



Leonrodstraße 48
80636 München
Tel. (089) 12 66 29-32
Fax (089) 12 66 29-25
E-Mail: info@lbt.de
Internet: www.lbt.de

PRESSE- INFORMATION

30.06.2008

BGL nimmt Stellung zu Tiefensees Anti-Stau-Programm.

Tageszeitabhängige Maut belastet einseitig die deutschen Verbraucher; Lkw-Überholverbote nur im Einzelfall sinnvoll.

BGL, Frankfurt am Main, 30.06.2008 – Kurzfassung: Die von Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee vorgeschlagene tageszeitabhängige Höhe der Lkw-Maut würde nach Ansicht des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. in Frankfurt am Main dazu führen, dass die deutschen Verbraucher den Lkw-Transit gebietsfremder Fahrzeuge subventionierten. Lkw-Überholverbote würde sich der BGL dort nicht verschließen, wo sie im Einzelfall sinnvoll seien.

Langfassung: Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. in Frankfurt am Main – berufsständischer Interessenvertreter von 11.000 deutschen Transportlogistikunternehmen – nimmt zum Anti-Stau-Programm von Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee differenziert Stellung:

Sehr kritisch sieht der Verband die Pläne für eine tageszeitabhängige Höhe der Lkw-Maut. Da die Gesamtsumme der Mauteinnahmen nicht höher sein darf, als die durch die Wegekostenrichtlinie bestimmten Wegekosten, müsse das, was an einer Stelle draufgeschlagen wird, an anderer Stelle wieder nachgelassen werden. Im konkreten Fall hieße dies: Wenn die Maut zwischen 6 und 9 Uhr erhöht würde, müsste sie zu anderen Tageszeiten abgesenkt werden. Da zu Stoßzeiten gerade Versorgungs- und Entsorgungsfahrzeuge unterwegs seien, die z.B. rechtzeitig zur Geschäftsöffnung Waren in Kaufhäuser und Einzelhandelsgeschäfte und kontinuierlich Material zur Produktion bringen müssten, würden diese Transporte stärker mit Maut belastet. Dies müsste sich dann auch in den Einzelhandelspreisen bzw. Produktionskosten widerspiegeln. Die Transportlogistikunternehmen selbst haben allerdings auf die Anliefer- und Abholzeiten so gut wie keinen Einfluss. BGL-Hauptgeschäftsführer Prof. Karlheinz Schmidt: „Die Verlagerer geben den Takt vor, und es müsste sich eine Menge ändern, bis Industrie oder Handel ihre Logistik-Zeitfenster umstellen. Bloß weil die Mautsätze nach Tageszeit gestaffelt werden, dürfte es schwierig sein, die Produktion mehr in die Abend- und Nachtstunden zu verlegen. Erhebliche Widerstände des Personals und noch höhere Kosten sind vorgezeichnet. Von einer tageszeitbezogenen Maut profitierten grundsätzlich langströmige internationale und Transit-Verkehre. Inländische Verbraucher, die ver- und entsorgt werden wollen, müssten diese Verkehre subventionieren, weil die Durchschnittsmaut zu Tageszeiten mit Schwerverkehrsbelastung unter Durchschnittskosten angeboten werden müsste. Mehr als die Vollkosten dürfen eben von Tag- und Nacht-Nutzern nicht erhoben werden.“

Pläne für Lkw-Überholverbote betrachtet der BGL nur insoweit als problematisch, wenn es sich um flächendeckende und durchgehende Verbote handelt. Hierdurch werden (Lkw-)Staus nur noch länger. Überholverbote, die konkret der Verbesserung des Verkehrsflusses sowie der Verkehrssicherheit dienen und tageszeitlich an Verkehrsspitzen ausgerichtet seien, entzerrten das Verkehrsgeschehen und würden auch von den Fahrern akzeptiert.

Neu sei auch nicht der Vorschlag, Standspuren zu Stoßzeiten freizugeben, um eine nachhaltige Verbesserung des Verkehrsflusses zu erreichen. Im Programm „Staufreies Hessen“ werde diese Maßnahme mit Erfolg praktiziert. Eine Ausweitung dieser Maßnahme sei daher nur zu begrüßen, ebenso die Forderung des Ministers, die Bauarbeiten auf Autobahnen spürbar zu beschleunigen. Alles klingt recht vertraut und ist alles andere als neu. Vielleicht gibt es einen Praxisstau in den Berliner Amtsstuben, die den Minister „uralten Wein in neuen Schläuchen“ verkaufen lassen.

Ihr Ansprechpartner ist Martin Bulheller unter Tel. 069/7919-277 oder presse@bgl-ev.de

Verantwortlich:
Christian Durmann
Abdruck honorarfrei
Beleg erbeten