

**Professor Dr. Karlheinz Schmidt**

Geschäftsführendes Präsidialmitglied

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.

Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt am Main, Tel. +49 69 79 19 200, Fax +49 69 79 19 227

bgl@bgl-ev.de, www.bgl-ev.de



Versandt per E-Mail

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Vorsitzender des Wirtschaftsausschusses

Herrn Christoper Vogt MdL

Postfach 7121

24171 Kiel

**Schleswig-Holsteinischer Landtag**

**Umdruck 18/2230**

Frankfurt, den 27.12.2013

**Antrag der Fraktion der FDP, Drucksache 18/1137**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

mit Schreiben vom 17. Dezember 2013 hatten Sie unsere Stellungnahme zum Antrag der FDP, Drucksache 18/1137, erbeten. Dieser Aufforderung sind wir gerne nachgekommen und übermitteln Ihnen unsere diesbezügliche Stellungnahme zur weiteren Verwendung.

Wir wünschen Ihnen und Ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zum bevorstehenden Jahreswechsel alles Gute sowie viel Glück und Erfolg im neuen Jahr.

Mit freundlichen Grüßen

**BUNDESVERBAND GÜTERKRAFTVERKEHR  
LOGISTIK UND ENTSORGUNG (BGL) E.V.**

Prof. Dr. Karlheinz Schmidt  
Geschäftsführendes Präsidialmitglied

Anlage



Stellungnahme: Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., Frankfurt am Main, zum Antrag der FDP-Fraktion im Schleswig-Holsteinischen Landtag, Drucksache 18/1137.

Zu dem von der FDP-Fraktion im Schleswig-Holsteinischen Landtag gestellten Antrag nehmen wir wie folgt Stellung:

Die Ausweitung der Lkw-Maut auf das den Bundesautobahnen nachgeordnete Straßennetz wird regional- und strukturpolitische Konsequenzen nach sich ziehen. Aufgrund der Notwendigkeit, Kosten für die logistische Bedienung auf die Auftraggeber zu überwälzen, werden revierferne und strukturschwache Regionen in besonderem Maße betroffen sein. Der regionale Wirtschaftsverkehr ist eine Domäne des mittelständischen deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes, das als erster durch die Mautausweitung bei niedrigen Transportmargen gezwungen sein wird, Mehrbelastungen 1 : 1 an Kunden in Industrie, Handel, Landwirtschaft und auch gegenüber privaten Verbrauchern weiterzugeben.

Bei der Bedienung der regionalen Wirtschaft ist weiterhin zu beachten, dass weitaus weniger Verkehre paarig, d. h. mit hinreichender Auslastung bei Rückladungen, gestaltet werden können als im Fernverkehr (z. B. Entsorgungsverkehre, Einwegverkehre in der Landwirtschaft, etc.). Mautbelastungen im Flächenverkehr treffen deshalb im Vergleich zur Bemautung von Autobahnen bestimmte Marktsegmente mit erhöhter Intensität, weil Hin- und (Leer-) Rückfahrten sowie die dann fällige Maut als Frachtaufschlag zu verrechnen sind. In revierfernen Regionen werden vor allem das produzierende Gewerbe und auch die Landwirtschaft durch eine Ausweitung der Lkw-Maut vor neue Kostenbelastungen gestellt. Diese können bei grenzüberschreitenden Wirtschaftsbeziehungen nicht automatisch über die Endverbraucherpreise weitergegeben werden. So wird sich beispielsweise der Weltmarktwitzenpreis durch eine Lkw-Mauteinführung in Deutschland nicht erhöhen. Gleichwohl steigen die Transportkosten im Flächenverkehr von den landwirtschaftlichen Produktionsstätten in die deutschen Seehäfen in erheblichem Ausmaß.

Mit schrumpfenden Handelsmargen ohne hinreichende Preisüberwälzungsspielräume dürften Industrie- und Handelsunternehmen sowie landwirtschaftliche Erzeugerbetriebe unter erheblichen Wettbewerbsdruck von Anbietern geraten, die nicht in peripheren Regionen angesiedelt sind und transportökonomische Vorteile genießen. Je nach Höhe der mautbedingten Mehrkosten kann die Existenz von Industrie- und Handelsunternehmen gefährdet sein, was bestenfalls den Rückzug von Arbeitsstätten aus der Fläche in verkehrsgünstiger gelegene Regionen nach sich ziehen wird. Strukturpolitische Ziele und die Schaffung von Arbeitsplätzen in Wohnortnähe der Menschen könnten konterkariert werden.

Hervorzuheben ist weiterhin, dass die durch die Bodewig-Kommission errechneten Mehreinnahmen aus einer Mautausweitung auf Bundesstraßen (2,3 Mrd. Euro) nur eingenommen werden, wenn auf Bundesstraßen eine in etwa doppelt so hohe Maut pro Kilometer wie auf Bundesautobahnen verlangt wird. Grund hierfür sind die relativ niedrigen Lkw-Fahrleistungen auf Bundesstraßen in Relation zu den vergleichsweise hohen Bau- und Instandhaltungskosten von Bundesstraßen. So liegt die durchschnittliche Lkw-Frequenz in einem 24-Stunden-Zeitraum auf Bundesautobahnen um den Faktor 10 höher als auf Bundesstraßen. Bei nachgelagerten Kreis- und Landesstraßen dürften sich noch niedrigere Lkw-Anteile ergeben. Auch ist anzuzweifeln, dass die aus strukturpolitischen Gründen gebauten Bundes- und Landesstraßen zu vollkostendeckenden Preisen im Lkw-Verkehr abgerechnet werden können, ohne die gewollte strukturpolitische Raumerschließungsfunktion zu beeinträchtigen. Für den Schienenpersonen- und -güterverkehr ist diese Erkenntnis schon seit langem politisch anerkannt, da ein Großteil dieser Verkehre ohne direkte und indirekte staatliche Zuschüsse längst zum Erliegen gekommen wäre. Gleichwohl mangelt es in der Lkw-Maut-Diskussion vielfach noch an der politischen Erkenntnis, dass zahlreiche Nutzen- und Einkommenseffekte der regionalen Wirtschaft in erster Linie durch die Erschließungsfunktion der Straßen und erst in zweiter Linie durch den verkehrlichen Nutzen entstehen. Die Gesellschaft muss deshalb ein besonderes Interesse an der Erschließung des ländlichen Raums haben. Die dafür aufzuwendenden volkswirtschaftlichen Kosten sind verursachergerecht nicht allein den Verkehrsnutzern oder dem Lkw als hervorgehobener Nutzergruppe anzulasten. Geschieht dies dennoch, sind die entgehenden Wohlstandsverluste in der Fläche aus rückverlagerten Wirtschaftsaktivitäten in verkehrsgünstigere Regionen als politisch gewollt anzuerkennen oder zu kompensieren. Mit Letzterem wäre eine hohe bürokratische Umverteilungsorganisation verbunden. Subventionen

und Fördermittel zur Kompensation struktureller Nachteile vermindern jedoch erhoffte Nettoeinnahmen aus der Ausweitung der Lkw-Maut.

Das mittelständische Transportlogistikgewerbe, soweit es im BGL organisiert ist, warnt vor einem Überdrehen der Lkw-Mautschraube. Die Auswirkungen auf die logistische Qualität der Flächenbedienung und die Kosten für die Anbindung revierferner, entlegener Standorte sind vorab zu analysieren und auf struktur- und raumordnungspolitische Wirkungen zu untersuchen. Den Lkw-Verkehr isoliert und einseitig als Einnahmenquelle zur Infrastrukturfinanzierung heranzuziehen, wird dessen Rolle für die Versorgung von Wirtschaft und Bevölkerung nicht gerecht. Infrastrukturfinanzierung und -erhalt sind der Daseinsvorsorge des Staates zuzuordnen und schon deshalb nur sehr bedingt nutzerbezogen über Gebühren zu organisieren.

Frankfurt, den 27. Dezember 2013