



**LANDESVERBAND
BAYERISCHER TRANSPORT- UND
LOGISTIKUNTERNEHMEN**

LKW-Mauterhöhung geht in die Bundestagsdebatte, Bayerisches Transportlogistikgewerbe warnt vor erheblicher Kostenbelastung für die bayerische Wirtschaft

LBT: Die Mautpläne der Bundesregierung belasten den Wirtschaftsstandort Bayern mit zusätzlich mindestens 1,5 Milliarden Euro pro Jahr und werden mangels Alternativen am Fahrzeug- und Energiemarkt zum Inflationstreiber/Auch die Bürger*innen und Bürger werden die Mehrbelastung spüren

Angesichts der in dieser Woche startenden Bundestagsdebatte um die Novellierung des Bundesfernstraßenmautgesetzes warnt der Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen LBT e.V. vor einer drastischen zusätzlichen Kostenbelastung für den Wirtschaftsstandort Bayern. Hintergrund ist die von der Bundesregierung beschlossene Erhöhung der LKW-Maut durch die Einführung einer zusätzlichen CO₂-Komponente in Höhe von 200 Euro pro Tonne CO₂-Ausstoß, was zu einer Erhöhung des aktuellen Mautsatzes von 19 Cent auf knapp 35 Cent je Kilometer, also von circa 83% ab 1. Dezember 2023 führen würde. Lediglich emissionsfreie LKW, die aber am Markt noch kaum verfügbar sind, sollen bis 2025 von der Maut befreit werden. Hinzu kommt voraussichtlich ab Mitte 2024 die Mautpflicht für LKW mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen. Nach aktuellen Berechnungen werden dem Bund durch diese Mauterhöhung Mehreinnahmen von gut 7,6 Milliarden Euro jährlich zufließen, für den Zeitraum bis 2027 summieren sich diese auf insgesamt über 30 Milliarden Euro. Gemäß aktuellen Erhebungen des statistischen Bundesamtes werden in Bayern knapp 20% der bundesweiten mautpflichtigen Fahrleistungen auf den Autobahnen, ohne Einberechnung des mautpflichtigen Bundesstraßennetzes abgewickelt. „Damit trägt Bayern als großer Flächenstaat eine Hauptlast der vorgesehenen Mauterhöhung mit mindestens 1,5 Milliarden Euro pro Jahr, bis 2027 mindestens 6 Milliarden Euro. Noch nicht eingerechnet sind hier die Bundesstraßen, sodass wir von einer tatsächlich noch größeren Mehrbelastung ausgehen müssen. Die Transportlogistikbranche kann diese Mehrkosten natürlich nicht selbst tragen, sondern wird diese an Wirtschaft und Verbraucher weitergeben müssen. Rechnerisch wird damit jeder der ca. 13 Millionen Bürger*innen und Bürger in Bayern mit Mehrkosten von 115 Euro jährlich belastet“, sagt Reinhold Fisel, Präsident des LBT in einer Stellungnahme im Vorfeld der parlamentarischen Beratungen in Berlin, die in dieser Woche starten werden. Und: „Ein rascher Umstieg auf emissionsfreie LKW wird nicht möglich sein, da auf absehbare Zeit weder die entsprechenden Fahrzeuge noch die erforderliche Ladeinfrastruktur für diese Technologien vorhanden sind. Bei einem Bestand von insgesamt 460.000 LKW und 223.000 Sattelzugmaschinen mit einer technisch

Georg-Brauchle-Ring 91
80992 München
Tel. (089) 12 66 29-0
Fax (089) 12 66 29-25
E-Mail: info@lbt.de
Internet: www.lbt.de

PRESSE- INFORMATION

München,
19. September 2023

Verantwortlich:
Sebastian Lechner
Abdruck honorarfrei
Beleg erbeten

zulässigen Gesamtmasse über 3,5 Tonnen waren im Jahr 2022 nicht einmal 2.500 Nutzfahrzeuge dieser Gewichtsklasse in Deutschland zugelassen, ganz abgesehen von den exorbitanten Beschaffungskosten für diese Fahrzeuge. Somit wird die Mauterhöhung zu einer versteckten Steuererhöhung und einem Inflationstreiber für unsere Kunden, dies passt absolut nicht in unsere gegenwärtig ohnehin schwierige wirtschaftliche Zeit“, so der Unternehmer aus Dillingen an der Donau. Das Gewerbe verschließe sich keineswegs dem gemeinsamen Weg hin zu einem klimaneutralen Transport und habe dazu folgende Vorschläge gemacht:

- Planungssicherheit schaffen durch Verschiebung der CO2-Maut auf den 1. Januar 2025 mit Stufenmodell, das Fahrzeug- und Energie-Infrastrukturverfügbarkeit Rechnung trägt und mit 8 Cent je Kilometer startet.
- Gleichstellung biogener Kraftstoffe und E-Fuels mit emissionsfreien Fahrzeugen
- Einhaltung der Koalitionszusage zur Vermeidung der Doppelbelastung durch nationalen Emissionshandel (=CO2-Preiserhöhung an der Zapfsäule) plus CO2-Maut
- Verzicht auf die Differenzierung in Stoßzeiten
- Verdopplung des Förderprogramms für Investitionen in umweltschonende und sichere Fahrzeuge
- Erhalt des Finanzierungskreislafes Straße für Brückensanierung, LKW-Stellplätze und klimafreundlichen Straßengüterverkehr

„Bei gutem Willen aller Beteiligten lassen sich somit die Ziele des Erhalts der Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Bayern einerseits und der Anforderungen an einen immer klimafreundlicheren Straßengüterverkehr andererseits durchaus unter einen Hut bringen“, stellt der LBT-Präsident fest.