

VCD Hintergrund

Lkw-Maut

Inhalt

| | |
|--|---|
| Einleitung | 1 |
| 1. Von der Vignette zur Maut | 2 |
| 2. Ausschreibung und Vergabe | 2 |
| 3. Verzögerte Einführung der Lkw-Maut..... | 2 |
| 4. Start zum 1. Januar 2005..... | 3 |
| 5. Mautflucht und Folgen | 4 |
| 6. Revision der EU-Wegekostenrichtlinie..... | 4 |
| 7. Weiterentwicklung der Maut ab 2009 | 5 |
| 8. Mautaufkommen und seine Verwendung..... | 6 |
| 9. VCD Position | 6 |

Einleitung

Die zunehmende Globalisierung und das anhaltende Wirtschaftswachstum in Deutschland haben zur Folge, dass der Güterverkehr zunimmt. Vor allen Dingen sind die Transportwege länger geworden: Die durchschnittliche Beförderungsweite erhöhte sich von 1999 bis 2011 um 30 Prozent. Die Beförderungsmenge stieg dagegen kaum an.

4,4 Milliarden Tonnen Güter wurden 2011 in Deutschland per Lkw, Schiff, Eisenbahn, Rohrleitung oder Flugzeug transportiert. Das sind durchschnittlich 54 Tonnen pro Einwohner und Einwohnerin. Bei diesen Transporten wurden durchschnittlich 160 Kilometer innerhalb Deutschlands zurückgelegt. Alle Verkehrsmittel zusammen erbrachten also insgesamt eine Beförderungsleistung von 654 Milliarden Tonnenkilometern (tkm). Das ist eine Steigerung von 32 Prozent gegenüber 1999.

Im Wettbewerb der Verkehrsträger ist der Lkw seit Jahren das Transportmittel Nummer eins, mit zunehmender Tendenz. Die Beförderungsleistung im Straßengüterverkehr nahm von 1999 bis 2011 um 37 Prozent zu und hatte in 2011 einen Anteil von 72 Prozent am Modal Split.¹

Gründe dafür sind unter anderem die fehlende Flexibilität des Güterverkehrs auf der Schiene im Vergleich zur Straße, die fehlende Bahninfrastruktur wie Gleisanschlüsse, Überholgleise und Verladeeinrichtungen, aber vor allen Dingen die fehlende Kostengerechtigkeit zwischen den Verkehrsträgern. Während für alle Gütertransporte auf der Schiene Trassengebühren gezahlt werden müssen, wird die Maut nur für Lkw ab 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht fällig. Und sie wird nur auf Bundesautobahnen und wenigen Bundesstraßen erhoben.

Da der Transport von Gütern auf der Straße vergleichsweise billig ist, »lohnt« es sich für Unternehmen, Güter über weite Strecken zu transportieren und beispielsweise deutsche Kartoffeln dort waschen zu lassen, wo es billige Arbeitskräfte gibt. Lagerkapazitäten werden nicht an Firmenstandorten vorgehalten, sondern die Lagerung geschieht auf der Straße, indem auf termingenaue Zulieferung von Waren gesetzt wird.

Die Kosten des Straßengüterverkehrs setzen sich zusammen aus den Wegekosten und den externen Kosten. Wegekosten sind die Kosten, die für den Bau und Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur anfallen. Der Straßengüterverkehr verursacht sehr hohe Wegekosten. So nutzt ein 40 Tonnen schwerer Lkw eine Straße 60.000mal² stärker ab als ein Pkw. Insgesamt betragen die durch den Straßengüterverkehr verursachten jährlichen Infrastrukturkosten mehr als 11 Milliarden Euro.³ 4,8 Milliarden Euro Kosten pro Jahr⁴ verursachen die mautpflichtigen Lkw über 12 Tonnen Gesamtgewicht auf Autobahnen.

Der Straßengüterverkehr verursacht aber auch externe Kosten: Gesundheitsausgaben und Produktionsausfälle infolge von Luftverschmutzung, Lärmbelastung und Unfällen, sowie allgemeinere Umweltkosten verursacht durch den Klimawandel. Diese externen Kosten werden derzeit von der Allgemeinheit getragen. Entweder über Steuern und Abgaben zur Deckung der Kosten von Polizei, Straßennetz und Gesundheitsfürsorge oder in Form der Auswirkungen von Lärm, Schadstoffemissionen und Unfällen auf die Gesundheit und Lebensqualität des Einzelnen. Ungefähr 90 Prozent dieser negativen Auswirkungen werden dem Straßenverkehr zugeschrieben, davon circa ein Viertel dem Güterkraftverkehr. Die externen Kosten lagen im Jahr 2005 bei knapp 16 Milliarden Euro, die durch Staus verursachten Kosten bei 31,5 Milliarden Euro. Unter Einbeziehung aller Kosten ist der Gütertransport auf der Straße im Vergleich zum Schienengüterverkehr um den Faktor vier teurer.⁵ Daher sind Straßennutzungsgebühren wie die leistungsabhängige Lkw-Maut ein notwendiges Instrument, um mehr Kostengerechtigkeit zwischen den Verkehrsträgern herzustellen.

¹ Die Zahlen aus den Absätzen eins bis drei beziehen sich auf folgende Quelle: Statistisches Bundesamt, Verkehr auf einen Blick, April 2013 https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Querschnitt/BroschuereVerkehrBlick0080006139004.pdf?__blob=publicationFile

² <http://www.bmvbs.de/dokumente/-,302.7443/Artikel/dokument.htm>

³ http://www.allianz-pro-schiene.de/cms/upload/media/PMs/PMs_08/080911_Hirte_Gutachten_Kostenunterdeckung_Strassenverkehr_Web.pdf, S. 11

⁴ http://www.bmvbs.de/Anlage/original_1050233/Wegekostengutachten-2007.pdf, S. 5/6

⁵ http://www.allianz-pro-schiene.de/cms/upload/media/PMs/PMs_08/080911_Hirte_Gutachten_Kostenunterdeckung_Strassenverkehr_Web.pdf, S. 10

1. Von der Vignette zur Maut

Am 9. Februar 1994 wurde in der Bundesrepublik Deutschland die Euro-Vignette eingeführt, eine zeitbezogene Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Nutzfahrzeuge ab 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Dies geschah gemeinsam mit den Verbundstaaten Niederlande, Belgien, Luxemburg und Dänemark durch das »Übereinkommen über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen für schwere Nutzfahrzeuge«. Demnach mussten beispielsweise für einen 40-Tonner, egal wie viele Kilometer er fuhr, 2.400 DM pro Jahr gezahlt werden.

Im Jahre 1998 beschloss die rot-grüne Bundesregierung die Einführung einer streckenabhängigen, automatischen Gebührenerhebung für Lkw in Deutschland. Hauptziele waren die verursachergerechte Anlastung der Wegekosten, die Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen von Straße, Schiene und Wasserstraße, verstärkter Umweltschutz durch Differenzierung nach Schadstoffklassen sowie die Erzielung zusätzlicher Einnahmen für Erhalt und Ausbau der Verkehrswege in Deutschland. Nach Anhörungen und Beratungen in Bundestag und Bundesrat trat das »Gesetz zur Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen« (Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge - ABMG) am 12. April 2002 in Kraft.

Nach EU-Recht ist die gleichzeitige Erhebung von zeitbezogenen und streckenbezogenen Straßenbenutzungsgebühren nicht zulässig. Daher musste Deutschland vor Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut die Erhebung der zeitbezogenen Gebühr einstellen. Dies geschah mit Wirkung zum 31. August 2003, dem ursprünglich geplanten Starttermin der Lkw-Maut.

2. Ausschreibung und Vergabe

Ende 1999 erfolgte die europaweite Ausschreibung für die Finanzierung, die Errichtung und den Betrieb des künftigen Mautsystems in Deutschland. Die Leistungen wurden als einheitlicher Dienstleistungsauftrag in einem mehrstufigen Verhandlungsverfahren mit vorangegangenem Teilnahmewettbewerb vergeben. Mit der rein funktionalen Ausschreibung, bei der nur die Ziele und Wirkvorschriften vorgegeben wurden, sollte der Industrie weitgehend überlassen bleiben, ihre Innovationskraft auszuschöpfen, um geeignete vorhandene oder neu zu entwickelnde technische und organisatorische Lösungen für ein Mautsystem anzubieten.

Am 20. September 2002 erhielt das Bieterkonsortium ETC.de, bestehend aus den Unternehmen Daimler Chrysler Services AG, jetzt Daimler Financial Services AG, Deutsche Telekom AG und Cofiroute S.A., den Zuschlag. Begründet wurde diese Entscheidung damit, dass es sich bei Toll Collect, wie es sich später nannte, um ein vielseitiges System handele, mit dem sogar der Verkehr gelenkt werden könne, indem unterschiedliche Mauthöhen auf viel und wenig befahrenen Straßen festgelegt würden. Außerdem wäre es möglich, gestohlene Lkw damit zu orten.

Herz des Systems ist die im Lkw eingebaute »On-Board-Unit«, die durch GPS-Ortung automatisch ermittelt, ob mautpflichtige Straßen befahren wurden. Insbesondere für ausländische Fahrer gab es darüber hinaus die Möglichkeit, die Einbuchung in das System auch manuell an stationären Automaten vorzunehmen.

Der Ursprungsvertrag der Bundesregierung mit Toll Collect sah im Falle von Verzögerungen oder Störungen in den ersten drei Betriebsmonaten keine und später lediglich 7,5 Millionen Euro pro Monat Schadensersatzzahlungen vor. Zu diesem Schwachpunkt des Vertrages kam eine unrealistisch kurze Einführungszeit für die Mauterfassung hinzu.

3. Verzögerte Einführung der Lkw-Maut

Der tatsächliche Beginn der Mauterhebung erfolgte nicht wie geplant Ende August 2003, sondern erst zum 1. Januar 2005. Gründe für die mehrmalige Verschiebung des Starttermins waren in erster Linie technische Probleme des komplexen Systems. So waren nicht genügend »On-Board-Units« verfügbar und die vorhandenen waren wegen Softwarefehlern nur eingeschränkt tauglich. Der Bau von Kontrollbrücken geriet in Verzug, die Anzahl der Mautstellen-Automaten lag unter Plan und es gab sprachliche Probleme bei deren Nutzung durch ausländische Fernfahrer.

Durch die Verzögerungen bei der Einführung der Lkw-Maut kam es zu Einnahmeausfällen für den Staat von monatlich 180 Millionen Euro. Bis Ende des Jahres 2004 summierte sich insgesamt eine Summe von 2,9 Milliarden Euro. Toll Collect war nur für eine Ausgleichszahlung in Höhe von maximal 500 Millionen Euro bereit.

Wegen der Verschiebung des Starttermins und der hohen Einnahmeausfälle zog das Bundesverkehrsministerium sowohl die Wiedereinführung der Vignette als auch eine Neuausschreibung des Mautsystems in Erwägung. Diese Pläne wurden aber nicht umgesetzt.

4. Start zum 1. Januar 2005

Am 1. Januar 2005 wurde in Deutschland auf Grundlage der europäischen Wegekostenrichtlinie 1999/62EG die streckenbezogene Benutzungsgebühr für schwere Nutzfahrzeuge ab 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht auf Bundesautobahnen eingeführt.

Laut EU-Wegekostenrichtlinie muss sich die Höhe der Mauteinnahmen an den Kosten für Bau, Betrieb und Ausbau des betreffenden Verkehrsnetzes ausrichten. Die Wegekostenrechnung aus dem Jahr 2002 der Bundesregierung errechnete für das Autobahnnetz 3,4 Milliarden Euro Infrastrukturkosten im Jahr 2003, verursacht durch schwere Lkw. Auf dieser Grundlage wurde ein durchschnittlicher Mautsatz von 15 Cent pro gefahrenen Kilometer errechnet. Tatsächlich erhoben wurde aber nur ein durchschnittlicher Mautsatz von 12,4 Cent, der, je nach Achsenzahl und Schadstoffausstoß der Lkw, zwischen neun und 14 Cent pro Kilometer variierte. Der volle Mautsatz sollte erst gelten, wenn eine Entlastung der deutschen Spediteure greifen würde, die durch das Tanken in Deutschland zusätzlich zu den Mautgebühren mit der Mineralölsteuer belastet waren. Diese, unter dem Begriff »Harmonisierungsmaßnahmen« zugesagte Entlastung, sollte ein Volumen von 600 Millionen Euro im Jahr erreichen.

Das Vorhaben der Bundesregierung, Mautzahlungen mit der Mineralölsteuer zu verrechnen, wurde von der EU-Kommission im Jahr 2006 abgelehnt, weil dadurch ausländische Unternehmen de facto diskriminiert würden. Diese Ablehnung veranlasste die Bundesregierung dazu, die deutsche Kfz-Steuer auf das EU-rechtliche Mindestniveau zu senken. Gleichzeitig legte sie ein Investitionsprogramm von 100 Millionen Euro für die Anschaffung emissionsarmer Nutzfahrzeuge auf. Damit war ein Harmonisierungsvolumen von 250 Millionen Euro pro Jahr erreicht. Gleichzeitig wurde, kostenneutral für das deutsche Straßentransportgewerbe, die Lkw-Maut um 1,1 Cent auf dann durchschnittlich 13,5 Cent pro Kilometer angehoben. Diese Regelungen traten zum 1. September 2007 in Kraft und sollten bis zum 30. September 2008 gelten, wurden aber bis zum 31. Dezember 2008 verlängert.

| Bis zum 31.12.2008 geltende Gebührenstruktur | |
|--|---|
| Emissionsklasse | Mautkategorien |
| EEV (Anteil an Gesamtfahrleistung 10/2008: 0,05 %) | Kategorie A bis 3 Achsen: 10 Cent ab 4 Achsen: 11 Cent |
| Euro V (Anteil an Gesamtfahrleistung 10/2008: 37,36 %) | Kategorie A bis 3 Achsen: 10 Cent ab 4 Achsen: 11 Cent |
| Euro IV (Anteil an Gesamtfahrleistung 10/2008: 8,24 %) | Kategorie B bis 3 Achsen: 12 Cent ab 4 Achsen: 13 Cent |
| Euro III (Anteil an Gesamtfahrleistung 10/2008: 45,34 %) | Kategorie B bis 3 Achsen: 12 Cent ab 4 Achsen: 13 Cent |
| Euro II (Anteil an Gesamtfahrleistung 10/2008: 8,05 %) | Kategorie C bis 3 Achsen: 14,5 Cent ab 4 Achsen: 15,5 Cent |
| Euro I (Anteil an Gesamtfahrleistung 10/2008: 0,93 %) | Kategorie C bis 3 Achsen: 14,5 Cent ab 4 Achsen: 15,5 Cent |

Quelle: www.bmvbs.de

Mit den ab 1. Januar 2009 eingeführten Bundesbeihilfen zur Förderung von Beschäftigung, Qualifizierung, Umwelt und Sicherheit in Unternehmen des mautpflichtigen Güterkraftverkehrs war dann das volle Harmonisierungsvolumen von 600 Millionen Euro pro Jahr erreicht. Die Einnahmen durch die Maut betragen im Jahr 2007 rund 3,35 Milliarden Euro.⁶ Davon wurden 38 Prozent für Schieneninvestitionen und 12 Prozent für Wasserstraßen verwendet.⁷

5. Mautflucht und Folgen

Die Einführung der Lkw-Maut auf deutschen Autobahnen hatte zur Folge, dass schwere Lkw auf untergeordnete Straßen auswichen, um der Mautpflicht zu entgehen. Da es viele Beschwerden von Anwohnern an den betroffenen Bundes- und Landesstraßen gab, startete der VCD im März 2005 die Aktion »Lkw-Mautflucht stoppen«. Mit Hilfe eines Fragebogens konnten Betroffene dem VCD melden, auf welchen Bundes- und Landesstraßen der Lkw-Verkehr mit dem Mautstart zugenommen hat und welche Arten der Belästigungen auftreten. Diese Plattform wurde im Jahr 2005 sehr rege genutzt: Über 2.100 Meldungen gingen in der VCD Bundesgeschäftsstelle ein (www.vcd.org/mautflucht_aktion.html).

Die Ergebnisse der nicht repräsentativen VCD-Befragung wurden in den Jahren danach durch offizielle Verkehrszählungen bestätigt. Schwere Lkw meiden vorrangig die Autobahnen in der Nähe ihrer Start- und Zielorte, nutzen untergeordnete Straßen als Abkürzungen oder weichen auf gut ausgebaute Bundesstraßen aus, die parallel zu Autobahnen verlaufen.

Die Bundesregierung griff das Problem des Ausweichverkehrs nur zögerlich auf. Sie ließ immerhin die Bemautung von einigen besonders betroffenen Bundesstraßen bei der EU-Kommission genehmigen. Ab Anfang 2007 werden drei Bundesstraßenabschnitte in die Bemautung mit einbezogen, jeweils eine in Hamburg, in Schleswig-Holstein und in Rheinland-Pfalz.

Parallel dazu erhielten die Bundesländer mit zusätzlichen Regelungen des § 45 der Straßenverkehrsordnung ein Mittel zur Bekämpfung von Ausweichverkehren. Bestimmte Abschnitte von Bundesstraßen können seit Anfang des Jahres 2006 für schwere Lkw gesperrt werden, wenn die Bevölkerung erhöhten Belästigungen durch die Mautflucht ausgesetzt ist. Nicht nur bei den Strecken, sondern auch bei den Fahrzeugen selbst ging die Mauteinführung mit einem Ausweichverhalten einher. Die Zulassungszahlen für Lkw mit zulässigem Gesamtgewicht knapp unter 12 Tonnen steigen seit 2003 stark an.⁸

6. Revision der EU-Wegekostenrichtlinie

Bereits beim Inkrafttreten der Richtlinie 1999/62/EG wurde die Notwendigkeit ihrer Überarbeitung erkannt, in erster Linie um die Einbeziehung der externen Kosten im Verkehr zu ermöglichen. Der von der EU-Kommission im Sommer 2003 präsentierte erste Revisionsentwurf wurde in Ministerrat und Parlament intensiv diskutiert. Strittig waren die Fragen des Einbezugs der externen Kosten, der Anwendungsbereich der Richtlinie und die Verwendung der Einnahmen. Man einigte sich auf einen Kompromiss, die Richtlinie 2006/38/EG trat am 9. Juni 2006 mit der Veröffentlichung im EU-Amtsblatt in Kraft. Das ursprüngliche Ziel, die volle Kostenwahrheit im Straßengüterverkehr einzuführen, wurde nicht erreicht.

Allerdings wurde die EU-Kommission mit der Richtlinie verpflichtet, bis spätestens 10. Juni 2008 ein Modell zur Bewertung aller externen Kosten einschließlich der Umwelt-, Lärm-, Stau- und Gesundheitskosten, vorzulegen, welches künftigen Berechnungen von Infrastrukturgebühren zugrunde gelegt werden sollte.

Der im Oktober 2010 vom EU-Verkehrsmisterrat beschlossene Kompromiss zur Revision der EU-Wegekostenrichtlinie bestätigt im Wesentlichen die Anlastung der externen Kosten im Straßengüterverkehr. Zwar werden die Staukosten nicht mehr als externer Kostenfaktor angesehen, aber die Maut kann mit zeitlich differenzierten Aufschlägen von bis zu 175 Prozent als reine Lenkungsabgabe erhoben werden.

⁶ http://www.bundesfinanzministerium.de/nn_53848/sid_FACC5BB51B9C79FDF013CF768CD79629/DE/Wirtschaft__und__Verwaltung/Finanz__und__Wirtschaftspolitik/Bundeshaushalt/Bundeshaushalt__2007/002.html?__nnn=true

⁷ <http://www.vifg.de/index.php?action=30>

⁸ VCÖ: Lkw-Maut auf allen Straßen – Daten und Fakten, Wien 2006, S. 30

Mit der Wegekostenrichtlinie 2011/76/EU ist es den europäischen Mitgliedsstaaten nun möglich, Mautaufschläge für Lärm und Schadstoffe zu erheben. Sie sind aber nicht dazu verpflichtet. Auch die Ausdehnung des Geltungsbereiches für die Mauterhebung von nur Autobahnen auf alle europäischen Straßen und die Einbeziehung von Fahrzeugen bereits ab 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht ist freiwillig.

7. Weiterentwicklung der Maut ab 2009

In Deutschland wurde die Mauthöhe zum 1. Januar 2009 angepasst. Das neue Wegekostengutachten 2007 hatte ergeben, dass die Fahrleistung 2002 zu gering eingeschätzt wurde und deswegen die Mauteinnahmen für die Deckung der Wegekosten nicht ausreichten.

Laut Kabinettschluss vom 12. November 2008 beträgt der durchschnittliche Mautsatz seit dem 1. Januar 2009 16,3 Cent pro gefahrenen Kilometer statt bisher 15 Cent. Aber auch der neue Mautsatz deckt in dieser Höhe nicht die von schweren Lkw verursachten Infrastrukturkosten auf Autobahnen. Alleine dafür wäre ein Mautsatz von durchschnittlich 17 Cent notwendig.

Zu begrüßen ist, dass mit der seit dem 1. Januar 2009 gültigen Mauthöheverordnung die Lkw-Maut stärker als bisher als umweltpolitisches Lenkungsinstrument genutzt wird. Mautsätze werden so ausgestaltet, dass sie Anreize für den Einsatz weniger umweltschädlicher Nutzfahrzeuge und die Nutzung von Partikelminderungssystemen fördern – mit Erfolg. Seit der Einführung der stärkeren Mautspreizung hat sich die Anzahl der Euro-3-Fahrzeuge Jahr für Jahr verringert.

| SEIT 01.01.2009 GELTENDE GEBÜHRENSTRUKTUR (gemäß der Anlage zu § 14 des Bundesfernstraßenmautgesetzes) | | |
|--|----------------------|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • SPREIZUNG 100 %, MIT PMK* • VOLLSTÄNDIGE HARMONISIERUNG | | |
| Emissions-klasse | Mautkategorie | Maut seit 01.01.2009 |
| EEV | Kategorie A | bis 3 Achsen: 14,1 Cent pro Kilometer ab 4 Achsen: 15,5 Cent pro Kilometer |
| Euro V | Kategorie A | bis 3 Achsen: 14,1 Cent pro Kilometer ab 4 Achsen: 15,5 Cent pro Kilometer |
| Euro IV oder Euro III mit PMK 2,3, oder 4 | Kategorie B | bis 3 Achsen: 16,9 Cent pro Kilometer ab 4 Achsen: 18,3 Cent pro Kilometer |
| Euro III oder Euro II mit PMK 1,2,3 oder 4 | Kategorie C | bis 3 Achsen: 19,0 Cent pro Kilometer ab 4 Achsen: 20,4 Cent pro Kilometer |
| Euro II | Kategorie D | bis 3 Achsen: 27,4 Cent pro Kilometer ab 4 Achsen: 28,8 Cent pro Kilometer |
| Euro I / Euro 0 | Kategorie D | bis 3 Achsen: 27,4 Cent pro Kilometer ab 4 Achsen: 28,8 Cent pro Kilometer |

* Bei den Partikelminderungsklassen (PMK) handelt es sich um Nachrüstungsstandards zur Senkung des Partikelaustritts. PMK II erreicht den Partikelwert von Euro IV, PMK I den von Euro III. Die PMK II und I werden daher hinsichtlich der Mauthöhe den Emissionsklassen Euro IV bzw. Euro III gleich gestellt.

Quelle: www.bmvbs.de

Diese von der Koalition aus CDU/CSU und SPD im Herbst 2008 beschlossene Gebührenstruktur wurde in einem Punkt von der Nachfolgeregierung verändert. CDU/CSU und FDP verzichteten auf die Anhebung der Mautsätze für Euro-3 Fahrzeuge zum 1. Januar 2011 und damit auf die zusätzliche Einnahme von jährlich 83 Millionen Euro. Begründet wurde der Verzicht mit dem im Koalitionsvertrag vereinbarten »Belastungsmoratorium« bei der Lkw-Maut, wonach eine Erhöhung der Lkw-Maut für die laufende, im Herbst 2013 endende, Legislaturperiode ausgeschlossen wird. Den Verzicht auf die Mautanhebung kritisierte der VCD gegenüber dem BMVBS in einer Stellungnahme vom 19. August 2010.

Stattdessen setzte Verkehrsminister Ramsauer die Ausdehnung der Mautpflicht auf 1.135 Kilometer Bundesstraßen um. Ursprünglich war geplant, alle vierspurigen Bundesfernstraßen mit Autobahnanschluss zu bemaunten, das wären rund 2.000 Kilometer gewesen. Diese Maßnahme sollte dem Bundeshaushalt zusätzliche Einnahmen in jährlich zweistelliger Millionenhöhe bringen. In der vom Bundestag anberaumten Anhörung zum Thema begrüßte der VCD die Erweiterung der Mauterhebung auf Bundesstraßen. Er kritisierte jedoch die Beschränkung auf nur wenige Strecken. Die Anreize zur Mautflucht blieben deswegen weiter bestehen und außerdem werde auf Mauteinnahmen verzichtet.

Die Ausweitung der Lkw-Maut wurde im Frühjahr 2011 von Bundestag und Bundesrat beschlossen und sollte noch im selben Jahr umgesetzt werden. Wegen Unstimmigkeiten mit der Betreiberfirma »Toll Collect« verzögerte sich der Start um ein Jahr. Die Mauterhebung auf Bundesstraßen startete am 1. August 2012.

8. Mautaufkommen und seine Verwendung

Das jährliche Mautaufkommen ist durch den Anstieg der Fahrleistungen mautpflichtiger Lkw sowie durch Mauterhöhungen seit der Einführung der Maut deutlich angewachsen, von 2,59 Milliarden Euro im Jahr 2005 auf 4,87 Milliarden Euro in 2010.

Doch 2012 sanken die Mauteinnahmen auf 4,36 Milliarden Euro, obwohl die Maut seit August auch auf 1.135 Kilometer Bundesstraßen erhoben wird. Grund dafür ist zum einen die sinkende Fahrleistung der Lkw um 100 Millionen auf 26,6 Milliarden Kilometer. Zum anderen nutzen Transporteure immer seltener Lkw mit hohem Schadstoffausstoß und vermeiden damit vergleichsweise hohe Mautzahlungen.⁹

Bis einschließlich 2010 flossen die Mauteinnahmen nach Abzug der Systemkosten in die Infrastruktur von Straße, Schiene und Binnenwasserstraße. Mit der Verabschiedung seines Haushaltes 2011 entschied der Bundestag Ende 2010, dass diese Mittel ausschließlich zur Finanzierung der Bundesfernstraßen zu verwenden sind. Mit diesem Beschluss wurde ein »geschlossener Finanzierungskreislauf Straße« geschaffen. Der VCD kritisierte diesen Beschluss als Abkehr von der notwendigen integrierten Verkehrsbetrachtung.

9. VCD Position

Die zunehmenden Belastungen für Menschen und Umwelt durch den Güterverkehr müssen reduziert werden. In erster Linie durch die Vermeidung unsinniger Transporte und durch die Verlagerung von Transporten auf Bahn und Schiff. Voraussetzungen dafür sind unter anderem eine integrierte Verkehrsplanung, die steuerliche Gleichbehandlung der Verkehrsträger und die verursachergerechte Anlastung aller Kosten.

Für den Gütertransport auf der Schiene müssen seit 1994 Nutzungsgebühren, die sogenannten Trassenpreise, gezahlt werden, und zwar auf allen Strecken und für alle Transporte. Mit der Erhebung der Lkw-Maut auf Autobahnen seit 2005 und seit August 2012 auch auf wenigen Bundesstraßen, wird dem Straßengüterverkehr ein Teil der von ihm verursachten Infrastrukturkosten angelastet. Damit sorgt die Lkw-Maut für mehr Kostengerechtigkeit zwischen den Verkehrsträgern.

Die Lkw-Maut hat in ihrer jetzigen Ausgestaltung aber zu geringe Auswirkungen auf die Vermeidung und Verlagerung von Gütertransporten. Außerdem bilden die zu niedrigen Mautsätze nicht die vom Straßengüterverkehr tatsächlich verursachten Infrastrukturkosten und externen Kosten ab. Unberücksichtigt bleibt bei der jetzigen Mautregel auch, dass Lkw nicht nur die mautpflichtigen Straßen abnutzen, sondern auch alle anderen, die sie befahren.

⁹ Die Zahlen aus den zwei vorangegangenen Absätzen beziehen sich auf folgende Quelle: Bundesamt für Güterverkehr <http://www.bag.bund.de>

Die Weiterentwicklung der Lkw-Maut ist dringend notwendig: Sie muss auf das gesamte Straßennetz ausgedehnt werden, für alle Lkw ab 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht gelten und der Mautsatz schrittweise auf durchschnittlich 45 Cent pro Kilometer angehoben werden. Zumindest müssen die wenigen Möglichkeiten, die die EU-Wegekostenrichtlinie 2011/76/EU bietet, bei der Ausgestaltung der Lkw-Maut in Deutschland ausgeschöpft werden. Dazu gehören die Erhebung von Mautaufschlägen für Lärm und Schadstoffe und die Einbeziehung aller Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht.

Notwendig ist auch die Änderung der geltenden Gebührenstruktur. Die Mautspreizung nach Abgasklassen muss künftig zugunsten der Euro-6 Fahrzeuge ausfallen, da ihr Einsatz eine deutliche Schadstoffminderung gegenüber Lkw anderer Schadstoffklassen bringt. Ab 2014 ist für neu zugelassene Lkw die Erfüllung der Abgasnorm Euro-6 Pflicht.

Der VCD fordert die Rücknahme der seit dem Jahr 2011 geltenden 100prozentigen Zweckbindung der Lkw-Mauteinnahmen für den Straßenbau. Der in dem Zusammenhang von CDU/CSU und FDP festgeschriebene »geschlossene Finanzierungskreislauf Straße« ist verkehrspolitisch unsinnig. Für die Bewältigung der Güterströme und für die Reduzierung der Belastungen für Menschen und Umwelt ist eine integrierte Verkehrsbetrachtung notwendig. Um eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die umweltfreundlicheren Verkehrsträger zu erreichen, müssen die Mauteinnahmen wieder anteilig für Investitionen in die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße genutzt werden.

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. • Rudi-Dutschke-Straße 9 • 10969 Berlin • Fon 030/280351-0 • Fax -10 mail@vcd.org • www.vcd.org

bei Rückfragen

Heidi Tischmann • Referentin für Verkehrspolitik
Fon -36 • heidi.tischmann@vcd.org

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers
© VCD e.V. 07/2013