A4 LKW-Maut auf Landesstraßen in Sachsen-Anhalt

Antragsteller*in:	Cornelia Lüddemann (KV Dessau-Roßlau)
Tagesordnungspunkt:	6. Anträge

Antragstext

LKW-Maut auf Landesstraßen in Sachsen-Anhalt

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

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

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

Warum ist uns eine LKW-Maut so wichtig?

LKW-Verkehre auf unseren Landesstraßen – Ausmaß und Auswirkungen

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

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

Letztlich beruht das Geschäftsmodell von Speditionen darauf, öffentliche Infrastruktur – insbesondere eben Landestraßen – kostenfrei zu nutzen und damit zu verschleißen. 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.

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

LKW-Maut als Anreiz für die Mobilitätswende

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

Ein Mittel der Wahl für diese Zielstellungen ist die Einführung einer LKW-Maut für Landesstraßen. Auf Bundeseben für Bundesautobahnen gängige Praxis. Formal möglich auch auf Landesebene durch Verabschiedung eines entsprechenden Landesgesetzes. Die Einnahmen einer solchen Landesmaut sollen neben der Sanierung der Landesstraßen 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. Wir haben im Land genügen Straßen. Es gilt diese in gutem Zustand zu erhalten.

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

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

Die Wahrscheinlichkeit und Intensität solcher Ausweichverkehre ist die auf Bundesebene angekündigte Ausweitung und Erhöhung der LKW-Maut im Rahmen des Modernisierungspaketes für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung des Koalitionsauschusses. Gleichzeitig zeigt die Erhöhung der LKW-Maut auf 200 Euro pro Tonne CO_2, die Ausweitung auf 3,5t LKWs und die Öffnung der Mittelverwendung für den Schienenverkehr den übergreifenden politischen Konsens zur Nutzung einer

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