



Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
Postfach 3269 | 55022 Mainz

Vorsitzenden des Ausschusses für
Wirtschaft und Verkehr
Herrn Andreas Rahm, MdL
Landtag Rheinland-Pfalz
55116 Mainz

LANDTAG
Rheinland-Pfalz
18/5086
VORLAGE

DIE MINISTERIN
Daniela Schmitt
Stiftsstraße 9
55116 Mainz
Telefon 06131 16-2202
Telefax 06131 16-4438
poststelle@mwwlw.rlp.de
www.mwwlw.rlp.de

28. Dezember 2023

Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 19. Dezember 2023

TOP 06 Anhebung der LKW Maut durch CO2 Emissionen
Antrag der Fraktion der CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT – Vorlage 18/4856

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

entsprechend der Zusage in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 19. Dezember 2023 erhalten Sie zu vorgenanntem Tagesordnungspunkt den beigefügten Sprechvermerk.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung

Petra Dick-Walther
-Staatssekretärin-

Sprechvermerk

Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 19. Dezember 2023

TOP 06 Anhebung der LKW Maut durch CO2 Emissionen
Antrag der Fraktion CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT
- Vorlage 18/4856 -

Anrede,

zum 1. Dezember wurde die Lkw-Maut für Autobahnen und Bundesstraßen um eine CO2-bezogene Komponente erweitert, die im Regelfall einer Erhöhung von 200 € je Tonne CO2 entspricht. Ab dem 1. Juli 2024 wird dann die Fahrzeugklasse ab 3,5 Tonnen mautpflichtig, mit Ausnahmen unter anderem für Handwerkerfahrzeuge.

Dies wird dazu führen, dass sich viele Lkw-Transporte verteuern, da gibt es keinen Zweifel.

Andererseits handelt es sich um eine Maßnahme, die dazu beitragen wird, die CO2-Emissionen im Verkehrsbereich mittelfristig zu reduzieren, und zwar nicht durch Verbote oder massive finanzielle Förderungen, sondern durch ein Preissignal.

Der Güterverkehr ist zum einen ein zentraler Bestandteil unserer Wirtschaft, zum anderen aber

eben auch eine Hauptquelle für Treibhausgas-Emissionen, die wir dringend reduzieren müssen, wenn wir unseren Beitrag zur Einhaltung der weltweit vereinbarten Klimaziele leisten wollen.

Die Erhöhung entspricht umgerechnet bis etwa 16 Cent je Kilometer, so dass von dieser Steigerung deutliche Wirkungen ausgehen, die alle Unternehmen, große, mittlere und kleinere betreffen werden.

Zu nennen sind neben einer Verteuerung von Transporten allerdings auch Effekte auf die Struktur des Lkw-Verkehrs: Kürzere Fahrten werden gegenüber längeren begünstigt und alternative Antriebe, elektrisch, mit Wasserstoff, oder solche mit CO₂-frei erzeugten Kraftstoffen kommen stärker in den Fokus. Wir haben im Land eine ganze Reihe von Unternehmen, die in diesem Bereich forschen, investieren und bereits produzieren, allen voran Daimler in Wörth, aber auch viele Zulieferer.

Sicher ist der Markt aktuell noch nicht so weit entwickelt, dass der alternativ betriebene Lkw für jeden Fall eine Option darstellt. Wir können daher gut

verstehen, dass viele Speditionen, Logistikunternehmen und Transporteure einen Kostenschub beklagen, dem sie nicht aus dem Weg gehen können und der letztlich in vielen Fällen zumindest teilweise an den Verbraucher weitergegeben wird.

Wir sehen aber aktuell wenig Möglichkeit, die gewünschten Effekte auf marktkonformere Weise zu erzielen. Die Vorgaben kommen zu großen Teilen aus der europäischen Rechtsetzung und Deutschland setzt diese - mit einem gewissen Gestaltungsraum - um.

Anrede,

wir sind sicher, dass es gelingen wird, einen Teil der Mehrkosten abzufangen, indem CO₂-arme Transporte stärker wachsen. In Rheinland-Pfalz haben wir mit unserer Anbindung an die Wasserstraßen und unsere leistungsfähigen Binnenhäfen jedenfalls einen klaren Standortvorteil gegenüber anderen Regionen.

Und auch der Schienengüterverkehr wird davon profitieren.

Die Mautmittel müssen für die Verbesserung der bundeseigenen Verkehrsinfrastruktur verwendet werden, die diesen Beitrag auch dringend benötigt,

und zwar die Straße genauso wie Schiene und Wasserstraße. Entsprechend will und wird das Bundesverkehrsministerium die entsprechenden Investitionen deutlich aufstocken.

Die Landesregierung wird alles daransetzen, den Übergang zu einem CO₂-armen Transportsektor so wirtschaftlich wie möglich zu gestalten.

Wichtig ist der Aufbau einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur, die mit dem Ausrollen der Fahrzeuge Schritt halten muss. Die Batterien schwerer Lkw können nur mit leistungsfähigen Schnellladestationen wirtschaftlich sein. Die Technologie dazu existiert bzw. befindet sich bereits in Erprobung und auch die insgesamt benötigten Strommengen sind darstellbar: Sie belaufen sich auf maximal 10% des aktuellen Strom-Verbrauchs im Land.

Wir sind dabei nicht der Meinung, dass diese Schnellladepunkte dauerhaft bezuschusst werden müssen. Vielmehr sind hier Umsätze zu erwarten, die einen eigenwirtschaftlichen Betrieb erlauben und neue Geschäftsfelder eröffnen.

Daneben wird es aber auch andere Antriebsformen geben, denn auch mit CO₂-frei hergestellten Treibstoffen können wir eine Reduktion der Treibhausgasemissionen erreichen. Wir werden uns weiter dafür einsetzen, dass hier möglichst viele Optionen entstehen.

Wenn es gelingt, mit der CO₂-abhängigen Lkw-Maut den Verbrauch fossiler, importierter Brennstoffe schneller zu reduzieren, sinkt auch unsere Abhängigkeit von politisch ausgelösten oder beabsichtigten Preis-Schwankungen, wie wir sie in den letzten Jahren erlebt haben und die den Unternehmen schwer zu schaffen gemacht haben.

Vielen Dank!