



Deutsche Umwelthilfe e.V. · Hackescher Markt 4 · 10178 Berlin

An den  
Ministerpräsidenten des Freistaats Bayern  
Herrn Günther Beckstein  
Franz-Josef-Strauß-Ring 1

80539 München

## **BÜRO BERLIN**

Hackescher Markt 4/  
Neue Promenade 3 (Eingang)  
10178 Berlin

**Jürgen Resch**  
**Bundesgeschäftsführer**

Telefon 030 2400867 - 0  
Fax 030 2400867 - 19  
E-Mail [berlin@duh.de](mailto:berlin@duh.de)  
Internet [www.duh.de](http://www.duh.de)

Berlin, 13. August 2008

Betreff: Notwendige Neufassung der Mautgebühren zum 1. Januar 2009

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident,

Die Bundesregierung hat am 18. Juni 2008 im Rahmen ihres zweiten Klimapakets eine Neuordnung der Mautverordnung beschlossen. Einige Bundesländer haben gegen diese umwelt- und wirtschaftspolitisch überfällige Maßnahme Widerstand angekündigt.

In der aktuellen Diskussion um die Neufassung der Mautgebühren wird von Teilen der betroffenen Wirtschaftskreise mit vorsätzlich falschen Zahlen und Rechenbeispielen versucht, die umwelt- und kostengerechtere Neufestsetzung zu verhindern. Kommt es zu einer Aussetzung oder Verschiebung der Neufassung der Mautverordnung, hätte dies fatale Folgen für den Klimaschutz im Straßenverkehr und insbesondere für die Feinstaubbekämpfung in Deutschland.

Die aktuelle Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs EuGH vom 25. Juli 2008 über die von der DUH unterstützte Klage eines Münchner Bürgers verlangt von Ländern und Kommunen die Durchführung zusätzlicher Maßnahmen zur Feinstaubbekämpfung und bestätigt ausdrücklich die Klagebefugnisse betroffener Bürger. Eine Mautregelung nach Abgasstufen, wie im Vorschlag der Bundesregierung vorgesehen, schafft für schwere Nutzfahrzeuge erst den Anreiz einer wirkamen Feinstaubbekämpfung.

**Als Umwelt- und Verbraucherschutzverband fordern wir Sie auf, dass der Freistaat Bayern am 19. September im Bundesrat der Neufassung der Mautgebühren nach Abgasstufen zum 1. Januar 2009 zustimmt.**

Fälschlicherweise wird seitens der Gegner einer Mautneufestsetzung behauptet, diese bedeute für schwere Lkw ab 12 t etwa der Euroklasse III eine Anhebung der Mautgebühren um 60 Pro-

zent. Dabei wird unterschlagen, dass bisher keine Differenzierung zwischen Euro III und IV vorgenommen wird. Dies würde sich allerdings zum 1. Oktober 2009 bei einer Fortführung der bisherigen Mautregelung ändern. Zu diesem Termin tritt automatisch eine unterschiedliche Behandlung für Fahrzeuge der Euro III bzw. Euro IV Klasse mit einem Differenzbetrag von 2,5 Cent in Kraft.

Darüber hinaus wurde das Innovationsprogramm für die Beschaffung von Lkw mit moderner Abgastechnik bis zum 30. Juni 2009 verlängert. Die Horrorzahl einer angeblich 60-prozentigen Erhöhung der Mautsätze unterschlägt dabei aber nicht nur diese automatisch kommende Mauterhöhung von 2,5 Cent/km (Erhöhung von 12 Cent/km auf 14,5 Cent/km - <http://bundesrecht.-juris.de/mauthv/1.html>) sondern auch den Umstand, dass die mit der zum 1. Januar 2009 beschlossenen Neuordnung der Mautsätze entstehende Preisdifferenz von 4,2 Cent/km zwischen Euro III und Euro IV natürlich dazu führen würde, dass ältere Fahrzeuge voraussichtlich fast flächendeckend mit einem Dieselpartikelfilter nachgerüstet würden. Die notwendigen Investitionskosten würden sich im Durchschnitt der Fahrleistungen binnen eines Jahres amortisieren. Aus der angeblichen Erhöhung um 60 Prozent wird somit – bezogen auf den typischen Fall der den Markt dominierenden Euro III Lkw eine tatsächliche Mehrbelastung gegenüber der bis zum 4. Juli gültigen Regelung nicht 60 % sondern ganze 16% Eine Ablehnung des Beschlusses der Bundesregierung zur Neuregulierung der Maut ab 2009 wäre somit das völlig falsche Signal – eben das Signal, nicht nachzurüsten.

### **Mautspreizung als Innovationsanreiz**

Wesentlicher Bestandteil der vom Verkehrsministerium vorgeschlagenen Anpassung der Mautsätze ist die so genannte „Ökologisierung der Lkw-Maut“, d.h. die Einführung emissionsabhängiger Maut-Sätze. Demnach würde die Spreizung zwischen der Euro-II und der Euro-III-Norm 6,3 Cent/km betragen, die zwischen Euro-III und Euro-IV 4,2 Cent/km. Durch die Nachrüstung mit einem geeigneten Partikelminderungssystem können die jeweils besseren Euro-Norm-Stufen und damit geringere Mautsätze erreicht werden. Die Regelung stellt somit einen nachhaltigen Anreiz zur Nachrüstung von Nutzfahrzeugen mit Partikelminderungssystemen dar.

Mit 53 Prozent haben schwere Nutzfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro III den mit Abstand größten Anteil an den in Deutschland registrierten 910.000 in- und ausländischen, mautpflichtigen Fahrzeugen. Insgesamt wurden 2007 ca. 27,4 Mrd. Mautkilometer abgerechnet, davon 61 % oder 16,8 Mrd. Kilometer von Euro III-Fahrzeugen.

Fahrzeuge dieser Schadstoffklasse weisen einen Anteil von 66.4 % an den mautbelasteten Lkw-Gesamtemissionen auf. Euro II und Euro III-Fahrzeuge zusammen waren 2007 sogar für fast 90 % der Partikelemissionen der Mautfahrzeuge in Deutschland verantwortlich. Lkw der verbleibenden Schadstoffklassen Euro I, Euro IV und Euro V emittieren somit insgesamt nur einen Anteil von 10%.<sup>3</sup> Alle Mautfahrzeuge zusammen haben nach einer Hochrechnung der DUH im Jahr 2007 etwa 4.200 Tonnen Rußpartikel emittiert.

---

<sup>3</sup> Grundlage dieser Berechnung sind die Partikelgrenzwerte für die einzelnen Fahrzeugnormen umgerechnet in g/km. Diese Werte wurden ins Verhältnis der je Euronorm gefahrenen Mautkilometer gesetzt und die je-

Eine Nachrüstung der auf deutschen Autobahnen betriebenen Euro II- und Euro III-mautpflichtigen Nutzfahrzeuge mit einem Partikelfilter würde die Rußemissionen um 72% (also 3.000 Tonnen) pro Jahr verringern.

Andere Länder wie beispielsweise die Niederlande fördern bereits seit Jahren emissionsreduzierte Nutzfahrzeuge und die Nachrüstung mit Partikelfiltern – auch bei leichten Nutzfahrzeuge ab 3,5 Tonnen. In Deutschland lässt eine jegliche Förderung der Nutzfahrzeug-Nachrüstung immer noch auf sich warten. Die vom Bundeskabinett beschlossene schadstoffabhängige Maut führt durch klare finanzielle Anreize zur gewünschten Nachrüstung mautpflichtiger Lkws. Sie hilft damit de facto sogar den Spediteuren, die derzeit den rapiden Wertverfall bei Euro-III-Nutzfahrzeugen von 20.000 bis 25.000 Euro je Fahrzeug beklagen.

Die Mautanpassung inklusive der Mautspreizung stellt das derzeit einzige wirksame Instrument zur beschleunigten Reduzierung der Feinstaubemissionen von Bestands-Nutzfahrzeugen und zur Entlastung der aus diesem Fahrzeugsegment hoch belasteten Regionen dar. Eine Aufschiebung bzw. Verhinderung der Anpassung und Spreizung würde die Ziele dieses Ansatzes vollständig konterkarieren. Ein solcher Rückschritt als erste erkennbare Reaktion der Länder auf die eben erst durch den EuGH bestätigte, sachlich und rechtlich dringend gebotene Verbesserung der Luftqualität wäre geradezu absurd und würde ganz sicher auch im Ausland entsprechend wahr genommen.

Mit der Höherbelastung besonders abgasbelasteter Nutzfahrzeuge wird im Übrigen nicht in erster Linie der deutsche Spediteur getroffen. Mehr als ein Drittel der mautpflichtigen Fahrzeuge kommt aus dem Ausland, vor allem aus Anrainerstaaten wie Polen, den Niederlanden und aus Tschechien. Insbesondere die zu günstigen Tarifen fahrenden osteuropäischen Speditionen belasten unsere Straßen und die Luft mit alten Fahrzeugen außerordentlich stark. Hier würde die Mautspreizung auch einen finanziellen Ausgleich für die Betreiber sauberer Fahrzeugflotten schaffen und damit für einen gerechteren Markt im Transportwesen.

Gleichzeitig ist Deutschland eines der größten Transit-Länder Europas und weist – auch deshalb – mit die höchsten Feinstaubbelastungen auf. Die Mautspreizung bietet somit *sowohl bei inländischen als auch bei ausländischen Fahrzeugen* einen Anreiz zur Nachrüstung.

Aus den genannten Gründen ist offensichtlich, dass eine insbesondere aus dem Freistaat Bayern ins Spiel gebrachte „freiwillige Selbstverpflichtung“ der deutschen Spediteure zur Nachrüstung absolut ins Leere laufen würde, da es ohne gesetzliche Neufassung keinerlei Anreiz für deren Erfüllung geben würde. Die Beispiele, auch aus dem Bereich des Verkehrssektors, sind Legion, in denen von betroffenen Wirtschaftszweigen eingegangene Selbstverpflichtungen lediglich dazu dienten, gesetzliche Regelungen zu verhindern. Im vorliegenden Fall wäre die Wiederholung dieser enttäuschenden Erfahrungen geradezu programmiert.

---

weiligen Gesamtemissionen in Tonnen ausgerechnet (Datenquelle: Bundesamt für Güterverkehr aus 2007). Dabei bleibt noch unberücksichtigt, dass die im Betrieb auftretenden Emissionen die Angaben aus den Prüfzulassungen vermutlich deutlich überschreiten, die Schätzung ist also konservativ.

## **Feinstaub gefährdet die Gesundheit**

Der Deutschen Umwelthilfe liegt sehr daran noch einmal daran zu erinnern, warum wir diese Debatte mit aller gebotenen Härte führen werden, wie wir es in der Vergangenheit für die Pkw im Rahmen der Kampagne „Kein Diesel ohne Filter“ getan haben. Nach einer Veröffentlichung der Weltgesundheitsorganisation WHO für Europa verkürzt sich durch die Feinstaubbelastung der Luft die durchschnittliche Lebenserwartung aller Bürger der Europäischen Union um 8,6 Monate, in Deutschland sogar um 10,2 Monate. Laut WHO sterben allein in Deutschland jährlich rund 75.000 Menschen vorzeitig aufgrund der Feinstaubbelastungen – das sind rund 15 mal mehr, als durch Verkehrsunfälle getötet werden. Eine Studie der Medizinischen Universität Wien zeigt dramatische Zusammenhänge zwischen Herz- und Atemwegserkrankungen und Feinstaubbelastung auf. Die volkswirtschaftlichen Kosten durch diese Krankheiten belaufen sich nach offiziellen Schätzungen der Europäischen Union auf 29 Milliarden Euro jährlich, allein in Deutschland auf 6 Milliarden Euro.

Eine Umsetzung der bis 2020 festgelegten Ziele zur Verbesserung der Luftqualität in Europa würde hunderttausenden von Menschen eine erheblich längere Lebensspanne beschern und der EU darüber hinaus jährliche Kosten in Höhe von bis zu 161 Mrd. Euro ersparen, in Deutschland läge dieser Betrag bei etwa 34 Mrd. Euro.

Die entscheidende Quelle des verkehrsbedingten Feinstaubes sind ungefilterte Dieselfahrzeuge, ungefähr die Hälfte entfällt auf die Nutzfahrzeuge. Die von der Bundesregierung beschlossene Mautspreizung schafft einen unmittelbaren Anreiz zur Nachrüstung mit wirksamen Partikelfiltern. Ihre Umsetzung würde somit direkt zur Verringerung der Luftverschmutzung beitragen. Obwohl sich die Erhebung der Maut bislang im Wesentlichen auf die Nutzung von Autobahnen bezieht, käme eine Erneuerung bzw. die Nachrüstung der auf der Autobahn fahrenden Lkw bei der Belieferung der Innenstädte auch diesen besonders von der Luftverschmutzung betroffenen Gebieten zugute.

Der EuGH hat am 25. Juli.2008 die Rechte der EU-Bürger auf reine Luft erheblich ausgeweitet. Jeder Einzelne kann künftig Behörden gerichtlich dazu verpflichten, einen Aktionsplan zur Verringerung der Umweltbelastungen durch Feinstaub zu erstellen. Die anschließend kurzfristig zu ergreifenden Maßnahmen müssen nach dem Urteil der Richter geeignet sein, die Belastungen der betroffenen Bürger auf ein Minimum zu reduzieren, z.B. durch die Einrichtung von Umweltzonen ggf. mit umfassenderen Fahrbeschränkungen für nicht emissionsreduzierte Fahrzeuge.

Die Städte sehen sich mit den Folgen des Urteils von Bund und Ländern allein gelassen. Denn ein Aussitzen der angespannten Situation in vielen durch Feinstaub belasteten Regionen ist nun rechtlich nicht mehr zulässig. Der Münchener Oberbürgermeister Christian Ude fordert in seiner Funktion als Präsident des Deutschen Städtetages zur Reduzierung der Feinstaubbelastungen sogar eine Pflicht zur Nachrüstung von Pkw und Nutzfahrzeugen mit Partikelfiltern. Vor diesem Hintergrund ist eine Aufweichung der Mautverordnung ein fatales Signal.

Wir fordern Sie daher dazu auf, der von der Bundesregierung beschlossenen Neufestsetzung der Mautsätze nach Emissionsklassen im Bundesrat am 19. September zuzustimmen.

Mit freundlichen Grüßen



Jürgen Resch  
Bundesgeschäftsführer