

Argumente für eine ökologisch wirksame Lkw-Maut in Deutschland und Europa

Das Problem:

- Der Güterverkehr auf deutschen Straßen ist von 1991 bis 2002 um fast 45% gestiegen. Dabei wurden in den letzten Jahren kaum mehr Güter transportiert, diese aber weiter gefahren.
- Prognosen gehen von einer weiteren starken Zunahme des Güterverkehrs aus. Dabei wird im Zuge der Osterweiterung der EU besonders beim Lkw-Verkehr ein überproportionales Wachstum erwartet.
- Damit wachsen auch die vom Lkw-Verkehr verursachten Umwelt- und Gesundheitsschäden durch Abgase und Lärm. Dieselfuß ist krebserregend, Stickoxide verursachen sauren Regen, erhöhen die Ozonbelastung und beschleunigen das Waldsterben, Kohlendioxid trägt zum menschengemachten Treibhauseffekt bei. Ein vorbeifahrender Lkw erzeugt einen Lärmpegel von 90 Dezibel. Schon 85 Dezibel können zu Hörschäden führen.
- Seit 1991 ist der Marktanteil des umweltfreundlichen Schienengüterverkehrs trotz steigendem Güterverkehrsaufkommens im Vergleich zum Straßengüterverkehr weiter gesunken. Die Bahn, die 1965 noch knapp 34% der gesamten Güterverkehrsleistung erbracht hat, kommt 2002 gerade mal auf 14% (1991: 20,2%). Das Beispiel Schweiz zeigt, dass bei einer konsequenten Förderung der Schiene eine Trendwende möglich ist. (s.u.)
- Schwere Lkw verursachen überproportional starke Straßenschäden. Straßenschäden nehmen mit der vierten Potenz der Achslast zu. Verdoppelt sich das Gewicht pro Reifen, entsteht ein sechzehnfacher Straßenverschleiß. Um die gleichen Schäden zu verursachen wie ein Lkw mit 10 Tonnen Achslast und vier Achsen, braucht es 60.000 Pkw.
- Ein Drittel aller Verkehrstoten stirbt bei Unfällen mit Lkws.

Daten: UBA, BMVBW, Verkehr in Zahlen 2003/2004

Warum eine Schwerverkehrsabgabe für Lkw?

Mit einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) für Lkw-Fahrten wird ein Anfang gemacht für eine größere Kostenwahrheit im Güterverkehr. Der Lkw ist nach dem Flugzeug das umweltschädlichste Transportmittel. Würden die wahren Kosten für die Folgeschäden des Lkw-Verkehrs wie Luftverschmutzung, Lärm, Unfälle, Straßenschäden und Staus von den Verursachern bezahlt, könnten endlich umweltverträglichere Verkehrsträger wie die Bahn unter fairen Wettbewerbsbedingungen wirtschaften und unsinnige Transporte vermieden werden.

Die aktuelle Regelung (Stand Dezember 2004)

Ab 1995 mussten die Halter für alle Lkw, die in Deutschland auf Autobahnen fahren, eine Eurovignette kaufen. Sie bezahlten einen pauschalen Jahresbetrag (bis zu 1550 € pro Lkw). Da diese Regelung zum August 2003 ausgelaufen ist, fahren die Lkw seitdem ohne eine Autobahnbenutzungsgebühr. Damit ist Deutschland eines der

wenigen Länder in Europa, in denen die Nutzung der Autobahnen für alle kostenlos ist!

Nach zwei Fehlstarts soll die abgespeckten Version der Maut am 1. Januar 2005 starten. Grundlage für die deutsche Gesetzgebung ist die auch Eurovignetten- oder Wegekostenrichtlinie genannte „Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge“. Zur Zeit wird auf EU-Ebene eine Neufassung dieser Richtlinie diskutiert (siehe unten). Geänderte oder neue europäische Richtlinien müssen von den Mitgliedstaaten in nationales Recht umgesetzt werden, d.h. das deutsche Mautsystem müsste u.U. geändert werden.

Wie soll die deutsche Schwerverkehrsabgabe / Lkw-Maut funktionieren?

1. Gebühren sollen nur für Autobahnstrecken erhoben werden. Die Belastungen durch den Lkw-Verkehr entstehen jedoch bei jeder Fahrt. Bundes- und Nebenstraßen werden zusätzlich belastet, wenn Lkw-Spediteure die Autobahnmaut sparen wollen und ihre Fahrer auf kleinere Straßen ausweichen lassen. Mit solchen Verlagerungseffekten, wie sie z.B. in Österreich seit Einführung der Maut zu beobachten sind, wird der Sinn der Schwerverkehrsabgabe verfehlt.

ROBINWOOD fordert:

- Schwerverkehrsabgabe für die Nutzung aller Straßen einführen!

2. Bei der **Berechnung der Maut** sind nur die Kosten für Bau, Instandhaltung und Betrieb der betroffenen Straßen berücksichtigt worden (Wegkosten). Der Straßengüterverkehr verursacht jedoch darüber hinaus auch immense Kosten für die Umwelt und die Gesundheit der Menschen u.a. durch Abgase, Lärm oder Unfälle.

ROBINWOOD fordert:

- Die Höhe der Schwerverkehrsabgabe muss sich nach den durch Lkw verursachten Kosten für die Allgemeinheit und die Umwelt richten: externe Kosten müssen in die Berechnung der Maut einbezogen werden.

3. Die **Höhe der Lkw-Gebühr** ist ein entscheidender Hebel. Mit derzeit geplanten 12,4 Eurocent Lkw-Gebühr pro gefahrenem Kilometer wird es zu keiner nennenswerten Verkehrsvermeidung und/oder Verlagerung von Gütern auf die Schiene kommen.

ROBINWOOD fordert:

- Die Höhe der Schwerverkehrsabgabe muss mindestens doppelt so hoch sein wie die derzeit geplanten 12,4 Eurocent/km ! Eine langfristige stufenweise Erhöhung auf ein Niveau wie z.B. in der Schweiz (ab 1.1.2005 sind für einen 40Tonner 70 Eurocent pro km fällig) ist notwendig, um eine spürbare Verkehrsvermeidung und -verlagerung zu bewirken.
4. Ein wesentlicher Punkt ist die **Verwendung der Einnahmen** aus der Schwerverkehrsabgabe. Wenn künftig mehr Transporte auf der Schiene statt auf der Straße stattfinden sollen, muss mehr Geld in den Ausbau und die Modernisierung des Schienenverkehrs fließen.

ROBINWOOD fordert:

- Einnahmen aus der Maut sollen zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsarten und deren Modernisierung verwendet werden, wie es in der Schweiz bereits geschieht.
 - Einnahmen aus der Schwerverkehrsabgabe dürfen zu einem Teil für den Erhalt des Straßennetzes eingesetzt werden, nicht aber für den Bau von noch mehr Straßen!
 - Einnahmen sollten nicht nur für Infrastruktur wie Lärmschutzwände eingesetzt werden. Das Geld sollte gemäß dem Vorsorge- und Verursacherprinzip z.B. auch für Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung oder zur Lärminderung direkt an den Fahrzeugen und Verkehrswegen verwendet werden.
5. Es gilt die Regelung, dass die Fahrzeughalter pro Tonnenkilometer bezahlen: Je schwerer ein Laster ist, umso teurer wird der gefahrene Kilometer. Berechnungsgrundlage ist das zulässige Gesamtgewicht. Leerfahrten, die mittlerweile bis zu 20 Prozent des gesamten Straßengüterverkehrs ausmachen, werden dann unrentabel, da auch hier die Gebühr erhoben wird. Allerdings gilt die Maut nur für Lkw ab 12t.

ROBINWOOD fordert:

- Lkw-Maut für alle Lastwagen ab 3,5t.

Schweiz und Österreich machen es vor

Als erstes europäisches Land hat die **Schweiz** 2001 eine Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) eingeführt. Lkw sind, nach ihrem zulässigen Gesamtgewicht und der Emissionsklasse der Motoren, in Kategorien eingeteilt und

müssen für jeden gefahrenen Kilometer eine entsprechende Abgabe zahlen. Dies gilt auf allen Straßen und nicht nur auf Autobahnen. Ab Januar 2005 soll z.B. ein 40-Tonnen-Lastwagen rund 70 Eurocent pro Kilometer zahlen, also ca. fünfeinhalb mal soviel wie in Deutschland vorgesehen (durchschnittlich 12,4 Eurocent). Ein Großteil der Einnahmen wird in die Modernisierung und den Ausbau des Schienennetzes sowie des Kombi-Verkehrs von Bahn und Lkw investiert. Die Schweiz sorgt somit für einen faireren Wettbewerb zwischen Lastwagen und Zug.

Die Schweiz zog bisher eine insgesamt positive Bilanz. Das Wachstum des Straßengüterverkehrs konnte gebremst werden, insgesamt waren die Fahrzeuge besser ausgelastet, dieselbe Menge an Gütern wurde mit weniger Verkehr transportiert. Der Schienenverkehr hat insbesondere beim kombinierten Verkehr zugenommen, im Allgemeinen jedoch weniger stark als vorausgesagt. Es bedarf noch weiterer Anstrengungen, um das - übrigens in der Bundesverfassung festgelegte und quantifizierte - Ziel einer Verlagerung eines Großteils des Güterverkehrs vom Lkw auf die Schiene zu erreichen.

Seit dem 1. Januar 2004 erhebt das EU-Land **Österreich** mittels Mikrowellentechnik vollautomatisch eine leistungsabhängige Lkw-Maut auf Autobahnen. Die Tarife sind je nach Achsen unterschiedlich, ein Lkw mit 4 Achsen zahlt pro Kilometer benutzter Autobahn 27,3 Eurocent. Schnell zeigte sich, dass bei einer Beschränkung auf der Mautpflicht auf Autobahnen Trucker massiv auf Nebenstraßen ausweichen. Um dem Ausweichverkehr auf den Nebenstraßen zu begegnen musste bereits auf mehreren Strecken ein Lkw-Fahrverbot verhängt werden.

Europäische Dimensionen

Im Oktober 1999 wurde beim EU-Parlament eine Petition zur Einführung einer europaweiten Schwerverkehrsabgabe eingereicht. ROBIN WOOD und weitere 470 Organisationen aus ganz Europa forderten, das bisherige starre System der Euro-Vignette abzulösen, um den Wettbewerbsvorteil der Straße gegenüber der Schiene zu korrigieren. Ziel der Petition ist es, die wahren Kosten des Straßengüterverkehrs durch die Verursacher bezahlen zu lassen und somit einen gerechten Wettbewerb zwischen Straße und Schiene zu erreichen. Dafür muss die bestehende Richtlinie (1999/62/EG) in vielen Punkten überarbeitet werden. Zentral ist der Wechsel vom pauschalen Jahresbetrag zu einer leistungsabhängigen Nutzungsgebühr. Leistung bezieht sich sowohl auf die gefahrenen Kilometer als auch auf Gewicht, Abgas- und Lärmwerte der Lkw.

Der von der EU-Kommission im Juni 2003 vorgelegte Entwurf wird den Forderungen der Petition leider nicht gerecht. Die aktuelle Vorlage bleibt weit hinter den Zielen zurück, wie sie die EU 2001 in ihrem „Weißbuch Verkehr“ formuliert hat.

Mitte April 2004 hat das EU-Parlament über einen vom Verkehrsausschuss überarbeiteten Richtlinienentwurf abgestimmt. Damit ist die erste Lesung abgeschlossen.

Seitdem konnte im EU-Verkehrsministerrat keine Einigung darüber erzielt werden. Einer der Hauptstreitpunkte ist die Verwendung der Mauteinnahmen. Laut Kommissionsentwurf sind diese zweckgebunden und sollen zum allergrößten Teil in neue Infrastrukturmaßnahmen für die Straße fließen. Einige Länder (u.a.

Deutschland) möchten die Einnahmen zum Stopfen allgemeiner Haushaltslöcher verwenden. **Robin Wood fordert, dass die Gelder für eine ökologische Verkehrswende genutzt werden**, z.B. für die Förderung des kombinierten Verkehrs von Lkw und Bahn.

Die Mehrheit der Mitgliedsländer hält inzwischen die Entwicklung eines komplett neuen Entwurfs für erforderlich. Die Entscheidung darüber liegt beim neuen EU-Verkehrskommissar Jaques Barrot, der jedoch lieber auf Grundlage der vorliegenden Kompromissvorschläge weiter verhandeln möchte.

Der derzeit diskutierte Richtlinienentwurf des EU-Parlaments enthält einige positive Ansatzpunkte. Insgesamt verfehlt er jedoch das Ziel, Kostenwahrheit im Verkehrsbereich zu gewährleisten und so zu einer ökologischen Verkehrswende beizutragen. Die Chance, die Kosten des Verkehrs in Europa nach dem Verursacherprinzip und damit gerechter zu verteilen, wurde bisher nicht genutzt.

ROBINWOOD begrüßt die positiven Punkte des Richtlinienentwurfs:

- die neue Lkw-Abgabe soll leistungsabhängig und nicht mehr pauschal erhoben werden (Maut statt Euro-Vignette)
- sie soll für alle Lkw ab 3,5t gelten

aber...

ROBINWOOD fordert: Hier muss noch nachgebessert werden!

1. Die finanzielle Belastung des Straßenverkehrssektors soll laut Richtlinienentwurf insgesamt nicht erhöht werden. Wird eine Maut erhoben sollen im Gegenzug Kraftfahrzeug- und Kraftstoffsteuer gesenkt werden.

ROBINWOOD : Dies widerspricht eklatant dem Ziel, **mehr Kostenwahrheit** unter den Verkehrsträgern zu erreichen! Bisher kostenlose Infrastruktur-Leistungen (Straßennetz) sowie externe Kosten (Umwelt- und Gesundheitsschutz) sollen den Speditionen anteilig in Rechnung gestellt werden, um die Lasten von der Allgemeinheit auf die Verursacher zu übertragen. Das Ziel einer Verlagerung des umweltschädigenden Lkw-Verkehrs auf umweltfreundlichere Alternativen wird durch Kompensationsmaßnahmen für Spediteure konterkariert.

2. Laut Entwurf soll die Lkw-Maut grundsätzlich nur für die Straßen des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T) erhoben werden. Will ein Mitgliedstaat auch dessen Ausweich- oder Konkurrenzstrecken mit einer Maut belegen, muss er vorher die Kommission informieren.

ROBINWOOD : Die EU-Richtlinie muss eine **Ausdehnung auf alle Straßenarten** ermöglichen! Die Länder dürften demnach nicht einmal ohne EU-bürokratische Hürden auf allen Autobahnstrecken eine Lkw-Maut erheben.

Ein solches System würde das Ausweichen auf nicht gebührenpflichtige Straßen erleichtern. Für Umwege werden mehr Kilometer gefahren, statt weniger entsteht mehr Verkehr. Dies ist auch aus Sicherheitsaspekten kontraproduktiv, da das Unfallrisiko auf kleineren Straßen und in Ortschaften wächst.

3. Die **Internalisierung externer Kosten** wird zwar allgemein und wortreich gefordert. Bevor sie tatsächlich in die Mauthöhe eingerechnet werden dürfen, sollen jedoch zunächst europaweit einheitliche Methoden entwickelt werden. Bis dahin darf nur ein kleiner Teil der externen Kosten – z.B. Kosten für die Verhütung von Unfällen - zur Berechnung herangezogen werden.

ROBIN WOOD : Damit wird das Einbeziehen von Umweltschäden und Kosten, die bisher die Allgemeinheit tragen muss, in die Höhe Nutzungsgebühr auf die lange Bank geschoben und eine Einigung in dieser wichtigen Frage auf unbestimmte Zeit vertagt

4. Bei der Berechnung der Kosten werden nur bisher nicht amortisierte Teile der Straßenbaukosten berücksichtigt.

ROBIN WOOD : Welche **Straßenbaukosten** berücksichtigt werden dürfen, ist weiter umstritten. Dies könnte die Höhe der in Deutschland ohnehin niedrig angesetzten Maut noch weiter senken.

5. Die Maut-Einnahmen sollen zweckgebunden wieder in den Straßen(neu)bau fließen und für Kompensationsmaßnahmen (Senkung der Kraftfahrzeugsteuer etc) eingesetzt werden. Nur in sensiblen Gebieten soll eine um 25% höhere Maut erhoben werden dürfen, deren Einnahmen dann der Querfinanzierung umweltfreundlicher Verkehrsarten dienen können.

ROBIN WOOD : **Die Einnahmen müssen für eine ökologische Verkehrswende eingesetzt werden.** Das in der Richtlinie genannte Ziel, dem Anstieg des Verkehrsaufkommens entgegen zu wirken, wird durch Straßenneubau nicht erreicht werden, im Gegenteil: Straßenneubau führt zu mehr Straßenverkehr. Eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene kann nur gelingen, wenn die Lkw-Halter auch die von ihnen verursachten Kosten tragen und nicht durch Kompensationen subventioniert werden und gleichzeitig das Angebot auf der Schiene verbessert wird.

6. Es wird den Mitgliedstaaten im Richtlinienentwurf freigestellt, Gebühren unter einer noch auszuhandelnden Maximalhöhe zu erheben.

ROBIN WOOD : Eine angestrebte Harmonisierung ist besser mit einer europaweiten **Mindesthöhe** als mit einem Höchstsatz für die Benutzung transeuropäischer Verkehrsnetze zu erreichen. Den einzelnen Ländern sollte eine darüber hinaus gehende Nutzungsgebühr auch für sonstige Straßen unbürokratisch freigestellt werden, um den regionalen Unterschieden besser gerecht zu werden.

Fazit:

Die Umsetzung der EU-Wegekostenrichtlinie in ihrer derzeit verhandelten Form würde in Deutschland die Probleme des Lkw-Verkehrs zum Teil verschärfen und so dem eigentlichen Ziel einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe zuwiderlaufen.

Robin Wood setzt sich dafür ein, dass die neue Kommission eine Richtlinie vorlegt, die sich an den Bedürfnissen der Menschen und der Umwelt orientiert und endlich den Straßengüterverkehr die Kosten zahlen lässt, die er auch verursacht: Wer mehr fährt und mehr verdreckt, muss auch mehr zahlen.

im Dezember 2004, **ROBIN WOOD** [Fachreferentin Verkehr](#) und [Pressesprecherin](#)