

Sparroulette der Bundesregierung trifft wieder einmal den Straßengüterverkehr



Obwohl im Krisenjahr 2009 die Lkw-Maut um 50 Prozent gegen jede wirtschaftliche Vernunft und als »Antikonjunkturprogramm« (Zitat Lothar Späth) angehoben wurde, plant die Bundesregierung die nächste Belastungswelle gegen das deutsche Transportlogistikgewerbe. Die Insolvenzentwicklung und Liquiditätskrise in der schwer gebeutelten mittelständischen Branche spielen offenbar keine Rolle mehr. Dabei war die neue Bundesregierung mit allerbesten Vorsätzen angetreten. Ein »Mautmoratorium« und die »Verstetigung der Infrastrukturausgaben« waren das verkehrspolitische Credo. Eine zum 1. Januar 2011 geplante Mauterhöhung für Fahrzeuge der

Euro-3-Schadstoffklasse (Volumen etwa 100 Mio. Euro) sollte ausfallen. Offenbar soll jetzt die Einführung einer Lkw-Maut auf vierstreifigen Bundesstraßen diesen Einnahmefehl ausgleichen. Dabei gilt unter Experten als ausgemacht, dass ein Großteil der erhofften Mauterhöhungen für die Mauterhebung und Kontrolltechniken auf den zusätzlichen mautpflichtigen Strecken wieder ausgegeben werden muss.

Hinzu kommt, dass trotz aller Sonderopfer das zusätzlich eingenommene Geld nicht den Infrastrukturinvestitionen zugutekommt. Die Sparpläne der Bundesregierung sehen im Gegensatz

zur Verstetigung der Infrastrukturausgaben auf hohem Niveau weitere Kürzungen vor. Alles in allem zeichnet sich ab, dass ab 2013 in der Mittelfristigen Finanzplanung nicht mehr Geld für Infrastruktur zur Verfügung steht als 2005, dem Jahr der Lkw-Mauterhebung. Was ist aus der gesetzlichen Zweckbindung der vereinbarten Maut, die auf etwa fünf Mrd. Euro jährlich anwachsen dürfte? Wo finden sich diese »zusätzlichen Mittel« im Haushaltsplan wieder? Weder die Zweckbindung der Mautmittel noch die in der Koalitionsvereinbarung angekündigten eigenständigen Finanzierungskreisläufe für die Verkehrsinfrastruktur der Verkehrsträger sind bisher erkennbar

geworden. Völlig außer Acht bleibt, wie die zwischenzeitlich eingetretenen Preissteigerungen für den Bau und Erhalt von Verkehrsinfrastrukturen wettgemacht werden können (etwa 20 Prozent seit der Mauterhebung). Real werden die Straßeninfrastrukturinvestitionen in den nächsten Jahren bei nur noch 80 Prozent des Niveaus von 2005 liegen.

Hermann Grewer:

Es wird Zeit, den Ankündigungen der neuen Bundesregierung Taten folgen zu lassen. Die Fortsetzung von Grausamkeiten gegen den Lkw unter neuen Vorzeichen und das Fahren der Infrastruktur auf Verschleiß sind alles andere als der versprochene Politikwechsel. Ein »Weiter so« verspielt den Kredit und beschädigt ein weiteres Mal die Glaubwürdigkeit der Bundesregierung im mittelständischen Verkehrsgewerbe.