



**WISSENSCHAFTLICHE  
DIENSTE  
DES  
DEUTSCHEN  
BUNDESTAGES**

## AUSARBEITUNG

---

**THEMA:** **Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut in Deutschland**  
**- Vergleich mit anderen EU-Staaten und finanzielle Konsequenzen aus der Verschiebung des Starttermins -**

**Fachbereich:**

- Wirtschaft und Technologie
- Ernährung, Landwirtschaft und Forsten
- Verbraucherschutz
- Tourismus
- Angelegenheiten der neuen Länder

Bearbeiter: VA Dr. Cloes  
Abschluss der Arbeit 07. Januar 2004

Reg.-Nr.: **WF V G – 203/03**

---

Ausarbeitungen von Angehörigen der Wissenschaftlichen Dienste geben **nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung** wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung des einzelnen Verfassers und der Fachbereichsleitung. Die Ausarbeitungen sind dazu bestimmt, das Mitglied des Deutschen Bundestages, das sie in Auftrag gegeben hat, bei der Wahrnehmung des Mandats zu unterstützen. Der Deutsche Bundestag behält sich die Rechte der Veröffentlichung und Verbreitung vor. Diese bedürfen der Zustimmung des Direktors beim Deutschen Bundestag.

<b><u>Inhaltsverzeichnis</u></b>	<b>Seite</b>
<b>Zusammenfassung</b>	<b>4</b>
<b>1. Einleitung</b>	<b>6</b>
<b>2. Situation in Deutschland</b>	<b>7</b>
<b>2.1. Rechtliche Grundlagen</b>	<b>7</b>
<b>2.2. Ziele der Straßenmaut</b>	<b>8</b>
<b>2.3. Auswirkungen auf das Lkw-Gewerbe</b>	<b>9</b>
<b>2.3.1. Wettbewerbliche Aspekte</b>	<b>9</b>
<b>2.3.2. Kosten- und Wirkungsanalyse</b>	<b>11</b>
<b>3. Vergleich mit anderen europäischen Staaten</b>	<b>15</b>
<b>3.1. Allgemeiner Überblick</b>	<b>15</b>
<b>3.2. Konkurrierende moderne Technologien</b>	<b>18</b>
<b>3.3. Tarifsysteme in der Schweiz und in Österreich</b>	<b>22</b>
<b>3.3.1. Bemessungsgrundlagen</b>	<b>22</b>
<b>3.3.2. Ausgestaltung Schweiz</b>	<b>23</b>
<b>3.3.3. Ausgestaltung Österreich</b>	<b>24</b>
<b>3.4. Schweiz: Erfahrungen</b>	<b>24</b>
<b>3.5. Österreich: Erwartungen</b>	<b>26</b>
<b>4. Finanzielle Konsequenzen</b>	<b>27</b>
<b>4.1. Höhe der Einnahmeausfälle</b>	<b>28</b>
<b>4.2. Auswirkungen auf den Verkehrshaushalt und Investitionen</b>	<b>30</b>

<b>Tabellen-/Schaubildverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
Tabelle 1: Länderübersicht Europa - Mauthöhe in ausgewählten Ländern	16
Tabelle 2: Länderübersicht Europa – Straßenbenutzungsgebühren für den Schwerverkehr –Technik/betroffene Verkehrswege	17
Tabelle 3: Monatliche Einnahmeausfälle des Bundes in 2003 und 2004 in Mio. € (ungünstigster Fall)	30
Schaubild: Länderübersicht Straßennutzungsgebühr für den Schwerverkehr	17
<b>Literaturverzeichnis</b>	<b>32</b>

## Zusammenfassung

Die neue streckenbezogene Lkw-Maut für die Nutzung von Autobahnen in Deutschland konnte wegen technischer Probleme nicht wie geplant zum 31. August 2003 eingeführt werden. Der Starttermin musste zweimal verschoben werden. Er konnte bisher noch nicht verbindlich festgelegt werden. Es wird vermutet, dass frühestens Mitte 2004 die neue Maut erhoben werden kann. Für den Fall, dass es zu weiteren Verzögerungen kommt, wird insbesondere erwogen, vorübergehend die bisherige zeitbezogene Lkw-Autobahnbenutzungsgebühr (Eurovignette) wieder einzuführen. Sie wurde in Deutschland zum 30. August 2003 abgeschafft. Bei Wiedereinführung könnten Mautgebühren voraussichtlich ab dem 1. August 2004 erhoben werden<sup>1</sup>.

Durch die Verschiebung der Einführung der neuen Maut und die Nichterhebung der bisherigen Maut entstehen dem Bund seit dem 31. August 2003 Einnahmeausfälle in Höhe von 163 Mio. € in 2003 bzw. 233 Mio. € ab 2004 monatlich. Das Betreiberkonsortium, das die technischen Probleme zu verantworten hat, erkennt Schadenersatzleistungen in gewissem Umfang an. Das sind monatlich ca. 7,5 Mio. € beginnend nach drei Monaten der Verschiebung und anschließend ca. 15 Mio. € monatlich. Demnach würde sich ein Nettoeinnahmeausfall für den Bund von 1,96 Mrd. € im Zeitraum September 2003 bis Mitte 2004 ergeben. Die Höhe der Schadenersatzleistung ist zwischen Bund und Mautkonsortium strittig. Je nach Ausgang der derzeitigen Verhandlungen kann es zu einer teilweisen oder vollen Kompensation des Einnahmeausfalls kommen. Mit der Wiedereinführung der bisherigen Eurovignette könnten Einnahmen in Höhe von etwa 37 Mio. € pro Monat erzielt werden, wenn die früheren Mautsätze zugrunde gelegt werden. Dies würde die monatlichen Einnahmeausfälle aber nur teilweise und erst ab August 2004, etwa zu einem Fünftel, kompensieren. Da die Mauteinnahmen im Bundeshaushalt zur Finanzierung bestimmter Infrastrukturprojekte eingestellt sind, werden beim Ausbleiben der geplanten Einnahmen Anpassungsmaßnahmen erforderlich. Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat bei den Beratungen des Entwurfs des Bundeshaushaltes 2004 wegen

---

<sup>1</sup> Vgl. o.V., LKW-Vignette offenbar vor dem Comeback – Bundesregierung hält an Beraterverträgen fest, in: Handelsblatt, 06.01.2004, S. 4.

der ungewissen Einnahmeentwicklung bei der Lkw-Maut die damit zu finanzierenden Projekte vorerst gesperrt.

Für das Speditionsgewerbe stellt die geplante neue streckenbezogene Autobahngebühr im Durchschnitt eine erheblich höhere Belastung im Vergleich zu den Kosten für die Eurovignette dar. Eine Verzehnfachung der Kosten kann sich in bestimmten Fällen ergeben. Da das deutsche Lkw-Gewerbe in Europa einen Spitzenplatz bei der steuerlichen und gebührenmäßigen Belastung einnimmt und die hohe Wettbewerbsintensität kaum Abgabenüberwälzungen zulässt, dürfte die Zahl der aus dem Markt ausscheidenden deutschen Unternehmen stärker steigen als im europäischen Ausland. Dies unterstreicht die Bedeutung der Harmonisierungsbemühungen im Verkehrsbereich. Das gilt auch vor dem Hintergrund, dass die streckenbezogene Lkw-Maut aus volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten insbesondere im Hinblick auf ihre allokativen Effizienz sehr zu begrüßen ist. Denn es ist ein wichtiges Instrument, Wegekosten genauer und transparenter den Verursachern zuzurechnen. Das bedeutet auch, dass die Einnahmen aus der Straßenmaut zweckgebunden ausschließlich der Straßeninfrastruktur zugute kommen müssten. Hier gibt es derzeit unterschiedliche Vorgehensweisen in den Ländern, in denen streckenbezogene Lkw-Mautgebühren erhoben werden. In der Schweiz werden, wie in Deutschland geplant, die Einnahmen aus der Straßenmaut nicht ausschließlich für Straßenverkehrsinvestitionen, sondern auch für Infrastrukturmaßnahmen für andere Verkehrsträger wie Schiene eingesetzt. Dagegen ist in Österreich vorgesehen, die Einnahmen aus der streckenbezogenen Straßenmaut ausschließlich für Straßenprojekte zu verwenden.

## 1. Einleitung

Das Thema Lkw-Maut für die Nutzung von Autobahnen in Deutschland hat mit den gegenwärtigen technischen Problemen bei der Umstellung von einem zeitbezogenen Gebührensystem (Eurovignette) auf ein streckenbezogenes, elektronisches Gebührensystem hohe Aktualität erlangt. Dem im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung ausgewählte Betreiberkonsortium, Toll Collect GmbH – ein Gemeinschaftsunternehmen von Deutscher Telekom AG, Daimler-Chrysler und Cofiroute<sup>2</sup> - ist es nicht gelungen, das System zum vorgegebenen Termin 31. August 2003 ordnungsgemäß in Betrieb zu nehmen. Dies hat erhebliche finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen des Bundes, auf den Betreiber selbst und auf den Steuerzahler. Ebenso sind damit Auswirkungen auf staatliche Infrastrukturinvestitionen verbunden, die teilweise oder ganz mit den erwarteten, aber jetzt entfallenen Mauteinnahmen hätten finanziert werden sollen. Die neue Maut hat außerdem auch in besonderem Maße wirtschaftliche Auswirkungen auf das Speditionsgewerbe.

Im Folgenden sollen die Auswirkungen der neuen Lkw-Maut auf das deutsche Speditionsgewerbe näher dargestellt, die finanziellen Größenordnungen bei den Betroffenen und Folgen für den Haushalt skizziert werden. Außerdem wird versucht, einen Überblick über die Mauterhebung in anderen europäischen Ländern zu geben und Erfahrungen bei der Einführung bzw. Umstellung auf streckenbezogene Mauterfassungs- und -erhebungssysteme für den Schwerlastverkehr in ausgewählten Ländern mit der gegenwärtigen Situation in Deutschland zu vergleichen. Dabei wird vorrangig auf die Nutzung moderner elektronischer Gebührenerfassungs- und -erhebungssysteme abgestellt.

---

2 Cofiroute (Compagnie Financière et Industrielle des Autoroutes) ist der einzige private Autobahnbetreiber in Frankreich. Das Unternehmen wurde 1970 gegründet. Vgl. Cofiroute, Cofiroute en Bref, <http://www.cofiroute.fr/foc-cofiroute/Nav?PageId=3>.

## **2. Situation in Deutschland**

### **2.1. Rechtliche Grundlagen**

Seit Januar 1995 werden in der Bundesrepublik Deutschland auf der Grundlage der Richtlinie 93/89/EWG des Rates vom 25. Oktober 1993<sup>3</sup> und des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 9. Februar 1994 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen vom 30.08.1994<sup>4</sup> zeitbezogene Autobahngebühren für deutsche und ausländische Lkws ab 12 t zulässigem Gesamtgewicht erhoben. Neben Deutschland sind die Niederlande, Belgien, Luxemburg, Dänemark und Schweden Verbundpartner im Rahmen dieses Übereinkommens („Eurovignetten-Übereinkommen“). Das System zeitbezogener Gebührenerhebung wurde mit dem Gesetz zur Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen vom 05.04.2002<sup>5</sup> zum 30. August 2003 aufgehoben. Damit kündigte die Bundesrepublik ihren Vertrag über die Beteiligung an der Eurovignette. In den verbleibenden Verbundstaaten Schweden, Dänemark, Belgien, Luxemburg und den Niederlanden besteht die Gebührenpflicht vorerst weiter. Gleichzeitig wurden mit dem Gesetz die rechtlichen Bedingungen für ein streckenbezogenes Gebührensystem geschaffen. Grundlage hierfür ist die Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (Wegekosten-Richtlinie)<sup>6</sup>. Sie ersetzt die vorgenannte Richtlinie 93/89/EWG. Das für Deutschland vorgesehene neue System ist satellitengestützt und würde bereits den technologischen Anforderungen entsprechen, die in einem Vorschlag der EU-Kommission<sup>7</sup> zur Änderung der jetzt geltenden Richtlinie 1999/62/EG enthalten sind. Die großen technischen Schwierigkeiten, die bei der gegenwärtigen Einführung des neuen Systems in Deutschland aufgetreten sind, haben jedoch das Europäische Parlament dazu bewogen, die technologische Vorgabe im Kommissionsvorschlag abzulehnen<sup>8</sup>.

---

3 Richtlinie 93/89/EWG des Rates vom 25. Oktober 1993 über die Besteuerung bestimmter Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung sowie die Erhebung von Maut- und Benutzungsgebühren für bestimmte Verkehrswege durch die Mitgliedstaaten, ABl. L 279 vom 12.11.1993, S. 32.

4 BGBl. II 1994, S.1765, Berichtigung vom 27.09.1994, BGBl. II 1994, S. 2476. Vgl. auch Bekanntmachung der Bundesregierung vom 23.02.1996, BGBl. II 1996, S. 363.

5 BGBl. I, 11.04.2002, S.1234. Zum Regelungsbereich dieses Gesetzes (Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge (ABMG)) sind auch die Verordnung zur Erhebung, zum Nachweis der ordnungsgemäßen Entrichtung und zur Erstattung der Maut vom 24. Juni 2003, BGBl I 2003, S. 1003

## 2.2. Ziele der Straßenmaut

In Deutschland werden mit der neuen streckenbezogenen Straßennutzungsgebühr auf in- und ausländische Lkws ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 t, die auf deutschen Autobahnen fahren, mehrere Ziele verfolgt. Die Bundesregierung nennt folgende Ziele<sup>9</sup>:

- verursachergerechte Anlastung der Wegekosten entsprechend dem größeren Infrastrukturverschleiß (z.B. Fahrbahnschäden) bei Lkw gegenüber Pkw.
- Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen für Bahn und Binnenschiffe.
- zusätzliche Einnahmen für den Erhalt und den weiteren Ausbau der Verkehrswege in Deutschland.
- weltweite technologische Vorreiterrolle bei der weitgehend automatischen Erhebung der Lkw-Maut mit neuen Marktchancen für die Industrie, Arbeitsplatzsicherung, möglicher Innovationsschub auf anderen Feldern der Informationstechnologie.
- Unterstützung der umweltpolitischen Ziele der Bundesregierung durch eine Differenzierung der Gebührenhöhe der Maut nach Achsen und Emissionen<sup>10</sup>.

Mit der Einführung einer Straßenmaut wird gelegentlich auch das Ziel verfolgt, das Stauaufkommen zu vermindern. Wenn die meisten vorgenannten Ziele – insbesondere die verursachergerechte Anlastung der Wegekosten - unter volkswirtschaftlichen

---

und die Verordnung zur Festsetzung der Höhe der Autobahnmaut für schwere Nutzfahrzeuge (MautHV), v. 24. Juni 2003, BGBl I 2003, S. 1001 anzuführen.

6 ABl. L 187/42 vom 20. 7. 1999, S. 42.

7 Zum Regelungsbereich dieser Richtlinie liegt bereits ein Vorschlag für eine Richtlinie der Kommission vor, mit dem u.a. der Einsatz satellitengestützter Gebührensysteme ab 2008 verbindlich vorgegeben wird. EU-Kommission, Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, KOM(2003) 444 endg, 2003/0175 (COD), Brüssel, den 23.07.2003, [http://europa.eu.int/comm/transport/infr-charging/library/dir\\_com\\_2003\\_448\\_de.pdf](http://europa.eu.int/comm/transport/infr-charging/library/dir_com_2003_448_de.pdf).

8 Vgl. FAZ.NET, „FAZ“: EU-Parlament gegen harmonisierte europäische Mauttechnik, 24.10.2003, [http://www.faz.net/IN/INtemplates/faznet/default.asp?tpl=investor/tool\\_infoboxticker\\_meldung.asp&id=1066930541&whoami=1](http://www.faz.net/IN/INtemplates/faznet/default.asp?tpl=investor/tool_infoboxticker_meldung.asp&id=1066930541&whoami=1).

9 Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Fakten zur Lkw-Maut – Streckenbezogene LKW-Maut sorgt für verursachergerechte Anlastung der Wegekosten, <http://www.bmvbw.de/Lkw-Maut-.720.htm>.

10 Zur Höhe der Maut und zum Erhebungsverfahren vgl. Verordnung zur Festsetzung der Höhe der Autobahnmaut für schwere Nutzfahrzeuge (MautHV) v. 24. Juni 2003, BGBl I 2003, S.1001und

Gesichtspunkten zu begrüßen sind, so sind allerdings die Rahmenbedingungen zu beachten, innerhalb derer diese zusätzliche Belastungen das deutsche Spediteursgewerbe im internationalen Vergleich konfrontieren.

### **2.3. Auswirkungen auf das Lkw-Gewerbe**

#### **2.3.1. Wettbewerbliche Aspekte**

Deutsche und ausländische Spediteure müssen die neue Lkw-Maut gleichermaßen entrichten, wenn sie deutsche Autobahnen benutzen. Somit ändert sich bei gleichem Nutzungsverhalten auch das Kostenniveau gleichermaßen. Auf den ersten Blick scheint sich dadurch die relative Wettbewerbsposition nicht zu verändern. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass das deutsche Lkw-Gewerbe bei der Gesamtbelastung im internationalen Vergleich eine Spitzenposition einnimmt.

Schon vor Einführung der neuen Lkw-Maut hat das deutsche Lkw-Gewerbe mit die höchste Steuer- und Abgabenbelastung in Europa getragen<sup>11</sup>. So können nach einer Studie des DIW bereits ohne die neue Maut z.B. die Mineralölabgaben in europäischen Ländern bei gleicher Fahrleistung und bei gleichem Durchschnittsverbrauch um mehr als 10.000 € im Jahr differieren<sup>12</sup>. Das bedeutet, dass sich bei einer ohnehin geringeren Gewinnmarge im deutschen Spediteursgewerbe die zusätzliche Belastung stärker auswirkt als bei Spediteuren in Ländern mit größeren Margen. Bei intensivem Wettbewerb gibt es kaum preispolitische Spielräume. Zusätzliche Belastungen haben daher erhebliche Auswirkungen auf die Überlebensfähigkeit deutscher Speditionsunternehmen. Grenzanbieter werden aus dem Markt ausscheiden und die Zahl insolvenzgefährdeter Unternehmen wird tendenziell weiter steigen. Somit haben gleiche Belastungen bei verschiedenen nationalen Rahmenbedingungen unterschiedliche relative Auswirkungen auf die internationalen Wettbewerbsbedingungen. Bestehende Wettbewerbsverzerrungen zum europäischen Ausland werden tendenziell vergrößert. Zusätzlich dürfte der Anreiz weiter steigen, Fahrzeuge in europäischen Nachbarländern zuzulassen, in denen insgesamt

---

Verordnung zur Erhebung, zum Nachweis der ordnungsgemäßen Entrichtung und zur Erstattung der Maut v. 24. Juni 2003, BGBl I 2003, S. 1003.

11 Vgl. Volker Hein und Wolfgang Arnold, Die neue Lkw-Maut, WDR-Sendung vom 29. Oktober 2002, [http://www.wdr.de/tv/service/verkehr/inhalt/20021029/b\\_1.phtml](http://www.wdr.de/tv/service/verkehr/inhalt/20021029/b_1.phtml).

12 Vgl. Hartmut Kuhfeld und Uwe Kunert, Das Tauziehen um die Abgabenbelastung des Transportgewerbes ist nur über eine europäische Harmonisierung zu beenden, DIW-Wochenbericht 13-14/03, <http://www.diw.de/deutsch/publikationen/wochenberichte/docs/03-13-2.html>.

weniger Fahrzeugsteuern erhoben werden<sup>13</sup>. Vor dem Hintergrund dieser Problematik wurde ursprünglich dem deutschen Lkw-Gewerbe eine Kompensation im Rahmen einer Mineralölsteuerrückerstattung von insgesamt 600 Mio. € bei einer durchschnittlichen Mauthöhe von 15 Ct/km zugesagt. Dies hatte die EU-Kommission abgelehnt. Am 23. Juli 2003 leitete sie ein Verfahren gegen Deutschland auf Beschwerden des Speditionsgewerbes mehrerer anderer EU-Staaten ein<sup>14</sup>. Dabei ist zu prüfen, ob die Ausgleichszahlungen an die deutschen Spediteure nach EU-Recht unzulässige Staatsbeihilfen sein könnten<sup>15</sup>. Der inzwischen getroffene Kompromiss<sup>16</sup> beinhaltet nunmehr eine Absenkung der durchschnittlichen Mauthöhe auf vorerst 12,4 Ct/km<sup>17</sup>. Die ermäßigte Gebühr soll so lange gelten, bis die Spediteure auf anderem Wege entlastet würden. Als Kompensation werden die Anrechnung der in Deutschland gezahlten Mineralölsteuer auf die Maut, die Senkung der Kfz-Steuer auf den europäischen Mindestsatz sowie Zuschüsse für die Beschaffung von Fahrzeugen mit geringem Schadstoffausstoß erwogen<sup>18</sup>. Sollten sich Harmonisierungslösungen abzeichnen, könnte die Maut wieder auf 15 Ct/km erhöht werden<sup>19</sup>.

---

13 Dazu zählen z.B. Luxemburg, Niederlande, Italien, Frankreich, Belgien; vgl. Maximilian Steinbeis, EuGH kippt deutsche Steuerpflicht für Lkw mit luxemburgischer Zulassung – Spediteure fordern schnelle Harmonisierung der Kraftfahrzeugbesteuerung – Freie Bahn für Billig-Transporteure, in: Handelsblatt, 03.07.2003, S. 3.

14 Vgl. o.V., Verfahren wegen deutscher Lkw-Maut eröffnet, in: Die Welt, <http://www2.welt.de/data/2003/07/23/139598.html>.

15 Vgl. Peter Kleinort, EU bezweifelt Rechtmäßigkeit der deutschen Lkw-Maut, in: 9.7.2003, <http://www.ftd.de/pw/eu/1057486296723.html?nv=rs>.

16 Vgl. Kristina Böger, Kritik an Kompromiss, in: tagesschau.de, 20.10.2003, [http://www.tagesthemen.de/sendungen/0,1196,SPM8\\_OIT2179544,FF.html](http://www.tagesthemen.de/sendungen/0,1196,SPM8_OIT2179544,FF.html).

17 Vgl. Deutscher Industrie- und Handelskammertag, Lkw-Maut: Verloren wie beim Hütchen-Spiel, Newsletter Nr. 26, 27. 06. 2003 <http://www.nordschwarzwald.ihk24.de/PFIHK24/PFIHK24/servicemarken/branchen/verkehr/lkw-maut/DIHK27062003Maut.pdf>.

18 Vgl. Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Zitat, in: tagesschau.de, 20.10.2003, [http://www.tagesthemen.de/sendungen/0,1196,SPM8\\_OIT2179544,FF.html](http://www.tagesthemen.de/sendungen/0,1196,SPM8_OIT2179544,FF.html). Vgl. auch o.V., Bundestag stimmt Kompromiss zur Lkw-Maut zu, in: ftd.de, 22.5.2003, <http://www.ftd.de/pw/de/1053090425966.html?nv=rs>.

19 Vgl. Manfred Stolpe, Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Plenarprotokoll, 60. Sitzung, Berlin, 11. September 2003, S. 5165.

### 2.3.2. Kosten- und Wirkungsanalyse

Zunächst ist mit der Umstellung von der bisherigen zeitbezogenen auf die neue streckenbezogene Lkw-Maut eine erhebliche Erhöhung der Straßenbenutzungsgebühr verbunden. Um beispielhaft die Belastung der beiden Gebührensysteme zu vergleichen, müssen bestimmte Annahmen getroffen werden. Betrachtet man einen fünfsichtigen Lkw der Euro-II/III-Klasse, so hat in diesem Fall die Eurovignette 1.250 € pro Jahr gekostet. Unterstellt man für diesen Lkw-Typ eine Fahrleistung von 100.000 Autobahnkilometern, dann sind hierfür streckenabhängig künftig 12.000 € Maut zu zahlen. Rechnet man die Kosten der Eurovignette auf die genannte Kilometerzahl um, so entspricht dies einer Belastung von 1,25 Cent pro Kilometer. Demnach ist die neue Maut 10 Mal teurer als die Eurovignette<sup>20</sup>. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen errechnet hierbei eine Erhöhung der Kosten für den Betrieb eines Lkw von etwa 7-9 %<sup>21</sup>. Dabei ist zu beachten, dass Spediteure weiterhin die Eurovignetten-Gebühr entrichten müssen, wenn sie Transporte in Staaten des Eurovignetten-Abkommens (Benelux, Dänemark und Schweden) durchführen. Dort wird sie wie oben angeführt vorerst weiter erhoben.

Darüber hinaus entstehen dem Lkw-Gewerbe weitere Kosten, die mit der Einführung des neuen Systems verbunden sind. So ist zunächst für jedes Fahrzeug eine sogenannte On Board Unit (OBU) erforderlich. Das Gerät wird zwar von der Betreibergesellschaft Toll Collect GmbH gegen Zahlung einer Kautionszahlung als Vorauszahlung auf die Lkw-Maut zur Verfügung gestellt. Die Einbaukosten sind jedoch vom Mautpflichtigen zu bezahlen<sup>22</sup>. Hierfür werden zwischen 300 und 500 € veranschlagt. Außerdem hat der Mautpflichtige die mit dem Einbau verbundenen Folgekosten (An- und Abfahrt, Standzeit) zu tragen<sup>23</sup>.

Nach den Berechnungen des Deutschen Speditions- und Logistikverband e.V. (DSLTV) wird die neue entfernungsabhängige Lkw-Maut in Deutschland den Güterkraftverkehr

---

20 Vgl. Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V. (DSLTV), Argumente zur Weiterberechnung der Lkw-Maut, Bonn, 17. Juni 2003, <http://www.vks-service.de/internet/vks/vks.nsf/pages/002C835E>.

21 Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Fakten zur Lkw-Maut, Streckenbezogene Lkw-Maut sorgt für verursachergerechte Anlastung der Wegekosten, <http://www.bmvbw.de/cms-aussen-spezial/externalViews/ExternalViews.jsp?contentId=7443&printView=true>.

22 Vgl. Bundesamt für Güterverkehr, Ablösung der Eurovignette durch die streckenbezogene Lkw-Maut, Köln, den 10. Dezember 2002, <http://www.bag.bund.de/aktuell/Maut122002.htm>.

im Stückgut-, Teilladungs- und Ladungsverkehr mit unmittelbaren Kostensteigerungen in Höhe von 3 bis 15 Prozent belasten. Diese Kostensteigerungen könnten weder durch die Gewinnmarge noch durch Rationalisierungsmaßnahmen aufgefangen werden<sup>24</sup>. Außerdem würde die Einführung der neuen Maut eine Vielzahl zusätzlicher Kosten in den Bereichen Verwaltung, Unternehmensleitung und Finanzierung verursachen. Hier werde der Mehraufwand auf bis zu 3 Prozent der Gesamtkosten der Spediteure geschätzt<sup>25</sup>.

Eine Überwälzung der Maut schließt der DSLV nahezu aus. Die Wettbewerbsintensität der Branche sei sehr hoch und die Ertragslage der Unternehmen äußerst angespannt. Dies spiegele auch die überdurchschnittlich hohe Zahl der Insolvenzen in der Branche wider. Auch ein Ausweichen auf mautfreie Bundes- und Landstraßen dürfte vor allem wegen der von den Auftraggebern vorgegebenen engen Zeitfenster und der dort höheren Betriebskosten als sehr gering einzuschätzen sein. Selbst wenn theoretisch eine vollständige Überwälzung der Maut unterstellt werde, würde lediglich ein Anstieg um 0,15% des Lebenshaltungindex prognostiziert. Das zeige, dass die Spediteure in besonderem Maße von der neuen Maut betroffen seien. Allein die durch die Lkw-Maut verursachten unmittelbaren Kostensteigerungen seien existenzbedrohend.

Der DSLV weist darauf hin, dass Effizienzsteigerungen im Lkw-Gewerbe nur noch in geringem Ausmaß erzielt werden können. So würden Optimierungsbemühungen bei den kundenspezifischen Leerfahrtenanteilen auf Grenzen stoßen. Es gebe objektiv nicht reduzierbare Leerfahrtenanteile, für die Spediteure Maut zahlten und auch weiterberechnen müssten. Hierzu zählten Transporte mit spezialisierten Fahrzeugaufbauten (z.B. Tank, Silo), Beiladungsverbote und Sicherheitsbestimmungen für bestimmte Güter (z.B. Gefahrgut, Nahrungsmittel, Kühltransporte) sowie entsprechende Verladeranforderungen (z.B. Just-in-Time (jit) - Verkehre). Nennenswerte Einsparungen seien kurz- und mittelfristig durch bessere Organisation der Verkehre nicht zu erwarten. Nach Feststellungen des Bundesamtes für Güterverkehr sei zwar die gewichtsmäßige Auslastung seit Jahren rückläufig. Diese habe 2001 bei 66,8 % gelegen. Wichtiger zur Beurteilung der

---

23 Vgl. Toll Collect GmbH, Benutzerinformationen - Lkw-Maut – einfach und praktisch, [http://www.toll-collect.de/pdf/benutzerinformation/web\\_einfuehrungstex\\_dt.pdf](http://www.toll-collect.de/pdf/benutzerinformation/web_einfuehrungstex_dt.pdf);jsessionid=E6C2D52CA40EB697E9A3713E78EE4AA3.

24 Vgl. Deutscher Speditions-und Logistikverband e.V. (DSLV), Argumente zur Weiterberechnung der Lkw-Maut, Bonn, 17. Juni 2003, <http://www.vks-service.de/internet/vks/vks.nsf/pages/002C835E>.

25 Vgl. ebenda.

Auslastung der Lkw sei aber das Kriterium Ladevolumen, was über Jahre hinweg relativ konstant gewesen sei.

Auch der Einsatz von Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht unter 12 t sei in der Regel keine Alternative, um Mautgebühren zu vermeiden. Denn Komplettpartien müssten auf 2 bis 3 Fahrzeuge verteilt werden. Die dabei ersparten Mautkosten seien jedoch niedriger als die Kostensteigerung, die sich durch den Wegfall der Fixkostendegression ergebe. Größere Fahrzeuge seien wegen der Fixkostendegression im Sammelgut- wie auch im Ladungsverkehr wesentlich produktiver. Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht unter 12 t seien lediglich im regionalen Verkehr produktiv. Außerdem sei nicht auszuschließen, dass künftig die Gewichtsgrenze abgesenkt werde. In der Schweiz gelte bereits eine niedrigere Gewichtsgrenze mit 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht und auch in Österreich sei diese Gewichtsgrenze vorgesehen.

Der DSLV vermutet, dass die Einführung der Maut den Werkverkehr stärker belasten werde als die gewerblichen Verkehre. Denn hier gebe es ungünstigere Kostenstrukturen, da mehr Leerkilometer anfielen und eine schlechtere Auslastung gegeben sei. Hier könnten Effizienzsteigerungen z. B. über Outsourcen an Spediteure erzielt werden. Darin werde seit langem ein Geschäftspotenzial für das Speditionsgewerbe gesehen.

Eine stärkere Nutzung der Bahn durch die Spediteure habe ebenfalls ihre Grenzen. Die aktuellen Leistungsanforderungen der Wirtschaft hinsichtlich der Transportlaufzeiten könnten von der Bahn im Stückgutverkehr gar nicht, im Teilladungs- und Ladungsverkehr nur teilweise erfüllt werden. So habe die Bahn ihren eigenen Stückgutverkehr vor Jahren eingestellt. Die für die Erfüllung der Leistungen erforderlichen Kapazitäten würden der Bahn auf den Hauptstrecken zwischen den Ballungsgebieten in den Nachsprungzeiten von 20.00 bis 5.00 Uhr nicht zur Verfügung stehen. Freie Kapazitäten würden zu uninteressanten Zeiten und/oder auf unlukrativen Nebenstrecken bestehen. Zeitsensible Transporte würden sich grundsätzlich nicht für den Schienenverkehr eignen. Die Möglichkeiten von Bahntransporten würden von den Speditionen bereits heute so weit wie möglich wahrgenommen. Dies sei jedoch vor allem leistungsabhängig. Spediteure ließen Güter mit der Bahn zumeist im Kombinierten Verkehr befördern. Spediteure seien die Hauptauftraggeber im kombinierten Güterverkehr. So hätten Spediteure den in

ganz Europa bedeutendsten Operator im kombinierten Verkehr, die Kombi-Verkehr, Frankfurt/Main, gegründet<sup>26</sup>.

Die zu erwartenden betriebswirtschaftlichen Auswirkungen im Güterkraftverkehrsgewerbe unterstreichen das Erfordernis einer Harmonisierung der Abgabenbelastungen im Verkehrswesen. Bei einem hohen Abgabenniveau und schon weitgehend ausgeschöpften Effizienzspielräumen spielen Möglichkeiten der Überwälzung der zusätzlichen Belastung eine besondere Rolle. Wie weiter unten am Beispiel der Schweiz dargestellt<sup>27</sup>, konnten offenbar bei dem dort bereits eingeführten vergleichbaren verursacherbezogenen Mautsystem auch Überwälzungen der zusätzlichen Belastungen festgestellt werden. Die Umorientierung auf nutzer- und verursachergerechte Gebührensysteme für die Nutzung von Verkehrsinfrastruktur wird allgemein begrüßt. Diese Gebührensysteme können aber nur dann ihre positiven allokativen und ressourcenschonenden Wirkungen entfalten, wenn sie nicht durch Doppel- oder Sonderbelastungen verzerrt und die Einnahmen auch zum Erhalt und Ausbau der jeweiligen Infrastruktur eingesetzt werden.

---

26 Vgl. Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V. (DSLTV), Argumente zur Weiterberechnung der Lkw-Maut, Bonn, 17. Juni 2003, <http://www.vks-service.de/internet/vks/vks.nsf/pages/002C835E>.

27 Vgl. auch Ausführungen zum Gliederungspunkt 3.4.

### **3. Vergleich mit anderen europäischen Staaten**

#### **3.1. Allgemeiner Überblick**

Fast überall in anderen europäischen Ländern werden seit langem Autobahn- und Straßengebühren für Pkw erhoben<sup>28</sup>. Ähnliches gilt für den Lkw-Verkehr. Lkw-Maut wird in der Schweiz, Österreich, Frankreich, Spanien, Italien, Ungarn, Portugal, Slowenien, Norwegen, Griechenland, Kroatien, Serbien und Montenegro erhoben. In den Niederlanden, Großbritannien und Schweden ist eine streckenbezogene Lkw-Maut in Planung<sup>29</sup>. Es kommen verschiedene Systeme und Erhebungsverfahren zum Einsatz. Für Lkw gibt es sowohl zeitbezogene Bezahlssysteme mit Vignette (Benelux, Dänemark Schweden) wie streckenbezogene Systeme (Frankreich, Italien) - mit unterschiedlichen Lösungen zur Begleichung von Gebühren. Auch werden im selben Land verschiedene Systeme in Abhängigkeit der jeweiligen Strecke und des Mautbetreibers eingesetzt. Die Maut wird zum Teil mittels fest installierter Mautstellen auf den Autobahnen direkt von allen Verkehrsteilnehmern kassiert oder bereits mit elektronischen Hilfsmitteln - wie weiter unten erläutert - erfasst und abgerechnet. In Italien werden z.B. ca. 38% aller Mautzahlungen elektronisch abgewickelt. In Italien ist auch der größte private Mautbetreiber in Europa, Autostrade, ansässig. Das Unternehmen betreibt seit 50 Jahren 61 Prozent des italienischen Autobahnnetzes und verfügt über 18 Prozent des europäischen Mautnetzes. Der operative Gewinn des Unternehmens betrug 1,32 Mrd. € in 2001<sup>30</sup>.

In der untenstehenden Tabelle sind einige Beispiele für die Höhe von Mautgebühren in einigen europäischen Ländern zusammengestellt.

---

28 Vgl. zum Beispiel Institut für Stadt- und Regionalplanung, Entfernungspauschale und Raumordnung, <http://stadtplanung.gmxhome.de/Verkehrskosten/Maut.htm>; vgl auch Weltzeituhr, Mautgebühren, [http://www.weltzeituhr.com/reise/avd\\_maut.shtml](http://www.weltzeituhr.com/reise/avd_maut.shtml) (AvD Mai 2001).

29 Vgl. ASFIAG, Lkw-Maut, Die österreichische Maut im europäischen Umfeld, [http://www.asfinag.at/maut/lkwmaut/lkw\\_maut\\_umfeld.htm](http://www.asfinag.at/maut/lkwmaut/lkw_maut_umfeld.htm).

30 Im Jahr 2001 wurden 950 Mio. € Mautzahlungen in Italien erhoben. Vgl. Autobahnen und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG), Autostrade Bestbieter im Verfahren zur Lkw-Maut, [http://www.asfinag.at/presse/presse\\_archiv2002/24\\_05\\_2002.htm](http://www.asfinag.at/presse/presse_archiv2002/24_05_2002.htm).

Tabelle 1: Länderübersicht Europa - Mauthöhe in ausgewählten Ländern<sup>31</sup>

Land	Tarifbeschreibung	Tarifbeispiele <sup>a)</sup> Lkw, Achsen oder 30t		
		Euro-0	Euro-I	Euro-II
A. Entfernungsbezogene Gebühren (Maut)		€/ Fzkm		
A1. Preiserhebung auf dem Gesamten Straßennetz				
Schweiz:	LSVA (alle Straßen)	0,36	0,34	0,29
A2. Preiserhebung auf dem Autobahnnetz				
Frankreich	Durchschnitt <sup>b)</sup>	0,16		
Griechenland	Durchschnitt	0,03		
Italien	Durchschnitt Norditalien <sup>c)</sup>	0,08		
Norwegen	Durchschnitt	0,09		
Portugal	Durchschnitt <sup>d)</sup>	0,12		
Slowenien	Durchschnitt	0,15		
Spanien	Durchschnitt Nordspanien <sup>e)</sup>	0,13		
A3. Preiserhebung auf bestimmten Strecken des Autobahnnetzes				
Österreich	Brenner-Autobahn (34.5 km) <sup>f)</sup>	2,44	1,84	
Großbritannien	Tunnel und Flussquerungen <sup>g)</sup>	-		
B. Zeitbezogene Gebühren (Vignette)		€/ Jahr		
Belgien Dänemark Deutschland <sup>h)</sup> Luxemburg Niederlande Schweden	Euro-Vignette	1550,24	1399,92	1250,11
Österreich	Straßenbenutzungsabgabe	154,92	121,69	75,16
Anmerkungen: a) Alle Gebühren ohne Umsatzsteuer. Wechselkurse vom 24.10.2001. b) Zzgl. 19,6% USt. c) Mittel- und Süditalien -6%; Zzgl. 20% USt. d) Zzgl. 17% USt. e) Durchschnitt Südspanien -13%; Zzgl. 16% USt. f) Angegeben: Tagtarif bezogen auf eine Länge der Mautstrecke von 34,5 km. Nachttarif +100%. Weitere Strecken: Pyhrnautobahn, Tauernautobahn, Arlberg-Straßentunnel und Karavankentunnel. g) Insgesamt 9 Mautstellen: Gebühren zwischen 0,96 € (Erskine Bridge) und 43,64 € (Skyne Bridge) je Passage. h) Zum 30.08.2003 abgeschafft.				

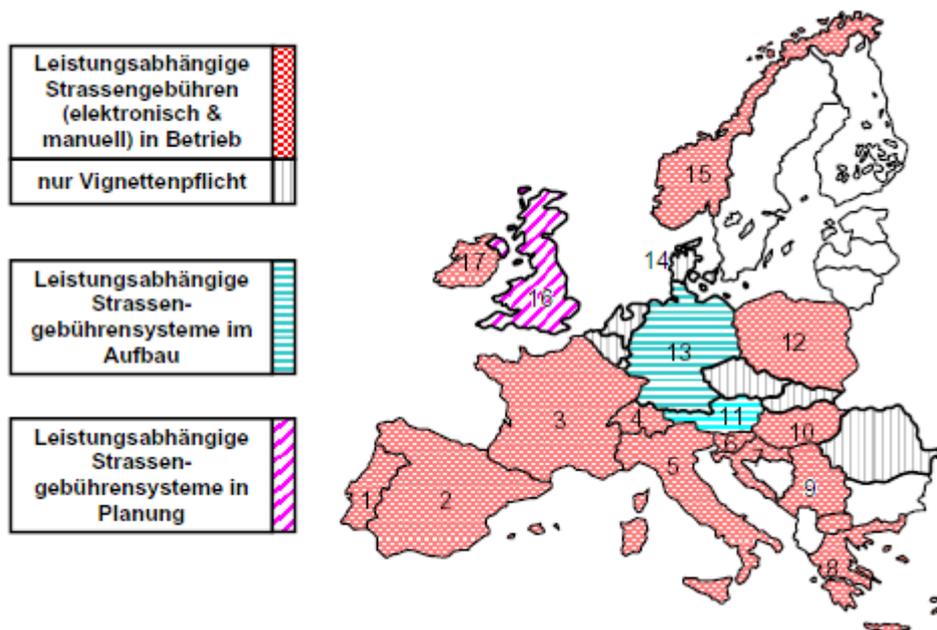
In der nächsten Tabelle und dem dazugehörigen Schaubild sind die gängigen Systeme der Mauterfassung und –abrechnung länderbezogen dargestellt. Dabei ist hervorgehoben in welchen Ländern leistungsabhängige Straßennutzungsgebühren erhoben werden, geplant sind oder eingeführt werden.

31 Quelle: Zusammenstellung des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V. (BGL), Stand: 5/2001, ergänzt mit Angaben des Bundesverbands Spedition und Logistik e.V. (BSL), in: Antworten auf den Fragenkatalog des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Öffentlichen Anhörung zu dem Entwurf eines Gesetzes zur Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen, BT-Drs. 14/7013 am 07.11.2001, eigene Umrechnung in €.

Tabelle 2: Länderübersicht Europa-Straßenbenutzungsgebühren für den Schwerverkehr- Technik/betroffene Verkehrswege<sup>32</sup>

Lfd. Nr.	Land	Straße / Technik
1	Portugal	nur Autobahnen, Gerät im Fzg. (TAG) oder manuell
2	Spanien	die meisten Autobahnen & Tunnels, Gerät im Fzg. (TAG) oder manuell
3	Frankreich	nur Autobahnen, Gerät im Fzg. (TAG) nur für Pkw, für Lkw manuell
4	Schweiz	auf allen Strassen, nur Lkw, obligatorisches Fahrzeuggerät
5	Italien	nur Autobahnen, Gerät im Fzg. (TAG) oder manuell
6	Slowenien	nur Autobahnen & Karavanke-Tunnel
7	Kroatien	nur Autobahnen & Ucka-Tunnel sowie Brücke zur Insel Krk
8	Griechenland	einige Autobahnen & Nationalstraßen
9	Serbien & Montenegro	nur Autobahnen und einzelne Schnellstraßen
10	Ungarn	nur Autobahn M5 Budapest –Kiskunfelegyháza, sonst Vignette
11	Österreich im Aufbau	Inbetriebnahme 01.01.2004, nur Autobahnen, Fzg.-Gerät obligatorisch
12	Polen	nur Autobahn A4 von Kattowitz nach Krakau, Fzg.-Gerät oder manuell
13	Deutschland im Aufbau	zunächst geplante Inbetriebnahme 31.08.2003, nur Autobahnen, Fzg.-Gerät oder manuell
14	Dänemark	nur Brücken, sonst Eurovignette
15	Norwegen	einige Strassen, Brücken, Tunnels & Innenstädte, Gerät im Fahrzeug oder manuell
16	England in Planung	Einführung ca. 2006, z. Z. einige Brücken und Tunnels
17	Irland	nur Dublin Ring Road, kleines Gerät im Fahrzeug oder manuell

Schaubild: Länderübersicht Straßennutzungsgebühr für den Schwerverkehr<sup>33</sup>



32 Quelle: FELA Management AG, Harmonisierung europäischer Strassengebührensyste-me, Stand Februar 2003, [http://www.fela.ch/elektroniktele-m/de/news/tripon\\_eu.pdf](http://www.fela.ch/elektroniktele-m/de/news/tripon_eu.pdf).

33 Quelle: ebenda, Stand Februar 2003. Die laufenden Nummern in der Tabelle 2 korrespondieren mit den Zahlen im Schaubild. Verwendung der Grafik mit freundlicher Genehmigung der FELA Management AG.

### 3.2. Konkurrierende moderne Technologien

Bei den derzeit verwendeten bzw. zur Einführung anstehenden modernen Systemen zur elektronischen Erhebung streckenbezogener Mautgebühren kommen im Wesentlichen zwei Technologien zum Einsatz.

Zum einen gibt es sogenannte DSRC-Systeme. Sie basieren auf der seit vielen Jahren verwendeten Mikrowellenfunktechnologie (Dedicated Short Range Communication). Dabei ist das Erfassungsgerät im Fahrzeug sehr einfach und billig. Zur Ortung eines Fahrzeuges und zur Mautbuchung muss die Straße mit Funkbaken ausgerüstet werden.

Zum anderen gibt es sogenannte GPS/GSM-Systeme (Global Positioning System / Global Standard for Mobile Communication). Sie verwenden zur Ortung das bestehende Satellitennavigationssystem und zur Mautbuchung das bestehende Mobiltelekommunikationsnetz. Das Erfassungsgerät im Fahrzeug ist vergleichsweise aufwändig, hingegen entfällt die straßenseitige Infrastruktur<sup>34</sup>.

Die DSRC-Technologie wird z. B. in Frankreich, Italien, Spanien und Portugal verwendet. Diese Systeme haben ihre grundsätzliche technische Eignung bereits unter Beweis gestellt<sup>35</sup>. Ein ähnliches auf der DSRC-Technik basierende System, das allerdings mit dem System in Frankreich, Italien, Spanien und Portugal inkompatibel ist, wird derzeit in Österreich installiert. Dort läuft seit dem 1. Oktober 2003 der Probetrieb für die streckenbezogene Lkw-Maut. Für die Erfassung und zur Abbuchung der Maut wird eine sogenannte GO-Box benötigt. Das Gerät hat die Größe einer Zigarettenschachtel und wird hinter der Windschutzscheibe vom Fahrer selbst mit Klebefolie befestigt. Darin wird das Kennzeichen und die Anzahl der Achsen eingegeben. Der Rest erfolgt automatisch. Das Gerät wird über fest installierte Mautportale auf den Autobahnen und Schnellstraßen abgelesen. Die GO-Box ist ein Transponder, der via Mikrowellen nach europäisch genormtem DSRC-Standard funktioniert. Zwischen jeder Auf- und Abfahrt der Autobahn gibt es eines von insgesamt 400 Mautportalen, das die gefahrenen Kilometer der Lkw lückenlos und gerichtsfest registriert. Die Wegstrecken kann der Spediteur dann als Beleg für die Maut-Rechnung im Internet nachkontrollieren. Für die Box fällt eine Einmalgebühr von 5 € (inkl. MwSt., zzgl. Versandkosten) an. Gezahlt werden kann entweder im Nachhinein (für Vielfahrer) über ein zentral registriertes

---

34 Vgl. Eidgenössische Zollverwaltung, Andere Länder, andere Gebührensysteme, [http://www.zoll.admin.ch/d/firmen/steuern/lsva/andere\\_laender\\_d.pdf](http://www.zoll.admin.ch/d/firmen/steuern/lsva/andere_laender_d.pdf).

Konto mittels Tank-, Kredit- oder Debitkarte/Maestro (Post-pay-Verfahren) oder im Voraus für Mautbeträge bis zu einer maximal festgelegten/gespeicherten Höhe (Pre-pay-Verfahren), die bar oder per Karte entrichtet werden können<sup>36</sup>.

Das österreichische System wird von der Europass Lkw-Mautsystem GmbH betrieben<sup>37</sup>. Nach bisher erfolgreichem Test der Mautportale, Bordgeräte und Überwachungsanlagen wird der Echtbetrieb ab Januar 2004 starten<sup>38</sup>.

Das schweizerische elektronische Mautsystem „TRIPON“ ist bereits seit dem 1. Januar 2001<sup>39</sup> in Betrieb und hat sich bereits bewährt. Es wird von der FELA Management AG betrieben. Es verwendet die DSRC-Technologie und die GNSS-CN-Technologie. GNSS steht für Global Navigation Satellite Systems (GPS) und CN für Cellular Network<sup>40</sup>. Es wird den Nutzern kostenlos zur Verfügung gestellt. Die Kosten für den Einbau in Höhe von ca. 200 € müssen sie jedoch selbst tragen. Das Gerät registriert alle gefahrenen Kilometer anhand des Tacho-Impulses und zusätzlich über Satellit (GPS). Beim Grenzübertritt wechselt es automatisch den Modus, so dass nur die Inlands-Kilometer als abgabepflichtig gezählt werden. Der Einbau des Gerätes erfolgt durch rund 400 autorisierte Werkstätten in der Schweiz. Es gibt auch eine Chipkarte, auf der die fahrzeugbezogenen Daten wie Gesamtgewicht oder das Nummernschild gespeichert sind<sup>41</sup>. Es soll das weltweit erste vollautomatische Erfassungssystem sein und in einem Gerät alle nötigen Technologien enthalten, um in Deutschland, Österreich und der Schweiz einsetzbar zu sein. Wie bei anderen europäischen DSCR-Systemen wird auch dieses an der Windschutzscheibe befestigt. Das Tripion System muss nur feststellen,

---

35 Vgl. VDA Verband der Automobilindustrie, Jahresbericht 2002, [http://www.vda.de/de/service/jahresbericht/auto2002/verkehr/v\\_24.html](http://www.vda.de/de/service/jahresbericht/auto2002/verkehr/v_24.html).

36 Vgl. IHK Nordschwarzwald, Das neue Mautsystem ab 1. Januar 2004 in Österreich, <http://www.nordschwarzwald.ihk24.de/PFIHK24/PFIHK24/produktmarken/index.jsp?url=http%3A//www.nordschwarzwald.ihk24.de/PFIHK24/PFIHK24/servicemarken/branchen/verkehr/lkw-maut/index.jsp>.

37 Das Unternehmen ist eine Tochter der italienischen Autostrade. Autostrade ist Europas größter Mautbetreiber, der schon in den 50er Jahren die erste Mautstrecke in Italien einrichtete. Vgl. Christian Buchholz, L K W - M A U T - "Viel zu teuer und zu kompliziert", manager-magazin.de, 05.09.2003, <http://www.manager-magazin.de/unternehmen/artikel/0,2828,264380,00.html>.

38 Vgl. o.V. Österreich: Probetrieb für Lkw-Maut gestartet, in: Schenker News, 09.10.2003, [http://www.schenker.de/german/news/artikel/2003\\_10/oesterreichProbetrieb.html](http://www.schenker.de/german/news/artikel/2003_10/oesterreichProbetrieb.html).

39 Vgl. FELA, Pionier in Sachen Straßengebühr, <http://www.fela.ch/elektronikteleme/de/news/archiv/pionierinsachen.html>, vgl. auch o.V., Black Box für Brummis, Sharp-ARM-Controller berechnen Lkw-Gebühren, in ARM AUTOMOTIVE SPECIAL, 01/2001, [http://www.arm.com/ARMPower/53RDXZ/\\$File/design\\_elektronik.pdf](http://www.arm.com/ARMPower/53RDXZ/$File/design_elektronik.pdf).

40 Vgl. FELA, DSRC / GNSS-CN -Das ganze Spektrum d e r M a u t s y s t e m e, [http://www.fela.ch/elektronikteleme/de/produktprojekt/gebhrenerfassung/maut\\_d.pdf](http://www.fela.ch/elektronikteleme/de/produktprojekt/gebhrenerfassung/maut_d.pdf).

41 Vgl. tagesschau.de, Ohne Probleme: Das Schweizer Mautsystem [http://www.tagesschau.de/aktuell/meldungen/0,1185,OID2389866\\_TYP1\\_NAVSPM4~2387848\\_REF,00.html](http://www.tagesschau.de/aktuell/meldungen/0,1185,OID2389866_TYP1_NAVSPM4~2387848_REF,00.html).

welche Entfernungen innerhalb eines mautpflichtigen Gebietes zurückgelegt wurden und nicht, wie beim deutschen System, welche Straßentypen dabei benutzt wurden<sup>42</sup>.

Das in Deutschland zur Einführung anstehende satellitengestützte System zählt zu der zweiten Technologie-Kategorie. Es gilt als das zukunftsweisende System. Beim deutschen System kann die Einbuchung ins Mautsystem auf zwei Arten erfolgen: entweder automatisch über ein im Fahrzeug eingebautes Gerät oder manuell via Internet oder an einem Mautstellen-Terminal. Die Eidgenössische Zollverwaltung erklärt, dass das deutsche System noch nicht mit dem Schweizer System TRIPON interoperabel sei. Für eine Nutzung müssten noch vertiefte technische, organisatorische, rechtliche und vertragliche Abklärungen vorgenommen werden. Ein Fahrzeughalter mit eingebautem LSVA-Erfassungsgerät muss daher das deutsche Fahrzeuggerät (OBU) zusätzlich einbauen lassen oder manuell einbuchen<sup>43</sup>.

Dagegen ist das Schweizer System interoperabel mit dem neuen österreichischen System. Fahrzeughalter, die Lkws mit eingebautem LSVA-Erfassungsgerät (TRIPON) besitzen, werden von Anfang an die Möglichkeit haben, damit die Maut auch in Österreich abzuwickeln. In diesem Fall wird keine österreichische GO-Box benötigt<sup>44</sup>.

Im Vergleich der Systemkosten zwischen der österreichischen und deutschen Lösung schneidet das österreichische System günstiger ab. Dafür kann die Go-Box nicht die satellitengestützte Ortungstechnik der On Board Units (OBUs) des deutschen Mautbetreibers Toll Collect leisten. In Deutschland kostet eine Mauterfassungsbox den Staat ca. 400 €, die Spediteure zahlen etwa 300 € für den Einbau der OBU. Beim österreichischen System übernimmt Europass die Gerätekosten bis auf eine Gebühr von 5 €. Einbaukosten entfallen, da kein Einbau erforderlich ist. Teuer im deutschen System ist auch die GPS-Technik zur Ortung via Satellit. Dazu gehört außerdem ein GSM-Modul, mit dem über die bestehenden Handynetze gefunkt werden kann. Nach Auffassung des österreichischen Mautbetreibers sei diese Technik nicht nur zu teuer, sondern auch zu kompliziert für die Aufgabe der Mauterhebung<sup>45</sup>.

---

42 Vgl. VDA Verband der Automobilindustrie, Jahresbericht 2002, [http://www.vda.de/de/service/jahresbericht/auto2002/verkehr/v\\_24.html](http://www.vda.de/de/service/jahresbericht/auto2002/verkehr/v_24.html).

43 Vgl. Eidgenössische Zollverwaltung, Lkw-Maut in Deutschland: noch nicht interoperabel mit der LSVA, [http://www.zoll.admin.ch/d/firmen/steuern/lsva/interoperabel\\_deutschland.php](http://www.zoll.admin.ch/d/firmen/steuern/lsva/interoperabel_deutschland.php).

44 Vgl. ebenda.

45 Vgl. Christian Buchholz, L K W - M A U T "Viel zu teuer und zu kompliziert", manager-magazin.de, 05.09.2003, <http://www.manager-magazin.de/unternehmen/artikel/0,2828,264380-2,00.html>.

Die gegenwärtigen technischen Probleme bei der Einführung des satellitengestützten Mautsystems in Deutschland dürften die These über die Komplexität dieses Systems unterstützen. Andere europäische Länder, die die Einführung satellitengestützter Systeme erwägen, dürften jetzt besonders kritisch die Erfahrungen mit den konkurrierenden technischen Systemen auswerten. Vor allem im Hinblick auf die beschriebenen EU-Initiativen zur Erhebung streckenbezogener Straßennutzungsgebühren stehen in einigen europäischen Ländern bei der Einführung bzw. Umstellung auf leistungsbezogene Systeme auch Entscheidungen für die jeweiligen Technologien an.

So plant z. B. die Tschechische Republik die Einführung eines elektronischen Systems zur Erhebung einer streckenbezogenen Maut für Lastkraftwagen mit Beginn des Jahres 2005. Dabei sollen Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 12 Tonnen für die Nutzung von Autobahnen, Schnellstraßen und Straßen I. Ordnung erfasst werden<sup>46</sup>. Bei den Überlegungen zur Einführung einer Lkw-Abgabe in Schweden soll offenbar die Nutzung aller Straßen gebührenpflichtig werden<sup>47</sup>. In den Niederlanden soll ab 2004 eine Maut erhoben werden. Lkw wie auch Pkw seien dabei betroffen. Für einen Lkw seien dann Gebühren in Höhe von durchschnittlich 2,5 Ct pro Kilometer zu entrichten. Gleichzeitig soll die Mineralölsteuer kräftig gesenkt werden – um ca. 15%. Auch soll dann die Kfz-Steuer sinken<sup>48</sup>.

Aktuelle, konkrete Erfahrungen bei der Einführung eines streckenabhängigen Mauterhebungssystems auf der Grundlage einer Kombination der DSCR- mit der Satellitentechnologie liegen in der Schweiz vor. Nicht nur die Einführung des Systems ist reibungslos verlaufen, sondern auch der Betrieb verläuft einwandfrei. Hier können auch Aussagen über die Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung und auf das Speditionsgewerbe gemacht werden. Erste Erfahrungen insbesondere hinsichtlich der technischen Funktionalität eines weiteren DSCR-Systems liegen in Österreich vor. Hier läuft derzeit der Probetrieb reibungslos. Beide Beispiele sollen im Folgenden weiter

---

46 Vgl. Lothar Martin, Tschechien plant Höhe der Lkw-Maut anhand dem deutschen Modell, Radio Praha, 02.10.2003, <http://www.radio.cz/de/artikel/45872>.

47 Vgl. Bündnis LSVa für Europa e.V., Bessere Luft, weniger Lärm und faire Preise im Güterverkehr - deshalb eine Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe für Europa!, Nachrichten 2/2001, [http://www.lsva-europe.org/aktuell/Nachrichten/n2\\_2001.pdf](http://www.lsva-europe.org/aktuell/Nachrichten/n2_2001.pdf).

48 Vgl. Bündnis LSVa für Europa e.V., Bessere Luft, weniger Lärm und faire Preise im Güterverkehr - deshalb eine Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe für Europa!, Nachrichten 5/2001, [http://www.lsva-europe.org/aktuell/Nachrichten/n5\\_2001.pdf](http://www.lsva-europe.org/aktuell/Nachrichten/n5_2001.pdf).

dargestellt werden. Dabei soll zunächst auf die jeweiligen Tarifsysteme eingegangen und auf Gemeinsamkeiten und Unterschiede zum deutschen Tarifsysteem abgestellt werden.

### **3.3. Tarifsysteme in der Schweiz und in Österreich**

#### **3.3.1. Bemessungsgrundlagen**

In jedem Land wird ein eigenes Tarifsysteem angewendet. Wesentliche Bemessungsgrundlage ist dabei die zurückgelegte Entfernung. So knüpfen die Tarifsysteme in der Schweiz und in Österreich wie in Deutschland zunächst an die zurückgelegte Strecke an. Im Gegensatz zum deutschen System, bei dem Fahrzeuge ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 t gebührenpflichtig sind, unterliegen in Österreich und in der Schweiz Lkw's bereits ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t der Straßennutzungsgebühr. In der Schweiz gilt die Gebühr für alle Straßen und nicht nur für die Autobahnen wie in Deutschland. In Österreich sind neben Autobahnen auch Schnellstraßen gebührenpflichtig.

In Österreich ist neben der Gewichtsgrenze ausschließlich die Achszahl maßgebend. In Deutschland werden neben der Achszahl auch Emissionsklassen erfasst. Bei der schweizerischen leistungsabhängigen Schwerlastabgabe (LSVA) wird die Achszahl nicht berücksichtigt, sondern allein das zulässige Gesamtgewicht. Allerdings werden wie in Deutschland verschiedene Emissionsklassen erfasst. Hier wird deutlich, dass je nach den verschiedenen Anknüpfungskriterien zur Bemessung des Tarifs sich auch unterschiedliche Anforderungen an das jeweilige Erfassungssystem ergeben<sup>49</sup>.

---

49 Vgl. Eidgenössische Zollverwaltung Andere Länder, andere Gebührensysteme, [http://www.zoll.admin.ch/d/firmen/steuern/lsva/andere\\_laender\\_d.pdf](http://www.zoll.admin.ch/d/firmen/steuern/lsva/andere_laender_d.pdf).

### 3.3.2. Ausgestaltung Schweiz

Was die konkrete Mauthöhe angeht, so wird in der Schweiz mit der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) seit dem 1. Januar 2001 folgendes Tarifsysteem angewendet<sup>50</sup>.

- Abgabekategorie 1 (entspricht EURO 0): 2,00 Rappen pro Tonnenkilometer (1,3 Ct/tkm<sup>51</sup>, für ein Fahrzeug mit 34 t zulässigem Gesamtgewicht ergibt sich ein Betrag von 0,442 €/km).
- Abgabekategorie 2 (entspricht EURO 1): 1,68 Rappen pro Tonnenkilometer (1,09 Ct/tkm, für ein Fahrzeug mit 34 t zulässigem Gesamtgewicht ergibt sich ein Betrag von 0,374 €/km).
- Abgabekategorie 3 (entspricht EURO 2, 3): 1,42 Rappen pro Tonnenkilometer (0,92 Ct/tkm, für ein Fahrzeug mit 34 t zulässigem Gesamtgewicht ergibt sich ein Betrag von 0,442 €/km).

Die vorgenannten Mautsätze stellen erst die erste Stufe der LSVA dar. Sie sind in dieser Stufe schon erheblich höher als in Deutschland und auch höher als die geplante Maut in Österreich. Sie werden weiter steigen. Ab dem Jahre 2005 wird die LSVA auf den Wert von durchschnittlich 2,5 Rappen (1,63 Ct) pro Tonnenkilometer erhöht. Mit der Eröffnung des ersten NEAT-Tunnels, spätestens am 1. Januar 2008, erreicht die LSVA den vereinbarten Höchstwert von durchschnittlich 2,75 Rappen je Tonnenkilometer<sup>52</sup> (1,79 Ct/tkm, für ein Fahrzeug mit 34 t zulässigem Gesamtgewicht ergibt sich ein Betrag von 0,612 €/km).

---

50 Vgl. Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Fair und effizient - Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in der Schweiz, 6/2002, <http://www.are.admin.ch/imperia/md/content/are/are2/publikationen/deutsch/112.pdf> und auch VDA Verband der Automobilindustrie, Jahresbericht 2002, [http://www.vda.de/de/service/jahresbericht/auto2002/verkehr/v\\_24.html](http://www.vda.de/de/service/jahresbericht/auto2002/verkehr/v_24.html). Zur Kompatibilität der schweizer LSVA mit entsprechenden EU-Vorgaben vgl. Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Bern, Pressedienst, 26. Februar 1999, Das Landverkehrsabkommen Schweiz - EU <http://www.admin.ch/cp/d/36DA6F22.8219F62A@mbox.gsuvek.admin.ch.html>.

51 Eigene Umrechnung für Wechselkurs und Fahrzeugkilometer, auch für die weiter untenstehenden Angaben in schweizer Währung. Angenommener Wechselkurs 1€ = 1,54 SWF für alle Umrechnungen in diesem Abschnitt.

52 Vgl. Eidgenössisches Finanzdepartement, Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA, [http://www.dff.admin.ch/d/dok/faktenblaetter/efd-schwerpunkte/309\\_lsva.htm](http://www.dff.admin.ch/d/dok/faktenblaetter/efd-schwerpunkte/309_lsva.htm).

Im Jahr 2001 beliefen sich die Einnahmen aus der LSVA auf über 711 Mio. Franken. (463,04 €) Für 2002 sind 750 Mio. Franken (488,44 €) budgetiert<sup>53</sup>.

### **3.3.3. Ausgestaltung Österreich**

In Österreich müssen ab 1. Januar 2004 alle Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht auf Autobahnen und Schnellstraßen eine fahrleistungsabhängige Maut entrichten. Der Tarif entspricht den Regelungen der Wegekosten-Richtlinie und ist in drei Kategorien gestaffelt:

Kategorie 2 (Fahrzeuge mit 2 Achsen): 0,130 €/km,

Kategorie 3 (Fahrzeuge mit 3 Achsen): 0,182 €/km,

Kategorie 4 (Fahrzeuge mit 4 und mehr Achsen): 0,273 €/km.

Für Fahrzeuge der Kategorie 1, das sind Fahrzeuge unter 3,5 Tonnen, wird keine streckenbezogene Maut erhoben. Für diese Kategorie gilt auch weiterhin die Vignettenpflicht. Für Pkw bleibt es bei der Autobahnvignette<sup>54</sup>.

Es werden Einnahmen aus der Lkw-Maut in Höhe von 600 Mio. € jährlich erwartet. Sie sollen in den Straßenbau investiert werden. So sollen Lücken im hochrangigen Netz geschlossen, der Bau der zweiten Tunnelröhren, der Austausch alter Leitschienen, die Erneuerung alter Autobahnen und der Aufbau automatischer Warn- und Informationssysteme finanziert werden<sup>55</sup>.

### **3.4. Schweiz: Erfahrungen**

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation konnte nach einem Jahr der Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut folgende Bilanz ziehen:

---

53 Vgl. Eidgenössisches Finanzdepartement, Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA, [http://www.dff.admin.ch/d/dok/faktenblaetter/efd-schwerpunkte/309\\_lsva.htm](http://www.dff.admin.ch/d/dok/faktenblaetter/efd-schwerpunkte/309_lsva.htm).

54 ASFAG, Wie hoch wird der Tarif für das Mautsystem sein?, [http://www.asfinag.at/maut/lkwmaut/lkw\\_maut\\_faqs.htm](http://www.asfinag.at/maut/lkwmaut/lkw_maut_faqs.htm).

55 ÖAMTC (Österreichischer Automobil, Motorrad und Touring Club), Lkw-Maut im Anrollen, 22.07.2002, <http://www.oeamtc.at/netautor/pages/resshp/anwendg/1105079.html>.

Zunächst habe sich das Wachstum des Lkw-Verkehrs verlangsamt. Vor der Einführung der Abgabe habe es in der Schweiz ein durchschnittliches jährliches Wachstum des Straßengüterverkehrs von sechs Prozent gegeben. Im Jahr 2001 sei der Wert um rund drei Prozent zurückgegangen. Aufgrund einer ersten Analyse sei diese Entwicklung primär auf eine deutliche Effizienzsteigerung beim Straßentransportgewerbe zurückzuführen. So dürfte insbesondere die Zahl der Leerfahrten zurückgegangen sein. Dies sei eine durchaus gewünschte Entwicklung, die man bei der Einführung erwartet habe. Zusätzlich gebe es Indizien dafür, dass die Verlagerung auf die Schiene zu greifen beginne. Hier könne als Beispiel eine große Firma aus dem Lebensmittelhandel angeführt werden, deren Logistikkonzept neu auch auf Bahntransporte setze.

Bei der Verkehrsentwicklung wird hervorgehoben, dass die Abnahme des Lkw-Verkehrs auf den Autobahnen (-2,5%) weniger stark gewesen ist als auf den übrigen Strassen (-4,2%)<sup>56</sup>. Es ist fraglich, ob diese Erfahrungswerte auf deutsche Verhältnisse übertragen werden können. Schließlich wird im Gegensatz zur Schweiz in Deutschland nur auf Autobahnen Maut erhoben. Die Option, zur Einsparung der Maut auf Landstraßen auszuweichen, stellt sich in der Schweiz nicht. Dagegen dürfte dies eher der Fall bei der deutschen Lkw-Maut sein. So ist sicher mit einer teilweisen Verlagerung des Lkw-Verkehrs auf gut ausgebaute Straßen in Deutschland zu rechnen.

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation stellt einen deutlichen positiven Nebeneffekt der Lkw-Maut in der Veränderung der Flottenzusammensetzung fest. Der Anteil von neuen, schadstoffärmeren Fahrzeugen sei im Umfeld der Einführung der Lkw-Maut stark angestiegen.

Was das Mautaufkommen anbelange, so sei der prognostizierte Ertrag leicht übertroffen worden. Man gehe davon aus, dass die Lkw-Maut jährlich 500 Mio. € zugunsten der Verkehrsinfrastruktur auf Straße und Schiene leisten werde (ab 2005: eine Mrd. €). Der überwiegende Teil der Erträge werde für die Modernisierung der Schieneninfrastruktur eingesetzt.

Die Einführung der Lkw-Maut sei – entgegen den Befürchtungen – reibungslos verlaufen. Die anspruchsvolle Technologie funktioniere zur Zufriedenheit aller. Dies stelle

volkswirtschaftlich auch einen Pluspunkt für den Technologiestandort Schweiz dar. Auch eine weitere Befürchtung sei nicht eingetreten: Das schweizerische Lkw-Gewerbe sei nicht ruiniert worden und die schweizerische Volkswirtschaft habe keinen Schaden erlitten. Im Übrigen habe der Dachverband der schweizerischen Wirtschaft die Einführung der Lkw-Maut unterstützt. Ohne Zweifel habe die Lkw-Maut betriebswirtschaftliche Wirkungen gehabt. Der Einsatz der Lastwagenflotten sei optimiert, die Flotten seien modernisiert worden. Leerfahrten würden wenn immer möglich vermieden. Die Logistiksysteme der großen Unternehmen würden stärker auf die Bahn ausgerichtet. Vermutlich sei auch der laufende Strukturwandel im Transportgewerbe beschleunigt worden. Dies stelle für die Wettbewerbsfähigkeit der schweizerischen Transportbranche einen Vorteil dar. Auch gebe es keine nachweisbaren Auswirkungen der Lkw-Maut auf die Konsumentenpreise. Die Jahresteuern bewege sich im üblichen Rahmen mit 1 %<sup>57</sup>.

### **3.5. Österreich: Erwartungen**

In Österreich konnte die streckenbezogene Lkw-Maut zum Jahresanfang 2004 offenbar problemlos eingeführt werden<sup>58</sup>. Im Vorfeld ihrer Einführung wurden auch zahlreiche Berechnungen zu den Auswirkungen auf das österreichische Speditionsgewerbe, Kosten und die Preisentwicklung angestellt. Der Zentralverband Spedition & Logistik (ZV) erwartet aufgrund der unterschiedlichen Anteile der Frachten an den Gesamtkosten in den einzelnen Marktsegmenten der Speditionen auch unterschiedliche Auswirkungen: Bei Stückgut sei mit einer Erhöhung der Kosten von 3 bis 15 Prozent und bei Teil- und Komplettladungen mit einer Erhöhung von 15 bis über 30 Prozent zu rechnen.<sup>59</sup>

Nach anderen Berechnungen über die Auswirkungen der neuen österreichischen Lkw-Maut auf die Verbraucherpreise würden Bäcker Preiserhöhungen um fünf Prozent

---

56 Vgl. Bündnis LSVA für Europa e.V., Schweiz: Erste Erfahrungen sind positiv, Nachrichten 5/2001, [http://www.lsva-europe.org/aktuell/Nachrichten/n5\\_2001.pdf](http://www.lsva-europe.org/aktuell/Nachrichten/n5_2001.pdf).

57 Vgl. UVEK Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation, Erste Bilanz nach der Einführung der LSVA in der Schweiz, 24. Januar 2002, [http://www.uvek.admin.ch/dokumentation/reden\\_gs/rede/00200/](http://www.uvek.admin.ch/dokumentation/reden_gs/rede/00200/).

58 Vgl. o.V., Maut in Österreich ist problemlos gestartet, in: Handelsblatt, 06.01.2004, S. 11.

59 Vgl. Zentralverband Spedition & Logistik (ZV), Road Pricing betrifft alle. Hintergrundinformation zur neuen „fahrleistungsbezogenen Lkw-Maut“ in Österreich und Deutschland, [http://www.schenker.at/news/ZV\\_Folder\\_Endfassung.pdf](http://www.schenker.at/news/ZV_Folder_Endfassung.pdf).

erwarten und Milchprodukte könnten um drei bis fünf Prozent teurer werden. Der Fachverband Güterbeförderung geht von einer Steigerung der Transportkosten um bis zu 30 Prozent aus. Das werde auf die Verbraucherpreise mit 0,7 Prozent durchschlagen. Wesentlich geringere Auswirkungen prognostiziert das österreichische Wirtschaftsforschungsinstitut Wifo. Seiner Meinung nach wird die Inflationsrate durch die Maut nur um 0,2 Prozentpunkte ansteigen. Der Mineralölkonzern BP wolle z.B. einem Kostenschub durch Verlagerung von Treibstofftransporten auf die Bahn entgegen<sup>60</sup>.

Eine Untersuchung des Verkehrsclubs Österreich (VCÖ) über die Wirkung einer Lkw-Maut nach Schweizer Vorbild in Österreich kommt zu folgendem Ergebnis: Die Zahl der Lkw-Güterfahrten würde um 16 Prozent sinken. Dagegen würde die Güterverkehrsleistung um nur 9 Prozent abnehmen. Dies wird mit einer deutlichen Abnahme von Leerfahrten erklärt. Die geplante Höhe der Lkw-Maut mit 22 Cent/km werde entgegen der Auffassung der österreichischen Wirtschaftskammer nicht als zu hoch, sondern als zu niedrig eingeschätzt<sup>61</sup>.

#### **4. Finanzielle Konsequenzen**

In Deutschland sind mit der Verschiebung der Einführung der neuen streckenbezogenen Lkw-Maut vielfältige rechtliche und finanzielle Aspekte verbunden, insbesondere Schadenersatzansprüche. Denn mit dem Wegfall der Einnahmen aus der bisherigen Eurovignette zum 30.08.2003 konnte nicht wie geplant ab dem 31.08.2003 die neue Maut erhoben werden. Seit dem erleidet der Bund Einnahmeausfälle in dreistelliger Millionenhöhe monatlich. Ein endgültiger Starttermin konnte bisher nicht verbindlich festgelegt werden. Vermutet wird, dass Mitte 2004 das System in Betrieb gehen kann. Auch bei den Spediteuren haben die technischen Probleme zu zusätzlichen Kosten geführt. Dies ist durch den Einbau defekter OBU's bedingt. Längere Standzeiten in Werkstätten mit Umsatzausfällen und erhöhte Personalkosten haben nach Schätzungen

---

60 Vgl. o.V. Höhere Preise durch Lkw-Maut in Österreich, 15.10.2003, in: transport .web, [http://www.transportweb.de/news.php/64377,de\\_nachrichten\\_tw](http://www.transportweb.de/news.php/64377,de_nachrichten_tw).

61 Vgl. VCÖ (Verkehrsclub Österreich); VCÖ: Erfahrungen mit der Schweizer Lkw-Maut widersprechen der Wirtschaftskammer, Presseaussendung vom 16.5.2002 <http://members.aon.at/lienz.gegenverkehr/vcoe/lkw-maut>.

des DSLV zu Schäden in dreistelliger Millionenhöhe geführt<sup>62</sup>. Im Folgenden sollen die Einnahmeausfälle und ihre Auswirkungen beim Bund näher dargestellt werden.

#### **4.1. Höhe der Einnahmeausfälle**

Die Höhe der Einnahmeausfälle für den Bund hängt von verschiedenen Faktoren ab. Dazu zählen die tatsächliche Dauer der Nichtinbetriebnahme, die Höhe der Schadenersatzleistungen und eventuelle Einnahmen aus einer möglichen vorübergehenden Wiedereinführung der Autobahnvignette. Diese Faktoren sind zur Zeit unbestimmt. Dennoch soll versucht werden, unter möglichst realistischen Annahmen die Größenordnungen zu ermitteln.

Zunächst werden vom 31.08.2003 bis zum Ende des Jahres 2003 für den Bund Maut-Einnahmeausfälle in Höhe von monatlich 163 Mio. € angegeben<sup>63</sup>. In 2004 erhöht sich dieser Betrag. Der Bund erwartet bei einer durchschnittlichen Gebührenhöhe von 12,4 Ct/km jährliche Mauteinnahmen in Höhe von 2,8 Mrd. €<sup>64</sup>. Wenn man diesen Wert auf Monatsbasis umrechnet, ergeben sich pro Monat ca. 233 Mio. € erwartete Einnahmen. Dieser Betrag kann als monatlicher Einnahmeverlust für den Zeitraum der Nicht-Erhebung im Jahr 2004 betrachtet werden.

Die untenstehende Tabelle soll einen Überblick über die mögliche Größenordnung der Einnahmeausfälle des Bundes in 2003 und 2004 aus der Verschiebung der Mauteinführung geben. Dabei wird ersichtlich, wie sich die Einnahmeeinbußen mit jedem weiteren Monat der Nicht-Erhebung entwickeln. Die monatlichen Einnahmeausfälle sind den möglichen Schadenersatzleistungen gegenübergestellt. Dabei ist unter dem Vorsichtsgebot bei der Höhe der Schadenersatzleistungen der ungünstigste Fall angenommen. Das sind die Betragshöhen, auf die sich der Betreiber auf der Grundlage des mit dem Bund geschlossenen Vertrags beruft. Im weiteren Verfahren könnten sich eventuell höhere Schadenersatzleistungen ergeben. Das würde die Einnahmeeinbußen entsprechend verringern. Es ist aber noch nicht absehbar, ob, in

---

62 Vgl. o.V., L K W - M A U T - Spediteure wollen Schadenersatz von Telekom & Co., in: managermagazin, 19.09.2003, <http://www.manager-magazin.de/unternehmen/artikel/0,2828,266259,00.html>.

63 Vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jörg van Essen, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP, Drucksache 15/1465, Verschiebung der Lkw-Maut, BT-Drs. 15/1489, v. 25. 08. 2003, S. 3.

64 Vgl. o.V., Maut kommt – aber niedriger als geplant, in: Handelsblatt, 21.05.2003, S. 4. Vgl auch IHK Nordschwarzwald, Die Gebühr kommt pünktlich, wird aber gesenkt, <http://www.Nordschwarzwald.ihk24.de/PFIHK24/PFIHK24/produktmarken/index.jsp?url=http%3A//www.nordschwarzwald.ihk24.de/PFIHK24/PFIHK24/servicemarken/branchen/verkehr/lkw-maut/index.jsp>.

welcher Höhe und wann eventuell derartige Zahlungen vom Mautbetreiber geleistet werden. Eine Verminderung könnte sich auch aus einer Reaktivierung der Eurovignette ergeben. Hierbei könnten Einnahmen von ca. 37 Mio. € pro Monat erzielt werden, wenn man die bisherigen Erfahrungswerte annimmt.

Die Angaben in der Tabelle für den monatlichen Schadenersatz errechnen sich aus der Multiplikation der Monatstage mit dem in der Presse veröffentlichten täglichen Schadenersatzbetrag in Höhe von zunächst 250.000 € und später 500.000 €. So soll der Betreiber Toll Collect im Dezember 2003 die erste Monatsrate des erwarteten Schadenersatzbetrages in Höhe von 7,5 Mio. € gezahlt haben<sup>65</sup>. Für das Jahr 2003 ergibt sich somit ein kumulierter Netto-Einnahmeausfall von -644,25 Mio. €. Sollte sich die Inbetriebnahme des Systems bis Ende Juni 2004 verzögern, erhöht sich der gesamte Netto-Einnahmeausfall des Bundes bis dahin auf -1.966,25 Mio. €. Anteilig für die ersten sechs Monate 2004 ergibt sich ein Betrag in Höhe von -1.322 Mio. €. Dieser Betrag würde sich auch nicht bei einer Reaktivierung der Eurovignette verändern. Denn mit Einnahmen daraus könnte frühehestes ab August 2004 gerechnet werden. Das gleiche gilt für den bis zum Juni 2004 kumulierten Einnahmeausfall. In der Tabelle wird ersichtlich, wie sich eventuelle Einnahmen aus einer reaktivierten Eurovignette ab August 2004 auf die Gesamtsituation auswirken. So würde sich dann der monatliche Einnahmeausfall auf etwa -180 Mio. € vermindern. Der gesamte zu erwartende Einnahmeausfall von August 2003 bis Ende 2004 würde sich von -3,272 Mrd. € auf -3,087 Mrd. € reduzieren. Der für das Jahr 2004 zu erwartende Einnahmeausfall in Höhe von -2,628 Mrd. € würde durch die Wiedereinführung der Eurovignette auf -2,443 Mrd. € sinken.

Schon die bisher eingetretenen Einnahmeeinbußen haben Auswirkungen auf den Bundeshaushalt. Selbst wenn im Verhandlungsverfahren für den Bund zusätzliche Schadenersatzleistungen erzielt werden können, müssen bis zu deren Auszahlung Zwischenlösungen gefunden werden.

---

65 Vgl. o.V., Toll Collect überweist erste Vertragsstrafe, in: ftd.de, 19.12.2003, <http://www.ftd.de/ub/di/1071297922544.html?nv=5wn>.

Tabelle 3: Monatliche Einnahmeausfälle des Bundes 2003 und 2004 in Mio. €  
(ungünstigster Fall)<sup>66</sup>

	Einnahmeausfall	Schadenersatz	Wiedereinführung Eurovignette (EV)	Netto-Einnahmeausfall ohne EV	Netto-Einnahmeausfall mit EV	Netto-Einnahmeausfall, kumuliert ohne EV	Netto-Einnahmeausfall, kumuliert mit EV
<b>Sep 03</b>	-163	0,00	-	-163,00	-163,00	-163,00	-163,00
<b>Okt 03</b>	-163	0,00	-	-163,00	-163,00	-326,00	-326,00
<b>Nov 03</b>	-163	0,00	-	-163,00	-163,00	-489,00	-489,00
<b>Dez 03</b>	-163	7,75	-	-155,25	-155,25	<b>-644,25</b>	<b>-644,25</b>
<b>Jan 04</b>	-233	7,75	-	-225,25	-225,25	-869,50	-869,50
<b>Feb 04</b>	-233	7,25	-	-225,75	-225,75	-1.095,25	-1.095,25
<b>Mrz 04</b>	-233	15,50	-	-217,50	-217,50	-1.312,75	-1.312,75
<b>Apr 04</b>	-233	15,00	-	-218,00	-218,00	-1.530,75	-1.530,75
<b>Mai 04</b>	-233	15,50	-	-217,50	-217,50	-1.748,25	-1.748,25
<b>Jun 04</b>	-233	15,00	-	-218,00	-218,00	<b>-1.966,25</b>	<b>-1.966,25</b>
<b>Jul 04</b>	-233	15,50	-	-217,50	-217,50	-2.183,75	-2.183,75
<b>Aug 04</b>	-233	15,50	37,00	-217,50	-180,50	-2.401,25	-2.364,25
<b>Sep 04</b>	-233	15,00	37,00	-218,00	-181,00	-2.619,25	-2.545,25
<b>Okt 04</b>	-233	15,50	37,00	-217,50	-180,50	-2.836,75	-2.725,75
<b>Nov 04</b>	-233	15,00	37,00	-218,00	-181,00	-3.054,75	-2.906,75
<b>Dez 04</b>	-233	15,50	37,00	-217,50	-180,50	<b>-3.272,25</b>	<b>-3.087,25</b>

#### 4.2. Auswirkungen auf den Verkehrshaushalt und Investitionen

Die Einnahmen aus der streckenbezogenen Lkw-Maut sollten nach Angaben des Bundesministeriums der Finanzen zusätzlich zum Verkehrshaushalt für die Finanzierung von Verkehrsinvestitionen eingesetzt werden. So sind für das Haushaltsjahr 2003 aus dem Aufkommen der Lkw-Maut zusätzlich 387 Mio. € für die Finanzierung des Bundesfernstraßenbaus vorgesehen. Diese Mittel dienen damit der Finanzierung des Anti-Stau-Programms<sup>67</sup>. Für den Bereich der Bundeswasserstraßen sind im

66 Quelle: Eigene Berechnungen auf der Grundlage der vom Bundesministerium der Finanzen angegebenen monatlichen Einnahmeausfälle in 2003 und erwarteten Einnahmen in 2004.

67 Vgl. BMF, Finanzplan des Bundes 2002 bis 2006, S. 32, <http://www.bundesfinanzministerium.de/Anlage13751/Der-Finanzplan-des-Bundes-2002-bis-2006.pdf>.

Haushaltsjahr 2003 aus den Lkw-Mauteinnahmen zusätzlich 30 Mio. € für Wasserstraßeninvestitionen bereitgestellt<sup>68</sup>.

Für das Haushaltsjahr 2004 sollen 2,1 Mrd. € von den erwarteten Mauteinnahmen in Höhe von 2,8 Mrd. € nach Abzug der Systemkosten von 700 Mio. € zweckgebunden für die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen. 1,06 Mrd. € sind davon für den Bundesfernstraßenbau eingeplant<sup>69</sup>. Für den Bereich der Bundeswasserstraßen sind zusätzlich 251 Mio. € für Wasserstraßeninvestitionen bereitgestellt<sup>70</sup>.

Die Bundesregierung beabsichtigte, den Einnahmeausfall durch Minderausgaben in den Jahren 2003 bis 2005 im Einzelplan 12 zu erwirtschaften. Es sei nicht geplant, Infrastrukturvorhaben zu verschieben, Mittel aus dem Schienenbereich in den Straßenbereich umzuschichten oder die Kreditaufnahme zu erhöhen.<sup>71</sup> Allerdings hat der Haushaltsausschuss bei der Beratung des Entwurfs des Bundeshaushalts 2004 wegen der Unwägbarkeiten der Einnahmen aus der Lkw-Maut die Hälfte der Verkehrsprojekte gesperrt, die damit hätten finanziert werden sollen<sup>72</sup>. Das heißt, dass faktisch Verkehrsinfrastrukturprojekte verschoben werden müssen, solange nicht entsprechende Mittel zufließen und der Ausschuss die Sperre nicht wieder aufhebt.

(Dr. Cloes)

---

68 Vgl. BMF, Finanzplan des Bundes 2002 bis 2006, S. 33, <http://www.bundesfinanzministerium.de/Anlage13751/Der-Finanzplan-des-Bundes-2002-bis-2006.pdf>.

69 Vgl. BMF, Finanzplan des Bundes 2003 bis 2007, S. 30, <http://www.bundesfinanzministerium.de/Anlage20145/Der-Finanzplan-des-Bundes-von-2003-2007.pdf>.

70 Vgl. BMF, Finanzplan des Bundes 2003 bis 2007, S. 31, <http://www.bundesfinanzministerium.de/Anlage20145/Der-Finanzplan-des-Bundes-von-2003-2007.pdf>.

71 Vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jörg van Essen, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP, Drucksache 15/1465, Verschiebung der Einführung der Lkw-Maut, BT-Drs. 15/1489, v. 25. 08. 2003, S. 3.

72 Vgl. o. V. Mautausfall: Ausgabenstopp im Verkehrsetat, in: Handelsblatt, v. 07./08.11.2003, S. 6.

## Literaturverzeichnis

- ASFINAG, Lkw-Maut, Die österreichische Maut im europäischen Umfeld, [http://www.asfin-ag.at/maut/lkwmaut/lkw\\_maut\\_umfeld.htm](http://www.asfin-ag.at/maut/lkwmaut/lkw_maut_umfeld.htm).
- ASFINAG, Wie hoch wird der Tarif für das Mautsystem sein?, [http://www.asfinag.at/maut/lkwmaut/lkw\\_maut\\_faqs.htm](http://www.asfinag.at/maut/lkwmaut/lkw_maut_faqs.htm).
- Autobahnen und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG), Autostrade Bestbieter im Verfahren zur Lkw-Maut, [http://www.asfinag.at/presse/presse\\_archiv2002/24\\_05\\_2002.htm](http://www.asfinag.at/presse/presse_archiv2002/24_05_2002.htm).
- Bundesamt für Güterverkehr, Ablösung der Eurovignette durch die streckenbezogene Lkw-Maut, Köln, den 10. Dezember 2002, <http://www.bag.bund.de/aktuell/Maut122002.htm>.
- Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Zitat, in: tagesschau.de, 20.10.2003, [http://www.tagesthemen.de/sendungen/0,1196,SPM8\\_OIT2179544,FF.html](http://www.tagesthemen.de/sendungen/0,1196,SPM8_OIT2179544,FF.html).
- Bundesministerium der Finanzen, Entwurf des Bundeshaushalts 2004 und Finanzplan des Bundes 2003 bis 2007, Pressemitteilung v.02. Juli 2003, <http://www.bundesfinanzministerium.de/Aktuelles/Pressemitteilungen-.395.19220/Pressemitteilung/Entwurf-des-Bundeshaushalts-20...htm>.
- Bundesministerium der Finanzen, Finanzplan des Bundes 2002 bis 2006, <http://www.bundesfinanzministerium.de/Anlage13751/Der-Finanzplan-des-Bundes-2002-bis-2006.pdf>.
- Bundesministerium der Finanzen, Finanzplan des Bundes 2003 bis 2007, <http://www.bundesfinanzministerium.de/Anlage20145/Der-Finanzplan-des-Bundes-von-2003-2007.pdf>.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Fakten zur Lkw-Maut - Streckenbezogene Lkw-Maut sorgt für verursachergerechte Anlastung der Wegekosten, <http://www.bmvtbw.de/Lkw-Maut-.720.htm>.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Fakten zur Lkw-Maut, Streckenbezogene Lkw-Maut sorgt für verursachergerechte Anlastung der Wegekosten, <http://www.bmvtbw.de/cms-aussen-spezial/externalViews/ExternalViews.jsp?contentId=7443&printView=true>.
- Bundesregierung, Antwort der auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jörg van Essen, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP, Drucksache 15/1465, Verschiebung der Einführung der Lkw-Maut, BT-Drs. 15/1489, v. 25. 08. 2003, S. 3.
- Bündnis LSVA für Europa e.V., Schweiz: Erste Erfahrungen sind positiv, Nachrichten 5/2001, [http://www.lsva-europe.org/aktuell/Nachrichten/n5\\_2001.pdf](http://www.lsva-europe.org/aktuell/Nachrichten/n5_2001.pdf).
- Bündnis LSVA für Europa e.V., Bessere Luft, weniger Lärm und faire Preise im Güterverkehr - deshalb eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe für Europa!, Nachrichten 2/2001, [http://www.lsva-europe.org/aktuell/Nachrichten/n2\\_2001.pdf](http://www.lsva-europe.org/aktuell/Nachrichten/n2_2001.pdf).

- Bündnis LSVA für Europa e.V., Bessere Luft, weniger Lärm und faire Preise im Güterverkehr - deshalb eine Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe für Europa!, Nachrichten 5/2001, [http://www.lsva-europe.org/aktuell/Nachrichten/n5\\_2001.pdf](http://www.lsva-europe.org/aktuell/Nachrichten/n5_2001.pdf).
- Christian Buchholz, L K W - M A U T "Viel zu teuer und zu kompliziert", managermagazin.de, 05.09.2003, <http://www.manager-magazin.de/unternehmen/artikel/0,2828,264380-2,00.html>.
- Cofiroute, Cofiroute en bref, <http://www.cofiroute.fr/foc-cofiroute/Nav?PageId=3>.
- Deutscher Industrie- und Handelskammertag, Lkw-Maut: Verloren wie beim Hütchenspiel, Newsletter Nr. 26, 27. 06. 2003 <http://www.nordschwarzwald.ihk24.de/PFIHK24/PFIHK24/servicemarken/branchen/verkehr/lkw-maut/DIHK27062003Maut.pdf>.
- Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V. (DSLTV), Argumente zur Weiterberechnung der Lkw-Maut, Bonn, 17. Juni 2003, <http://www.vks-service.de/internet/vks/vks.nsf/pages/002C835E>.
- Eidgenössische Zollverwaltung, Andere Länder, andere Gebührensysteme, [http://www.zoll.admin.ch/d/firmen/steuern/lsva/andere\\_laender\\_d.pdf](http://www.zoll.admin.ch/d/firmen/steuern/lsva/andere_laender_d.pdf).
- Eidgenössische Zollverwaltung, Lkw-Maut in Deutschland: noch nicht interoperabel mit der LSVA, [http://www.zoll.admin.ch/d/firmen/steuern/lsva/interoperabel\\_deutschland.php](http://www.zoll.admin.ch/d/firmen/steuern/lsva/interoperabel_deutschland.php).
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Fair und effizient - Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in der Schweiz, 6/2002, <http://www.are.admin.ch/imperia/md/content/are/are2/publikationen/deutsch/112.pdf>.
- Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Bern, Pressedienst, 26. Februar 1999, Das Landverkehrsabkommen Schweiz - EU <http://www.admin.ch/cp/d/36DA6F22.8219F62A@mbox.gsuvek.admin.ch.html>.
- Eidgenössisches Finanzdepartement, Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA, [http://www.dff.admin.ch/d/dok/faktenblaetter/efd-schwerpunkte/309\\_lsva.htm](http://www.dff.admin.ch/d/dok/faktenblaetter/efd-schwerpunkte/309_lsva.htm).
- FAZ.NET, „FAZ“: EU-Parlament gegen harmonisierte europäische Mauttechnik, 24.10.2003, [http://www.faz.net/IN/INtemplates/faznet/default.asp?tpl=investor/tool\\_infoboxticker\\_meldung.asp&id=1066930541&whoami=1](http://www.faz.net/IN/INtemplates/faznet/default.asp?tpl=investor/tool_infoboxticker_meldung.asp&id=1066930541&whoami=1).
- FAZ.NET, Stolpe will Ausschüssen Studium des Maut-Vertrags ermöglichen, 13.10.2003.
- FELA Management AG, Harmonisierung europäischer Strassengebührensyste me, Stand Februar 2003, [http://www.fela.ch/elektroniktele m/de/news/tripon\\_eu.pdf](http://www.fela.ch/elektroniktele m/de/news/tripon_eu.pdf).
- FELA, DSRC / GNSS-CN -Das ganze Spektrum d e r M a u t s y s t e m e, [http://www.fela.ch/elektroniktele m/de/produkteprojekt/gebhrenerfassun/maut\\_d.pdf](http://www.fela.ch/elektroniktele m/de/produkteprojekt/gebhrenerfassun/maut_d.pdf).
- FELA, Poinier in Sachen Straßengebühr, <http://www.fela.ch/elektroniktele m/de/news/archiv/pionierinsachen.html>, vgl. auch o.V., Black Box für Brummis, Sharp-ARM-Controller berechnen Lkw-Gebühren, in ARM AUTOMOTIVE SPECIAL, 01/2001, [http://www.arm.com/ARMPower/53RDXZ/\\$File/design\\_electronik.pdf](http://www.arm.com/ARMPower/53RDXZ/$File/design_electronik.pdf).
- Hartmut Kuhfeld und Uwe Kunert, Das Tauziehen um die Abgabenbelastung des Transportgewerbes ist nur über eine europäische Harmonisierung zu beenden, DIW-

Wochenbericht 13-14/03, <http://www.diw.de/deutsch/publikationen/wochenberichte/docs/03-13-2.html>.

IHK Nordschwarzwald, Das neue Mautsystem ab 1. Januar 2004 in Österreich, <http://www.nordschwarzwald.ihk24.de/PFIHK24/PFIHK24/produktmarken/index.jsp?url=http%3A//www.nordschwarzwald.ihk24.de/PFIHK24/PFIHK24/service-marken/branchen/verkehr/lkw-maut/index.jsp>.

Institut für Stadt- und Regionalplanung, Entfernungspauschale und Raumordnung, <http://stadtplanung.gmxhome.de/Verkehrskosten/Maut.htm>.

Kristina Böger, Kritik an Kompromiss, in: tagesschau.de, 20.10.2003, [http://www.tagesthemen.de/sendungen/0,1196,SPM8\\_OIT2179544,FF.html](http://www.tagesthemen.de/sendungen/0,1196,SPM8_OIT2179544,FF.html).

Lothar Martin, Tschechien plant Höhe der Lkw-Maut anhand dem deutschen Modell, Radio Praha, 02.10.2003, <http://www.radio.cz/de/artikel/45872>.

Manfred Stolpe, Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Plenarprotokoll, 60. Sitzung, Berlin, 11. September 2003, S. 5165.

Maximilian Steinbeis, EuGH kippt deutsche Steuerpflicht für Lkw mit luxemburgischer Zulassung – Spediteure fordern schnelle Harmonisierung der Kraftfahrzeugbesteuerung – Freie Bahn für Billig-Transporteure, in: Handelsblatt, 03.07.2003, S. 3.

o. V., Mautausfall: Ausgabenstopp im Verkehrsetat, in: Handelsblatt, v. 07./08.11.2003, S. 6.

o.V., Höhere Preise durch Lkw-Maut in Österreich, 15.10.2003, in: transport .web, [http://www.transportweb.de/news.php/64377,de\\_nachrichten\\_tw](http://www.transportweb.de/news.php/64377,de_nachrichten_tw).

o.V., Österreich: Probetrieb für Lkw-Maut gestartet, in: Schenker News, 09.10.2003, [http://www.schenker.de/german/news/artikel/2003\\_10/oesterreichProbetrieb.html](http://www.schenker.de/german/news/artikel/2003_10/oesterreichProbetrieb.html).

o.V., Bundestag stimmt Kompromiss zur Lkw-Maut zu, in: ftd.de, 22.5.2003, <http://www.ftd.de/pw/de/1053090425966.html?nv=rs>.

o.V., L K W - M A U T - Spediteure wollen Schadenersatz von Telekom & Co., in: manager-magazin, 19.09.2003, <http://www.manager-magazin.de/unternehmen/artikel/0,2828,266259,00.html>.

o.V., LKW-Vignette offenbar vor dem Comeback – Bundesregierung hält an Beraterverträgen fest, in: Handelsblatt, 06.01.2004, S. 4.

o.V., Maut in Österreich ist problemlos gestartet, in: Handelsblatt, 06.01.2004, S. 11.

o.V., Toll Collect überweist erste Vertragsstrafe, in: ftd.de, 19.12.2003, <http://www.ftd.de/ub/di/1071297922544.html?nv=5wn>.

o.V., Verfahren wegen deutscher Lkw-Maut eröffnet, in: Die Welt, <http://www2.welt.de/data/2003/07/23/139598.html>.

ÖAMTC, (Österreichischer Automobil, Motorrad und Touring Club), Lkw-Maut im Anrollen, 22.07.2002, <http://www.oamtc.at/netautor/pages/resshp/anwendg/1105079.html>.

Peter Kleinort, EU bezweifelt Rechtmäßigkeit der deutschen Lkw-Maut, in: 9.7.2003, <http://www.ftd.de/pw/eu/1057486296723.html?nv=rs>.

- Petra Bornhöft und Frank Dohmen, Maut -17.000 Seiten offene Fragen, in: DER SPIEGEL 43/2003, 20. Oktober 2003, <http://www.spiegel.de/spiegel/0,1518,druck-270419,00.html>.
- Stephan Kosch, Speditionsbranche treibt Klage gegen Toll Collect voran, in FAZ.NET, 03.11.2003.
- tageschau.de, Ohne Probleme: Das Schweizer Mautsystem [http://www.tagesschau.de/aktuell/meldungen/0,1185,OID2389866\\_TYP1\\_NAVSPM4~2387848\\_REF,00.html](http://www.tagesschau.de/aktuell/meldungen/0,1185,OID2389866_TYP1_NAVSPM4~2387848_REF,00.html).
- Toll Collect GmbH, BENUTZERINFORMATIONEN - Lkw-Maut – einfach und praktisch, [http://www.toll-collect.de/pdf/benutzerinformation/web\\_einfuhrungstext\\_dt.pdf;jsessionid=E6C2D52CA40EB697E9A3713E78EE4AA3](http://www.toll-collect.de/pdf/benutzerinformation/web_einfuhrungstext_dt.pdf;jsessionid=E6C2D52CA40EB697E9A3713E78EE4AA3).
- UVEK Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation, Erste Bilanz nach der Einführung der LSVA in der Schweiz, 24. Januar 2002, [http://www.uvek.admin.ch/dokumentation/reden\\_gs/rede/00200/](http://www.uvek.admin.ch/dokumentation/reden_gs/rede/00200/).
- VCÖ (Verkehrsclub Österreich); VCÖ: Erfahrungen mit der Schweizer Lkw-Maut widersprechen der Wirtschaftskammer, Presseaussendung vom 16.5.2002 <http://members.aon.at/lienz.gegenverkehr/vcoe/lkw-maut>.
- VDA Verband der Automobilindustrie, Jahresbericht 2002, [http://www.vda.de/de/service/jahresbericht/auto2002/verkehr/v\\_24.html](http://www.vda.de/de/service/jahresbericht/auto2002/verkehr/v_24.html).
- Volker Hein und Wolfgang Arnold, Die neue Lkw-Maut, WDR-Sendung vom 29. Oktober 2002, [http://www.wdr.de/tv/service/verkehr/inhalt/20021029/b\\_1.phtml](http://www.wdr.de/tv/service/verkehr/inhalt/20021029/b_1.phtml).
- Weltzeituhr, Mautgebühren, [http://www.weltzeituhr.com/reise/avd\\_maut.shtml](http://www.weltzeituhr.com/reise/avd_maut.shtml) (AvD Mai 2001).
- Zentralverband Spedition & Logistik (ZV), Road Pricing betrifft alle. Hintergrundinformation zur neuen „fahrleistungsbezogenen Lkw-Maut“ in Österreich und Deutschland, [http://www.schenker.at/news/ZV\\_Folder\\_Endfassung.pdf](http://www.schenker.at/news/ZV_Folder_Endfassung.pdf).