

Antrag

der Fraktion der SPD

und

Stellungnahme

des Innenministeriums

Mautpläne der Landesregierung transparent machen

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. ob sie sich dafür einsetzt, für die Jahre 2010 bis 2015 eine Vignettenmaut einzuführen;
2. falls 1. zutrifft:
 - a) welchen Betrag sie für eine solche Vignette pro Jahr für angemessen hält und ob sie (analog zur Regelung in Österreich) Vignetten für kürzere Zeiträume einplanen würde (mit Zeit- und Kostenangabe);
 - b) mit wie vielen verkauften Vignetten sie pro Jahr deutschlandweit rechnen würde (aufgegliedert nach deutschen und ausländischen Pkw sowie ggf. Vignettenarten);
 - c) wie hoch der prozentuale Anteil wäre, der von den Vignetteneinnahmen für Verwaltungsaufgaben (Verkauf, Kontrolle, Rechtsstreitigkeiten) benötigt würde;
3. wie hoch der Prozentsatz der ausländischen Pkw auf deutschen Straßen ist (gerechnet nach der Anzahl der Fahrzeuge und nach gefahrenen Kilometern);
4. ob sie im Gegenzug zur Einführung der Vignette für eine Absenkung der Kfz- und Mineralölsteuer einträte und falls ja in jeweils welcher Höhe (absoluter Betrag und Prozentsatz);
5. wie sie das ggf. entstehende Haushaltsloch durch Mindereinnahmen bei Kfz- und Mineralölsteuer ausgleichen würde;

6. ob sie davon ausgeht, durch die Einführung einer Vignettenmaut zusätzliches Geld für die Infrastruktur zu erhalten und falls ja, wie sie diese Erwartung begründet;
7. welche Schritte sie gegenüber dem Bund und anderen Ländern bisher konkret unternommen hat (und ggf. mit welcher Resonanz) und welche Schritte sie in den kommenden Monaten konkret unternehmen will, um eine Vignettenmaut tatsächlich einzuführen;
8. auf welchen Strecken sie durch eine Vignettenmaut Ausweichverkehre in welchem Umfang erwartet.

01.12.2009

Schmiedel, Haller
und Fraktion

Begründung

Der designierte Ministerpräsident Stefan Mappus und Verkehrsminister Heribert Rech (beide CDU) fordern in den letzten Wochen vehement die Einführung einer Maut. Zunächst soll diese über eine Vignette erhoben werden. Allerdings ist die Landesregierung bisher ein schlüssiges Konzept schuldig geblieben. Weder ist bekannt, wie hoch diese Mautgebühr ausfallen soll, noch wofür die Gelder genau eingesetzt werden sollen. Zudem hat die Landesregierung noch keine öffentlich bekannt gewordenen Schritte unternommen, um sich auf parlamentarischem oder anderem Wege für die Verwirklichung ihrer Maut-Pläne stark zu machen.

Unter dem Strich bleibt ein in sich völlig unschlüssiges Konzept, das allen alles verspricht: Keine zusätzliche Belastung für die Autofahrer, keine Lücke im Haushalt, aber zusätzliches Geld für den Bau von Infrastrukturvorhaben. Dieser Antrag gibt der Landesregierung die Möglichkeit, ihre Quadratur des Kreises zu erläutern.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 23. Dezember 2009 Nr. 7-0406/536 nimmt das Innenministerium im Einvernehmen mit dem Finanzministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

1. ob sie sich dafür einsetzt, für die Jahre 2010 bis 2015 eine Vignettenmaut einzuführen;

Zu 1.:

Die Landesregierung hält bei der Finanzierung der Straßeninfrastruktur einen Systemwechsel von der Steuer- auf die Nutzerfinanzierung für angezeigt. Da eine streckenbezogene Maut kurzfristig nicht umsetzbar ist, ist die Einführung einer Vignette auf Basis einer bundeseinheitlichen Lösung eine Übergangsoption, die von der Landesregierung befürwortet wird. Weitere Einzelheiten zur grundsätzlichen Auffassung der Landesregierung sowie die Definitionen der verwendeten Begriffe „Vignette“, „Maut“ und „Straßenbenutzungsgebühr“ wurden bereits bei der Antwort zu I. Ziffer 1 der Drucksache 14/889 dargelegt.

2. falls 1. zutrifft:

- a) welchen Betrag sie für eine solche Vignette pro Jahr für angemessen hält und ob sie (analog zur Regelung in Österreich) Vignetten für kürzere Zeiträume einplanen würde (mit Zeit- und Kostenangabe);
 - b) mit wie vielen verkauften Vignetten sie pro Jahr deutschlandweit rechnen würde (aufgegliedert nach deutschen und ausländischen Pkw sowie ggf. Vignettenarten);
 - c) wie hoch der prozentuale Anteil wäre, der von den Vignettenereinnahmen für Verwaltungsaufgaben (Verkauf, Kontrolle, Rechtsstreitigkeiten) benötigt würde;
4. ob sie im Gegenzug zur Einführung der Vignette für eine Absenkung der Kfz- und Mineralölsteuer eintreite und falls ja in jeweils welcher Höhe (absoluter Betrag und Prozentsatz);
5. wie sie das ggf. entstehende Haushaltsloch durch Mindereinnahmen bei Kfz- und Mineralölsteuer ausgleichen würde;
6. ob sie davon ausgeht, durch die Einführung einer Vignettenmaut zusätzliches Geld für die Infrastruktur zu erhalten und falls ja, wie sie diese Erwartung begründet;
7. welche Schritte sie gegenüber dem Bund und anderen Ländern bisher konkret unternommen hat (und ggf. mit welcher Resonanz) und welche Schritte sie in den kommenden Monaten konkret unternehmen will, um eine Vignettenmaut tatsächlich einzuführen;
8. auf welchen Strecken sie durch eine Vignettenmaut Ausweichverkehre in welchem Umfang erwartet;

Zu 2., 4. bis 8.:

Die Einführung von Straßenbenutzungsgebühren für Pkw und leichte Lkw unter 12 Tonnen zGG ist eine komplexe Aufgabe und Sache des Bundes. Dabei sind vielfältige Aspekte zu berücksichtigen.

Im Zusammenhang mit einer grundsätzlichen Entscheidung für die Einführung einer Vignette sind die Einzelheiten, darunter auch preisliche Fragen und Fragen der Gültigkeitsdauer, zu klären. Die Einführung von Vignetten mit unterjähriger Gültigkeit (z. B. Zweimonats- oder Zehntagesvignetten) ist dabei bereits aus europarechtlicher Sicht geboten. Hiervon hängt auch die Anzahl der insgesamt pro Jahr deutschlandweit verkauften Vignetten ab. Bei der Einführung einer Vignette könnte von der Nutzergruppe mit ausländischen Pkw zusätzliches Geld für die Verkehrsinfrastruktur eingenommen werden.

Bezüglich einer Einschätzung der laufenden Systemkosten (Kosten für Herstellung, Vertrieb, Betreiberorganisation, Beschilderung, Öffentlichkeitsarbeit und Kontrolle) einer Vignette verweist die Landesregierung auf ihre Antwort zu I. Ziffern 6 und 8 der Drucksache 14/889.

Das Aufkommen der Kfz-Steuer wie auch der Energiesteuer steht ausschließlich dem Bund zu. Finanzielle Wirkungen der Einführung von Straßenbenutzungsgebühren für Pkw und leichte Lkw unter 12 Tonnen zGG wären im Rahmen der weiteren Diskussion auf Bundesebene zu erörtern.

Das Thema Verlagerungsverkehr ist ebenfalls bei der Einführung von Straßenbenutzungsgebühren für Pkw und leichte Lkw unter 12 Tonnen zGG im Blick zu behalten. Die Landesregierung erwartet nicht, dass es infolge der Einführung einer zeitabhängigen Vignette auf Autobahnen in Deutschland zu spürbaren Verlagerungen auf das nachgeordnete Netz kommen wird. Dazu wird ergänzend auf die Antwort zu II. Ziffern 1 und 2 der Drucksache 14/889 verwiesen.

3. *wie hoch der Prozentsatz der ausländischen Pkw auf deutschen Straßen ist (gerechnet nach der Anzahl der Fahrzeuge und nach gefahrenen Kilometern).*

Zu 3.:

Die nachgefragten Zahlen wurden zuletzt von der Bundesanstalt für Straßenwesen mit Sachstand 2002 veröffentlicht. Insbesondere vor dem Hintergrund der dynamischen Entwicklung im internationalen Verkehr und der EU-Osterweiterung sprechen aus Sicht der Landesregierung gute Gründe für die Annahme, dass der prozentuale Anteil ausländischer Pkw auf deutschen Straßen seit der letzten Erhebung zugenommen hat.

In Vertretung

Benz

Ministerialdirektor