

Die Macken der Maut

Von Horst Kunhes

Quelle: WZ vom 12.04.05

100 Tage nach dem Start der Maut werden die Macken der LKW Maut immer deutlicher.

Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe (SPD) kündigte gestern verstärkt Maßnahmen gegen Mautpreller an.

Außerdem schlug er zur Eindämmung der Maut Flucht von Autobahnen auf gebührenfreie Nebenstrecken die Einrichtung von Fahrverboten vor.

Als positiv bewertete Stolpe jedoch die Einnahmen von 661 Mio. Euro.

Diese Einnahmen könnten jedoch wesentlich höher sein, kritisiert das deutsche Transportgewerbe die hohe Anzahl der ausländischen Mautpreller.

Sollten Unternehmer mit Sitz im Ausland als Mautpreller ertappt werden, hätten die deutschen Behörden kaum Möglichkeiten die Maut nachträglich einzufordern, sagte der Geschäftsführer des Bundesverbandes Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) Karlheinz Schmidt, unserer Zeitung.

Für Mautpreller ist das Risiko einer Entdeckung sehr niedrig. Pro Monat gibt es nach offiziellen Angaben zwar 1,4 Millionen "Kontrollen", doch das sind lediglich die Fotos der Überwachungsbrücken.

Die Überprüfungen durch Mitarbeiter des Bundesamt für Güterverkehr (BAG) sind mit 33.000 im gesamten Bundesgebiet eher selten.

Außerdem räumt das BAG ein in den ersten 3 Monaten zwar rund 67.000 Ordnungswidrigkeitsverfahren gegen Mautpreller angestrengt zu haben, von denen aber bislang lediglich 17.625 abgeschlossen werden konnten.

Für das deutsche Transportgewerbe, das seine Fahrzeuge weitestgehend mit den Maut Computern ausgestattet hat und regelmäßig die anfallenden Gebühren zahlt, sei dies eine klare Ungerechtigkeit, klagt Schmidt.

Zu den Verlierern der Maut zählen sich auch viele Anwohner von Bundes- und Landesstraßen.

Sie stöhnen über zusätzlichen Schwerlastverkehr durch Maut Flüchtlinge. In NRW sind davon laut Verkehrsminister Axel Horstmann (SPD) besonders die Bundesstraßen 1 und 8 betroffen.

Eine Ausweitung der Maut auf diese Bundesstraßen stehen deshalb in NRW bevor. Allerdings betonte Horstmann, dass es sich bei dem Ausweichverkehr um Einzelfälle handelt.

Das bestätigte auch das Transportgewerbe.

Für deutsche Unternehmen rechnet sich die Benutzung von Nebenstrecken nicht, so BGL - Hauptgeschäftsführer Schmidt.

Der Zeitverlust sei wegen der hohen deutschen Lohnkosten teurer als die Maut.

Das lohnt sich nur für osteuropäische Firmen, bei denen die Mitarbeiterkosten keine Rolle spielen.

Kommentar des Unterzeichners:

So, wenn diese Zahlen stimmen, dann sollte der Bundesverkehrsminister verschwinden, aber sofort und für immer!
Und mit ihm alle die Leute die dem deutschen Steuerzahler diesen Riesen Bären aufbinden.

Wenn wir nur von mautpflichtigen 800.000 LKW die täglich auf deutschen Straßen unterwegs sind ausgehen,
und 661 Mio. € in 100 Tagen, dann ergibt sich folgendes Bild.

$661.000.000 \text{ €} : 100 \text{ Tage} = 6.610.000 \text{ € pro Tag.}$

$6.610.000 \text{ € pro Tag} : 800.000 \text{ LKW} = 8,26 \text{ € pro LKW}$

$8,26 \text{ € pro LKW} : 0,124 \text{ € (durchschnittlicher Mautsatz} = 66,63 \text{ km pro Tag pro LKW}$

bei den geschätzten 400.000 LKW die tatsächlich bezahlen wären das 133 km auf deutschen Autobahnen .

Jeder halbwegs interessierte weiß das diese Zahl nicht den Tatsachen entsprechen kann.

Selbst wenn die Fahrzeuge nur einschichtig unterwegs sind so , beträgt die mögliche Reichweite auf deutschen Autobahnen 600 km.

Da viele LKW bereits mehrschichtig unterwegs sind eher mehr.

Selbst wenn nur die Hälfte auf deutschen Autobahnen gefahren würde müssten die Einnahmen 3 x so hoch sein.

Diese Zahlen decken sich aber mit unserer Vermutung, weshalb das mit der Maut von Anfang an "so gut klappt " .

Wir deutsche Unternehmer zahlen über die OBU's Monat für Monat horrenden Summen, werden bei Fehlen in der Eingabe sofort zum Bußgeld gebeten und die Fahrzeuge bei denen über Fahrer oder Halter ohnehin nichts zu holen ist werden gar nicht erst kontrolliert.

Klar, bei dem Aufwand.

Und bei einer Kontrollquote von 0,4 % für alle diese Mautpreller kein Problem.

Die Maut macht 15 - 20 % der Gesamtkosten eines LKW aus.

Somit hat sicher ohnehin riesige Wettbewerbsnachteil zu Osteuropa und den Ländern aus Kleinasien nochmals drastisch verschärft.

Wenn jetzt die Landstraßen auch noch Mautpflichtig werden, dann trifft das wieder den deutschen Unternehmer der seine Kunden in der Versorgung und Entsorgung bedient.

Hierbei wird die Kontrolle der BAG noch viel geringer ausfallen als auf den Autobahnen.

Richtig ist, dass die ausländischen Fahrzeuge mehr Zeit haben weil lange Strecken längere Zeiträume zulassen und wenn die Kontrollen auf den Autobahnen wirklich verstärkt werden, werden diese Fahrzeuge ihren Weg ganz sicher über die Landstraße finden.

Wenn es 67.000 Ordnungswidrigkeitsverfahren gegeben hat, würde mich mal interessieren, wie viel davon an deutsche Unternehmen und wieviel an ausländische Unternehmen gegangen sind.

Es ist traurig wie die deutsche Wirtschaft von unserer eigenen Regierung Stück für Stück zugrunde gewirtschaftet wird und noch trauriger ist, dass unser Fachverband diesen Kommentar nicht als Bericht geschrieben hat

Gut dass wir seit der Einführung der Maut da kein Mitglied sind und uns das Geld aufheben, um wenigstens ein wenig die Maut kompensieren zu können.

Düsseldorf, den 12.04.05

Holger te Heesen