

Beschluss LKW-Maut auf Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen in Sachsen-Anhalt

Antragsteller*in: Cornelia Lüddemann (KV Dessau-Roßlau)

Tagesordnungspunkt: 6. Anträge

Antragstext

1 Bündnis 90/Die Grünen Sachsen-Anhalt setzen sich für klimafreundliche Mobilität
2 ein. Dazu gehört, Gütertransporte auf der Schiene zu stärken und Transporte auf
3 Straßen per LKW zurückzudrängen. Desweiteren sollen die Verursacher von Schäden
4 an Infrastruktur (Straßen und Brücken) an den Instandsetzungs- und
5 Erhaltungskosten beteiligt werden. Ein Mittel, um den Güterverkehr auf der
6 Straße unattraktiv zu machen, ist die Einführung einer Maut auf Landes-, Kreis
7 und Gemeindestraßen.

8 Diese soll analog zur LKW-Maut auf Bundesfernstraßen (Autobahnen und
9 Bundesstraßen) via Mautsystem Gebühren für die Nutzung von Landes-, Kreis- und
10 Gemeindestraßen festgeschrieben werden. Die Einnahmen sollen prioritär in die
11 Instandsetzung und Erhaltung der Landes-, Kreis und Gemeindestraßen, den Ausbau
12 der Radinfrastruktur und den Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (Bahn-
13 Bus-Landesnetz) investiert werden.

14 Zudem soll sich das Land Sachsen-Anhalt auf Bundesebene für ein bundesweit
15 einheitliches Mautsystem für Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen einzusetzen und
16 eine entsprechende Initiative in den Bundesrat einbringen bzw. unterstützen.

17 Warum ist uns eine LKW-Maut so wichtig?

18 LKW-Verkehre auf unseren Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen – Ausmaß und
19 Auswirkungen

20 Die Straßen im Land sind vielfach im schlechten Zustand. Sanierungsbedürftig
21 waren im Jahr 2017 41,5 % der Landesstraßen, das sind ca. 1.660 km. Für weitere
22 747 km Landesstraßen, das sind 18,6 %, ist eine intensivere Beobachtung nötig.
23 Auch um viele Brücken im Zuge von Landesstraßen steht es nicht besonders gut, da
24 rund 15 % der 742 Brücken im Zuge von Landesstraßen in einem problematischen
25 Zustand sind, der von „nicht ausreichend“ bis „ungenügend“ reicht. Entsprechend
26 der aktuellen Bauwerksprüfungen im März 2023. Für ein Flächenland ist eine
27 funktionsfähige Infrastruktur essentiell für die Sicherung der Mobilität. Busse
28 und E-Autos, Car-Sharing Ansätze, Rettungswagen und natürlich PKWs sind auf
29 sichere, funktionsfähige Straßen angewiesen. Für die Kreis- und Gemeindestraßen
30 existieren derartige statistische Angaben nicht. Es kann aber davon ausgegangen
31 werden, dass es um diese Straßenkategorien nicht besser gestellt ist. Eher das
32 Gegenteil ist zu erwarten.

33 Ein Grund für zunehmende Straßenschäden ist die Intensivierung des LKW-Verkehrs.
34 Neben der Witterung der entscheidende Faktor für Qualitätsverschlechterungen der
35 Bausubstanz. Auf den am stärksten belasteten Landesstraßen fahren weit über
36 1.200 Fahrzeuge des Schwerverkehrs (wie z. B. auf der L 143 bei Landsberg) und
37 das pro Tag. Dabei belastet ein schwerer LKW die Fahrbahn mit dem 165-fachen
38 eines PKW. Nicht nur verursacht der LKW-Verkehr direkte Schäden an der
39 Fahrbahndecke, sondern das sogenannte Rutting, ein Nachschwingen des Bodens
40 unter Last, das sich wellenförmig ausbreitet, führt auch zu Schäden im
41 Untergrund, etwa bei Versorgungsleitungen und der Kanalisation. Gerade bei

42 Ortsdurchfahrten führt der LKW-Verkehr auch zu Schäden an Gehwegen und
43 anliegenden Gebäuden.

44 Letztlich beruht das Geschäftsmodell von Speditionen darauf, öffentliche
45 Infrastruktur – insbesondere eben Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen –
46 kostenfrei zu nutzen und damit zu verschleifen. Im Gegensatz dazu ist für jede
47 Zugfahrt im Schiennetz ein Trassenpreis zu zahlen. Öffentliche Mittel, die
48 Gelder aller Menschen, werden dann eingesetzt, um eben jene Straßen wieder in
49 Schuss zu bringen auch für den LKW-Verkehr, die zuvor von eben diesen LKWs in
50 Grund und Boden gefahren wurden. Diese einseitige Subventionierung des LKW-
51 Verkehrs muss nun beendet werden. Es muss für die Speditionswirtschaft
52 attraktiver werden, auf den Kombinierten Verkehr zu setzen und es darf eben
53 nicht sein, dass man einen schweren LKW kostengünstiger als per Schiene quer
54 durch das Land fahren zu lassen.

55 In den Landeshaushalten seit 2020 standen jeweils rund 85 Millionen Euro pro
56 Jahr für die Landesstraßen bereit (Für Kreis- und Gemeindestraßen liegen keine
57 Zahlen vor). Hauptsächlich für die Instandsetzung. Aufsummiert in nur drei
58 Jahren: 255 Millionen Euro. Gemäß Strategie Landesstraßenbau 2030 ist auch für
59 die kommenden Jahre mindestens diese Summe avisiert. Und dies vor dem
60 Hintergrund eines stets engen finanziellen Handlungsspielraum des Landes, der
61 sich in chronischer Unterfinanzierung von Radwegebau und ÖPNV manifestiert.

62 LKW-Maut als Anreiz für die Mobilitätswende

63 Eingedenk dieses Sachstandes gilt es das Verursacherprinzip zu stärken. Wer die
64 Straßen übermäßig stark abnutzt, ist entsprechend auch zur Kasse zu bitten.
65 Damit nicht einseitig die öffentliche Hand für Schäden an unseren Straßen
66 aufkommen muss, die wesentlich von privaten Unternehmen verursacht werden. Hinzu
67 kommt das übergreifende Anliegen einer dringend nötigen Mobilitätswende. Dafür
68 braucht es vermehrt Gelder für den Ausbau der Radwege an Landes-, Kreis- und
69 Gemeindestraßen und für die Ausweitung des ÖPNV-Angebots.

70 Ein Mittel der Wahl für diese Zielstellungen ist die Einführung einer LKW-Maut
71 für Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen. Auf Bundesebene für Bundesfernstraßen
72 (Autobahnen und Bundesstraßen) gängige Praxis. Formal möglich auch auf
73 Landesebene durch Verabschiedung eines entsprechenden Landesgesetzes. Die
74 Einnahmen einer solchen Landesmaut sollen neben der Instandsetzung und Erhaltung
75 der Landes-, Kreis und Gemeindestraßen auch dem weiteren Ausbau des
76 Radwegenetzes und dem Ausbau des ÖPNV dienen. Etwa dem Bahn-Bus Landesnetz.
77 Ausgeschlossen gehört die Nutzung der Gelder für Straßenneubau und -umbau /
78 Kapazitätserweiterung. Wir haben im Land genügend Straßen. Es gilt diese in
79 gutem Zustand zu erhalten.

80

81 Die LKW-Maut sollte nicht nur auf Landesstraßen ausgeweitet werden, sondern auch
82 auf alle anderen Straßenklassen in Sachsen-Anhalt, insbesondere weil:

- 83 1. die Landesstraßen nicht gesondert beschildert sind und für
84 Verkehrsteilnehmende (z. B. aus anderen Bundesländern) die Fahrt auf einer

85 Landesstraße nicht erkennbar ist. Ortskundige würden dann ggf. über Kreis-
86 und Gemeindestraßen ausweichen

87 2. es technischer einfacher ist, z. B. über Geofencing, festzustellen, ob ein
88 LKW innerhalb von Sachsen-Anhalt fährt oder nicht. Die Feststellung einer
89 Fahrt auf einer Landesstraße, ist technisch nicht ganz trivial

90 3. die drei kreisfreien Städte und alle Städte über 50.000 Einwohner nichts
91 von der Maut auf Landesstraßen haben werden, da diese gemäß §42 StrG LSA
92 selbst innerhalb der Ortsdurchfahrten für die Landesstraßen zuständig
93 sind, aber gerade dort sehen die Straßen nicht besonders gut aus.

94 Wenn man die Maut für alle Straßen innerhalb von Sachsen-Anhalt erheben würde,
95 also auch auf Kreis- und Gemeindestraßen, dann werden alle kommunalen
96 Gebietskörperschaften davon profitieren.

97
98 Neben dem fiskalischen Anliegen insbesondere die Sanierungskosten gerechter zu
99 verteilen und der öffentlichen Hand damit mehr Spielraum bei
100 Infrastrukturmaßnahmen des Umweltverbundes zu eröffnen, ist das Anliegen auch
101 getragen von dem Ziel eines sozialökologischen Umbaus der Verkehrs- und
102 Wirtschaftsstruktur. Die LKW-Maut auch auf Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen
103 kann regionale Wirtschaftskreisläufe stärken. Auch können Speditionen zu
104 weiteren Effizienzsteigerungen geneigt sein und Fahrten noch besser abzustimmen
105 und zu bündeln. Anreize für weniger und kürzeren LKW-Verkehr sind dringend
106 nötig. Nur so kann die Verlagerung auf die Schiene klappen. Nur so können wir zu
107 einem Verkehrssektor gelangen, der seine Klimaziele einhält. Und nur weniger
108 LKW-Verkehr ist die nachhaltige Lösung für das Problem der massiven
109 Lärmbelastung in zahlreichen Gemeinden in Sachsen-Anhalt. Teure und
110 flächenfressende Umgehungsstraßen heilen nur Symptome. Es braucht nicht mehr
111 Umgehungsstraßen, sondern schlicht weniger LKW-Verkehr. Auch dazu kann eine LKW-
112 Maut beitragen.

113 Als Nebeneffekt wird so der Anreiz für Ausweichverkehre der LKW-Maut auf
114 Bundesfernstraßen verhindert. Wenn alle Straßen im Land kostenpflichtig sind,
115 lohnt es sich nicht mehr Bundesautobahnen ggf. mittels Landesstraßen zu
116 umfahren. Auch dies kann die Verkehrslast in unseren Gemeinden reduzieren.

117 Die Wahrscheinlichkeit und Intensität solcher Ausweichverkehre ist die auf
118 Bundesebene angekündigte Ausweitung und Erhöhung der LKW-Maut im Rahmen des
119 Modernisierungspaketes für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung des
120 Koalitionsausschusses. Gleichzeitig zeigt die Erhöhung der LKW-Maut auf 200 Euro
121 pro Tonne CO₂, die Ausweitung auf 3,5t LKWs und die Öffnung der Mittelverwendung
122 für den Schienenverkehr den übergreifenden politischen Konsens zur Nutzung einer
123 LKW-Maut. Eine solche Maut auf Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen flankiert und
124 unterstützt damit eine bundespolitische Initiative.