

PRESSEMITTEILUNG



Datum: 08.10.2008

VVWL zur Mauterhöhung: Ökosozialismus im Verkehr belastet Wirtschaft und Verbraucher in Milliardenhöhe

Die mit Drohungen zur Investitionskürzung erpresste Zustimmung der Verkehrsminister der Länder zur Mauterhöhung belastet Wirtschaft und Verbraucher im nächsten Jahr mit rund 1,8 Mrd. Euro. Darüber kann ein „fauler Kompromiss“ im Bundesrat nicht hinwegtäuschen. **Die Durchschnittsmaut steigt im Jahr 2009 auf 17,8 Cent/km (+50%).**

Die vom Bundesrat „erstrittene“ Mauterhöhung trifft das nordrhein-westfälische und deutsche Transportgewerbe zu einem Zeitpunkt, in dem es durch explodierende Energiepreise „ausgeblutet“ ist und Konkurse in besorgniserregendem Ausmaß die Substanz mittelständischer Unternehmen im Verkehrsgewerbe vernichten. Mit Erhöhungsraten zwischen 40 % und 90 % – je nach Schadstoffklasse –, muss die Mehrbelastung 1 zu 1 an die Wirtschaft und letztendlich an den Verbraucher weitergegeben werden.

Euro III-Fahrzeuge, die vor 2 Jahren noch Zulassungsstandard waren und mit denen knapp die Hälfte aller mautpflichtigen Fahrten abgewickelt wird, verteuern sich auch nach der Kompromissformel um 7 Cent/km. (Zum Vergleich: Um den gleichen Einnahmeneffekt zu erzielen, müsste die Mineralölsteuer um 20 Cent/Liter erhöht werden). Die Folge ist, dass der Gebrauchtwagenmarkt für diese Fahrzeuge im Vorfeld der Entscheidung europaweit zusammengebrochen ist. Eine drastische Reduzierung der Marktwerte gegenüber den Buchwerten ist eingetreten und verursacht bei denjenigen Betrieben, die Neuinvestitionen planen, außerordentliche Abschreibungen, die massiv in die Eigenkapitalausstattung der Betriebe eingreifen. Als unmittelbare Folge können geplante Fahrzeuginvestitionen oftmals nicht mehr finanziert werden.

Entgegen den öffentlichen Bekundungen bringt die als umweltpolitischer Fortschritt propagierte „Mautspreizung“ nichts für den Klimaschutz. Euro III-Fahrzeuge, die nach 2 Jahren schon als „alte Stinker“ abqualifiziert und unmäßig verteuert werden, haben eher niedrigere CO₂-Emissionen als die komplexere Motorentechnik Euro IV und Euro V.

Als „Mautlüge“ ist außerdem das Versprechen der Bundesregierung zu klassifizieren, die Mauterhöhung komme über höhere Investitionen der Infrastruktur unmittelbar zugute. Tatsache ist, dass der Staat mit den zusätzlichen Mauteinnahmen die haushaltsfi-

nanzierten Infrastrukturinvestitionen zurückfährt. So bleiben im Vergleich zu 2008 trotz der Mautmehreinnahmen von 1,8 Mrd. Euro im nächsten Jahr nur 300 Mio. Euro übrig, die zusätzlich für Straßeninfrastrukturinvestitionen zur Verfügung stehen. Da bis 2012 die steuerfinanzierten Straßenbauinvestitionen weiter gekürzt werden, stehen im Jahr 2012 mit geplanten 4,85 Mrd. Euro weniger Mittel für den Straßenbau zur Verfügung als anno 2004 (4,93 Mrd. Euro), dem Jahr vor der Mauteinführung. Die bis dahin erwarteten jährlichen 5 Mrd. Euro Gesamteinnahmen aus der Lkw-Maut sind damit vollständig im Bundeshaushalt verschwunden und haben nicht zur Stärkung der Infrastrukturfinanzierung in der Bundesrepublik Deutschland beigetragen. Die Raffgier des Staates in seiner auf kurzfristige Einnahmenmehrung gerichteten Politik unterscheidet sich kaum noch von den wirtschaftlichen Auftritten Rendite maximierender Manager, die für die aktuelle Finanz- und Wirtschaftskrise verantwortlich zu machen sind.

Die gegen das deutsche Transportgewerbe gerichtete Verkehrspolitik der Bundesregierung macht für die Menschen in Deutschland alles noch teurer, bringt nichts für die Umwelt und schon gar nicht eine Verkehrswende. Schließlich kann anhand der Mautstatistik glasklar nachvollzogen werden, dass die in Deutschland aus dem Verkehr gedrängten Unternehmen durch gebietsfremde Transporteure – vor allem aus den EU-Beitrittsländern – ersetzt werden.

„Der Weg in den Ökosozialismus ist durch die Bundesregierung nicht nur im Verkehrsgewerbe geebnet worden. Jedermann, der nicht blind und taub in Bezug auf genetische Veränderungen der sozialen Marktwirtschaft ist, kann diesen Prozess selbst verfolgen“, meint VVWL-Vorsitzender und BGL-Präsident Hermann Grewer.

Die Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz in Dessau lauten (inoffiziell):

Punkt 7.6 der Tagesordnung:

Informationsaustausch zum Sachstand Änderung des Autobahnmautgesetzes und der Mauthöheverordnung

1. Die Verkehrsministerkonferenz ist der Auffassung, dass die Verkehrsinfrastruktur unterfinanziert ist. Deshalb sind die Investitionen des Bundes in die Verkehrsinfrastruktur zu erhöhen und zu verstetigen.
2. Die Verkehrsministerkonferenz stimmt überein, dass mindestens 6,6 Mrd. € des Steueraufkommens für die Verkehrsinfrastruktur in die mittelfristige Finanzplanung einzustellen sind. Darüber hinaus müssen die Mauteinnahmen weiterhin uneingeschränkt ebenfalls der Verkehrsinfrastruktur zugute kommen.
3. Für Güterverkehrsunternehmen werden 600 Mio. € jährliches Harmonisierungsvolumen bereitgestellt.

4. Die Verkehrsministerkonferenz teilt die Auffassung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, dass der Anreiz zum Einsatz emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge durch stärkere Differenzierung der Mautsätze in Abhängigkeit von der Emissionsklasse (Mautspreizung) verstärkt werden sollte. Sie ist allerdings der Ansicht, dass das mittelständische Güterkraftverkehrs-gewerbe durch zahlreiche weitere Kostenfaktoren übermäßig belastet ist.
5. Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Verkehrsministerkonferenz, der Mauthö-heverordnung nach Maßgabe folgender Eckpunkte zuzustimmen:
 - a) Absenkung des ab 1. Januar 2009 geplanten Mautsatzes für schwere Nutzfahrzeuge der Schadstoffklasse S3 um den Betrag von zwei Cent je Kilometer bis zum 31. Dezember 2010.
 - b) Zur Gegenfinanzierung Erhöhung des Mautsatzes über alle anderen Schadstoffklassen um 0,1 Cent je Kilometer.

Münster, den 08.10.2008

Verband Verkehrswirtschaft und Logistik
Nordrhein-Westfalen e. V.
gez. Dr. Christoph Kösters
Hauptgeschäftsführer