

Beschluss (vorläufig)

Verursachergerechte Ausweitung der LKW-Maut zur Erhaltung der Straßeninfrastruktur statt CSU-Wegezoll für AusländerInnen

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN stehen für eine nachhaltige Mobilität. Nachhaltige Mobilität setzt Prioritäten zugunsten des öffentlichen Verkehrs, des Radfahrens und des Zufußgehens und verknüpft verschiedene Verkehrsträger. Nachhaltige Mobilität verlagert den Gütertransport von der Straße auf die Schiene bzw. auf Wasserwege und vermeidet Transporte, z.B. durch die Stärkung regionaler Wirtschaftskreisläufe. Umwelt- und klimafreundliche Verkehrsmittel werden gestärkt und der motorisierte Verkehr ökologisch verträglicher gestaltet. Damit sinkt die Belastung durch Lärm und Schadstoffe gerade in urbanen Gegenden.

Darüber hinaus ist die Herausforderung des Erhalts der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur immer stärker in den Fokus gerückt. Dringend notwendige Erhaltungsinvestitionen in die Infrastruktur sind in den letzten Jahrzehnten flächendeckend unterblieben. Stattdessen wurden finanzielle Ressourcen in größtenteils höchst fragwürdige Autobahn- und Straßenneubauprojekte gesteckt. Das Ergebnis ist ein flächendeckender Verfall der Straßeninfrastruktur, der in der Sperrung der Leverkusener Rheinbrücke sein trauriges Symbol gefunden hat.

Verfall und Verschleiß unserer Straßen und Autobahnen inklusive der Brücken haben eine unbestrittene Ursache: LKWs sind zu über 90 Prozent dafür verantwortlich. Ein einziger großer LKW verschleißt unsere Straßen so stark wie 60.000 PKW. Deshalb ist nur folgerichtig und verursachergerecht, dass der immer noch steigende LKW-Verkehr ganz überwiegend für den Erhalt unserer Straßeninfrastruktur aufkommen muss und nicht der PKW-Verkehr oder die Steuerzahler*innen.

Deshalb lehnen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Einführung einer PKW-Maut zur Finanzierung des Erhalts der Straßeninfrastruktur ab. Wir sehen kein Modell mit ökologischer Lenkungswirkung, das zeitgleich strengen Datenschutzstandards gerecht wird. Das gilt insbesondere für das absurde Dobrindt-Konzept eines Wegezolls für Ausländer*innen. Dieses Mautkonzept ist verfassungs- und europarechtswidrig, es hat keine ökologische Lenkungswirkung, es ist hoch bürokratisch ineffizient, weil es keine relevanten Einnahmen erzielt und nicht verursachergerecht ist. Vor allem aber reaktiviert es alte Grenzen zu unseren Nachbarn, die wir in den Jahrzehnten der europäischen Einigung mühsam abgebaut haben. Die Einführung einer PKW-Maut in Deutschland wird entsprechende Reaktionen bei den Nachbarländern hervorrufen und schädigt nicht nur den kleinen Grenzverkehr, sondern ist ein Rückschlag für ein vereintes Europa und seiner Reisefreiheit ohne Schlagbäume.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN fordern anstelle einer PKW-Maut eine verursachergerechte Finanzierung des Erhalts der Straßeninfrastruktur: Konkret heißt das für uns die Ausweitung der Lkw-Maut auf Lkw ab 3,5 t für alle Straßen, also alle Bundes-, Landes- und Kommunalstraßen. Allein durch diese zusätzlichen Einnahmen in Höhe von 4 Mrd. Euro wird die vorhandene Finanzierungslücke zum Erhalt der Straßeninfrastruktur zu großen Teilen geschlossen.

Absurderweise plant die Bundesregierung die LKW-Maut - mit Verweis auf ein Wegekostengutachten und EU-Recht - zu senken. Dadurch gehen mehrere hundert Millionen Euro Einnahmen verloren - mehr als die Dobrindt-Maut jemals einbringen würde. Deshalb fordern BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Bundesregierung auf, die Wegekosten an den tatsächlich ermittelten Aufwendungen für Sanierung und Erhalt auszurichten und bei der, der LKW-Maut zugrundeliegenden, Kostenberechnung auch externe Kosten wie Umweltbelastungen konsequent heranzuziehen, was das EU-Recht ausdrücklich zulässt, aber von der Bundesregierung konsequent ignoriert wird.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN fordern ferner eine monetäre Bemessung von Maßnahmen zur Kompensation und von Folgekosten im Gesundheitssystem, unter Einhaltung einer nachvollziehbaren, transparenten und getrennten Ausweisung. Das EU-Recht erlaubt nämlich bei der „Bemautung“ von LKW ausdrücklich die Heranziehung externer Kosten wie Umweltbelastungen (z.B. Feinstaub, CO₂, NO_x, Lärm, etc.) und die monetäre Bemessung von Maßnahmen zur Kompensation oder von Folgekosten im Gesundheitssystem.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN lehnen die Verlängerung des - für den Bund extrem unvorteilhaften - Vertrages mit Toll Collect ab. Stattdessen sollte der Bund die Call Option ziehen, womit die Toll Collect GmbH durch den Bund übernommen wird. Damit könnte man rasch ein neues System ausschreiben – worauf sich Union und SPD auch im schwarz-roten Koalitionsvertrag geeinigt hatten, nun aber anders handeln.

Solange der LKW-Verkehr nicht verursachergerecht, d. h. zu mind. 90%, zur Finanzierung des Erhalts der Straßeninfrastruktur herangezogen wird, darf es keine Finanzierung durch andere Nutzer*innen oder die Steuerzahler*innen geben, denn dies wäre in der Konsequenz eine Subventionierung des LKW-Verkehrs. Angesichts eines immer weiter wachsenden Güterverkehrs, der Autobahnen und Straßen zur Lagerhalle Europas gemacht hat, muss auch über die Ausweitung der LKW-Maut die Internalisierung der externen Kosten endlich angegangen und das Ausweichen auf Kleintransporter vermieden werden.

Darüber hinaus fordern BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN eine konsequente Umsetzung des Leitsatzes "Erhalt vor Neubau". Es mag konservativ oder spießig sein, aber es ist richtig, dass man erst dann neu bauen kann, wenn der Erhaltung des Vorhandenen gesichert ist. Neubau darf es nur noch in Fällen einer extrem günstigen Kosten-Nutzen-Relation geben. Aber immer noch gibt der Bund viel zu viel Geld für Neubau statt für den Erhalt aus. So hat Verkehrsminister Dobrindt allein in der Sommerpause 2014 über 20 zum Teil sehr fragwürdige Neubauprojekte mit einem Umfang von über 1,6 Mrd. genehmigt - wie üblich mit Schwerpunkt in Bayern und in den Wahlkreisen von einflussreichen Koalitionsabgeordneten. Diese auch schon unter Dobrindts Amtsvorgängern praktizierte Verkehrspolitik nach Gutsherrnart, anstelle von nachgewiesenen Bedarfen, ist bei begrenzten finanziellen Mitteln Ursache für den immensen Investitionsstau.

Mit dieser Politik muss genauso wie mit dem Dobrindt-Wegezoll für Ausländer*innen endlich Schluss sein. Statt einer unsinnigen PKW-Maut brauchen wir eine verursachergerechte LKW-Maut. Neben einer gerechteren Finanzierung der Straßeninfrastruktur bleibt es jedoch unser vorrangiges verkehrspolitisches Ziel, die Notwendigkeit von LKW-Fahrten zu verringern. Dafür braucht es angemessene Wettbewerbsbedingungen für den Schienengüterverkehr. Der Investitionsstau im Schienennetz muss schrittweise abgebaut werden.