

Transportgewerbe äußert Befremden über Feinstaubdiskussion im Zusammenhang mit der Maut

LBT.München - Mit großer Sorge beobachten die Vorstände des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. und des Landesverbandes Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT) e.V., die irrationale Feinstaubdebatte, die jetzt auch Wirkungen auf die Lkw-Maut und ihre ökologische Differenzierung haben soll. Das deutsche Transportgewerbe brauche Planungssicherheit und keinen weiteren Aktivismus. Die Umrüstung auf umweltfreundliche Fahrzeuge in den letzten Jahren sei vorbildlich und biete keinerlei Anlass, das Transportgewerbe für vermeintliche Versäumnisse zu tadeln. 70 % aller Nutzfahrzeuge seien mittlerweile umweltfreundliche Fahrzeuge der Kategorie EURO II, III und IV. Insoweit könne das deutsche Gewerbe den Ankündigungen des Ministers nach einer noch weiteren ökologischen Differenzierung bei der Lkw-Maut mit Gelassenheit entgegensehen. Diese sei ohnehin in der geltenden Mautverordnung im nächsten Jahr bereits vom Gesetzgeber fest vorgesehen. Der Minister habe somit nur bestätigt, was bereits verbindlich geregelt sei. Grundsätzlich müsse es dabei bleiben, dass nach der gültigen Wegekostenrichtlinie der Lkw über die Lkw-Maut seine Wegekosten decke, aber nicht überdecke. Sofern an der Gebührenstaffelung gedreht werde, bestehe die Erwartung, dass eine gleichgewichtige Entlastung für umweltfreundliche Fahrzeuge nicht einfach unter den Tisch gekehrt wird.

In Bezug auf die Feinstaubdebatte und die Bemautung der Städte weisen die Vorstände von BGL und LBT darauf hin, dass nach Studien zur Citylogistik der Anteil des Wirtschaftsverkehrs am Cityverkehr bei weniger als 5 % liegt. Außerdem betrifft dieser Verkehr im wesentlichen leichte Nutzfahrzeuge und weniger schwere Nutzfahrzeuge, die der Bemautung nicht unterworfen sind. Ein sogenanntes „Durchfahrtsverbot“ für schwere Nutzfahrzeuge bzw. deren Bemautung kann zur Feinstaubbelastung oder Entlastung der Städte folglich nichts messbares beitragen. Auch die Illusion, ein einfacher Filter im Auspuff löse das Problem, werde schon bald als Trugschluss über die Messstationen enttarnt werden. Ultrafeinstäube widersetzen sich der Filtertechnik. Je „reiner“ die Verbrennungstechnik wird, um so kleiner werden auch die Feinstaubpartikel. Die Diskussion um Feinstaubemissionen ultrareiner Kraftwerke ist dabei mindestens so ernsthaft zu führen wie die Erörterung der Frage, ob Filtertechnik nur im Lkw-Bereich, wenn sie denn überhaupt verfügbar wäre, einen umweltpolitischen Nutzen schafft. Im Übrigen gilt es zu erwähnen, dass nach wissenschaftlichen Erkenntnissen die Feinstaubbelastung innerhalb der Wohn- und Geschäftsräume mehrfach höher ist als die zulässigen Grenzwerte im Außenbereich. Die BGL- und LBT-Vorstände fragen vor diesem Hintergrund, wie es zur Festsetzung der Grenzwerte kam, und welche wissenschaftlichen Erkenntnisse dahinterstehen? Vieles spricht dafür, dass die in der Öffentlichkeit verbreiteten Sorgen und Ängste in keiner Relation zur tatsächlichen Dimension des Problems stehen.

PRESSE- INFORMATION

München, 08.04.05

Verantwortlich:
Christian Durmann
Abdruck honorarfrei
Beleg erbeten