

Öffentlicher Appell an die Länderverkehrsminister: „Lassen Sie sich nicht erpressen. Mauterhöhung ablehnen!“ BGL und VVWL befürchten Verlust zehntausender Arbeitsplätze durch Insolvenzen

Kurzfassung: Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. und der Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen (VVWL) appellieren nochmals eindringlich an die momentan in Dessau tagenden Länderverkehrsminister, der von Bundesverkehrsminister Tiefensee geplanten Erhöhung der Lkw-Maut nicht zuzustimmen. Vor dem Hintergrund der explosionsartig gestiegenen Dieselpreise würde die Mauterhöhung wie ein Existenzvernichtungsprogramm wirken.

Langfassung: Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. und der Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen (VVWL) appellieren nochmals eindringlich an die momentan in Dessau-Roßlau konferierenden Länderverkehrsminister, der von Bundesverkehrsminister Tiefensee geplanten Erhöhung der Lkw-Maut nicht zuzustimmen und sich nicht durch angedrohte Mittelkürzungen erpressen zu lassen.

Die Erhöhung der Lkw-Mautsätze um 40 % bis 88 % werde – vor dem Hintergrund der im vergangenen Jahr explosionsartig gestiegenen Dieselpreise und einer sich zusehends abschwächenden Konjunktur – bei den deutschen Transportlogistikunternehmen nicht weniger wirken als ein Existenzvernichtungsprogramm. Der BGL und seine Landesverbände haben in zahlreichen Einzelgesprächen in allen Bundesländern immer wieder auf die sich dramatisch zuspitzende Situation im deutschen Transportlogistikgewerbe aufmerksam gemacht.

Die von manchem Politiker durch eine Verteuerung des Straßengüterverkehrs insgeheim erhoffte Verlagerung auf die Schiene werde jedenfalls auch durch eine erhöhte Lkw-Maut nicht stattfinden: Der Preis kommt bei der Wahl des Verkehrsträgers erst dann als Auswahlkriterium zum Tragen, wenn die angebotene Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Lieferfrequenz, Flexibilität usw. die Kundenanforderungen erfüllen. Wo deutsche Straßengüterverkehrsunternehmen aus dem Markt ausscheiden, werden also eher gebietsfremde Lkw und nicht die Bahnen die betreffenden Transporte übernehmen. Bereits im Jahre 2007 haben gebietsfremde Lkw in Deutschland mit 166,2 Mrd. tkm fast die Hälfte mehr transportiert als die Bahnen mit 114,6 Mrd. tkm – Tendenz steigend!

Der BGL weist auf die Folgen der drohenden Insolvenzwelle hin: Der volkswirtschaftliche Schaden für jeden deutschen Lkw, der durch gebietsfremde Lkw ersetzt wird, beläuft sich auf 75.000 € pro Jahr! Entgangene Lohnsteuereinnahmen für Bund und Länder sowie entfallene Sozialversicherungsbeiträge sind hierbei ebenso zu berücksichtigen wie Mindereinnahmen bei Mineralöl-, Versicherungs- und Kfz-Steuer. Außerdem muss die öffentliche Hand für die entlassenen Fahrer das Arbeitslosengeld und die hierauf zu entrichtenden Sozialversicherungsbeiträge finanzieren (siehe Anlage).