Ä1 LKW-Maut auf Landesstraßen in Sachsen-Anhalt

Antragsteller*in: Stefan Schweigel (KV Jerichower Land)

Titel

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

Änderungsantrag zu A4

In Zeile 1:
LKW-Maut auf ~~Landesstraßen~~Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen in Sachsen-Anhalt

Von Zeile 3 bis 9:
ein. Dazu gehört, Gütertransporte auf der Schiene zu stärken und Transporte auf Straßen per LKW zurückzudrängen. Desweiteren sollen die Verursacher von Schäden an Infrastruktur (Straßen und Brücken) an den Instandsetzungs- und Erhaltungskosten beteiligt werden. Ein Mittel, um den Güterverkehr auf der Straße unattraktiv zu machen, ist die Einführung einer Maut auf ~~Landesstraßen~~Landes-, Kreis und Gemeindestraßen.

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

Von Zeile 11 bis 13:
Zudem soll sich das Land Sachsen-Anhalt auf Bundesebene für ein bundesweit einheitliches Mautsystem für ~~Landesstraßen~~Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen einzusetzen und eine entsprechende Initiative in den Bundesrat einbringen bzw. unterstützen.

Von Zeile 15 bis 21:
LKW-Verkehre auf unseren ~~Landesstraßen~~Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen – Ausmaß und Auswirkungen

Die Straßen im Land sind vielfach im schlechten Zustand. Sanierungsbedürftig waren im Jahr 2017 41,5 % der Landesstraßen, das sind ca. 1.660 km. Für weitere 747 km Landesstraßen, das sind 18,6 %, ist eine intensivere Beobachtung nötig. Auch um viele Brücken im Zuge von Landesstraßen steht es nicht besonders gut, da rund 15 % der 742 Brücken ~~an Landesstraßen~~im Zuge vonLandesstraßen in einem problematischen Zustand sind, der von „nicht ausreichend“ bis „ungenügend“ reicht. Entsprechend der aktuellen Bauwerksprüfungen im März

Von Zeile 24 bis 25 einfügen:
Rettungswagen und natürlich PKWs sind auf sichere, funktionsfähige Straßen angewiesen. Für die Kreis- und Gemeindestraßen existieren derartige statistische Angaben nicht. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass es um diese Straßenkategorien nicht besser gestellt ist. Eher das Gegenteil ist zu erwarten.

Von Zeile 28 bis 30:
Bausubstanz. Auf den am stärksten belasteten Landesstraßen fahren weit über 1.~~000~~200 Fahrzeuge des Schwerverkehrs (wie z. B. auf der L 143 bei Landsberg) und das pro Tag. Dabei belastet ein schwerer LKW die Fahrbahn mit dem 165-fachen eines PKW. Nicht nur verursacht der LKW-

Von Zeile 36 bis 43:
Letztlich beruht das Geschäftsmodell von Speditionen darauf, öffentliche Infrastruktur – insbesondere eben ~~Landestraßen~~Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen – kostenfrei zu nutzen und damit zu verschleißen. Im Gegensatz dazu ist für jede Zugfahrt im Schiennetz ein Trassenpreis zu zahlen. Öffentliche Mittel, die Gelder aller Menschen, werden dann eingesetzt, um eben jene Straßen wieder in Schuss zu bringen auch für den LKW-Verkehr, die zuvor von eben diesen LKWs in Grund und Boden gefahren wurden. Diese einseitige Subventionierung des LKW-Verkehrs muss nun beendet werden. Es muss für die Speditionswirtschaft attraktiver werden, auf den Kombinierten Verkehr zu setzen und es darf eben nicht sein, dass man einen schweren LKW konstengünstiger als per Schiene quer durch das Land fahren zu lassen.

In den Landeshaushalten seit 2020 standen jeweils rund 85 Millionen Euro pro Jahr für die Landesstraßen bereit (Für Kreis- und Gemeindestraßen liegen keine Zahlen vor). Hauptsächlich für die Instandsetzung. Aufsummiert in nur drei Jahren: 255 Millionen Euro. Gemäß Strategie

Von Zeile 53 bis 64:
kommt das übergreifende Anliegen einer dringend nötigen Mobilitätswende. Dafür braucht es vermehrt Gelder für den Ausbau der Radwege an ~~Landesstraßen~~Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen und für die Ausweitung des ÖPNV-Angebots.

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

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

1. die Landesstraßen nicht gesondert beschildert sind und für Verkehrsteilnehmende (z. B. aus anderen Bundesländern) die Fahrt auf einer Landesstraße nicht erkennbar ist. Ortskundige würden dann ggf. über Kreis- und Gemeindestraßen ausweichen

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

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

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

Von Zeile 67 bis 69:
getragen von dem Ziel eines sozialökologischen Umbaus der Verkehrs- und Wirtschaftsstruktur. Die LKW-Maut auch auf ~~Landesstraßen~~Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen kann regionale Wirtschaftskreisläufe stärken. Auch können Speditionen zu weiteren

Von Zeile 78 bis 80:
Als Nebeneffekt wird so der Anreiz für Ausweichverkehre der LKW-Maut auf ~~Bundesstraßen~~Bundesfernstraßen verhindert. Wenn ~~Landesstraßen wie Bundesstraßen~~alle Straßen im Land kostenpflichtig sind, lohnt es sich nicht mehr Bundesautobahnen ggf. mittels Landesstraßen zu

Von Zeile 87 bis 89:
für den Schienenverkehr den übergreifenden politischen Konsens zur Nutzung einer LKW-Maut. Eine solche Maut auf ~~Landesstraßen~~Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen flankiert und unterstützt damit eine bundespolitische Initiative.

Begründung

Aus einer Abstimmung im Rahmen der LAG MobiBau am 02.05.2023 wird dieser Änderungsantrag gestellt

Noch eine Anmerkung zur Beschilderung der Landesstraßen: in Sachsen sind die Staatstraßen (=Landesstraßen in Sachsen) mit einem grün weißen Schild beschildert: https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Staatsstra%C3%9Fen_in_Sachsen_bis_zur_S_199#/media/Datei:S_258_Zwoenitz.jpg In Sachsen-Anhalt gibt es nichts Vergleichbares