

## Antrag

der AfD-Fraktion

### **Brandenburger Spediteure retten und Verbraucher entlasten: CO<sub>2</sub>-Maut abschaffen!**

Der Landtag möge beschließen:

Die Landesregierung wird dazu aufgefordert,

1. sich kurzfristig auf Bundesebene für die komplette Abschaffung der CO<sub>2</sub>-Komponenten auf die Lkw-Maut einzusetzen,
2. sich mittelfristig auf EU-Ebene für die komplette Abschaffung der CO<sub>2</sub>-Bepreisung einzusetzen.

#### Begründung:

Mit dem Dritten Gesetz zur Änderung maurechtlicher Vorschriften setzen die FDP-geführten Verkehrs- und Finanzministerien des Bundes die EU-Richtlinie 2022/362 um. Demnach soll die Lkw-Maut für die Benutzung von Bundesfernstraßen ab dem 1. Dezember 2023 um eine CO<sub>2</sub>-Komponente erweitert und ab dem 1. Juli 2024 auch auf Lastkraftwagen mit mehr als 3,5 Tonnen bis 7,5 Tonnen ausgeweitet werden. Diese bürger- und wirtschaftsfeindliche Maßnahme ist aus mehreren Gründen abzulehnen:

Die unnötige Mehrbelastung des geplanten Maut-Aufschlages von 200 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> ist der höchstmögliche Wert, den die EU-Verordnung zulässt. Unter Berufung auf die EU-Richtlinie 1999/62 verzichten EU-Mitgliedstaaten gänzlich auf die Erhebung einer CO<sub>2</sub>-Mautkomponente.

Bereits jetzt kostet die Mautgebühr die Autobahnlogistiker und letztlich den Verbraucher jedes Jahr 8,5 Milliarden Euro. Das Vorhaben der Ampelkoalition wird diese Belastung um weitere 7,6 Milliarden Euro jährlich nahezu verdoppeln (ein Anstieg der Mautgebühren um 83 Prozent). Die CO<sub>2</sub>-Maut wird zu jährlichen Mehrkosten von über 15 000 Euro pro Lkw führen, das heißt: Eine Transportfahrt von Hamburg nach Cottbus wird im Durchschnitt knapp 85 Euro teurer werden.<sup>1</sup>

Die Erhöhung der Mautgebühren kommt zur Unzeit einer andauernden Wirtschaftskrise und wird die Inflation, die sich zu einer Grünflation entwickelt, weiter anheizen. Denn damit verteuern sich so gut wie alle Güter, die transportiert werden müssen, nochmals sprunghaft.

---

<sup>1</sup> Vgl. Dirk Engelhard, Protokoll Nr. 20/52 der Anhörung zur CO<sub>2</sub>-Maut im Deutschen Bundestag, in: <https://www.bundestag.de/resource/blob/970000/39c75bd73f04fb8ef871f446527b412b/52-Protokoll-OeA-25-09-2023-data.pdf> (25.09.2023), abgerufen am 25.11.2023.

Auch die in den letzten Jahren bereits stark verteuerten Lebensmittel werden erneut sprunghaft teurer werden, was Menschen mit geringen Einkommen am härtesten treffen wird. Bereits jetzt ist der Lkw-Verkehr seit April 2021 um 1 600 Basispunkte zurückgegangen - ein deutliches Zeichen für die sich verschärfende De-Industrialisierung.<sup>2</sup>

Die Ausnahme von Handwerkern und „handwerksähnlichen“ Berufen mit Fahrzeugen von weniger als 7,5 Tonnen führt zu umständlichen Nachweispflichten und schafft weitere Bürokratiehürden.

Ferner sind, im Gegensatz zu Wasserstoff und E-Mobilität, synthetische Kraftstoffe nicht von der CO<sub>2</sub>-Maut befreit. Dies ist eine Benachteiligung alternativer Technologien. Eine Verlagerung des Gütertransportes auf die Schiene ist zudem laut Institut der deutschen Wirtschaft (IW) Köln kaum realisierbar.<sup>3</sup>

Schließlich wird sich die Doppelbesteuerung als inländerfeindliche Wettbewerbsverzerrung auswirken: Im Januar 2024 wird auch die CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Diesel und Benzin um 33 Prozent von 30 auf 40 Euro pro Tonne CO<sub>2</sub> erhöht. Zusammen mit der deutschen CO<sub>2</sub>-Maut müssen Brandenburger Spediteure, im Gegensatz zu ausländischen Konkurrenten, somit maßgeblich eine doppelte Besteuerung erdulden. Viele kleine deutsche Logistikunternehmen, die ohnehin mit osteuropäischen Lkw-Fahrern im Verdrängungswettbewerb stehen, werden die Preiserhöhungen nicht an ihre Kunden durchreichen können und deshalb vom Markt verschwinden.

Hinzu treten die anderen finanz- und wirtschaftspolitischen Entscheidungen der Ampelkoalition für das Jahr 2024, welche die Lage nicht vereinfachen. Auch diese Entscheidungen müssen zurückgenommen werden, wofür sich die AfD-Fraktion in Brandenburg einsetzt. Auch die Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e.V. erhob die Forderung einer zeitlichen Aussetzung der hier infrage stehenden Erhöhung.<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup> Vgl. Destatis: „Lkw-Maut-Fahrleistungsindex“, in: <https://www.destatis.de/DE/Service/EXSTAT/Datensatze/lkw-maut-artikel.html> (2023), abgerufen am 27.11.2023.

<sup>3</sup> Vgl. Thomas Puls: „Der Lkw bezahlt bald für alle“, in: <https://www.iwkoeln.de/studien/thomas-puls-mauteinnahmen-und-verkehrsinvestitionen-des-bundes.html> (24.07.2023), abgerufen am 29.11.2023.

<sup>4</sup> Vgl. Pressemitteilung Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg: „Fuhrgewerbe-Innung unterstützt die Forderung des BVMW zur Aussetzung der Mauterhöhung bis 2027“, in: *Verkehrsnachrichten aus Berlin und Brandenburg* 03/2023, S. 11.