

Lkw-Maut in Deutschland geht hinkend an den Start – Deutsche Transportunternehmen und Kraftwagenspeditionen vergleichsweise gut gerüstet

BGL. Frankfurt/M. – Mit der heutigen Freischaltung von 3.500 Automaten zur „händischen“ Einbuchung von Mauttickets, geht die am 1. Januar 2005 in Kraft tretende Autobahnmaut für schwere Nutzfahrzeuge hinkend an den Start. Grund dafür ist nach Meinung des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e. V. in Frankfurt am Main und des Landesverbandes Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT) e.V. München, der unzureichende Einbau von automatischen Fahrzeu erfassungsg eräten, sogenannten On-Board-Units (OBUs). Diese sind das Rückgrat für die Erhebung der deutschen Lkw-Maut. Gingen Toll Collect und der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zu Beginn der Mautvorbereitungen am Jahresanfang von 500.000 bis 600.000 eingebauten OBUs aus, schaffte Toll Collect knapp weniger als 300.000 Geräte. Vorausgegangen waren Lieferschwierigkeiten durch die „OBU-Fabrik“, sogenannte personalisierte, d. h. individuell auf das jeweilige Fahrzeug und Unternehmen programmierte OBUs, auszuliefern. Statt des kontinuierlichen Einbaus von OBUs seit der offiziellen Freigabe im Juni des Jahres, wurden erst Ende September/Anfang Oktober größere Stückzahlen an die Werkstätten zur Auslieferung und zum Einbau gebracht. Dieser dreimonatige Liefer- und Einbaustau ließ sich bis zu Beginn des Mautstarts nicht mehr aufholen.

Gleichwohl gehen deutsche Transportunternehmen vergleichsweise gut gerüstet in die Lkw-Maut. In deutschen Fahrzeugen sind ca. 230.000 OBUs verbaut. Damit ist in etwa die Hälfte aller mautpflichtigen Fahrzeuge aus Deutschland für das vollautomatische Mautzahlungssystem gerüstet. Fahrer dieser Fahrzeuge müssen sich nicht an sogenannten Mautterminals anstellen und ein Mautticket händisch einbuchen. Besorgniserregend ist hingegen die Einbausituation bei ausländischen Transportunternehmen. Zum Mautstart wird nur jedes vierte bis fünfte Fahrzeug eine OBU besitzen. Fahrer mit Fahrzeug ohne OBU werden deshalb von Toll Collect auf die händische Einbuchung oder das Internet verwiesen. Experten ist allerdings klar, dass diese Buchungsmethoden allenfalls ein „Notnagel“ sind. Selbst der zuständige Bundesminister und Toll Collect rechnen deshalb mit Staus rund um die Einbuchungsautomaten an Grenzübergängen, Autobahnraststätten und Ausfallstraßen der großen Städte.

Von Anfang an war unter Sachkennern klar, dass die Mehrzahl der Buchungen im automatischen System mit OBUs erfolgen muss, wenn das manuelle System mit seinen Einbuchungsautomaten nicht von vornherein überfordert werden soll. Mit etwas weniger als 300.000 verbauten OBUs wird allerdings die Hauptlast der Buchungen gerade in dieses manuelle System verlegt. Erhebliche Störungen an den neuralgischen Grenzübergängen, an denen arbeitstäglich Tausende von Fahrzeugen nach Deutschland einfahren, scheinen vorgezeichnet. Erschwerend kommt hinzu, dass die Menüführung der Einbuchungsautomaten in nur vier Sprachen zur Verfügung steht. Zahlreiche Fahrer, speziell aus Osteuropa, aber auch aus Spanien, Italien und den nordeuropäischen Ländern, sollen in einer fremden Sprache ein mehrseitiges Bild-

PRESSE- INFORMATION

München, 03.01.05

Verantwortlich:
Christian Durmann
Abdruck honorarfrei
Beleg erbeten

schirmmenü bedienen und dabei schwierige Eingaben, beispielsweise die Einbuchung der korrekten Schadstoffklasse und Achszahl, in das System unter Angabe des genauen Startzeitpunktes für die Benutzung der gewählten Autobahnstrecke eingeben. Bei Unterwegsauftreten, Umwegfahrten durch Staus oder nach Veränderungen der Fahrtroute wird jeweils ein manuelles Ausbuchen und eine manuelle Neueinbuchung fällig. Das Mautrückerstattungsverfahren für bereits gezahlte, umzubuchende Mautstrecken erweist sich als höchst bürokratisch, auch wenn es zum Mautstart zunächst noch gebührenfrei sein soll.

Ob der „hinkende“ Start der Lkw-Maut in Deutschland mit der überwiegenden Buchungslast im manuellen System tatsächlich zu Staus an Grenzübergängen und den Mauteinbuchungsautomaten führen wird, das bleibt gleichwohl dahin gestellt. Angesichts der damit verbundenen Unfallgefahren durch Parken auf Autobahnen und Zufahrten zu Raststätten haben Lkw-Fahrer oft nur die Wahl, ihre Fahrzeuge entweder bewusst unfallgefährdend zwecks Buchung eines Mauttickets zu parken oder so lange weiter zu fahren, bis ein anderes Mautstellenterminal mit noch freien Parkplatzkapazitäten erreicht wird. Allerdings wären sie dann bereits Mautpreller.

Der BGL als Branchenverband für die Transportunternehmen und Kraftwagenspeditionen in Deutschland geht davon aus, dass nicht nur die Fahrer, sondern auch die Ordnungsbehörden der Verkehrssicherheit den Vorrang geben müssen und deshalb am Anfang sehr viele unfreiwillige Mautpreller auf Deutschlands Straßen unterwegs sein werden. Ob gegen diese eine Ordnungswidrigkeit wegen Nichtzahlung der Maut überhaupt verhängt werden kann, das bleibt den Kontrollbehörden und letztendlich den Gerichten überlassen. Angesichts der Bußgeldhöhe von 75,00 € und einer durchschnittlichen täglichen Mauthöhe von 50,00 € bis 60,00 € dürfte der Strafrahen nicht allzu abschreckend wirken. Speziell gebietsfremde Transportunternehmen haben keine Unternehmenskontrollen zu befürchten und kommen deshalb von vornherein als Mehrfachtäter für die Verhängung des Höchstbußgeldes von 20.000,00 € nicht in Betracht.

Die Frankfurter Gewerbezentrale des BGL hat deshalb angekündigt, gegen eine ungerechte Lkw-Maut, die im wesentlichen nur von OBU-Besitzern gezahlt würde, vorzugehen. Das Gebührenrecht erlaubt eine großzügige Handhabung der Mautzahlung sozusagen auf „freiwilliger Basis“ jedenfalls nicht. Im Übrigen sind die Mitgliedsbetriebe des BGL aufgerufen, Beobachtungen rund um die Lkw-Maut mitzuteilen. Von besonderem Interesse sind dabei die korrekte Erfassung der Maut durch OBUs, Schwierigkeiten bei der manuellen Zahlung der Maut über sogenannte Buchungsterminals sowie die angewandten Kontrollpraktiken.

Der BGL appelliert nochmals an seine Mitglieder, das Thema der Lkw-Maut nicht nur im administrativen, sondern auch im betriebswirtschaftlichen Sinn ernst zu nehmen. Die jetzt erhobene Durchschnittsmaut von 12,4 Cent/km entspreche umgerechnet einer Mineralölsteuererhöhung von rund 38 Cent/l. Diese Kostensteigerung kann von den Transportunternehmen nicht selbst getragen werden. Lkw-Mautkosten müssen demzufolge in der Transport- und Logistikkette weitergegeben werden und landen angesichts der desolaten Wirtschaftslage und der wirtschaftlichen Schwierigkeiten vieler Auftraggeber in Industrie und Handel letztendlich beim Verbraucher.