



## Stellungnahme

### Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.

---

Zum Entwurf für ein Fünftes Gesetz zur Änderung des  
Bundesfernstraßenmautgesetzes (BFStrMÄndG), Referentenentwurf  
der Bundesregierung vom 11.04.2022

Inklusive Anmerkungen zum

Wegekostengutachten 2023 bis 2027 [WKR2023] von Alfen Consult  
GmbH, Leipzig und AVISO GmbH, Aachen (Endbericht) vom  
22.12.2021 sowie zur

Neuberechnung der externen Kosten 2023 bis 2027 von Alfen Consult  
GmbH, Leipzig und AVISO GmbH, Aachen (Ergänzung zum  
Endbericht) vom 28.02.2022

Frankfurt am Main, 28. April 2022



Mit Datum vom 14.04.2022, dem letzten Tag vor den Osterferien, wurde dem BGL der Referentenentwurf der Bundesregierung eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes (5. BFStrMÄndG) per Mail zugesandt. Dem Gesetzentwurf angehängt waren zwei Gutachten von Alfen Consult/Aviso: das Wegekostengutachten 2023-2027 vom 22.12.21 und eine Neuberechnung der externen Kosten 2023-2027 vom 28.02.22.

Nicht zum ersten Mal macht der BGL darauf aufmerksam, dass solch knapper Fristen, in denen auch noch Ferienzeiten liegen, den Eindruck erwecken, dass solche Anhörungen nur noch formalen Charakter haben. Dies gilt im vorliegenden Fall ganz besonders: Unseren Wissens nach wurden die Wegekostengutachten, die durch das Mautänderungsgesetz 1:1 umgesetzt werden sollen, nicht zuvor mit den besonders betroffenen Verbänden diskutiert. Dies trifft speziell auf das bereits im Dezember vergangenen Jahres dem BMDV vorliegenden ersten Teil des Wegekostengutachtens zu. Der BGL bittet nachdrücklich darum, dies bei weiteren Gesetzesvorhaben zu berücksichtigen

**Dieser Gesetzentwurf sieht fahrzeugbezogene Mautsaterhöhungen für Lkw ab 7,5 t zwischen 3,8 und 40,6 % zum 01.01.2023 vor und soll zusätzliche Mauteinnahmen in Höhe von rd. 665 Mio. € bringen.**

**Die vorgesehene Mautsteigerung trifft das deutsche Transportgewerbe zur Unzeit: Seit Februar dieses Jahres befinden sich die meist mittelständischen deutschen Transportunternehmen aufgrund der durch den Ukraine-Krieg ausgelösten Dieselpreisexplosion im Existenzkampf. Angesichts eines nicht absehbaren Kriegsendes und ansteigender Inflationsraten steht das**



**deutsche Transportgewerbe mit dem Rücken zur Wand. Um das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe zu schützen, wurden von der Politik Entlastungsmaßnahmen zugesagt.**

**Inmitten dieser Krise, die die gesamte deutsche Wirtschaft betrifft – und damit auch die Transportkunden – legt die neue Bundesregierung ein Gesetz zur Umsetzung von Mauterhöhungen vor. Und nicht nur das: Sie kündigt mit dem Gesetzentwurf an, bereits im Jahr 2023 ein weiteres Änderungsgesetz vorzulegen, mit dem den Transportunternehmen zusätzliche Belastungen auferlegt werden sollen.**

**Der BGL stellt sich mit Nachdruck gegen die vom BMDV angekündigte „Salamitaktik“ der neuen Bundesregierung, den Straßentransport in Deutschland in kleineren oder größeren Scheibchen in kurzen Zeitabständen immer weiter zu verteuern. Das im Transportgewerbe unverzichtbare Gut einer Investitionssicherheit, das in Krisenzeiten ohnehin in Frage steht, wird letztlich dadurch untergraben, wenn in kurzen Zeitabständen für das wichtigste Investitionsgut des Transportunternehmers – seinen Fuhrpark – neue Kostenbelastungen auf den Weg gebracht werden.**

Wie bereits erwähnt, stellt der vorliegende Gesetzentwurf lediglich einen Zwischenschritt zur sehr weitreichenden Änderung der seit Jahren erhobenen Maut dar, die für die Benutzung von Bundesfernstraßen durch Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die für den Güterkraftverkehr bestimmt sind oder verwendet werden und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 7,5 Tonnen beträgt, zu entrichten ist.



## Zum Inhalt des Gesetzentwurfes

Der Gesetzentwurf verfolgt zwei Zielsetzungen:

Zum einen sollen zum 01.01.2023 die für Lkw ab 7,5 Tonnen bisher geltenden Mautsätze, die wie in der Vergangenheit im **Fünfjahresrhythmus** durch ein „wissenschaftlich fundiertes Wegekostengutachten“ neu ermittelt wurden, als **Infrastrukturkosten** dem Lkw-Verkehr auf deutschen Bundesfernstraßen angelastet werden. Das von Alfen Consult/Aviso im Dezember 2021 vorgelegte Wegekostengutachten umfasst die Jahre 2023 bis 2027 und steht im Fokus des **Abschnitts 1** dieser Stellungnahme.

Zum zweiten soll, ebenfalls im Rahmen des 5. BFStrMÄndG, also bereits zum 01.01.2023, die erst im März 2022 in Kraft getretene **novellierte EU-Richtlinie 1999/62/EG** in Teilbereichen umgesetzt werden. In der Begründung des Gesetzentwurfs ist offen nachzulesen, dass damit durch die „neue“ Bundesregierung „**Spielräume genutzt**“ werden sollen, um – neben der Anlastung von Infrastrukturkosten – auch die **Anlastung von sogenannten externen Kosten der Luftverschmutzung und der Lärmbelastung** (nach oben) anzupassen. Die im Februar 2022 verabschiedete Richtliniennovelle erlaubt speziell in den Teilbereichen externer Kosten aufgrund von Luftverschmutzung und Lärmbelastung durch schwere Nutzfahrzeuge durch Umstellung von bisherigen Höchstwerten auf sogenannte „Bezugswerte“, die von den Mitgliedsstaaten überschritten werden dürfen, eine deutlich höhere Anlastung dieser externen Kosten über die Lkw-Maut an Güterkraftverkehrsfahrzeuge. Aufgrund der späten Verabschiedung der zugrundeliegenden EU-Änderungsrichtlinie legte Alfen Consult/Aviso im Auftrag des BMDV im Februar 2022 ein



Ergänzungsgutachten zur Neuberechnung der externen Kosten, ebenfalls für die Jahre 2023 bis 2027, vor, das im Rahmen des **Abschnitts 2** dieser Stellungnahme im Fokus steht.

Warum es sich offensichtlich trotz dieser bereits einschneidenden Änderungen im deutschen Mautgesetz nur um einen ersten zeitlichen Zwischenschritt handelt, wird in der Begründung des Gesetzentwurfs deutlich. So soll die Bundesfernstraßenmaut in Deutschland in den kommenden Monaten und Jahren nach Maßgabe der neuen Bundesregierung **nachhaltig** verändert werden. Dieser Aspekt wird im **Abschnitt 3** dieser Stellungnahme behandelt.

### **Gesamteindruck des Gesetzentwurfes**

**Alle Mautsätze** (jeweils als Summe der Teilmautsätze aus der Anlastung von Infrastrukturkosten. Luftverschmutzungskosten und Lärmbelastungskosten) werden gegenüber den aktuell geltenden Mautsätzen erhöht. Der Anstieg der nach Schadstoffklassen und Gewichtsklassen (zGM und Zahl der Achsen) differenzierten Mautsätze reicht von + 3,8 % (Euro 6-Fahrzeuge/Kombinationen größer 18 t ab 4 Achsen) bis über 40 % (Fahrzeuge/Kombinationen Euro 4, Euro 5 und EEV von 7,5 bis unter 12 t sowie Euro 2-Fahrzeuge/Kombinationen größer 18 t ab 4 Achsen).

Betrachtet man die Zusammensetzung der Gesamtmaut aus den Mautteilsätzen, so zeigt sich, dass diese zum Teil drastischen Erhöhungen nicht der Anlastung von Infrastrukturkosten geschuldet sind. Im Gegenteil: Der Teilmautsatz für die Infrastrukturkosten steigt lediglich für Fahrzeuge unter 12 t an, in allen anderen Gewichtsklassen ergibt sich sogar ein



Rückgang der Teilmautsätze für die Infrastrukturkosten. Drastisch steigen sollen dagegen die Mautteilsätze für die Luftverschmutzungskosten selbst für Euro 6-Fahrzeuge/Kombinationen zwischen + 25 % (von 7,5 bis unter 12 t) und + 92 % (über 18 t ab 4 Achsen). **Und dies, obwohl Euro 6 die aktuell sauberste Emissionsklasse darstellt!** Noch dramatischer ist die vorgesehene Erhöhung der Mautteilsätze für die Lärmbelastungskosten: Sie sollen in den Gewichtsklassen bis 18 t und für die Fahrzeugklasse größer 18 t bis 3 Achsen **verachtfacht**, in den Fahrzeugklasse über 18 t mit 4 und mehr Achsen soll sie **versechsfacht** werden, und dies unabhängig von den Euroklassen.

Damit wird die Erwartung des BGL bestätigt, dass die in Brüssel und nunmehr verstärkt auch von der neuen Bundesregierung angestrebte **steigende Kostenanlastung** an den Straßengüterverkehr sich immer weniger an den von Lkw verursachten Wegekosten, also der Straßenabnutzung festmacht. Offensichtlich wurden die in diesem Bereich bestehenden Spielräume (speziell die nach wie vor in Frage zu stellende Höhe des kalkulatorischen Zinssatzes und des Ansatzes von fiktiven Wiederbeschaffungspreisen anstelle der tatsächlichen Bau- und Unterhaltungskosten) nicht zuletzt durch die anhaltenden Marktzinssenkungen und bislang geringen Inflationsraten ausgeschöpft. Stattdessen verlagert sich die Kostenanlastung vermehrt auf die – von der Zins- und Inflationsentwicklung weitgehend unabhängige – Anlastung der sogenannten externen Kosten, bei deren Bewertung (je nach Ermittlungsmethode) nach oben offene Berechnungsskalen gegeben sind und bei denen die EU-rechtlichen Spielräume durch die Änderungsrichtlinie vergrößert wurden.



## Inhaltlich ausschließlich Änderung der Anlage 1 des BFStrMG

Auf die Anlage 1, dessen Änderung im Mittelpunkt des Gesetzentwurfs steht, verweist der (nicht zu ändernde) § 3 „Mautsätze und Mautberechnung“ in Ziffer (3) des BFStrMG: „Die Höhe des Mautsatzes wird als Summe der Mautteilsätze nach Maßgabe der Anlage 1 berechnet.“

Aus der **Beschränkung der vorgesehenen Änderungen auf diese Anlage1** lässt sich schließen, dass

1. sich die Maut weiterhin nur aus den (in § 1 Abs. 1 genannten) Teilmautsätzen, also für die Infrastrukturkosten, die Luftverschmutzungs- und die Lärmbelastungskosten, zusammensetzt,
2. das mautpflichtige Straßennetz und die mautpflichtigen Fahrzeuge (Güterkraftverkehrsfahrzeuge oder -kombinationen mit mindestens 7,5 t zulGG) und alle anderen Regelungen im BFStrMG (vorläufig) unverändert bleiben.

Die Anlage 1 soll auch nicht in Bezug auf die Einteilung nach Schadstoffklassen geändert werden. Geändert werden bei den Mautteilsätzen „lediglich“ bei den

- Infrastrukturkosten die Höhe der **Mautsätze** (Übernahme aus dem Wegekostengutachten)
- Luftverschmutzungskosten die Höhe der **Mautsätze** und Einführung einer **Differenzierung** nach Gewichts- und Achsklassen (Übernahme aus dem Ergänzungsgutachten Neuberechnung externe Kosten)



- Lärmbelastungskosten die Höhe der **Mautsätze** und Einführung einer **Differenzierung** nach Gewichts- und Achsklassen (Übernahme aus dem Ergänzungsgutachten Neuberechnung externe Kosten.

## **Abschnitt 1: Anpassung der Mautsätze an das neue Wegekostengutachten 2023 bis 2027**

Das neue **Wegekostengutachten** umfasst den Zeitraum 2023 bis 2027. Der vorliegende Entwurf für eine Änderung der Anlage 1 („Berechnung der Höhe des Mautsatzes“) Nr. 1 des BFStrMG sieht bezüglich des Mautteilsatzes für die Infrastrukturkosten eine 1:1-Umsetzung der im Dezember 2021 vorgeschlagenen Gebührensätze aus dem Wegekostengutachten 2023 bis 2027 von Alfen Consult/Aviso zum 01.01.2023 vor.

Gemäß Vorgabe der EU-Richtlinie 1999/62/EG müssen sich die gewogenen durchschnittlichen Infrastrukturgebühren an den Baukosten und Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrswegeetzes orientieren.

Die Sätze für die Infrastrukturkosten werden 1:1 aus dem neuen Wegekostengutachten übernommen. Bemerkenswert ist die Tatsache, dass dieser Teilmautsatz gegenüber dem bisher vorgegebenen Wert nur in der untersten Gewichtsklasse (7,5 bis 12 t) leicht (um 0,2 C/km) ansteigt, ansonsten sinkt er in den Gewichtsklassen

12-18 t um 0,3 C/km

über 18 t, bis 3 Achsen um 1,2 C/km

über 18 t ab 4 Achsen um 1,4 C/km.





Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten			
zulässiges Gesamtgewicht	Achszahl	Bisher in Euro/km	Ab 01.01.2023
7,5 bis <12 t	./.	0.065	0.067
12 bis 18 t	./.	0.112	0.109
>18 t	≤ 3	0.155	0.143
	≥ 4	0.169	0.155

Quelle: Referentenentwurf der Bundesregierung, Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes, Stand 11.04.2022

Wegen der Infrastrukturmaut von 7,5 bis 12 t wird in der WKR2023 als Begründung lediglich formal auf deren Berechnung verwiesen. Demnach liege die Summe der ermittelten anrechenbaren Wegekosten für Lkw ab 7,5 t bis unter 12 t bei 80 Mio. €, woraus sich bei einer angenommenen jährlichen Durchschnittsfahrleistung von 1,191 Mrd. Fzkm Infrastrukturkosten in Höhe von 6,7 C/km ergeben. Weshalb sich speziell in diesem Fahrzeugsegment die ermittelten Infrastrukturkosten pro Fzkm erhöhen soll, bleibt unerklärt.

Das WKR2023 baut nach Angaben der Gutachter auf die Methodik in den Gutachten von Alfen Consult/Aviso (WKR2013 und WKR 2018) sowie in den Gutachten von Prognos/IWW (WKR2002) und ProgTrans/IWW (WKR2007) auf und führt deren Methodik fort. Diese Methodik ermittelt das Anlagevermögen wie zuvor mit **Wiederbeschaffungswerten** mit dem Argument der Substanzerhaltung des Infrastrukturnetzes. Diese liegen naturgemäß in einer wachsenden Wirtschaft angesichts der langen Nutzungsdauer von Bundesfernstraßen deutlich über den Kosten, die in diese Infrastruktur in der Vergangenheit investiert wurden. Die Wiederbeschaffungswerte der Infrastruktur wurden anhand verschiedener relevanten Baupreisindizes (für Ingenieurbauwerke, Oberbau/Ausstattung und Erdbau) mit Steigerungen von 2012 bis 2019



zwischen 20 % und 28 % hochgerechnet und für die Prognosejahre bis 2027 mit jährlichen Preissteigerungsraten von 1,12 % (Erdbau) bis 2,0 % (lfd. Unterhaltung/Verwaltung) fortgeschrieben. **Damit dürften die für die Kalkulationsperiode 2023 bis 2027 unterstellten Preissteigerungsraten angesichts der bereits 2022 stark angestiegenen Inflationsraten in Deutschland deutlich zu niedrig sein.**

Wegekosten, die auf die Nutzer umgelegt werden sollen, setzen sich nach diesen Rechnungen aus den Kapitalkosten, also Abschreibungen und Zinsen, und den laufenden Kosten für die bewirtschafteten Straßen zusammen. Abgeschrieben werden sogenannte Tagesgebrauchtwerte des Infrastrukturnetzes, ermittelt anhand von Wiederbeschaffungskosten, in die speziell die Baupreissteigerungen eingehen. Außerdem werden kalkulatorische Zinsen auf das in der Infrastruktur „gebundene“ (überhöhte) Kapital in Höhe des Kupon-Zinses der ausstehenden Bundeswertpapiere mit 10 bzw. 30 Jahren Restlaufzeit zugeschlagen.

Der BGL hatte sich in zahlreichen Diskussionen kritisch zu der Methodik der Berechnung der sogenannten „Infrastrukturmaut“ geäußert. In den vergangenen Jahren konzentrierte sich diese Kritik im Wesentlichen auf deutlich überhöhte Zinsbelastungen.

So wurde die seit 2007 weltweit durch die Finanz- und die Eurokrise, die in deren Zuge einsetzende expansive Geldpolitik sowohl der FED als auch der EZB, die zu drastischen Zinssenkungen in Deutschland wie in der übrigen Welt führten, in den Wegekostenrechnungen lange Zeit nicht berücksichtigt. Dies führte zu überhöhten Zinsprognosen und damit letztlich zu einer viel zu hohen Belastung des Straßentransports auf Bundesfernstraßen. So lag die kalkulatorische Verzinsung im ersten Wegekostengutachten, als die



Gutachter noch von steigenden Marktzinsen ausgingen, bei 5,5 %(!), in den nachfolgenden Berechnungen wurde dieser kalkulatorische Zins schrittweise – immer erst im Nachhinein – abgesenkt und erst nach vielen Jahren an der Verzinsung langlaufender Bundeswertpapiere ausgerichtet.

Die in der WKR2023 festzustellende nahezu durchgängige Absenkung der Infrastrukturmaut-Teilsätze liegt daher – wie nicht anders zu erwarten – darin begründet, dass der **kalkulatorische Zinssatz** für die Verzinsung des gebundenen Kapitals für die Prognosejahre 2023 bis 2027 **konstant mit 2,3 %** veranschlagt wird – dem „Tiefstwert“ kalkulatorischer Zinsen seit 2002

Zum Vergleich: Noch in der Wegekostenneuberechnung vom April 2021 für die Jahre 2018 bis 2022 lag dieser Referenzzins bei 3,1 %, in der ursprünglichen Berechnung 2018 für diesen Zeitraum sogar noch bei 3,3 %. Es bleibt damit festzuhalten, dass aufgrund der bis Anfang 2022 stetig gefallenen Zinsen **in jeder Wegekostenrechnung** seit 2002 – damals noch von Prognos – die **erwarteten Marktzinsen deutlich überschätzt wurden** und damit die Anlastung gegenüber der tatsächlichen Marktentwicklung ex post stets zu hoch war.

Um die Bedeutung dieses fiktiven, den aktuellen und künftigen Staatshaushalt nicht belastenden, aber vom Nutzer eingezogenen Kalkulationszinses in der Wegekostenrechnung zu würdigen, ein Vergleich: In der Wegekostenneuberechnung vom 21.04. zur WKR2018 (kalkulatorischer Zinssatz 3,1 %) lagen die kalkulatorischen Zinsen im Jahresdurchschnitt bei 7,1 Mrd. €, damit deutlich über den kalkulatorischen Abschreibungen mit 4,7 Mrd. € und machten 48,5 % der gesamten berechneten Wegekosten aus. In der aktuellen Wegekostenrechnung liegen



die kalkulierten Zinsen mit 5,9 Mrd. € zwar immer noch über den kalkulatorischen Abschreibungen (5,3 Mrd. €), aber „nur noch“ bei 39,7 % der gesamten Wegekosten.

## **Abschnitt 2: Anpassung der Mautsätze für externe Kosten der Luftverschmutzung und Lärmbelastung auf Grundlage der novellierten Richtlinie 1999/62/EU**

Im Februar 2022 wurde eine **Änderung der „Eurovignetten“-Richtlinie 1999/62/EG** verabschiedet, die in Anhang IIIb anstelle der bisherigen Höchstwerte sogenannte „Bezugswerte“ für die Anlastung externer Kosten für Luftverschmutzung und Lärmbelastung vorsieht. Diese Bezugswerte können überschritten werden, wenn die tatsächlichen Kosten in einem Mitgliedsstaat höher liegen.

Aufgrund dieser Änderung wurde vom BMDV bei Alfen Consult/Aviso ein Ergänzungsgutachten zur **Neuberechnung der externen Kosten** auf Maßgabe der geänderten EU-Richtlinie beauftragt, das Ende Februar 2022 vorgelegt wurde. Bezüglich der Mautteilsätze für die verursachten Luftverschmutzungskosten und Lärmbelastungskosten sieht der Gesetzentwurf ebenfalls eine 1:1-Umsetzung der im Ergänzungsgutachten vorgeschlagenen Mautteilsätze vor.

### **Zum Hintergrund: Änderung der EU-Richtlinie 1999/62/EG: Anlastung der Wegekosten tritt zurück hinter Anlastung der externen Kosten**

Während die Richtlinie 1999/62/EU bezüglich der Wegekostenanlastung seit Jahren nahezu unverändert blieb, treten die in diese Richtlinie verstärkt aufgenommenen und laufend erweiterten Möglichkeiten der



Mitgliedsstaaten, über Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch Fahrzeuge auch sogenannte „externe Kosten“ anzulasten, in den Vordergrund. Bislang wurden Höchstwerte für die Anlastung von Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und der verkehrsbedingten Lärmbelastung vorgesehen. Durch die Richtlinienänderung 2022 werden diese „Höchstwerte“ durch sogenannte „Bezugswerte“ ersetzt, die von den Mitgliedsstaaten überschritten werden können.

Die dadurch den Mitgliedsstaaten eingeräumten zusätzlichen Rechte zur Gebührenerhöhung wird dazu führen, dass wohl nicht nur in Deutschland die Einnahmen aus den Infrastrukturkosten bei der Maut mehr und mehr in den Hintergrund treten wird gegenüber den diesbezüglichen Einnahmen des Staates durch die Anlastung externer Kosten. **Dabei ist durchaus Zweifel angebracht, ob national erhobene Gebühren für externe Kosten in ihrer Dimension maßvoll und nachvollziehbar bleiben werden, oder ob die EU mit ihrem Füllhorn an Anlastungsmöglichkeiten an den „ungeliebten“ Güterkraftverkehr dem Schienenverkehr zu Markterfolgen verhelfen wird, die dieser Verkehrsträger aus eigener Kraft nicht erreicht. Ob die in der EU-Richtlinie vorgegebene „Notifikationspflicht“ der Mitgliedsstaaten z.B. bei der Überschreitung der sogenannten „Bezugswerte“, ausreicht, um übermäßige Belastungen an den Straßentransport zu verhindern, muss bezweifelt werden.**

### **Mautteilsätze für die Anlastung externer Kosten**

Die Ersetzung von „Höchstwerten“ durch „Bezugswerte“ führt zu deutlich größeren Veränderungen der diesbezüglichen Mautteilsätze als bei den Infrastrukturkosten.



Laut Begründung des Gesetzentwurfs liegen die externen Kosten in Deutschland – mit Verweis auf das Ergänzungsgutachten – tatsächlich höher als die Bezugswerte der Richtlinie vorgeben. Der Gesetzentwurf übernimmt die in der „Neuberechnung der externen Kosten“ angestellten Berechnungen sowohl bezüglich der Luftverschmutzung als auch der Lärmbelastung und differenziert diese, wie in der Richtlinie vorgegeben und der „Neuberechnung“ enthalten, erstmals nach Fahrzeuggewicht und Achszahl.

Die sich daraus ergebenden **Mauterhöhungen sowohl bei den Luftverschmutzungskosten als auch bei den Lärmbelastungskosten sind eklatant**. Dies wird bereits dadurch deutlich, dass die jeweiligen Mautteilsätze selbst bei der untersten Gewichtsklasse (7,5 – 12 t) deutlich über den bisherigen Mautsätzen liegen.

### **Luftverschmutzungskosten**

Begründet werden die deutlich erhöhten Luftverschmutzungskosten auf der Basis von Kostensätzen aus der „Methodenkonvention 3.1 zur Schätzung von Umweltkosten“ des UBA, den Emissionsfaktoren aus dem HBEFA, Stand 2019, der aktuellen Flottenzusammensetzung aus dem Emissionsberechnungsmodell „TREMODO“ des UBA und BAG-Daten zum realen Mautverkehr. Ohne im Einzelnen auf diese Quellen einzugehen, ist doch festzuhalten, dass es sich bei dieser Herleitung keineswegs, wie die Bezugnahme auf „amtliche Quellen“ vermuten lässt, ausschließlich um objektive Daten handelt. Vielmehr fließen in diese Berechnungen durchaus subjektive Berechnungen von externen „Schadenskosten“ mit ein. Bezüglich der durch Fahrzeugemissionen verursachten Schadenskosten



verweist das Gutachten u.a. auf „Gesundheits-, Material- und Ernteschäden sowie Biodiversitätsverluste“, ohne dies näher auszuführen.

Ermittelt wurden die verkehrsbedingten Luftverschmutzungskosten mit einer – jeden Nichtmathematiker aufgrund der Formelsprache beeindruckenden – sehr banalen Formel. Sie besagt nichts anderes, als dass sich die Luftverschmutzungskosten eines Fahrzeugs (ausgedrückt in €/Fzkm) zusammensetzen aus seinem Emissionsfaktor eines bestimmten Schadstoffes (in g/Fzkm) multipliziert mit den monetären Kosten dieses Schadstoffes je nach Straßenkategorie (in €/g). Die Aufsummierung der Ergebnisse für alle Emissionsarten und für die gesamte Flotte ergeben durch Multiplikation mit den Fahrleistungen dann formal die externen Kosten der Luftverschmutzung.

Bemerkenswert ist die Tatsache, dass die nach Regionen (urban, suburban, ländlich und unbekannt) vom UBA übernommenen und im Einzelnen nicht nachvollziehbaren Schadenskosten, im Rahmen des Gutachtens zur Neuberechnung der externen Kosten mit einer jährlichen Preissteigerung von 2 % versehen werden. **Eine Berücksichtigung von „Preissteigerungen“ bei fiktiven, objektiv nicht messbaren externen Kosten ist aus Sicht des BGL höchst fragwürdig.**



Mautteilsatz für die verursachten Luftverschmutzungskosten in Euro/km					
Euro-Schadstoff-klasse	Bisher	Ab 01.01.2023			
	Keine Differenzierung	7,5 bis <12 t	12 – 18 t	> 18 t bis 3 Achsen	> 18 t mit 4 und mehr Achsen
Euro 6	0,012	0,015	0,015	0,022	0,023
Euro 5, EEV1	0,023	0,043	0,052	0,062	0,062
Euro 4, Euro 3 + PMK 2*	0,034	0,059	0,063	0,080	0,087
Euro 3, Euro 2 + PMK 1*	0,067	0,088	0,101	0,134	0,149
Euro 2	0,078	0,113	0,121	0,164	0,182
Euro 1, Euro 0	0,089	0,114	0,123	0,169	0,187

\* PMK – Partikelminderungsklassen sind Nachrüstungsstandards zur Senkung des Partikelaustrittes.

Quelle: Referentenentwurf der Bundesregierung, Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes, Stand 11.04.2022

Insgesamt prognostizieren die Gutachter für die Jahre 2023 bis 2027 durchschnittliche Luftverschmutzungskosten in Höhe von 1.083,1 Mio. €, was laut Gutachten einem Anteil an den gesamten Luftverschmutzungskosten aller Kfz auf Bundesfernstraßen von 25 % entspräche.

Lagen die bisherigen Mautsätze für die Luftverschmutzungskosten unabhängig von der Gewichtsklasse je nach Schadstoffklasse zwischen 1,2 und 8,9 C/km, sollen sie zum 01.01.2023 in der untersten Lkw-





Gewichtsklasse (7,5-12 t) auf 1,5 bis 11,4 C/km ansteigen, was einer Erhöhung um 25 bis 87 % entspricht. In der obersten Gewichtsklasse (mehr als 18 t mit 4 und mehr Achsen) sollen künftige zwischen 2,3 und 18,7 C/km entrichtet werden, was außer bei Euro 6-Fahrzeugen einer Steigerung um über 100 % entspricht, für Euro 6-Fahrzeuge sind es „nur“ 92 %. **Die Politik muss sich schon der Frage stellen, wie Transportunternehmer, die bereits Fahrzeuge der emissionsärmsten Schadstoffklasse einsetzen – und dies ist bei 90 % der von mautpflichtigen Fahrzeugen geleisteten Fahrzeugkilometern der Fall (aktuelle Daten vom März 2022) – vor diesem Hintergrund ihr Investitionsverhalten ausrichten sollen.**

Daraus folgt, dass je nach Fahrzeuggewicht und Emissionsklasse allein die Maut für die Luftverschmutzung in ihrer Größenordnung nahe an die Infrastrukturmaut heranrückt und die bei der Infrastrukturmaut vorgesehene leichte Absenkung der Mauthöhe mehr als ausgleicht!! Für Fahrzeuge der obersten Gewichtsklasse (über 18 t) läge allein der Mautteilsatz für die Luftverschmutzungskosten für ältere Fahrzeuge bereits über deren Mautteilsatz für die Infrastrukturkosten. **Vor diesem Hintergrund muss jeder Transportunternehmer die in der Begründung erwähnte „Großzügigkeit“, auf eine räumliche Differenzierung bzw. die Unterscheidung nach Vorstadtstraßen und Fernstraßen zu verzichten, „um die Tarifstruktur nicht komplizierter zu machen“, als reinen Hohn empfinden.**

## Lärmbelastungskosten

Die Gutachter zur Neuberechnung bei den Lärmbelastungskosten geben selbst zu erkennen, dass sich das Verfahren zur Berechnung der Lärmkosten „komplexer“ darstellt als bei den Luftschadstoffen.



Unter anderem liegt dies daran, dass zwar die Lärmemission eines Fahrzeugs weitgehend objektiv festgestellt werden kann, es aber (bezüglich deren Bewertung) allein auf die Betroffenheit der Menschen, die diesen Lärm wahrnehmen, also die **Lärmimmission** ankommt. **Aus diesem Grund überlässt es die EU-Richtlinie den Mitgliedsstaaten, mit welchen Berechnungsverfahren und Kostensätzen sie die Lärmkosten wissenschaftlich nachweisen können.** Damit sind auch in diesem Bereich die Bewertungsskalen „nach oben offen“.

Für Deutschland wurden mit einem „eigenen Modell“ die Lärmpegel an den Bundesfernstraßen ermittelt und mit Kostensätzen des UBA bewertet. Erwähnt wird, dass diese Kostensätze „im Wesentlichen“ die Kosten für die Vermeidung/Verminderung von Gesundheitsschäden und sonstigen Belastungswirkungen (direkte und indirekte (Folge)kosten) repräsentieren. Bemerkenswert ist die Tatsache, dass **auch diese Kosten mit einer jährlichen Preissteigerung“ um 2 % versehen wurden.**

Insgesamt prognostizieren die Gutachter für die Jahre 2023 bis 2027 durchschnittliche Lärmkosten für Lkw ab 7,5 t in Höhe von 515,9 Mio. €, was laut Gutachten einem Anteil an den gesamten Lärmkosten aller Kfz von 22 % auf den Bundesfernstraßen entspräche.

Mautteilsatz für die verursachten Lärmbelastungskosten in Euro/km				
Bisher	Ab 01.01.2023			
Keine Differenzierung	7,5 bis <12 t	12 – 18 t	> 18 t bis 3 Achsen	> 18 t mit 4 und mehr Achsen
0,002	0,016	0,016	0,016	0,012

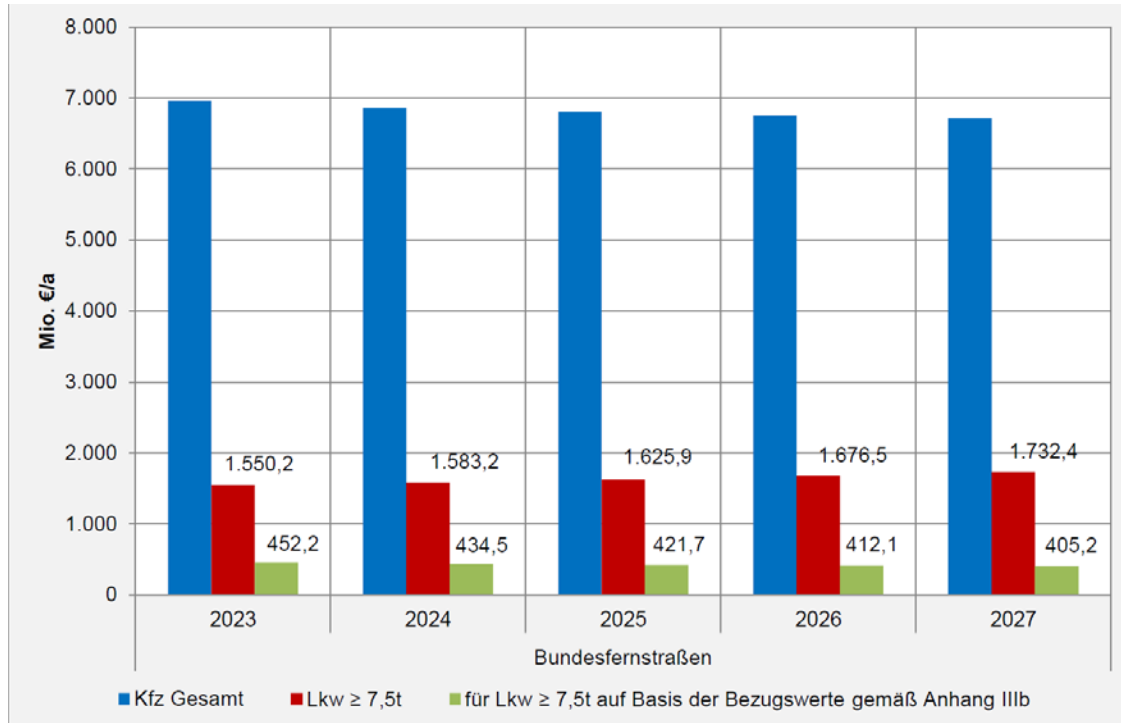
Quelle: Referentenentwurf der Bundesregierung, Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes, Stand 11.04.2022



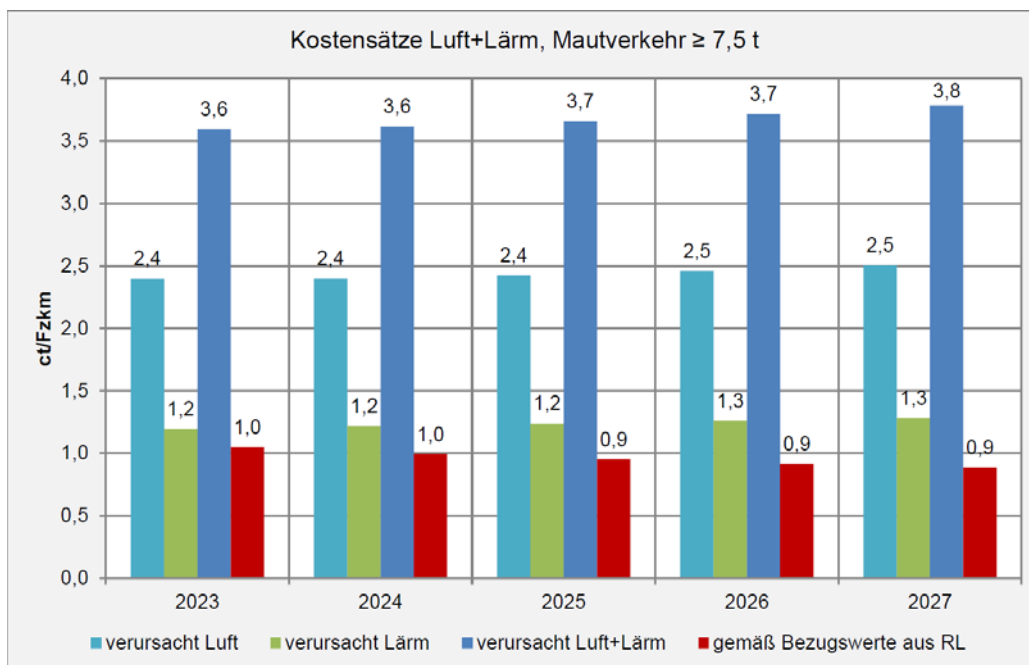
Das Ergebnis dieser Lärmkostenberechnung, das zur deutlichen Mautteilsatzerhöhung für Lärmkosten führt, „toppt“ das Ergebnis bei den Luftverschmutzungskosten deutlich. Anstelle der (von Gewichtsklassen unabhängigen) bisher erhobenen Abgabe von 0,2 C/km soll die Abgabe in drei von vier Gewichtsklassen **verachtfacht** werden auf 1,6 C/km. Nur für die Fahrzeugklasse über 18 t mit 4 und mehr Achsen sollen „nur“ 1,2 C/km erhoben werden – immerhin das Sechsfache des aktuellen Satzes –, mit der Begründung, diese seien weitgehend auf Autobahnen unterwegs und damit seien weniger Menschen vom Lärm dieser Fahrzeugklasse betroffen.

Die oben bereits erwähnte „Großzügigkeit“ soll sich hier in einem Verzicht auf die laut EU-Richtlinie **mögliche Unterscheidung nach Vorstadtstraßen und Fernstraßen** sowie in einem Verzicht auf unterschiedliche Tages- und Nachttarife zeigen. **Letzteres wird allerdings nicht mit kalkulatorischen oder sozialen Problemen begründet, sondern mit rein praktischen Problemen des deutschen Mauterhebungssystems bei Vorausbuchungen im manuellen System.**

In der mehrmals zitierten „Neuberechnung der externen Kosten 2023 bis 2027“ (Ergänzung zum Endbericht) enthalten ist eine Übersicht, die die im Gutachten ermittelten externen Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung auf Bundesstraßen den über die Bezugswerte der EU-Richtlinie 1999/62/EG ermittelten diesbezüglichen Luftverschmutzungs- und Lärmkosten für Lkw ab 7,5 t gegenüberstellt.



Quelle: Abbildung 4: Externe Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung auf Bundesfernstraßen (ohne räumliche Differenzierung bei den Kosten auf Basis der Bezugswerte gemäß Anhang IIIb), Alfen Consult GmbH/AVISO GmbH, Neuberechnung der externen Kosten nach Maßgabe der Änderung der Richtlinie 1999/62/EG für die Jahre 2023 bis 2027, Ergänzung zum Endbericht vom Dezember 2021, Februar 2022:



Quelle: Abbildung 5: Vergleich der spezifischen gewogenen Kostensätze der Luftverschmutzung und Lärmbelastung für Lkw  $\geq 7,5$  t zGG, verursacherbezogen und gemäß Bezugswerte aus dem Entwurf der Änderung der Richtlinie 1999/62/EG (ohne Preissteigerung), Alfen Consult GmbH/AVISO GmbH, Neuberechnung der externen Kosten nach Maßgabe der Änderung der Richtlinie 1999/62/EG für die Jahre 2023 bis 2027, Ergänzung zum Endbericht vom Dezember 2021, Februar 2022:

Während die Gutachter für die Bundesfernstraßen insgesamt externe Luftverschmutzungs- und Lärmbelastungskosten von Lkw ab 7,5 t für die Jahre 2023 bis 2027 im Jahresdurchschnitt in Höhe von 1.633,5 Mio. € ermitteln, käme man auf Grundlage der Bezugswerte (ohne örtliche Differenzierung) der Richtlinie 1999/62/EG „nur“ auf diesbezügliche externe Kosten in Höhe von 426,1 Mio. €, was einem Anteil von lediglich 26 % entspricht. **Mit anderen Worten: Die den Lkw in Deutschland ab 7,5 t angelasteten externen Kosten würden auf jedem Kilometer des Bundesfernstraßennetzes das Vierfache dessen betragen, was die EU-Richtlinie für die Kosten der Luftverschmutzung und Lärmbelastung vorsieht.**



Im Übrigen ist es für den BGL unverständlich, wenn im Gutachten zur „Neuberechnung der externen Kosten“ zwar zutreffend erläutert wird, dass in der Richtlinie 1999/62/EG „die bisher für die externen Kosten der Luftverschmutzung und der Lärmbelastung jeweils gesondert ausgewiesenen Höchstwerte ... zu einem Bezugswert **zusammengelegt**“ wurden. Der folgende Satz „Zudem sind die **Bezugswerte niedriger als die bisherigen Höchstwerte**“ ist aber beim Vergleich der „alten Höchstwerte“ mit den „neuen Bezugswerten“ **speziell für die Gewichtsklasse ab 32 t völlig unzutreffend**. Dass **dennoch diese Bezugswerte durch nationale Berechnungen im Schnitt nochmals vervierfacht wurden, ist und bleibt wenig plausibel**.

### **Abschnitt 3: Weitere angekündigte bzw. noch ausstehende Änderungen im Mautgesetz**

Noch nicht im 5. BFStrMÄndG enthaltene Maßnahmen sollen bereits im kommenden Jahr angegangen und in einem separaten Änderungsgesetz geregelt werden. Die Bundesregierung kündigt mit Verweis auf den aktuellen Koalitionsvertrag an, sie werde bereits „2023 eine **CO<sub>2</sub>-Differenzierung der Lkw-Maut** vornehmen, den **gewerblichen Güterkraftverkehr ab 3,5 Tonnen** einbeziehen und einen **CO<sub>2</sub>-Zuschlag** einführen, unter der Bedingung, eine Doppelbelastung durch den CO<sub>2</sub>-Preis auszuschließen“. **Das Transportgewerbe geht davon aus, dass die CO<sub>2</sub>-Differenzierung aufkommensneutral zu gestalten ist**.

**Allerdings können wir nicht nachvollziehen, wie bei Einführung eines CO<sub>2</sub>-Zuschlags auf die Maut eine Doppelbelastung vermieden werden kann. Das deutsche Transportgewerbe begrüßt grundsätzlich eine Berücksichtigung der CO<sub>2</sub>-Emission bei der Maut, um zusätzliche**



**Wettbewerbsverzerrungen im EU-Güterkraftverkehr zu vermeiden. Allerdings zahlt das Transportgewerbe bereits heute u. a. durch die Änderung des Brennstoffhandelsgesetzes über den Treibstoff einen CO<sub>2</sub>-Preis. Wir bitten daher die Bundesregierung nachdrücklich darum, die in zahlreichen Gesetzen eingeführten CO<sub>2</sub>-Komponenten zusammenzustellen und aufzuzeigen, wie sie sich im Zusammenspiel auf Transportunternehmen auswirken. Nur dann kann man bewerten, ob ein CO<sub>2</sub>-Zuschlag zu einer Doppel- (oder Mehrfach-)Belastung des Transportgewerbes führt. Wir gehen davon aus, dass dieser Aspekt im Rahmen einer anstehenden Gesetzesinitiative für die Betroffenen klar dargestellt wird. Um schließlich eine Doppelbelastung zu vermeiden, muss der Straßengüterverkehr in anderen Gesetzen von CO<sub>2</sub>-Belastungen freigestellt werden.**

All diese Maßnahmen sind in der geänderten Richtlinie 1999/62/EG enthalten und sollen mittels einer „Salamitaktik“ („scheibchenweise“) zu weiteren mehr oder weniger drastischen Kostenerhöhungen in den Güterkraftverkehrsunternehmen führen.

Zieht man noch in Betracht, dass, wie der Begründung des Gesetzesvorhabens zu entnehmen ist, bei der Anlastung der Lärmkosten auf die Unterscheidung Tag/Nacht nur deshalb verzichtet wird, weil sich hier praktische Probleme mit den Vorausbuchungen im manuellen System ergeben würden, ist auch hier mit zusätzlichen Belastungen in der Zukunft zu rechnen.



## Fazit

**Allein mit diesen Ankündigungen einer Erhöhung der Kostenbelastungen des Transportgewerbes durch die Lkw-Maut in mehreren Stufen wird dem mittelständischen deutschen Gewerbe ein Bärendienst erwiesen.**

**Dies gilt vor allem vor dem Hintergrund der in den letzten Monaten und möglicherweise über Jahre hinweg anhaltenden Preisturbulenzen am Ölmarkt und der daraus resultierenden zeitweisen Dieselpreisexplosion. Aktuell steht das deutsche Transportgewerbe bereits mit dem Rücken zur Wand. Die Auswirkungen möglicher weiterer Sanktionen gegen Russland infolge des Ukraine-Krieges, z.B. im Rahmen eines Energieembargos, würden die existentiellen Probleme vieler mittelständischer Transportbetriebe weiter verschärfen und sind in ihrer Tragweite über Jahre hinaus nicht absehbar. Dass eine solche Situation, die in unterschiedlichem Maße auch – je nach Branche mehr oder weniger – die Transportkunden trifft, die Preisverhandlungen mit den Transportkunden nachhaltig erschwert, liegt auf der Hand.**

**Selbst unabhängig von der derzeitigen Krisensituation stellt die Verteilung der Kostensteigerungen auf mehrere zeitlich eng beieinanderliegende Mauterhöhungen in „kleinen Häppchen“ den Transportunternehmen vor große Probleme. Die betroffenen Unternehmen müssen es ohnehin als zynisch empfinden, wenn der Gesetzentwurf zwar mit einer „kostenseitigen Belastung von Unternehmen, die Güterkraftverkehr betreiben, in Höhe von 665 Mio.€**





pro Jahr“ ausgeht, dies jedoch mit den Worten kommentiert:

**„Einzelpreisanpassungen können nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten.“**

Es stellt sich natürlich die Frage, wie umfangreich diese (nicht ausgeschlossenen) „Einzelpreisanpassungen“ sein werden. Da schließlich alle mautpflichtigen Verkehre von den Mauterhöhungen, wenn auch in unterschiedlichem Maße, betroffen wären, ist die Wahrscheinlichkeit eines Durchschlagens auf die Kunden- und letztlich die Verbraucherpreise nicht von der Hand zu weisen.

Durch den unerwartet kräftigen Einstieg in die Höherbelastung des Straßengüterverkehrs durch die Anlastung von externen Kosten wird die Bundesregierung aus Sicht des BGL die „Büchse der Pandora“ öffnen. Durch die Überschreitung der von der EU vorgegebenen Bezugswerte würde sie zudem zu einem Vorreiter der Verteuerung des Straßengüterverkehrs mit schwerwiegenden Folgen für den Wirtschaftsstandort Deutschland, für Wohlstand und Arbeitsplätze werden. Dies würde inmitten einer Krisensituation des deutschen Straßentransportgewerbes erfolgen. Deutschland schlosse damit auf zu den von Ideologen gepriesenen bisherigen verkehrsfeindlichen „Vorbildern“ Schweiz und Österreich auf.

Der BGL bittet daher darum, die geplante Mautänderung zu verschieben. Da ohnehin im Jahr 2023 ein weiteres Änderungsgesetz geplant ist, sollten die darin vorgesehenen Maßnahmen zur weiteren Umsetzung von EU-Recht und die im aktuellen Gesetzesvorhaben



Bundesverband  
Güterkraftverkehr Logistik  
und Entsorgung (BGL) e.V.

**enthaltenen Änderungen zusammengefasst werden. Damit könnten mehrmalige Umstellungskosten nicht nur für den Staat, sondern bei allen betroffenen Transportunternehmen und der gesamten deutschen Wirtschaft vermieden werden.**

