



Pressemitteilung

Kosten der Systemrelevanz

Wie viel Maut steckt im Lametta?

Die Mauterhöhung zum Jahreswechsel ist aus Sicht des LBS – Landesverband Bayerischer Spediteure e.V. und des Landesverbands Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT) e.V. für die Staatskasse ein Geschenk, aber für die Logistikbranche eine „schöne Bescherung“.

Weihnachten ist eine logistische Meisterleistung. Ob nun das Christkind in der Verantwortung steht oder der Weihnachtsmann, ob global beschert wird oder regional: Für das Geschenkwesen zum „Fest der Liebe“ ist der termingenaue, zielgetreue und sichere Warentransport systemrelevant. Die „Drei Weisen aus dem Orient“ haben Maßstäbe gesetzt, an denen sich ein glückliches Fest bis heute messen lassen muss. Was, im Übrigen, nicht nur für die mystisch-spirituelle Seite der Feiertage gilt, sondern auch fürs wirkliche Leben. Ob Christbaum oder Festtagsmenü, ob Spielzeug oder Kosmetik, ob LED-Lichterschmuck oder edle Parfums – ohne ausgefeilte Logistik schon Monate im Vorfeld stünden Schenkende und Beschenkte in der Regel mit leeren Händen da. Systemrelevanz also auch hier.

„Mit dieser tragenden Rolle im Alltag von Wirtschaft und Gesellschaft geht eine Verantwortung einher, die immer schwerer zu erfüllen ist. Gerade die jüngsten Weichenstellungen der Bundesregierung tragen dazu bei, dass unsere Branche ihrer Rolle kaum mehr gerecht werden kann“, sagen Sabine Lehmann, Geschäftsführerin des LBS – Landesverband Bayerischer Spediteure e.V. und Stephan Doppelhammer, Hauptgeschäftsführer des Landesverbands Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen (LBT) e.V. Sie prangern dabei insbesondere die anstehende Mauterhöhung und die höhere CO₂-Bepreisung an. „Während die 3 Könige noch einen Stern hatten, der ihnen den Weg wies, fehlt den neuen, zusätzlichen Belastungen für unsere Unternehmen jede lenkende Wirkung. Unter dem Deckmantel von Klimaschutz und Nachhaltigkeit findet eine Kassensanierung des Bundes statt, die den Abkassierten keinen Nutzen bringt.“

Für diese Bewertung machen Lehmann und Doppelhammer fünf Gründe geltend:

- Die Fahrzeuge, mit denen sich die Aufschläge vermeiden ließen, sind am Markt nicht verfügbar. Die Unternehmen stecken also in einer Falle, aus der sie sich beim besten Willen nicht selbst befreien können. Ausweich-Alternativen wie der Schienenverkehr stehen weder im Umfang noch in der Qualität zur Verfügung, dass von einer ernsthaften Steuerungswirkung die Rede sein könnte.
- Dort, wo technischer Fortschritt möglich wäre, ist er mit hohen Anlauf-Investitionen verbunden. Die entsprechenden Förderprogramme aber werden gerade „erster Klasse beerdigt“.
- Wie die meisten Vorgängerregierungen auch bricht die Ampel wieder massiv mit dem ursprünglich maut-begründeten Prinzip „Straße finanziert Straße“. Jetzt heißt es „Straße finanziert Verkehr“ insbesondere via Maut, weil diese Geldquelle verlässlich sprudelt.

PRESSE- INFORMATION

München, 21.12.2023

Verantwortlich:
Sabine Lehmann
Stephan Doppelhammer
Abdruck honorarfrei
Beleg erbeten

- Die Politik lässt die Dienstleister in einem wesentlichen Punkt allein, weil sie – anders als z.B. bei Kreislauf-Systemen wie dem „Grünen Punkt“ die Mehrkosten nicht auf alle Beteiligte umwälzt. Auftraggeber von Transport- und Logistikleistungen fühlen sich in vielen Fällen nicht verpflichtet, ihren Anteil an den Mehrkosten zu übernehmen – so, als seien Speditionen zum Privatvergnügen unterwegs und nicht als unverzichtbarer Teil von Lieferketten, ohne die weder Produktion noch Vertrieb von Gütern möglich wäre.
- Wenn die Branche mit den Mehrkosten aber alleingelassen wird, fehlen anschließend umso mehr Mittel, um Investitionen in modernere Technik und Fahrzeuge vorzunehmen, die Digitalisierung zu beschleunigen oder attraktive Arbeitsplätze auszustatten.

Unter diesen Vorzeichen, so die Geschäftsführer von LBS und LBT, erweist es sich als doppelt kontraproduktiv, dass politisch Verantwortliche die Folgen der Mauterhöhung bei den Kosten für die Verbraucher kleinreden. „Es geht eben nicht um den Bruchteil eines Cent beim Joghurtbecher, sondern um die Summe von Gütern und Transporten im Warenverkehr vom Ursprung über die Produktion bis zum Verbrauch. Es ist unredlich, die dabei auflaufenden Beträge als nebensächlich unter den Tisch fallen zu lassen.“ Damit erhielten insbesondere Verbraucherinnen und Verbraucher eine irriige Vorstellung vom Preis und Wert ihrer Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs – und damit auch für die Bedeutung des Beitrags, den alle Beteiligten einer Verbrauchs- und Wertschöpfungskette zu Klima- und Umweltschutz leisten müssen.

Fazit von Lehmann und Doppelhammer: „Unter dem Aspekt der Versorgungssicherheit können wir also nur feststellen: Entweder wir sehen hier eine weitgehende Ignoranz von Systemrelevanz oder wir werden Zeuge eines Spiels mit dem Feuer bei der Versorgungssicherheit. Denn alleingelassen mit den zusätzlichen Kosten und ohne aktive Begleitung auf dem Weg zu umweltfreundlicher Mobilität werden sich für Unternehmen das Erreichen von Umwelt- und Klimazielen kaum realisieren lassen. Dann aber bleibt fürs nächste Weihnachten die nachhaltige, sichere und stabile Versorgung der Bevölkerung, deren Wert sich während der Coronakrise erwiesen hat, weiter ein offener Punkt auf der Wunschliste.“