

Nein zur Autobahn-Vignette für Pkw – Lkw-Maut weiterentwickeln

Die Debatte um die Einführung einer Pkw-Maut nimmt seit der Bundestagswahl an Fahrt auf. In der Diskussion über eine nutzerfinanzierte Straßeninfrastruktur wird dabei auch die Autobahn-Vignette für Pkw als vermeintlich einfache Problemlösung ins Spiel gebracht. Die Mitgliedsverbände der Allianz pro Schiene (www.allianz-pro-schiene.de) lehnen die Pkw-Vignette einstimmig ab. Statt eines verkehrspolitischen Schnellschusses fordert die nachstehende Resolution von Bundesregierung und Bundestag ein intelligenteres Maut-Gesamtkonzept.

Nein zur Autobahn-Vignette für Pkw. Vier Gründe dagegen:

1. Die Vignette ist **ungerecht**. Wenigfahrer zahlen genauso viel wie Vielfahrer.
2. Die Vignette ist **umweltpolitisch rückschrittlich**. Eine pauschale Straßennutzungsgebühr (Flatrate) bietet einen Anreiz, die einmal bezahlte Abgabe durch möglichst intensive Nutzung „wieder rauszufahren“. Die Vignette bietet keinen Beitrag zur Verkehrsvermeidung und keinen Anreiz für den Umstieg auf umweltfreundlichere und sicherere Verkehrsmittel.
3. Die Vignette als reine Autobahngebühr **fördert Ausweichverkehr**. Damit steigen unter anderem Lärmbelastung, Verkehrsdichte und Unfallgefahr **auf Bundes- und Landstraßen**.
4. Im Vergleich zur geltenden Mineralölbesteuerung ist die Vignette **bürokratisch**. Eine Vignetten-Einführung erfordert zusätzlichen Verwaltungs- und Kontrollaufwand.

Ja zur Lkw- und Bus-Maut. Vier Forderungen an die Bundesregierung:

5. **Erst die Maut für alle Lkw und dann...** Ein 40-Tonnen-Lastzug schädigt nach Angaben des Bundesverkehrsministeriums http://www.bmvbs.de/Verkehr/Gueterverkehr-Logistik/Lkw-Maut-1436.7443/Lkw-Maut-innovativ_oekologisc.htm die Straßendecke 60.000mal stärker als ein Pkw. Auch kleinere Lkw belasten die Infrastruktur deutlich stärker als Pkw. Laut „Wegekostengutachten 2007“ verursachen zwischen 3,5 und 12 Tonnen schwere Lkw auf Autobahnen spezifische Wegekosten von durchschnittlich 6 Cent pro Fahrzeugkilometer. Wir fordern die Bundesregierung auf, die Lkw-Maut auch auf Lkw unter 12 Tonnen Gesamtgewicht auszudehnen. Konkret bedeutet dies die Einführung der Maut für Lkw ab 3,5 Tonnen.
6. **Erst die Lkw-Maut auf allen Straßen und dann...** Zur Zeit zahlen lediglich Lkw ab 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht eine Maut – und das nur auf Autobahnen. Wir fordern die Bundesregierung auf, die Lkw-Maut auf alle Straßenkategorien auszudehnen. Konkret bedeutet dies eine Ausweitung der Lkw-Maut auf Bundes-, Landes-, Kreis- und kommunale Straßen. Schon jetzt kommt es zu Ausweichverkehren („Mautflucht“). Außerdem zahlen die Güterbahnen auch auf allen Trassen eine fahrleistungsabhängige Maut („Trassenpreise“).
7. **Erst die Maut für Busse und dann...** Die Bundesregierung hat angekündigt, den Fernbusverkehr als Konkurrenz zum Schienenverkehr stärken zu wollen. Wir fordern die Bundesregierung auf, spätestens mit der deutschlandweiten Freigabe von Buslinienfernverkehr eine fahrleistungsabhängige Maut für Fernbusse einzuführen. Auch Personenzüge zahlen bei jeder Fahrt eine fahrleistungsabhängige Schienenmaut.
8. **....und dann ein intelligentes Gesamtkonzept unter Einbeziehung des motorisierten Individualverkehrs**. Viele Fragen einer fahrleistungsabhängigen Pkw-Maut sind noch ungeklärt (z.B. Datenschutz, Rechnerkapazität, Erhebungskosten, Zusatznutzen im Vergleich zur Mineralölsteuer). Wir fordern die Bundesregierung auf, zuerst die Hausaufgaben bei der Lkw- und Bus-Maut zu machen und erst danach die Einführung einer fahrleistungsabhängigen Pkw-

Nein zur Autobahn-Vignette für Pkw – Lkw-Maut weiterentwickeln

Maut ergebnisoffen zu prüfen. Die Vor- und Nachteile sowie Erfahrungen in Nachbarländern (z.B. Niederlande) müssen öffentlich diskutiert und gründlich abgewogen werden. Mittelfristig brauchen wir ein intelligenteres Gesamtkonzept für den Personenverkehr.

Ja zu einer integrierten Verkehrspolitik. Zwei Gründe für einen verkehrsträgerübergreifenden Einsatz der Lkw-Mauteinnahmen

9. **Die Politik sollte sich nicht selber abschaffen.** Die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft nachhaltig zu befriedigen, ist für den Staat eine gewaltige Gestaltungsaufgabe. Die Zuteilung staatlicher Gelder für Investitionen in die Infrastruktur der Verkehrsträger ist dabei *die* zentrale Weichenstellung, die der Politik für diese Gestaltungsaufgabe zur Verfügung steht. Die Bundesregierung beabsichtigt, die Einnahmen der Lkw-Maut nicht mehr wie bisher übergreifend für Investitionen in Straße, Schiene und Wasserstraße zu verwenden. Statt dessen sollen alle Lkw-Mauteinnahmen, getreu dem Grundsatz „Straße finanziert Straße“, ausschließlich in den Straßenbau fließen - und zwar auch dann, wenn Investitionen in andere Verkehrsträger deutlich sinnvoller wären, um Mobilitätsbedürfnisse zu sichern und Verkehrsprobleme zu lösen. Das wäre eine Selbstfesselung der Politik. Für jeden Verkehrsträger konsequent zu Ende gedacht, machen sich die Verkehrspolitiker des Bundes nach erfolgreicher Einführung der „geschlossenen Finanzierungskreisläufe“ weitgehend selbst überflüssig.
10. **Das Dogma der „geschlossenen Finanzierungskreisläufe“ führt zu abstrusen Fehlentwicklungen.** Geh- und Radwege werden nicht mehr gebaut – es sei denn, Fußgänger und Radfahrer zahlen eine Maut. Mindestens genauso wahnwitzig: Nach der Einbeziehung der bislang nicht gedeckten Umweltschäden des motorisierten Straßenverkehrs (die „externen Kosten“ des Straßenverkehrs betragen in Deutschland 77 Mrd. Euro pro Jahr) in die Maut (die EU arbeitet an einem derartigen Verfahren) muss der Bund nach der Logik der „geschlossenen Finanzierungskreisläufe“ noch mehr Geld für den Straßenbau ausgeben (in 2009 immerhin schon 6,2 Mrd. Euro). Das klingt widersinnig? Ist es auch. Das Dogma der „geschlossenen Finanzierungskreisläufe“ führt zu abstrusen Fehlentwicklungen: Je schlechter die Umweltbilanz des Straßenverkehrs, desto höher die Maut, desto mehr Geld steht für den Straßenbau zur Verfügung. Nach dieser Logik müsste der Staat auch die Tabaksteuer dazu verwenden, um möglichst viele Zigarettenautomaten aufzustellen.

Dieser Resolution haben zugestimmt:

ACE – Auto Club Europa e.V., **ACV** – Automobil-Club Verkehr Bundesrepublik Deutschland, **BDEF** – Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde e.V., **BF Bahnen** – Bundesverband Führungskräfte Deutscher Bahnen e.V., **BUND** – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V., **DBV** – Deutscher Bahnkundenverband, **DUH** Deutsche Umwelthilfe, **FEANDC** – Verband der Leiter in der Region, **GDBA** - Verkehrsgewerkschaft, **GDL** – Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer, **NABU** – Naturschutzbund Deutschland e.V., **NaturFreunde Deutschland** e.V., **Pro Bahn** e.V., **TRANSNET** - Gewerkschaft, **VBB** – Vereinigung für Bildung bei den Bahnen e.V., **VCD** – Verkehrsclub Deutschland e.V. und **VDEI** – Verband Deutscher Eisenbahn-Ingenieure e.V.

Berlin, den 24. Februar 2010