

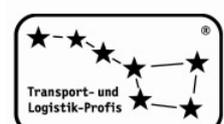
Verkehrspolitik der Großen Koalition: Neue Belastungen für Wirtschaft und Verbraucher sind vorgezeichnet

BGL, Frankfurt am Main, 28.11.2013:

Mit 16:0 Stimmen hatte die Verkehrsministerkonferenz der Länder einen „Aufschlag“ für die verkehrspolitischen Koalitionsverhandlungen vorgegeben. Der angemeldete zusätzliche Finanzbedarf für die Infrastruktur sollte demnach 4 Mrd. Euro jährlich erreichen und über eine deutliche Ausweitung der Haushalts- und Nutzerfinanzierung erreicht werden. Daraus ist nun definitiv nichts Konkretes geworden. Zwar wird das Prinzip der Nutzerfinanzierung durch die Koalitionäre unterstrichen, bei der Haushaltsfinanzierung werden die Erwartungen der Länder jedoch deutlich zurückgeschnitten. Nicht im verkehrspolitischen Teil, sondern unter der Rubrik „Solide Finanzen“, finden sich Angaben zu den zusätzlichen Mitteln, die haushaltsfinanziert in eine seit Jahrzehnten vernachlässigte Infrastruktur fließen sollen. Dort heißt es: „Für die dringend notwendigen Investitionen in die öffentliche Verkehrsinfrastruktur werden insgesamt 5 Mrd. Euro zusätzlich mobilisiert.“ Das heißt im Klartext: Der angemeldete Finanzbedarf von 16 Mrd. Euro wird weit unterschritten. Der geforderte Gestaltungsspielraum zur Behebung der Infrastrukturkrise kann sich nicht annähernd auf Haushaltsfinanzierung stützen, sondern muss über die Nutzerfinanzierung erfolgen.

Aber auch in dieser Frage bleibt der Koalitionsvertrag mehr als „nebulös“. Die Einführung einer Pkw-Maut darf inländische Fahrzeughalter nicht belasten. Nur gebietsfremde Fahrzeuge sollen einen Beitrag zu ihren Wegekosten über eine Vignettenlösung leisten. Das Nettoergebnis aus dem dahinter stehenden hohen bürokratischen Aufwand dürfte noch viel enttäuschender sein als die „mobilisierten“ zusätzlichen Mittel aus der Haushaltsfinanzierung.

Es bleibt letztendlich für notwendige Infrastrukturerhaltungs- und -ausbauprogramme nur noch der Lkw als Adressat zusätzlicher Lasten. Wie dies geschehen könnte, ist im Koaliti-



onsvertrag nur Stichpunktartig geregelt. Demnach soll die bestehende Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ausgeweitet werden. Welche Technik eingesetzt wird und wie schnell eine Ausweitung möglich ist, darüber schweigen sich die Koalitionäre aus. Wichtig sind jedoch die „Orientierungspunkte“, die gesetzt wurden. Diese machen an der Tonnage, dem Netz und den externen Kosten fest. Daraus könnte folgen, dass die Lkw-Maut nicht nur für Fahrzeuge mit mehr als 12 t zulässigem Gesamtgewicht ausgedehnt wird, sondern auch auf alle Güterverkehrsfahrzeuge. Da auch das Netz eine Rolle spielt, dürfte bei langfristigen Überlegungen die SPD-Forderung weiter verfolgt werden, die Lkw-Bemautung auf das nachgelagerte Straßennetz der Landes- und Kommunalstraßen auszudehnen. Klar und deutlich wird auch erkennbar, dass durch das mögliche Kassieren der externen Kosten sich zusätzliche Gebührenquellen erschließen. Schließlich sprechen die Finanzpolitiker vom „Mobilisieren“ der zusätzlichen Mittel und nicht eindeutig von einer Bereitstellung aus dem Haushalt. Die Anlastung externer Kosten, die für Lärm- und Abgasbelastung erhoben werden könnten, ist auch deshalb pikant, weil der Bund ein Lärmsanierungsprogramm für die Schiene aus Haushaltsmitteln plant. Der Lkw soll dagegen Lärmsanierungsmaßnahmen aus eigenen Quellen finanzieren und darüber hinaus externe Kosten als Gebührenzahler in die öffentlichen Kassen einzahlen. Von einer ausgewogenen und auf Gleichbehandlung bedachten Verkehrspolitik für alle Verkehrsträger kann nicht die Rede sein.

Insgesamt geht die Bodewig-Kommission von einem in dieser Legislaturperiode ausschöpfbaren Potenzial bei der Lkw-Maut von bis zu 4 Mrd. Euro jährlich aus. Je nach Ausgestaltung und Ausweitung der Lkw-Maut dürften somit auf den Verbraucher erhebliche Mehrkosten zukommen. Schließlich sind die Lkw-Maut und ihre Höhe auf Bundesautobahnen weitgehend ausgereizt, so dass eine empfindliche Verteuerung des Wirtschaftsverkehrs in der Fläche mit den Mautplänen einhergeht.

Fazit: „Wieder einmal kommt auf den Lkw finanzpolitisch gesehen die Rolle des ‚Massai-Rinds‘ zu. Neben einer nicht versiegenden Milchquelle wird zunehmend Blut abgezapft. Dabei dürfte es den Verkehrspolitikern aufgrund der Investitionsschwäche des deutschen Transportlogistikgewerbes nicht entgangen sein, dass Mehrbelastungen den Bestand und die Leistungskraft deutscher Unternehmen gefährden. Deshalb wird an der Weitergabe von Mautmehrbelastungen an die Verbraucher und an die Wirtschaft kein Weg vorbeiführen“, meint das Geschäftsführende Präsidialmitglied Prof. Dr. Karlheinz Schmidt, Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.