

Berlin, 25. Oktober 2022

Die Lkw-Maut benötigt jetzt eine Runderneuerung

INFRAS-Studie zeigt, wozu die Ampel in der Lage wäre

Der Entwurf des Verkehrsministers einer Mini-Maut-Novelle für Lkw mit mehr als 7,5 Tonnen Gesamtgewicht hängt im Bundestag fest. Da kaum etwas in den Gesetzentwurf aufgenommen wurde, was die Koalitionäre im vergangenen Dezember in den Koalitionsvertrag geschrieben haben, verwundert das nicht. In einem Gutachten haben DIE GÜTERBAHNEN alle Maut-Optionen aufzeigen lassen, die die Ampel europarechtskonform verfolgen kann.

Das deutsche Lkw-Maut-Konzept ist überholt und paradox. Zusätzliche Einnahmen fördern durch den „Finanzierungskreislauf Straße“ das Lkw-Gewerbe, indem das Geld wiederum für noch mehr Straßenbau verwendet wird. „Wenn mehr Lkw mehr Einnahmen und darum bessere Straßen bedeuten, geht die Rechnung für die Verkehrswende im Güterverkehr nicht auf“, resümiert Peter Westenberger, Sprecher der GÜTERBAHNEN. Die im Auftrag der GÜTERBAHNEN entstandene Konzeption des Schweizer Beratungsunternehmens INFRAS für eine verkehrswendefreundliche Lkw-Maut bezieht sich dagegen auf die im Februar angepasste EU-rechtliche Grundlage. Die aus der Anlastung von Umweltschäden und einer Staugebühr erzielten Einnahmen können zum Ausbau umweltfreundlicher Alternativen eingesetzt werden.

Neben der Einbeziehung der Klimakosten wäre es auch Zeit für eine Erhebung der Maut auf dem gesamten Straßennetz. In der Schweiz ist das längst Realität und die grün-schwarze Koalition in Baden-Württemberg strebt dies auch hierzulande an. Bisher sind in Deutschland nur sechs Prozent des Straßennetzes mautpflichtig – auf der Schiene ist dagegen jegliche Nutzung von Trassen entgeltlich. Hinzu kommt die Notwendigkeit, von allen Lkw – unabhängig von der Antriebsart – eine Maut zu erheben, schließlich nutzen E-Lkw die Straßen ebenso ab. Mit der Maut muss neben der Erhaltung des Straßennetzes künftig die Attraktivität des besonders klimafreundlichen Schienenverkehrs verbessert werden. „Durch eifriges Beten wird die Verkehrswende nicht stattfinden, es braucht finanzielle Anreize. Wenn die Koalition ihre eigenen Ziele ernst nimmt, müssen soweit zulässig die Einnahmen in den Ausbau der Schieneninfrastruktur gehen. Die Gesellschaft ist längst weiter: Die Bürger:innen wollen die Lkw-Kolonnen von den Autobahnen auf die Schiene verlagert wissen“, so Westenberger.

Gruselgeschichten, wonach eine verlagerungsfreundliche Maut reihenweise Betriebe schließen und die Verbraucherpreise spürbar ansteigen lassen würde, hält Westenberger für unseriöse Stimmungsmache. Die Transportkosten machen einen niedrigen einstelligen Prozentsatz der Kosten von Konsumgütern aus. Und innerhalb der Transportkosten machen die Mautkosten wiederum nur wenige Prozent aus. Im Endeffekt, so hat INFRAS ausgerechnet, stecken in einer Flasche Münchner Bier im Hamburger Getränkemarkt nur 0,7 Cent Maut. „Die Ampel muss sich jetzt entscheiden,

ob sie sich der Verkehrswende im Güterverkehr gezielt widmet oder wichtige Zeit bei der Aufholjagd der Verkehrs-Klimaziele verstreichen lässt“, resümiert Westenberger.

Das **Konzept für eine verkehrswendefreundliche Maut** finden Sie [hier](#). Eine Meinungsumfrage zur Priorisierung der Verkehrsträger im Güterverkehr finden Sie [hier](#).