

**M**it dem Beschluss zur Einführung einer kilometerabhängigen Lkw-Maut auf Autobahnen hat die rot-grüne Bundesregierung eine wichtige Richtungsentscheidung getroffen. Verkehrspolitisch führt die gerechtere Anlastung der Wegekosten durch die Lkw-Maut zur stärkeren Gleichstellung von Schiene und Straße, finanzpolitisch wird der Weg von der reinen Steuer- zur Nutzerfinanzierung von Infrastrukturausgaben eingeschlagen. Der Bundesregierung ist es jedoch nicht gelungen, die genaue Ausgestaltung der Maut verbindlich zu regeln. So ist die Verordnung zur Bestimmung der Mauthöhe noch nicht vorgelegt und abgestimmt worden. Vor allem aber bestehen Unklarheiten über die detaillierte Mittelverwendung.

Die Höhe der Maut wird, in Abhängigkeit von Emissionsklasse und Achslast, zwischen 10 und 17 Cent je Kilometer liegen und durchschnittlich 15 Cent betragen. Die Mauthöhe wird durch ein Wegekosten-Gutachten gestützt und steht damit derzeit nicht in der politischen Debatte. Zudem haben alle Parteien ein Interesse an möglichst hohen Einnahmen aus der Lkw-Maut. Mit ihr werden zusätzliche Einnahmen erzielt und deutsche wie ausländische Lkw werden an den Infrastrukturkosten beteiligt.

Außerdem besteht durch einen klugen Schachzug des ehemaligen Verkehrsministers Reinhard Klimmt eine enge Koppelung der Maut mit dem *Anti-Stau-Programm*. Das Programm startet Anfang 2003 mit einer Laufzeit von drei Jahren und einem Volumen von 750 Millionen Euro. Es dient der Beseitigung von Engpässen auf Straße (50 Prozent des Volumens), Schiene (38 Prozent) und Binnenschiffahrtswegen (12 Prozent). Die Mittel sollen aus den Einnahmen der Lkw-Maut stammen. Mit dieser Verquickung wurde der Grundstein für die lang diskutierte kilometerabhängige Belastung des Straßengüterverkehrs gelegt und ein politischer Zugzwang zur schnellen Umsetzung geschaffen. Wird die Lkw-Maut nicht rechtzeitig eingeführt, entstehen erhebliche Finanzierungslücken.

Um den Bestand der Maut an sich muss daher – unabhängig von der politischen Konstellation – nicht gefürchtet werden. Anders sieht es jedoch hinsichtlich ihrer zügigen Einführung und vor allem nachhaltigen Nutzung aus.

Probleme bei der Finanzierung des Anti-Stau-Programms bestehen bereits jetzt. Denn die endgültige Vergabe des technischen Erhebungssystems für die Maut verzögert sich durch Kla-

Die Einführung der Lkw-Maut ist beschlossen

## Die wichtigsten Details fehlen

**Die Lkw-Maut ist für das in der Nachhaltigkeitsstrategie festgelegte Verlagerungsziel von der Straße auf die Schiene notwendig. Bisher ist jedoch von Rot-Grün nur das Gesetz zur Einführung der Maut verabschiedet worden. Noch offen ist neben dem Einführungszeitpunkt vor allem, inwieweit die Einnahmen nachhaltig verwendet werden.**

gen des unterlegenen Bieters, der das Vergabeverfahren des Verkehrsministeriums anfecht. Nach einem ersten Urteil des Oberlandesgerichtes Düsseldorf steht die Entscheidung auf Bundesebene noch aus. Da die derzeit gültige Eurovignette mit einer Frist von neun Monaten zum Quartalsende gekündigt werden muss, kann die Lkw-Maut frühestens zum ersten Juli 2003 eingeführt werden. Diesen zusätzlichen Druck hätte der Verkehrsminister mit umsichtiger Arbeit verhindern können.

Auch über die detaillierte Verwendung der erwarteten Einnahmen in Höhe von 3,4 Milliarden Euro jährlich besteht weiterhin Unklarheit. Nach Abzug von Kompensationen für die deutschen Speditoren, Systemkosten, Mitteln für das Anti-Stau-Programm und den allgemeinen Haushalt etc. bleiben etwa 700 Millionen Euro, über deren Verwendung bisher keine Beschlüsse gefasst worden sind. Hierüber wird nun der neue Bundestag streiten müssen, wobei der Ausgang eng mit der politischen Konstellation zusammenhängt. Beschlossen wurde bisher nur, dass die Mittel der neuen Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH (VIFGmbH) zugehen sollen.

Wenig nachvollziehbar sind Sinn und Kompetenzen der staatlichen Gesellschaft in privatwirtschaftlicher Organisationsform. Ein erkennbarer Vorteil liegt allein in der zeitlichen Unabhängigkeit der Mittelverwendung. Die Aufgaben der VIFGmbH sind nur unzureichend definiert. Die Gesellschaft ist für die Umsetzung des Anti-Stau-Programms zuständig und besitzt Aufgaben im Rahmen der Betreibermodelle für den Ausbau

von Autoahnabschnitten. Durch die jährliche Mittelzuweisung ist ohne weitere Langfristprogramme eine langfristige Planung der Mittelverwendung trotz privatwirtschaftlicher Organisation nur bedingt möglich. Für die Lkw-Maut ist die VIFGmbH nicht zwingend erforderlich, wohl aber braucht die Gesellschaft die Mauteinnahmen.

### ► Nur eine neue Form der Autobahnfinanzierung?

Es besteht die Gefahr, dass die noch ungebundenen Mittel nicht für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene verwendet werden, sondern vor allem in Aus- und Neubau von Straßeninfrastruktur fließen. Diese Forderungen werden vor allem von der Speditions- und Straßenlobby vertreten und wurden von CDU/CSU wie auch FDP im Wahlkampf positiv aufgenommen. Im Gegensatz dazu fordern Bündnis 90/Die Grünen die Verteilung der freien Mittel auf die Verkehrsträger zumindest in Analogie zum Anti-Stau-Programm.

Bei einem Regierungswechsel könnte daher aus der Gesellschaft zur Verkehrsinfrastrukturfinanzierung eine Autobahnfinanzierungsgesellschaft werden. Das Ziel, mit der Lkw-Maut die Veränderungen des Modal Split im Güterverkehr voranzubringen, würde konterkariert. Allerdings muss sich die rot-grüne Koalition ankreiden lassen, dass es ihr nicht gelungen ist, die Rahmenbedingungen für dieses Ziel zu verfestigen und damit – wie zum Beispiel bei der Ökologischen Steuerreform oder dem Klimaschutzprogramm – Verbindlichkeiten über die Legislaturperiode hinaus zu schaffen.

So bleibt nur zu hoffen dass sich die Politik nach der Wahl wieder auf langfristige Ziele besinnt. Allein das prognostizierte Verkehrswachstum sollte allen Parteien vor Augen führen, dass eine ökonomisch, ökologisch und soziale Verwendung der Maut-Mittel Not tut.

### Die Autorin

Annette Volkens ist Referentin für Verkehrspolitik beim Verkehrsclub Deutschland (VCD) und Mitglied im Vorstand der Vereinigung für ökologische Wirtschaftsforschung.

**Kontakt:** VCD, Novalisstr. 10, 10115 Berlin, Tel. 030/ 28047119, E-Mail: Annette.Volkens@vcd.org

(c) 2010 Authors; licensee IÖW and oekom verlag. This is an article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution Non-Commercial No Derivates License (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.