



Lkw-Mauterhöhung: Ökosozialismus im Verkehr belastet Wirtschaft und Verbraucher in Milliardenhöhe

Leonrodstraße 48
80636 München
Tel. (089) 12 66 29-0
Fax (089) 12 66 29-25
E-Mail: info@lbt.de
Internet: www.lbt.de

LBT München. Die mit Drohungen zur Investitionskürzung erpresste Zustimmung der Verkehrsminister der Länder zur Mauterhöhung (lediglich Bayern, Hessen und Thüringen haben nicht zugestimmt) belastet Wirtschaft und Verbraucher im nächsten Jahr mit rund 1,8 Mrd. Euro. Darüber kann ein „fauler Kompromiss“ im Bundesrat nicht hinwegtäuschen. Die Durchschnittsmaut steigt im Jahr 2009 auf 18,3 Cent/km (+50%).

PRESSE- MELDUNG

09.10.2008

Die vom Bundesrat „erstrittene“ Mauterhöhung trifft das deutsche Transportgewerbe zu einem Zeitpunkt, in dem es durch explodierende Energiepreise „ausgeblutet“ ist und Konkurse in besorgniserregendem Ausmaß die Substanz mittelständischer Unternehmen im Verkehrsgewerbe vernichten. Mit Erhöhungsraten zwischen 50 % und 95 % – je nach Schadstoffklasse –, muss die Mehrbelastung 1 zu 1 an die Wirtschaft und letztendlich an den Verbraucher weitergegeben werden.

Euro III-Fahrzeuge, die vor 2 Jahren noch Zulassungsstandard waren und mit denen knapp die Hälfte aller mautpflichtigen Fahrten abgewickelt wird, verteuern sich auch nach der Kompromissformel um 7 Cent/km. (Zum Vergleich: Um den gleichen Einnahmeneffekt zu erzielen, müsste die Mineralölsteuer um 20 Cent/Liter erhöht werden). Die Folge ist, dass der Gebrauchtwagenmarkt für diese Fahrzeuge im Vorfeld der Entscheidung europaweit zusammengebrochen ist. Eine drastische Reduzierung der Marktwerte gegenüber den Buchwerten ist eingetreten und verursacht bei denjenigen Betrieben, die Neuinvestitionen planen, außerordentliche Abschreibungen, die massiv in die Eigenkapitalausstattung der Betriebe eingreifen. Als unmittelbare Folge können geplante Fahrzeuginvestitionen oftmals nicht mehr finanziert werden. BGL und LBT gehen deshalb davon aus, dass die Nutzfahrzeugindustrie und ihre Zulieferer durch die völlig an der wirtschaftlichen Realität vorbeigehende Mauterhöhung in bisher nicht vorhergesehenem Ausmaß Produktionseinschränkungen bis hin zur Kurzarbeit hinnehmen müssen.

Entgegen den öffentlichen Bekundungen bringt die als umweltpolitischer Fortschritt propagierte „Mautspreizung“ nichts für den Klimaschutz. Euro III-Fahrzeuge, die nach 2 Jahren schon als „alte Stinker“ abqualifiziert und unmäßig verteuert werden, haben eher niedrigere CO₂-Emissionen als die komplexere Motorentechnik Euro IV und Euro V.

Als „Mautlüge“ ist außerdem das Versprechen der Bundesregierung zu klassifizieren, die Mauterhöhung komme über höhere Investitionen der Infrastruktur unmittelbar zugute. Tatsache ist, dass der Staat mit den

Verantwortlich:
Christian Durmann
Abdruck honorarfrei
Beleg erbeten

zusätzlichen Mauteinnahmen die haushaltsfinanzierten Infrastrukturinvestitionen zurückfährt (vgl. Anlage). So bleiben im Vergleich zu 2008 trotz der Mautmehreinnahmen von 1,8 Mrd. Euro im nächsten Jahr nur 300 Mio. Euro übrig, die zusätzlich für Straßeninfrastrukturinvestitionen zur Verfügung stehen. Da bis 2012 die steuerfinanzierten Straßenbauinvestitionen weiter gekürzt werden, stehen im Jahr 2012 mit geplanten 4,85 Mrd. Euro weniger Mittel für den Straßenbau zur Verfügung als anno 2004 (4,93 Mrd. Euro), dem Jahr vor der Mauteinführung. Die bis dahin erwarteten jährlichen 5 Mrd. Euro Gesamteinnahmen aus der Lkw-Maut sind damit vollständig im Bundeshaushalt verschwunden und haben nicht zur Stärkung der Infrastrukturfinanzierung in der Bundesrepublik Deutschland beigetragen. Die Raffgier des Staates in seiner auf kurzfristige Einnahmenmehrung gerichteten Politik unterscheidet sich kaum noch von den wirtschaftlichen Auftritten Rendite maximierender Manager, die für die aktuelle Finanz- und Wirtschaftskrise verantwortlich zu machen sind.

Die gegen das deutsche Transportgewerbe gerichtete Verkehrspolitik der Bundesregierung macht für die Menschen in Deutschland alles noch teurer, bringt nichts für die Umwelt und schon gar nicht eine Verkehrswende. Schließlich kann anhand der Mautstatistik glasklar nachvollzogen werden, dass die in Deutschland aus dem Verkehr gedrängten Unternehmen durch gebietsfremde Transporteure – vor allem aus den EU-Beitrittsländern – ersetzt werden.

„Der Weg in den Ökosozialismus ist durch die Bundesregierung nicht nur im Verkehrsgewerbe geebnet worden. Jedermann, der nicht blind und taub in Bezug auf genetische Veränderungen der sozialen Marktwirtschaft ist, kann diesen Prozess selbst verfolgen“, meint BGL-Präsident Hermann Grewer.

Der BGL prüft alle Möglichkeiten gegen die ungerechtfertigte Mauterhöhung vorzugehen und den öffentlichen Protest nicht verstummen zu lassen. „Steuern, Maut und Inflation haben einen Schutzpatron – in Kanzlerin Merkel“.