



Dem Bayerischen Straßentransportgewerbe droht der wirtschaftliche Ruin

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-
MELDUNG
25.07.2008**

LBT München. Die wirtschaftlich schwierigste Situation des bayerischen Straßentransportgewerbes seit Bestehen der Bundesrepublik war Tenor einer Pressekonferenz des Landesverbandes Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT) e.V. am 25. Juli in München. Nach Aussagen von LBT-Präsident Hans Wormser hat die seit mehreren Monaten zu verzeichnende exorbitante Steigerung der Einkaufspreise für Dieselmotorkraftstoff viele bayerische Transportbetriebe an den Rand des Ruins und einige auch schon in den Ruin gedrängt. Die Dieselpreissteigerung von Juni 2007 bis heute mit rund 31% habe fatale Auswirkungen insbesondere für die meist klein- und mittelständisch aufgestellten Betriebe. Selbst wenn es gelingt, die Preissteigerungen weiterzugeben, ist es letztendlich die Transportwirtschaft, die aufgrund der Zeitverschiebung diese Preissteigerungen zunächst einmal vorfinanziert. Hinzu komme, dass sowohl die flauere Binnenkonjunktur und insbesondere auch die zunehmend schwächer werdende Exportkonjunktur dazu führen, dass viele Unternehmen aus der verladenden Wirtschaft, selbst wenn sie wollten, die gestiegenen Energiekosten zumindest nicht mehr im vollem Umfang mittragen können. Nach Wormsers Worten wird diese Situation dazu führen, dass Transportbetriebe gezwungen sein werden, sich aus unrentablen Märkten zu verabschieden. Dort wo dies nicht gelingt, werden entweder die Banken oder aber der Insolvenzverwalter die Betriebe stilllegen, so Wormser. Nach Berechnungen des Bundesverbandes BGL könnten aufgrund dieser Entwicklung bereits nach der Sommerpause rund 30.000 der knapp 600.000 Arbeitsplätze im deutschen Transportgewerbe verloren gehen.

Auf massive Kritik stößt im Gewerbe auch der Kabinettsbeschluss vom 18. Juni dieses Jahres, wonach auf Initiative von Bundesverkehrsminister Tiefensee ab 1. Januar 2009 eine Mauterhöhung von 40% bis 90% - im Durchschnitt um 62% - beschlossen wurde. Selbst emissionsärmste Lkw der Schadstoffklasse Euro 5 und selbst solche der noch nicht einmal im Verkehr befindlichen Klasse Euro 6 sollen höhere Maut bezahlen. Die im Moment gebräuchlichsten Fahrzeuge der Schadstoffklasse 3 sollen um 72% höher belastet werden. Insgesamt sollen mit diesen verschämt als „Mautspreizung“ bezeichneten neuen Mautsätzen ab Januar 2009 2,2 Milliarden Euro zusätzlich in die Kassen des Bundes gespült werden. In diesem Zusammenhang wirft der LBT dem Bundesminister nachdrücklich vor, hier mit falschen Zahlen zu arbeiten. Während in allen Veröffentlichungen lediglich von einer Erhöhung der durchschnittlichen Maut von 15 auf 16,3 Cent je Kilometer die Rede ist, ergibt eine simple Nachberechnung

Verantwortlich:
Christian Durmann
Abdruck honorarfrei
Beleg erbeten

der vorgelegten Mautsätze einen durchschnittlichen Mautsatz von rund 20 Cent pro Kilometer ab 1. Januar 2009. Selbst für das Jahr 2012 ist der angegebene Durchschnittssatz von 16,3 Cent je Kilometer utopisch und kann nach Auffassung des Verbandes nur als gezieltes Täuschungsmanöver des Ministers bezeichnet werden. Aus diesen Gründen habe der LBT zusammen mit anderen Landesverbänden eine geschlossene Initiative in Richtung der zuständigen Landesministerien gestartet, die zum Ziel hat, diese unverschämte, weil durch nichts zu begründende Mautabzocke, über den Bundesrat zu verhindern, so Wormser. Kritik übt der Verband auch an der Mittelverwendung für den Infrastrukturausbau. Entgegen aller Zusagen der Bundesregierung würden schon die Mittel aus der jetzigen Maut nicht zusätzlich in die Infrastrukturfinanzierung fließen sondern lediglich dazu dienen, dem um die entsprechenden Mittel gekürzten regulären Bundeshaushalt wieder aufzufüllen. Wie anders könnte es sonst zu erklären sein, dass sich an den Haushaltsansätzen für den Fernstraßenbau auch seit Einführung der Maut im Jahr 2005 nichts nach oben bewegt hat, sondern die Mittel auch noch gekürzt wurden. Diesem Bild entspreche auch die mittelfristige Finanzplanung des Bundes, welche zum Beispiel für das Jahr 2012 für den Bundesfernstraßenbau nicht etwa einen höheren Ansatz, sondern um 200 Millionen Euro weniger Investitionsmittel vorsieht, als im Jahr 2004, also dem Jahr bevor die Maut eingeführt wurde.

Wenn diese momentane Entwicklung nicht gestoppt wird, sieht der LBT ein Ausbluten seiner Branche in einem bisher nie gekanntem Ausmaß. Darüber hinaus werden viele Arbeitsplätze bei Zulieferern und Dienstleistern verloren gehen. Jeder still gelegte deutsche Lkw kostet dem Staat ca. 75.000 Euro an entgangenen Steuern, Abgaben und Gebühren. Auch die verladende Wirtschaft wird sich nach Auffassung des LBT schon mittelfristig darauf einstellen müssen, dass sie nicht mehr auf die bewährte Palette an mittelständischen deutschen Transportdienstleistern zurückgreifen, sondern einem Oligopol großer internationaler Speditions- und Logistikkonzerne gegenüberstehen wird, welches dann seinerseits die Preise diktieren wird.

In Kenntnis dieser Entwicklung und der damit verbundenen Bedrohungen hat der LBT bereits auf seiner Jahreshauptversammlung am 28. Juni eine entsprechende Resolution an Frau Bundeskanzlerin Dr. Merkel verabschiedet.