

TOP Erhebung der Schwerverkehrsabgabe (Lkw-Maut); Verkehrsverlagerungen

Die VMK hat bereits am 22./23.04.2002 beschlossen, sich innerhalb ihrer Gremien mit der Frage zu befassen, inwieweit die Einführung der Mautpflicht für schwere Lkw auf Autobahnen die Fahrer solcher Fahrzeuge veranlasst, die Autobahnen zu verlassen und nachgeordnete, nicht mautpflichtige Straßen zu benutzen. Parallel dazu hat der Deutsche Bundestag die Bundesregierung beauftragt, zu solchen Auswirkungen der Mautpflicht auf das nachgeordnete Straßennetz zu berichten. Deshalb war Anfang 2003 gemeinsam von Bund und Ländern festgelegt worden, mit Vorher-Nachher-Vergleichen die sich ggf. einstellenden Verkehrsverlagerungen untersuchen zu lassen.

Die dazu erforderlichen Studien werden gemeinsam von einer Arbeitsgruppe, bestehend aus dem BMVBW und den 4 Bundesländern Nordrhein-Westfalen (Federführung), Baden-Württemberg, Brandenburg und Rheinland-Pfalz, betreut.

Die Quantifizierung der Verlagerungseffekte wird dabei nach zwei Untersuchungsansätzen verfolgt:

- Abschätzung des Verlagerungspotenzials im Mit-Ohne-Vergleich vor Einführung der Lkw-Maut auf der Basis modellhafter Berechnungen, die von IVV Aachen durchgeführt werden. Diese Analysen ermöglichen die Identifikation potentieller Ausweichstrecken und bilden eine bedeutende Grundlage für die Vorher-Nachher-Untersuchung.
- Empirische Ermittlung von Verlagerungen im Vorher-Nachher-Vergleich auf der Basis der Daten der automatischen Dauerzählstellen. Diese Untersuchung führt die BAST durch.

Die Ergebnisse beider Studien werden anschließend zusammengeführt. Nach erforderlicher gründlicher Auswertung werden belastbare Aussagen voraussichtlich im Herbst vorliegen.

Die Prognosen der Voruntersuchungen ließen, von wenigen Einzelfällen abgesehen, (in Abhängigkeit von der besonderen Lage der Straße im Netz) keine gravierenden Verlagerungen erwarten, da in der Regel trotz Maut die wirtschaftlichen Vorteile der Autobahnbenutzung überwiegen würden.

Aktuell wird erkennbar, dass die Verlagerungen derzeit größer als vom Bund erwartet sind und so nicht tolerierbar erscheinen. Allerdings beruhen die in der Öffentlichkeit diskutierten Verlagerungseffekte auf subjektiven örtlichen Wahrnehmungen und Einschätzungen, die noch nicht durch Kontrollzählungen verbindlich unterlegt werden können. Auch ist noch nicht zu erkennen, ob es sich um Ausweichverkehre auf Dauer handelt.

Vor diesem Hintergrund sehen sich die Länder mit dem Bund gut aufgestellt, auf der Grundlage der beiden in Bearbeitung befindlichen Studien und mit zusätzlicher Einbeziehung der Ergebnisse der im Frühjahr anlaufenden Straßenverkehrszählung 2005 tatsächliche Verlagerungseffekte identifizieren zu können, um kurzfristig geeignete Maßnahmen zu ergreifen.

Da die laufenden Untersuchungen erst in der 2. Jahreshälfte 2005 abgeschlossen werden, die öffentliche Wahrnehmung aber auf schnelle Ergebnisse dringt, haben sich Bund und Länder auf ein gemeinsames Vorgehen verständigt. Aus der Arbeitsgruppe heraus wurde deshalb eine Sprachregelung zum gegenwärtigen Stand der Aktivitäten verfasst, deren Anwendung auch den übrigen Ländern als Argumentationshilfe empfohlen wird.

Einige Länder haben zu erkennen gegeben, mit zusätzlichen Studien länderbezogen die mautverdrängten Verkehre lokalisieren zu wollen. Die Arbeitsgruppe bietet eine Koordinierung mit den beiden beauftragten Gutachtern an, um die Kompatibilität der Aktivität zu gewährleisten.

Die Ausdehnung der Mautpflicht für schwere LKW auf Bundesstraßen ist grundsätzlich möglich. Dazu bedarf es aber noch einiger Voraussetzungen und Vorarbeiten. Der Bund sollte gebeten werden, die Einbeziehung von betroffenen Routen kurzfristig zu ermöglichen.

Informationen deuten darauf hin, dass mautpflichtige LKW nicht nur Bundesstraßen als Alternativrouten benutzen, sondern in Einzelfällen auch Landes- und Kreisstraßen. Mautverdrängter LKW-Verkehr muss grundsätzlich als Fernverkehr gelten, mit der Folge, dass auch für solche Ausweichrouten die Baulast beim Bund zu liegen hätte.