

## Verkehrspolitik a la DDR

### Sozialisierung der Verkehrswirtschaft ist Realität

**LBT München.** Anlässlich des „Kapitänstages“ in Bremen klagt BMVBS-Staatssekretär von Randow darüber, dass im Falle einer Nichterhöhung der Lkw-Maut wichtige Verkehrsprojekte nicht in Angriff genommen werden könnten. So einfach ist es, Ursache und Wirkung zu vertauschen. Dass wichtige Verkehrsprojekte in Deutschland – egal für welchen Verkehrsträger – nicht in Angriff genommen werden können, hat damit zu tun, dass der Staat sich sukzessive aus der Infrastrukturfinanzierung zurückzieht. So stehen im Jahr 2008 genauso viele Mittel für die Straßen-Verkehrsinvestitionen des Bundes zur Verfügung wie im Jahr vor der Einführung der Lkw-Maut, 2004. Dies bedeutet, dass die allgemeinen Haushaltsmittel in dem Maße gekürzt wurden, wie die Lkw-Maut-Mittel zugeflossen sind. Und dabei sind die Einnahmen aus der Lkw-Maut auch ohne eine Erhöhung der Mautsätze von rund 2,9 Mrd. Euro in 2005 auf 3,4 Mrd. Euro in 2007 gestiegen!

Der Appell von Minister Tiefensee an die Länder und das Verkehrsgewerbe, sich der Mauterhöhung nicht zu widersetzen, damit wichtige Verkehrsprojekte – z.B. Lärmschutzmaßnahmen für die Schiene im Rheingraben – verwirklicht werden können, übertrifft sogar den eigenen Staatssekretär. Was haben diese allgemeine Aufgabe der Daseinsvorsorge und der Schutz der Bürger vor Bahnlärm mit der Lkw-Maut zu tun? Staatsaufgaben müssen durch den Staatshaushalt finanziert werden, so dass Minister Tiefensee sich mit seinem Appell an seinen Kabinetts- und Parteifreund Steinbrück wenden müsste. Aber, der hat ihn schon „abblitzen“ lassen. Jetzt sollen das mittelständische Verkehrsgewerbe und ihre Kundschaft den Bahnlärm „reparieren“!! Wie ist es überhaupt zu begründen, dass von der Lkw-Maut derzeit rund 1 Mrd. Euro jährlich an die Schiene fließen, wenn die DB AG doch ein so hoch profitables Unternehmen mit Börsenreife ist? Rund 1 Mrd. Euro Lkw-Maut für die Schiene im Jahr stehen derzeit 1,7 Mrd. Euro Jahresergebnis des bundeseigenen Unternehmens DB AG entgegen. Jetzt fehlt nur noch die Forderung von Verkehrspolitikern, die Lkw-Maut müsse zu Gunsten der Schiene erhöht werden, damit die privaten Investoren nach einem Börsengang eine ausreichende Rendite erzielen.

Wie verfahren die gesamte Situation ist, zeigen die Berechnungen zur Lkw-Maut. Im Jahr 2012 – sollte die deutsche Wirtschaft bis dahin nicht „am Stock gehen“ – werden rund 5 Mrd. Euro an Lkw-Maut eingenommen, aber nur 4,8 Mrd. Euro in die Bundesfernstraßen investiert. Das ist weniger als heute vor der geplanten Mauterhöhung und damit auch weniger als 2004 vor der Einführung der Lkw-Maut. Das Ganze erinnert an Verkehrspolitik à la DDR. Ganz sicher ist: Die Sozialisierung der Verkehrswirtschaft zu Lasten des Mittelstands ist Realität. Dies wird der BGL und der LBT nicht ohne Widerstand hinnehmen.

### PRESSE- INFORMATION

09.09.2008