

LKW-Landesmaut: Standortnachteil für Baden-Württemberg

Eine auf Baden-Württemberg beschränkte LKW-Maut für Fahrzeuge ab 7,5 t auf Landes- und Kommunalstraßen lehnt die Wirtschaft ab. Dazu stehen wir aus folgenden Gründen:



Zusätzliche Preiserhöhung: Neben enorm steigenden Kosten für die Bundesmaut, Treibstoffe und Personal verteuert eine zusätzliche Landesmaut den Güterverkehr zusätzlich. Die Unternehmen werden die Mautkosten an die Endverbraucher weitergeben müssen.



Standortnachteil für Baden-Württemberg: Alle Unternehmen hätten durch eine auf Baden-Württemberg beschränkte Maut einen Wettbewerbsnachteil gegenüber anderen Bundesländern. Dies gilt insbesondere für Betriebe in den Grenzregionen.



Ländlicher Raum gerät ins Hintertreffen: Das Netz der Landes- und Kommunalstraßen ist gerade im ländlichen Raum alternativlos. Unternehmen und Hidden Champions leiden hier bereits unter strukturellen Nachteilen ggü. den Metropolen. Die LKW-Maut wäre ein Nachteil mehr.



Klimaeffekt fraglich: Aufgrund von fehlender Infrastruktur auf Schiene und Wasserstraße ist die gewünschte Verkehrsverlagerung durch die Maut kaum möglich. Die LKW-Maut käme einer zusätzlichen Gebühr gleich, ohne gangbare Alternativen bereitzustellen.



Fahrzeugflotten sind bereits modern: Das Argument, mit der Landes-Maut emissionsärmere Antriebe zu fördern, ist wenig schlüssig. Die Transportunternehmen im Land haben bereits heute moderne & umweltfreundliche Fahrzeugflotten. Zudem sind attraktive Angebote emissionsfreier LKW genauso wie die entsprechende Netz- & Ladeinfrastruktur kaum vorhanden.

LKW-Landesmaut: Was wir fordern

Der Straßengüterverkehr ist das Rückgrat des Wirtschaftsstandortes Baden-Württemberg. Folgende Maßnahmen sind umzusetzen bevor eine Einführung einer zusätzlichen LKW-Landesmaut angedacht wird:



Koalitionsvertrag an neue Realitäten anpassen: Die starke Erhöhung der Bundesmaut war ebenso wenig wie die allgemeine Teuerung in Deutschland bei Abschluss des BW-Koalitionsvertrages absehbar. Diese neuen Rahmenbedingungen müssen berücksichtigt werden. Eine weitere Belastung der Wirtschaft ist das falsche Signal.



Wirkungs- und Umsetzungsgutachten: Die Funktionsfähigkeit, Rechtmäßigkeit & wirtschaftlichen Folgen einer Landesmaut müssen genau analysiert, nachgewiesen und veröffentlicht werden. In welcher Höhe sind Maut-einnahmen nach Abzug der Kosten zu erwarten? Außerdem ist das Ausmaß der Lenkungswirkung darzulegen.



Diskussion nur auf Bundesebene: Die Einführung einer LKW-Maut auf Landes- und Kommunalstraßen, wenn überhaupt, nur auf Bundesebene diskutieren, um Chancengleichheit zu wahren.



Effiziente Förderprogramme notwendig: Die Antriebswende im LKW-Verkehr ist unerlässlich, um das Klima zu schützen. Dies erfordert eine enorme Kraftanstrengung aller Akteure. Die reine Verteuerung des LKW-Verkehrs schadet hingegen nur dem Standort Baden-Württemberg.



Mittel dort einsetzen, wo sie bezahlt werden: Der Zustand der Landes- & Kommunalstraßen und insbesondere der Brücken ist vielerorts schlecht. Daher ist eine strenge Zweckbindung der Maut-Einnahmen für den Erhalt, die Sanierung und, wo nötig, den Ausbau der Landes- & Kommunalstraßen vorzusehen.

LKW-Landesmaut: Wer wir sind

Namhafte Unternehmen und Verbände aus allen Branchen in Baden-Württemberg sprechen sich gegen eine LKW-Landesmaut aus:



Die Wellpappe aus dem Schwarzwald



besser fräsen

LIEBHERR



Bewusst bauen.



WIEDMANN & WINZ
POWER LOGISTICS



Innovation is our world



KARL STORZ — ENDOSKOPE



FREUDENMANN-HENSSELER
TRANSPORTE GMBH & CO. KG



Profis ohne Grenzen



GERMANY. SINCE 1881



1844



Baden-Württembergischer Industrie- und Handelskammertag e.V. (BWIHK)



Baden-Württembergischer Handwerkstag e.V. (HANDWERK BW)



Unternehmer Baden-Württemberg e.V. (UBW)



Verband Spedition und Logistik Baden-Württemberg e.V. (VSL)



Verband des Verkehrsgewerbes Baden e.V. (VVB)



Verband des Württembergischen Verkehrsgewerbes e.V. (VWV)



Handelsverband Baden-Württemberg e.V. (HBW)