

# LKW-Landesmaut: Standortnachteil für Baden-Württemberg

Eine auf Baden-Württemberg beschränkte LKW-Maut für Fahrzeuge ab 7,5 t auf Landes- und Kommunalstraßen lehnt die Wirtschaft ab. Dazu stehen wir aus folgenden Gründen:



**Zusätzliche Preiserhöhung:** Neben enorm steigenden Kosten für die Bundesmaut, Treibstoffe und Personal verteuert eine zusätzliche Landesmaut den Güterverkehr zusätzlich. Die Unternehmen werden die Mautkosten an die Endverbraucher weitergeben müssen.



**Standortnachteil für Baden-Württemberg:** Alle Unternehmen hätten durch eine auf Baden-Württemberg beschränkte Maut einen Wettbewerbsnachteil gegenüber anderen Bundesländern. Dies gilt insbesondere für Betriebe in den Grenzregionen.



**Ländlicher Raum gerät ins Hintertreffen:** Das Netz der Landes- und Kommunalstraßen ist gerade im ländlichen Raum alternativlos. Unternehmen und Hidden Champions leiden hier bereits unter strukturellen Nachteilen ggü. den Metropolen. Die LKW-Maut wäre ein Nachteil mehr.



**Klimaeffekt fraglich:** Aufgrund von fehlender Infrastruktur auf Schiene und Wasserstraße ist die gewünschte Verkehrsverlagerung durch die Maut kaum möglich. Die LKW-Maut käme einer zusätzlichen Gebühr gleich, ohne gangbare Alternativen bereitzustellen.



**Fahrzeugflotten sind bereits modern:** Das Argument mit der Landes-Maut emissionsärmere Antriebe zu fördern ist wenig schlüssig. Die Transportunternehmen im Land haben bereits heute hochmoderne & umweltfreundliche Fahrzeugflotten. Zudem sind attraktive Angebote emissionsfreier LKW genauso wie die entsprechende Netz- & Ladeinfrastruktur kaum vorhanden.

# LKW-Landesmaut: Was wir fordern

Der Straßengüterverkehr ist das Rückgrat des Wirtschaftsstandortes Baden-Württemberg. Folgende Maßnahmen sind umzusetzen bevor eine Einführung einer zusätzlichen LKW angedacht wird:



**Koalitionsvertrag an neue Realitäten anpassen:** Die starke Erhöhung der Bundesmaut war ebenso wenig wie die allgemeine Teuerung in Deutschland bei Abschluss des BW-Koalitionsvertrages absehbar. Diese neuen Rahmenbedingungen müssen berücksichtigt werden. Eine weitere Belastung der Wirtschaft ist das falsche Signal.



**Wirkungs- und Umsetzungsgutachten:** Die Funktionsfähigkeit, Rechtmäßigkeit und wirtschaftliche Folgen einer Landesmaut müssen genau analysiert, nachgewiesen und veröffentlicht werden. In welcher Höhe sind Mauteinnahmen nach Abzug der Kosten zu erwarten? Außerdem sind Ausmaß der Lenkungswirkungen darzulegen.



**Diskussion nur auf Bundesebene:** Die Einführung einer LKW-Maut auf Landes- und Kommunalstraßen, wenn überhaupt, nur auf Bundesebene diskutieren, um Chancengleichheit zu wahren.



**Effiziente Förderprogramme notwendig:** Die Antriebswende im LKW-Verkehr ist unerlässlich, um das Klima zu schützen. Dies erfordert eine enorme Kraftanstrengung aller Akteure. Die reine Verteuerung des LKW-Verkehrs schadet hingegen nur dem Standort Baden-Württemberg.



**Mittel dort einsetzen, wo sie bezahlt werden:** Der Zustand der Landes- & Kommunalstraßen und insbesondere der Brücken ist vielerorts schlecht. Daher ist eine strenge Zweckbindung der Maut-Einnahmen für den Erhalt, die Sanierung und, wo nötig, den Ausbau der Landes- & Kommunalstraßen vorzusehen.

# LKW-Landesmaut: Wer wir sind

Namhafte Unternehmen und Verbände aus allen Branchen in Baden-Württemberg sprechen sich gegen eine LKW-Landesmaut aus:



**LIEBHERR**



Baden-Württembergischer Industrie- und Handelskammertag (BWIHK)



Unternehmer Baden-Württemberg e.V. (UBW)



Verband Spedition und Logistik Baden-Württemberg e.V. (VSL)



Verband des Verkehrsgewerbes Baden e.V. (VVB)



Verband des Württembergischen Verkehrsgewerbes e.V. (VWV)