

Es gilt das gesprochene Wort!

TOP 15b – LKW-Maut

Dazu sagt der Fraktionsvorsitzende  
von Bündnis 90/Die Grünen,

**Karl-Martin Hentschel:**

**Fraktion im Landtag  
Schleswig-Holstein**

Pressesprecherin  
**Claudia Jacob**

Landeshaus  
Düsternbrooker Weg 70  
24105 Kiel

Durchwahl: 0431/988-1503

Zentrale: 0431/988-1500

Telefax: 0431/988-1501

Mobil: 0172/541 83 53

E-Mail: [presse@gruene.ltsh.de](mailto:presse@gruene.ltsh.de)

Internet: [www.gruene-landtag-sh.de](http://www.gruene-landtag-sh.de)

**Nr. 081.04 / 20.02.2004**

## **Das Ziel bleibt: Güterverkehr muss auf Bahn und Binnenschiff verlagert werden**

Die LKW-Maut sollte endlich auch in Deutschland eingeführt werden, für schwere Lastwagen auf den Autobahnen. Der geplante Start vom 30.8.03 war zunächst auf den 2.11.03 verschoben worden wegen technischer Probleme. Danach drohte eine weitere Verschiebung auf Anfang 2004. Am 17.2.04 hat nun nach unsäglichen Verzögerungen und Verhandlungen der Verkehrsminister den Vertrag mit Toll Collect gekündigt, wie es auch der verkehrspolitische Sprecher der grünen Bundestagsfraktion, Ali Schmidt, schon längere Zeit gefordert hatte.

Das ist zunächst ein mal eine Blamage sondergleichen für die hochrangigen Betreiber. Das Betreiber-Konsortium Toll Collect besteht immerhin aus Spitzenfirmen der europäischen Wirtschaft, Daimler-Crysler, Deutsche Telekom und dem französischen Konzern Cofiroute, einem Autobahnbetreiber. Also die Spitzen der deutschen Wirtschaft legt eine Nullnummer hin und schadet dem Image von „made in germany“ ganz enorm.

Was in anderen Ländern per Mautstationen in Frankreich und Italien und per Mikrowellen-Übertragung in Österreich reibungslos klappt, fährt als satellitengestützte high-tech-Lösung in Deutschland gegen die Wand.

Ich begrüße es, dass der Vertrag mit Toll Collect endlich gekündigt wurde. Damit ist der Weg frei für neue Verhandlungen. Jetzt muss schnell eine Übergangslösung gefunden werden. Die Bundesregierung ist verpflichtet alles zu tun, damit wieder Geld von den LKW-Betreibern in die Kassen fließt und so ein Anreiz geschaffen wird, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Das Prinzip der Maut, also streckenbezogene Gebühren für die Benutzung der Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen, ist aus meiner Sicht völlig richtig. Es geht um eine verursachergerechte Anlastung der Wegekosten. Es ist nun mal Fakt, die Belastung der Straßen durch einen LKW mit 40 t Achslast ist etwa 60.000 mal größer als durch einen PKW. Mit der Maut würde auch die längst überfällige Beteiligung ausländischer LKW an den Wegekosten in Deutschland festgeschrieben.

Verkehrsminister Stolpe hat viel zulange gewartet mit der Kündigung. Er beziffert nun die Einnahmeausfälle auf 6,5 Mrd. Euro. Gegenüber Toll Collect geht es jetzt darum die Schadensersatzansprüche knallhart durchzusetzen, notfalls auch gerichtlich. Mit der Wiedereinführung der Euro-LKW-Vignette kann und muss relativ kurzfristig wieder eine Mindestbeteiligung der LKW-Transporte an den Wegekosten im Schwerverkehr sichergestellt werden.

Bundesminister Stolpe geht davon aus, dass die Vignette, die monatliche Einnahmen von 40 Mio. Euro bringt, frühestens in sechs Monaten wieder eingeführt sein wird. Ich verstehe nicht, wie das Verkehrsministerium seit August 2003 die Problem mit der Maut sieht, und dann keinen schnell wirkenden Plan B vorbereitet hat.

Was heißt das nun für die Verkehrsprojekte im Land. Dass wir Grüne hier zuerst auf die Schienenprojekte schauen, wird uns jeder nachsehen. Betroffen sind die Elektrifizierung der Strecke Hamburg-Lübeck – hier hatte Schleswig-Holstein in gutem Glauben an die Realisierung die Vorfinanzierung der Planung übernommen - und die Beseitigung des Engpasses Elmshorn-Pinneberg. Wir haben zusätzlich den Investitionsstopp der Bahn in Schleswig-Holstein kritisiert. Betroffen sind: Der Ausbau Kiel-Lübeck, die Sanierung Hochbrücke Hochdonn, die Beseitigung der Torflinse auf der Strecke Rendsburg-Flensburg und der Bau des vierten Gleises beim Umbau des Bahnhofs Elmshorn.

Die Bundesregierung hat angekündigt, dass an den geplanten Investitionen für Straße, Schiene und Wasserstraßen festgehalten wird. Für die Finanzierung wird ein Mix aus Neuverschuldung, Privatisierungserlösen und Einbeziehung der DB AG als Kreditnehmer genannt. Das kann eigentlich niemanden befriedigen. Wir müssen sehen, dass so schnell wie möglich ein funktions- und zukunftsfähiges Mautsystem eingeführt wird, um die Wegekosten den schweren LKWs anzulasten.

Das Ziel ist und bleibt richtig, Güterverkehr muss verlagert werden auf Bahn und Binnenschiff. Dazu muss der Finanzanreiz für die Spediteure kommen. Die letzten Jahre 2002 und 2003 haben gezeigt, dass die Tonnage im Straßengüterverkehr zweimal nacheinander zurückgegangen ist. Die Tonnenkilometer nahmen weiter leicht zu, d.h. die Längen der Transportstrecken steigen an. Lange Transport-Strecken schreien eigentlich nach einer Verlagerung von der Straße auf die Schiene.

\*\*\*