



Positionspapier zur Mautharmonisierung

Weiterentwicklung des Programms „Umweltschutz und Sicherheit“ (US) – Ergänzung um Maßnahmen zur Förderung von Digitalisierung und Resilienz

Zusammenfassung:

- Seit Mauteinführung wiederholte Ausweitungen der Mautpflicht, u.a. Ausweitung auf Bundesstraßen, Einbeziehung von Fahrzeugen über 3,5 t sowie annähernde Verdopplung der Maut durch Einführung der CO2-Komponente. Demgegenüber keine Anpassung bei den korrespondierenden Förderprogrammen zur Mautharmonisierung.
- Daher:
 - Ergänzung des Förderprogramms US um Digitalisierungsaspekte und Maßnahmen zur Steigerung der Resilienz des Logistiksektor
 - Aufstockung der Mittel zur Mautharmonisierung von 450 Mio. € auf 900 Mio. €
 - Differenzierung des fahrzeugbezogenen Förderhöchstbetrages.

Frankfurt am Main, den 10. Juni 2026

1. Bedeutung und Weiterentwicklungsbedarf des Mautharmonisierungsprogramms US

Mit Einführung der Lkw-Maut wurde dem Straßengüterverkehr ein Harmonisierungsbeitrag in Höhe von 600 Mio. Euro zugesagt – als teilweiser Ausgleich für die zusätzlich zu entrichtende Energiesteuer, Kfz-Steuer sowie zur Abmilderung innereuropäischer Wettbewerbsverzerrungen. Diese Zusage ist in § 11 Absatz 2 Nr. 2 Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG) niedergelegt. Das Förderprogramm Umweltschutz und Sicherheit (US) ist seitdem neben den Förderprogrammen Aus- und Weiterbildung ein zentraler Bestandteil Mautharmonisierung.

Für den mittelständisch geprägten Straßengüterverkehr ist das Programm von hoher struktureller Bedeutung. Es ermöglicht Investitionen, die angesichts niedriger Margen, hoher Kapitalbindung und zunehmender regulatorischer Anforderungen vielfach nicht aus eigener Kraft realisierbar wären.

Seit Einführung des Programms haben sich die Rahmenbedingungen jedoch verändert:

- wiederholte Ausweitungen der Mautpflicht,
- Einbeziehung von Fahrzeugen über 3,5 t zGM,
- sowie die zuletzt annähernde Verdopplung der Maut durch Einführung einer CO₂-Komponente.

Demgegenüber wurden sowohl das Fördervolumen als auch die inhaltliche Ausrichtung des Programms bislang nur begrenzt angepasst. Neue zentrale Herausforderungen – insbesondere Digitalisierung und Resilienz – sind bislang nicht Bestandteil des Programms.

2. Digitalisierung als zwingender Förderbestandteil

2.1 Relevanz für den Güterkraftverkehr

Digitalisierung ist heute eine wesentliche Voraussetzung für:

- effizienten Fahrzeugeinsatz, Touren- und Ressourcendisposition,
- Reduzierung von Leerfahrten und Emissionen
- sowie für die Anbindung an digitale Lieferketten von Industrie und Handel.

Während größere Logistikunternehmen digitale Systeme bereits flächendeckend einsetzen, bestehen im Mittelstand erhebliche Investitions- und Umsetzungshemmnisse, insbesondere aufgrund begrenzter finanzieller und personeller Ressourcen.

2.2 Integration der Digitalisierung in das US-Programm

Zur Förderung der Digitalisierung der Unternehmen des Güterkraftverkehrs wird daher vorgeschlagen, das bestehende US-Programm inhaltlich zu erweitern.

Erforderlich ist:

- die Verankerung der Digitalisierung im Förderziel in § 11 Absatz 2 Nr. 2 BFStrMG sowie
- in der Förderrichtlinie, insb. der Liste förderfähiger Maßnahmen.

Förderfähig sollten insbesondere folgende Maßnahmen sein:

- Transport-, Flotten- und Telematiksysteme,

- digitale Dispositions-, Abrechnungs- und Dokumentationslösungen,
- Hard- und Software zur durchgängigen Digitalisierung betrieblicher Prozesse,
- IT- und Cyber-Security-Maßnahmen,
- digitale Anwendungen zur Personalgewinnung und -bindung.

3. Resilienz als neuer Förderfokus

3.1 Notwendigkeit der Resilienzsteigerung

Krisen der vergangenen Jahre (Pandemie, Energiekrisen, Extremwetter, Cyberrisiken) und die anhaltende geopolitische Verunsicherung verdeutlichen, dass der Straßengüterverkehr zwar systemrelevant, strukturell jedoch störanfällig ist. Dabei sind resiliente Transport- und Logistikunternehmen zwingende Voraussetzung für:

- die Aufrechterhaltung von Ver- und Entsorgungsleistungen,
- die Funktionsfähigkeit von Wirtschaft und Gesellschaft,
- sowie die Vorsorge für Krisen- und Großschadenslagen.

Darüber hinaus gilt zu bedenken, dass Transport- und Logistikunternehmen im Regelbetrieb keine freien Fuhrparkkapazitäten oder Personalressourcen für Krisenfälle vorhalten. Fahrzeuge und Personal sind dauerhaft ausgelastet; zusätzliche Kapazitäten existieren nicht. In Krisensituationen können daher zusätzliche Transportbedarfe nur durch das Abziehen von Ressourcen aus laufenden Verkehren gedeckt werden, was dort unmittelbar zu Versorgungslücken führt. Verschärfend kommt hinzu, dass ein erheblicher Teil der Transportleistungen in Deutschland von gebietsfremden Transportdienstleistern erbracht wird, die im Krisenfall voraussichtlich nicht oder nur eingeschränkt zur Sicherstellung der Versorgung in Deutschland zur Verfügung stehen.

Resilienzsteigernde Maßnahmen sind daher dringend erforderlich, um die organisatorische, personelle und technische Absicherung von Fuhrpark- und Personalressourcen in Transport- und Logistikunternehmen zu gewährleisten. Diese sind so auszugestalten, dass sie im Krisen- oder Großschadensfall kurzfristig aktiviert und disponiert werden können

3.2 Konkrete förderfähige Resilienzmaßnahmen

Die Resilienzförderung sollte daher dringend ausdrücklich in das Programm US integriert werden.

Erforderlich ist:

- die Verankerung der Resilienzsteigerung im Förderziel in § 11 Absatz 2 Nr. 2 BFStrMG
- sowie in der Förderrichtlinie, insb. der Liste förderfähiger Maßnahmen.

Förderfähig sollten insbesondere folgende Maßnahmen sein:

Organisatorische und personelle Maßnahmen

- Vorhaltung von Personal-Bereitschaftskapazitäten für Krisen- und Großschadenslagen
- Maßnahmen zur Qualifizierung und organisatorischen Einbindung von Personal-Bereitschaften für Krisen- und Notfalleinsätze

- Zuschüsse zur Ausbildung und Qualifizierung von Fahrpersonal
- Entwicklung und Implementierung von Notfall- und Krisenplänen,
- Schulungen im Krisen- und Störfallmanagement,

Fahrzeug- und fuhrparkbezogene Maßnahmen

- Vorhaltung von Fuhrpark -Bereitschaftskapazitäten für Krisen- oder Großschadenslagen
- Zuschüsse beim Kauf von Nutzfahrzeugen, sofern diese in Krisen- und Großschadenslagen kurzfristig verfügbar gemacht werden können,
- Ausstattung von Fahrzeugen mit resilienten Kommunikations- und Ortungssystemen,
- Zuschüsse zu fahrzeugbezogenen sicherheits- und resilienzrelevanten Komponenten, insbesondere:
 - Reifen, Bremsen und Fahrwerkskomponenten,
 - Assistenz- und Sicherheitssysteme
- technische Vorrüstungen zur flexiblen Einsatzfähigkeit in Krisenlagen,

Infrastrukturelle Maßnahmen

- redundante IT- und Kommunikationssysteme,
- Backup- und Datensicherungslösungen,
- Notstrom- und Energieversorgung für Betriebshöfe.

4. Budgetanpassung und Mautgerechtigkeit

4.1 Aufstockung des Förderbudgets

Die Mautbelastung des Straßengüterverkehrs ist in den letzten Jahren durch Netzerweiterungen, die CO₂-Komponente sowie die Einbeziehung von Fahrzeugen über 3,5 t zGM deutlich gestiegen. Das Fördervolumen der Mautharmonisierungsprogramme ist demgegenüber seit Jahren unverändert geblieben.

Zur Wahrung der Mautgerechtigkeit und zur Finanzierung zusätzlicher Förderinhalte wie Digitalisierung und Resilienz ist daher eine Anhebung des jährlichen Förderbudgets von derzeit rund 450 Mio. Euro auf etwa 900 Mio. Euro erforderlich. Nur so kann der Grundgedanke der Mautharmonisierung gewahrt bleiben. Der für die Aufstockung erforderliche finanzielle Spielraum ergibt sich aus der im Koalitionsvertrag vereinbarten Schließung des Finanzierungskreislaufs Straße. Dadurch werden rund 2,5 Mrd. € verfügbar, die derzeit für andere, nicht straßenbezogene Mobilitätszwecke verwendet werden.

4.2 Differenzierung des fahrzeugbezogenen Höchstbetrags

Zur Wahrung der Mautgerechtigkeit sollte der fahrzeugbezogene Förderhöchstbetrag innerhalb des Mautharmonisierungsprogramms künftig differenziert ausgestaltet werden. Die tatsächliche Mautbelastung unterscheidet sich erheblich nach Fahrzeugklasse, insbesondere nach zulässigem Gesamtgewicht und Einsatzprofil.

Mit der Ausweitung der Mautpflicht auf Fahrzeuge über 3,5 t zGM sind zusätzliche, vergleichsweise gering belastete Fahrzeuge in den Förderzugang einbezogen worden.

Gleichzeitig tragen schwere Nutzfahrzeuge weiterhin den überwiegenden Anteil des Mautaufkommens. Eine einheitliche fahrzeugbezogene Fördergrenze bildet diese Unterschiede nicht angemessen ab. Hinzu kommt, dass Fahrzeuge mit höherem zulässigem Gesamtgewicht nicht nur überdurchschnittlich zur Finanzierung der Infrastruktur beitragen, sondern zugleich auch höhere investive und laufende Kosten verursachen.

Eine Differenzierung des fahrzeugbezogenen Höchstbetrags trägt diesen strukturellen Unterschieden Rechnung. Sie ermöglicht eine zielgenaue, faire und breitenwirksame Mittelverwendung, ohne die Fördermittel einseitig zu verknappen oder strukturell höher belastete Unternehmen zu benachteiligen.

Konkret bietet sich an:

- Beibehaltung eines fahrzeugbezogenen Höchstbetrags von bis zu 2.000 € für schwere Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 7,5 t,
- Einführung eines deutlich reduzierten fahrzeugbezogenen Höchstbetrags (z. B. 200 €) für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t bis 7,49 t.