

Kiel, 17.06.2009

**Landtag  
aktuell**

**Es gilt das gesprochene Wort!  
Sperrfrist: Redebeginn**

**TOP 17, Güterkraftgewerbe stärken - Maßnahmen zur Senkung der LKW-Maut ergreifen (Drucksache 16/2663)**

**Bernd Schröder:**

## **Mauteinnahmen werden auch zum Wettbewerbsausgleich genutzt**

Die Mauterhöhung zum 1.1. dieses Jahres hat das Transportgewerbe zur Unzeit getroffen, nämlich in einer Wirtschaftskrise mit wegbrechenden Aufträgen, steigenden Spritpreisen und damit der Gefahr von Insolvenzen verbunden mit dem Verlust von Arbeitsplätzen. Dies gilt es zu vermeiden. Aber andererseits sieht der Bundeshaushalt für den Straßenbau weniger Steuermittel vor, die Mauteinnahmen gleichen dies aus, indem sie eins zu eins **in die Verkehrsinvestitionen fließen** sollen.

Konkret hängen in Schleswig-Holstein der Teilabschnitt der Autobahn 20 zwischen Wittenborn und Weede sowie die Ortsumgehung von Bad Bramstedt von den Mautmehreinnahmen ab. Nach Berechnungen des Verkehrsministeriums ergeben sich durch die Maut Mehreinnahmen von 2009 bis 2013 von insgesamt 169 Millionen Euro für die Verkehrsinfrastruktur in Schleswig-Holstein. Nicht vergessen werden darf auch, dass die **Mauterhöhung Teil des zweiten Klimapaketes** ist.

Ziel muss es sein, die existenziellen Interessen des Transportgewerbes, den Anspruch der Allgemeinheit an leistungsfähige Verkehrswege und einen nachhaltigen Klimaschutz miteinander in Einklang zu bringen.

Das ist kein einfaches Unterfangen. Während einerseits ohne Rücknahme der Mauterhöhung eine Pleitewelle bei Speditionen befürchtet wird, weist der Verkehrsclub Deutschland VCD andererseits darauf hin, dass von den Kosten der Beseitigung von Straßenschäden, die durch Lkw verursacht werden, nur ein Drittel von den Transportunternehmern über Steuern und Abgaben gedeckt sind. Den Rest trägt der Steuerzahler. Neben den Kosten für Straßenschäden kämen für den Steuerzahler auch **Kosten für Umweltschäden und Gesundheitsausgaben** aufgrund von Luftverschmutzung, Lärmbelästigung sowie Unfällen hinzu, die Maut müsse laut dem VCD auf mindestens 45 Cent pro km erhöht werden.

Bei dieser Gesamtproblematik überrascht es nicht, dass der Bundesrat der Mauterhöhung nur mit dem denkbar knappsten Ergebnis mit 35 von 69 Stimmen zugestimmt hat. Die Maut ist so zum 1. Januar dieses Jahres im Durchschnitt von 13,5 auf 16,3 Cent je Kilometer gestiegen. Viel drastischer haben sich die **Mautsätze jedoch für viele ältere Fahrzeuge mit höheren Abgaswerten erhöht**, was aber offenbar vielfach in Vergessenheit geraten ist:

Im Zusammenhang mit der Einführung der Lkw-Maut hatten sich bereits im Mai 2003 Bundesrat, Bundestag und die Bundesregierung darauf verständigt, dass aufgrund der Wettbewerbsbedingungen im europäischen Güterverkehr ein Volumen in Höhe von 600 Millionen Euro jährlich zur Entlastung deutscher Unternehmen des Straßengütertransportsektors zu gewährleisten ist, das ist die so genannte **Harmonisierungszusage**.

Zum 1. September 2007 wurden bereits zwei konkrete Entlastungsmaßnahmen umgesetzt: die **Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer für schwere LKW** auf das EG-rechtlich zulässige Mindestniveau und das Programm zur Förderung der **Anschaffung emissionsarmer schwerer LKW**. Die Absenkung der Kfz-Steuer hat ein Volumen von

150 Mio. Euro jährlich, das Innovationsprogramm wurde mit 100 Millionen Euro geplant.

Die Änderung der Mautsätze zum 1. Januar 2009 ermöglicht es, nunmehr die Harmonisierungszusage vom Mai 2003 in voller Höhe, d. h. mit einem Gesamtvolumen von jährlich durchschnittlich 600 Millionen Euro, einzulösen.

Es gibt jetzt neu das **Förderprogramm „Sicherheit und Umwelt“**, aus dem z.B. Zuschüsse für die Nachrüstung eines schweren LKW mit Partikelfilter geleistet werden. Im Rahmen eines weiteren Förderprogramms „Aus- und Weiterbildung“ werden z.B. betriebliche Ausbildungsverhältnisse zum Berufskraftfahrer sowie Weiterbildungsmaßnahmen für das Betriebspersonal bezuschusst.

Die Finanzierung aller vorgenannten **Entlastungsmaßnahmen** erfolgt vollständig aus den Mauteinnahmen. Dies bedeutet: Von den für die kommenden Jahre erwarteten Mauteinnahmen fließen rund 12 Prozent zurück an das deutsche Straßengüterverkehrsgewerbe, was einen deutlichen Wettbewerbsausgleich für deutsche Spediteure darstellt.

Es gibt einen unmittelbaren Zusammenhang zwischen der Mauterhöhung und dem „Harmonisierungspaket“. Die Erhöhung wurde nicht linear, sondern sehr differenziert vorgenommen, soll heißen: Stinker zahlen mehr! Im Gegenzug gibt es Hilfen für die Anschaffung neuer, schadstoffärmerer LKW und die Nachrüstung von Altfahrzeugen. Das sollten wir doch alle begrüßen.

Nach aktuellen Medienberichten hat sich die Situation der Spediteure in den letzten Monaten wieder verbessert. Wir wollen einen fairen Wettbewerb im europäischen Vergleich, wir stehen für sichere Arbeitsplätze.

Ich beantrage, den Antrag der FDP-Fraktion an den Wirtschaftsausschuss zu überweisen.