

VCD Stellungnahme

Mautpflicht für Lkw auf Bun- desstraßen

VCD-Stellungnahme zur Mautpflicht für Lkw auf Bundesstraßen

Der Verkehrsclub Deutschland nimmt Stellung zum Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung mautrechtlicher Vorschriften für Bundesfernstraßen (17/4979) sowie zum Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP (17(15)192).

Der VCD begrüßt die Absicht der Bundesregierung, die Mautpflicht für Nutzfahrzeuge auch auf Bundesstraßen auszudehnen. Denn alleine angesichts des sehr hohen Finanzbedarfes für den notwendigen Erhalt aller Straßen wäre es unverständlich, die Maut für Nutzfahrzeuge auch weiterhin ausschließlich auf Bundesautobahnen zu erheben.

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung wie auch der Änderungsantrag der CDU/CSU- und FDP-Bundestagsfraktion reduziert jedoch das selbstformulierte Ziel (Mehreinnahmen) wie die Absicht auf ein Minimum. Wesentliche Kritikpunkte sind:

- Nur ein kleiner Prozentsatz der Bundesstraßen soll bemaute werden (5 Prozent bzw. 2 Prozent).
- Der Nettoertrag der Mautausdehnung wird deutlich geringer ausfallen als die in der Finanzplanung vorgesehenen 100 Millionen Euro pro Jahr. Der Änderungsantrag 17(15)192 reduziert die Einnahmen um mindestens ein weiteres Drittel.
- Der Infrastruktur-Instandhaltungsaufwand (auch für die Bundesstraßen) steigt nicht nur wegen der vergangenen Winter massiv an.
- Die Unterfinanzierung des Verkehrshaushaltes bleibt somit auch weiterhin bestehen.
- Die meisten Mautausweichstrecken bleiben auch weiterhin ohne Mauterhebung. Die Mautflucht wird damit nicht reduziert.

Die Situation bleibt angesichts der voraussichtlichen Entwicklung der finanziellen Anforderungen für Erhalt und Ausbau von Verkehrsinfrastruktur so weiterhin unbefriedigend.

Mit dem Gesetzentwurf wird sogleich die Chance vertan, den Zielen der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung Rechnung zu tragen.

Das Instrument »LKW-Maut« kann bei richtiger Ausgestaltung eine Vielzahl an verkehrspolitischen Zielen erfüllen:

- Mehreinnahmen zur Finanzierung der Instandhaltung (für alle Verkehrsträger)
- Zurückverdrängung des Schwerverkehrs von Autobahnen auf alternative Verkehrsträger
- Verhindern von Mautflucht
- Verbesserung der Verkehrssicherheit (auch innerorts)
- Lenkungswirkung bezüglich der Anschaffung emissionsärmerer Fahrzeuge
- (teilweise) Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene (→ Schaffung von Kapazitäten)
- Reduzierung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen wie Lärm, Schadstoffe (NO_x, Feinstaub) und Erschütterungen

Wenn diese Ziele verfolgt werden sollen, müssen folgende Aspekte im Rahmen einer Neuregelung mautrechtlicher Vorschriften für (Bundes-) Straßen berücksichtigt werden:

Die Erhebung der Lkw-Maut sollte nach Schweizer Vorbild mittelfristig auf alle Straßen ausgedehnt werden:

Die jetzt im Entwurf dargestellte Ausdehnung auf nur wenige weitere Straßen wird allenfalls eine minimal positive Lenkungswirkung entfalten und nur eine geringe Verbesserung der Einnahmesituation bringen. Eine Mautflucht wird weiterhin unverändert erfolgen. Eine Bemauteung nur einzelner zusätzlich benannter Bundesstraßen erscheint wegen ihrer willkürlichen Auswahl unverständlich und würde auch beim Verbraucher weder Verständnis noch Akzeptanz erfahren. Aber selbst eine Ausdehnung auf alle Mautfluchtstraßen würde andere und neue Ausweichverkehre bringen. Die vorgeschlagene »Halbierung« zusätzlicher Maut-Straßen ändert aber nur ungenügend den derzeitigen Status-Quo.

Die im Änderungsantrag vorgeschlagene Herausnahme von Ortsdurchfahrten ist kurzfristig sinnvoll, solange nicht alle Straßen bemaute werden können.

Die Lkw-Maut sollte ab 2012 zunächst auf alle Bundesstraßen (Straßen, für die der Bund Träger der Baulast ist) ausgedehnt werden. Beim Verkehrsträger Schiene ist dies seit der Bahnreform in Form von Trassen- und Stations-

preisen der Fall. Die Ungleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsträger ist unverständlich.

Die Benutzung der Straßen durch Straßengüterverkehr hat überall ähnliche Auswirkungen auf die Infrastruktur und verursacht vergleichbare Kosten. Daher macht es Sinn, auch alle Bundesstraßen zu bemaufen. Da auch die Kommunen und Länder ihren Straßenunterhalt finanzieren müssen, sollte die Lkw-Maut mittelfristig zusammen mit diesen weiterentwickelt werden.

Die Erhebung der Lkw-Maut sollte nach Schweizer Vorbild auf alle Lkw ab 3,5t ausgedehnt werden:

Auch kleinere Lkw verursachen Wegekosten, die bis heute von der Allgemeinheit gezahlt werden. Das Ausweichen bei Fahrzeuganschaffungen auf LKW bis 11,99t, wie nach der Einführung 2005 geschehen, ist verständlich, aber verkehrspolitisch nicht sinnvoll.

Die Mauthöhe muss kurzfristig zumindest den tatsächlichen Wegekosten angepasst werden:

Gemäß dem Wegekostengutachten 2007 (BMVBS) sind die tatsächlichen Wegekosten für Bundesstraßen deutlich höher als die Mautsätze für Bundesautobahnen. Die Mautsätze müssen dementsprechend für die Bundesstraßen (durchschnittlich 32 ct./km) angepasst werden (Autobahnen 17ct./km statt 16,3 ct./km).

Auch angesichts der Schuldenbremse des Bundes hält es der VCD für erforderlich, zukünftig die externen Kosten des Verkehrs verstärkt den Verursachern anzulasten. In der Schweiz werden hier schon durchschnittlich 45 ct./km verlangt.

Integrierte Verkehrspolitik statt geschlossener Finanzierungskreisläufe

Um Zuwächse im Güterverkehr noch ermöglichen zu können, aber auch aus Gründen des Klimaschutzes, muss dauerhaft mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden. Das neue Instrument »geschlossener Finanzierungskreisläufe« ist hingegen kontraproduktiv für verkehrsträgerübergreifende integrative Ansätze. Der VCD fordert, dass die Einnahmen aus der Lkw-Maut (wie bisher) auch weiterhin anteilig für Schiene und Wasserstraße verwendet werden.

Für Rückfragen:

Heidi Tischmann, Referentin für Bahn- und Güterverkehr
Fon 030/280 351-36
heidi.tischmann@vcd.org

Herausgeber
VCD Verkehrsclub Deutschland e.V.
Rudi-Dutschke-Straße 9
10969 Berlin
Fon 030/280351-0
Fax - 10
mail@vcd.org · www.vcd.org

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers
© VCD e.V. 04/2011