

„Maut war großer Kraftakt“

Verkehr Die B 10 und die Nebenwirkungen der Lkw-Maut waren Themen bei einem Besuch von Staatssekretär Steffen Bilger in einer Geislinger Spedition. *Von Stefanie Schmidt*

Fast ganz Europa mit seinen wichtigsten Verkehrsadern bildet das große interaktive Display ab, das im Großraumbüro der Geislinger Spedition Wiedmann und Winz prominent an der Wand hängt. Auf einen Blick sehen die Mitarbeiter, wo die Fahrzeuge des Unternehmens gerade europaweit unterwegs sind. Als der Bundestagsabgeordnete Hermann Färber (CDU) zusammen mit seinem Parteikollegen Steffen Bilger, Staatssekretär beim Bundesverkehrsministerium, bei der Spedition zu Besuch ist, zeigt Färber dem Verkehrsexperten aus Berlin aber zuerst einmal den Blick aus dem Fenster.

Von dem Büro in den Neuwiesen aus sieht man nämlich direkt auf die Kreuzung zwischen B 466 und Wiesensteiger Straße – aus der Planung für die neue B 10 als Geislingen-Mitte bekannt. Bis dort ist der Neubau der Bundesstraße im sogenannten vordringlichen Bedarf. Aktuell laufen die Planungen für diesen Abschnitt der Bundesstraße und den Tunnel hoch auf die Alb durch den Schildwachtberg. Aber wird die neue B 10 auch in einem Zug gebaut? Wenn nicht, würde dies wohl ein Verkehrschaos für Geislingen-Mitte bedeuten. „Das ist hier die größte Angst – dass der ganze B 10-Verkehr an dieser Stelle aufschlägt“, erläutert Färber.

Deshalb sei es so wichtig, dass Umgehung und der Tunnel, der



Hermann Färber (von links) und Staatssekretär Steffen Bilger haben sich mit Unternehmer Micha Lege und Andrea Marongiu vom Verband Spedition und Logistik über Verkehrspolitik ausgetauscht.

es nicht in den vordringlichen Bedarf geschafft hat, „in einem Guss“ gebaut würden, merkt Micha Lege, Geschäftsführer von Wiedmann und Winz im Gespräch mit den Politikern an. Der Bund werde das Projekt nicht



bremsen, versicherte Bilger. „Was von den Ländern geplant ist, wird auch bezahlt“, sagte er. Denn alle Projekte, die es in den Bundesverkehrswegeplan geschafft haben, hätten „ihre Notwendigkeit bewiesen“.

Die B 10 ist nur ein Beispiel dafür, wie sich die Verkehrspolitik auf mittelständische Betriebe vor Ort auswirkt. Micha Lege sprach auch die Lkw-Maut an, bei der es in den vergangenen sechs Monaten gleich zwei Veränderungen gab: Im Juli wurde die Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ausgedehnt, im Januar dann die Gebühren angehoben. „Deshalb mussten wir mit unseren Kunden gleich zwei Mal verhandeln“, berichtet er. „Das war ein großer Kraftakt.“ Im Endeffekt hätte sein Unternehmen die Mehrkosten von etwa einer Million Euro „eins zu eins“ an die Kunden weitergeben müssen. Aber letztendlich werde sie wohl auch der Endverbraucher durch steigende Waren-

preise zu spüren bekommen. Ein weiterer von Lege's Kritikpunkten: „Kleinlastler und Sprinter werden nicht zur Kasse gebeten.“ Dies habe zur Folge, dass Lkw-Ladungen an der Grenze auf mehrere Sprinter verteilt würden. Zum Teil übermüdete Fahrer seien mit diesen überladenen „Polensprintern“ dann oft mit überhöhten Geschwindigkeiten auf der Autobahn unterwegs: „Das ist Wilder Westen auf den Straßen“, moniert Lege. Man werde sich das Thema Sprinter wohl „noch einmal vornehmen“ müssen, räumte Steffen Bilger ein. Zumindest die Kontrollen müssten verstärkt werden. Ursprünglich seien die Sprinter von der Maut ausgenommen worden, um Handwerksbetriebe nicht zusätzlich zu belasten, fügte Hermann Färber hinzu.

Politik wird aber nicht nur in Berlin gemacht, sondern auch in Brüssel: Kritisch beobachtet Lege, wie sich das umstrittene Mobilitätspaket der EU-Kommission entwickelt. Ist es erst einmal beschlossen, soll das Gesetzeswerk im Idealfall den Güter- und Personenverkehr auf den Straßen der Staatengemeinschaft einheitlich regeln und die Arbeitsbedingungen von Berufskraftfahrern verbessern.

Was sich Lege als CDU-Mitglied von seiner Partei wünscht: mehr Unterstützung des Mittelstandes sowie Investitionen in Digitalisierung und die Entwicklung künstlicher Intelligenz.