

**Infrastruktur:** Mehreinnahmen aus erweiterter Lkw-Maut sollen in Erhalt und Ausbau des Straßennetzes fließen / Keine Kontrollbrücken auf den Bundesstraßen / Kritik vonseiten der IHK Rhein-Neckar

# „Der ländliche Raum wird dadurch klar benachteiligt“

Eines steht fest: Die Ausweitung der Mautstrecken wird zu höheren Kosten für die Verbraucher führen. Aber auch die Bundesländer sollen neuerdings profitieren – immerhin.

Von unseren Redaktionsmitgliedern  
**Heike Rentsch und Janek Mayer**

Bei den Speditionsunternehmen herrscht Konsens: Die Ausweitung der Lkw-Maut wird vor allem die Verbraucher treffen. Ab Mitte 2018 sollen laut einem Beschluss der Bundesregierung rund 40 000 zusätzliche Kilometer Straße mautpflichtig werden – vor allem für Speditionen im ländlichen Raum ein Desaster.

„Die genauen Auswirkungen lassen sich erst abschätzen, wenn weitere Daten – etwa zu Mautklassen und Schadstoffgrenzen – zur Verfügung stehen“, sagt Dagmar Bross-Geis, Verkehrsexpertin bei der IHK Rhein-Neckar in Mannheim. „Aber wir gehen davon aus, dass es spürbar sein wird.“ Diese Einschätzung teilen die Spediteure der Region.

Spüren wird die Ausweitung der Lkw-Maut auch der Verbraucher. Viele Fuhrunternehmen wollen die Mehrkosten auf ihre Kunden umlegen. In welchem Umfang höhere Preise an den Endverbraucher weitergegeben werden, lässt sich erst berechnen, sobald die Fuhrunternehmen genaue Daten vorliegen haben.

## Transport und Lagerung

Eine Komplettumwälzung werde nicht immer gelingen, so die Einschätzung der Expertin. Gerade im ländlichen Raum fernab der Autobahnen ergeben sich vollkommen neue Mehrkosten. Bross-Geis: „Da wird es schmerzhaft. Der ländliche Raum wird durch den Gesetzentwurf klar benachteiligt.“ Die Spediteure in den Ballungsgebieten mit guter Autobahnbindung kommen dagegen glimpflicher davon.

„Auf keinen Fall darf sich der Mautsatz nach dem Verkehrsauf-

kommen berechnen lassen“, warnt die Verkehrsexpertin. Das würde die Gebühren auf den im Vergleich zu den Autobahnen weniger frequentierten Bundesstraßen in irrsinnige Höhen treiben, bestätigt auch Andrea Marongiu, Geschäftsführer des Verbands Spedition und Logistik Baden-Württemberg. „Die Sätze müssen dieselben sein wie auf der Autobahn“, fordert er. Im schlimmsten Fall bleibe vielen Speditionen sonst nur der Umzug an die Autobahn.

Dass letztendlich der Kunde für die Maut verantwortlich sein werde, glaubt auch Peter Graeff, Seniorchef bei der Graeff Spedition in Mannheim. Er sprach sich 2003 trotz der Mehrkosten für die Einführung der Lkw-Maut aus. Versprochen habe er sich davon, dass die Konkurrenz aus dem Ausland ausgebremst werde. Die Ausweitung der Maut auf Bundesstraßen

treffe nun dagegen eher die heimischen Unternehmen. „Der reine Transport auf der Straße ist heute kein Geschäft mehr“, sagt Graeff. Die Spediteure seien heute darauf angewiesen, ihr Angebot auszudehnen, sich zum Beispiel mit der Lagerung von Gütern ein weiteres Standbein zu schaffen.

## Verlagerung der Debatte

Doch sogar der Verband der Spediteure sieht einen Silberstreif am Horizont. „Wir brauchen das Geld für die Verkehrsinfrastruktur“, sagt Marongiu. „Die Mauteinnahmen fließen direkt und dauerhaft in deren

Erhalt und Ausbau“, sagt Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU). Die zuletzt rund 4,5 Milliarden Euro nahm bisher allein der Bund ein, profitieren sollen nun aber auch die Länder: Da etwa acht Prozent des Netzes nicht in Bundeszuständigkeit liegen – vor allem Ortsdurchfahrten –, sollen dortige Einnahmen nach Abzug von Systemkosten den jeweiligen Ländern ausgezahlt werden.

Ob der neue Entwurf – wie von der Bundesregierung angekündigt – tatsächlich Verkehrsströme besser lenkt, ist allerdings fraglich. Auch der Verband der Spediteure hatte sich von der Gesetzesvorlage versprochen, dass zumindest die Diskussionen um den Mautausweichverkehr nun ein Ende haben. IHK-Expertin Bross-Geis rechnet allerdings eher damit, dass sich die Debatte nun in den ländlichen Raum verlagert.

Im Unterschied zu den Autobahnen solle es auf den Bundesstraßen keine Kontrollbrücken geben, heißt es vom Bundesverkehrsministerium (BMVI). Aber: „Da es sich um etwa rund 40 000 Kilometer zusätzliches Streckennetz handelt, sind umfangreiche technische Anpassungen des Mautsystems erforderlich. Das BMVI bereitet derzeit ein Konzept für die Umsetzung dieser Maßnahme vor und schafft die Voraussetzungen, dass die Mautausdehnung in der nächsten Legislaturperiode planmäßig realisiert werden kann.“

## Regelmäßige Kontrollen

Grundsätzlich sollen auch nach der Ausweitung auf Bundesstraßen den Nutzern mautpflichtiger Fahrzeuge alle Zahlarten zur Verfügung stehen, die es schon heute gibt. Die Erhebung der Lkw-Maut erfolgt entweder automatisch über ein im Fahrzeug eingebautes Gerät, die sogenannte On-Board-Unit (kurz OBU), manuell über das Internet oder via Mautstellen-Terminals, von denen sich Tausende in der Nähe von Autobahnauffahrten, an Raststätten oder Tankstellen befinden.

Während bei der manuellen Eingabe Daten wie Kennzeichen, Schadstoffklasse oder Start und Ziel eingegeben werden müssen, schaltet sich die OBU bei Fahrtantritt über die Zündung selbst ein. Mittels Satellitennavigation registriert das Gerät jeden gefahrenen – mautpflichtigen – Kilometer und übermittelt die Daten verschlüsselt an die Betreibergesellschaft Toll Collect. Überprüft wird die Mautpflicht unter anderem von rund 300 Mautbrücken. Von jedem Fahrzeug, das die Brücke passiert, werden dabei zwei Fotos gemacht – eines, das das Kennzeichen im Fokus hat, das andere erfasst das Fahrzeug. Eine Bildsoftware erkennt dann, ob das Fahrzeug mautpflichtig ist oder nicht. Trifft Letzteres zu, werden die Daten wieder gelöscht – so ist es im Bundesfernstraßenmautgesetz festgeschrieben.

Erkennt das System einen Lkw, wird festgestellt, ob das Fahrzeug aktuell eingebucht ist oder nicht. Ist alles korrekt, werden auch dann die Daten gleich wieder gelöscht, wie es vom Bundesverkehrsministerium heißt. Mautprellern dagegen versucht das Bundesamt für Güterverkehr mit mobilen Einsatzkräften auf die Schliche zu kommen.

## ZUM THEMA

### Bedenken aus Brüssel

Einen holprigen Start hatte die Lkw-Maut in Deutschland. Mehrmals musste die Einführung verschoben werden. Schuld daran waren nicht nur die zahlreichen technischen Probleme, sondern Bedenken vonseiten der EU-Kommission in Brüssel. Diese hatte im Sommer 2003 ein Verfahren mit aufschiebender Wirkung eröffnet.

Sauer aufgestoßen waren der Brüsseler Behörde die Pläne der Bundesregierung, deutschen Fuhrunternehmen Treibstoffkosten über die Mineralölsteuer zurückzuerstatten. Darin sah die Kommission eine ungerechte Benachteiligung ausländischer Konkurrenten und einen Verstoß gegen die Bestimmungen des EU-Binnenmarkts.

## Begrenzte Gebührenhöhe

Gegen den Aufbau eines Mautsystems für Lastwagen in Deutschland habe die Kommission grundsätzlich nichts, sagte damals der Sprecher der EU-Verkehrskommissarin Loyola de Palacio. Aber das Vorhaben müsse daraufhin geprüft werden, ob es die geltenden EU-Rechtsvorschriften erfülle. Ein EU-Gesetz schreibt vor, dass Straßengebühren in der Union die Kosten für Abschreibungen, Unterhalt und Verwaltung dieser Verkehrswege nicht überschreiten dürfen.

Die Bedenken aus Brüssel richteten sich also nicht gegen die Lkw-Maut per se, sondern gegen einen Teil der Kompensation, mit der die Bundesregierung deutsche Spediteure nach Einführung der Maut unterstützen wollte.

Nachdem die EU-Kommission 2006 die Anrechnung von bereits in Deutschland gezahlter Mineralölsteuer auf die Mautschuld abgelehnt hatte, kam den Fuhrunternehmen nur die Senkung der Kfz-Steuer auf das europarechtlich zulässige Mindestniveau zugute.

## Innovationsprogramm

Bayerns Verkehrsminister Otto Wiesheu (CSU) bezeichnete diesen Kompromiss als nicht akzeptabel. Bund und Länder hätten im Vorfeld ein Unterstützungsvolumen von 600 Millionen Euro für die deutschen Spediteure vereinbart. Das müsse Basis für die Maut Einführung bleiben, weil sonst die Wirtschaft von der Bundesregierung betrogen worden wäre, sagte er im August nach Bekanntwerden des Verhandlungsergebnisses in Brüssel. Das angestrebte Volumen für die deutschen Spediteure könne nicht durch Senkung der Kfz-Steuer erreicht werden. Für die Fuhrunternehmen gab es statt Rückerstattung ein Innovationsprogramm, das die Anschaffung emissionsarmer schwerer Lkw fördert. jma



BILD: DPA

**Toll Collect:** Fehlerhafte Software, zu wenige Geräte, verschobene Starttermine – am Anfang stand es schlecht um das Mautsystem

## Vom „Tollhaus“ zur Einnahmequelle

Die Geschichte um Toll Collect ähnelt lange Zeit einem wahren „Tollhaus“. Immer wieder wird der Start der Lkw-Maut verschoben, das Projekt droht, technisch zu scheitern.

Ende 1999 werden die Finanzierung, die Errichtung und der Betrieb eines Lkw-Mautsystems in Deutschland europaweit ausgeschrieben. Am 20. September 2002 erhält schließlich das Bieterkonsortium ETC (Electronic Toll Collect) – bestehend aus den Unternehmen Daimler Chrysler Services, Deutsche Telekom sowie Cofiroute aus Frankreich – den Zuschlag. Zum 1. September 2003 sollte das Mautsystem starten und im Schnitt 12,4 Cent pro Kilometer kassieren. Für den Betrieb sollte Toll Collect zwölf Jahre lang

jährlich etwa 650 Millionen Euro aus den Mauteinnahmen erhalten. Im Juli 2003 steht jedoch fest: Der Termin ist nicht zu halten. Messgeräte fallen immer wieder aus, die Maut-Geräte, die in die Lkweingebaut werden sollen, können von Toll Collect nicht in ausreichendem Maße geliefert werden.

## Ultimatum und Kündigung

Im September müssen zudem Tausende bereits in Lkw eingebaute Geräte wegen fehlerhafter Software zurückgerufen werden. Als neuer Termin steht der 2. November im Raum.

Schon im Oktober 2003 kommt es zu einem Krisengipfel des damaligen Bundesverkehrsministers Manfred Stolpe (SPD) und Toll Collect. Der

Termin wird abermals verschoben – auf unbestimmte Zeit. Innerhalb des Bieterkonsortiums reagiert man: Der maßgeblich für den Aufbau des Mautsystems zuständige Manager Michael Rummel muss gehen. Im Dezember verschärft auch die Bundesregierung den Ton. Ein Ultimatum wird gesetzt: Sollte das Konsortium bis Ende 2003 keinen Zeitrahmen für einen Ausgleich der Einnahme-Ausfälle des Bundes vorlegen, droht die Vertragskündigung. Planungen, auf eine Lkw-Vignette auszuweichen, werden geprüft. Zehn Tage später verlängert Stolpe das Ultimatum bis Ende Januar 2004.

Nach Vorlage weiterer Pläne von Toll Collect, das Mautsystem in zwei Stufen Ende 2004 und 2005 einzu-

führen, und nach vielen Verhandlungen kündigt der Bundesverkehrsminister die Verträge am 17. Februar 2004. Zwei Tage später kommt es zu einem Krisengipfel mit dem damaligen Bundeskanzler Gerhard Schröder (SPD) und den Chefs von Daimler Chrysler und Telekom. Beide Seiten einigen sich auf eine Fortführung der Kooperation. Neuer Starttermin ist nun der 1. Januar 2005.

Im Dezember 2004 erteilt das Bundesamt für Güterverkehr Toll Collect die Betriebserlaubnis – das System hat bei einer mehrwöchigen Generalprobe funktioniert. Am 1. Januar 2005 startet die Maut-Erhebung in Deutschland. Seither sind bis Ende 2015 45 Milliarden Euro in die Staatskasse geflossen. her

