

Eine verkehrswendefreundliche Weiterentwicklung der Lkw-Maut für Deutschland

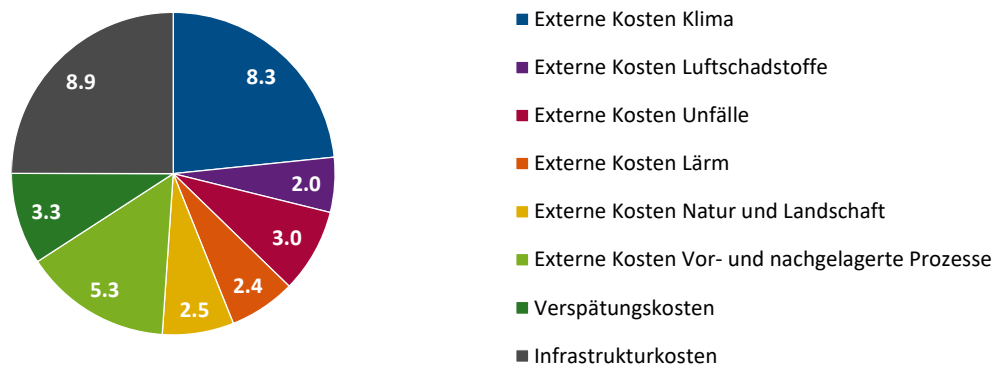
24. März 2023 | 2023_03_24_Policy Paper_INFRAS_Verkehrswendefreundliche Lkw-Maut V2.docx

von INFRAS (Anne Greinus)

Der Straßengüterverkehr verursacht hohe Infrastruktur- und externe Kosten.

Lkw > 3,5 t zGG verursachen Infrastrukturkosten von rund 9 Mrd. Euro jährlich. Die externen Kosten betragen rund 23 Mrd. Euro pro Jahr. Sie umfassen Kosten der Luftverschmutzung, Lärmbelastung, Klimakosten, Unfallkosten, Kosten für Natur und Landschaft, die von der Allgemeinheit und öffentlichen Hand getragen werden. Gleichzeitig resultieren Stauzeitkosten für die Lkw von rund 3 Mrd. Euro aufgrund der Überlastung der Straßeninfrastruktur, die sich die Verkehrsteilnehmenden gegenseitig auferlegen.

Abbildung 1: Infrastruktur-, externe Kosten und Verspätungskosten der Lkw > 3,5 t zGG (Mrd. Euro)



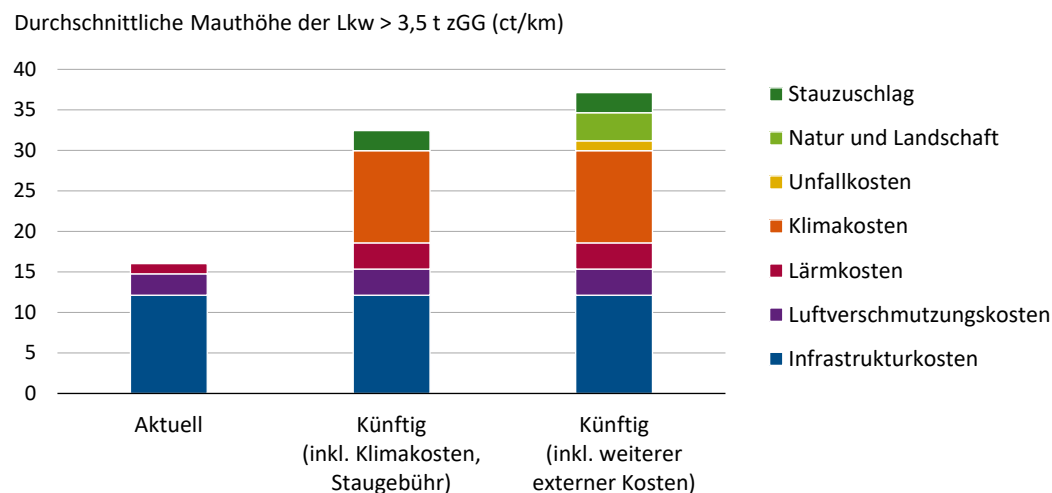
Grafik INFRAS. Quellen: Alfen Consult at al. 2022, EU Handbook 2019, INFRAS 2019, BMDV 2022, eigene Schätzungen.

Mit der aktuellen Lkw-Maut werden lediglich die Infrastruktur- sowie Lärm- und Luftverschmutzungskosten angelastet. Sie gilt für Lkw > 7,5 t zGG und auf Bundesfernstraßen. Mit der im Frühjahr 2022 abgeschlossenen Revision der europäischen Wegekostenrichtlinie 1999/62/EG können neu zusätzlich auch die Klimakosten sowie eine Staugebühr angelastet werden. Für die Lärm- und Luftverschmutzungskosten gelten keine Höchstwerte mehr, weswegen diese entsprechend der effektiven Höhe in der Lkw-Maut entsprechend der jeweiligen nationalen Gesetzgebung berücksichtigt werden können und die entsprechenden Mautteilsätze per 01.01.2023 auch angehoben wurden. In der aktuellen Mauthöhe von durchschnittlich rund 19 ct/km sind jedoch weder Klimakosten noch eine Staugebühr berücksichtigt. Würden darüber hinaus weitere externe Kosten (ungedeckte Unfallkosten, Natur und Landschaft) berücksichtigt, erhöht sich der durchschnittliche Mautsatz für Lkw > 3,5 t zGG um rund 34 ct/km.

Die Lkw-Maut hat sich bewährt und ist weiterzuentwickeln, um alle Kosten zu decken.

1. **Ausweitung der Mautpflicht und Befreiungen:** Eine Ausweitung der Lkw-Maut für Fahrzeuge ab 3,5 t zGG und auf alle Straßen ist zwingend anzustreben. Lkw-Verkehre im Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs (KV) könnten von der Maut befreit werden.
2. **Internalisierung der Klimakosten:** Die Lkw-Maut sollte wie bisher einen Mautteilsatz für Infrastruktur- und externe Kosten (Luftverschmutzung, Lärm) beinhalten. Darüber hinaus sind die Klimakosten gemäß der Wegekostenrichtlinie zu berücksichtigen. Dabei ist mindestens der Klimakostensatz in Höhe von rund 200 Euro/tCO₂e (UBA MK 3.1) anzusetzen.
3. **Berücksichtigung einer Staugebühr:** Eine Staugebühr auf überlasteten Straßen kann zu einer volkswirtschaftlich effizienten Nutzung der Infrastruktur und Entlastung beitragen und ist mit der Wegekostenrichtlinie möglich. Sie wäre für alle Fahrzeugklassen, d.h. auch Pkw, einzuführen. Sinkt die Überlastung, erhöhen sich die Geschwindigkeiten und reduzieren sich die Zeitkosten.
4. **Internalisierung weiterer externer Kosten:** Mit einer verursachergerechten Lkw-Maut sind noch weitere externe Kosten zu internalisieren: Kosten für Natur und Landschaft, ungedeckte externe Unfallkosten. Die Internalisierung dieser weiteren externen, ungedeckten Kosten geht über die aktuelle Revision der Wegekostenrichtlinie hinaus.
5. **Differenzierung der Mautsätze:** Eine verursachergerechte Lkw-Maut muss je nach Mautteilsatz differenziert werden. Eine Differenzierung nach CO₂-Emissionen ist bei den Klimakosten notwendig. Die von der Bundesregierung ins Auge gefasste Differenzierung des Mautteilsatzes für Infrastrukturkosten nach den CO₂-Emissionen des Fahrzeugs steht hingegen in keinem sachlichen Zusammenhang zur Höhe der Infrastrukturkosten.

Abbildung 2: Durchschnittliche Mautteilsätze heute und künftig für Lkw > 3,5 t zGG



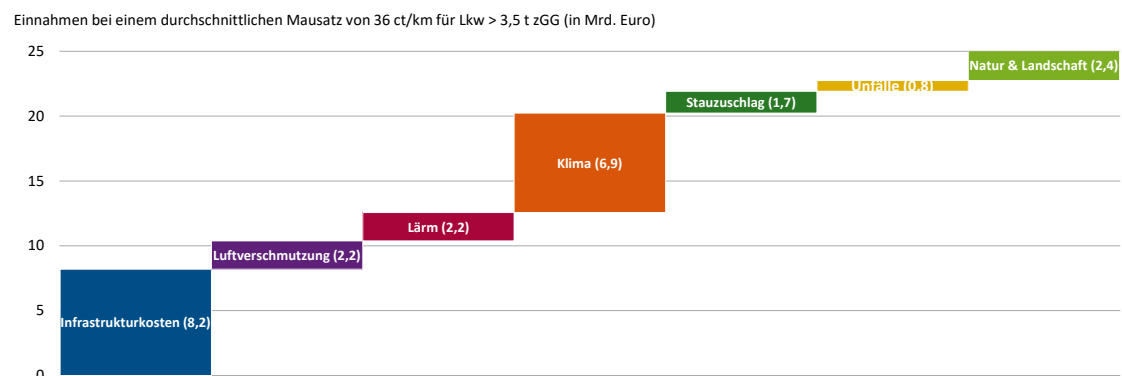
Grafik INFRAS. Quellen: Alfen Consult et al. 2022, EU Handbook 2019, INFRAS 2019, BMDV 2022, eigene Schätzungen.

Werden zusätzlich die Klimakosten und eine Staugebühr berücksichtigt, resultiert ein **durchschnittlicher Mautsatz für Lkw > 3,5 t zGG von rund 32 ct/km** (Abbildung 2). Dies entspricht einer Verdopplung im Vergleich zu einem (fiktiven) grob geschätzten Mautsatz von 16 ct/km, den Lkw > 3,5 t zGG heute zahlen müssten. Die Maut gilt auf allen Straßen.

Eine sachgerechte, zweckgebundene Verwendung der Lkw-Mauteinnahmen ist für eine Verkehrswende entscheidend.

Die Lkw-Maut deckt zunächst die Kosten für Betrieb und Erhalt der Straßeninfrastruktur. Die Einnahmen sind auf die Gebietskörperschaften bzw. Baulastträger fair aufzuteilen. Neu sollten die Einnahmen je nach Mautteilsatz differenziert verwendet werden. Für eine langfristige Verlagerung auf die Schiene und damit Reduktion der Umweltwirkungen des Verkehrs sowie auch Entlastung der Straße ist mit den Mauteinnahmen aus den externen Kosten (insbesondere den Klimakosten) – wie in der Schweiz – insbesondere der Ausbau der Schieneninfrastruktur zu finanzieren. Außerdem könnte der Ausbau von Verlade- und Umschlagseinrichtungen für den Kombinierten Verkehr gefördert werden. Eine zweckgebundene Verwendung der Einnahmen aus den externen Kosten für den Ausbau der Straße ist nicht sachgerecht.

Abbildung 3: Zusammensetzung der geschätzten Mauteinnahmen



Grafik INFRAS. Quellen: Alfen Consult et al. 2022, EU Handbook 2019, INFRAS 2019, BMDV 2022, eigene Schätzungen.

Beispiel: Eine Erhöhung der Lkw-Maut auf 31 ct/km erhöht den Preis einer Flasche Bier um 0.6 Prozent.

Um wie viel verteuert sich eine Flasche Bier von 0.5l bei einer durchschnittlichen Verdopplung der Lkw-Maut? Ein Sattelschlepper mit 40 t zGG der Euro-Klasse 6 transportiert bayerisches Bier von München nach Hamburg (803 km, davon 796 km heute mautpflichtig). Aufgrund der Erhöhung des Mautsatzes sowie der Ausweitung der Maut auf alle Straßen, kostet eine Flasche Bier schätzungsweise durchschnittlich rund 0.8 Cent mehr. Der Preis verteuert sich also um rund 0.6 Prozent.