

Berlin, 03. Oktober 2023

Nicht von falschen Schauermärchen verunsichern lassen und Lkw-Maut-Novelle mit eindeutiger Mittelbindung beschließen Für die Verbraucher kaum spürbar, für die Verkehrsverlagerung entscheidend

Noch einmal haben die Ampel-Koalitionen den Beschluss der Lkw-Maut-Novelle verschoben. In den Detailverhandlungen sollte nach Ansicht der GÜTERBAHNEN eine Bindung der Mehreinnahmen für die Modernisierung des Gütertransports berücksichtigt werden. Die Kampagne aus dem Straßengüterverkehrsgewerbe gegen die überfällige Einbeziehung der Klimakosten in die Lkw-Maut ist für die seit Jahrzehnten mit Infrastruktur- und Umweltfolgekosten belasteten GÜTERBAHNEN kess.

Keine Abstriche oder Kompensationen, sondern eine entschlossen zu Ende gebrachte Reform der Lkw-Maut fordern die GÜTERBAHNEN von der Ampel-Koalition in der kommenden Sitzungswoche des Parlaments. GÜTERBAHNEN-Geschäftsführer Peter Westenberger sagte in Berlin: „Die Ampel-Koalition muss jetzt diesen wichtigen Schritt in Richtung Kostenwahrheit im Güterverkehr und Modernisierung der Infrastrukturfinanzierung gehen. Und sie muss noch mindestens an einer Stelle nachbessern.“

Die GÜTERBAHNEN fordern, dass im § 11 des Gesetzes verpflichtend die Hälfte der Mehreinnahmen für die Schieneninfrastrukturfinanzierung und dort für Vorhaben mit besonderem Nutzen für den Güterverkehr gebunden werden muss. Im Entwurf des Bundeshaushalts 2024 sind beide Bedingungen nicht erkennbar umgesetzt. Westenberger erinnerte daran, dass die Schweiz bei der Einführung ihrer Schwerverkehrsabgabe 2001 genau dieses Versprechen der verladenden Wirtschaft und den Pkw-Fahrern gegeben hatte und damit Erfolge produzierte. Auf dem konsequent ausgebauten Schienennetz sind heute im Alpen transit über 75 Prozent der Güter auf der Schiene.

„Fehlanreize, wonach mehr Lkw-Mauteinnahmen den Straßenausbau beschleunigen, müssen ersetzt werden durch eine verkehrsmittelübergreifende Planung. Im Güterverkehr gibt es auf der Schiene und bei den Verladeeinrichtungen einen riesigen Nachholbedarf. Wir brauchen außerdem auf vielen Verbindungen das dritte und vierte Gleis statt der siebten bis zehnten Autobahnspur“, lobte Westenberger die nun geplante Öffnung des vor gut einem Jahrzehnt von CSU-Verkehrsminister Peter Ramsauer auf die Straße begrenzten Finanzierungskreislaufs. Bei der Straße gebe es ausreichend mit Erhalt und Reparaturen zu tun. Und wenn weitere Mittel für den Ausbau des Personennahverkehrsangebots benötigt werden, „dann müssen die Mittel aus dem Straßenpersonenverkehr kommen und nicht von der verladenden Wirtschaft.“

Ab 2025 sollten die Mittel sofort in den vorgeschlagenen Schieneninfrastrukturfonds geleitet werden, um die Beträge gegen Zweckentfremdung im allgemeinen Bundeshaushalt abzusichern und der Bau- und Bahnindustrie die nötige Planungssicherheit zu geben.

„Bedauerlich“ ist aus Sicht der GÜTERBAHNEN die erneute Schauermärchen-Kampagne aus dem Straßengüterverkehrsgewerbe. Die Kosten der Maut landen immer bei den Letztverbrauchenden, so dass ein Speditionssterben durch die Maut ausgeschlossen werden kann. Die Bundesregierung hat mit Blick auf die in die Welt gesetzten Gruselwerte für die Verbraucherbelastung gut daran getan, im vergangenen Jahr mit einer [Studie](#) den geringen Anteil der Transportkosten und den noch geringeren Anteil der Maut daran bestimmen zu lassen. Der Anteil der Transportkosten am Ladegutwert im Lkw-Transport würde demnach im Schnitt um 0,1 Prozentpunkte ansteigen, wenn die Maut um 20 Cent pro Lkw-Kilometer erhöht wurde.

Die aus dem Lkw-Transportgewerbe genannten Mehrkosten der Maut-Erhöhung für einen Vier-Personenhaushalt von bis zu 400 Euro pro Jahr, das wären gut 33 Euro im Monat, sind in keiner Weise nachvollziehbar. Westenberger: „Selbst unter ungünstigsten Bedingungen läge der Wert mit etwa sechs Euro im Monat gut fünfmal niedriger.“ Das Statistische Bundesamt hat 2021 für einen Durchschnittshaushalt (= 2,03 Personen) Konsumausgaben von monatlich 2.623 Euro ermittelt, 2024 könnte der Wert inflationsbedingt bei gut 3.000 Euro liegen. Darin enthalten sind allerdings auch Lkw-irrelevante Großposten für Wohnen, Personenverkehr, Gesundheit, Medien, etc. Die CO₂-Komponente der Maut soll auch nur 15,8 und nicht wie in der Bundesstudie unterstellt 20,0 Cent pro Lkw-Kilometer betragen.

Dass die Preise im Supermarkt spürbar ansteigen – zuletzt wurden 50 Cent für den Kasten Bier vom Straßengüterverkehrsgewerbe, Lebensmittelhändlern und der Unionsfraktion in Umlauf gebracht – ist jedenfalls nicht mit der Maut zu begründen: Der Preis einer Flasche Bier, die den 800-Kilometer-Transport von München nach Hamburg per Lkw macht, würde sich um lediglich 0,8 Cent erhöhen und den Kasten somit um 16 Cent, wenn die Maut verdoppelt wird ([mehr dazu hier](#)).

Westenberger: „Schon heute transportieren manche Brauereien auf der Schiene. Die Maut-Novelle leistet einen Beitrag, dass diese um das Siebenfache klimafreundlichere Transportform gestärkt wird.“