

Sparroulette der Bundesregierung trifft wieder einmal den Straßengüterverkehr

LBT München: Obwohl im Krisenjahr 2009 die Lkw-Maut um 50 % gegen jede wirtschaftliche Vernunft und als „Antikonjunkturprogramm“ (Zitat Lothar Späth) angehoben wurde, plant die Bundesregierung die nächste Belastungswelle gegen das deutsche Transportlogistikgewerbe. Die Insolvenzentwicklung und Liquiditätskrise in der schwer gebeutelten mittelständischen Branche spielen offenbar keine Rolle mehr. Dabei war die neue Bundesregierung mit allerbesten Vorsätzen angetreten. Ein „Mautmoratorium“ und „Verstetigung der Infrastrukturausgaben“ waren das verkehrspolitische Credo. Eine zum 01.01.2011 geplante Mauterhöhung für Fahrzeuge der Euro III-Schadstoffklasse (Volumen ca. 100 Mio. Euro) sollte ausfallen. Offenbar soll jetzt die Einführung einer Lkw-Maut auf vierstreifigen Bundesstraßen diesen Einnahmenausfall gegenfinanzieren. Dabei gilt unter Experten als ausgemacht, dass ein Großteil der erhofften Mautmehreinnahmen für die Mauterhebung und Kontrolltechniken auf den zusätzlichen mautpflichtigen Strecken wieder ausgegeben werden muss. Als völlig unzutreffend bezeichnet der Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT) e. V. die politischen Aussagen, wonach immer mehr Bundesstraßen vom sog. Mautausweichverkehr genutzt werden. Sie werden nicht erst seit Einführung der Autobahnmaut sondern seit jeher als übergeordnetes Straßensystem insbesondere vom regionalen Wirtschaftsverkehr legitim genutzt.

Hinzu kommt, dass trotz aller Sonderopfer das zusätzlich eingenommene Geld nicht den Infrastrukturinvestitionen zugute kommt. Die Sparpläne der Bundesregierung sehen im Gegensatz zur Verstetigung der Infrastrukturausgaben auf hohem Niveau weitere Kürzungen vor. Alles in allem zeichnet sich ab, dass ab 2013 in der

PRESSE- INFORMATION

München, 14.06.2010

Verantwortlich:
Christian Durmann
Abdruck honorarfrei
Beleg erbeten

Mittelfristigen Finanzplanung nicht mehr Geld für Infrastruktur zur Verfügung steht als 2005, dem Jahr der Lkw-Mauteinführung. Was ist aus der gesetzlichen Zweckbindung der vereinnahmten Maut, die auf ca. 5 Mrd. Euro jährlich anwachsen dürfte? Wo finden sich diese „zusätzlichen Mittel“ im Haushaltsplan wieder? Weder die Zweckbindung der Mautmittel noch die in der Koalitionsvereinbarung angekündigten eigenständigen Finanzierungskreisläufe für die Verkehrsinfrastruktur der Verkehrsträger sind bisher erkennbar geworden. Völlig außer Acht bleibt, wie die zwischenzeitlich eingetretenen Preissteigerungen für den Bau und Erhalt von Verkehrsinfrastrukturen (ca. 20 % seit der Mauteinführung) wett gemacht werden können. Real werden die Straßeninfrastrukturinvestitionen in den nächsten Jahren bei nur noch 80 % des Niveaus von 2005 liegen.