

MEINUNGSBAROMETER.INFO

DAS FACHDEBATTENPORTAL

DOKUMENTATION

FACHDEBATTE

**WAS BRINGT DIE DRASTISCH HÖHERE LKW-
MAUT?**

Ist sie ein Beitrag zur Verkehrswende - oder nur zur
allgemeinen Teuerung

Die Dokumentation beinhaltet alle Positionen,
ausführliche Analysen und Prognosen zu dieser
Fachdebatte sowie eine übersichtliche
Management Summary.

Debattenlaufzeit: 08.11.2023 - 20.03.2024

INHALTSVERZEICHNIS

DEBATTENBESCHREIBUNG	4
AKTIVE DEBATTENTEILNEHMER	5
MANAGEMENT SUMMARY	7
DEBATTENBEITRÄGE	11
VERBAND FÜR SONDERVERMÖGEN VERKEHRSINFRASTRUKTUR Was die höhere LKW-Maut aus Sicht der Spediteure bedeutet FRANK HUSTER Hauptgeschäftsführer DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e.V.	11
ADAC BEFÜRCHTET ANSTIEG DER VERBRAUCHER-PREISE DURCH NEUE LKW-MAUT-REGELN Was mit dem zusätzlichen Geld geschehen sollte STEFAN GERWENS Leiter Verkehr ADAC	14
ACE SIEHT DAUERHAFTE FINANZIERUNG DES STRASSENNETZES GEFÄHRDET Wo das Geld für die Infrastruktur herkommen sollte KERSTIN HUREK Leiterin Verkehrspolitik ACE Auto Club Europa	17
LEISTUNGSFÄHIGE STRASSE WIRD EBENSO GEBRAUCHT WIE WIE ERTÜCHTIGTE SCHIENE Wofür LKW-Maut-Einnahmen eingesetzt werden sollten HERBERT ENGELMOHR Unternehmenskommunikation/Presse Automobilclub von Deutschland (AvD)	20
BAYERNS VERKEHRSMINISTER FORDERT BEDARFSGERECHTE AUSKÖMMLICHE FINANZIERUNG DER BUNDESFERNSTRASSEN Was mit den Mehreinnahmen aus der Maut passieren sollte CHRISTIAN BERNREITER Verkehrsminister Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr	23

GEWERKSCHAFT KRITISIERT HÖHERE MAUT ALS STRAFSTEUER Warum die GTL Arbeitsplätze gefährdet sieht	26
MATTHIAS HUKBRINCK Vorsitzender Verkehrsausschuss Gewerkschaft Transport und Logistik	
VCD FORDERT MAUT FÜR GÜTERVERKEHR AUF ALLEN STRASSEN Warum die höhere Lkw-Maut mehr Preiswahrheit schafft	29
MICHAEL MÜLLER-GÖRNERT Verkehrspolitischer Sprecher Verkehrsclub VCD	
DIE ANTRIEBSWENDE IM STRASSEN GÜTERVERKEHR MUSS DRINGEND VORANGEBRACHT WERDEN Wie Baden-Württembergs Verkehrsminister die neuen Maut-Regeln bewertet	32
WINFRIED HERMANN Minister für Verkehr Landesregierung Baden-Württemberg	
NEUE MAUT ALS HERAUSFORDERUNG FÜR DIE GÜTERVERKEHRSBRANCHE Wie Niedersachsen den höheren Lkw-Maut-Satz und die Regeln dazu bewertet	35
OLAF LIES Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung Landesregierung Niedersachsen	
SACHSEN ERWARTET VOM BUND BEDARFSGERECHTE FINANZIERUNG IM BUNDESSTRASSENNETZ Welche Wirkung die neue Lkw-Maut haben kann	39
MARTIN DULIG Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Staatsregierung Sachsen	
THÜRINGER MINISTERIN BEGRÜSST VERKEHRSTRÄGERÜBERGREIFENDE VERWENDUNG DER MAUT- MEHREINNAHMEN Warum die neue Maut kommen musste	42
SUSANNA KARAWANSKIJ Ministerin für Infrastruktur und Landwirtschaft Landesregierung Thüringen	
IMPRESSUM	44

DEBATTENBESCHREIBUNG



INITIATOR

UWE SCHIMUNEK

Freier Journalist

Meinungsbarometer.info

WAS BRINGT DIE DRASTISCH HÖHERE LKW-MAUT?

Ist sie ein Beitrag zur Verkehrswende - oder nur zur allgemeinen Teuerung

Die LKW-Maut auf deutschen Straßen steigt deutlich an. Allerdings nicht für alle Fahrzeuge. Denn vorläufig bleiben emissionsfreie Laster von der Mautpflicht befreit. Zudem wird die Maut auf Fahrzeuge über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht ausgeweitet.

Auch die Verwendung des Geldes ist neu geregelt. Bislang galt der sogenannte geschlossene Finanzierungskreislauf Straße. Danach flossen die Maut-Einnahmen direkt in die Straßen-Infrastruktur. Das soll aufgebrochen werden. Ein guter Teil der Maut-Einnahmen soll künftig in die Schiene fließen.

In unserer Fachdebatte erklären die Experten, ob die Neuerungen einen Beitrag zur Verkehrswende leisten, oder ob sie lediglich die Logistik verteuern. Auch welche Auswirkungen die Maut-Erhöhung auf die Verkehrsströme hat, steht im Fokus der Debatte.

AKTIVE DEBATTENTEILNEHMER



CHRISTIAN BERNREITER

Verkehrsminister

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr



MARTIN DULIG

Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Staatsregierung Sachsen



HERBERT ENGELMOHR

Unternehmenskommunikation/Presse

Automobilclub von Deutschland (AvD)



STEFAN GERWENS

Leiter Verkehr

ADAC



WINFRIED HERMANN

Minister für Verkehr

Landesregierung Baden-Württemberg



MATTHIAS HUKEBRINCK

Vorsitzender Verkehrsausschuss
Gewerkschaft Transport und Logistik



KERSTIN HUREK

Leiterin Verkehrspolitik
ACE Auto Club Europa



FRANK HUSTER

Hauptgeschäftsführer
DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e.V.



SUSANNA KARAWANSKIJ

Ministerin für Infrastruktur und Landwirtschaft
Landesregierung Thüringen



OLAF LIES

Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und
Digitalisierung
Landesregierung Niedersachsen



MICHAEL MÜLLER-GÖRNERT

Verkehrspolitischer Sprecher
Verkehrsclub VCD

MANAGEMENT SUMMARY

20.03.2024 | SUMMARY

DAS BRINGT DIE NEUE LKW-MAUT

Wie die Verkehrsströme gesteuert werden können - und was mit den Einnahmen passieren soll



Uwe Schimunek - Freier Journalist, Meinungsbarometer.info [Quelle: Meinungsbarometer.info]

Die LKW-Maut für herkömmliche LKW ist deutlich angestiegen. Damit will die Bundesregierung den Umstieg auf emissionsfreie Laster attraktiver machen und Geld für die Verkehrswende generieren. In unserer Fachdebatte nennt, Frank Huster, Hauptgeschäftsführer beim DSLV Bundesverband Spedition und Logistik, die CO₂-Bepreisung ein grundsätzlich richtiges Lenkungsinstrument, um den Klimaschutz voranzutreiben. Es müssen aus seiner Sicht aber Zeitpunkt und Höhe richtig gewählt werden. „Die Verdoppelung der Lkw-Maut durch einen zusätzlichen CO₂-Preis wird absehbar keinen Lenkungseffekt haben. Es wird noch Jahre dauern, bis ein europaweit dichtes Auflade- und Tanknetz für E-Lkw und wasserstoffbetriebene Nutzfahrzeuge aufgebaut ist – eine Grundvoraussetzung für den flächendeckenden Einsatz alternativer Antriebe.“ Matthias Hukebrinck von der Gewerkschaft Transport und Logistik sieht in der Erhöhung eine zusätzliche Gefährdung der Arbeitsplätze im Speditionsbereich.

Und er betont: „Des Weiteren wird der Kraftstoff also Diesel bereits mit der CO₂-Steuer belegt, und so haben wir eine weitere Doppelbesteuerung für das Gewerbe und uns als Verbraucher.“

In den Ländern stößt die Maßnahme auf unterschiedliches Echo. So führen die neuen Maut-Regeln für den Bayerischen Verkehrsminister Christian Bernreiter (CSU) zu nicht hinnehmbaren und sprunghaften Mehrbelastungen im Transportgewerbe, ohne dass damit aktuell eine Lenkungswirkung für einen klimafreundlicheren Gütertransport auf der Straße erreicht werde. Ein Umstieg auf alternative Lkw-Antriebe sei derzeit schwierig. „Viele Modelle haben nicht die erforderlichen Reichweiten, sind deutlich teurer als konventionelle Fahrzeuge oder nicht in ausreichender Stückzahl auf dem Markt verfügbar. Es fehlt auch an ausreichender Ladeinfrastruktur, um E-Lkws aufzuladen.“ Der Freistaat Bayern habe sich daher im Gesetzgebungsverfahren unter anderem dafür eingesetzt, dass der Mautteilsatz für die Kosten der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen schrittweise eingeführt wird, auch um eine finanzielle Überlastung des Transportgewerbes zu vermeiden – ohne Erfolg.

Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) hält dagegen, dass sich der Markt in den letzten Jahren in einer enormen Geschwindigkeit entwickelt habe, und in vielen Gewichtsklassen schon heute oder absehbar batterieelektrisch- oder wasserstoffbetriebene Fahrzeuge verfügbar seien. „Eine Befreiung von der Lkw-Maut ist eine relevante Kosteneinsparung, die die Nutzung emissionsfreier Lkw sehr attraktiv macht. Nicht umsonst hat die EU mit der Überarbeitung der EU-Wegekostenrichtlinie die Möglichkeit der Befreiung geschaffen.“ Er rechnet daher mit einem kontinuierlichen Hochlauf dieser Fahrzeuge auf Bundesfernstraßen nicht nur in Baden-Württemberg.

Sein niedersächsischer Amtskollege Olaf Lies Minister (SPD) hätte sich, was die Entlastung schadstoffarmer Fahrzeuge betrifft, mehr erhofft. „Weder erdgasbetriebene Fahrzeuge, noch solche, die mit synthetischen oder strombasierten Kraftstoffen wie Bio-LNG oder eLNG fahren, werden beim Berechnen der CO₂-Emissionsklassen mautreduzierend berücksichtigt. Die Antriebswende darf auf keinen Fall ausgebremst wer-

den, indem das Anschaffen emissionsarmer LKW durch zusätzliche Kosten unattraktiv gemacht wird.“ Das könne das begonnene Umstellen auf klimafreundliche Flotten akut ausbremsen oder sogar stoppen.

Thüringens Verkehrsministerin Susanna Karawanskij (Linke) verweist dagegen auf verschiedene Fördermöglichkeiten vom Bund zur Unterstützung bei den enormen Investitionen. „Wir hoffen, dass diese Fördermöglichkeiten auch angesichts der aktuellen Haushaltssituation des Bundes bestehen bleiben, zumal die Verfügbarkeit von entsprechenden Fahrzeugen am Markt beschränkt ist.“

Martin Dulig, Verkehrsminister in Sachsen betont, dass die Anlastung der externen Klimafolgekosten zu einem Abbau der Benachteiligungen des Schienengüterverkehrs gegenüber dem Straßengüterverkehr führe und das entspreche den mobilitätspolitischen Erfordernissen, Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern und so einen Beitrag zur CO₂-Reduktion zu leisten. „Vor diesem Hintergrund ist auch die geänderte Zweckbindung der Maut positiv zu bewerten, da durch den Ausbau des Schienennetzes umwelt- und klimaschonende Transportalternativen gestärkt werden.“

Teil der neuen Regeln ist nämlich, dass der sogenannte geschlossene Finanzierungs-kreislauf Straße aufgebrochen wird. Stefan Gerwens, Leiter Verkehr beim ADAC nennt Zahlen: Vor den neuen Regeln deckten nach seinen Angaben die Einnahmen mautpflichtiger Lkw (nach Abzug der Kosten für das Mautsystem) rund 2/3 der gesamten Betriebsausgaben und Investitionen in die Bundesfernstraßen und damit sämtliche Kosten, die diese Fahrzeuge verursachen. Mit dem CO₂-Zuschlag und der ab Juli 2024 geplanten Mautausweitung auf Lkw zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen werden sich die Nettoeinnahmen aus der Lkw-Maut nach seinen Ausführungen ungefähr verdoppeln. Gleichzeitig solle die Hälfte der gesamten Mauteinnahmen für andere Mobilitätsbereiche verwendet werden, insbesondere für Investitionen in die Schieneninfrastruktur. Er bemängelt, dass von den zusätzlichen Mautmehreinnahmen in Höhe von rund 7,1 Mrd.€ etwa die Hälfte nicht im Verkehrshauhalt ankomme - und befürchtet, dass angesichts des absehbaren Übergangs auf alternativ angetriebene Lkw, für die kein CO₂-Zuschlag erhoben wird, die Mauteinnahmen mittelfristig so

weit absinken könnten, dass die dann verbleibenden Einnahmen zu einer Finanzierungslücke bei den Bundesfernstraßen führen. „Der ADAC fordert daher, dass zumindest sämtliche Maut-Einnahmen, die zur Deckung der Wegekosten vorgesehen (Teilmautsatz Infrastruktur) sind, auch weiterhin vollständig zweckgebunden in die Bundesfernstraßen fließen.“

Auch Kerstin Hurek, Leiterin Verkehrspolitik ACE Auto Club Europa, fürchtet, dass ein Aufbrechen des Finanzierungskreislaufs Straße die dauerhafte Finanzierung des Straßennetzes gefährdet. Die Einnahmen aus der Lkw-Maut müssen nach Ansicht des ACE zweckgebunden und weiterhin konsequent in die Straße reinvestiert werden. „Wird der Finanzierungskreislauf aufgebrochen, bedeutet das einen zusätzlichen Substanzverzehr bei einer ohnehin sehr hohen Belastung der Straßenverkehrswege und einem an vielen Stellen maroden Verkehrsnetz – Stichwort: Brückensanierungen.“ Im schlimmsten Falle brauche es bei sinkenden Mauteinnahmen sogar Steuererhöhungen.

Aus Sicht von Michael Müller-Görnert vom Verkehrsclub VCD, braucht es dagegen insgesamt mehr Steuerung, um Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. „Zudem gilt die Maut nur auf Bundesstraßen und Autobahnen, nicht auf Landes- und kommunalen Straßen. Der VCD fordert, dass Güterverkehr auf allen Straßen bemaутet wird, damit hier ein wirklich fairer Wettbewerb entstehen kann.“

Für Herbert Engelmohr vom Automobilclub von Deutschland (AvD) ist klar, „dass eine leistungsfähige Straße in den nächsten Jahren ebenso gebraucht wird wie eine ertüchtigte Schiene.“ Dabei müsse Bund und Länder beständig große Beträge für den Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bereitstellen. Deutschland sei Transitland und gut ausgebaute Straßen seien ein Wirtschaftsfaktor. „Der Zustand vieler Brücken, nicht nur auf Autobahnen, sollte Grund genug sein, der Straßeninfrastruktur genauso viel Aufmerksamkeit zu schenken wie der Schiene. Das Fahren auf Verschleiß muss für die gesamte Infrastruktur aufhören.“

DEBATTENBEITRAG

13.11.2023 | INTERVIEW

VERBAND FÜR SONDERVERMÖGEN VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Was die höhere LKW-Maut aus Sicht der Spediteure bedeutet



Frank Huster - Hauptgeschäftsführer DSLV Bundesverband Spedition und Logistik e. V. [Quelle: DSLV/ Regina Sablotny]

"Die CO₂-Bepreisung ist grundsätzlich ein richtiges Lenkungsinstrument, um den Klimaschutz voranzutreiben", betont Frank Huster, Hauptgeschäftsführer beim DSLV Bundesverband Spedition und Logistik. Bei der konkreten Ausgestaltung fordert er Augenmaß.

Die LKW-Maut steigt bereits zum 1. Dezember 2023 mit einer CO₂-Differenzierung stark an, emissionsfreie LKW sind vorerst befreit. Welche Steuerungswirkung erwarten Sie davon?

Die CO₂-Bepreisung ist grundsätzlich ein richtiges Lenkungsinstrument, um den Kli-

maschutz voranzutreiben. Es müssen aber Zeitpunkt und Höhe richtig gewählt werden. Die Verdoppelung der Lkw-Maut durch einen zusätzlichen CO₂-Preis wird absehbar keinen Lenkungseffekt haben. Es wird noch Jahre dauern, bis ein europaweit dichtes Auflade- und Tanknetz für E-Lkw und wasserstoffbetriebene Nutzfahrzeuge aufgebaut ist – eine Grundvoraussetzung für den flächendeckenden Einsatz alternativer Antriebe. Und überall fehlen die grundlastfähigen Energienetze für den zukünftig gigantischen Strombedarf des Logistiksektors. Entscheidend für dessen wirtschaftlichen Einsatz alternativer Antriebe sind neben dem tatsächlichen Umwelteffekt natürlich auch die Total Costs of Ownership (TCO). Zwischen E-Lkw und Diesel-Lkw besteht längst noch keine Kostenparität. Sämtliche Modellvergleichsrechnungen gehen von einem niedrigen Strompreis und einer konstant hohen staatlichen Anschaffungsförderung aus. Und genau diese Fördergelder sollen für den Bundeshaushalt 2024 jetzt geopfert werden. Leider werden auch die Bahnen das prognostizierte Güterverkehrswachstum nicht wie erhofft auffangen können. Die Infrastruktur ist so sehr heruntergewirtschaftet, dass das Qualitäts- und Leistungsvermögen der Schiene über einen längeren Zeitraum begrenzt bleibt. Fazit: Mit der CO₂-Maut wird gar nichts gesteuert, außer die Einnahmeseite des Bundeshaushalts.

Im kommenden Jahr wird die Maut auf Fahrzeuge über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht ausgeweitet. Welche Auswirkungen für die Verkehrsströme und etwa das Staugeschehen erwarten Sie davon?

Keine. Um die Lkw-Maut zu sparen wird eine 20 Tonnen-Ladung nicht auf zehn kleine Fahrzeuge aufgeteilt. Das wäre betriebswirtschaftlicher Unsinn. Im regionalen Verteilerverkehr werden heute bereits achtzig Prozent aller Touren auf mautpflichtigen Strecken durchgeführt. Ausweichszenarien sind deshalb reine Theorie.

Mit der Mauterhöhung soll der sogenannte geschlossene Finanzierungskreislauf Straße aufgebrochen werden. Wie bewerten Sie das?

Angesichts des hohen Finanzbedarfs für die Ertüchtigung des Straßennetzes, für Brückensanierungen und für den dringenden erforderlichen Lkw-Stellplatzausbau entlang der Bundesfernstraßen sollten die Einnahmen aus der Lkw-Maut tatsächlich

mehrheitlich in das System Straße reinvestiert werden. Zumal es sich bei der Maut streng genommen um eine verursacherbezogene Gebühr und um keine Steuer handelt. Auf der Straße wurden die staatlichen Einnahmen ja schließlich auch verdient. Zudem sind mit dem Aufbau der Energienetze und der Ladeinfrastruktur milliarden-schwere Investitionen im Straßengüterverkehrssektor nötig.

Ein guter Teil der Maut-Einnahmen soll in die Schiene fließen. Was halten Sie davon?

Werden die Investitionsdefizite zur Sanierung der Schiene nicht bald behoben, könnten wir diesen Verkehrsträger endgültig dicht machen. Eine Katastrophe für den Logistiksektor, der mit erheblichen Gütermengen die Schiene befrachtet. Deshalb ist es richtig, dass wesentliche Haushaltsmittel in die Schiene fließen. Die Frage ist nur, aus welchen Quellen dieses Geld gespeist wird, zumal die Straße – wie dargestellt – ebenfalls erhebliche Finanzmittel benötigt. Bei dem Zustand unserer Straßen, Schienen- und Wasserwege wäre haushaltspolitisch eigentlich ein Sondervermögen Verkehrsinfrastruktur zu rechtfertigen.

DEBATTENBEITRAG

14.11.2023 | INTERVIEW

ADAC BEFÜRCHTET ANSTIEG DER VERBRAUCHER-PREISE DURCH NEUE LKW-MAUT-REGELN

Was mit dem zusätzlichen Geld geschehen sollte



Stefan Gerwens - Leiter des Ressorts Verkehr beim ADAC [Quelle: ADAC/ Stefanie Aumiller]

"Der ADAC erwartet keine merkliche Abnahme des Lkw-Verkehrs infolge der Lkw-Mautausweitung", erklärt Stefan Gerwens, Leiter des Ressorts Verkehr beim ADAC. Die neuen Einnahmen gehören für ihn in den Verkehrsetat.

Die LKW-Maut steigt mit einer CO₂-Differenzierung stark an, emissionsfreie LKW sind vorerst befreit. Welche Steuerungswirkung erwarten Sie davon?

Erklärtes Ziel der neuen CO₂-Komponente ist die Dekarbonisierung der Fahrzeugflotte. Das Problem dabei ist, dass das Angebot an Fahrzeugen mit bezahlbaren alternativen Antrieben bislang sehr gering ist und die Transportunternehmen somit kaum eine wirkliche Möglichkeit haben, die Kostensteigerungen durch einen Fahrzeug-

wechsel zu umgehen. E-Lkw kosten aktuell das Dreifache, Brennstoffzellen-Lkw das fünf- bis siebenfache im Vergleich zum Verbrenner-Pendant und diese Kosten sind für viele Unternehmen nur schwer zu stemmen. Außerdem fehlt bislang die erforderliche Tank- und Ladeinfrastruktur. Der Aufbau einer flächendeckenden öffentlichen und nicht-öffentlichen Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe geht bisher noch zu langsam voran. Die Steuerungswirkung wird daher aktuell noch gering ausfallen. Batterieelektrische und wasserstoffbetriebene Fahrzeuge werden parallel existieren, da sie für unterschiedliche Einsatzbereiche in Betracht kommen. Bisher war der konventionelle Dieselantrieb universell einsetzbar. Für die Zukunft gibt es noch keine Musterlösung, die für alle Einsatzbereiche in Frage kommt.

Kommendes Jahr wird die Maut auf Fahrzeuge über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht ausgeweitet. Welche Auswirkungen für die Verkehrsströme und etwa das Stau geschehen erwarten Sie davon?

Der ADAC erwartet keine merkliche Abnahme des Lkw-Verkehrs infolge der Lkw-Mautausweitung, in der Folge auch keine spürbaren Auswirkungen auf die Stausituation. Im Gegenteil: Laut einer aktuellen Langfrist-Prognose des Bundesverkehrsministeriums wird der Lkw-Verkehr in den kommenden Jahren sogar noch deutlich zunehmen. Der ADAC rechnet vielmehr damit, dass die mit der Mautausweitung entstehenden Transportkostensteigerungen an die Auftraggeber bzw. Verlader weitergegeben werden und dies somit letztendlich auch zu steigenden Verbraucherpreisen führen wird. Es ist auch nicht damit zu rechnen, dass der Lkw-Verkehr nennenswert auf das nachgeordnete Straßennetz ausweicht, die von der Maut ausgenommen sind. Das war in den Anfangsjahren der Lkw-Maut ein auf einigen Strecken ein Thema, mittlerweile aber nicht mehr, da seit 2018 neben den Autobahnen auch die Bundesstraßen mautpflichtig sind.

Mit der Mauterhöhung soll der sogenannte geschlossene Finanzierungskreislauf Straße aufgebrochen werden. Wie bewerten Sie das?

Aktuell decken die Einnahmen mautpflichtiger Lkw (nach Abzug der Kosten für das Mautsystem) rund 2/3 der gesamten Betriebsausgaben und Investitionen in die Bun-

desfernstraßen und damit sämtliche Kosten, die diese Fahrzeuge verursachen. Mit dem ab Dezember 2023 fälligen CO₂-Zuschlag und der ab Juli 2024 geplanten Mautausweitung auf Lkw zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen werden sich die Nettoeinnahmen aus der Lkw-Maut ungefähr verdoppeln. Gleichzeitig soll die Hälfte der gesamten Mauteinnahmen für andere Mobilitätsbereiche verwendet werden, insbesondere für Investitionen in die Schieneninfrastruktur. Dabei ist festzustellen, dass von den zusätzlichen Mautmehreinnahmen in Höhe von rund 7,1 Mrd.€ etwa die Hälfte nicht im Verkehrshauhalt ankommt. Es ist zu befürchten, dass angesichts des absehbaren Übergangs auf alternativ angetriebene Lkw, für die kein CO₂-Zuschlag erhoben wird, die Mauteinnahmen mittelfristig so weit absinken, dass die dann verbleibenden Einnahmen zu einer Finanzierungslücke bei den Bundesfernstraßen führen. Der ADAC fordert daher, dass zumindest sämtliche Maut-Einnahmen, die zur Deckung der Wegekosten vorgesehen (Teilmautsatz Infrastruktur) sind, auch weiterhin vollständig zweckgebunden in die Bundesfernstraßen fließen. Als zweites Kriterium sollte festgelegt werden, dass die für die Fernstraßen zweckgebundenen Mittel mehr als die Hälfte des Gesamtaufkommens der Lkw-Maut betragen müssen.

Grundsätzlich ist der ADAC der Ansicht, dass die Gegenleistung für eine Straßennutzungsgebühr vor allem das Vorhandensein einer bedarfsgerechten Straßenverkehrsinfrastruktur sein sollte. Andernfalls nimmt die Gebühr den Charakter einer Steuer an.

Ein guter Teil der Maut-Einnahmen soll in die Schiene fließen. Was halten Sie davon?

Nach der Mauterhöhung werden 70 Prozent aller Investitionen in Bundesverkehrswege durch den Lkw finanziert. Der ADAC ist der Ansicht, dass der Teilmautsatz Infrastruktur weiterhin vollständig für die Straße zweckgebunden zur Verfügung gestellt und damit der Finanzierungskreislauf Straße erhalten werden sollte. Ziel muss sein, die gesamten Mehreinnahmen aus der Lkw-Maut zusätzlich und nachvollziehbar in den Verkehrsetat fließen zu lassen. Zudem sollte auch die Möglichkeit der Ausweitung der Anrechenbarkeit von alternativen Kraftstoffen angeboten werden.

DEBATTENBEITRAG

15.11.2023 | INTERVIEW

ACE SIEHT DAUERHAFTE FINANZIERUNG DES STRASSENNETZES GEFÄHRDET

Wo das Geld für die Infrastruktur herkommen sollte



Kerstin Hurek, Leiterin Verkehrspolitik beim ACE Auto Club Europa [Quelle: ACE]

"Wird der Finanzierungskreislauf Straße aufgebrochen, ist die dauerhafte Finanzierung des Straßennetzes gefährdet", befürchtet Kerstin Hurek, Leiterin Verkehrspolitik beim ACE Auto Club Europa. Für die Finanzierung der Infrastruktur bringt sie sogar ein Unwort ins Spiel.

Die LKW-Maut steigt mit einer CO₂-Differenzierung stark an, emissionsfreie LKW sind vorerst befreit. Welche Steuerungswirkung erwarten Sie davon?

Wir hoffen und erwarten uns, dass insbesondere die Mautbefreiung für emissionsfreie Lkw zu einem Anstieg der Neuzulassungen dieses Lkw-Typs führt. Um langfris-

tig die Umstellung der Bestandsflotte zu gewährleisten, ist es aus unserer Sicht wichtig, die Mautbefreiung für emissionsfreie Lkw so lange fortzusetzen, bis deren Anteil einen festgelegten Grenzwertanteil an der Bestandsflotte überschreitet. Dieser sollte sich an einer über die Jahre sinkenden Gesamtemissionsmenge des Lkw-Sektors in Deutschland orientieren, damit – unabhängig vom Aufbrechen der Sektorziele – der Verkehrsbereich einen spürbaren und dringend erforderlichen Anteil an der Senkung der CO₂-Emissionen leistet. Gleichzeitig sehen wir die Gefahr, der Umlage der Mehrkosten, insbesondere für die nicht emissionsfreie Bestandsflotte, auf die Verbraucherinnen und Verbraucher durch Preiserhöhungen auf die transportierten Waren. Hier ist die Politik gefordert, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um diesen Inflationstreiber zu verhindern und speziell Güterverkehre mit langen Transportwegen ab 200 km auf die Schiene zu verlagern.

Im kommenden Jahr wird die Maut auf Fahrzeuge über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht ausgeweitet. Welche Auswirkungen für die Verkehrsströme und etwa das Staugeschehen erwarten Sie davon?

Schaut man sich die Anzahl der betroffenen Fahrzeuge an, so sind aus unserer Sicht auf der Langstrecke keine grundlegenden nennenswerten Auswirkungen auf die Verkehrsströme oder das Staugeschehen zu erwarten. Auf Kurzstrecken und in Ballungsgebieten jedoch ist damit zu rechnen, dass zur Vermeidung von Mautzahlungen Ausweichstrecken gewählt werden, die im schlechtesten Fall durch Wohngebiete führen und dort zu einer Lärm- und Emissionsbelastung sowie einer nicht unerheblichen Verkehrsgefährdung der Anwohnerinnen und Anwohner führt. Es bedarf hier geeignete Regelungen, etwa Durchfahrt- und Abfahrtverbote von Mautstraßen, um dies zu vermeiden.

Mit der Mauterhöhung soll der sogenannte geschlossene Finanzierungskreislauf Straße aufgebrochen werden. Wie bewerten Sie das?

Man muss das ganz klar benennen: Wird der Finanzierungskreislauf Straße aufgebrochen, ist die dauerhafte Finanzierung des Straßennetzes gefährdet. Die Einnahmen aus der Lkw-Maut müssen nach Ansicht des ACE zweckgebunden und weiterhin kon-

sequent in die Straße reinvestiert werden. Gerade weil Lkw in besonders hohem Maße zu einem Substanzverlust der Straßeninfrastruktur beitragen. Wird der Finanzierungskreislauf aufgebrochen, bedeutet das einen zusätzlichen Substanzverzehr bei einer ohnehin sehr hohen Belastung der Straßenverkehrswege und einem an vielen Stellen maroden Verkehrsnetz – Stichwort: Brückensanierungen. Will man einen weiteren Substanzverzehr des Straßennetzes vermeiden, muss deshalb die langfristige Finanzierung auf einem anderen Weg als den Transfer von (durch einen steigenden Anteil emissionsfreier Lkw langfristig sinkende) Mauteinnahmen sichergestellt werden. Das wiederum birgt im Extremfall die Gefahr von – Achtung Unwort – Steuererhöhungen.

Ein guter Teil der Maut-Einnahmen soll in die Schiene fließen. Was halten Sie davon?

Die intensivere Finanzierung der Schiene, deren Ertüchtigung und die Verlagerung, insbesondere von Langstreckengüterverkehren auf die Schiene begrüßen wir ausdrücklich. Allerdings sollte dies nicht aus Mauteinnahmen erfolgen, sondern abgekoppelt und unabhängig davon. Die Schiene braucht eine Attraktivitätsoffensive, damit eine größere Kapazität von Güter- und auch Personenverkehren sicher, pünktlich und attraktiv befördert werden können. Eine Mischfinanzierung auf den tönernen Füßen eine Lkw-Maut bewirkt mithin genau das Gegenteil und schädigt sowohl die Straßen- wie auch die Schieneninfrastruktur. Insofern wünschen wir uns eindeutige und voneinander unabhängige Finanzierungswege für die Straße und auch die Schiene. Der Substanzerhalt des Straßennetzes und der Ausbau sowie die Ertüchtigung des Schienennetzes müssen parallel erfolgen, um die Verkehrswende erfolgreich voranzubringen.

DEBATTENBEITRAG

17.11.2023 | INTERVIEW

LEISTUNGSFÄHIGE STRASSE WIRD EBENSO GEBRAUCHT WIRD WIE ERTÜCHTIGTE SCHIENE

Wofür LKW-Maut-Einnahmen eingesetzt werden sollten



Herbert Engelmohr - Automobilclub von Deutschland [Quelle: AvD]

"Deutschland ist Transitland und gut ausgebaute Straßen sind ein Wirtschaftsfaktor", betont Herbert Engelmohr vom Automobilclub von Deutschland. Er nennt Gründe, warum bestimmte Arten von Verkehr nur auf der Straße möglich sind.

Die LKW-Maut steigt mit einer CO₂-Differenzierung stark an, emissionsfreie LKW sind vorerst befreit. Welche Steuerungswirkung erwarten Sie davon?

Die Erhöhung der Lkw-Maut aufgrund der Einführung einer CO₂-Komponente wird nach Einschätzung des AvD weder kurz- noch mittelfristig zu einer Verlagerung der Verkehre führen. Der Anteil der Straßentransporte wird noch auf Jahrzehnte den der

Schienentransporte um ein Mehrfaches übersteigen. Die Straße bleibt der entscheidende Faktor bei der Verteilung von Gütern. Das Schienennetz muss auch aus Sicht des AvD für den Gütertransport ausgebaut werden, um von der Politik gewünschte Verlagerungen überhaupt erst zu ermöglichen. Dabei sollte nicht vergessen werden, dass die „letzte Meile“ bei den Anlieferungen zu Gewerbe- und Endkunden nicht über die Schiene anzubinden ist.

Die Anschaffung im Betrieb emissionsfreier Transportfahrzeuge wird nach wirtschaftlichen Kriterien entschieden. Nur wenn ohne Subventionen ein Einsatz auf Dauer tragbar ist, wird die Aufnahme von E-LKW in die einzelnen Flotten erfolgen.

Im kommenden Jahr wird die Maut auf Fahrzeuge über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht ausgeweitet. Welche Auswirkungen für die Verkehrsströme und etwa das Staugeschehen erwarten Sie davon?

Ebenfalls geringe, da die Güter, die in Lieferwagen transportiert werden, der regionalen Versorgung dienen. Der AvD erwartet eine Weitergabe der verdoppelten Mautsätze an die jeweiligen Kunden und geht deshalb von einer tendenziellen Preiserhöhung für Verbraucher aus.

Allerdings sind schon jetzt immer mehr Nutzfahrzeuge zwischen 3,5 t und 7,5 t mit E-Antrieb auf der Straße. Diese Entwicklung ist sicher getrieben von restriktiven Einfahrregelungen in Ballungsgebiete. Solche Transportfahrzeuge können die vorhandene Ladeinfrastruktur für E-PKW nutzen und sind schon jetzt im Einzelfall günstiger zu betreiben als entsprechende Fahrzeuge mit Verbrennermotor.

Mit der Mauterhöhung soll der sogenannte geschlossene Finanzierungskreislauf Straße aufgebrochen werden. Wie bewerten Sie das?

Der AvD ist der Meinung, dass eine leistungsfähige Straße in den nächsten Jahren ebenso gebraucht wird wie eine ertüchtigte Schiene. Dabei werden Bund und Länder zweifellos beständig große Beträge für den Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bereitstellen müssen. Deutschland ist Transitland und gut ausgebaute Stra-

Ben sind ein Wirtschaftsfaktor. Der Zustand vieler Brücken, nicht nur auf Autobahnen, sollte Grund genug sein, der Straßeninfrastruktur genauso viel Aufmerksamkeit zu schenken wie der Schiene. Das Fahren auf Verschleiß muss für die gesamte Infrastruktur aufhören.

Ein guter Teil der Maut-Einnahmen soll in die Schiene fließen. Was halten Sie davon?

Der AvD ist der Meinung, dass die gesamte Infrastruktur ertüchtigt werden muss und dafür eine verstetigte Finanzierung notwendig ist. Das entspricht der Faktenlage und den Verkehrsprognosen. Die Straße wird dabei schon deshalb gebraucht, weil ein Strukturwandel im Güterverkehr festzustellen ist. Die Energiewende wird zu einem starken Rückgang bei Massen- und Energiegütern wie Kohle, Koks, Mineralölprodukte und Erze führen. Damit einhergehen Prognosen, die überproportional große Zuwächse bei den Gütern sehen, die überwiegend auf der Straße transportiert werden. Pakete, Sammel- und Stückgüter sind kleinräumig zu verteilen. Ein großvolumiger Transport auf der Schiene scheidet hier aus.

Das gilt auch für den klimaneutralen Umbau des Immobilienbestandes: Die Bau- und Installationsmaßnahmen zur Verbesserung der Energiebilanzen der Häuser bedingt einen Zielverkehr, der ebenfalls kaum mit der Bahn erfolgen kann.

DEBATTENBEITRAG

20.11.2023 | INTERVIEW

BAYERNS VERKEHRSMINISTER FORDERT BEDARFSGERECHTE AUSKÖMMLICHE FINANZIERUNG DER BUNDESFERNSTRASSEN

Was mit den Mehreinnahmen aus der Maut passieren sollte



Christian Bernreiter - Bayerischer Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr [Quelle: StMB/Atelier Krammer]

Die neuen Maut-Regeln führen aus Sicht von Bayerns Verkehrsminister Christian Bernreiter "zu nicht hinnehmbaren und sprunghaften Mehrbelastungen im Transportgewerbe". Der CSU-Politiker macht sich angesichts der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes für die Bundesstraßen Sorgen.

Die LKW-Maut steigt mit einer CO₂-Differenzierung stark an, emissionsfreie LKW sind vorerst befreit. Welche Steuerungswirkung erwarten Sie davon auf den Fernstraßen in Ihrem Bundesland?

Das vom Bund kürzlich beschlossene Gesetz zur Einführung einer CO₂-Differenzierung bei der Lkw-Maut führt aus unserer Sicht zu nicht hinnehmbaren und sprunghaften Mehrbelastungen im Transportgewerbe, ohne dass damit aktuell eine Lenkungswirkung für einen klimafreundlicheren Gütertransport auf der Straße erreicht wird. Ein Umstieg auf alternative Lkw-Antriebe ist derzeit schwierig. Viele Modelle haben nicht die erforderlichen Reichweiten, sind deutlich teurer als konventionelle Fahrzeuge oder nicht in ausreichender Stückzahl auf dem Markt verfügbar. Es fehlt auch an ausreichender Ladeinfrastruktur, um E-Lkws aufzuladen. Der Freistaat Bayern hat sich daher im Gesetzgebungsverfahren unter anderem dafür eingesetzt, dass der Mautteilsatz für die Kosten der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen schrittweise eingeführt wird, auch um eine finanzielle Überlastung des Transportgewerbes zu vermeiden. Bedauerlicherweise fanden unsere Vorschläge keine Berücksichtigung.

Im kommenden Jahr wird die Maut auf Fahrzeuge über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht ausgeweitet. Welche Auswirkungen für die Verkehrsströme und etwa das Staugeschehen in Ihrem Bundesland erwarten Sie dadurch?

Wir gehen nicht davon aus, dass es zu großen Verkehrsverlagerungen kommt. Dies deckt sich im Übrigen auch mit den Erfahrungen, die wir bei der Ausweitung der Lkw-Maut auf die Bundesstraßen ab dem 1. Juli 2018 gemacht haben. Auch dort haben sich keine markanten Verkehrsverlagerungen im nachgeordneten Straßennetz ergeben, allenfalls eine Rückverlagerung von Lkw-Verkehr auf die Autobahnen.

Mit der Mauterhöhung soll der sogenannte geschlossene Finanzierungskreislauf Straße aufgebrochen werden. Wie bewerten Sie das mit Blick auf die Investitionen in Fernstraßen in Ihrem Bundesland?

Der Investitionsbedarf bei den Bundesfernstraßen bleibt hoch. Allein für Ausbau, Erhalt und Betrieb der Bundesstraßen in Bayern stellt uns der Bund in diesem Jahr über 700 Mio. Euro zur Verfügung. Die mittelfristige Finanzplanung des Bundes für die Bundesstraßen auf gleichbleibendem Niveau sehe ich allein vor dem Hintergrund der steigenden Baupreise mit Sorge. Ich fordere den Bund auf, weiterhin für eine bedarfsgerechte auskömmliche Finanzierung der Bundesfernstraßen zu sorgen.

Ein guter Teil der Maut-Einnahmen soll in die Schiene fließen. Was halten Sie davon?

Im Bereich der bundeseigenen Schieneninfrastruktur gibt es einen gewaltigen Investitionsstau: Stellwerke aus der Kaiserzeit, überlastete Strecken und fast 40 Prozent des Netzes ohne Elektrifizierung. Deshalb ist unstrittig, dass zusätzliche Mittel für die Schiene nötig sind. Das darf aber auf keinen Fall dazu führen, dass die Bundesfernstraßen vernachlässigt werden.

DEBATTENBEITRAG

22.11.2023 | INTERVIEW

GEWERKSCHAFT KRITISIERT HÖHERE MAUT ALS STRAFSTEUER

Warum die GTL Arbeitsplätze gefährdet sieht



Matthias Hukebrinck - Vorsitzender Verkehrsausschuss, Gewerkschaft Transport und Logistik [Quelle: GTL]

Matthias Hukebrinck, der Vorsitzende des Verkehrsausschusses der Gewerkschaft Transport und Logistik, lässt an den neuen Maut-Regeln kein gutes Haar. Er sieht auch keine Lenkungswirkung - sondern ausschließlich "Steuergenerierung".

Die LKW-Maut steigt mit einer CO₂-Differenzierung stark an, emissionsfreie LKW sind vorerst befreit. Welche Steuerungswirkung erwarten Sie davon?

Wir die GTL sprechen eine klare für jeden Bürger verständliche Sprache. Die Maut ist für den Bürger, also jedem Konsumenten jeglicher Güter mit einer zusätzlichen CO₂ Strafsteuer belegt worden. So reden die Menschen, die mit den Beinen in der Realität

verwurzelt sind.

Wir sehen darin eine zusätzliche Gefährdung unserer Arbeitsplätze im Speditionsbereich. Des Weiteren wird der Kraftstoff also Diesel bereits mit der CO₂-Steuer belegt, und so haben wir eine weitere Doppelbesteuerung für das Gewerbe und uns als Verbraucher.

Das doch sonst stets so vorzeigende Objekt der EU in Sachen der Steuern und Abgaben ist seltsamerweise nirgends aufgetaucht! CO₂-Steuer in unseren Nachbarländern können da schon einmal bei „6 Cent“ betragen, dort schont man die eigene Bevölkerung und die dort stark wachsende Industrialisierung.

Das Thema der emissionsfreien LKW stellt sich zum jetzigen Zeitpunkt der Technik in der notwendigen Masse und der teils fragwürdigen Infrastruktur (Lademöglichkeiten – Zeitaufwand – Fahrzeuggewicht) nicht, hier sind wir Technik-offen und warten auf bessere Angebote der Industrie.

Die Fragwürdigkeit besteht schon darin, die Ausnahme mit vorerst zu klassifizieren! Es zeigt an dieser Stelle auf worum es eigentlich geht, Steuergenerierung!

Mit der Mauterhöhung soll der sogenannte geschlossene Finanzierungskreislauf Straße aufgebrochen werden. Wie bewerten Sie das?

Hier müssen wir noch einmal auf die Mauterhöhung insgesamt hin verweisen. Es werden (das eigentliche Ziel) Einnahmen von ca. 8 Milliarden Euro angestrebt. Das ist das eigentliche Ziel, und das in einer Zeit, in der dieser Staat in einem Steuereinnahme-Tsunami versinkt. Wir generieren die höchsten Steuereinnahmen, und belasten die Bevölkerung und Wirtschaft ungeniert weiter.

Von den angestrebten Mehreinnahmen von 8 Milliarden über die Maut fließen aber nur drei Milliarden wieder in die Verkehrsinfrastruktur wieder zurück! Ergo versickern wieder wie schon in der Vergangenheit diese Einnahmen still und schweigend zweck-

entfremdet im allgemeinen Haushalt.

Entschuldigen sie unsere Wortwahl: Es wird nicht aufgebrochen, es wird bei der Transportwirtschaft und dem Bürger (über die unausweichlich steigende Inflation) eingebrochen in ihren bedrohten kleinen und gefährdeten Wohlstand.

Ein guter Teil der Maut soll in die Schiene fließen. Was halten sie davon?

Es ist Tatsache das bereits jetzt und in der Vergangenheit ein Teil der Maut Einnahmen in die Schiene aber auch in die Schifffahrt gelenkt wurden! Dieses ist nicht neu und auch im Grundsatz nicht zu kritisieren!

Wenn man bedenkt wie lange man die Schleusen des wichtigsten Kanals der Welt, des Nord – Ostsee -Kanals hat verrotten lassen sollte fassungslos sein. Hier sehen wir diese Gelder mehr als sinnvoll investiert, leider um Jahre zu spät.

Bei der DB sind die Dinge aber anders gelagert. Die skandalösen Investitionen in unbedingt „Unterirdische Bahnhöfe“ zu abenteuerlichen Kosten sprechen Bände!

Die Schweiz wartet seit Jahren auf die Verlegung und Vollendung der Rheintalstrecke, geschehen ist nichts! Hier könnte für den Gütertransport und zur Entlastung der Straße etwas Sinnvolles geleistet werden, es kommt aber nichts.

Zum Schluss zum Thema der gescheiterten DB, wenn dieselben Politiker uns allen Ernstes sagen, dass die DB im Jahr 2070 wieder pünktlich sein wird, so braucht man keine weiteren Erklärungen hinzufügen.

DEBATTENBEITRAG

23.11.2023 | INTERVIEW

VCD FORDERT MAUT FÜR GÜTERVERKEHR AUF ALLEN STRASSEN

Warum die höhere Lkw-Maut mehr Preiswahrheit schafft



Michael Müller-Görnert - Verkehrspolitischer Sprecher beim ökologischen Verkehrsclub VCD [Quelle: VCD]

Auch die neue Maut gilt "nur auf Bundesstraßen und Autobahnen, nicht auf Landes- und kommunalen Straßen", bemängelt Michael Müller-Görnert - Verkehrspolitischer Sprecher beim ökologischen Verkehrsclub VCD. Doch viele Sachen an den neuen Maut-Regeln begrüßt er.

Die LKW-Maut steigt mit einer CO2-Differenzierung stark an, emissionsfreie LKW sind vorerst befreit. Welche Steuerungswirkung erwarten Sie davon?

Für die Logistikunternehmen bedeutet die höhere Lkw-Maut, dass sie sich mehr nach emissionsfreien Lkw umschauen werden, um Kosten zu senken. Und für LKW-Her-

steller ist es ein weiterer Anreiz, emissionsfreie Lkw zu produzieren. Die Technik ist da, sie muss nur genutzt werden. Die Mauterhöhung kann Ansporn sein, schneller in die Großproduktion von E-Lkw einzusteigen, um sie wettbewerbsfähig auf den Markt zu bringen. Zudem schafft eine höhere Lkw-Maut mehr Preiswahrheit und bietet damit die Chance, einen höheren Anteil des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Die Bundesregierung will bis 2030 25 Prozent der Güter auf der Schiene rollen lassen. Bei heute knapp 20 Prozent bleibt da noch einiges zu tun.

Gerade im Verkehr hinkt der Klimaschutz hinterher. Der Sektor muss schneller umgebaut werden, um die Klimaschutz-Ziele für 2030 zu erreichen. Wenn das nicht gelingt, werden wir diese Ziele krachend verfehlen.

Im kommenden Jahr wird die Maut auf Fahrzeuge über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht ausgeweitet. Welche Auswirkungen für die Verkehrsströme und etwa das Staugeschehen erwarten Sie davon?

Während auf der Schiene seit jeher jeder Kilometer bemaute wird (Stichwort: Trassenpreise), galt das auf der Straße bisher nur für Lkw ab 7,5 Tonnen. Spediteure konnten die Mautpflicht teilweise umgehen, indem sie die Fracht auf kleinere Laster verlagert haben. Dies wird nun unterbunden. Jetzt bekommen auch diese Fahrten einen Preis, der die ökologischen Kosten realistischer abbildet. Das kann zumindest in Teilen weniger Lkw-Fahrten bedeuten – allerdings haben kleine Lkw unter 7,5 Tonnen nur einen geringen Anteil an allen Nutzfahrzeugen; in Bezug auf die Gesamtwirkung wird das vernachlässigbar sein. Daher braucht es insgesamt mehr Steuerung, um Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Zudem gilt die Maut nur auf Bundesstraßen und Autobahnen, nicht auf Landes- und kommunalen Straßen. Der VCD fordert, dass Güterverkehr auf allen Straßen bemaute wird, damit hier ein wirklich fairer Wettbewerb entstehen kann.

Mit der Mauterhöhung soll der sogenannte geschlossene Finanzierungskreislauf Straße aufgebrochen werden. Wie bewerten Sie das?

Das Durchbrechen des Finanzierungskreislaufs ist ein großer Erfolg. Der VCD hat dies schon lange gefordert. Nun gilt statt Straße finanziert Straße: Verkehr finanziert Verkehr. Das bedeutet, eingenommene Gelder können genutzt werden, um den Verkehrssektor stärker in Richtung Nachhaltigkeit zu steuern.

Die Schweiz macht das schon länger erfolgreich vor. Sie investiert ein Drittel ihrer Lkw-Maut – dort heißt sie Schwerlastabgabe – in die Schiene. Und diese Abgabe ist höher als in Deutschland. Die Schweiz ist, wie Deutschland auch, ein Transitland für Güter. Sie verfolgt stärker als Deutschland das Ziel, Güter von der Straße auf die Schiene zu bekommen. Gerade auf längeren Strecken bietet das Vorteile.

Ein guter Teil der Maut-Einnahmen soll in die Schiene fließen. Was halten Sie davon?

Die Änderung macht es möglich, einen Großteil der Mehreinnahmen aus der Maut in den Bahnausbau zu investieren. Hier ist mehr Geld dringend nötig – um den Sanierungsstau aufzulösen und wichtige Baumaßnahmen rasch umzusetzen. Mit einer besseren Bahnanbindung lassen sich auch mehr Güter auf der Schiene transportieren. Das schont Klima und Umwelt. Die Güterbahnen stehen hierfür bereit.

Deutschland muss Gewerbe und Industrie an die Gleise anschließen bzw. vorhandene Anschlüsse reaktivieren – hier ist Österreich schon weiter. Außerdem müssen wir die digitale automatische Kupplung für Güterzüge (DAK) endlich zum Einsatz bringen. Wenn das gelingt, wird die Schiene wettbewerbsfähiger, weil auch sie Güter dann direkt von A nach B transportieren kann. Und wo das noch nicht geht, kann der kombinierte Verkehr oder umladbare Container Teil einer nachhaltigen Lösung sein.

DEBATTENBEITRAG

24.11.2023 | INTERVIEW

DIE ANTRIEBSWENDE IM STRASSENGÜTERVERKEHR MUSS DRINGEND VORANGEBRACHT WERDEN

Wie Baden-Württembergs Verkehrsminister die neuen Maut-Regeln bewertet



Winfried Hermann - Minister für Verkehr in Baden-Württemberg [Quelle: KEA-BW/Ellen Wurster]

"Der Straßengüterverkehr hat einen erheblichen Anteil an den CO₂-Emissionen im Verkehrssektor", konstatiert Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann. Der Grünen-Politiker fordert hinreichende Investitionen - in die Schiene und die Bundesstraßen.

Die LKW-Maut steigt mit einer CO₂-Differenzierung stark an, emissionsfreie LKW sind vorerst befreit. Welche Steuerungswirkung erwarten Sie davon auf den Fernstraßen in Ihrem Bundesland?

Der Straßengüterverkehr hat einen erheblichen Anteil an den CO₂-Emissionen im Ver-

kehrssektor. Weil vor allem kurzfristig und bei kurzen Wegstrecken nicht der gesamte Güterverkehr auf die Schiene verlagert werden kann, ist die Antriebswende im Straßengüterverkehr unabdingbar und muss dringend vorangebracht werden. Dafür brauchen wir einen schnellen Hochlauf der Elektrifizierung und den Ausbau an Ladeinfrastruktur. Es muss für die Transport- und Logistikunternehmen ein Anreiz geschaffen werden, emissionsfreie Fahrzeuge auch zu kaufen. Der Markt hat sich hier in den letzten Jahren in einer enormen Geschwindigkeit entwickelt, und es sind in vielen Gewichtsklassen schon heute oder absehbar batterieelektrisch- oder wasserstoffbetriebene Fahrzeuge verfügbar. Eine Befreiung von der Lkw-Maut ist eine relevante Kosteneinsparung, die die Nutzung emissionsfreier Lkw sehr attraktiv macht. Nicht umsonst hat die EU mit der Überarbeitung der EU-Wegekostenrichtlinie die Möglichkeit der Befreiung geschaffen. Ich rechne daher mit einem kontinuierlichen Hochlauf dieser Fahrzeuge auf Bundesfernstraßen nicht nur in Baden-Württemberg.

Im kommenden Jahr wird die Maut auf Fahrzeuge über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht ausgeweitet. Welche Auswirkungen für die Verkehrsströme und etwa das Staugeschehen in ihrem Bundesland erwarten Sie dadurch?

Eine Auswirkung auf das Staugeschehen durch die Lkw-Maut ab 3,5 Tonnen hätten wir ja nur, wenn dadurch mit einem hohen Ausweichverkehr auf Landes- und Kommunalstraßen zu rechnen wäre. Diese Problematik sehe ich aber nicht, denn der Zu- und Ablaufverkehr bei den Bundesfernstraßen erfolgt ohnehin bereits über Landes- und Kommunalstraßen, und das Umfahren der Bundesfernstraßen ist häufig mit Umwegen und längeren Strecken verbunden. Deswegen dürften Ausweichverkehre auf Einzelfälle beschränkt bleiben und häufig nicht zeit- und kosteneffizient sein. Außerdem sind bestimmte Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen, wie z.B. Handwerkerfahrzeuge, die für Ausweichverkehre am ehesten in Betracht kommen, ohnehin von der Maut ausgenommen. Stau hängt aber von vielen weiteren Faktoren jenseits denkbarer Verkehrsverlagerungen aus einer Lkw-Maut ab, sodass keine endgültigen Aussagen zu den Auswirkungen möglich sind. Allerdings hat auch die Ausweitung der Lkw-Maut auf Bundesstraßen seinerzeit nicht zu einer nennenswerten Verlagerung auf das nachrangige Straßennetz geführt.

Mit der Mauterhöhung soll der sogenannte geschlossene Finanzierungskreislauf Straße aufgebrochen werden. Wie bewerten Sie das mit Blick auf die Investitionen in Fernstraßen in Ihrem Bundesland?

Den hier angesprochenen Finanzierungskreislauf gab es bei der ursprünglichen Einführung der Lkw-Maut noch gar nicht, sondern dieser wurde später erst eingeführt. Wenn ein Aufbruch dieses Kreislaufs dafür genutzt wird, mittel- und langfristig eine Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene zu erreichen, ist dies aus meiner Sicht grundsätzlich ein begrüßenswerter Schritt. Dies setzt jedoch voraus, dass die Investitionen in Bundesstraßen in Baden-Württemberg dadurch nicht gefährdet werden. Hierfür muss der Infrastrukturkostenanteil der Maut konsequent in die Straße fließen. Im Wesentlichen wird nun der durch die Mauterhöhung generierte Mautanteil für externe CO₂-Kosten nicht in die Fernstraßen investiert, was insofern keine direkten Nachteile für Investitionen in Bundesstraßen mit sich bringen wird.

Ein guter Teil der Maut-Einnahmen soll in die Schiene fließen. Was halten Sie davon?

Der Bund muss das Schienennetz in den kommenden Jahren dringend und konsequent ausbauen und erneuern, damit mittel- und langfristig eine Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene immer attraktiver wird. Dafür bedarf es hoher Investitionen des Bundes in den nächsten Jahren, auch abseits der Hochleistungskorridore in der Fläche und gerade an Strecken, bei denen heute schon reger Personen und Güterverkehr stattfindet wie z.B. der Frankenbahn oder Brenzbahn. Gerade bei längeren Strecken kann der Gütertransport auf der Schiene sehr viel effizienter und klimaschonender durchgeführt werden als auf der Straße. Deswegen steckt in der Verlagerung auf die Schiene ein großes Potenzial für die Einsparung von CO₂-Emissionen. Die Schweiz ist dafür ein gutes Beispiel. Dort werden Mauteinnahmen seit Jahren mit hohen Beträgen konsequent in die Schiene investiert mit dem Resultat, dass der Anteil des Schienengüterverkehrs am Güterverkehr insgesamt deutlich höher ist als in der Bundesrepublik.

DEBATTENBEITRAG

04.12.2023 | INTERVIEW

NEUE MAUT ALS HERAUSFORDERUNG FÜR DIE GÜTERVERKEHRSBRANCHE

Wie Niedersachsen den höheren Lkw-Maut-Satz und die Regeln dazu bewertet



Olaf Lies - Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung [Quelle: MW/Henning Scheffen]

"Der Verkehrssektor wird mit Blick auf die gesetzten Klimaziele einen erheblichen Teil zur Klimawende beitragen müssen", betont Niedersachsens Verkehrsminister Olaf Lies (SPD). Deswegen begrüßt er Teile der neuen Lkw-Maut-Regeln. Andere sieht er skeptisch und will die Entwicklungen genau beobachten.

Die LKW-Maut steigt mit einer CO₂-Differenzierung stark an, emissionsfreie LKW sind vorerst befreit. Welche Steuerungswirkung erwarten Sie davon auf den Fernstraßen in Ihrem Bundesland?

Die beschlossene Einführung eines „LKW-Mautteilsatzes für verkehrsbedingte Koh-

lenstoffdioxid-Emissionen“ zum 1. Dezember wird die Güterverkehrsbranche herausfordern. Allerdings wird der Güterverkehr dadurch nicht abnehmen. Das sagen auch eindeutig die Verkehrsprognosen des Bundes. Das geänderte Mautgesetz soll vielmehr eine Lenkungswirkung entfalten, die die Güterverkehre umweltfreundlicher macht, indem der Einsatz von LKW mit alternativen Antrieben kostenseitig deutlich attraktiver wird. Was die Entlastung schadstoffarmer Fahrzeuge betrifft, haben wir uns mehr erhofft. Weder erdgasbetriebene Fahrzeuge, noch solche, die mit synthetischen oder strombasierten Kraftstoffen wie Bio-LNG oder eLNG fahren, werden beim Berechnen der CO₂-Emissionsklassen mautreduzierend berücksichtigt. Die Antriebswende darf auf keinen Fall ausgebremst werden, indem das Anschaffen emissionsarmer LKW durch zusätzliche Kosten unattraktiv gemacht wird. Das könnte das begonnene Umstellen auf klimafreundliche Flotten akut ausbremsen oder sogar stoppen. Der Verkehrssektor wird mit Blick auf die gesetzten Klimaziele einen erheblichen Teil zur Klimawende beitragen müssen. Das Anlasten der externen Klimafolgekosten beim Straßengüterverkehr in Form eines Mautteilbeitrages leistet dann einen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz.

Im kommenden Jahr wird die Maut auf Fahrzeuge über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht ausgeweitet. Welche Auswirkungen für die Verkehrsströme und etwa das Staugeschehen in ihrem Bundesland erwarten Sie dadurch?

Ausschlaggebend für die LKW-Maut sind maßgeblich die überproportionalen Wegekosten der sehr schweren LKW und die hohen Anteile von Schwerlastverkehr aus dem Ausland. Jetzt Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen einzu beziehen, sehe ich daher kritisch. Unser Antrag im Bundesrat, darauf hinzuwirken, dass die möglicherweise zu erwartenden Auswirkungen auf das Verbraucherpreisniveau nicht die Versorgung der ländlichen Räume gefährdet und auch nicht zu Verwerfungen in der Logistik führen, fand zwar unter den Bundesländern eine Mehrheit, es hat aber keinen Eingang in die Bundesgesetzgebung gefunden. Da hätten wir uns mehr gewünscht. Wir werden genau beobachten wie sich das entwickelt, denn nach dem Willen des Bundes sollen solche nachteiligen Effekte vermieden werden. Ob das Ausdehnen der Mautpflicht dazu führen wird, dass dadurch der Verkehr auf Landes-

und Kommunalstraßen zunimmt, wird sich zeigen. Als 2005 die LKW-Maut auf Bundesautobahnen eingeführt wurde, gab es kurzzeitig solche Tendenzen, dass statt Autobahnen vermehrt Bundesstraßen befahren wurden. Das erledigte sich allerdings schnell wieder aufgrund des somit höheren Kraftstoffverbrauchs und des höheren Zeitaufwands. Hinzukam, dass später auch die LKW-Maut auch auf Bundesstraßen galt.

Mit der Mauterhöhung soll der sogenannte geschlossene Finanzierungskreislauf Straße aufgebrochen werden. Wie bewerten Sie das mit Blick auf die Investitionen in Fernstraßen in Ihrem Bundesland?

Der Verkehrsträger Straße wird weiterhin die größte Verkehrsleistung erbringen. Auch dann noch, wenn die aktuellen Verlagerungsziele erreicht werden sollten (bis 2030 Steigerung des Güterverkehrsanteils auf 25 Prozent auf der Schiene). Daher müssen wir insbesondere die Fernstraßen gut erhalten und auch ausbauen. Mit der eingeführten LKW-Maut sollen im Sinne des Verursacherprinzips diejenigen Fahrzeuge, die die Verkehrsinfrastruktur maßgeblich mit verschleiben, auch an den Kosten für den Erhalt beteiligt werden. Mit der Gesetzesänderung werden die Mauteinnahmen künftig verkehrsträgerübergreifend verwendet. Durch die Mehreinnahmen aus der LKW-Maut von rund 7,62 Mrd. Euro pro Jahr (Durchschnittswert 2024 bis 2027) ist nach Aussage des Bundes die sachgerechte Finanzierung der Bundesfernstraßen weiterhin gesichert. Mittel- und langfristig werden die Einnahmen aus der Energiesteuer auf Kraftstoffe für den Bund substanziell sinken. Deshalb müssen wir schon jetzt Lösungsansätze erarbeiten, welche Finanzmittel zukünftig für den Erhalt der Straßeninfrastruktur eingesetzt werden sollen. Feststeht: Die Speditionsbranche dürfen wir nicht noch weiter belasten.

Ein guter Teil der Maut-Einnahmen soll in die Schiene fließen. Was halten Sie davon?

Ab dem Jahr 2024 wird neu geregelt, wie die Mauteinnahmen verwendet werden. Die Hälfte davon wird weiterhin zweckgebunden für das Verbessern der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen eingesetzt, die andere Hälfte für Mobilitätsmaß-

nahmen – damit für die verschiedenen Verkehrsträger, insbesondere für die Bundes-schienenwege. Wie bereits bei der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur ange-merkt, muss der Bund auch für die Schieneninfrastruktur eine tragfähige Finanzia-rungsgrundlage schaffen. Mit Blick auf eine Mobilitätswende dürfen wir Verkehrsträ-ger nicht gegeneinander ausspielen. Nachholbedarfe der letzten Jahrzehnte lassen sich nicht mit dem Aufteilen der Mauteinnahmen aufholen.

Schließlich müssen wir Mobilität ganzheitlich denken, auch mit Blick auf eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger. Und da braucht es eben weitere zusätzliche Anreize, um Güter von der Straße auf die Schiene oder die Binnenwasserstraße zu verlagern.

DEBATTENBEITRAG

06.12.2023 | INTERVIEW

SACHSEN ERWARTET VOM BUND BEDARFSGERECHTE FINANZIERUNG IM BUNDESSTRASSENNETZ

Welche Wirkung die neue Lkw-Maut haben kann



Martin Dulig - Sächsischer Staatsminister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr [Quelle: SMWA/Bonss]

Aus Sicht des Sächsischen Verkehrsministers Martin Dulig (SPD) setzt die neue Lkw-Maut "ökonomische Anreize für den Einsatz möglichst emissionsarmer Nutzfahrzeuge". Eine signifikante Erhöhung des Verbraucherpreisniveaus erwartet er auch bei einer Weitergabe der Mautmehrkosten durch die Güterkraftverkehrsunternehmen nicht. Bei der Ausweitung auf Lkw ab 3,5 Tonnen betont er die Bedeutung der Ausnahmeregelungen.

Die LKW-Maut steigt mit einer CO₂-Differenzierung stark an, emissionsfreie LKW sind vorerst befreit. Welche Steuerungswirkung erwarten Sie davon auf den Fernstraßen in Ihrem Bundesland?

Sachsen bekennt sich zu den nationalen Treibhausgasminderungszielen und den Pariser Klimazielen. Das Sächsische Energie- und Klimaprogramm 2021 orientiert sich an den Klimaschutzzielen und -programmen des Bundes. Die darin beschriebenen Maßnahmen sollen zur Zielerreichung beitragen. Auch im Bereich Mobilität werden Maßnahmen beschrieben, die umweltfreundlichere Transportalternativen fördern.

Insofern unterstützt die Ausgestaltung der Lkw-Maut unseren Ansatz. Sie setzt ökonomische Anreize für den Einsatz möglichst emissionsarmer Nutzfahrzeuge. Mit dem vorgesehenen Mautanteil für die Kosten der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen werden diese Anreize für die Güterverkehrsbranche zum Umstieg auf klimafreundliche Fahrzeuge deutlich erhöht.

Die Anlastung der externen Klimafolgekosten führt zudem zu einem Abbau der Benachteiligungen des Schienengüterverkehrs gegenüber dem Straßengüterverkehr und entspricht damit den mobilitätspolitischen Erfordernissen, Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern und so einen Beitrag zur CO₂-Reduktion zu leisten. Vor diesem Hintergrund ist auch die geänderte Zweckbindung der Maut positiv zu bewerten, da durch den Ausbau des Schienennetzes umwelt- und klimaschonende Transportalternativen gestärkt werden.

Eine signifikante Erhöhung des Verbraucherpreisniveaus ist auch bei einer Weitergabe der Mautmehrkosten durch die Güterkraftverkehrsunternehmen nicht zu erwarten. Die Mautkosten machen nur einen geringen Teil der Transportkosten aus, gewährleisten aber gleichzeitig eine belastungsabhängige Beteiligung der Nutzer an der Finanzierung der Straßenverkehrsinfrastruktur.

Im kommenden Jahr wird die Maut auf Fahrzeuge über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht ausgeweitet. Welche Auswirkungen für die Verkehrsströme und etwa das Staugeschehen in ihrem Bundesland erwarten Sie dadurch?

Die Ausweitung der Maut auf Lkw ab 3,5 Tonnen begrüße ich grundsätzlich. Wichtig sind dabei die Ausnahmeregelungen für Fahrzeuge bis 7,5 Tonnen des Handwerks und des handwerksähnlichen Gewerbes. Eine Maut würde für sie zu erheblichen

Mehrbelastungen führen, ohne die erhofften Verlagerungseffekte zu erzielen. Insbesondere zur Unterstützung der Bauwirtschaft lehne ich zusätzliche finanzielle Belastungen in diesem Bereich ab.

Zudem gehe ich davon aus, dass sich mögliche Ausweichverkehre auf das nachgeordnete Netz in Grenzen halten werden und es zu keiner spürbaren Überlastung kommt. Untersuchungen nach der ersten Ausweitung der Maut haben gezeigt, dass es kaum Verlagerungen gab.

Hinsichtlich der Wirkungen auf die Verkehrsströme erwarte ich vor allem eine Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger. Die vollständige Mautbefreiung für emissionsfreie Fahrzeuge bis Ende 2025 spielt dabei eine wichtige Rolle.

Mit der Mauterhöhung soll der sogenannte geschlossene Finanzierungskreislauf Straße aufgebrochen werden. Wie bewerten Sie das mit Blick auf die Investitionen in Fernstraßen in Ihrem Bundesland?

Ich erwarte vom Bund weiterhin eine bedarfsgerechte Finanzierung der notwendigen Maßnahmen im sächsischen Bundesstraßennetz. Konkrete Auswirkungen auf einzelne Investitionsvorhaben sind derzeit jedoch noch nicht bekannt. Diesbezügliche Entscheidungen bleiben den weiteren Abstimmungen mit dem Bund vorbehalten.

Ein guter Teil der Maut-Einnahmen soll in die Schiene fließen. Was halten Sie davon?

Die Verwendung der Mauteinnahmen wird neu geregelt, was angesichts des hohen Investitionsbedarfes bei der Schiene sehr zu begrüßen ist. Die Mauteinnahmen sollen zwar weiterhin zur Hälfte zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur der Bundesfernstraßen verwendet werden, die zweite Hälfte soll ganz überwiegend in Maßnahmen im Bereich der Bundesschienenwege fließen.

DEBATTENBEITRAG

14.12.2023 | INTERVIEW

THÜRINGER MINISTERIN BEGRÜSST VERKEHRSTRÄGERÜBERGREIFENDE VERWENDUNG DER MAUT-MEHREINNAHMEN

Warum die neue Maut kommen musste



Susanna Karawanskij - Ministerin für Infrastruktur und Landwirtschaft Landesregierung Thüringen [Quelle: D. Santana / TMIL]

Thüringens Infrastrukturministerin Susanna Karawanskij (Linke) hofft, dass die Fördermöglichkeiten für emissionsarme Lkw "auch angesichts der aktuellen Haushaltssituation des Bundes bestehen bleiben". Mehr Geld für die Schiene aus den zu erwartenden höheren Maut-Einnahmen könnte für notwendige Investitionen sorgen.

Die LKW-Maut steigt mit einer CO₂-Differenzierung stark an, emissionsfreie LKW sind vorerst befreit. Welche Steuerungswirkung erwarten Sie davon auf den Fernstraßen in Ihrem Bundesland?

Die Änderungsrichtlinie (EU) 2022/362 verpflichtet u. a. zur Umsetzung einer

CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut auf Basis von CO₂-Emissionsklassen (bis 25. März 2024). Diese Differenzierung kann im Rahmen des Mautteilsatzes für Infrastrukturkosten, im Rahmen eines Mautteilsatzes für Kosten für verkehrsbedingte CO₂-Emissionen oder im Rahmen beider Gebührenbestandteile vorgenommen werden. Die CO₂-Komponente bei der Lkw-Maut unterstützt Neuinvestitionen in CO₂-ärmere Antriebstechnologien. Der Bund bietet verschiedene Fördermöglichkeiten zur Unterstützung bei den enormen Investitionen an. Wir hoffen, dass diese Fördermöglichkeiten auch angesichts der aktuellen Haushaltssituation des Bundes bestehen bleiben, zumal die Verfügbarkeit von entsprechenden Fahrzeugen am Markt beschränkt ist.

Im kommenden Jahr wird die Maut auf Fahrzeuge über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht ausgeweitet. Welche Auswirkungen für die Verkehrsströme und etwa das Staugeschehen in Ihrem Bundesland erwarten Sie dadurch?

Dazu können wir aktuell keine Aussage treffen, da uns keine belastbaren Prognosen vorliegen.

Mit der Mauterhöhung soll der sogenannte geschlossene Finanzierungskreislauf Straße aufgebrochen werden. Wie bewerten Sie das mit Blick auf die Investitionen in Fernstraßen in Ihrem Bundesland?

In der Vergangenheit ist die Zweckbindung der Mauteinnahmen ausschließlich für die Bundesfernstraßeninfrastruktur bisher stets von Thüringen unterstützt worden. Allerdings ist die verkehrsträgerübergreifende Verwendung der Maut-Mehreinnahmen für Mobilität aus Sicht einer gesamtgesellschaftlich notwendigen Verkehrs- und Energiewende zu begrüßen. Bisher lagen die Investitionen in den Straßenverkehr deutlich über den Investitionen in die Schieneninfrastruktur.

Ein guter Teil der Maut-Einnahmen soll in die Schiene fließen. Was halten Sie davon?

Wie bereits in Punkt 3 ausgeführt, begrüßen wir eine Verwendung der Maut-Mehreinnahmen für dringend notwendige Investitionen in die Schieneninfrastruktur.

IMPRESSUM

Herausgeber

Barthel Marquardt GbR

Merseburger Straße 200

04178 Leipzig

Tel: 0341 24 66 43 72

E-Mail: marquardt@meinungsbarometer.info

www.meinungsbarometer.info

V.i.S.d.P.

Dipl.-Journ. Nikola Marquardt

Idee, Konzept, Projektleitung

Dipl.-Journ. Thomas Barthel

Redaktion

Barthel Marquardt GbR

Diese Dokumentation darf nicht - auch nicht in Auszügen - ohne schriftliche Erlaubnis der Redaktion vervielfältigt und verbreitet werden. Die Dokumentation wurde mit größtmöglicher Sorgfalt zusammengestellt. Trotzdem können wir für die enthaltenen Informationen keine Garantie übernehmen. Die Redaktion schließt jegliche Haftung für Schäden aus, die aus der Nutzung von Informationen dieser Dokumentation herrühren.