

# LogisTicker

Hintergrundinformationen und Meinungen  
aus Spedition und Logistik



„Mautfahrplan“ 2015

## Lkw-Maut planbar und gerecht gestalten

**Das Bundesverkehrsministerium plant, die Weiterentwicklung der Lkw-Maut im Jahr 2015 mit drei Gesetzesvorhaben zu unterschiedlichen Inkraftsetzungsterminen umzusetzen.**

### Der DSLV bringt es auf den Punkt:

Alle für das Jahr 2015 geplanten Neuregelungen der Lkw-Maut sollten zu einem einheitlichen Termin eingeführt werden. Die Umsetzung zu unterschiedlichen Zeitpunkten gestaltet die Neuverhandlung von Speditionsverträgen zu komplex und zu aufwändig.

Unterschiedlich hohe Mautsätze auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen benachteiligen Logistikstandorte in der Fläche. Die Weiterbelastung der Mautkosten an den originären Verursacher von Verkehren wird zudem erschwert, da sich der Markt am niedrigsten Mautsatz orientiert.

Das Budget zum Erhalt und zur Sanierung der Verkehrsinfrastruktur ist völlig unzureichend bemessen, und neue Haushaltsmittel stehen nicht zur Verfügung. Darum wird die Ausdehnung der Mautpflicht auf sämtliche Verkehrsteilnehmer unumgänglich sein.

Die dichte Folge von Neuregelungen gestaltet die Verhandlung von Speditions- und Logistikverträgen aufwändig und komplex.

### Januar 2015:

- Neue Mautsätze werden auf dem bestehenden Bundesfernstraßennetz eingeführt.

### Juli 2015:

- Weitere 1.000 Kilometer Bundesstraßen werden in das Mautsystem integriert.

### Oktober 2015:

- Die Mautpflichtgrenze sinkt auf Nutzfahrzeuge ab 7,5 Tonnen.





Der DSLV fordert darum eine Nachjustierung des „Mautfahrplans“:

## 1. Alle Änderungen zu einem einheitlichen Termin umsetzen

Die Logistikpartner, also Auftraggeber, Spediteure und Transportunternehmer, planen ihre Budgets für das Geschäftsjahr mit großem zeitlichem Vorlauf. Die Novellierung des Mautsystems zu drei unterschiedlichen Terminen zwingt die Marktteilnehmer innerhalb eines Jahres zu drei Verhandlungsrunden. Damit heizt die Politik den Wettbewerb unnötig an.

## 2. Einheitliche Mautsätze auf Bundesstraßen und Autobahnen

Unterschiedliche Mautsätze auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen hätten erhebliche struktur- und regionalpolitische Auswirkungen. Die durch das Wegekostengutachten ausgewiesene deutlich höhere Bundesstraßenmaut würde zu einer systematischen Benachteiligung der Logistikstandorte in der Fläche führen. Nicht zuletzt aus diesem Grund hat die Bundesregierung im Jahr 2012 auf unterschiedliche Sätze für Bundesautobahnen und Bundesstraßen verzichtet. Darüber hinaus erschweren differenzierte Mautsätze die Weiterberechnung der Lkw-Maut, da sich der Markt immer am niedrigsten Satz orientiert.

## 3. Mautpflicht ist für alle Verkehrsteilnehmer unumgänglich

Allein damit ihre Substanz erhalten bleibt, braucht die deutsche Verkehrsinfrastruktur eine nachhaltige Finanzierung. Bereits jetzt ist eine weitere Finanzierungslücke absehbar, weil die Einnahmen aus der zukünftigen Maut bis 2017 unter dem Strich 1,3 Milliarden Euro geringer sein werden als heute. Angesichts der offensichtlich fehlenden Bereitschaft der Politik, den Zustand der deutschen Verkehrsinfrastruktur durch verstärkten Einsatz von Haushaltsmitteln zu verbessern, sondern stattdessen Steuereinnahmen einer alternativen Verwendung zuzuführen, lässt sich hieraus nur folgern, dass die Mautpflicht für alle Kraftfahrzeuge unumgänglich sein wird.

Eine Position, die alleine darauf abzielt, den weiteren Neu- und Ausbau von Verkehrswegen zu fordern und gleichzeitig die Höhe der Abgaben beklagt, ist vor dem Hintergrund der politischen Realitäten weder glaubhaft noch erfolgversprechend. Die Spedition ist ebenso bereit, ihren Anteil an der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zu leisten, wie eine wachsende Anzahl von Pkw-Fahrern. Dies unter der Voraussetzung, dass bei Überlegungen zur Generierung von Finanzmitteln gleichzeitig und gleichrangig Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz bei der Mittelverwendung, den Planungsprozessen und auch der Leistungserstellung im Bereich der Verkehrsinfrastruktur umgesetzt werden.