswegen muss beides gefördert werden, um Ihre Frage konkret zu beantworten – oder alle drei: die Zugmaschinen, die Trailer, wie auch die Tank- und Ladeinfrastruktur. Nach meinem Kenntnisstand haben wir heute in Deutschland immer noch genau null Megacharger. Nicht einen! Also einen Ladepunkt, wo ich einen Lkw nach viereinhalb Stunden Lenkzeit, wenn der Fahrer seine Pause macht, mindestens so weit aufladen kann, dass er wieder nach Hause kommt oder seine nächste Be- oder Entladestelle erreicht. Mir fehlt bei null Megachargern einfach das Bewusstsein bei meinen Unternehmern, in solche Fahrzeuge zu investieren. Die werden das nicht tun! Also, Ladeinfrastruktur ganz wichtig! Nächster Punkt: Die Fahrzeuge sind – Stand heute – um das Drei- bis Dreieinhalbfache teurer als ein konventioneller Diesel-Lkw. Wenn die drei- bis dreieinhalbfach teurer sind, dann müssen alle Verlader, von der Lebensmittelindustrie über den Maschinenbau bis hin zu allen anderen Segmenten, diese Mehrkosten auch zu zahlen bereit sein. Wir haben alle Gräfenhausen in den Medien verfolgt. Wir haben die Auftraggeber gesehen, die in Gräfenhausen die osteuropäischen Fahrzeuge beladen. Da war das ganze Who-is-Who der der Deutschen Industrie dabei. Denn ausschlaggebend ist der Transportpreis und nichts anderes. Ich habe noch keinen Verlader erlebt, der im großen Stil



bereit ist, Mehrkosten zu bezahlen – vielleicht außer mit einem gewissen Symbolcharakter, dass er mal sagt: „Ein Fahrzeug nehmen wir mal elektrisch.“. Solange der Diesel der Benchmark ist und keine Förderprogramme in ausreichendem Maß vorhanden sind, wird der Unternehmer nicht investieren. Es erschreckt mich, wenn ich dann in die Haushaltsdokumente blicke und sehe, dass dort im KsNI-Programm, dem wichtigsten Programm für die nächsten vier Jahre, nur 85 Millionen vorgesehen sind. Ich kann nur sagen: „Das wird nichts!“. Und das war auch jetzt auf der NUFAM am Wochenende in Karlsruhe das zentrale Thema. Wenn wir hier nicht gegensteuern, bleibt alles beim Alten und es wird einfach nur für den Endverbraucher teurer. Nämlich es wird versucht, die Maut auf den Frachtpreis umzulegen und damit dann auf den Endkunden. Aber eine Lenkungswirkung ohne entsprechende Förderprogramme, sowohl in Fahrzeuge, Trailer und Tank- und Ladeinfrastruktur wird es nicht funktionieren. Das ist absolut essenziell. Und vielleicht als letzter Satz: Gerade die Kleinen und die Mittelständler sind wirklich absolut betroffen. Die, die zehn Fahrzeuge haben oder 15 Fahrzeuge, die wissen nicht, wie sie an die Liquidität kommen sollen, die wissen nicht, wie es weitergehen soll. Und die Frage wird mit Sicherheit in der zweiten Runde noch kommen: Ein Startzeitpunkt kurz vor dem Weihnachtsgeschäft ist da auch noch eine absolute Katastrophe. Das kriegen die Verloader nicht hin. Das kriegen die Kollegen von der Spedition nicht hin und das kriegen meine Transportunternehmer auch nicht hin. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann gebe ich jetzt das Wort Herrn Hansche für maximal vier Minuten.

Thomas Hansche (BLV-pro): Ich kann mich den Worten von Herrn Engelhardt nur anschließen. Alles auch aus unserer Sicht richtig gesagt. Wir sind auch gegen die Mauterhöhung. Wir vertreten die kleinen- und mittelständischen Unternehmen – und auch die Fahrer – in unserem Verband. Das ist eine besondere Situation, die hier immer kein Gehör findet und darauf möchten wir besonders aufmerksam machen. Es ist nämlich überhaupt kein fairer Wettbewerb da draußen möglich. Der faire Wettbewerb, der da draußen nicht mehr stattfindet, liegt vor allem daran, dass wir sehr vielen

ausländischen Dienstleistern hier die Marktteilnahme erlauben, aber die Einhaltung der Regeln, die ja auch in Deutschland gelten, durch Kabotagegesetze, durch Mindestlohn und alles andere, nicht kontrollieren, nicht wirksam kontrollieren. Damit geben wir faktisch den Markt aus den Händen, indem wir die Kontrolle über den Markt nicht mehr haben. Und wir hätten auch gar kein Problem damit, wenn eine Mauterhöhung stattfindet, wenn man diese im Markt wirklich weitergeben kann. Ich habe hier in vielen Dokumenten gelesen: „Geben Sie es doch einfach weiter!“. Das ist einfach nicht mehr möglich. Wir haben mit vielen unserer Mitglieder gesprochen, die jetzt im Zuge der Mauterhöhung, genauso wie es Herr Engelhardt beschrieben hat, das Geschäft aufgeben wollen, weil sie weder die Liquidität beschaffen können noch am Markt irgendeine Chance haben oder aus dem einfachen Grund, weil die Auftraggeber diese Preiserhöhung nicht mitmachen werden. Und warum machen sie diese Preiserhöhung nicht mit? Weil sie es nicht müssen! Es gibt genug billige Angebote. Herr Engelhardt hat Gräfenhausen angesprochen. Ich war letzte Woche selbst vor Ort und habe mir von den Fahrern berichten lassen, wie die Arbeitsbedingungen sind. Der eine Fahrer sagte: „Wir haben von unserem Arbeitgeber, von unserem Auftraggeber, der polnischen Spedition, eine Rundinformation bekommen, dass wir die Kabotagegesetze nicht beachten müssen, weil der Auftraggeber, der Arbeitgeber, der polnische, angeblich eine Absprache mit der deutschen Bundesregierung hat, dass Kabotagegesetze für diese Fahrer nicht gelten.“. Das wird so nicht sein. Der wird da keine Absprache gehabt haben. Aber das zeigt doch, wie ernst die Dienstleister, die hier im Markt durch die Kabotagegesetze reguliert werden sollen, diese nehmen. Nämlich gar nicht! Wir haben 200 Mitarbeiter des BALM – oder vielleicht sind es 300 –, die analog die Kontrollen durchführen sollen, ob bei diesen millionenfachen Transporten, die monatlich auf den Straßen Deutschlands stattfinden, die Regeln eingehalten werden. Das ist gar nicht möglich. Wir öffnen den Wettbewerb und lassen die Billigen einfach machen. Deswegen werden ja auch diese expansiv. Wir haben seit der Jahrtausendwende eine Million mehr Lkw auf deutschen Straßen. Warum? Das ist totaler Quatsch! Wir sind auch dafür, dass umweltfreundliche Alternativen gesucht werden. Man hat aber die Bahn auch in Konkurrenz dazu gesetzt



und die Bahn hat ihr ganzes Schienennetz marode werden lassen müssen, weil sie auch mit dem Preis der billigen Dienstleister nicht mithalten konnte. Das ist doch das Problem und das wird hier überhaupt nicht berücksichtigt. Wir plädieren eindeutig dafür, dass man sich hier die Marktmechanismen noch mal anschaut. Was muss getan werden? Und wir sind sehr dafür, dass die Mautdaten, so wie wir es schon lange fordern, genutzt werden, um zu kontrollieren, wer in diesem Land welche Tätigkeit ausübt. Und dass deutsche Gesetze angewandt werden. Dass angewandt wird, dass die Kabotageregeln für alle gelten und auch so umgesetzt werden. Dass die GPS-Daten, die man durch die Mautkontrolle hat, auch Anwendung finden. Dass man den Mindestlohn anwendet. Wenn die Leute zu 100 Prozent in Deutschland mit den ausländischen Lkw tätig sind, dass die dann auch entsprechend nach dem deutschen Mindestlohn entsprechend ihre Leistung erbringen müssen. Alles andere ist verzerrter Wettbewerb. Und dann kommen natürlich die Sachen, die Herr Engelhardt erwähnt hat, erschwerend hinzu, dass die Mittelständler mittlerweile so an die Wand gedrückt sind, dass sie nicht wissen, wo soll Liquidität herkommen, um noch die Vorfinanzierung für die Maut zu stemmen. Und man fliegt jetzt einfach bei den Auftraggebern mit dem Wunsch nach höheren Konditionen raus. Es gibt schon lange den Trend, dass man als deutscher Mittelständler oder als Kleinunternehmer durch die billige Auslandskonkurrenz verdrängt wird. Und es wird nichts dagegen getan. Die Mauterhöhung ist außerdem eine verdeckte Steuer, die keine Lenkungswirkung aus unserer Sicht hat. Weder sind alternative Antriebe so weit, noch ist die Bahn in der jetzigen Situation fähig, diese Transportvolumina in irgendeiner Form zu erbringen. Natürlich müssen jetzt Weichen gestellt werden. Es müssen Veränderungen kommen, aber die müssen sich vor allem wieder auf einen fairen Wettbewerb konzentrieren. Den haben wir derzeit nicht. Danke!

Vorsitzender: Dann darf jetzt Herr Hansen, der online zugeschaltet ist, für maximal vier Minuten die Frage beantworten. Bitte!

Carsten Hansen (BIEK): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Frau Englhardt-Kopf, herzlichen Dank für das Wort. Ich möchte vorab sagen,

dass die Branche der Paketdienste die Co₂-Reduzierung und die Ziele des Klimaschutzes vollständig teilen. Wir haben auch einen entsprechenden Beschluss gefasst. Die Emissionen, die der Straßentransport von Paketen bewirkt, sollen kontinuierlich gesenkt werden, und zwar um 40 Prozent im laufenden Jahrzehnt. Darüber hinaus werden wir auch die letzte Meile bis Ende 2040 emissionsfrei gestalten. Auch eine zunehmende Verlagerung von Paketen auf die Schiene halten wir für möglich, für bis zu zehn Prozent, wenn die entsprechenden Zugänge da sind und verlässliche Transportzeiten garantiert werden können.

Zur Frage von Frau Englhardt-Kopf, was den Anstieg des Verbraucherpreisniveaus angeht. Hierzu wurde ja schon das meiste Richtige gesagt. Genaue Auswirkungen auf das Verbraucherpreisniveau sind durch die geänderten Preise bei Lebensmitteln oder Konsumgütern kaum greifbar darstellbar. Aber die Belastung trifft ja auch jetzt nicht in erster Linie die Verbraucher, sondern erstmal die Unternehmen. Herr Prof. Engelhardt ist sehr plastisch darauf eingegangen. Die Mehrkosten, die durch die CO₂-Differenzierung aber da sind – wir reden über 28 Milliarden Euro bis Ende 2027 und 7 Milliarden Euro jährlich –, werden im ersten Schritt auf jeden Fall von den Transportunternehmen getragen. Aber sie werden dort natürlich nicht bleiben, denn wir haben schlicht und einfach keine Gewinne in dieser Größenordnung, die das rechtfertigen. Das heißt, es wird eine Umlage auf die Verbraucher geben. Das ist ganz sicher. Aber wo diese landen, das ist eben nicht sicher. Bis die Zusatzaufwendungen sich in höhere Transportpreise übersetzen, sind sie eben erstmal eine wirtschaftliche Belastung der Unternehmen, der Transportunternehmen, um ganz genau zu sein. Und auch die Möglichkeit in diesem sehr intensiven Wettbewerb – ich spreche hier nur von der Paketbranche – die Preise umzulegen – es wurde ja schon angesprochen, dass das nämlich nicht so einfach ist, wie man sich das vorstellt. In der Paketbranche haben wir eine große Bedeutung des Onlinehandelns und die Dominanz eines bzw. weniger Handelsunternehmen. Und ob und wie diese Handelsunternehmen die Kosten an die Verbraucher weitergeben oder ob sie überhaupt Wert darauflegen, weil sie ihre Einnahmen nicht mal mit dem Transport verdienen müssen, das ist durchaus offen. Es könnte nämlich sein, dass die



Handelsunternehmen eine ganz ähnliche Argumentation übernehmen, wie sie der Bund jetzt dargestellt hat, indem sie nämlich einfach bestreiten, es gäbe gar keine spürbare Belastung. Und wir haben seit Jahren die Situation, dass die Nullversandkostenmentalität negativ wirkt. Die Argumentation, dass diese neuen Kosten in Milliardenhöhe eigentlich gar nichts ausmachen – 0,1 Prozent –, das ist sehr schädlich für die Anstrengungen der Branche überhaupt kostengerechte Preise durchzusetzen. Die Berichte aus der Praxis kennen Sie, auch Prof. Engelhardt ist darauf eingegangen. Was wir wissen, liegen die Kostensteigerungen eher in Höhe von vier Prozent und nicht so sehr bei 0,1 Prozent. Herzlichen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann hat jetzt Herr Huster das Wort für maximal zwölf Minuten.

Frank Huster (DSLV): Vielen herzlichen Dank! Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren Abgeordnete, ich bin von dem Vertreter der AfD zuerst zum inhaltlichen Gehalt unserer Stellungnahme gefragt worden. Er hat die Stellungnahme zitiert. Ich mache es auch noch mal: *„Die vielschichtigen Klimaschutzanstrengungen der Bundesregierung werden vom DSLV ausdrücklich unterstützt. Dies schließt die Reform des Mautgesetzes mit ein. Eine Bepreisung von CO₂-Emissionen mit dem Ziel, diese zu reduzieren, ist in diesem Zusammenhang ein ordnungs- und marktwirtschaftlich grundsätzlich geeignetes Lenkungsinstrument.“*. Sofern das Zitat aus unserer Stellungnahme, das von der AfD angebracht wurde. Die Stellungnahme wurde aber nicht zu Ende gelesen. Ich weiß auch nicht, warum jetzt der Knackpunkt nicht erwähnt wurde von dem Vertreter der AfD. Da heißt es nämlich: *„...sofern es Alternativen für die Wirtschaft zur Abmilderung des aus der CO₂-Bepreisung entstehenden Kostendrucks gibt und die zusätzlich entstehenden Kosten am Markt überwältigt werden können, die Unternehmen über eine ausreichende finanzielle Leistungskraft für Investitionen in emissionsfreie Technikalternativen verfügen und ein ausreichender Planungsvorlauf für die mit der Transformation hin zu einem CO₂-freien Wirtschaften verbundenen, umfangreichen betrieblichen Prozessanpassungen besteht. Diese Voraussetzungen sind mit dem geplanten Inkrafttreten des Dritten Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften im Straßengüterverkehrssektor überwiegend*

nicht erfüllt.“. Das ist der vollständige Inhalt unserer Stellungnahme. Insofern schließe ich mich substanziell meinen Vorrednern mit der Kritik am Mautänderungsgesetz an. Denn bis Ende dieses Jahrzehnts werden – das wurde schon genannt – die emissionsfreien Fahrzeuge flächendeckend nicht einsetzbar und verfügbar sein und auch die Verlagerungsoptionen auf das System Schiene sind begrenzt. Damit meine ich, dass ich die Frage der AfD hinreichend beantwortet habe.

Jetzt zur Frage des Vertreters der FDP: Ich möchte einleitend vielleicht noch einmal einen Satz zur Frage der sozialen Gerechtigkeit des Dritten Mautänderungsgesetzes sagen. Ich habe da so ein bisschen meine Zweifel. Und zwar, ich glaube, dass die Maut deshalb nicht sozial ausgewogen ist, weil sie den allgemeinen Kostendruck weiter verstärkt und dass gerade die Unternehmen im Wettbewerb, die ihre Kostenstruktur möglicherweise dann im Personalbereich und woanders ansetzen, noch weiter optimieren werden. Also dadurch wird der Wettbewerbsdruck so weit erhöht, dass insbesondere die Kleinstunternehmen dann „an die Wand“ gefahren werden. Deshalb glaube ich, dass der Verweis, der auch in einer Begründung des Gesetzes irgendwo enthalten ist, nicht ganz zutreffend ist. Das Mautänderungsgesetz – und jetzt komme ich zur Beantwortung der Fragen der FDP – muss, um auch tatsächlich eine Umweltwirkung zu entfalten und um seine Bezeichnung auch als Verkehrswendegesetz gerecht zu werden, deshalb nicht nur inhaltlich angepasst werden, sondern es muss unbedingt zeitlich von weiteren Gesetzen begleitet werden, die auch dann im engen Kontext mit der Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs und mit dem Dritten Mautänderungsgesetz stehen. Da verweise ich auf die Zulassung von HVO 100. Die 10. BImSchV muss jetzt zeitgleich mit dem Dritten Mautänderungsgesetz erlassen werden. Es muss zu einer Anpassung des Energiesteuerrechts zur Absenkung des Steuersatzes auf fortschrittliche biogene Kraftstoffe kommen, nämlich HVO 100, Bio-LNG und Bio-CNG. Und – das nur als Ergänzung – die Schaffung eines verbindlichen Rechtsrahmens für längere Fahrzeugeinheiten trägt dazu bei, die Effizienz des Straßengüterverkehrs – und darauf heben wir ja ab – als gesamtgesellschaftliche Aufgabe die Effizienz des Straßengüterverkehrs jetzt schnell zu verbessern. Denn darauf zu warten, dass E-Lkw auf den Weg gebracht werden, dass die Ladeinfrastruktur



steht und dass die Bahn endlich so weit ist, signifikante Mengen zu übernehmen und die Straße zu entlasten, das dauert entschieden zu lange. Deshalb komme ich darauf zurück, dass wir die Klimaschutzanstrengung des Bundes unterstützen möchten. Aber wir können nicht warten, bis das durch das Mautgesetz vorgegebene Rahmenwerk irgendwann mal wirkt und irgendwann mal die Schiene genug Geld hat. Sondern wir müssen auch darauf drängen, jetzt Effizienzpotentiale zu heben. Deshalb ist die Anrechenbarkeit von alternativen Kraftstoffen ein wesentliches Argument. Wir haben selbst Zweifel, dass die Anrechenbarkeit von alternativen Kraftstoffen im Mautgesetz rechtstechnisch möglich ist. Deshalb haben wir hilfsweise in einer Stellungnahme darauf verwiesen, die wir auch den Damen und Herren Abgeordneten des Bundestages haben zukommen lassen, über den § 56a des Energiesteuergesetzes eine Steuerentlastung für den Straßengüterverkehr, die dann eben Emissionsminderungspotentiale über alternative Kraftstoffe wie HVO 100, Bio-LNG und Bio-CNG erwirken können.

Es wurde weiter gefragt nach der Vermeidung der Doppelbelastung. Schwieriges Thema! Also, der Koalitionsvertrag ist eindeutig. Und wenn wir nun hören „Das geht alles nicht.“, dann frage ich mich natürlich, wieso man das in den Koalitionsvertrag geschrieben hat, wenn das dann im Schluss heißt, rechtstechnisch ist das alles kompliziert. Ich habe darauf eine ganz einfache Antwort: Es gibt zwei Gesetze, die dazu führen, dass wir ab dem 01.01.2024 nicht nur 200, sondern 240 Euro pro Tonne CO₂ zu bezahlen haben. Das ist ein Batzen. Momentan ist der Marktpreis bei 80 Euro, der weltweite. Das heißt, das ist eine Verdreifachung des CO₂ Preises. Und da gibt es eine ganz einfache Lösung: Man muss aus einem Gesetz, das wieder rauslösen, das wäre das Brennstoffemissionshandelsgesetz. Zumindest aber wäre es geboten, den Preis für das CO₂ auf der Basis von 2022 einzufrieren. Das hatte man damals in der Corona-Zeit gemacht. Und ich glaube, dass die Marktdaten heute nach wie vor so schlecht sind, dass es gerechtfertigt wäre, den Preis nicht weiter ansteigen zu lassen, sondern zu warten, bis irgendwann auch tatsächlich der Europäische Emissionshandel ETS 2 kommt und dann müsste ohnehin überlegt werden, wie zwei konkurrierende europäische Gesetzgebungen sich da ergänzen oder es eben auch nicht tun.

Dann war die Frage zu den Förderprogrammen. Ja, es ist richtig, Förderprogramme sind notwendig. Wir machen uns ernsthaft Sorgen, ob die vorhandenen Mittel oder die zukünftigen Mittel für das KsNI-Programm und weitere Programme überhaupt ausreichend sind. Wir haben Indikatoren, dass der Haushalt oder dass das Klimaschutzprogramm eben nicht genug Mittel bereitstellen. Wir haben in der Vergangenheit je Förderaufrufunde 400 Millionen Euro gehabt. Die kommenden Verpflichtungsermächtigungen für 2025 und 2026 sehen massive Kürzungen vor. Das betrifft auch das EMK-Programm zur Förderung energiemindernder Komponenten. Beide Programme sind zwingend notwendig. Denn, es wurde an anderer Stelle schon gesagt, ich glaube, von Herrn Hansche, den Unternehmen wird jetzt zusätzlich noch Liquidität entzogen. Das heißt, die Liquidität, die man dringend braucht. Auch selbst bei einer hohen Förderung des Bundes, das muss man ja auch zugestehen, muss immer noch Geld zurückgelegt werden, um die Differenz für eine solche Anschaffung von alternativen Antrieben überhaupt zu finanzieren. Da beißt sich das gesamte Vorhaben irgendwo, wenn gleichzeitig erhebliche Mittel entzogen werden und gleichzeitig die Branche dringend aufgefordert wird, hier nachzubessern. Die 7,26 Milliarden Euro, das wäre erklecklich viel, könnte man in einem grünen Finanzierungskreislauf unmittelbar zurückführen. Das ist offensichtlich politisch nicht gewollt. Man muss sich aber natürlich die Frage stellen, wo die schnellen Erfolge erzielt werden. Und wenn der Straßengüterverkehrssektor der Sektor ist, der am meisten emittiert – und das ist er zugegebenermaßen, darüber kann man ja gar nicht diskutieren –, dann wäre es doch eigentlich fahrlässig, wenn man nicht da mit allen Mitteln versuchte, die besten Emissionsreduzierungspotentiale herbeizuführen. Das wäre dann mindestens die Ertüchtigung von Parkplätzen mit Ladeinfrastrukturen. Wer glaubt denn heute tatsächlich noch, dass wir in der Zukunft mehr Parkplätze mit Ladeinfrastrukturen haben? Im Gegenteil, wir befürchten sogar, dass derzeit die Parkplatzinfrastruktur sich verknappert, weil man ja Raum braucht, um die Ladeinfrastruktur aufzubauen. Da wäre das Geld also bestens angelegt. Und es wäre eben auch sehr gut angelegt, wenn die Förderung bei der Anschaffung von Fahrzeugen und Infrastruktur auskömmlich wäre. Die heutigen Förderprogramme sind strukturell



überarbeitungsbedürftig. Das haben wir mehrfach thematisiert. Die Verbindung der Anschaffung von Fahrzeugen mit der Infrastruktur ist eigentlich zu kurzfristig gedacht. Hier müsste man noch mal vollständig nacharbeiten. Wir sind dazu bereit! Ich verstehe auch, dass zunächst einmal vielleicht ein Förderprogramm erdacht wird und dann muss man es noch einmal nachbessern. Da sehen wir also auch erheblichen Bedarf, dies zu tun.

Die 7,62 Milliarden Euro vielleicht noch mal, wenn ich mir den Schlenker erlauben darf, auch zu der Belastung der Allgemeinheit. Wenn man das umrechnet in eine Mehrwertsteuererhöhung, dann würden wir bei 0,5 Prozent Erhöhung der Mehrwertsteuer landen! Das ist die Entsprechung von 7,62 Milliarden Euro, wenn wir uns da nicht verrechnet haben. Ich glaube, keine Partei im Deutschen Bundestag hätte heute den Mut, diese 0,5 Prozentpunkte auf die Mehrwertsteuer aufzuschlagen. Bei der Maut macht man das. Das Erhebungsrisiko, auch das wurde bereits thematisiert, liegt allein bei den Unternehmen. Die Überwälzung am Markt, sie gelingt oder sie gelingt nicht. Darüber kann ich heute keine Prognose liefern. Das wird davon abhängen, wie die Marktstellung der einzelnen Unternehmen ist und wie die Zahlungsbereitschaft der verladenden Wirtschaft ist, die selbst unter erheblichen Nöten leidet. Wer die Aussagen des Vorstandsvorsitzenden von Lanxess, einem Chemiekonzern, gehört hat, der sagt: „Wir machen uns ernsthaft Gedanken, ob wir diesen Standort verlassen.“, der wird sicherlich daraus ableiten können, dass auch die Industrie nicht mehr ohne weiteres bereit ist, gestiegene Transportkosten weiter aufzunehmen. Ich darf da vielleicht mal kurz auf eine Zahl verweisen, zu Prozesskosten der Stückgutlogistik, das ist ein kleiner Teilmarkt. In der Stückgutlogistik zwischen 30 Kilogramm und drei Tonnen werden in einem Hub- und Spoke-System, ähnlich wie bei einem Paketdienst, Güter angesammelt. Die haben zum dritten Mal in Folge, also drei Halbjahre in Folge, eine zweistellige Preissteigerung zu verkraften. Wir reden von Preissteigerungen in den letzten drei Halbjahren. Das heißt, die Maut ist noch gar nicht eingerechnet. Also, der „Tanz“ geht noch weiter und das „Ende der Fahnenstange“ ist hier noch lange nicht erreicht. Deshalb glauben wir tatsächlich, dass diese Preissteigerungen den Markt wirklich erheblich belasten und zum jetzigen Zeitpunkt vielleicht auch zu früh kommen. Auch

wenn, wie gesagt, das globale Ziel mit zu vertreten ist. Wir unterstützen jede Investition in die Schiene. Das ist völlig unzweifelhaft, dass die Schiene Milliarden braucht, um ertüchtigt zu werden. Die Aussage steht auch unsererseits, dass Güter auch auf die Schiene verlagert werden müssen, aus vielen Gründen. Unsere Unternehmen sind bereit, dies zu tun. Aber die unmittelbare Wirkung wird mit diesem Gesetz nicht erzielt. Ganz im Gegenteil, das Gesetz belastet die Wirtschaft. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Dann gebe ich jetzt das Wort Herr Prof. Dr. Knauff. Sie haben maximal vier Minuten Gelegenheit, die Frage zu beantworten.

Prof. Dr. Matthias Knauff (Uni Jena): Herr Vorsitzender, vielen Dank! Klimaschutz ist eine tatsächliche Aufgabe, aber uns eben auch verfassungsrechtlich vorgegeben. Deshalb liegt es nahe, dass man auch im Verkehrssektor die Dekarbonisierung vorantreibt. Es besteht aus rechtlicher Sicht kein Zweifel daran, dass das notwendig ist. Und die EU hat ja mit der Änderung der Richtlinie auch zu erkennen gegeben, dass sie das Thema als solches versteht. Das Problem, was wir allerdings haben, ist einmal die Verfügbarkeit von Fahrzeugen, Funktionsfähigkeit des Straßenverkehrs, Aufnahmefähigkeit des Eisenbahnverkehrs. Dazu haben die Kollegen schon vieles gesagt, deswegen will ich mich auf einige rechtliche Aspekte beschränken. Herr Schiefner, Sie haben nach wettbewerbsschädlichen Doppelbelastungen gefragt. Wettbewerbsschädlich ist diese Doppelbelastung letztlich nur dann, wenn man die ausländischen Anbieter, die eben nicht dem deutschen BEHG unterliegen – nicht rechtlich, sondern faktisch, weil sie schlicht und einfach im Ausland tanken können und dann durch Deutschland durchfahren –, berücksichtigt. Ansonsten haben wir keine Doppelbelastung. Hier ist jetzt die Lehre zu ziehen aus dem Debakel der sogenannten Ausländermaut. Wir müssen vermeiden, da noch einmal hineinzulaufen und deswegen ist eine Lösung à la „CO₂-Maut nur für Ausländer“ völlig ausgeschlossen. Tatsächlich eine Möglichkeit bietet natürlich das BEHG, jedenfalls solange es noch existiert, und das wird voraussichtlich nicht mehr besonders lange sein. Im BEHG selbst sind auch schon bestimmte Situationen erfasst, die auf eine Doppelbelastung hinauslaufen können und man hat innerhalb des BEHG dafür Lösungen gefunden, wie



man diese Doppelbelastung für die betroffenen Unternehmen tatsächlich vermeidet. Aus meiner Sicht wäre es rechtlich durchaus denkbar, eine solche Lösung auch auf unser Thema zu anzuwenden. Dabei ist allerdings auch wieder beihilfe-rechtlich Vorsicht geboten, damit es eben nicht sozusagen im Nachgang wieder zu einer verstärkten Ausländerbelastung kommt. Und deswegen wäre es auch wichtig, die entsprechenden Regelungen im Zusammenhang mit der Schaffung des Mautrechts hier einzuführen, damit man eben nicht nachträglich de facto eine Verschlechterung für die ausländischen Unternehmen bekommt, sondern von vornherein eine insoweit beihilfe-rechtlich unproblematische Neubelastung der hiesigen Transportunternehmen vermeidet. Sie haben gefragt, ob das bürokratischer Aufwand ist. Ja, natürlich ist es das. Das wird sich nicht vermeiden lassen und da das BEHG eine begrenzte Halbwertszeit hat, wird dieser Aufwand auch wahrscheinlich nicht in einem günstigen Verhältnis stehen. Auf der anderen Seite, wir wissen auch noch nicht, wie die europäischen Entwicklungen sich tatsächlich darstellen werden. Wenn wir aber auf nationaler Ebene von den Möglichkeiten Gebrauch machen wollen, den CO₂-Ausstoß im Rahmen der Maut mitzuberücksichtigen, dann sollte aus meiner Sicht trotzdem auch dieser bürokratische Aufwand zusätzlich angegangen werden. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank. Dann darf ich nun Ihnen, Frau Kohlmeyer, das Wort geben, maximal auch für vier Minuten.

Kim Kohlmeyer (T&E): Ganz herzlichen Dank! Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren Abgeordnete, auch ich danke Ihnen ganz herzlich, dass ich hier sein darf. Herrn Abgeordneten Gastel danke ich für die Frage, auf die ich gerne eingehen möchte. Die Frage war nach alternativen Kraftstoffen. Ich möchte aber einleitend erst einmal wirklich ein außergewöhnliches Lob aussprechen. Die Mautreform, so wie sie jetzt ist, ist wirklich fachlich gut und mit sehr viel Augenmaß umgesetzt in der Regelung, im Rahmen der Wegekostenrichtlinie. Wir können uns natürlich auch noch Verbesserungen vorstellen, aber das hier ist wirklich ein sehr ausgeglichenes Gesetz, das die Möglichkeiten der Wegekostenrichtlinie wirtschaftlich sinnvoll, besonders auch klimapoli-

tisch geboten und technologieneutral, sehr effektiv nutzt. Aber jetzt zu den alternativen Kraftstoffen. Es wurde besonders danach gefragt, weshalb diese nicht beim Klimaschutz helfen. Ich möchte erstmal kurz darauf eingehen und dann aber noch darauf, ob wir sie überhaupt noch berücksichtigen sollen. Erstmal sind das ganz schöne, einfache Nachhaltigkeitsgründe, warum alternative Kraftstoffe nicht mit reingenommen werden sollten. Sie emittieren immer noch Schadstoffe, das ist ein Punkt. Bio-LNG sollte nicht in großen Mengen produziert werden, weil die Flächen einfach ganz anders verwendet werden müssen. Und wenn man sich überlegt, wie Bio-LNG zum Beispiel, aber auch nachher E-Fuels, welche Effizienz diese beiden haben, die Effizienzen sind halt wirklich begrenzt. Besonders bei Biokraftstoffen muss man auch an das Angebot der Rohstoffe denken. Bei E-Fuels gibt es zwei große Punkte – und da komme ich gleich nochmal drauf. Aber die direkte Elektrifizierung von Lkw erfordert weniger als ein Drittel des grünen Stroms eines E-Diesels. Deshalb zu meinem nächsten Punkt, warum die Biokraftstoffe oder die alternativen Kraftstoffe hier kein Thema sind. Und da hat Herr Huster auch schon sehr freundlich vorgelegt für mich, aber in manchen Kreisen wird ja immer noch diskutiert, ob wir das in die Mautregelung mit reinnehmen könnten. Das geht einfach nicht. In der Wegekostenrichtlinie besteht einfach keine Möglichkeit, die sogenannten alternativen Kraftstoffe zu berücksichtigen. Sie bestimmt, dass die CO₂-Emissionen bei der Berechnung der CO₂-Differenzierung zu Grunde gelegt werden muss, nicht die Antriebsart. Das heißt, ganz klar geregelte Bezugswerte auf Annex 3c. Zu dem Punkt, der mir wirklich sehr wichtig ist: Diese Kraftstoffe sind einfach zu knapp und zu teuer. Wir brauchen die woanders und ich verstehe nicht, warum wir immer wieder darüber streiten müssen, ob die jetzt auf die Straße mitgenommen werden. Wenn sogar der Chef der Lufthansa – und ich habe gerade meine Kollegen auf der Konferenz in Hamburg, da wird jedes Mal, wenn irgendwie gesagt wird: „Die E-Fuels sind für uns!“ oder auch Biokraftstoffe, das ist ja eine ähnliche Diskussion. Da wird in Jubelstürme ausgebrochen. Das gleiche gilt für die chemische Industrie. Alle sagen: „Lasst die Finger von unseren E-Fuels! Lasst die Finger von unseren alternativen Kraftstoffen! Die brauchen wir, die nicht elektrifizieren können.“. Ich frage mich ein bisschen, da



wo saubere Alternativen gehen, also wo die Elektrifizierung möglich ist, können wir später auch noch darüber reden, ob wirklich die Fahrzeuge nicht da sind. Da wo es möglich ist, da muss einfach elektrifiziert werden und da sind die Kraftstoffe nicht angemessen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann hat jetzt Herr Dr. Schulz das Wort.

Dr. Gerhard Schulz (Toll Collect): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren Abgeordnete, vielen Dank für die Einladung zur heutigen Anhörung. Ihre Frage Herr Vorsitzender zur Ausdehnung der Lkw-Maut bereits auf Fahrzeuge ab 2,5 Tonnen beantwortete ich sehr gerne. Die Toll Collect würde als Mautbetreiber grundsätzlich eine Ausweitung der Nutzerfinanzierung begrüßen. Die technische Umsetzung eines solchen Vorhabens wäre für uns realisierbar, eine Maut ab 2,5 Tonnen ist mit unserem Mautsystem kompatibel. Derzeit besteht aber kein regulatorischer Rahmen, der eine Umsetzung der Maut für Fahrzeuge ab 2,5 Tonnen ermöglicht. Die novellierte Wegekostenrichtlinie beinhaltet derzeit nur Vorgaben für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen. Unterhalb dieser Grenze müssen die Mitgliedstaaten selbst einen Rechtsrahmen schaffen. Dies betrifft unter anderem die Einordnung der Fahrzeuge in unterschiedliche CO₂-Emissionsklassen und die Höhe der Kosten für Emissionen und Luftverschmutzung. Zusätzlich enthält auch das aktuelle Wegekostengutachten keine Bezugswerte für die Fahrzeugklasse 2,5 bis 3,5 Tonnen. Durch die Absenkung der Maut auf Fahrzeuge ab 2,5 Tonnen würde sich zudem das Mengengerüst deutlich verändern. Laut KBA-Statistik sind derzeit allein in Deutschland rund 1,8 Millionen Lkw zwischen 2,8 und 3,5 Tonnen zugelassen. Hinzukommen die Fahrzeuge zwischen 2,5 und 2,8 Tonnen, sowie die im Ausland zugelassenen Fahrzeuge. Die wesentliche Herausforderung für die Ausweitung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 2,5 Tonnen ist daher die Beschaffung und Bereitstellung der Fahrzeuggeräte, der sogenannten On-Board-Units. Wir gehen davon aus, dass ohne Berücksichtigung von Ausnahmetatbeständen mehr als eine Million Fahrzeuggeräte benötigt werden. Zum Vergleich: aktuell sind rund 1,3 Millionen Fahrzeuge mautpflichtig. Die Beschaffung der zusätzlichen Fahrzeuggeräte wird ein europaweites Vergabeverfah-

ren erfordern. Darüber hinaus sind die technischen Kapazitäten für den Erhebungs- und Leistungsdatenstrom sowie das Kundenmanagementsystem und das Berichtswesen anzupassen. Beschilderungen an den Grenzübergängen sind ebenfalls zu aktualisieren. Anpassungsbedarfe bestehen zudem bei der Mautkontrolle, sowohl in der Technik als auch im Kontrollprozess. Die Kontrollsysteme müssen auf die Erkennung der neuen Fahrzeugklasse 2,5 bis 3,5 Tonnen angepasst werden. Nach erfolgter Beauftragung ist nach unserer derzeitigen Einschätzung eine Umsetzung der Mautausweitung auf Fahrzeuge ab 2,5 Tonnen innerhalb von ca. 24 Monaten technisch und fachlich möglich. Darüber hinaus ist jedoch zu berücksichtigen, dass nicht nur bei Toll Collect Umsetzungsmaßnahmen ergriffen werden müssen. Anpassungsbedarfe und entsprechender zeitlicher Vorlauf bestehen auch bei dem für die Kontrolle zuständigen Bundesamt für Logistik und Mobilität, wie auch bei den Anbietern des Europäischen Elektronischen Mautdienstes, den sogenannten EETS-Anbietern, über die heute rund 30 Prozent der Mauteinnahmen an den Bund fließen.

Wenn Sie erlauben, würde ich nur eine Zahl korrigieren wollen fürs Protokoll, weil Prof. Engelhardt vorhin die Anzahl der mautbefreiten Fahrzeuge nannte. Es sind insgesamt 25.515, davon sind erdgasbetrieben mautbefreite Fahrzeuge 11.554 und E-Lkw sind 418. Ich glaube, darauf bezog sich die Zahl – zur Klarstellung. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann hat jetzt Herr Westenberger das Wort.

Peter Westenberger (NEE): Herr Vorsitzender, Frau Enghardt-Kopf, Herr Lutze, meine Damen und Herren, vielen Dank für die Einladung. Es ist ja schon viel über die Eisenbahn gesprochen worden und Sie haben mir die Frage gestellt, ob eigentlich das Verlagerungspotenzial besteht, worauf die Bundesregierung mit ihrem Gesetzentwurf abhebt, als eine der Alternativen oder eine der Wirkungen durch eine erhöhte Maut. Ich darf, glaube ich, für die ganze Branche sagen, dass wir in vielen Fällen deutlich darauf hingewiesen haben, dass wir heute Verlagerungspotenzial haben und dass wir vor allem bei einer konsequenten Politik ein deutlich größeres Verlagerungspotenzial sehen. Ich möchte auch, weil wir so lange schon davon hören, dass die Schiene es nicht leis-



ten kann, Ihnen gerne noch mal eine Grafik zeigen, die wir beim Gespräch mit dem Verkehrsminister in der vergangenen Woche dabei hatten, die mal bezogen auf die Prognose des Bundesverkehrswegeplans von 2010 zeigt, dass prozentual der Schienengüterverkehr schon deutlich stärker gewachsen ist, als der Straßengüterverkehr, also keineswegs stagniert, 22 Prozent nach den Destatis-Zahlen seit 2010 gegenüber 15 Prozent Lkw-Verkehrswachstum. Wenn man die Bundesnetzagentur-Zahlen heranzieht, sind es sogar 29 Prozent Wachstum bis heute gegenüber dem Jahr 2010. Das alles in einer Periode, wo immer gesagt wurde, die Eisenbahn kann gar nicht mehr fahren. Unsere Unternehmen haben auch vor mehreren Jahren schon deutlich gemacht, dass sie einen Marktanteil von 35 Prozent bis 2035 für möglich halten. Wir sind derzeit beim Marktanteil von 20 Prozent am Güterverkehr, das sind ungefähr 260 Milliarden Tonnen-Kilometer gegen über 130. Das ist eine Verdoppelung. Das ist ziemlich viel, aber das würde sich auch auf den Autobahnen in Form von einer geringeren Zahl von Lkw bemerkbar machen. Wir haben die Zahlen nicht einfach gegriffen, wir haben die Ressourcen untersucht. Das heißt also, es gibt genug Kapazitäten von Seiten der Hersteller, Fahrzeuge und Lokomotiven zur Verfügung zu stellen. Können wir genug Personal aggregieren und haben wir genug Infrastruktur? Und da ist tatsächlich der zentrale Knackpunkt, aber auch die Verknüpfung zum Gesetzentwurf. Die Infrastruktur – und das ist nichts Neues – ist der limitierende Faktor für mehr attraktive, schnellere Güterverkehrsangebote, die auch Verkehrsverlagerung bewirken können, also mal abgesehen davon, dass schon verlagert wird. Deswegen ist es wichtig, dass die Bundesregierung jetzt an der Stelle der jahrelangen Diskussion, die sich immer wieder im Kreis dreht, wo Verkehrsverlagerung beschworen wird, aber im entscheidenden Moment zurückgezuckt wird, auch mit diesem Gesetzentwurf einen wichtigen Baustein dafür liefert. Und deswegen hoffe ich, dass mein Beitrag, Herr Lutze, Sie dazu bringen kann, dem Gesetz dann auch zuzustimmen. Dass tatsächlich die Infrastrukturfinanzierung deutlich verbessert wird, weil wir dort sowohl etwas die Instandhaltung, die Modernisierung des bestehenden Netzes, aber vor allen Dingen was Neu- und Ausbau in den vergangenen Jahren angeht, einfach nicht die Voraussetzungen geschaffen haben, um wirklich eine

zukunftsorientierte, belastbare Politik für die verladende Wirtschaft und natürlich auch für die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu schaffen, um mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Das muss ich hier in der Runde nicht erzählen, dass logistische Konzepte keine Dinge sind, die alle halbe Jahre geändert werden, sondern über lange Zeiträume in den Unternehmen zusammen mit der Transportwirtschaft erarbeitet werden und deswegen ist Verlässlichkeit an der Stelle ganz wichtig. Wir haben in den vergangenen Jahren festgestellt, dass die Nachfrage aus der Wirtschaft sehr stark zugenommen hat, weil die Klimaschutzziele, egal ob sie jetzt als politisches Ziel oder als gesetzliches Ziel formuliert worden sind, auch auf Grund der individuellen Analysen der verladenden Wirtschaft und der Erwartung, was im Markt passiert, dort ernstgenommen werden und im hochemissionsträchtigen Güterverkehr nach Alternativen gesucht wird. Das ist tatsächlich eine etwas andere Situation, als sie vielleicht noch vor zehn Jahren existiert hat, wo der Finanzierungskreislauf seinerzeit, wie ja anfangs auch eine Förderung von Maßnahmen im Schienenbereich aus der Lkw-Maut vorgesehen war, eingekürzt wurde und rein auf die Straße verengt wurde. Das ist aus unserer Sicht ein extrem wichtiger Punkt, der zum jetzigen Zeitpunkt in diesem Gesetz auch geleistet wird. Dass also nicht nur die Internalisierung von CO₂-Kosten geleistet wird, also der immer wieder geforderter Abbau indirekter klimaschädlicher Subventionen geleistet wird, sondern dass auch die Verwendung dieser Mittel betrachtet wird und das nach dem Gesetzentwurf und nach der politischen Verständigung ein großer Teil davon auch in die Verbesserung der Infrastruktur der Schiene gehen soll, um eben die Aufnahmemöglichkeit – jetzt greife ich nochmal auf, was hier gesagt worden ist – der Schiene weiter zu erhöhen.

Sie hatten gefragt Herr Lutze oder Sie hatten angemerkt, dass politisch unstrittig sei – das nehme ich auch so wahr –, dass der Fernverkehr möglichst weitgehend auf die Schiene verlagert werden soll. Und da sprechen wir auch über Fernverkehre, die, sage ich jetzt mal, ultralange Dimensionen quer durch Europa betreffen und auch Deutschland tangieren oder die Verkehre Deutschland durchqueren. Aber das Vorbild der Schweiz, die die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, also die dortige Maut für Straßengüterverkehr, viel



früher eingeführt hat, zeigt aus meiner Sicht auch, warum die Bundesregierung jetzt tatsächlich auf dem richtigen Weg ist, nämlich bei der Investition in die Schiene auch Mittel aus der Maut zu verwenden. Das haben die Schweizer nämlich auch so gemacht. Sie haben von vornherein gesagt, wir müssen, wenn wir die Kosten im Straßengüterverkehr erhöhen, auch der Transportwirtschaft logistische Alternativen anbieten. Es bestand zum einen eine Erhöhung auf ein 40-Tonnen-Limit in der Schweiz, aber zum anderen in diesem massiven Eisenbahnausbauprogramm, was jetzt eben auch seine Früchte trägt, wenn wir ein Schienenverkehrsanteil im Alpentransit von 75 Prozent haben, der sogar auch noch weiterwächst. Und deswegen ist meine Anregung, bei dem Thema tatsächlich nochmal sich den § 11 Absatz 3 Satz 3 anzuschauen. Dort wird geregelt, wie ein Teil des Aufkommens oder wie künftig das Aufkommen verwendet werden soll. Da hätten wir doch die deutliche Anregung, die sehr weiche Formulierung konkreter in dem Sinne zu formulieren, wie die Politik es angekündigt hat oder die Regierungspolitik zumindest angekündigt hat, also eindeutig den Anteil oder auch die erwarteten Summen festzuschreiben, die in die Schieneninfrastruktur gehen sollten. Und wir halten es – denn wir reden hier über Güterverkehr – für notwendig, dass daraus auch in erster Linie güterverkehrsnützige Schieneninfrastruktur finanziert wird. Ich will jetzt keinen Streit beispielsweise mit dem Schienenpersonennahverkehr anfangen, aber wir haben im Verkehr natürlich große Interessen. Und der Güterverkehr – und das glaube ich, sehen die Kollegen von der Straße ganz genauso –, muss an vielen Stellen in der politischen Aufmerksamkeit immer wieder zurückstecken. Die verladende Wirtschaft erwartet, dass eine gute Infrastruktur für den Transport, egal ob auf der Straße oder auf der Schiene – und wir müssen ja an vielen Stellen noch viel intensiver zusammenarbeiten als wir das heute machen –, bereitgestellt wird. Deswegen plädieren wir dafür an der Stelle, auch die Mittel für güterverkehrsnützige Infrastruktur einzusetzen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Dann kommen wir jetzt zur zweiten Fragerunde, die ich wieder mit zwei Fragen für die SPD-Fraktion eröffnen darf.

Abg. **Udo Schiefner** (SPD): Die erste Frage geht an Sie, Herr Prof. Engelhardt. Sie haben eben eine

stärkere Förderung für den Antriebs- und Technologiewechsel gefordert. Haben Sie eine ungefähre Vorstellung davon, von welchem Mittelumfang wir hier reden müssten, um für die Branche ernsthaft und dauerhaft etwas zu erreichen und dann auch ein entsprechendes Signal zu setzen?

Die zweite Frage geht an Sie, Herr Dr. Schulz. Es wurde hier viel Kritisches über Zahlungsfristen und Liquidität der Unternehmen gesprochen. Ich weiß, dass Zahlungsziele von maximal 60 Tage rechtens sind. Bei Ihnen gelten, glaube ich, 30 Zahltag. Und in der Branche, wenn man sich da mal umhört, werden sogar 90 Tage vereinbart. Also deutlich mehr als die eigentlich legitimen 60 Tage. Gibt es Möglichkeiten, bei dem Problem, was hier angesprochen wurde, den Unternehmen entgegenzukommen? Sehen Sie da vielleicht Spielräume, die man auch nochmal diskutieren sollte?

Vorsitzender: Dann darf jetzt Frau Englhardt-Kopf mit ihren Fragen weitermachen.

Abg. **Martina Englhardt-Kopf** (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Herzlichen Dank auch für die ausführlichen Antworten in der ersten Fragerunde. Es sind hier doch noch gehörige Spielräume, um ein anderes System umzusetzen, eben nicht wie vorgelegt, und inhaltlich auch ausgeführt. Ich habe eine zweite Frage, wieder an Herrn Prof. Dr. Engelhardt. Im Koalitionsvertrag haben die Regierungsfractionen noch verkündet, dass bei Einführung einer CO₂-Differenzierung der Maut, die Transportbranche im Gegenzug beim CO₂-Preis auf Kraftstoffe entlastet werden soll. Diese Doppelbelastung wird jetzt hingenommen. Der CO₂-Preis soll sogar noch stark angehoben werden. In einer Kleinen Anfrage der Unionsfraktion an die Bundesregierung im Juni 2023 hieß es noch: *„Ziel der Bundesregierung ist es, insgesamt eine unverhältnismäßige Anlastung von CO₂-Kosten zu vermeiden. Mit der bestehenden CO₂-Bepreisung über das Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) im Zusammenspiel mit der künftigen CO₂-Maut wird eine unverhältnismäßige Anlastung ausgeschlossen.“* Wir hadern sehr mit diesen Ausführungen. Deshalb frage ich Sie: Wie bewerten Sie diese Aussage der Bundesregierung und die geplante Doppelbelastung ihrer Branche durch CO₂-Maut und CO₂-Preis? Welche Lösungsansätze sehen Sie, sieht die Branche? Welche Lösungen werden gegenwärtig diskutiert?



Zum zweiten eine kleine Nachfrage an Herrn Westenberger von den Güterbahnen. Sie hatten soeben die Mittelbindung angesprochen. Auch hier haben wir genau hingesehen. Es hieß ursprünglich, der Finanzierungskreislauf „Straße finanziert Straße“ wird aufgelöst, um auch die Schiene zu ertüchtigen, erhebliche Mittel in die Schiene zu bringen, ins System. Habe ich Sie richtig verstanden, dass Sie hier noch viel Potenzial nach oben sehen? Es werden doch jetzt Gelder scheinbar vielleicht auch für andere Zwecke, für andere Projekte der Ampel verwendet und eben nicht in den Infrastrukturausbau generell fließen. Auch das ist ein Kritikpunkt von unserer Seite. Vielleicht könnten Sie hier bitte nochmal Ihre Aussagen, Ihre Einschätzung konkretisieren, um dann auch die Schiene zu ertüchtigen. Grundsätzlich vertreten wir ja auch die Position, alle Infrastrukturmöglichkeiten zu nutzen, was im Übrigen auch die Transportbranche immer wieder bekräftigt. Herzlichen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank, Frau Kollegin! Herr Kollege Gastel.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe in der zweiten Runde meine erste Frage an Frau Kohlmeyer. Herr Prof. Engelhart hatte vorhin für seinen Verband – und ähnlich haben auch einige andere geklungen –, darauf hingewiesen, dass alternative Antriebe bei Lkw noch sehr teuer seien. Allerdings war die Aussage auf die Anschaffungskosten bezogen. Ich würde gerne wissen, haben Sie eine Übersicht oder vielleicht auch eine Prognose für die Zukunft, wie das mit den Gesamtbetriebskosten aussieht und wie es sich entwickeln könnte. Aber auch eine Übersicht darüber, wie es auf dem Markt, vielleicht auch auf dem europäischen Markt aussieht, wann marktfähige Lkw zu erwarten sind. Da ist auch immer wieder zu hören gewesen, jetzt kommt die Mauterhöhung, aber die Fahrzeuge, mit denen man die Maut nicht in dieser Höhe zahlen muss, die sind noch gar nicht erhältlich. Wie sieht es da aus? Wann ist da mit welchem Angebot zu rechnen?

Dann habe ich noch zwei Fragen an Peter Westenberger von NEE bzw. den Güterbahnen. Wir sind als Grüne froh, dass der bisherige Finanzierungskreislauf jetzt aufgebrochen werden soll, zumal ja Mehreinnahmen auch aus Umweltbelastungen,

die durch den Straßengüterverkehr ausgelöst werden, stammen. Es wäre dann nicht unbedingt sachlogisch, dann noch mehr in die Straßen zu investieren, denn das wäre ein Kreislauf, der wäre nicht positiv, um Klimaziele irgendwann mal erreichen zu können. Deswegen die Frage: Was bedeutet dieser Aufbruch des Finanzierungskreislaufs? Was für Chancen sind dabei? Worauf ist da zu achten? Dann schließlich noch die Frage: Wie sieht die Bemannung auf der Schiene aus? Und wie sieht die Wettbewerbsgleichheit nach Fertigstellung der Lkw-Maut aus? Gerade Ihr Verband hat immer wieder darauf hingewiesen, dass es viele Faktoren sind, die die Schiene in besonderer Weise belasten. Wie kann man feststellen, wie dann die Wettbewerbsgerechtigkeit zwischen den Verkehrsträgern aus der Sicht Ihres Verbandes aussieht?

Vorsitzender: Vielen Dank! Für die AfD bitte Kollege Brandes.

Abg. **Dirk Brandes** (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Es ist vieles gesagt worden. Der Wegfall der kleinen Unternehmen, Herr Engelhardt und Herr Hansche haben das eindrucksvoll dargestellt. Es wurde auch dargestellt, es gibt noch nicht die Infrastruktur, um diese Maut überhaupt umgehen zu können. Die Frage ist auch: Was würde die Politik machen, wenn die Maut umgangen werden könnte? Wo würden dann die Gelder generiert? Ich bleibe dabei, es handelt sich hier im Grunde um ein Projekt, wo es nur darum geht, Geld zu generieren. Herr Westenberger sagte gerade – das unterstütze ich sogar –, dass er mehr Bedarf für die Schiene sieht. Aber was gar nicht geht, ist, das muss doch aus regulären Haushaltsmitteln kommen und darf nicht zum „Todesstoß“ für den Mittelstand führen.

Ich habe noch zwei Fragen und die würde ich gerne an Herrn Hansche stellen. Die erste Frage ist: Welche Auswirkungen wird das geänderte Mautrecht auf mittelständische Speditionsunternehmen und die Verbraucher letztendlich haben, durch diese Mauterhöhung? Die zweite Frage: Warum wird aus Ihrer Sicht das Ziel einer Lenkungswirkung durch das Gesetz nicht erreicht? Wenn Sie das nochmal darlegen könnten. Vielen Dank!

Vorsitzender: Für die FDP bitte Herr Kollege Sauter bitte.

Abg. **Christian Sauter** (FDP): Herr Vorsitzender,



vielen Dank! Und vielen Dank für die Ausführungen bislang. Ich habe zwei Nachfragen. Die erste geht an den BGL, Herrn Prof. Dr. Engelhardt. Sie sprechen in Ihrer Stellungnahme den Einführungszeitpunkt an, machen dort Vorschläge. Vielleicht können Sie das nochmal begründen, vertiefen, auch im Hinblick auf europarechtliches Vorgehen.

Die zweite Frage geht an Herrn Huster. Das bezieht sich nochmal auf die Marktverfügbarkeit von batterieelektrischen Fahrzeugen. Inwieweit sehen Sie das in den nächsten Jahren perspektivisch, auch im Verhältnis zu den eben diskutierten Möglichkeiten von alternativen Kraftstoffen und Bio-LNG? Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Lutze schließt wieder die Fragerunde ab.

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.): Meine beiden Fragen gehen wieder an Herrn Westenberger. Wo bei es mich schon ein bisschen reizt, als kurze Vorbemerkung: Vorhin war die Rede von 2,5 Tonnen und anderen Gewichtsklassen, ob das dann auch zum Beispiel für einen Ford Ranger oder für andere SUV gilt, die auf unseren Straßen rumfahren – aber vielleicht ist das ein anderes Thema. Aber wenn man es dann auf so eine Gewichtsgrenze runterrechnen würde, müsste man dann schon ehrlich sein und auch die Pkw mitbemaunten, die vom eher Charakter her ein Lkw als ein Pkw sind.

Zu den beiden Fragen: Mich würde jetzt auch nochmal die Finanzierung interessieren. Im Gegensatz zur Kollegin von der CDU/CSU, bei allem Respekt, aber ich glaube, es war eine Regierung von CDU/CSU und FDP, die die Maut damals eingeführt hat. Und damals als es um die Einführung ging, gab es keine Straße-Straße-Kopplung, sondern war das offen. Das hat nachher eine andere Regierung korrigiert und jetzt kommt man scheinbar wieder zu dem ursprünglichen System zurück, das CDU/CSU und FDP eingeführt hatten. Deswegen wäre ich mit Kritik an dieser Nutzung ein bisschen vorsichtig. Aber das ist alles okay. Wir denken hier immer in Wahlperioden und gucken nicht über den Tellerrand hinaus. Trotzdem würde mich das nochmal interessieren. Herr Westenberger, es gibt dann jede Menge Einnahmen. Dieser Finanzierungskreislauf, dazu hatten Sie schon einiges gesagt. Ich muss mir das trotzdem

nochmal konkret vorstellen. Was müsste denn mit dem Geld jetzt als Erstes gemacht werden, damit die bestehenden Defizite – Sie hatten das ja ein bisschen relativiert, was den Zugang angeht. Wie gesagt, meine Rückmeldung, die ich aus der Praxis von einem Unternehmen hatte, ein Frachtführer im Saarland, aber das war jetzt natürlich nicht das weltentscheidende Bundesland, das klang ein bisschen anders. Deswegen würde mich interessieren: Was müsste man wirklich mit dem Geld machen, wenn es jetzt Mehreinnahmen gäbe, wenn die aus der Maut kommen und Teile davon auch wieder die Schiene finanziert werden können. Was wären die ersten Maßnahmen, um die Potenziale, die offensichtlich da sind, noch stärker auf die Schiene zu bekommen? Und das Zweite, nochmal das Thema, was wir ganz am Anfang auch hatten, mit den Kostensteigerungen. Jetzt mag das ja sein, dass wir irgendwie einen halben Cent für einen Joghurtbecher usw., solche Größenordnungen, ein bisschen lächerlich finden. Aber das Gefährliche – was ich dann nur als Nachfrage habe – ist ja, dass wenn die Kostensteigerung nur relativ gering ist, ist der Aufwand für ein Spediteur umso höher, dieses ausgeglichen zu bekommen. Wenn ich eben 20.000 Joghurtbecher hinten auf dem Laster habe, dann ist eben auch ein halber Cent irgendwann Geld, was da zusammenkommt. Jetzt bin ich im Rechnen nicht der Allerstärkste, aber die Zahl ist dann bei weitem nicht mehr so lächerlich. Was muss man denn den Spediteuren genau sagen, wenn es um solche Maßnahmen geht? Dass es eben offensichtlich schwierig ist, 1:1 Preissteigerungen durch die Mauterhöhung an die Auftraggeber weiterzugeben, gerade wenn die Auftraggeber Monopolisten sind, also kein freier Wettbewerb mehr besteht, der eigentlich die soziale Marktwirtschaft ausmacht, sondern ein Monopolist dahintersteht und die Preise diktiert.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann kommen wir zur Beantwortung und fangen mit Herr Prof. Engelhardt an, der maximal zwölf Minuten Zeit hat.

Prof. Dr. Dirk Engelhardt (BGL): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Abgeordnete, ich starte auch direkt mit Ihrer Frage, lieber Herr Schiefner. Welche Mittel bräuchte die Branche? Das hängt davon ab, wie schnell man den Hochlauf rein theoretisch realisieren möchte. Ich möchte die Zahlen nochmal bemühen. Wir haben



im Haushaltsjahr 2024 im KsNI-Programm 624 Millionen Euro, 600 Millionen. Wir haben für die Folgejahre – Kollege Huster hat es auch schon angesprochen – von 2024 bis 2028 kommen jetzt nochmal 85 Millionen Euro dazu. Wir reden in Summe über 700 Millionen Euro bei Mehreinnahmen aus der Maut von 27 Milliarden Euro. Jetzt eine einfache Rechnung: Wenn so ein Lkw das Dreifache kostet, wir machen es ganz einfach, ein konventioneller Sattelzug kostet 100.000, ein E-Fahrzeug 300.000. Wenn nach der alten Förderlogik mit 80 Prozent gefördert wird, ist immer noch die Frage, ob der Unternehmer die 20 Prozent, auf denen er sitzen bleibt, am Markt platzieren kann. Dann brauchen wir bei 5.000 Fahrzeugen per anno ungefähr 800 Millionen Euro. Also ungefähr das, was im Haushalt 2024 vorgesehen war. Wenn es 10.000 Fahrzeuge sind, 1,6 Milliarden Euro und so kann man das relativ leicht hochrechnen. Natürlich haben wir da Skalierung, die E-Fahrzeuge werden irgendwann günstiger. Wenn man jetzt aber wirklich eine Lenkungswirkung erzielen möchten mit dieser Maut, mit diesem Mautgesetz, dann mindestens mal die KsNI-Höhe von 700, 800 Millionen Euro, also einer ähnlichen Höhe, wie sie im Haushaltsjahr 2024 vorgesehen war. Sonst wird das nichts mit der entsprechenden Transformation.

Zur Doppelbelastung, was Frau Englhardt-Kopf gefragt hat. Auch das möchte ich gerne in Zahlen darlegen, was das denn überhaupt aus dem Brennstoffemissionshandelsgesetz bedeutet. Das sind derzeit am Liter Diesel acht Cent. Jetzt hat die Koalition beschlossen, den CO₂-Preis von 30 auf 40 Euro pro Tonne zu erhöhen. Kommen nochmal 2,6 Cent dazu. Wir reden also über 10,6 Cent. Ich bin mir sehr sicher – und die Kollegen vom Straßengüterverkehr werden das auch gleich ausführen –, wenn ich dem Unternehmer sage, 83 Prozent Mauterhöhung und on top bekommst du noch 10 Prozent Wettbewerbsnachteil im Vergleich zu den Gebietsfremden, da braucht man sich nicht wundern, dass die Unternehmer mehr als frustriert sind, sich auch von der Politik abwenden und eine gewisse Politikverdrossenheit dann einfach vorhanden ist. Der Ausländer fährt über 3.000 Kilometer mit einer Tankfüllung. Der tankt nicht in Deutschland und ist per se schon wesentlich günstiger. Wir haben als BGL und ich weiß, dass auch die Kollegen des DSLV, BWVL – die heute nicht anwesend sind – und die Kollegen

des AMÖ, rechtzeitig darauf hingewiesen haben, dass es Möglichkeiten gibt, einen „Gewerbediesel“ einzuführen. Wir waren einmal mit dem Hause Toll Collect im Gespräch, wir waren mit den Tankkartenemittenten im Gespräch, ob man das nicht digital lösen kann. Es ist nur leider nichts passiert. Jetzt haben wir noch die Möglichkeit, ein analoges Verfahren einzuführen. Analog heißt, Excel-Liste, sich vom Tankkartenemittenten die Tankungen zukommen zu lassen, entweder an den Zoll, der zum Beispiel eine Erfüllungsbehörde sein könnte. Da könnte man aber wenigstens den Koalitionsvertrag einhalten und das Versprechen umsetzen und den Mittelstand entlasten. Meine Kollegen, die für uns im internationalen Bereich tätig sind, haben einfach mal geguckt, wo das denn alles möglich ist. Gewerbediesel in Europa: Wir haben Gewerbediesel in Belgien, wir haben Gewerbediesel in Frankreich, wir haben Gewerbediesel in Italien, wir haben Gewerbediesel in Portugal, in Slowenien, in Spanien und in Ungarn. Alle diese Länder kriegen das hin. Nur wir können es nicht. Wir hören immer, was alles nicht geht. Die Branche würde sich wirklich freuen, wenn mal eine Meldung kommt, was geht. Und wenn es da wenigstens die Entlastung gäbe. Und das ist wirklich ein „Schlag ins Gesicht“, um Ihre Frage ganz konkret noch einmal zu beantworten. Da sagen die Unternehmer einfach: „Jawohl, Doppelbelastung, einmal aus dem Brennstoffemissionshandelsgesetz und noch 83 Prozent Maut.“. Anscheinend möchte diese Regierung, dass wir unser Gewerbe einstellen und die Fahrzeuge in die Ecke stellen.

Zur Frage von Herrn Gastel zu den Betriebskosten: Ich habe die Tabelle nicht dabei. Mein Kollege, Herr Pawlowski, wird die Ihnen die im Nachgang zukommen lassen. Wir haben eine Betriebskostenrechnung angestellt, aber natürlich in Abhängigkeit der Stromkosten. Das hängt natürlich – das ist die entscheidende Variable – und da ist es entsprechend schwierig. Aber die Frage nach dem Markthochlauf: Ich bin neben meiner BGL-Tätigkeit Aufsichtsrat bei einem großen Straßentransportunternehmen. Ich habe gestern versucht, für dieses Unternehmen einen Lkw von einem namhaften Hersteller zu beschaffen. Ich kann es in der Runde sagen, es war MAN. Wir haben nur sechs Marktteilnehmer. Erste verfügbare Fahrzeuge: November/Dezember 2024. Und dort gibt es eine Early-Mover-Flotte von ca. 200 Fahrzeugen, die an



ausgewählte Kunden ausgegeben werden, um zu testen. Europäisches Ausland: genau das gleiche Bild wie bei uns. Fahrzeuge sind da auch nicht verfügbar. Ich habe meine Kollegen aus Norwegen neulich dagehabt. Der BGL hat eine Bürogemeinschaft in Brüssel mit den skandinavischen Ländern und den Franzosen. Die Kollegen in Norwegen sind etwas weiter als Deutschland. Die haben zwei Mega-Charger, einen im Osloer Hafen und ein Versuchsfahrzeug. Und alle, die ich im europäischen Umfeld gefragt habe, gehen von einer nennenswerten Verfügbarkeit im Jahre 2025, 2026, 2027 aus, dass dann ein entsprechender Hochlauf zu verzeichnen ist. Ich wollte mich auch noch bei Dr. Schulz bedanken. Ich habe natürlich batterieelektrische Fahrzeuge gemeint, über die reden wir die ganze Zeit. Danke aber noch mal für die Klarstellung. Also über LNG wollten wir heute, glaube ich, nicht mehr reden.

Da aber noch ausreichend Redezeit zur Verfügung steht, möchte ich vielleicht auch noch etwas anderes in den Raum stellen. Wir tun immer so, als würden wir mit batterieelektrischen Fahrzeugen alles retten und würden einen großen Beitrag leisten. Einer meiner Mitarbeiter, ein promovierter Chemiker, hat mal ausgerechnet – ich möchte die Zahl hier in der Runde noch mal sagen –, wie viele Windkraftanlagen, nur theoretisch, wir in Deutschland bräuchten, um genügend grünen Strom für diese Fahrzeuge zu haben. Wir reden immer nur von „lokal emissionsfrei“. Das sind nur für den Straßengüterverkehr 55.000 zusätzliche Windkraftäquivalente beim Bestand von ca. 28.000 und für den kompletten Verkehrssektor, also Pkw, Reiseverkehr und Straßen- und Güterverkehr, reden wir über 187.000 Windkraftanlagen oder den Strom, den durchschnittlich 61 Kernkraftwerke einer Durchschnittsgröße erzeugen. Und wir tun immer so, als wäre der Batterie-Lkw die Lösung. Meine Unternehmen haben im Moment das größte Problem, dass sie sagen, wir wollen ja, wir kriegen den Strom nicht. Wir kriegen nicht nur die Fahrzeuge nicht, wir kriegen auch die Stromleitungen nicht, um entsprechend laden zu können. Selbst wenn wir sagen, wir haben keine Mega-Charger, wir nehmen erst mal den Nahverkehr, um Depotladen zu machen, also abends, dann sagen die Netzbetreiber in der Regel, zwischen fünf und zehn Jahren müssen die Unternehmen noch warten, bis die entsprechenden Strommengen vorhanden sind.

Deswegen plädieren wir nochmal – und da würde ich jetzt gerne auf die Frage von Herrn Sauter eingehen – dafür, das Ganze zumindest ein Stück weit zu überdenken. Ganz konkret würde das bedeuten, europarechtlich – ich habe einfach mal spicken lassen, weil ein Jurist von mir das Ganze noch mal überprüft hat. Der späteste Zeitpunkt wäre der 25. März für die Einführung einer CO₂-Maut nach der Euro-Vignettenrichtlinie. Der schlechteste Zeitpunkt für eine CO₂-Maut wäre der 1.12. dieses Jahres. Wir sind mitten im Weihnachtsgeschäft. Die Verlader haben Jahrespreise gemacht. Die Transportunternehmer haben Jahrespreise gemacht. Und das ist wirklich ein Riesensproblem. Zum 1.12. – und ich kann es hier nochmal wiederholen, ich habe es eben gerade dem Kollegen Huster gesagt vor der Anhörung – ich habe Mitgliedsunternehmen, die sagen, wenn die Maut zum 1.12. kommt, dann machen meine Fahrer vier Wochen Urlaub, zur Not auch unbezahlt. Dann bleiben die Autos stehen, dann fahren sie nicht im Dezember. Im Januar kann ich wieder neue Preise durchsetzen. Da geht das Jahresgeschäft wieder los. Das sind immer Jahreskontrakte. Und es ist tatsächlich vom Startzeitpunkt sehr, sehr unglücklich. Also, spätestes Startzeitpunkt: März. Das würde uns ein bisschen Luft verschaffen. Aber wenigstens der 1.1. des nächsten Jahres wäre schon mal hilfreich, aber nicht der 1.12. Das wäre für die Branche ein Riesensproblem.

Noch mal zur Investition, weil ich noch drei Minuten habe. Wir haben uns auch die Haushaltszahlen nochmal angeschaut. Wir reden über Mehreinnahmen von 7,6 Milliarden gegenüber den Ausgaben im Verkehrsetat von 3,1 Milliarden. Das heißt, vier Milliarden finde ich gar nicht im Verkehrssektor wieder. Die sind anscheinend gar nicht für die Schiene da, die sind nicht für die Binnenschifffahrt da, die sind nicht für die Straße da, sondern damit werden anscheinend andere Löcher gestopft. Und das, wo uns im Moment 40.000 Parkplätze fehlen, 100.000 Fahrer fehlen. Die Fahrzeuge sind exorbitant teuer. Und da kann ich den Frust meiner Mitgliedsunternehmen wirklich nachvollziehen und verstehen und hoffe wirklich, dass Sie zumindest beim Startzeitpunkt und bei der Doppelbelastung sich noch einmal dafür stark machen, dass diese beiden Punkte einmal verschoben werden und dass die Doppelbelastung ein Ende hat, damit der deutsche Mittelstand noch eine Chance hat. Vielen Dank!



Vorsitzender: Danke! Dann hat jetzt Herr Hansche das Wort für maximal acht Minuten.

Thomas Hansche (BLV-pro): Vielen Dank! Mein Vorredner Herr Engelhardt hat schon sehr viel zum Thema gesagt. Ich möchte ganz kurz auf die Fragestellung von Herrn Brandes eingehen. Herr Brandes hat gefragt, was denn die Auswirkungen der zu erwartenden Maut sind, vor allem für die Wirtschaft, die kleinen und mittelständischen Unternehmen. Es ist existenziell! Es wurde hier schon oft genug gesagt. Es ist derzeit auch nicht in Sicht, dass in irgendeiner Form Liquidität vorhanden ist, um solche Mauterhöhungen vorzufinanzieren. Herr Schiefer hat selbst gesagt, dass am Markt Zahlungsziele bis zu 90 Tagen üblich sind, obwohl eigentlich nur bis zu 60 Tagen erlaubt wären. Und das ist eben die Situation, in der wir uns befinden. Corona hat die Branche auch schwer getroffen und alle haben damit zu kämpfen, diese Folgen in irgendeiner Form zu verkraften. Und jetzt kommt der nächste Schock, indem einfach erhöht wird. Das Erhöhen setzt sich natürlich weiter durch. Wir haben auch Überschlagsrechnungen gemacht, dass wir gesagt haben: „Okay, was kommt auf den Verbraucher zu?“. Und gerade bei Produkten, die täglich transportiert werden, Waren des täglichen Bedarfs. Es wurde hier das Beispiel genannt von 50 Cent für eine Kiste Bier, die es dann teurer wird. Da sind wir nicht bei den 0,4 Prozent, sondern eher in der Größenordnung 2, 3 oder 4 Prozent bei den Waren täglichen Bedarfs, was auf die Verbraucher an Teuerung zukommt. Und wie gesagt, der Mittelstand, der Kleinunternehmer im Transportgewerbe kann diese Summe, die dort kumuliert auf ihn zukommt, nicht vorfinanzieren. Und es wurde hier weiter davon berichtet, dass die Mauterhöhung eigentlich eine Lenkungswirkung hat, dass Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert wird. Dass die eingenommene Mautgelder dafür verwendet werden, die Schiene auszubauen, die Infrastruktur zu stärken und somit das Geschehen zu verlagern. Aber wir müssen uns das mal marktwirtschaftlich anschauen oder wirtschaftlich anschauen: Wo steht denn die Schiene aktuell? Die Schiene ist kaputtgespart. Es gibt einen großen Sanierungsstau, weil die Schiene nicht genug Geld eingenommen hat, um sich selbst zu sanieren. Denn Aufgabe eines wirtschaftlich funktionierenden Unternehmens ist es doch, seine Kosten selbst zu tragen, seine Sanierungskosten selbst zu stemmen. Das ist

kein Versäumnis der aktuellen Politik, sondern das ist seit Jahrzehnten so, dass wir den Markt geöffnet haben für billige Dienstleister, die so billig sind, dass auch die Schiene da nicht mithalten konnte. Und die Folge dessen war, dass die Schiene Kunden verloren hat, zu wenig Geld eingenommen hat und jetzt ein Sanierungsfall ist. Wenn Sie aber die Schiene von diesen Geldern sanieren wollen, haben Sie hinterher immer noch ein nicht wettbewerbsfähiges Unternehmen, die Schiene, welches sich immer noch dem billigen Wettbewerb aus dem Ausland ergeben muss, weil dort nicht mitgehalten werden kann. Nur mal als Beispiel: für einen normalen Mitarbeiter im Lkw-Bereich müssen wir aktuell zwischen 4.500 und 5.000 Euro mit allen Nebenleistungen rechnen. An der Raststätte in Gräfenhausen wurde uns auch noch mal deutlich gesagt, die Fahrer fahren für einen Tageslohn in Form von Spesen von 80 Euro am Tag und dort werden alle Sachen, die sie brauchen, abgezogen. Das ist wirklich Wahnsinn. Also im Schnitt kann man sagen, fahren die für 1.500 Euro – und waren noch relativ teuer unter den ausländischen Dienstleistern. Es gibt noch wesentlich billigere Beispiele. Das ist nur die Spitze des Eisberges. Das ist mittlerweile systemisch, und zwar über Jahrzehnte, dass dieser Markt so funktioniert. Und die ausländischen Dienstleister bezahlen hier keine Sozialleistungen. Die bezahlen hier keine Steuern, sondern die tragen das Geld direkt raus. Und ganz als Nebeneffekt machen sie die Bahn und den deutschen Güterverkehr kaputt. Das ist der billige Wettbewerb. Der muss unterbunden werden! Und das ist doch das, was hier dabei rauskommen muss. Sie brauchen nicht nach Geld suchen, indem Sie die Maut erhöhen und versuchen das zulasten des Gewerbes und der Verbraucher umzuverteilen, sondern Sie müssen wieder fairen Wettbewerb herstellen. Das ist doch die Aufgabe, die jetzt geboten ist. Und ich sage es noch einmal: Nehmen Sie die Mautdaten, die vorhanden sind. Gucken Sie, wer in diesem Land welche Dienstleistungen erbringt und wenden Sie die vorhandenen Gesetze an. Wenden Sie das Kabotagegesetz an, wenden Sie das Mindestlohngesetz an und gucken Sie, wer hier was macht. Es kann doch nicht sein, dass sich jeder an diesem Land bedient und jeder mit billigem Wettbewerb das Gewerbe und die Wirtschaft kaputt macht und das Geld rausträgt. Und dann hier in verdeckten Steuererhöhungen nach



Geld gesucht wird, um irgendwas wieder auf die Beine zu stellen. Die Bahn wird auch nach der Sanierung, wenn dieses System nicht geändert wird, nicht wettbewerbsfähig sein. Genauso wenig, wie sie jetzt wettbewerbsfähig ist. Erst wenn der billige Wettbewerb kontrolliert wird, man ihn in den Griff bekommt, dann haben wir eine Chance, dass die Bahn auch wirklich wettbewerbsfähig arbeiten kann. Und für das Kraftfahrtgewerbe, für den kleinen Mittelstand oder den mittelständischen Unternehmer gilt genau das Gleiche. Wir stehen mit dem Rücken zur Wand! Wir können mit diesen Preisen nicht mithalten und von vielen Unternehmen aus unserem Mitgliedsbereich war zu hören, dass sie die Preiserhöhungen, die sie jetzt durch die anstehende Mauterhöhung und durch die CO₂-Erhöhung, dass sie diese Preise von den Kunden einfach nicht mehr ersetzt bekommen. Sie bekommen das nicht. Und warum? Weil es nicht eine funktionierende Kette ist, wie hier in einigen Stellungnahmen zu lesen, dass man die Preise einfach weitergibt. Das Weitergeben funktioniert nicht – wegen der sehr billigen Alternative. Sie können die Preise nicht weitergeben. Und dann verschwinden Sie einfach. Wir haben seit 20 Jahren einen Wandel, dass die billigen Dienstleister immer mehr Marktanteile übernehmen. Das ist ja nicht so, weil wir als deutsche Transporteure „zu doof“ sind oder kleine und mittelständische Unternehmen den Job ausführen, sondern einfach deshalb, weil immer, wenn die ausländischen Dienstleister in der Lage sind, neu zu investieren, wird ein Teil des deutschen Mittelstandes abgeschafft. Und wir haben auch gar keine Chance dagegenzuhalten, weil wir, wenn wir nach deutschen Gesetzen arbeiten, den Mindestlohn bezahlen und alles, was nach deutschen Gesetzen zu erbringen ist. Dann haben wir keine Chance. Und das ist doch ein Umstand, der ist so nicht hinzunehmen. Dafür müssen wir Lösungen finden. Ich finde das alles gut, Herr Engelhardt hat das fantastisch ausgeführt. Mit Herrn Huster bin ich vollkommen einer Meinung über die inhaltlichen Ausführungen, was man dann in dem System machen kann, wenn es denn funktioniert. Aber wir müssen das System zum Funktionieren bringen und davon sind wir meilenweit entfernt. Ich bin sehr dafür – und das nehme ich jetzt als Abschluss –, dass wir dieses Wirtschaftssystem wieder vernünftig organisieren. Denn was würde passieren, wenn wir wissen, wer in Deutschland

diese billige Dienstleistung erbringt, es kontrollieren und auch die Einhaltung des Mindestlohns und die Kabotageregeln durchsetzen. Wir würden dann Leute in Deutschland in sozialversicherungspflichtige Arbeit bringen, statt überall Geld zu suchen. Wir würden unsere Sozialsysteme nicht aushöhlen, wir würden unser Wirtschaftssystem nicht aushöhlen und unsere Wirtschaftsbereiche nicht an die Wand fahren. Das ist doch die Aufgabe, die jetzt geboten ist. Wir müssen den Wettbewerb wieder fair machen. Und das ist das, wofür wir angetreten sind. Und ich bitte darum, dass das auch Berücksichtigung findet, bevor wir hier nach Geld suchen, was wir irgendwie zur Sanierung der Schiene nehmen können. Dass wir die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene wieder in den Vordergrund rücken und dass wir sagen, was muss die Schiene tun, damit sie auch wieder Kundenaufträge bekommt. Und dazu muss man den billigen Wettbewerb endlich in den Griff bekommen. Danke!

Vorsitzender: Dann gebe ich jetzt das Wort Herrn Huster für maximal vier Minuten.

Frank Huster (DSLV): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Herr Sauter hatte mich nach der Marktverfügbarkeit von batterieelektrischen Fahrzeugen gefragt, auch im Verhältnis, wie es sich mit den alternativen Kraftstoffen verhält. Ich möchte vielleicht vorab noch eine kurze Einordnung vornehmen. Es wurde an verschiedenen Stellen darauf hingewiesen, dass der Mittelstand extrem leide. Das unterschreibe ich zu 100 Prozent! Aber auch größere Logistikhäuser, ob jemand nur mehrere tausend Euro oder mehrere Millionen mehr zahlt, auch diese großen Logistikhäuser müssen diese Preise irgendwo am Markt umsetzen. Das ist deshalb noch mal wichtig zu erwähnen, weil der Markt ja längst nicht so eindimensional ist, wie immer getan wird. Es gibt Unternehmen, die haben gigantische Logistikanlagen und eine gigantische Trailerflotte, aber kein eigenes Fahrzeug. Das heißt, die Fahrzeuge werden am Markt eingekauft, die Dienstleistungen. Dann gibt es Unternehmer, kleinere Unternehmer, die haben einen eigenen Fuhrpark, 20, 30, 40 Fahrzeuge, haben aber keinen großen Betriebshof. Warum ist das so wichtig? Weil bei der Frage, ob und wie wir Infrastrukturen bereitstellen, man das mitberücksichtigen muss. Herr Kollege Engelhardt hatte gerade auf die Un-



möglichkeit hingewiesen, bei lokalen Stromanbietern überhaupt ins Gespräch zu kommen, damit Stromleitungen verlegt werden. Das zeigt im Grunde auch, wie schwierig es mit der Elektromobilität ist, abgesehen von der Frage, wo der Strom produziert wird, wo er produziert wird, wie er verlegt wird, wann und zu welchem Preis er zur Verfügung gestellt wird. Alles völlig unklar. Und da haben die einzelnen Akteure unterschiedliche Probleme. Derjenige, der ein großes Logistikterminal betreibt, hat gar keine faktische Notwendigkeit, die Versorgungssicherheit für seine Dienstleister herzustellen. Müsste er nicht machen, wird er aber machen, damit er am Markt bleibt. Die Marktverfügbarkeit von batterieelektrischen Fahrzeugen, sie ist im Grunde gegeben, aber sie wird dadurch limitiert, weil die Unternehmen nicht wissen, wie sie die Fahrzeuge beladen können. Das sind auch alle Prozesse, die drei, vier Jahre dauern. Selbst die großen Logistikhäuser sagen: „Wir brauchen drei, vier Jahre, bis wir verstanden haben, wie die Prozesse mit elektrisch betriebenen Lkw überhaupt laufen.“ Und deshalb ist es ein wesentliches Petitum, zu sagen, wenn wir jetzt CO₂-Reduktionsziele erreichen wollen, dann wäre es doch geradezu fahrlässig, wenn wir alternative Kraftstoffe nicht in Bezug nehmen würden und da auch eine Incentivierung betreiben würden. Ich bin überhaupt nicht der Meinung von Frau Kohlmeyer, dass diese nicht verfügbar sein sollen. Das liegt doch einfach nur daran, wenn die Rahmendaten so sind, wie sie sind, dann wird auch keiner in die Produktion von alternativen Kraftstoffen investieren. Das liegt doch nur daran. Es gibt auch gar kein Produktionsincentive dafür, das zu tun. Wir haben Zahlen vom Verband der Europäischen Biogasvereinigung, die sprechen von 90.000 Schwerlast-Lkw, die wir mit Bio-LNG heute bereits betreiben könnten. Aber die Rahmendaten sind einfach zu schlecht, sodass man sich eben nicht als Branche darauf versteift, in diese Technologie zu investieren. Und die Mineralölwirtschaft oder die kraftstoffherstellende Industrie – ich will es mal so sagen – wird natürlich keine Milliarden in die Hand nehmen, um die Produktion hochzufahren. Sie könnte aber hochgefahren werden. Denn wenn für den Luftverkehr und für die Seeschifffahrt synthetische oder alternative Kraftstoffe hergestellt werden könnten, dann könnte man die Mengen einfach vervielfachen und dann würden sich auch Economies of scale

ergeben. Die Rahmendaten, auch in Bezug auf die Flottengrenzwerte in Europa, suggerieren ja, dass es demnächst keinen Verbrennungsmotor mehr geben darf, auch für schwere Nutzfahrzeuge und setzen damit einfach die schlechtesten Signale, um auf diese alternativen Kraftstoffe zu setzen, für die – und ich wiederhole mich zum dritten Mal – wir jetzt schon Reduktionspotenziale haben, auch wenn es nicht 100 Prozent sind, aber lassen Sie es nur 70 Prozent sein, dann könnten wir damit doch einmal beginnen. Wenn sich die Technologie für E-Lkw fortentwickelt und wir die Stromquellen haben, dann wird möglicherweise die Elektromobilität auch übernehmen. Das will ich überhaupt nicht in Abrede stellen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Frau Kohlmeyer hat jetzt das Wort. Bitte!

Kim Kohlmeyer (T&E): Ganz herzlichen Dank! Das passt auch sehr gut, weil ich auch hier nicht der Meinung von Herrn Huster bin. Ich möchte die Fragen einmal ein bisschen umdrehen und zunächst zur Marktfähigkeit der Lkw sprechen. Da – anders als von Herrn Prof. Engelhard dargestellt – ein klares „Ja“. Es gibt die Lkw auch im Massenmarkt. Daimler, MAN, Scania und Volvo bringen jetzt schon länger in einigen Fahrzeugsegmenten Elektro-Lkw auf den Markt und haben ab 2024 auch für den Fernverkehr auf den Massenmarkt produziert und abgestellt. Ich sage da nur: der „EActros 600“ von Daimler, der E-Truck von MAN, Scania hat einen 40-Tonner. Ich muss die jetzt nicht alle aufzählen, es gibt sie. Und Brennstoffzellenfahrzeuge werden auch für die zweite Hälfte dieses Jahrzehnts angekündigt. Es wurden gerade schon die Flottengrenzwerte angesprochen, die sagen, dass 30 Prozent der Neuzulassungen emissionsfrei sein müssten, 2030. Aber für Deutschland zeichnet sich ein extrem schnellerer Markthochlauf ab. In den Cleanroom-Gesprächen, in denen die Hersteller sind, gehen die davon aus, dass im Jahr 2030 rund 75 Prozent der Neuzulassungen E-Fahrzeuge oder ZEFs sind. Also, es kann nicht davon gesprochen werden, dass es hier keine Lkw gibt.

Damit komme ich auch schon zur Kostenparität, zu den Gesamtbetriebskosten, zu denen ich ja auch gefragt wurde. Ich möchte da einmal sagen, es ist auch für die Logistik und Flottenbetreiber unglaublich wichtig, dass sie diesen Schritt zu



den ZEFs machen. Wir haben jetzt wirklich in vielen, vielen Gesprächen herausgefunden, dass die Gesamtbetriebskosten der wichtigste Faktor beim Kauf eines Lkw sind, natürlich auch die Anschaffungskosten. Dafür haben wir ja das KsNI. Da sind wir übrigens auch dabei, dass das weiter gut laufen muss. Aber das Wichtigste sind die Gesamtbetriebskosten. Und unter den OEMs, also unter den Herstellern, herrscht wirklich zunehmend Einigkeit darüber, dass emissionsfreie Antriebe der Weg vorwärts sind, insbesondere die Batterien. Und das sagen auch Studien von allen möglichen Teilnehmern, nicht nur von Umweltorganisationen, sondern von allen möglichen, auch von den Lkw-Herstellern selbst, dass batterieelektrische Antriebe im Fernverkehr in Europa bereits Mitte der 2020er Jahre die TCO-Parität mit Diesel-Lkw erreichen werden. Das ist jetzt, Mitte 2020er, das ist jetzt. Also, es ist vielleicht nächstes Jahr, aber da ist die TCO-Parität da. Und gerade, wo wir sowieso schon bei den Betriebskosten sind, wir haben die auch berechnet. Eines der wirksamsten Instrumente dafür, dass es überhaupt eine TCO-Parität gibt, das ist die Lkw-Maut. Und wir brauchen die Umstellung zu den emissionsfreien Lkw. Deshalb möchte ich noch mal einen kleinen Appell an Sie richten, dass wirklich neben der Ertüchtigung zur Zukunftsfähigkeit mehrerer Branchen, wo einmal – die habe ich jetzt nicht genannt, weil ich nicht wieder in Zeitnot kommen wollte – natürlich die Hersteller sind, die jetzt mit den Flottengrenzwerten konfrontiert werden und aber auch die Logistiker und Flottenbetreiber, die diese TCO brauchen, weil es einfach irgendwann günstiger wird. Es ist auch ganz besonders wichtig für den Klimaschutz, dass wir diesen Schritt machen. Und diese Chance für Wirtschaft und Klima sollten wir wirklich nicht verspielen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann darf jetzt Dr. Schulz antworten, auch für vier Minuten.

Dr. Gerhard Schulz (Toll Collect GmbH): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Auf Ihre Frage, ob es Spielräume bei den Zahlungsfristen gibt, um die Liquidität der Unternehmen zu erhöhen, möchte ich wie folgt antworten: Aktuell ist zwischen Toll Collect und unserem Auftraggeber, dem Bundesamt für Logistik und Mobilität eine Wertstellungsfrist von 30 Werktagen vereinbart. Das bedeutet, dass spätestens 30 Werktagen nach Fahrtende eine Fahrt an das BALM ausgekehrt wird. Sollte die

Fahrt vor Ablauf der 30 Tage vom Zahlungsdienstleister beglichen werden, wird im Anschluss an den Eingang der Zahlung ebenfalls ausgekehrt. Das heißt spätestens nach 30 Tagen erfolgt die Auskehr. Die Zahlungsziele zwischen Toll Collect und dem BALM sind jedoch nur mittelbar für die Liquiditätsfrage entscheidend. Guthabenzahler müssen ohnehin vor Fahrtantritt ausreichend Guthaben auf dem Konto bei Toll Collect eingezahlt haben. Da es ein Prepaid-Verfahren ist, bringen hier verlängerte Zahlungsziele nicht sehr viel, um die zusätzliche Liquiditätsanspannung zu entschärfen. Der meiste Umsatz wird allerdings über Tankkarten abgewickelt. Für die meisten dieser Kunden rechnet Toll Collect einmal monatlich parallel zur Mautaufstellung den Monatsumsatz pro Kunde mit der Tankkarte ab. In dieser Kartenabrechnung sind schon Zahlungsziele von bis zu 30 Tagen auf die mautpflichtige Fahrt beinhaltet. Wie viele Tage später dann konkret das Bankkonto des Spediteurs von seinem Tankkartenanbieter belastet wird, richtet sich nach den Abrechnungsmodalitäten zwischen Spediteur und Tankkarte. Toll Collect gewährt den Tankkarten ebenfalls ein Zahlungsziel. Entscheidend ist am Ende daher, wann bucht die Tankkarte beim Spediteur ab. Für die weitere Zahlungsmöglichkeit bei Toll Collect, bei unserem TC-eigenen Zahlweg der Lastschrift, sieht die Situation ein bisschen anders aus. Da haben wir ein Zahlungsziel von 1 bis 30 Tagen. Das heißt, wenn ich am ersten des Monats fahre, wird am Ende des Monats mit der Mautaufstellung abgerechnet. Das heißt, wenn ich am 29. fahre, habe ich vielleicht nur 2 Tage Zahlungsziel, wenn ich am 1. fahre, sind es bis zu 30 Tage. Hier könnte theoretisch ebenfalls das Zahlungsziel auch verlängert werden, in dem wir erst einen Monat nach der Fahrt abrechnen, das heißt, nicht in dem Monat, in dem gefahren wird, sondern einen Monat später. Dann würden sich die Zahlungsziele auf 60 Tage verlängern. Die erhöhten Ausfälle, die möglicherweise damit verbunden sind, sind natürlich ein Haftungsrisiko, ein Risiko von Einnahmeausfällen. Es müsste mit dem Bundesamt für Logistik und Mobilität und dem Ministerium abgesprochen werden, inwieweit man dieses Risiko eingeht. Aber grundsätzlich gäbe es natürlich die Möglichkeit, beim TC-eigenen Zahlweg, der Lastschrift, auf 60 Tage zu gehen, theoretisch sogar auf 90 Tage. Aber das ist abhängig davon, wie das Ministerium und das BALM sich hierzu äußern.



Grundsätzlich wären wir dazu bereit. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann darf jetzt Herr Westenberger als Letzter in der Antwortrunde 16 Minuten antworten.

Peter Westenberger (NEE): Ich möchte, aber trotzdem mit dem übergreifenden Punkt nochmal beginnen, den Herrn Hansche angesprochen hat. Die Schiene ist kein Unternehmen. Wir haben bei der Eisenbahn im Schienengüterverkehr 300 Unternehmen, die eine Lizenz haben und wir haben ungefähr 20 bis 30 Unternehmen, die eine nennenswerte Größenordnung befördern. Wir haben dort seit der Bahnliberalisierung einen wachsenden Wettbewerb, und zwar intramodal, also mit anderen Eisenbahnen, und natürlich auch mit den anderen Verkehrsträgern. Das ist eben nicht so, wie Sie es eben dargestellt haben, dass die Güterbahnen defizitär wären. Es gibt ein ziemlich großes Unternehmen, es gibt auch andere Unternehmen, kleinere Unternehmen, die auch defizitär arbeiten und dann vom Markt verschwinden. Aber wenn Sie sich die Auswertung der Bundesnetzagentur zur wirtschaftlichen Situation der Güterbahnen ansehen, dann sehen Sie, dass insgesamt jenseits dieses einen großen Unternehmens netto auch eine kleine Marge, die im Übrigen sehr ähnlich streut, wie das, was Herr Engelhardt für den Straßengüterverkehr gesagt hat, auf einem sehr niedrigen Niveau, also unterhalb des Einzelhandels, positive Ergebnisse bringt. Das heißt also, die Eisenbahn wäre auch nicht gewachsen, wenn sie nicht wettbewerbsfähig wäre. Diese pauschale Aussage, die Schiene sei heute nicht wettbewerbsfähig, die möchte ich an der Stelle deutlich zurückweisen. Die Frage ist aber jetzt eigentlich eine politische, welche Rahmenbedingungen eigentlich gesetzt werden. Da haben wir an vielen Stellen mit den gleichen Themen bei der Eisenbahn und auch bei anderen Verkehrsmitteln zu kämpfen. Ich komme darauf gleich nochmal zurück, will aber jetzt erstmal auf die Fragen eingehen.

Ich würde gerne mit der Frage von Matthias Gastel anfangen, zum Aufbruch des Finanzierungskreislaufs. Was ist zu beachten, welche Chancen liegen da möglicherweise auch drin? Ich glaube, da knüpfe ich gleich nochmal bei den beiden Folgefragen an. Zunächst einmal ist bezogen auf die Mittel, die jetzt für die Schiene verwendet werden sollen – ich sage es mal so ganz pauschal –, ganz

klar die einfache Frage zu beantworten, wofür eigentlich, also für welche Maßnahmen, für Generalsanierungen, sonstige Netzsanierungen, für Neu- und Ausbau, für Elektrifizierung – komme ich gleich nochmal darauf –, das ist aus meiner Sicht zum jetzigen Zeitpunkt auch innerhalb der Regierung, ohne irgendjemandem zu nahe treten zu wollen, unklar. Es muss ganz klar berücksichtigt werden, dass das, worüber gerade gesprochen wird, dass deutlich mehr – zum Glück – in die Schieneninfrastruktur geht, erhebliche Anforderungen im Prozess bedeutet. Das bedeutet höhere Planungskapazitäten, die benötigt werden und das bedeutet unter Umständen auch im Einzelfall – wobei das Thema regelmäßig überschätzt wird –, mehr Kapazität bei einem Gericht, was einen Planfeststellungsbeschluss überprüfen muss, und verschiedene andere Dinge, auch Ausschreibungen für entsprechende Maßnahmen. Das muss hochgefahren werden. Das nennt man in der Wirtschaft normalerweise Herausforderung. Hier wird oft gesagt, das geht überhaupt nicht. Ich glaube, da würde ich mich gerne eher an dem Herausforderungen-Thema festhalten. Wir müssen aufpassen, dass die zusätzlichen Mittel nicht allein in die Preise gehen. Das ist sowohl bei der Sanierung, also bei vorhandenen Auftragnehmern, als auch bei Neu- und Ausbauprojekten eine Frage der Ausschreibung, der Marktentwicklung, auch des Projektdesigns. Ich glaube, wir sollten nicht weiter in Prestigeprojekten denken. Und trotzdem kann es geschehen, dass das, was sich gerade abzeichnet, nämlich deutlich mehr Mittel innerhalb dieser sehr kurzen Fristen, die jetzt aufgerufen werden, also ab 2024 deutlich mehr Mittel zur Verfügung zu stellen, nicht ausschreibungskonform vergeben werden kann. Wir haben nach wie vor mit der Kameralistik im Eisenbahnbereich – nicht nur da, aber auch da – zu kämpfen und deswegen halten wir es für wichtig, dass zum jetzigen Zeitpunkt auch dieses Thema des von der Beschleunigungskommission vorgeschlagenen Infrastrukturfonds aufgerufen wird. Letzter Punkt, den ich dazu ansprechen möchte. Es gibt ja doch eine ganze Reihe von Fördermaßnahmen. Hier sind jetzt verschiedene im Straßengüterverkehr angesprochen worden, die gibt es auch im Schienenbereich. Auch an der Stelle können Gelder bei allen Verkehrsmitteln etwas helfen. Und da vermissen wir im Eisenbahnbereich, dass nach dem Stopp



sozusagen der Entwicklung aus der letzten Legislaturperiode, ein neues Konzept für die Förderlandschaft, so möchte ich es mal nennen, im Eisenbahnbereich aufgesetzt wird.

Herr Lutze, Sie hatten gefragt, was mit dem Geld zuerst gemacht werden soll. Ich hatte bereits einige Stichworte genannt. Und ganz wichtig ist mir, dass ich ganz am Anfang sage, wir müssen sowohl das Bestandsnetz sanieren, und das heißt nicht nur Generalsanierung auf den 40 angekündigten Korridoren, die für fünf Monate gesperrt werden sollen, die machen insgesamt nur 15 Prozent des Netzes aus, auch wenn dort ein deutlich größerer Teil der Verkehrsleistung erbracht wird. Die Tatsache, dass über Jahre und Jahrzehnte nicht genug in die Modernisierung von diesen teilweise 150 Jahre alten Anlagen investiert wurde – ich erzähle immer gerne, ich fahre in Frankfurt häufiger mal über die älteste Eisenbahnbrücke Deutschlands, die ist 175 Jahre in Betrieb, wenn ich es richtig in Erinnerung habe, und gerade frisch saniert worden. Dass diese Versäumnisse bei der Sanierung, nicht nur auf dem hoch belasteten Netz, sondern im gesamten Netz konsequent angegangen werden. Sie kennen die Summe, Instandhaltungsrückstand im Eisenbahnnetz 90 Milliarden Euro. Das gleiche Gewicht muss aber politisch auf Neu- und Ausbau gelegt werden. Dort verspricht der Bund seit Jahren und Jahrzehnten im Bedarfsplan Schiene eine immer länger werdende Liste von Maßnahmen, mit der man aber kaum vorankommt. Wir hatten in den vergangenen vier Jahren 76 km Neubaustrecken Inbetriebnahme in ganz Deutschland, bei der Eisenbahn in vier Jahren zusammen. Dieses Tempo muss deutlich beschleunigt werden. Wir können vor allen Dingen auch kurzfristig deutlich mehr auf dem Netz transportieren, wenn wir Streckenelektrifizierung vornehmen in Bereichen, wo heute Lücken bestehen, die sich auf die Transportangebote dergestalt auswirken, dass man dort nach 24 km einen Lokwechsel machen müsste, der sich betriebswirtschaftlich und organisatorisch so nicht darstellt. Aber wenn die Elektrifizierungslücke geschlossen wäre, würde das komplett neue Transportwege bieten. Ich nehme gerne die Strecke Öhringen-Schwäbisch Hall. Das wird Ihnen nichts sagen, liegt in Baden-Württemberg, parallel zur extrem hoch belasteten A6, die ausgebaut werden soll, weil es im süddeutschen Raum keine leis-

tungsfähige Ost-West-Verbindung im Schienengüterverkehr gibt. Das liegt unter anderem an dieser Elektrifizierungslücke. Wir müssen in neue Stellwerke – da erzähle ich Ihnen ja nichts Neues –, in neue Stellwerkstechnik, in ETCS investieren, auch um dann die Kapazität zu heben, die Kosten zu senken. Wir müssen im Netz mit kleinen und mittleren Maßnahmen die Leistungsfähigkeit erhöhen. Und wir müssen vor allen Dingen die intermodalen Verladestellen deutlich stärken. Dort fehlt vieles. Es geht nicht allein um klassische Terminals, sondern um die verladeangepassten Bedarfe. Und wir müssen auch Abstellgleise bauen. Wir wollen natürlich gerne, dass Züge ausschließlich fahren, aber sie müssen auch mal stehen, leider, leider, wie bei allen anderen Verkehrsmitteln. Und das ist teilweise ein Engpass, der sich immer stärker bemerkbar macht und die durch die bisherigen Modalitäten, wie Investitionen in die Infrastruktur, die vom Bund finanziert werden, nicht abgedeckt werden.

Damit wäre ich bei der Nachfrage von Ihnen, Frau Enghardt-Kopf, wie stellt sich das jetzt eigentlich dar. Und das Thema hatte, ich glaube, indirekt oder direkt auch Herr Prof. Engelhardt angesprochen. Das, was wir an Mauterhöhung im Gesetz sehen würden, für 2024, finden wir nicht eins zu eins im Haushalt wieder und schon gar nicht das – das Thema hatte ich vorhin schon angesprochen –, was die Güterverkehrsnützlichkeits von Infrastrukturen angeht, sondern wir haben zum jetzigen Zeitpunkt einen Zwischenstand, einen Haushaltsentwurf, der gerade beraten wird, der drei Milliarden Mehrausgaben für die Schiene vorsieht. Und wir haben eine politische Aussage, dass vier Milliarden Euro in den nächsten Jahren aus dem Klima- und Transformationsfonds kommen sollen. Und dass zusätzliche Schulden bei der DB gemacht werden, was ich für äußerst, äußerst fragwürdig halte, und dass auch eine erkleckliche Summe aus einer Eigenkapitalerhöhung kommen soll. Es gilt die politische Aussage nach unserem Kenntnisstand, dass von den Mehreinnahmen 50 Prozent für Mobilität und davon 80 Prozent, also letztendlich 40 Prozent der Mehreinnahmen, für die Schiene ausgegeben werden sollen. Aber wie das konkret aussieht, da besteht aus meiner Sicht auf jeden Fall noch Aufklärungsbedarf.

Ich würde dann ganz gerne die Frage von Matthias



Gastel noch mal aufgreifen. Wenn die Mautanpassung so käme, wie sie jetzt im Gesetzentwurf festgehalten ist, was gibt es dann zum Thema „Wettbewerbssituation Straße-Schiene“, da beschränke ich mich jetzt mal darauf, zu sagen. Ich will das kurz gliedern. Bei den Wegekosten wäre das ein riesiger Schritt, und zwar ein riesiger, nachholender Schritt, der nach meiner Erinnerung über 30 bis 40 Jahre immer wieder kontrovers diskutiert worden ist. Und wenn ich es nicht falsch in Erinnerung habe, ist 2005 die Maut eingeführt worden. Wenn ich mich auch nicht falsch erinnere, war das die Große Koalition, nicht CDU/CSU und FDP. Aber auch weiterhin wäre es so, dass 94 Prozent des Straßennetzes unbemautet wären, weil wir heute nur über die Bundesfernstraßen sprechen. Auf denen findet ungefähr die Hälfte der Transportleistung statt. Aber wir haben uns dafür eingesetzt, dass das Thema auf dem gesamten Straßennetz stattfindet. Das ist eine Angelegenheit, die kann der Bund regeln, die können auch die Länder im Zweifelsfall regeln. Da gibt es ja eine Initiative in Baden-Württemberg. Das Thema wird, glaube ich, bleiben. Beim Thema „Energiekosten“ haben wir eine anhaltende Entwicklung unabhängig von den aktuellen Verwerfungen, dass der Strom deutlich höher mit Abgaben bepreist wird, die die flüssigen Kraftstoffe nicht getroffen haben. Und da gibt es auch bis heute keine vernünftige Strategie. Das geht natürlich jetzt ein bisschen in der Industriestrompreis-Diskussion auch unter, aber wo möglicherweise auch bei einer zunehmenden Elektrifizierung des Straßen- und Güterverkehrs immer noch Regulationsbedarf besteht.

Dann greife ich ein Thema auf, was auch von den Kollegen von der Straße deutlich artikuliert worden ist. Wir haben nach wie vor große Kontrolldefizite, was die Einhaltung von Vorschriften angeht. Da sage ich ausdrücklich, die sind bei der Eisenbahn deutlich geringer, und das ist auch gut so, weil letztendlich ein sicherer Betrieb absolut essenziell ist. Und jeder Unfall ist einer zu viel. Bei der Straße sehen wir tatsächlich sehr großen Bedarf beim Thema „Sozialdumping“, also das, was von Ihnen angesprochen wurde, ist ein altes Thema. Das ist ein europäisches Thema, wo hart zwischen osteuropäischen Ländern insbesondere, und anderen, eher im mittel- und westeuropäischen Bereich angesiedelten Ländern immer wieder gerungen wird. Aber das ist natürlich auch

zum Teil durch bessere Kontrollen aufzufangen und nicht allein durch eine bessere gesetzliche Lage. Bürokratieabbau ist für uns ein wichtiges Thema, wo tatsächlich bei der Eisenbahn – auch aus historischer Verbundenheit mit dem stark regelbasierten Wesen, wo man gerne mal die Frage stellen sollte, brauchen wir das heute noch – ein deutlicher Unterschied besteht. Und auch bei dem Parkplatz-Thema: Ich verstehe den Druck, den die Straße an der Stelle hat, aber Parkplätze für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus der Eisenbahn, die werden natürlich nicht staatlich finanziert, sondern die werden im Hotel oder in der betriebseigenen Wohnung zu Lasten des Eisenbahnverkehrsunternehmens untergebracht. Ich habe jetzt mal vier Stichworte herausgegriffen. Wir hatten der letzten Bundesregierung empfohlen, eine größer angelegte Studie zu machen, die mal die Straße-Schiene Systematik vergleicht, wie dort die staatlichen Rahmensetzungen sind. Das wurde in der alten Bundesregierung leider nicht aufgegriffen, von der neuen auch nicht. Deswegen wiederhole ich es hier gerne noch mal, weil ich glaube, natürlich sind wir alle da ein Stück weit Partei an der Stelle und sehen eher die Probleme im eigenen oder beim anderen. Und deswegen wäre es, glaube ich, sehr sinnvoll, dazu eine unabhängige Studie zu erstellen.

Herr Lutze, letzte Frage: Wie kommt die Spedition an ihr Geld? Aus meiner Sicht – ich habe mich da jetzt auch nochmal bei einem Kollegen schlau gemacht, weil das Thema ist ja nicht neu – kommt sie dadurch in aller Regel zu ihrem Geld, dass sie das auf der Transportrechnung ausdrücklich ausweist. Ich habe hier ein Beispiel, wo das mit 5,5 Prozent pauschal in einer Rechnung dargelegt wird. Das kann ich Ihnen gerne geben. Nach meinem Kenntnisstand ist das einer der üblichen Wege, mit denen das gerade bei kleinen und mittelständischen Unternehmen gemacht wird. Und wenn Sie den Kopf schütteln und sagen, es werde nicht gemacht, dann lassen Sie sich doch mal durch den Kopf gehen, ob man nicht eine gesetzliche Verpflichtung dazu machen kann. Es gibt da durchaus eine Parallele im Eisenbahnbereich. Wir kommen im Güterverkehr in den Genuss einer Trassenpreisförderung. Die Förderrichtlinie weist ganz klar die Verpflichtung aus, dass bei den Transportaufträgen gegenüber den Auftraggebern die Trassenpreisförderung und auch deren Um-



fang offengelegt werden. Also, das existiert durchaus und damit könnte man vielleicht auch – sage ich jetzt mal von unmaßgeblicher Stelle aus – dort die Sorge etwas minimieren, dass das Thema in die Preise oder in unseriöse Preiskalkulation reingezogen wird. Daran kann niemand ein Interesse haben.

Und den letzten Punkt, den will ich dann aber doch noch mal deutlich machen: Ich würde gerne für Abrüstung werben, habe es aber doch noch mal auf ein plakatives Beispiel gebracht. Wir haben auch eine Studie gemacht und hatten vor einem Jahr schon tatsächlich das Bier-Beispiel, was dann jetzt auch aufgegriffen wurde, rechnen lassen. Was kostet eine verdoppelte Maut – das war damals noch gar nicht absehbar – gegenüber dem bisherigen Transport für eine Flasche Bier, sagen wir mal von München nach Hamburg, was ja für Bier schon ein relativ weiter Transportweg ist? Wir wollen ja auch Regionalität stärken. Wir haben jetzt mal die 50 Cent auf die Größe der Kiste umgerechnet, also die 50 Cent, die jetzt die letzten Tage durch die Medien geisterten. Wie groß die

Kiste dann sein müsste, damit sie wirklich 50 Cent bei den Endverbrauchern teurer würde, wenn die Maut verdoppelt würde. Also die müsste 60 Flaschen haben und wäre dann wahrscheinlich wirklich endgültig ein bisschen zu schwer, um sie selbst zu verladen. Also zurück geht es sicher leichter und das ist natürlich bei der Mehrweglogistik auch ein Thema, dass es auch einen Rückweg gibt. Auch das wollen wir ja fördern, aber das ist durchaus nicht der Regelfall, dass Hin- und Rückwege mit dem gleichen Transportgut gemacht werden. Vielen Dank!

Vorsitzender: Dann sind wir am Ende unserer Anhörung. Ich darf mich recht herzlich bei Ihnen bedanken. Wir werden fleißig weiter beraten. Eine „eierlegende Wollmilchsau“ werden wir am Ende sicherlich nicht finden, aber hoffentlich einen Weg, wo alle am Ende doch sagen, als Kompromiss kann man damit leben. Und in dem Sinne wünsche ich Ihnen auch eine gute Woche und einen schönen Abend.

Schluss der Sitzung: 16:04 Uhr

Udo Schiefner, MdB
Vorsitzender