

Eisenkopf, Alexander

Article

Verkehrspolitik: Deutsche Lkw-Maut und die EU

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Eisenkopf, Alexander (2022) : Verkehrspolitik: Deutsche Lkw-Maut und die EU, Wirtschaftsdienst, ISSN 1613-978X, Springer, Heidelberg, Vol. 102, Iss. 2, pp. 76-, <https://doi.org/10.1007/s10273-022-3117-4>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/262806>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Verkehrspolitik

Deutsche Lkw-Maut und die EU

David gegen Goliath – könnte man sagen: Ein kleine polnische Speditionsfirma klagt gegen die Bundesrepublik Deutschland auf Rückerstattung von Lkw-Maut aus den Jahren 2010 und 2011(!). Eine Ein-Mann-Kanzlei aus Görlitz kreuzt vor dem Oberverwaltungsgericht in Münster mit den Staranwälten von Freshfields Bruckhaus Deringer die Klinge. Und zur großen Überraschung vieler Prozessbeobachter erringt die Klägerin dann auch noch einen (weiteren) Erfolg, nachdem bereits im Oktober 2021 der EuGH auf eine entsprechende Vorabentscheidungsvorlage des OVG Münster hin die in der Maut enthaltenen Kosten der Verkehrspolizei als nicht EU-rechtskonform angesehen hatte. Unter dem Aktenzeichen 9 A 118/16 kam der 9. Senat des OVG am 30.11.2021 zu dem Urteil, dass die seinerzeit erhobenen Mautsätze auch in anderer Beziehung auf fehlerhaften Kalkulationen beruhten. Die Mautgebühren dürften nach den Vorgaben der EU-Wegekostenrichtlinie nicht die Infrastrukturkosten überschreiten. Deshalb sei es nicht zulässig, dass eine Bewertung der Autobahngrundstücke auf der Basis von Tagesneuwerten bzw. Wiederbeschaffungswerten und nicht von historischen Anschaffungswerten erfolge. Das kann man nur als erneute Klatsche für die Mautpolitik des Bundesverkehrsministeriums bezeichnen.

Auch wenn das Urteil Deutschland im vorliegenden Fall konkret nur verpflichtet, weitere 565 Euro an Mautgebühren zu erstatten, ergeben sich weitreichende Folgen. So werden aus diesem Musterprozess in zahlreichen weiteren anhängigen Verfahren hohe Erstattungsansprüche geltend gemacht werden. Hinzu kommt der vom Gericht bejahte EU-rechtliche Zinsanspruch von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz. Wahrscheinlich hat insbesondere dieser Zinsanspruch die Prozessvertreter Deutschlands dazu motiviert, keine Nichtzulassungsbeschwerde beim Bundesverwaltungsgericht einzulegen, nachdem das OVG bereits eine Revision ausgeschlossen hatte. Somit ist das Urteil mittlerweile rechtskräftig. Die Freude, dass den Güterkraftverkehrsunternehmen rechtswidrig erhobene Maut nunmehr zurückerstattet wird, wird allerdings dadurch getrübt, dass das Gericht weitere grundsätzliche Fragen der Mautberechnung nicht angefasst hat. Diese hängen mit den methodischen Ansätzen der Wegekostenstudien aus den Jahren 2002 und 2007 zusammen, die von Prognos bzw. dem Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung an der Universität Karlsruhe

durchgeführt wurden. In diesen der Lkw-Maut zugrunde gelegten Gutachten wurde erstmals die Methode der direkten Bestandsbewertung (synthetische Methode) für die Bestimmung des Bruttoanlagevermögens des Bundesfernstraßennetzes verwendet. Dahinter stand damals die Annahme, dass „ein öffentliches oder teilprivatisiertes Unternehmen die Bewirtschaftung der Bundesautobahnen durchführt“. Die Betriebsführung durch ein öffentliches oder öffentlich kontrolliertes privates Unternehmen war zwar seinerzeit nicht gegeben, hatte aber weitreichende Folgen für die Rechnung, denn unter einer solchen „Betriebsfiktion“ wären im Sinne der Substanzerhaltung Abschreibungen nach Wiederbeschaffungswerten vorzunehmen und kalkulatorische Zinsen zu verrechnen.

Insbesondere der Ansatz kalkulatorischer Zinsen ist aber durchaus infrage zu stellen. Der Staat als Bereitsteller der Infrastruktur handelt nicht unternehmerisch und nicht gewinnmaximierend; er stellt insbesondere hinsichtlich alternativer Verwendungen seines Steueraufkommens keine Renditeüberlegungen an. Dem Bund als Eigentümer der Bundesautobahnen und Bundesstraßen fehlen auch prinzipiell alternative Verwendungsmöglichkeiten für das im Fernstraßennetz bereits gebundene Kapital. Zinsen spielen nur eine Rolle bei den Planungs- und Bewertungskalkülen. Daher steht den ermittelten kalkulatorischen Zinsen ökonomisch keine reale Ressourcenbeanspruchung gegenüber.

Faktisch führen die Vorgehensweise der Gutachter und deren Annahmen zum Zinssatz dazu, dass rund die Hälfte der verrechneten Wegekosten auf dem Ansatz kalkulatorischer Zinsen beruhen. Diese Problematik wird in den neueren Wegekostenrechnungen nicht entschärft, sondern angesichts des über Jahre anhaltenden Nullzinsumfelds sogar noch zugespitzt. So nimmt das der aktuellen Mauterhebung zugrundeliegende Wegekostengutachten von 2018 einen Zinssatz von 3,3 % für den gesamten Berechnungszeitraum an. Der Anteil der kalkulatorischen Zinsen liegt dann mit mehr als 8 Mrd. Euro durchgehend über 50 % der gesamten Wegekosten des Bundesfernstraßennetzes.

Während der Schienengüterverkehr, der bereits 2007 (letzte verfügbare Daten) nur einen volkswirtschaftlichen Wegekostendeckungsgrad von 11 % realisieren konnte, von erheblichen Trassenpreisabsenkungen profitiert, bleibt der Lkw also eine Cash Cow der Verkehrspolitik. In der aufgeheizten Diskussion um externe Kosten und Klimawirkungen des Schwerlastverkehrs ist das auch ein Teil der Kostenwahrheit – auch wenn das OVG dieses Thema nicht grundsätzlich hinterfragt hat.

© Der/die Autor:in 2022. Open Access: Dieser Artikel wird unter der Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz veröffentlicht (creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de).

Open Access wird durch die ZBW – Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft gefördert.