

## A4 LKW-Maut auf Landesstraßen in Sachsen-Anhalt

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

Tagesordnungspunkt: 6. Anträge

### Antragstext

#### 1 LKW-Maut auf Landesstraßen in Sachsen-Anhalt

2 Bündnis 90/Die Grünen Sachsen-Anhalt setzen sich für klimafreundliche Mobilität  
3 ein. Dazu gehört, Gütertransporte auf der Schiene zu stärken und Transporte auf  
4 Straßen per LKW zurückzudrängen. Ein Mittel, um den Güterverkehr auf der Straße  
5 unattraktiv zu machen, ist die Einführung einer Maut auf Landesstraßen.

6 Diese soll analog zur LKW-Maut auf Bundesstraßen via Mautsystem Gebühren für die  
7 Nutzung von Landesstraßen festgeschrieben werden. Die Einnahmen sollen prioritär  
8 in die Sanierung der Landesstraßen, den Ausbau der Radinfrastruktur und den  
9 Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (Bahn-Bus-Landesnetz) investiert  
10 werden.

11 Zudem soll sich das Land Sachsen-Anhalt auf Bundesebene für ein bundesweit  
12 einheitliches Mautsystem für Landesstraßen einzusetzen und eine entsprechende  
13 Initiative in den Bundesrat einbringen bzw. unterstützen.

14 Warum ist uns eine LKW-Maut so wichtig?

15 LKW-Verkehre auf unseren Landesstraßen – Ausmaß und Auswirkungen

16 Die Straßen im Land sind vielfach im schlechten Zustand. Sanierungsbedürftig  
17 waren im Jahr 2017 41,5 %, das sind ca. 1.660 km. Für weitere 747 km  
18 Landesstraßen, das sind 18,6 %, ist eine intensivere Beobachtung nötig. Auch um  
19 viele Brücken steht es nicht besonders gut, da rund 15 % der 742 Brücken an  
20 Landesstraßen in einem problematischen Zustand sind, der von „nicht ausreichend“  
21 bis „ungenügend“ reicht. Entsprechend der aktuellen Bauwerksprüfungen im März  
22 2023. Für ein Flächenland ist eine funktionsfähige Infrastruktur essentiell für  
23 die Sicherung der Mobilität. Busse und E-Autos, Car-Sharing Ansätze,  
24 Rettungswagen und natürlich PKWs sind auf sichere, funktionsfähige Straßen  
25 angewiesen.

26 Ein Grund für zunehmende Straßenschäden ist die Intensivierung des LKW-Verkehrs.  
27 Neben der Witterung der entscheidende Faktor für Qualitätsverschlechterungen der  
28 Bausubstanz. Auf den am stärksten belasteten Landesstraßen fahren weit über  
29 1.000 Fahrzeuge des Schwerverkehrs und das pro Tag. Dabei belastet ein schwerer  
30 LKW die Fahrbahn mit dem 165-fachen eines PKW. Nicht nur verursacht der LKW-  
31 Verkehr direkte Schäden an der Fahrbahndecke, sondern das sogenannte Rutting,  
32 ein Nachschwingen des Bodens unter Last, das sich wellenförmig ausbreitet, führt  
33 auch zu Schäden im Untergrund, etwa bei Versorgungsleitungen und der  
34 Kanalisation. Gerade bei Ortsdurchfahrten führt der LKW-Verkehr auch zu Schäden  
35 an Gehwegen und anliegenden Gebäuden.

36 Letztlich beruht das Geschäftsmodell von Speditionen darauf, öffentliche  
37 Infrastruktur – insbesondere eben Landestraßen – kostenfrei zu nutzen und damit  
38 zu verschleifen. Öffentliche Mittel, die Gelder aller Menschen, werden dann  
39 eingesetzt, um eben jene Straßen wieder in Schuss zu bringen auch für den LKW-  
40 Verkehr, die zuvor von eben diesen LKWs in Grund und Boden gefahren wurden.

41 In den Landeshaushalten seit 2020 standen jeweils rund 85 Millionen Euro pro  
42 Jahr für die Landesstraßen bereit. Hauptsächlich für die Instandsetzung.  
43 Aufsummiert in nur drei Jahren: 255 Millionen Euro. Gemäß Strategie  
44 Landesstraßenbau 2030 ist auch für die kommenden Jahre mindestens diese Summe  
45 avisiert. Und dies vor dem Hintergrund eines stets engen finanziellen  
46 Handlungsspielraum des Landes, der sich in chronischer Unterfinanzierung von  
47 Radwegebau und ÖPNV manifestiert.

48 LKW-Maut als Anreiz für die Mobilitätswende

49 Eingedenk dieses Sachstandes gilt es das Verursacherprinzip zu stärken. Wer die  
50 Straßen übermäßig stark abnutzt, ist entsprechend auch zur Kasse zu bitten.  
51 Damit nicht einseitig die öffentliche Hand für Schäden an unseren Straßen  
52 aufkommen muss, die wesentlich von privaten Unternehmen verursacht werden. Hinzu  
53 kommt das übergreifende Anliegen einer dringend nötigen Mobilitätswende. Dafür  
54 braucht es vermehrt Gelder für den Ausbau der Radwege an Landesstraßen und für  
55 die Ausweitung des ÖPNV-Angebots.

56 Ein Mittel der Wahl für diese Zielstellungen ist die Einführung einer LKW-Maut  
57 für Landesstraßen. Auf Bundesebene für Bundesautobahnen gängige Praxis. Formal  
58 möglich auch auf Landesebene durch Verabschiedung eines entsprechenden  
59 Landesgesetzes. Die Einnahmen einer solchen Landesmaut sollen neben der  
60 Sanierung der Landesstraßen auch dem weiteren Ausbau des Radwegenetzes und dem  
61 Ausbau des ÖPNV dienen. Etwa dem Bahn-Bus Landesnetz. Ausgeschlossen gehört die  
62 Nutzung der Gelder für Straßenneubau und Erweiterung. Wir haben im Land genügen  
63 Straßen. Es gilt diese in gutem Zustand zu erhalten.

64 Neben dem fiskalischen Anliegen insbesondere die Sanierungskosten gerechter zu  
65 verteilen und der öffentlichen Hand damit mehr Spielraum bei  
66 Infrastrukturmaßnahmen des Umweltverbundes zu eröffnen, ist das Anliegen auch  
67 getragen von dem Ziel eines sozialökologischen Umbaus der Verkehrs- und  
68 Wirtschaftsstruktur. Die LKW-Maut auch auf Landesstraßen kann regionale  
69 Wirtschaftskreisläufe stärken. Auch können Speditionen zu weiteren  
70 Effizienzsteigerungen geneigt sein und Fahrten noch besser abzustimmen und zu  
71 bündeln. Anreize für weniger und kürzeren LKW-Verkehr sind dringend nötig. Nur  
72 so kann die Verlagerung auf die Schiene klappen. Nur so können wir zu einem  
73 Verkehrssektor gelangen, der seine Klimaziele einhält. Und nur weniger LKW-  
74 Verkehr ist die nachhaltige Lösung für das Problem der massiven Lärmbelastung in  
75 zahlreichen Gemeinden in Sachsen-Anhalt. Teure und flächenfressende  
76 Umgehungsstraßen heilen nur Symptome. Es braucht nicht mehr Umgehungsstraßen,  
77 sondern schlicht weniger LKW-Verkehr. Auch dazu kann eine LKW-Maut beitragen.

78 Als Nebeneffekt wird so der Anreiz für Ausweichverkehre der LKW-Maut auf  
79 Bundesstraßen verhindert. Wenn Landesstraßen wie Bundesstraßen kostenpflichtig  
80 sind, lohnt es sich nicht mehr Bundesautobahnen ggf. mittels Landesstraßen zu  
81 umfahren. Auch dies kann die Verkehrslast in unseren Gemeinden reduzieren.

82 Die Wahrscheinlichkeit und Intensität solcher Ausweichverkehre ist die auf  
83 Bundesebene angekündigte Ausweitung und Erhöhung der LKW-Maut im Rahmen des  
84 Modernisierungspaketes für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung des  
85 Koalitionsausschusses. Gleichzeitig zeigt die Erhöhung der LKW-Maut auf 200 Euro  
86 pro Tonne CO<sub>2</sub>, die Ausweitung auf 3,5t LKWs und die Öffnung der Mittelverwendung  
87 für den Schienenverkehr den übergreifenden politischen Konsens zur Nutzung einer

- 88 LKW-Maut. Eine solche Maut auf Landesstraßen flankiert und unterstützt damit  
89 eine bundespolitische Initiative.