Landtag von Baden-Württemberg **Drucksache 15 / 799**
15. Wahlperiode **27. 10. 2011**
Geänderte Fassung

Antrag

der Fraktion der CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Zukünftige Straßenverkehrsfinanzierung

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. welche Straßenbaumaßnahmen des Bundes bei Mittelbereitstellung sofort realisiert werden könnten;
2. welche finanziellen Mittel der Bund hierfür zur Verfügung stellen müßte;
3. welche Dringlichkeit sie den oben genannten Maßnahmen beimisst;
4. welche Systeme der Nutzerfinanzierung von Infrastrukturmaßnahmen sie kennt;
5. wie sie zu einer entfernungsunabhängigen Vignette und zu einer entfernungsabhängigen Pkw-Maut steht;
6. wie sie sich an der aktuellen Debatte zur künftigen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur beteiligt und welche konkreten Initiativen sie unternimmt;
7. ob aus ihrer Sicht Baden-Württemberg eine Modellregion zur Einführung einer entfernungsunabhängigen Vingette bzw. einer entfernungsabhängigen Pkw-Maut sein kann und wenn ja, welche Maßnahmen sie hierzu ergreifen will;

Eingegangen: 27. 10. 2011 / Ausgegeben: 16. 03. 2012

Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

II.

über den Bundesrat eine Initiative zur Verbesserung der Finanzierung der Straßenverkehrsinfrastruktur (inbesondere durch ein System der Nutzerfinanzierung) einzubringen und Baden-Württemberg hierzu als Modellregion anzubieten.

27. 10. 2011

Hauk, Kunzmann

und Fraktion

Begründung

Ministerpräsident Winfried Kretschmann hat sich bei mehreren Gelegenheiten, zuletzt beim 12. Tag der Automobilwirtschaft in Nürtingen, für eine entfernungsabhängige Pkw-Maut ausgesprochen. Als Grund nannte er neben der Steuerungswirkung die chronische Unterfinanzierung der Etats für den Erhalt, sowie den Aus- und Neubau der Straßenverkehrsinfrastruktur.

Ministerpräsident Winfried Kretschmann hat sich zwar gegen „Insellösungen“ in einzelnen EU-Staaten ausgesprochen, denkbar sei für ihn jedoch die Ausweisung von Modellregionen.

Mit diesem Antrag wollen wir das Anliegen von Ministerpräsident Winfried Kretschmann unterstützen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 18. November 2011 Nr. 3–3800.0–00/622 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. welche Straßenbaumaßnahmen des Bundes bei Mittelbereitstellung sofort realisiert werden könnten;

2. welche finanziellen Mittel der Bund hierfür zur Verfügung stellen müsste;

Zu I. 1. und 2.:

Die nachstehend genannten 19 Bundesfernstraßenmaßnahmen sind planfestgestellt. Das Gesamtinvestitionsvolumen für diese Maßnahmen beträgt rd. 658 Mio. Euro. Die Maßnahmen sind vom Bund noch nicht finanziert und daher auch noch nicht zum Bau freigegeben.

A 3	LG BY/BW–LG BW/BY
B 10	Süßen/O–Gingen/O
B 14	Verlegung in Schwäbisch Hall
B 14	Nellmersbach–Backnang (ohne 1. BA Waldrems)
B 27	OU Behla
B 28 a	Rottenburg–Tübingen, 2. BA
B 29	OU Mögglingen
B 29	Essingen–Aalen
B 30	OU Ravensburg/Eschach–Baindt (Egelsee) BA VI
B 31	Immenstaad–Friedrichshafen/Waggershausen
B 31	Überlingen/West–Überlingen/Ost
B 33	Allensbach/W–Konstanz, ohne 1. BA Konstanz/W–Reichenau Waldsiedlung
B 34	OU Grenzach
B 34	OU Wyhlen
B 294	OU Winden
B 311	OU Unlingen
B 463	Westtangente Pforzheim, 1. BA (Teilabschnitt: B 10 – L 562)
B 464	OU Holzgerlingen
B 466	Süßen–W Donzdorf

Vor dem Baubeginn ist jeweils die Bauausführungsplanung zu erstellen.

3. welche Dringlichkeit sie den oben genannten Maßnahmen beimisst;

In Baden-Württemberg besteht sowohl für die laufenden als auch für die weiteren vordringlichen Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes eine erhebliche Unterfinanzierung. Um einen wirtschaftlichen Umgang mit den verfügbaren Mitteln zu gewährleisten und Verzögerungen zu vermeiden, geht es zunächst darum, die in Baden-Württemberg bereits im Bau befindlichen Vorhaben mit einem Finanzierungsbedarf von noch rund 1 Mrd. Euro zu finanzieren. Angesichts der bisherigen mittelfristigen Finanzplanung des Bundes, die für Bedarfsplanvorhaben in Baden-Württemberg von 2012 bis 2015 jährlich Zuweisungen von durchschnittlich rd. 120 Mio. Euro vorsieht, wird allein die Finanzierung der laufenden Maßnahmen noch Jahre dauern.

Für die noch nicht begonnenen vordringlichen Maßnahmen des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen in Baden-Württemberg erarbeitet das Land derzeit eine Priorisierung.

4. welche Systeme der Nutzerfinanzierung von Infrastrukturmaßnahmen sie kennt;

Es gibt unterschiedliche Modelle zur Bepreisung der Infrastrukturnutzung. Eine Möglichkeit ist die Einführung von Mautsystemen, die entweder in elektronischer oder nicht-elektronischer Form existieren. Dabei muss unterschieden werden zwischen rein zeitbezogenen Mautsystemen („Vignette“) und fahrleistungsbezogenen Mautsystemen. Letztere lassen sich nochmals unterteilen in lediglich entfernungsabhängige sowie in zeit- und entfernungsabhängige Systeme. Außerdem gibt es flächenbezogene Mautsysteme, wie bspw. die sog. City-Maut. Eine weitere mögliche Maßnahme zur Nutzerfinanzierung stellt das Parkraummanagement dar. Darüber hinaus sind Mineralöl- und Ökosteuer weitere verbrauchsabhängige Einnahmeinstrumente, die letztlich ebenfalls eine Form der Nutzerfinanzierung darstellen.

5. wie sie zu einer entfernungsunabhängigen Vignette und zu einer entfernungsabhängigen Pkw-Maut steht;

Die Erhebung einer Pkw-Maut kann neben anderen, bereits etablierten Finanzierungsinstrumenten ein Mittel sein, die chronische Unterfinanzierung der Verkehrswege zu beseitigen. Sie muss nach Auffassung der Landesregierung allerdings sozial gerecht sein, ökologische Lenkungseffekte erzeugen und darf nicht zu einer Verkehrsverlagerung in das nachgeordnete Straßennetz führen. Eine entfernungsunabhängige Pkw-Maut in Gestalt einer Vignette erfüllt diese Forderungen aus Sicht der Landesregierung im Unterschied zu entfernungs- und zeitabhängigen Systemen nicht. Sie sind aber aufgrund der notwendigen anspruchsvollen Technik nicht kurz- oder mittelfristig einführbar und vermutlich sehr aufwändig.

6. wie sie sich an der aktuellen Debatte zur künftigen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur beteiligt und welche konkreten Initiativen sie unternimmt;

Bei der letzten Verkehrsministerkonferenz am 5. und 6. Oktober 2011 haben sich die Verkehrsminister auf die Einrichtung einer Kommission zur Verkehrsinfrastrukturfinanzierung auf politischer Ebene verständigt. Die Landesregierung wird durch Herrn Minister Hermann in der Kommission vertreten sein. Dort sollen in mehreren Schritten der Finanzbedarf ermittelt, verschiedene Modelle für eine dauerhafte und wirkungsvolle Finanzierung der gesamten bundesdeutschen Verkehrsinfrastruktur umfassend geprüft sowie Empfehlungen ausgesprochen werden.

7. ob aus ihrer Sicht Baden-Württemberg eine Modellregion zur Einführung einer entfernungsunabhängigen Vignette bzw. einer entfernungsabhängigen Pkw-Maut sein kann und wenn ja, welche Maßnahmen sie hierzu ergreifen will;

Auf die Antwort zu Ziff. 5. wird verwiesen. Eine landesspezifische Lösung im Sinne einer Modellregion ist im Übrigen aus verschiedenen rechtlichen wie tatsächlichen Gründen nicht umsetzbar.

II.

über den Bundesrat eine Initiative zur Verbesserung der Finanzierung der Straßenverkehrsinfrastruktur (insbesondere durch ein System der Nutzerfinanzierung) einzubringen und Baden-Württemberg hierzu als Modellregion anzubieten.

Die Landesregierung ist der Auffassung, dass nicht nur die Finanzierung der Straßenverkehrsinfrastruktur, sondern die Finanzierung aller Bundesverkehrswege verbessert werden muss. Ziel dabei muss es sein, bundesweit faire Rahmenbedingungen für den Gütertransport zu schaffen und die tatsächlichen Kosten der Autobahnbenutzung durch Lkw auf die Mautgebühren umzulegen. Dazu zählen auch externe Kosten des Lkw-Verkehrs, wie z. B. Unfallkosten und Umweltbeeinträchtigungen. Die Europäische Union hat eine entsprechende Richtlinie verabschiedet, nach der jedes Mitgliedsland die Möglichkeit hat, im Rahmen bestimmter Vorgaben der EU die Lkw-Mautsätze neu zu bestimmen. Diese Entwicklung will die Landesregierung auf Bundesebene über den Bundesrat vorantreiben. Darüber hinaus strebt sie eine Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen und eine Mautpflicht auch auf kleinere Lkw und Transporter an, nicht jedoch Lösungen, die den Standort Baden-Württemberg benachteiligen könnten. Im Übrigen geht die Landesregierung davon aus, dass die von der Verkehrsministerkonferenz avisierte Kommission Vorschläge für die Verkehrsministerkonferenz und den Bundesrat erarbeitet.

Hermann

Minister für Verkehr
und Infrastruktur