

Pressemitteilung vom 18.11.2016:

Ihr Ansprechpartner ist Martin Bulheller, Telefon 069/7919-277

BGL begrüßt Investitionshochlauf bei den Verkehrsinvestitionen

Lkw-Bundesstraßenmaut darf nicht dreimal so hoch sein wie Autobahnmaut

BGL, Frankfurt, 18.11.2016:

Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. aus Frankfurt am Main begrüßte auf seiner Mitgliederversammlung 2016 den sich in der mittelfristigen Finanzplanung der Bundesregierung abzeichnenden Investitionshochlauf bei den Straßen-Verkehrsinvestitionen. Lange Zeit vernachlässigte Erhaltungsmaßnahmen könnten so endlich angegangen werden. Gleichzeitig warnte der BGL davor, ab 2018 eine flächendeckende Lkw-Bundesstraßenmaut in dreifacher Höhe der Autobahnmaut zu erheben.

Über viele Jahre hinweg wurden in Deutschland auch – aber nicht nur – wegen der vorrangigen Sanierung der Infrastruktur in den neuen Bundesländern zu wenige Mittel in die Erhaltung von Straßen und Brücken investiert. Erst seit wenigen Jahren ist ein Umsteuern der Bundesregierung bei der Mittelverwendung erkennbar. Dieses macht sich nunmehr auch in der mittelfristigen Finanzplanung bemerkbar und manifestiert sich dort in einem Investitionshochlauf (siehe Anlage 1). BGL-Präsident Adalbert Wandt: „Wir begrüßen diesen Investitionshochlauf ausdrücklich, da er dazu beiträgt, Versäumnisse der Vergangenheit anzugehen. Lange Jahre wurde die vorhandene Verkehrsinfrastruktur auf Verschleiß gefahren und volkswirtschaftliches Vermögen zum Nachteil des Standortes Deutschland vernichtet. Schließlich ist eine rechtzeitige Erhaltungsmaßnahme auch noch um ein Vielfaches kostengünstiger als eine Grundsanieung. Deshalb unterstützen wir den Grundsatz der Bundesregierung ‚Erhalt vor Neubau‘ mit Nachdruck. Gleichwohl müssen



aber auch Lückenschlüsse und Ausbaumaßnahmen angegangen werden. Die dafür nötigen Mittel stehen über die Mauteinnahmen und den Finanzkreislauf Straße dauerhaft zur Verfügung.“

Ein besonderes Augenmerk gilt es auf die Fortentwicklung der Lkw-Maut zu richten, denn ab 2020 sieht die mittelfristige Finanzplanung wieder rückläufige Straßeninvestitionsmittel vor – und das, obwohl ab 2018 durch die Einführung einer flächendeckenden Lkw-Bundesstraßenmaut 2 Mrd. Euro pro Jahr zusätzlich eingenommen werden sollen. Die daraus resultierenden Milliardenbelastungen für Industrie, Handel und Bevölkerung dürften weit überwiegend den regionalen Wirtschaftsverkehr treffen: Laut Kraftfahrt-Bundesamt werden über 70 % der auf Straßen transportierten Tonnage auf Entfernungen bis 100 km bewegt. Mehr als die Hälfte der Gütertransporte erfolgen in Entfernungen bis in 50 km. Die Anbindung von Wirtschaft und Verbrauchern in der Fläche durch Wirtschafts- und Versorgungsverkehre wird sich erheblich verteuern. BGL-Präsident Adalbert Wandt: „Revierferne und strukturschwache Regionen ohne Autobahnanschluss zahlen für die Bundesstraßenmaut die Zeche, die sich nicht nur in erhöhten Transportkosten, sondern auch in Standortentscheidungen niederschlagen dürfte. Eine Lkw-Bundesstraßenmaut, die – auf Basis der bisherigen amtlichen Wegekostenrechnungen zugrundeliegenden Rechnungsprinzipien – dreimal so hoch ausfallen müsste wie die Lkw-Autobahnmaut, würde all das noch verschlimmern und ist von daher abzulehnen.“

Ursächlich für die dreimal teurere Bundesstraßenmaut ist allein die Tatsache, dass dort nur etwa ein Zehntel der Lkw, die auf Autobahnen verkehren, unterwegs sind. Da die Bundesstraßen-Wegekosten nicht im gleichen Verhältnis unter den Autobahn-Wegekosten liegen, sehen die bisherigen Wegekostenberechnungsmethoden für die wenigen Lkw auf Bundesstraßen entsprechend höhere Mautsätze vor.

Der BGL hat seit Beginn der Diskussion um die Lkw-Bundesstraßenmaut auf diese Zusammenhänge hingewiesen und fordert – da eine Quersubventionierung der Bundesstraßenmaut über eine höhere Autobahnmaut nach aller Wahrscheinlichkeit nicht mit EU-Recht vereinbar sein dürfte –, dass die Mautsätze für Bundesstraßen nicht höher als auf Autobahnen liegen dürfen. Das sei auch unter Wegekostengesichtspunkten angemessen. Schließlich erfüllten gerade die Bundesstraßen nicht nur reine Verkehrsfunktion, sondern

überwiegend eine Raumerschließungsfunktion zur Herstellung gleicher Lebensverhältnisse in der gesamten Bundesrepublik Deutschland. Kosten der Daseinsfürsorge hätten methodisch in Wegekostenrechnungen keine Berechtigung. Dieser Ansatz ist nicht ganz neu – wird er doch schon von jeher, z.B. bei der Planung und Finanzierung von Eisenbahntrassen, beachtet.

Anlage 1: Straßen-Verkehrsinvestitionen des Bundes 2004-2020

Ergänzende Informationen hierzu finden Sie im neuen BGL-Jahresbericht auf den Seiten 12–25.