

Strategiepapier Verbindliche Zweckbindung der LKW-Maut zur Stabilisierung der Lieferketten in Deutschland

Stand: Juli 2025

Autor: Jörg Kibbat / IGTV – Interessenvertretung GesundheitTransfer & Verkehr

1. Ausgangslage

Die deutsche Wirtschaft ist in hohem Maße von funktionierenden Lieferketten abhängig. Das Rückgrat dieser Lieferketten bildet der Straßengüterverkehr – rund 75 % des gesamten Güteraufkommens in Deutschland werden per LKW transportiert. Die damit verbundenen Infrastrukturen – Autobahnen, Brücken, Rastanlagen – sind vielerorts marode und überlastet. Gleichzeitig fehlen zehntausende LKW-Stellplätze und mehrere zehntausend Berufskraftfahrer.

Trotz gesetzlicher Zweckbindung gemäß § 11 Bundesfernstraßengesetz wird die LKW-Maut in der Praxis auch für andere verkehrspolitische Ziele verwendet – z. B. zur Finanzierung des Schienenverkehrs. Dies gefährdet die Leistungsfähigkeit der Straßeninfrastruktur und führt zu wachsendem Unmut bei Transportunternehmen, Berufskraftfahrern und Industrieverbänden.

2. Ziel des Strategiepapiers

Mit diesem Papier wird eine **verbindliche und transparente Zweckbindung der Einnahmen aus der LKW-Maut** gefordert, um die Stabilität und Zukunftsfähigkeit der Lieferketten auf Deutschlands Straßen zu sichern. Ziel ist es, die Maut nicht als allgemeine Einnahmequelle, sondern als zweckgebundenes Investitionsinstrument für die Straße zu verstehen.

3. Verwendungszwecke der LKW-Maut – Zukunftsgerichtet und zweckorientiert

Die zweckgebundene Verwendung soll **klar, transparent und ausschließlich** auf folgende prioritäre Bereiche beschränkt werden:

A. Infrastrukturerhalt und -ausbau

- Sanierung und Ausbau maroder Brücken
- Sanierung und Ausbau kritischer Autobahnabschnitte
- Instandsetzung und Ertüchtigung von Fern- und Landstraßen
- Ausbau und Modernisierung von LKW-Park- und Rastanlagen

B. Flächenoptimierung und Innovation

- **Umbau bestehender Rastanlagen für höhere Kapazitäten**, z. B. durch:
 - Parktürme für PKW, um Flächen für LKW zu gewinnen (Erweiterungspotenzial: +25–40 %)
 - Automatisierte Parksysteme

C. Soziale Infrastruktur und Fahrerbindung

- **Förderung von Mobilitätskonzepten für LKW-Fahrer**, u. a.:
 - Shuttlesysteme zu Pensionen oder Quartieren während Ruhezeiten
- **Programme zur Gewinnung, Ausbildung und Integration von Fahrpersonal aus Drittstaaten**
 - Schwerpunktländer: z. B. Indien (mit deutschem Schulungsstandard)
 - Finanzierung von Sprachkursen, Umschulungen und Wohnkonzepten

D. Sicherheit und Kontrolle

- **Förderung von Sicherheitskonzepten gegen Kraftstoff- und Frachtdiebstahl**
 - Kameraüberwachung, Zugangskontrollen, digitale Alarmsysteme
- **Optimierung der Grenzlogistik durch mobile Scanner**
 - Schnellere Durchleuchtung von Fahrzeugen an Grenzen zur Entlastung der Kontrollpunkte

4. Forderung an politische Entscheidungsträger

- **Gesetzliche Verankerung** der oben genannten Verwendungsbereiche als verpflichtender Verteilrahmen der LKW-Maut
- **Jährlicher Transparenzbericht** über die Mittelverwendung, öffentlich zugänglich
- **Schaffung eines Maut-Infrastrukturbeirats** unter Einbindung von Verkehrsverbänden, Speditionswirtschaft und Ländervertretern
- **Ausschluss der Zweckentfremdung** zur Querfinanzierung nicht straßenbezogener Verkehrssysteme (z. B. Bahn)

5. Fazit

Die LKW-Maut ist ein wirksames Mittel zur Finanzierung der notwendigen Infrastruktur, jedoch nur, wenn sie konsequent zweckgebunden eingesetzt wird. Der Straßengüterverkehr ist nicht nur eine logistische, sondern eine systemrelevante Komponente der Volkswirtschaft. Wer stabile Lieferketten will, muss in deren Fundament investieren: In Straßen, Fahrer, Parkplätze und Sicherheit.

Jetzt ist der richtige Zeitpunkt für eine klare, faire und zukunftssichere Maut-Strategie.

Ansprechpartner:

Jörg Kibbat / IGTV - Interessenvertretung GesundheitTransfer & Verkehr