



**Univ.-Prof. Dr.-Ing.
Helmut Holzapfel**

FG Integrierte Verkehrsplanung/ Mobilitätsentwicklung

Gottschalkstraße 28
D - 34109 Kassel

holz@hrz.uni-kassel.de

Tel. 49 (0) 561 804 3223
Fax: 49 (0) 561 804 3599

Sekretariat: Marlis Kretschmer

marlis.kretschmer@uni-kassel.de

Tel. 49 (0) 561 804 2389
Fax: 49 (0) 561 804 3599

www.uni-kassel.de/asl

13. Januar 2014

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 18/2306

Schriftliche Stellungnahme zum Thema „Keine Ausweitung der Lkw-Maut“ für den Wirtschaftsausschuss des Schleswig-Holsteinischen Landtages

Sehr geehrte Damen und Herren,

ausdrücklich bedanke ich mich für meine Beteiligung als Anzuhörender zu dem entsprechenden Antrag „Keine Ausweitung der Lkw-Maut“. Erstaunt bin ich jedoch darüber, dass im Wesentlichen Vertreter von Interessengruppen und Verbänden zu diesem Antrag gehört werden, während unabhängige Fachleute aus dem Bereich der Verkehrswissenschaften deutlich unterrepräsentiert sind. Unter Beteiligung solcher unabhängiger Fachleute und unter Beteiligung fast aller Bundesländer (einschließlich des Wirtschafts- und Verkehrsministers des Landes Hessen, der der FDP angehört) haben die so genannte „Daehre-Kommission“ bzw. deren nachfolgende „Bodewig-Kommission“ deutlich gemacht, dass in der Bundesrepublik auf Grund jahrelanger Vernachlässigungen die Straßenschäden ein solch hohes Ausmaß angenommen haben, dass neue Finanzierungsmodelle unumgänglich sind.

Nach dem Bericht der „Bodewig-Kommission“ beträgt allein der tägliche Werteverzehr an Straßen 12,6 Mio Euro. Durch eine erhebliche Vernachlässigung von Reparaturarbeiten durch die letzten Bundesregierungen (unter Beteiligung der FDP) ist ein erheblicher Nachholbedarf an Reparaturen entstanden, der die Infrastruktur heute schon in ihrem Wert stark eingeschränkt hat. Dies führt bereits zu starken Nachteilen für Wirtschaftsunternehmen und Logistik (Sperrung von Brücken für bestimmte Gewichtsklassen, Sperrung ganzer Teilstrecken von Straßen für Lkw). Besonders betreffen diese Schäden auch die Straßenkategorien unterhalb der Bundesstraßen und damit die Haushalte von Kommunen und Landkreisen (der Anzuhörende vermisste ausdrücklich unter den weiteren Anzuhörenden auch Vertreter des Städtetages, Landkreistages und des Städte- und Gemeindebundes). Vom wissenschaftlichen Standpunkt aus ist es sicher schwierig, für die Finanzierung dieses Nachholbedarf-

fes nun quasi „neutral“ ein Modell zu formulieren. Als sinnvolle Variante hat sich in der Fachdiskussion jedoch eindeutig das so genannte „Verursacherprinzip“ durchgesetzt. Dabei sollen die Kosten von demjenigen getragen werden, der sie verursacht.

Die erheblichen Straßenschäden in der Bundesrepublik sowohl auf Autobahnen, Bundesstraßen als auch auf kommunalen und Landesstraßen werden von den Lastkraftwagen verursacht. Es ist eindeutiger, mehrfach belegter wissenschaftlicher Kenntnisstand, dass die Straßenschäden mit der fünften Potenz der Achslast steigen. Ein voll beladener Lastkraftwagen kann demnach 40.000 bis 60.000 Mal so stark die Straße belasten, wie ein kleiner Pkw. Für Brücken liegen (je nach Brückentyp) Abschätzungen vor, die sogar davon ausgehen, dass ein Lkw hier die konstruktiven Teile um bis zu 200.000 Mal mehr belastet als ein Pkw. Es hat sich daher im fachübergreifenden Diskurs um die o.g. Kommissionen ein sehr deutlicher Konsens ausgebildet, die die Schäden verursachenden Lkw auch mit den entsprechenden Folgekosten zu belasten. Im – von allen Bundesländern positiv gesehenen – Abschlussbereich der Bodewig-Kommission gehört die Ausweitung der Lkw-Maut zu den fraktionsübergreifend und fachübergreifend am höchsten priorisierten Maßnahmen.

Alternativen zur Beseitigung der aufgelaufenen Straßenschäden, deren Beseitigung mit jedem Jahr teurer werden wird, bestünden in einer Haushaltsfinanzierung über Steuermittel bzw. in einer Pkw-Maut. Beide Maßnahmen werden in den o.g. Kommissionsberichten weniger positiv gesehen. Wesentlich bei jeder zusätzlichen Kostenerhebung ist allerdings, dass die eingenommen Mittel in der Tat auch für die Reparatur der Straßen eingesetzt werden. Teil der Diskussionen ist es daher, in Form etwa der im Bahnbereich erfolgreich eingeführten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung auch im Straßenbereich einzuführen, die eine entsprechende Verwendung der Mittel sichert.

Wenn keine Finanzierung für die anstehenden Reparaturen gefunden wird, ist unausbleiblicher Effekt ein weiterer Verfall und eine Verschlechterung der Infrastruktursituation. Dies wäre die schlimmste aller möglichen Varianten. Brückenbauingenieure und Berufskollegen des Unterzeichnenden sehen hier sehr bald – insbesondere auch bei Brücken in Kommunen und den Landkreisen – erhebliche Sperrungsnotwendigkeiten, insbesondere auch für den Lkw-Verkehr. Im Gegensatz zu dem Ziel des Antrages der Fraktion der FDP ist es deshalb unumgänglich, dass eine Ausweitung der Lkw-Maut als Finanzierungsinstrument dringend diskutiert werden muss. In welcher Form dies stattfindet, und welche konkreten Gewichtsgrenzen eingeführt werden, ist sicher diskutierbar. Dringend erforderlich ist jedoch, insbesondere auch die Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen mit notwendigen Mitteln der Reparatur auszustatten und auch dort eine Finanzierung sicherzustellen. Die Ablehnung jeglicher Ausweitung der Lkw-Maut mag bei einigen Lobbygruppen noch Befürworter finden, unter Fachleuten und Wissenschaftlern ist diese Position jedoch mittlerweile eine absolute Außenseiterposition.

Der Unterzeichnende empfiehlt ausdrücklich, die entsprechenden Berichte der „Daehre-Kommission“ bzw. der „Bodewig-Kommission“ sowie die Stellungnahmen dazu des Deutschen Städtetages und des Städte- und Gemeindebundes in die weiteren Beratungen einzubeziehen und auch seitens des Landes Schleswig-Holstein dringend auf eine Ausweitung der LKW- Maut, insbesondere auch auf Landes-, Kreis-, und Gemeindesstraßen, hinzuwirken.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'H. Holzapfel', with a long horizontal stroke extending to the right.

(Univ.-Prof. Dr.-Ing. Helmut Holzapfel)