



Kernmaßnahmen

Staffelung der Lkw-Maut anhand der CO₂-Emissionen

Der Verkehrssektor ist der einzige Bereich, in dem sich zu Gunsten des Klimas seit 30 Jahren nichts getan hat: 2019 lagen die Emissionen exakt auf dem gleichen Niveau wie 1990. Wenn man die Emissionen aus dem internationalen, Deutschland berührenden Flugverkehr oder die Emissionen aus Biokraftstoffen, die in die Berechnungen gar nicht einbezogen werden, hinzuzählt, sind die Gesamtemissionen sogar gestiegen. Zu diesem anhaltend hohen CO₂-Ausstoß beigetragen hat vor allem die Dominanz fossiler Kraftstoffe, die immer weiter steigende Zahl von Pkw, immer massivere Fahrzeugmodelle im Personenverkehr sowie das steigende Verkehrsaufkommen im Güterverkehr.

Rund ein Fünftel aller Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) in Deutschland gehen auf den Verkehr zurück, davon 60 % auf den Pkw-Verkehr und etwa 30 % auf den Güterverkehr. Gerade deswegen ist die Umstellung auf batteriebetriebene Fahrzeuge – bei gleichzeitiger Stärkung klimafreundlicher Mobilitätsalternativen – von so großer Bedeutung.

Da THG-Emissionen im Verkehrssektor zu 99 % in Form von CO₂ anfallen, ist die Strategie zur Dekarbonisierung dieses Bereichs von GermanZero mit dem Konzept der CO₂-Bepreisung abgestimmt. Mittelfristig sollte Deutschland versuchen den Verkehrssektor in einen europäischen Emissionshandel, welcher die Bereiche Industrie, Energiewirtschaft und Verkehr getrennt betrachtet, zu integrieren. Ein internationales Bepreisungssystem entfaltet eine größere Klimaschutzwirkung und verringert potenzielle *Carbon-Leakage-Effekte*.

Die CO₂-Vermeidungskosten im Verkehrssektor sind hoch. Daher wird die reine CO₂-Bepreisung nicht ausreichen, um den Bereich komplett zu dekarbonisieren. Es bedarf deshalb verschiedene unterstützende Maßnahmen sowie die Anpassung bestehender Mechanismen. Eine solche Maßnahme wird im Folgenden erläutert.

Worum geht es?

- Der Verkehrssektor verursacht insgesamt 20,5 % aller Emissionen in Deutschland, wobei der LKW-Verkehr rund 29,8 % dieser Emissionen ausmacht.
- Eine LKW-Mautgebühr wird auf bestimmten Straßenabschnitten ab einem Gewicht von 7,5 Tonnen erhoben.
- Die durchschnittlichen Umweltkosten aller LKWs betragen 0,034 EUR/Tonnenkilometer und sind bislang nur unzureichend in die Mautgebühr eingepreist. Der Preis für die Maut beträgt zurzeit 0,01 EUR/Tonnenkilometer, um alle Kosten unter der Berücksichtigung von Energie, Treibhausgasen, Umweltkosten und Infrastruktur mit einzupreisen, wäre aber ein Preis von 0,04 EUR/Tonnenkilometer erforderlich.
- Bisher werden die Mautsätze an LKWs ab 7,5 Tonnen und für einen relativ kleinen Straßenabschnitt in Deutschland angewendet.
- Eine Differenzierung der Abgabensätze nach den CO₂-Emissionen der Fahrzeuge ist Teil des Kompromisses der EU-Verkehrsminister zur Reform der Eurovignetten-Richtlinie und soll ab 2023 gelten.

Was ist zu tun?

Auf Grund der anhaltenden Nutzung und Wichtigkeit des LKW-Verkehrs ist eine Regulierung notwendig.

- Die Preise der existierenden LKW-Maut sollen an die CO₂-Emissionen durch die LKW-Fahrzeuge gekoppelt werden. Im Gegensatz zu der Eurovignetten-Richtlinie soll der Maut-Betrag nicht nur auf die Infrastrukturkosten reduziert und muss auch entsprechend auf EU-Ebene angepasst werden.
- Der Gewinn durch die Maut soll nicht mehr vollumfänglich für Bundesfernstraßen eingesetzt werden, sondern auch in Schienenwege, Wasserstraßen oder Einrichtungen des Güterverkehrs fließen können.
- Die LKW-Maut soll auf allen Fern- und Bundesstraßen in Deutschland, auch für Reisebusse und ab einem Gewicht von 3,5 Tonnen gelten.
- Durch eine entfernungsprogressive Staffelung soll eine Verlagerung des Güterverkehrs unterstützt werden. Dabei ist eine Idee, dass nach 300 km die Sätze verdoppelt und nach 600 km verdreifacht werden
- Um eine mögliche Marktverzerrung zu vermeiden, sollen für E-Fahrzeuge die Ausnahmen begrenzt werden und mindestens die Kosten für die Infrastruktur berücksichtigt werden.
- Deutschland soll sich auf EU-Ebene für den Einbezug der vollen Lärm- und Schadstoffkosten einsetzen, da dieser bisher gedeckelt wird und so eine vollständige Berücksichtigung verhindert.

Was nutzt es?

- Ziel der Kernmaßnahme ist, dass die LKW-Flotte schneller in eine nachhaltige Transformation überführt wird.
- CO₂-Emissionen durch den LKW-Verkehr werden langfristig niedriger, da Unternehmen in die Einführung von neuen Technologien investieren, um möglichst geringe Mautkosten zu haben. Bestenfalls verlagern die Unternehmen den Güterverkehr, z.B. im kombinierten Verkehr, auf die Schiene.
- Verbesserung der Luftqualität (weniger NO₂ und NO_x sowie Feinstaub) und weniger Lärm

Gegenargumente

Die Speditionsunternehmen werden ins Ausland abwandern und damit die Regel unterlaufen

- Die Maut gilt für alle Speditionsunternehmen in Deutschland, durch Investitionszuschüsse können lokale Speditionen gestärkt und die Arbeitsbedingungen in der Fernverkehrsbranche verbessert werden.
- Bei Betrachtung von internationalen Transportwegen, muss ggf. sowieso durch Deutschland gefahren werden, sodass eine Abwanderung nicht wirklich zu befürchten ist

Die Maut würde Waren weiter verteuern

- Für den emissionsstärksten Teil der LKW-Flotte würde eine Verlagerung auf die Schiene wirtschaftlich sein und damit erstrebenswert. Dadurch würden sich Transportzeiten und -kosten angemessen zu Warenwert und benötigter Liefergeschwindigkeit anpassen.

Die steigenden Kosten führen zu einer Abwanderung von Industrie- und Logistikstandorten.

- Logistikstandorte werden unter der neugestalteten Maut von Dezentralität profitieren und eher stärker in die Fläche gehen, um teure Transportwege zu vermeiden. Viele Industrieunternehmen betreiben von sich aus Dekarbonisierung und können von einer zusätzlichen Lenkung auf diese Weise profitieren.

Können wir uns eine weitere Verteuerung im Logistik-Bereich leisten?

- Um das 1,5-Grad-Limit einzuhalten, muss das Transport-Volumen reduziert werden. Dadurch kann der Fokus auf regionale Wirtschaft und lokale Produktionen gelenkt werden. Aktuelle politische und gesellschaftliche Tendenzen lassen vermuten, dass durch verschiedene Einpreisungssysteme von THG-Emissionen konventionelle Antriebstechnologien für höhere Transportkosten sorgen werden. Mit einer Verteuerung im Transportbereich ist zunächst in jedem Fall zu rechnen. Allerdings trifft diese nicht zu, wenn vorher Geld in die Modernisierung des Fuhrparks hin zu einer E-LKW-Flotte verwendet wird, und damit Geld für die THG-Maut indirekt vermieden werden kann.

Kontakt:

klimapolitik@germanzero.de

Downloads:

<https://www.germanzero.de/downloads#gesetzspaket>

