

Positionspapier zur Mauterhöhung ab 1. Dezember 2023 – erhebliche Mehrbelastung für das Verkehrsgewerbe und Steuererhöhung durch die Hintertür

Der Güterverkehr auf der Straße trägt mit einem Anteil von 74,6 %⁽¹⁾ in Deutschland mit Abstand die größte Verkehrslast. Die Schiene als Alternative ist bereits jetzt komplett ausgelastet. Und die Verkehrsleistungen werden in den nächsten Jahren in Deutschland und Europa weiter erheblich ansteigen.

Ab dem 1. Dezember 2023 soll nun die Mautbelastung für den Güterverkehr auf der Straße um 83 Prozent steigen. Dieser von der Öffentlichkeit noch nicht wahrgenommene Mehraufwand wird die Wirtschaft und die Gesellschaft mit 7,62 Milliarden Euro belasten und damit für eine weiter steigende Inflation sorgen.

Die Idee dabei ist, die Maut enger mit den CO₂-Emissionen zu verknüpfen - dies geht über die Forderungen der Europäischen Union hinaus und soll mit einer Lenkungssteuerung zu weniger CO₂ im Gesamtverkehr führen. Realistisch gesehen wird aber diese Lenkungswirkung komplett ausbleiben, denn das vorliegende Gesetz ist für die angestrebte Steuerungswirkung untauglich.

Wir unterstützen eine Reform des Mautgesetzes, auch mit einer CO₂-Klausel. Dies kann jedoch nur schrittweise erfolgen, das heißt entsprechend der zur Verfügung stehenden technologischen Alternativen und mit einem Zeithorizont, der Planungen und solide Umsetzung für die Unternehmen ermöglicht. Wie schon erwähnt, ist eine zusätzliche Verlagerung von Verkehr auf die Schiene derzeit nicht möglich. Fahrzeuge für den Güterverkehr, die einen Antrieb mit Wasserstoff oder Elektro nutzen, sind entweder nicht verfügbar oder nur zu Kosten mit Faktor >2 erhältlich. Zusätzlich belasten auch erhöhte Betriebskosten den Umstieg auf neue Antriebstechnologien. Zudem scheitert eine auch nur halbwegs notwendige Ladeinfrastruktur an bereits jetzt überlasteten Stromnetzen und fehlenden Genehmigungen. Elektro-Lkw haben zudem geringere Reichweiten und der bereits jetzt bestehende Druck, mehr Parkflächen für Lkw zu schaffen, würde erheblich steigen. Diese Stellflächen müssten gleichzeitig umfangreich mit Ladeinfrastruktur ausgerüstet sein.

Die Mautmehreinnahmen müssen in den Ausbau alternativer Verkehrsträger, wie Schiene und Wasserstraßen fließen. Parallel dazu sollen die zusätzlichen Mittel aus der Maut in die dringend notwendige Engpassbeseitigung, wie die Sanierung von Brücken oder den Ausbau von Autobahnen oder den Bau von dringend benötigten Stellplätzen, investiert werden.

Unverständlich ist ebenfalls die zusätzliche Doppelbelastung durch die ohnehin bereits geplante Erhöhung der CO₂-Bepreisung für Diesel. Der bereits jetzt dramatisch unfaire Wettbewerb mit der osteuropäischen Konkurrenz wird weiter zunehmen. Ausländische Unternehmen tanken in Deutschland höchstens auf, wobei auch das nur selten notwendig ist. Die Mauterhöhung wird die Ausflagung von Transporten mit osteuropäischen Frachtführern weiter verstärken. Die Verlagerung in Richtung ausländischer Unternehmen wird zu noch größeren Abhängigkeiten führen.

(1) Quelle: Statistisches Bundesamt, Jahr 2020

Die Landesarbeitsgemeinschaft Verkehr der Industrie- und Handelskammern des Landes Brandenburg fordern:

- Aussetzung der CO₂-Maut, bis entsprechende Alternativen technologisch zur Verfügung stehen.
- Doppelbelastung vermeiden - eine Lenkungswirkung zum verstärkten Einsatz alternativer Antriebstechnologien/Verkehrsträger ist schon durch die CO₂-Bepreisung für Diesel vorhanden, deshalb ist auf die Einführung der CO₂-Maut zu verzichten.
- Keine Erhöhung der Maut mitten im Geschäftsjahr.
- Keine Erweiterung der Maut auf Landesstraßen, Kreisstraßen oder Stadtgebiete.
- Die Einnahmen der Maut dürfen nur für Maßnahmen im Verkehrsbereich, den Ausbau alternativer Verkehrsträger, wie Schiene und Wasserstraßen verwendet werden und nicht dem allgemeinen Bundeshaushalt zufließen.
- Eine Dynamisierung der Maut nach Tageszeiten lehnen wir grundsätzlich ab - eine Angebotskalkulation wäre so nicht mehr möglich, außerdem wird damit die Versorgungssicherheit gefährdet.
- Die Leistung der Speditionen muss anerkannt werden, insbesondere die schwierige Wettbewerbssituation und der kaum zu kompensierende Fahrermangel fordert jedem Unternehmen Höchstleistungen ab. Kein Unternehmen ist mit Lkws unnötig und ohne Ziel auf den Straßen unterwegs, sondern erfüllt mit der Beförderung von Waren und Gütern Verkehrsleistungen für Verbraucher und Unternehmen.
- Die Öffentlichkeit sollte transparent darüber informiert werden, dass sich jedes Produkt durch die Mauterhöhung verteuern wird und somit alle deutlich höhere Kosten im Jahr tragen müssen.
- Den fairen Wettbewerb im Auge behalten. Die Erhöhung der Maut wird dazu beitragen, dass sich der Wettbewerb von regionalen und überregionalen Produkten verstärkt - zu Ungunsten der regionalen Produzenten, da diese in der Regel geringere Mengen erzeugen und nur kleinteiligere Abnehmer bedienen. Die Mautkosten sind bei kleineren Mengen damit entsprechend überproportional hoch. Auf die in der Regel kleineren regionalen Produzenten mit einer eher kostenintensiven Struktur wird sich die erhebliche Mehrbelastung durch die CO₂-Maut besonders gravierend auswirken. Regionale Wirtschaftskreisläufe sollten eigentlich gefördert werden, zukünftig droht jedoch deren Zerstörung.

Schlusswort: Die Unternehmen im Verkehrssektor sind schon im Eigeninteresse (Routenoptimierung, Einsatz sparsamer Fahrzeuge, usw.) bereit, an entsprechenden Klimazielen mitzuwirken. Bereits in der Vergangenheit haben die Unternehmen in Brandenburg ganz selbstverständlich modernste Technologien genutzt. Die Anschaffung neuer Fahrzeuge bzw. der Einsatz neuer Antriebstechnologien wird durch die anstehende Doppelbelastung erheblich erschwert, da hierdurch kein finanzieller Spielraum mehr für die Spediteure vorhanden sein wird. Am Beispiel der mit LNG-betriebenen Lkw hat sich in der Vergangenheit bereits gezeigt, dass Investitionen in den Umweltschutz langfristig verlässliche politische Rahmenbedingungen erfordern, sonst können Investitionen in die Zukunft schnell zum Sargnagel für die Unternehmen werden. Die Unternehmen dürfen jetzt nicht die Leidtragenden einer verfehlten Politik (Verkehrs-, Haushalts-, Klimapolitik) sein!

Wir fordern die Aussetzung der CO₂-Maut und einen intensiven Austausch mit den betroffenen Unternehmen sowie realitätsnahe Entscheidungen der Politik!

Frankfurt (Oder), 22.11.2023