

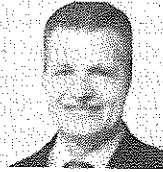
# Weiterer Kostenschub für Wirtschaft und Verbraucher

**STRASSENVERKEHR** Die Einführung der Maut auf vierstreifigen Bundesstraßen ist das falsche Signal – nicht nur wegen der Euro-Krise.

Zum 1. August ist bekanntlich die Lkw-Maut für vierstreifige Bundesstraßen in Kraft getreten. Dies bedeutet, dass ein Teilnetz von etwa 1100 Kilometer des deutschen Fernstraßennetzes mit zusätzlichen jährlichen Kosten von etwa 150 Millionen Euro belastet wird. Es liegt auf der Hand, dass die Transportwirtschaft diese Mehrkosten nicht selbst tragen kann, sondern an ihre Kunden und somit letztendlich an den Verbraucher weiterreichen muss. Dies zu einem Zeitpunkt, wo der angeblich so starke Wirtschaftsstandort Deutschland in den Sog der Eurokrise zu geraten droht und einige Frühindikatoren dafür sprechen, dass auch die Inlandsnachfrage abzubrockeln beginnt.

Ob sich die Verkehrspolitik mit der Einführung dieser Bundesstraßenmaut einen Gefallen getan hat, wird somit abzuwarten bleiben. Allen, die glauben, dass der Straßengüterverkehr endlich mehr von seinen selbst verursachten Kosten tragen müsse, sei nochmals erklärt, dass der deutsche Fiskus schon heute aus Kfz- und Mineralölsteuer sowie der Autobahnmaut

AUSSENANSICHT



**SEBASTIAN LECHNER**

Der Autor ist Hauptgeschäftsführer des Landesverbands Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT).

mehr als 15 Milliarden Euro pro Jahr allein vom Schwerverkehr erlöst, während im Gegenzug nur etwa fünf Milliarden Euro pro Jahr wieder als Investitionen in das Bundesfernstraßennetz zurückfließen.

Die Folgen bekommen wir alle zu spüren, nämlich etwa 180 000 Stauzeiten pro Jahr allein auf dem deutschen Autobahnnetz, eine Infrastruktur, die in weiten Teilen abgenutzt ist und nicht zuletzt Brummifahrer, die insbesondere in den Abendstunden verzweifelt nach einem Ruheplatz am Rande der Autobahnen suchen müssen. Skepsis ist auch bei dem Versprechen der Bundesregierung angebracht, dass die zusätzlichen Erlöse aus der Bundesstraßenmaut unmittelbar dem Straßenhaushalt zu Gute kommen würden. Trotz Mauterlösen von Netto etwa 3,3 Milliarden Euro pro Jahr ist der Bundesstraßenetat in den vergan-

genen Jahren nicht etwa gewachsen, sondern bestenfalls auf gleicher Höhe wie in den Jahren vor Einführung der Lkw-Maut geblieben.

Was sollte sich also diesmal ändern? Um keine Missverständnisse aufkommen zu lassen: Das deutsche Transportgewerbe und damit auch seine Auftraggeber stehen dazu, dass für eine angemessene Infrastruktur auch angemessene Entgelte zu entrichten sind. Eine Politik jedoch des reinen Abkassierens ohne nachhaltige Investitionen in die Infrastruktur gefährdet den Wirtschaftsstandort Deutschland und damit unsere Zukunft.

Abschließend noch ein Wort zu den so genannten Mautausweichverkehren. Eine Bund-Länderarbeitsgruppe hat im Auftrag des Deutschen Bundestages festgestellt, dass für etwa 96 Prozent des Schwerverkehrs die Routen über die Autobahnen auch unter Berücksichtigung der Maut kostengünstiger sind als Routen mit größeren Anteilen im nachgeordneten Straßennetz.

Lediglich für 0,3 Prozent (!) der Fahrten führen Ausweichrouten zu Kosteneinsparungen von mehr als zehn Euro pro Fahrt. Also auch hier gilt es, weniger Emotion und mehr Rationalität walten zu lassen.

→ Die Außenansicht gibt die subjektive Meinung des Autors wieder und nicht unbedingt die der Redaktion.

MZ 3.8.2012