

PRESSEMITTEILUNG

zur geplanten Einführung von Maut auf vierspurigen Bundesstraßen

**Mauteinführung auf vierspurigen Bundesstraßen
ist eine Mauterhöhung um rund 4 Prozent!**

VVWL, Münster, 10.06.2010 – Nach tagelangem Hin und Her ist die Katze nun aus dem Sack: Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer plant doch eine Einführung der Maut auf allen vierspurigen Bundesstraßen ab 2011. Damit verabschiedet sich die Bundesregierung nun endgültig von ihrem regelmäßig gegebenen Versprechen, die Mauthöhe in dieser Legislaturperiode unangetastet zu lassen. Auch wenn zwar die reinen Mautsätze pro Kilometer gleichbleiben, soll doch das mautpflichtige Streckennetz so vergrößert werden, dass insgesamt 150-200 Millionen Euro mehr für den Bund dabei herauskommen – was aufkommensbezogen einer Mauterhöhung um rund vier Prozent entspricht.

Dr. Christoph Kösters, Hauptgeschäftsführer des Verbandes Verkehrswirtschaft und Logistik (VVWL) NRW kritisiert diesen Wortbruch: „Um die versteckte Mauterhöhung einfach zu schlucken, fehlt den Transportunternehmen nach der langen Krise schlichtweg der Speck auf den Rippen. Zudem fand die letzte drastische Mauterhöhung mitten in der Krise vor nicht ganz eineinhalb Jahren statt. Die 150-200 Millionen Euro Mehrausgaben müssen 1:1 an die Versender weitergegeben werden, letztendlich landet so die Mauterhöhung mittelfristig als Teil der allgemeinen Teuerungsrate beim Konsumenten. Wer die Weitergabe nicht schafft, wird einen weiteren Schritt in Richtung Insolvenz getrieben.“ Zudem gilt unter Experten als ausgemacht, dass ein Großteil der erhofften Mautmehreinnahmen für die Mauterhebung und Kontrolltechniken auf den zusätzlichen Mautstrecken wieder ausgegeben werden muss.

Laut Kösters ist mit diesen Plänen keine verkehrslenkende Maßnahme verbunden. Eine repräsentative Umfrage unter den Mitgliedern des Logistikverbandes hat ergeben, dass auf den Bundesfernstraßen ein Streckenanteil von 28 % auf nicht mautpflichtigen Bundesstraßen zurückgelegt wird. Dies ist mit geringen Ausnahmen allerdings durch die Aufträge bedingt oder resultiert daraus, dass die Verbindung über die Bundesstraßen kürzer ist.

„Die Faktoren Zeit- und Kraftstoffverbrauch spielen dabei die entscheidende Rolle“, erläutert Kösters. „Muss ein Lkw zu oft in Ortschaften abbremsen oder gar anhalten, steigt beides so sehr an, dass ein Umfahren der Autobahnen einfach unwirtschaftlich wird.“ Eine Bemautung der Bundesstraßen ist laut Kösters darum nur ein weiteres Abkassieren, führt aber nicht zu einer Verlagerung der Lkw-Fahrten auf die Autobahn.

Münster, den 10.06.2010
Dr. Christoph Kösters
Hauptgeschäftsführer