

Infrastruktur | 03.08.2023 | Lesezeit 2 Min.

Lkw-Maut: Mehr Geld für die Schiene

Ab Dezember 2023 verdoppelt sich die Lkw-Maut in Deutschland durch den CO₂-Aufschlag nahezu. Die Straßenabgabe wird dann auch zu einem guten Teil Ausgaben für die Schiene finanzieren. Einen positiven Einfluss auf die Emissionen im Straßenverkehr wird die höhere Maut aber erst mal wohl nicht haben.

Deutschland ist das Transitland Nummer eins in Europa. Unter dem Verkehr leiden die Straßen und damit Teile der Infrastruktur. Um die ausländischen Nutzer an den Kosten für Reparaturen und Ausbau der Strecken zu beteiligen, hat Deutschland 2005 die Lkw-Maut eingeführt.

Ab 2011 war sie zweckgebunden, die Einnahmen durften nur noch für Autobahnen und Bundesstraßen verwendet werden. Die Maut hat seitdem die Investitionen des Bundes in die Straße größtenteils allein finanziert – ihr Anteil lag konstant zwischen 80 und 96 Prozent.

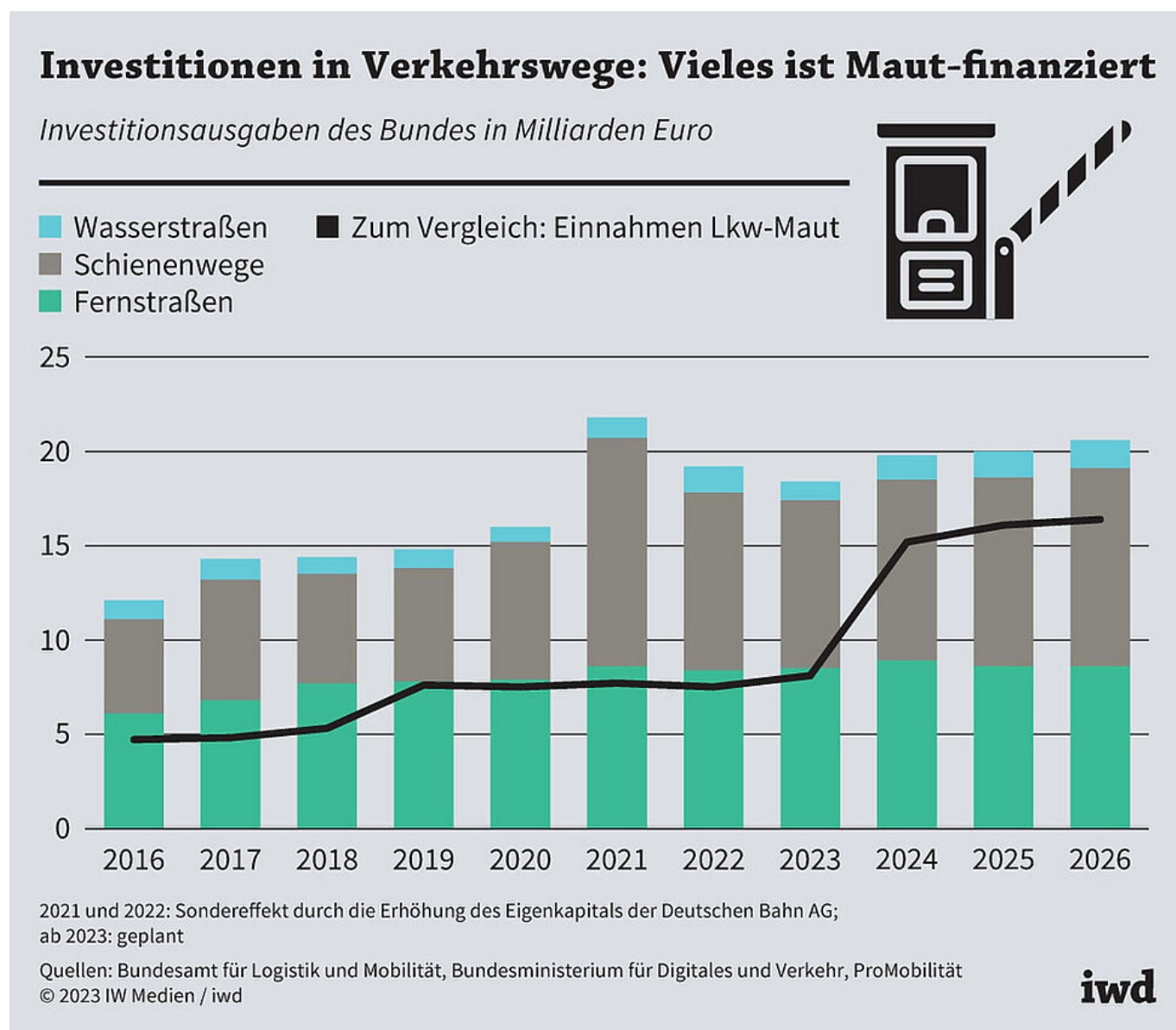
Nun steht eine Erhöhung der Maut an, denn die EU schreibt vor, dass bis März 2024 der CO₂-Ausstoß von Lastwagen eingepreist wird. Ab 2027 soll das auch für kleinere Transporter ab 3,5 Tonnen Gewicht gelten.

Das neue Mautgesetz erweckt den Eindruck, als hätte der Bund nur einen Co-Financier für die Bahn gesucht

und gefunden.

Deutschland führt den CO₂-Zuschlag zum 1. Dezember ein und verlangt 200 Euro pro ausgestoßene Tonne CO₂ - 110 Euro mehr als EU-rechtlich mindestens vorgeschrieben. Ab Juli 2024 weitet der Staat die Maut auf die kleineren Nutzfahrzeuge aus. Beides macht sich künftig in den Einnahmen deutlich bemerkbar (Grafik):

Die Lkw-Maut bringt im Jahr 2024 voraussichtlich mehr als 15 Milliarden Euro ein - rund doppelt so viel wie bislang.



Die zusätzlichen Einnahmen sollen, nachdem die strikte Zweckbindung aufgehoben wurde, den Ausbau des Schienennetzes mitfinanzieren. Ab 2025 soll die Maut etwa 80

Prozent der Investitionen in deutsche Verkehrswege – also auch Wasserstraßen – decken.

Problematisch ist die sprunghafte Erhöhung der Lkw-Maut in erster Linie für Spediteure und kleinere Betriebe, die Güter transportieren. Denn ihnen fehlt bisher eine Alternative zu ihren herkömmlichen Lkws. Weder gibt es auch nur ein annähernd ausreichendes Angebot an emissionsfreien Lastwagen, noch lässt sich die gesamte Logistik auf die Schiene verlagern. Entsprechend werden die Zusatzkosten wohl in Zukunft auf die Kunden umgelegt.

Die Politik hat es verpasst, einen preislich fließenden Übergang und Anreize für den emissionsärmeren Transport zu schaffen. Dazu hat sie das Problem der Doppelbelastung für Lkws durch den zusätzlichen CO₂-Aufschlag auf Sprit nicht gelöst. So erweckt das neue Mautgesetz den Eindruck, als hätte der Bund nur einen Co-Financier für die Bahn gesucht und gefunden.

Kernaussagen in Kürze:

- Ab Dezember 2023 wird der CO₂-Ausstoß in der seit 2005 geltenden Lkw-Maut eingepreist.
- Noch ist die Maut zweckgebunden, bald fließen die Mehreinnahmen aber auch in das staatliche Budget für den Schienenverkehr.
- Der sprunghafte Anstieg belastet vor allem Spediteure und kleinere Betriebe und erweckt den Anschein, der Bund habe nur einen Co-Financier für die Bahn gesucht.