

# Erheblich teurer

Spediteur Schork erwartet Auswirkung auf Endverbraucherpreise

WEISSENBURG (mau) – Die Erhöhung kam auf leisen Sohlen: Die Bundesregierung hat zum Jahresbeginn die Abgaben für Lkws auf Autobahnen dramatisch erhöht. Wer jetzt denkt, „Als Pkw-Fahrer geht mich das nichts an“, der irrt. Denn die höheren Gebühren landen letztlich wohl auf den Preisen für die Endverbraucher.

„Wir haben gar keine andere Wahl. Wir müssen die Erhöhung auf die Preise aufschlagen.“ Matthias Schork, Geschäftsführer der Spedition Wüst in Weissenburg, ist auf die neue Lkw-Maut überhaupt nicht gut zu sprechen. Die Kunden der größten Weissenburger Spedition zeigten sich zwar einsichtig, dass Preissteigerungen von bis zu 90 Prozent nicht einfach von der Gewinnspanne abgedeckt sein können. Aber: „Wir mussten jede einzelne Vereinbarung mit unseren Kunden anfassend und sie neu berechnen.“ Ein immenser Arbeitsaufwand, der das Büro über Wochen beschäftigte.

Schork geht davon aus, dass seine Kunden die entsprechenden Mehrpreise wiederum an ihre Kunden weitergeben werden. So landen sie letztlich beim Endverbraucher. Nach Ansicht Schorks hätte ein Verschieben der Mauterhöhung gut in ein Konjunkturprogramm der Bundesregierung gepasst. Das wäre „jedem Konsumenten zugute gekommen“, ärgert er sich.

Immerhin haben alle Speditionen mit dieser verschärften Auflage zu kämpfen und müssen die Maut in ihrer Kalkulation berücksichtigen. Doch bei deutlich niedrigeren Stundenlöhnen rechnet es sich für die osteuropäischen Wettbewerber eher als für die deutschen Kollegen, Ausweichrouten über Bundesstraßen zu nehmen. Und: Gerade die Osteuropäer sind es, die am häufigsten mit den alten Lastwagen unterwegs sind, die noch besonders viel Abgase in die Luft blasen.

Dabei war bzw. ist das Ziel der Umstellung auch eine Reduzierung der Schadstoffe: Die umweltfreundlichere Flotte soll belohnt werden. Doch Schork klagt ebenso wie der gesamte Bundesverband Güterverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) über die Zahlen, mit denen das Bundesverkehrsministerium hier operiert. Die Lkws der Norm Euro III (für sie sind seit Jahresanfang 19 Cent pro Kilometer fällig – das ist ein Plus von sie-

ben Cent oder 58 Prozent) machen laut BGL noch immer rund die Hälfte der in Deutschland zugelassenen Lkws aus. Auch das Bundesverkehrsministerium nennt für den Oktober des vergangenen Jahres einen Anteil der gefahrenen Kilometer von mehr als 45 Prozent, erwartet aber, dass sich dieser Wert schon im kommenden Jahr auf vier Prozent verringern soll.

## Von 38 auf 70

Im Gegenzug soll nach Ansicht des Ministeriums der Anteil der schadstoffärmsten Kategorien Euro V und EEV auf zusammen 70 Prozent steigen. Im vergangenen Herbst lagen sie bei nicht einmal 38 Prozent. Weil der Preis pro Kilometer für die sauberen Lastwagen nicht gar so ausgeprägt steigt (um 41 Prozent auf 14,1 Cent), kommen BGL und Ministerium auch auf unterschiedliche hohe Zusatzeinnahmen durch die Mauterhöhung. Die Spediteure rechnen mit zwei Milliarden Euro zusätzlich, Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee mit einer Milliarde. Bislang nimmt der Bund durch die Maut im Jahr knapp drei Milliarden Euro ein.

Tiefensee hat im Dezember angekündigt, dass durch die Mauterhöhung für die Jahre 2009 bis 2012 insgesamt 3,1 Milliarden Euro – also rund 750 000 Euro pro Jahr – mehr für Bauprojekte zur Verfügung stehen. Das Ministerium verweist zudem darauf, dass die Neuregelung berücksichtige, ob ein Fahrzeug ein Partikelminderungssystem nachgerüstet hat. Außerdem fördert der Bund die Anschaffung emissionsarmer Lkws mit bis zu 100 Millionen Euro im Jahr.

Schork findet die Regelung dennoch nicht sonderlich durchdacht. Wäre es nur um die Umwelt gegangen, hätte es genügt, die Maut für die Dreckschleudern unter den Brummis zu erhöhen und sie gleichzeitig für die schadstoffärmeren Fahrzeuge herabzusetzen. Dies hätte unterm Strich einkommensneutral für den Bund laufen können, kritisiert der Unternehmer. Doch stattdessen hat der Bund die Gelegenheit genutzt, um seine Kasse aufzubessern. Ferner kritisiert der Weissenburger, dass bei der Festlegung der Gebühren allein die Schadstoffklasse entscheidend ist. Dabei könne beispielsweise mit einer sparsamen Fahrweise erheblich mehr gespart werden.

# Lastwagen nehmen überhand

Aber: Subjektives Empfinden deckt sich nicht mit Daten der Dauerzählstelle – Die Einsparung ist minimal



Ein häufiges Bild: Der subjektive Eindruck, dass der Lkw-Verkehr auf der Weißenburger Umgehung extrem zugenommen hat, deckt sich nicht mit den Daten der Dauerzählstelle. Abzuwarten bleibt, ob die jüngste Mauterhöhung weitere Spediteure dazu treibt, ihre Lkws lieber über die Bundesstraßen als über die Autobahnen zu schicken. Foto: Maurer

WEISSENBURG – Hatte die Einführung der entfernungsabhängigen Lkw-Maut 2005 noch für jede Menge dicker Schlagzeilen wegen der Toll-Collect-Pannen gesorgt, ist es seitdem um die Abgabe für die Brummis weitgehend still geworden. Und nur die wenigsten Bundesbürger haben wohl mitbekommen, dass die Lkw-Maut zu Jahresbeginn deutlich angehoben wurde. Bis zu 90 Prozent mehr müssen die Spediteure für ihre Laster zahlen. Wird das dazu führen, dass noch mehr Schwerlastverkehr über B 2 und B 13 rollen?

„Nein, wird es nicht“, ist Unternehmer Matthias Schork überzeugt. Der Geschäftsführer der Spedition Wüst, der größten in Weissenburg, kann dies auch begründen: „Es rechnet sich einfach nicht.“ Beispiel: Eine Fracht von

Köln nach München. Über die Autobahnen A 3 und A 9 ist der Lkw 577 Kilometer unterwegs, davon 564 Kilometer auf der Autobahn. Acht Stunden und drei Minuten Fahrtzeit ermittelt das Tourenkalkulationsprogramm der Spedition. Die Alternativstrecke, die teilweise über die A 7 und über B 13 und B 2 führt ist mit 581 Kilometern minimal länger – man spart sich aber exakt 100 Mautkilometer. Allerdings: Die Fahrtzeit steigt auf neun Stunden und 28 Minuten.

Mautersparnis: 18,89 Euro (bei einem Lkw der Klasse Euro 3). Eine Lkw-Stunde wird in der Spedition Wüst grob mit 60 Euro kalkuliert. Bei der höheren Fahrtzeit stehen der Mauteinsparung als deutliche Mehrausgaben von 90 Euro gegenüber. Für Matthias Schork ist die Entscheidung

damit eindeutig. Natürlich wird der Verkehr von Nürnberg nach Augsburg (und umgekehrt) weiterhin die B 2 als kürzeste und trotz aller Widrigkeiten auch schnellste Verbindung wählen, ist der Unternehmer überzeugt.

Schorks Schlussfolgerung ist naheliegend, beweisen lässt sie sich zum derzeitigen Zeitpunkt aber nicht. Es gibt zwar auf der Weißenburger Umgehungsstraße eine automatische Dauerzählstelle, die das Staatliche Bauamt in Ansbach (früher Straßenbauamt) regelmäßig auswertet, doch nach gerade einmal einem Monat, in dem die neuen Mautgebühren gelten, gibt es noch keine aussagekräftigen Zahlen.

## Viele Faktoren

Bauamtsleiter Helmut Arndt weist darauf, dass es zu viele Variablen in der Gleichung gibt, sodass allenfalls jährliche Auswertungen Sinn machen: Eine lange Frostperiode lähmt die Baubranche, eine Firmenansiedlung sorgt für zusätzlichen Verkehr, eine wirtschaftliche Rezession bedeutet natürlich weniger Brummis usw. Selbst bei einer jährlichen Auswertung spielen diese Faktoren natürlich eine nicht unerhebliche Rolle. Deshalb sind die Zahlen stets mit einer gewissen Vorsicht zu genießen, warnt der Straßenbaufachmann.

2003 wurde die Dauerzählstelle auf der B 2 in Betrieb genommen. Die ersten Zahlen gibt es für 2004. Demnach rollten damals durchschnittlich 13 646 Fahrzeuge in 24 Stunden an Weissenburg vorbei. 15,8 Prozent davon war Schwerlastverkehr (alle Fahrzeuge mit mehr als sechs Meter Länge). Ein Jahr später, als die kilometerbezogene Lkw-Maut in Deutschland eingeführt wurde, sprang die Zahl tatsächlich in die Höhe: von 13 666 Kfz in 24 Stunden waren 17,8 Prozent Schwerlastverkehr. Doch der Wert ging im Jahr darauf auch wieder etwas nach unten und hat sich inzwischen bei knapp 17 Prozent eingependelt, bei durchschnittlich zusammen knapp 14 000 Pkws und Lkws pro Tag. Und das ohne große Auffälligkeiten.

Arndt: „Die subjektive Empfindung mag dabei eine andere sein, aber wir stützen uns auf die Zahlen.“ Ob sich die dramatische Anhebung der Mautgebühren seit Jahresbeginn (siehe gesonderten Bericht) vielleicht doch auswirkt, vermag Arndt nicht zu prognostizieren. Er wartet ab, was die Auswertung im kommenden Jahr bringen wird.

Dass subjektiv die Zahl der Lkws auf der B 2, aber auch auf der B 13 gestiegen ist, würde wohl jeder der regelmäßig auf einer der beiden Straßen unterwegs ist, sofort bejahen. Ein Unternehmer erzählte beispielsweise unlängst im Gespräch mit unserer Zeitung, dass er beim Kauf seines neuen Autos lieber eine teurere Stereoanlage einbauen ließ, statt die PS-stärkere Motorversion zu nehmen. „Da habe ich doch auf der B 2 viel mehr davon, man kommt ja wegen der vielen Lastwagen sowieso nur mit 60 km/h voran.“

ROBERT MAURER