Stellungnahme
des Bundesverbandes Internationaler Express- und Kurierdienste
zur Lkw-Maut-Verordnung und zur Mauthöheverordnung

Mit der Lkw-Maut-Verordnung (LKW-MautV) und der Mauthöheverordnung (MautHV), die derzeit in einem Entwurf vorliegt, soll seitens des BMVBW das Mautgesetz (ABMG) vom 05.04.2002 umgesetzt werden. Gesetz und Verordnungen haben unmittelbare Auswirkungen auf die Unternehmen des Bundesverbandes Internationaler Express- und Kurierdienste (BIEK).

Im BIEK sind die führenden Kurier-, Express- und Paketdienste in Deutschland organisiert. Sie sind flächendeckend in ganz Deutschland tätig und stellen Sendungen an jedem Ort in Deutschland von der Hallig bis zur Alm zuverlässig zu.
Der Transport der Sendungen erfolgt in der Regel durch stark gebündelte Fernverkehre, die sowohl zwischen zentralen Großumschlagzentren als auch im Zulauf zwischen Umschlagzentren und Auslieferniederlassungen stattfinden. Es handelt sich dabei um Regelverkehre, die nicht nur Ballungszentren vernetzen, sondern auch den ländlichen Raum versorgen. Die Verkehre finden in der Regel überwiegend nachts zu festgelegten Uhrzeiten statt und sind nicht durch Bahnverkehr substituierbar. Durch den hohen Anteil von Nachtverkehren tragen die KEP-Dienste zu einer besseren Auslastung der Verkehrswege bei.

Stellungnahme zu Mautgesetz und o.g. Verordnungen
Folgende Punkte bedürfen einer Änderung:

1. Die vorgesehene Kompensation ist nicht ausreichend, um auch nur in Ansätzen die durch die LKW-Maut zusätzlich entstandenen Belastungen des deutschen Transportgewerbes auszugleichen. Damit wird auch das erklärte Ziel der Bundesregierung, den Schritt von der Steuer- zur Nutzerfinanzierung der Straße zu tun, nicht erreicht. Eine vollständige Kompensation für Belastungen durch die Lkw-Maut ist notwendig – z.B. in vollständigem Ausgleich zu Mineralöl- und Kfz-Steuer!
   Der im Verordnungsentwurf vorgeschlagene geringe Ausgleich wird zur Folge haben, dass die Gebühren an die Kunden weitergegeben werden müssen. Der durch die angespannte Wettbewerbssituation und staatliche Abgabenpolitik hervorgerufene enorme Kostendruck

ermöglicht den Transportunternehmen keine Kompensation der Lkw-Maut und wird daher zu einem Anstieg der Verbraucherpreise führen.

2. Des weiteren wird §3 Absatz 3 des Maut-Gesetzes ungenügend in der MautHV umgesetzt. Im Maut-Gesetz heißt es: „Sie [die Bundesregierung] kann darüber hinaus die Höhe der Maut pro Kilometer auch nach bestimmten Abschnitten von Bundesautobahnen und nach der Benutzungszeit bestimmen.“ Diese Differenzierungsmöglichkeit wird in der MautHV nicht umgesetzt.

   Eine zusätzliche zeitliche und regionale Differenzierung von Mautgebühren ist allein schon deswegen notwendig, um der Zielsetzung einer verursachergerechten Finanzierung im Sinne der Anlastung externer Kosten gerecht zu werden. Der Ansatz einer Anlastung der externen Kosten ist bereits durch die Unterscheidung nach Schadstoffklassen gewählt worden. Konsequenterweise muss dann auch eine zeitliche und regionale Differenzierung erfolgen. Die Unternehmen des BIEK transportieren ihre Sendungen vor allem nachts und sorgen damit für eine gleichmäßigere Auslastung der Bundesautobahnen und eine Entzerrung der Tagverkehre.

   Die fehlende regionale Differenzierung der Mautgebühren erfüllt darüber hinaus u.E. auch den Tatbestand der Diskriminierung des ländlichen Raums und verstößt damit gegen das Grundgesetz. Die Diskriminierungsfreiheit ist ein zentrales gesetzgeberisches Anliegen und schlägt sich beispielsweise in der „Tarifeinheit im Raum“ bei postalischen Dienstleistungen nieder. Bei einer Umsetzung des derzeitigen Verordnungsentwurfes ist zu erwarten, dass die erhöhten Transportkosten Nutzer ländlicher Räume bei einer Kostenweitergabe stärker benachteiligt als Nutzer in Ballungsräumen. Grund dafür ist eine unterschiedliche Kostenbelastung durch die Maut in ländlichen Regionen und Ballungsräumen. So herrscht z.B. eine unterschiedliche Ladeauslastung der Fahrzeuge auf Hin- und Rücktransport in bestimmte Randzonen, die aufgrund größerer Kostentransparenz auch den Nutzern dieser Randzonen angelastet werden muss. Ein Ausweichen auf Bahnverkehre ist gerade in die Randzonen weitestgehend unmöglich.

   Die Lkw-Maut kann somit zum Strukturproblem von Randbundesländern werden. Eine regionale Differenzierung der Mautgebühren ist notwendig!

3. Ein weiteres Ziel der Bundesregierung – durch Erhebung der Lkw-Maut eine Verkehrsverlagerung von Gütern auf die Schiene zu erreichen, ist in bezug auf die KEP-Unternehmen unrealistisch und negiert die derzeitige Situation auf den Transportmärkten. Eine derartige Verlagerung ist auf absehbare Zeit nicht möglich, da die Angebote der Bahn fehlen, um Schnelligkeit, Lieferzuverlässigkeit und Flexibilität gewährleisten zu können. Die

Binnenschifffahrt ist aufgrund ihrer Ausrichtung, große Sendungsmengen zwischen Ballungsräumen zu transportieren, ebenfalls kein geeigneter Verkehrsträger für den Transport zeitsensibler Sendungen. Daher führt die Maut-Erhebung nicht zu einer Verlagerung, sondern lediglich zu einer Verteuerung für den Verbraucher.

Forderungen des BIEK

- Vollständige Kompensation der durch die Maut verursachten Lasten des Transportgewerbes
- zeitliche und regional differenzierte Gestaltung der Maut-Gebühren
  → Ballungsgebiete versus strukturschwache Regionen
  → Tag- versus Nachtverkehre
- Zweckbindung der Maut, d.h. Rückführung der Einnahmen ausschließlich in die Straßeninfrastruktur

Kontakt:
Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste e.V. (BIEK)
Büro Berlin
Charlottenstraße 42
10117 Berlin
Tel. 030 / 20 61 78-6
Fax 030 / 20 61 78-88
info@biek.de

Berlin, den 31.01.2003