



**Pkw-Maut für die Mobilitätswende**  
Schlussfolgerungen von  
Agora Verkehrswende

Dr. Urs Maier

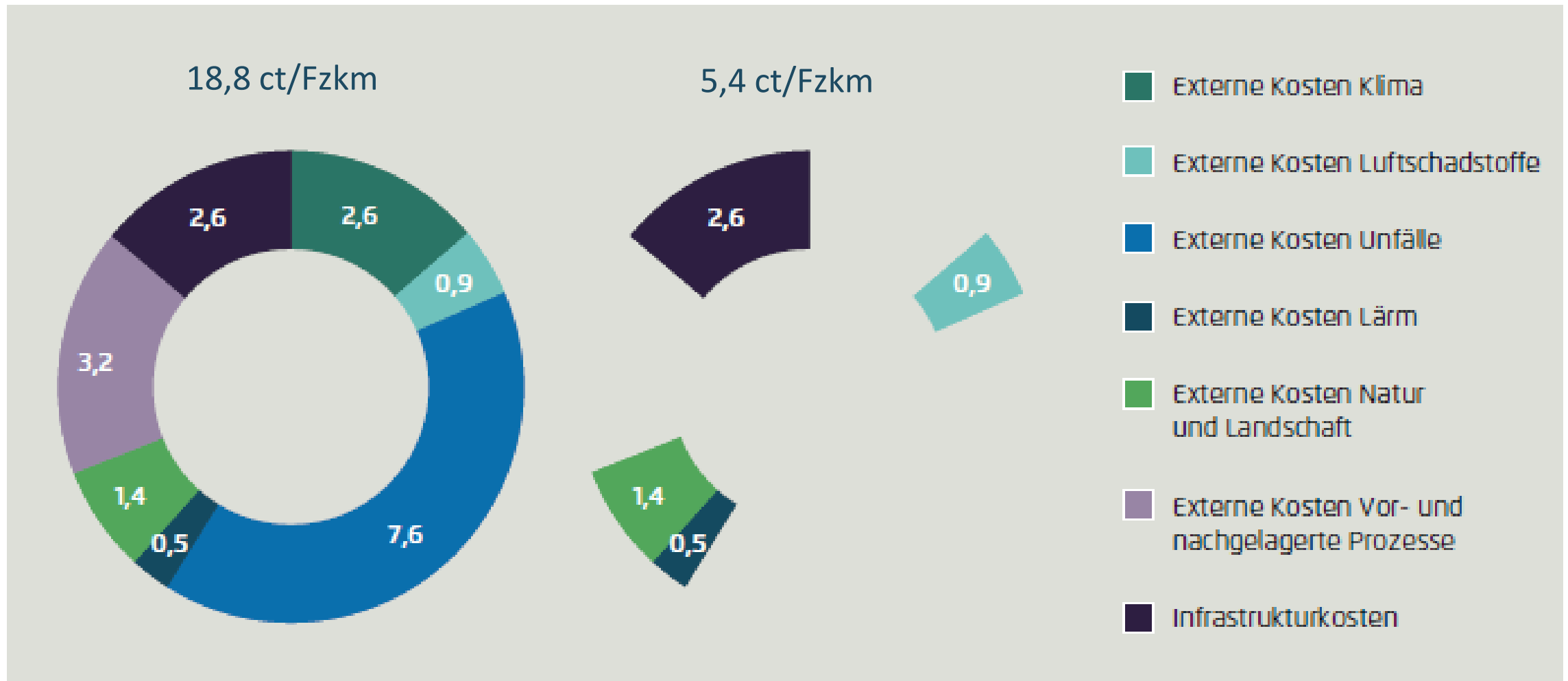
mit Dr. Carl-Friedrich Elmer, Wolfgang  
Aichinger und Benjamin Fischer

Webinar zur Studienvorstellung  
am 9. März 2022

**1**

**Eine fahrleistungsbezogene Pkw-Maut auf allen Straßen sichert die Finanzierung für den Substanzerhalt von Straßeninfrastruktur und den weiteren Ausbau von Alternativen zum privaten Pkw in Deutschland.**

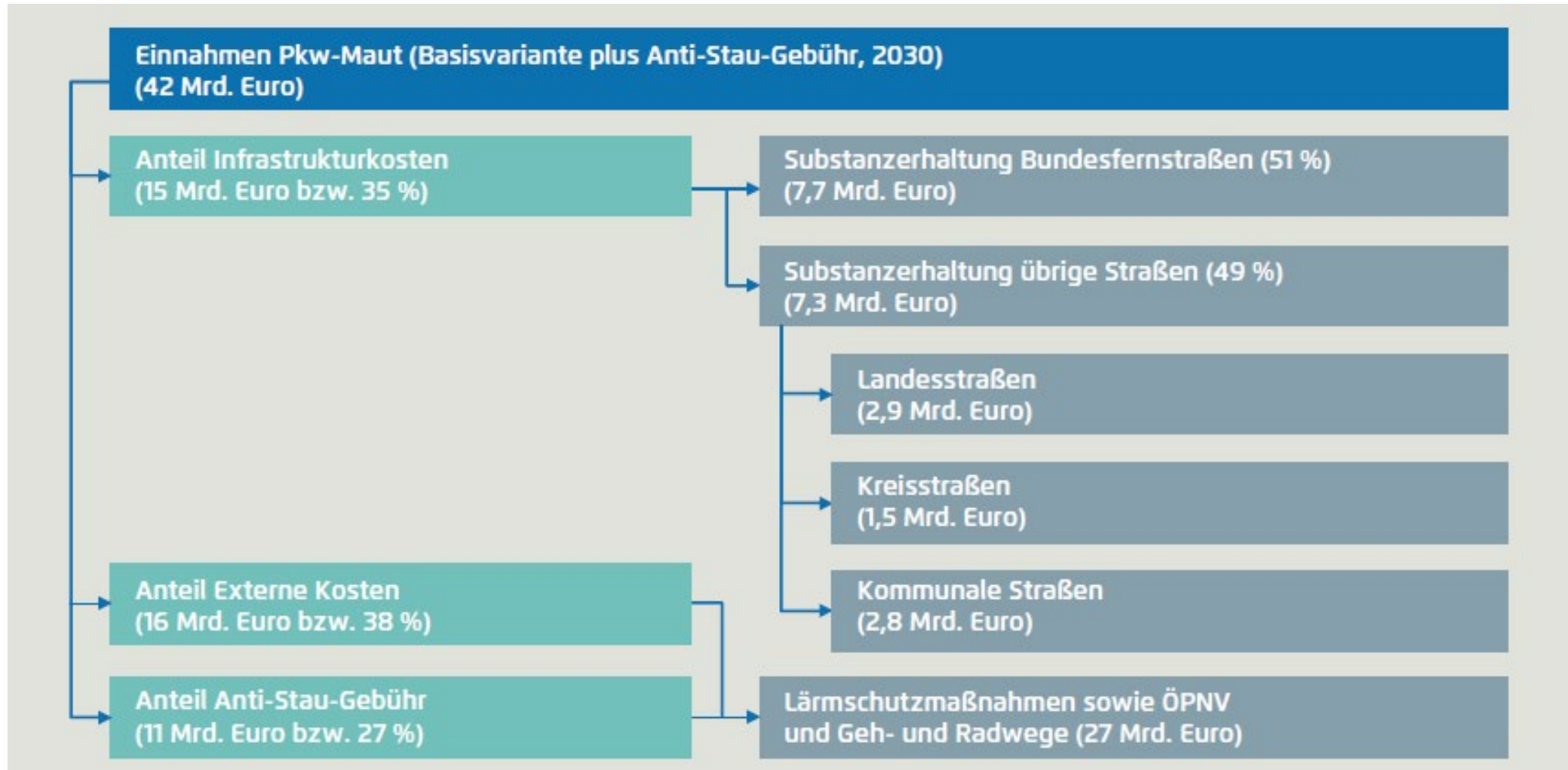
# Zusammensetzung einer möglichen und der empfohlenen durchschnittlichen Mauthöhe für Pkw (ohne Anti-Stau-Gebühr)



**2**

**Die Einnahmen fließen zweckgebunden dorthin zurück, wo die Straßen genutzt werden. Zusätzlichen Gestaltungsspielraum erhalten Kommunen über eine optionale Anti-Stau-Gebühr.**

# Mögliche Einnahmenverteilung Basisvariante plus



**3**

**Die Pkw-Maut ist eine tragende Säule der Verkehrswende, weil sie nicht nur Infrastrukturen finanziert, sondern auch klimaschonende Mobilität stärkt und die Kosten verursachergerecht verteilt.**

# Beispiele für eine räumliche Differenzierung der Mautteilsätze am Tag (indikativ)

Landesweiter Durchschnitt (Ø 7,4 ct/Fzkm)	Städtische Kommune (Ø 16,1 ct/Fzkm)	Ländliche Kommune (Ø 4,8 ct/Fzkm)
Infrastrukturkosten	2,6 ct/Fzkm	2,6 ct/Fzkm
Externe Kosten	3,5 ct/Fzkm	2,2 ct/Fzkm
<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Natur und Landschaft</li> <li>→ Luftverschmutzung</li> <li>→ Lärm</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ 1,4 ct/Fzkm</li> <li>→ 1,2 ct/Fzkm</li> <li>→ 0,9 ct/Fzkm</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ 1,4 ct/Fzkm</li> <li>→ 0,6 ct/Fzkm</li> <li>→ 0,2 ct/Fzkm</li> </ul>
Anti-Stau-Gebühr (optional)	10 ct/Fzkm	0 ct/Fzkm

**4**

**Technisch kann die Pkw-Maut auf der Lkw-Maut aufbauen. Datenschutz wird von Beginn an berücksichtigt. Für die Abrechnung entsteht ein Dienstleistungsmarkt.**



**5**

**Die Bundesregierung führt das Pkw-Mautsystem ab 2025 stufenweise ein. Rechtlich lässt sich die Pkw-Maut mit dem Grundgesetz sowie der europäischen Wegekostenrichtlinie begründen.**



## Pkw-Maut für die Mobilitätswende

Eine verursachergerechte Straßennutzungsgebühr als Baustein für ein digitalisiertes und klimaneutrales Verkehrssystem

STUDIE





  
BECKER BÜTTNER HELD

2019-2020

---

## GUTACHTEN

---

Die Infrastrukturfinanzierung:  
Möglichkeiten und Grenzen einer Pkw-Maut in Deutschland

im Auftrag der

Agora Verkehrswende,  
Agora Transport Transformation GmbH,  
Anna-Louisa-Karsch-Str. 2, 10178 Berlin,  
vertreten durch den Direktor Christian Hochfeld

erstellt durch

Rechtsanwalt Dr. Roman Ringwald  
Rechtsanwältin Julia Galze

Becker Böttner Held - Rechtsanwälte Wirtschaftsprüfer Steuerberater - PartGmbH  
Magazinstraße 15-16, 10179 Berlin  
T +49 (0)30 611 28 40-0 · F +49 (0)30 611 28 40-99 · bhh@bhh-online.de





## Faire Preise im Straßenverkehr

Leitlinien für eine klimagerechte, effiziente und sozial ausgewogene Reform der Steuern, Abgaben und Subventionen rund um den Pkw

DISKUSSIONSPAPIER



[urs.maier@agora-verkehrswende.de](mailto:urs.maier@agora-verkehrswende.de)

Twitter: @agoraverkehr, @UrsMaier

Anna-Louisa-Karsch Str. 2 | D-10178 Berlin

**T** +49 30 700 1435-000 | **F** +49 30 700 1435-129

**M** [info@agora-verkehrswende.de](mailto:info@agora-verkehrswende.de)

Agora Verkehrswende ist eine gemeinsame Initiative der Stiftung Mercator und der European Climate Foundation.