

## **Antrag**

**der Fraktion GRÜNE und  
der Fraktion der SPD**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur**

### **Nein zur Maut – für eine nachhaltige Finanzierung unserer Verkehrsinfrastruktur**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen,

1. die von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) geplante Infrastrukturabgabe (Pkw-Maut) abzulehnen;
2. sich für eine auskömmliche, verlässlich planbare und nachhaltige Finanzierung unserer Verkehrsinfrastruktur (Schiene, Straße und Wasserstraße) und die Umsetzung des einstimmigen Beschlusses der Sonderkonferenz der Verkehrsminister in Berlin vom 2. Oktober 2013 einzusetzen, insbesondere für die Ausweitung der Lkw-Maut.

24. 09. 2014

Sitzmann  
und Fraktion

Schmiedel  
und Fraktion

### **Begründung**

Die geplante Pkw-Maut ist unsozial und hat keine ökologische Steuerungswirkung, weil Vielfahrer durch die jährliche Einmalzahlung (Flatrate) bevorzugt werden. Die Pkw-Maut ist nicht verursachergerecht, da die Hauptbelastung des Straßennetzes durch den Lkw-Verkehr verursacht wird.

Die aktuell von Bundesverkehrsminister Dobrindt vorgeschlagene Pkw-Maut verstößt darüber hinaus gegen EU-Recht, diskriminiert Ausländer und schadet somit dem europäischen Gedanken und Grenzregionen auch in Baden-Württemberg. Sie ist ineffektiv und ineffizient, da die prognostizierten Einnahmen in einem schlechten Verhältnis zum Kostenaufwand stehen.

#### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 2. Oktober 2014 Nr. 5-0141.5/121/1 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen und Wirtschaft zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

*1. die von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) geplante Infrastrukturabgabe (Pkw-Maut) abzulehnen;*

Zu 1.:

Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Herr Alexander Dobrindt MdB, stellte im Juli 2014 seine Eckpunkte einer Infrastrukturabgabe für Pkw (Pkw-Maut) vor. Diese soll ab 2016 für die Nutzung des öffentlichen Straßennetzes in Deutschland durch Fahrzeuge bis zu 3,5 t eingeführt werden. Die Einführung soll nach Aussage des Bundesministers für alle im Inland zugelassenen Fahrzeuge kostenneutral sein.

Das vorgelegte Konzept ist bislang lediglich in Eckpunkten bekannt, unterliegt ständigen Änderungen und wird seit der Vorstellung intensiv diskutiert. Die bislang bekannten Eckpunkte werden durch die Landesregierung jedoch kritisch bewertet.

So ist die europarechtskonforme Ausgestaltung des Konzepts nach wie vor nicht gesichert.

Ergänzend besteht durch die Einbeziehung des nachgeordneten Straßennetzes und dabei insbesondere der Landes- und kommunalen Straßen die Gefahr unmittelbarer Auswirkungen auf den Grenzverkehr sowie die grenznahen Wirtschaftsbetriebe. Dementsprechend fallen auch erste Reaktionen der baden-württembergischen Unternehmen und Verbände sowie der Nachbarländer Deutschlands negativ aus.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) rechnet mit Systemkosten von rd. 260 Mio. € pro Jahr und mit um die Systemkosten geminderter Einnahmen aus dem Verkauf von Vignetten an Halter von nicht in Deutschland Kfz-steuerpflichtigen Pkw von rd. 600 Mio. € pro Jahr. Vor diesem Hintergrund befürchtet die Landesregierung einen erheblichen und ggf. unverhältnismäßig hohen Bürokratieaufwand.

Nicht zuletzt belastet die Maut alle Pkw-Halterinnen und -Halter gleichermaßen und unabhängig von der Fahrleistung, sie ist also nicht verursachergerecht und setzt keine Anreize zur Schonung von Infrastruktur und Umwelt.

Um das Konzept und seine Auswirkungen auf Baden-Württemberg weitergehend bewerten zu können, wird die Landesregierung die Vorlage des entsprechenden Gesetzesentwurfes abwarten.

2. *sich für eine auskömmliche, verlässlich planbare und nachhaltige Finanzierung unserer Verkehrsinfrastruktur (Schiene, Straße und Wasserstraße) und die Umsetzung des einstimmigen Beschlusses der Sonderkonferenz der Verkehrsminister in Berlin vom 2. Oktober 2013 einzusetzen, insbesondere für die Ausweitung der Lkw-Maut).*

Zu 2.:

Die Kommissionen „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ (Bodewig-Kommission) und „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ (Daehre-Kommission) ermittelten bzw. bestätigten einen zusätzlichen Finanzbedarf von 7,2 Mrd. Euro p. a. für Erhaltung und Betrieb aller bestehenden Verkehrswege von Bund, Länder und Gemeinden.

Baden-Württemberg ist als größter Industriestandort in Deutschland und Europa auf eine funktions- und leistungsfähige Infrastruktur zwingend angewiesen. Insofern hat die Landesregierung ein großes Interesse an einer nachhaltigen und langfristig gesicherten Finanzierung aller baden-württembergischen Verkehrswege.

Daher bedarf es einer politischen und gesamtgesellschaftlichen Diskussion über eine auskömmliche Finanzierung aller Verkehrswege in Deutschland. Dazu sind zusätzliche Einnahmen zwingend notwendig, um die Bestandsnetze zu sichern.

Die Verkehrsminister der Länder haben zur Verkehrsinfrastrukturfinanzierung am 2. Oktober 2013 einstimmig einen Beschluss gefasst, der Folgendes beinhaltet:

- Feststellung einer erheblichen Unterfinanzierung
- Erhalt vor Neubau als prioritäres Prinzip
- Feststellung eines dringenden Nachholbedarfs, um das Bestandsnetz funktionsfähig zu erhalten
- Bedarf an zusätzlichen Haushaltsmitteln
- Erstellung von Netzzustands- und -Leistungsberichten
- bedarfsgerechte Bereitstellung der Verkehrsinfrastruktur, Einführung von Anreizsystemen
- rechtlich abgesicherte Finanzierungsstrukturen und Finanzierungsinstrumente
- zügige bundesweite Erprobung von Pilotprojekten und Best Practice
- schrittweise Sicherung einer auskömmlichen, dauerhaften und rechtssicheren Finanzierung von Erhalt und Betrieb, Nachholbedarf und Neu- und Ausbau
- überjährige und zugriffssichere Bindung zusätzlicher Haushaltsmittel für das Bestandsnetz
- Nutzung von Fonds (Infrastrukturfonds Schiene, Infrastrukturfonds Straße) und vergleichbaren Strukturen (Sondervermögen, Infrastruktorkonten)
- Einrichtung einer Steuerungsgruppe für Verkehrsinfrastrukturfinanzierung von Bund und Ländern
- Nachfolgeregelung für die Entflechtungsmittel sowie das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz über 2019 hinaus
- Revision der Regionalisierungsmittel mit dem Ziel angepasster Mittelausstattung inklusive einer höheren Dynamisierung
- mehr Haushaltsmittel aus den Steuereinnahmen des Verkehrsbereichs (u. a. Kfz-Steuer, Mineralölsteuer) sowie Ausweitung der Nutzerfinanzierung

- Optionen der Nutzerfinanzierung:
  - Ausweitung der entfernungsabhängigen Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen
  - Einbeziehung von Lkw ab 7,5 t auf diesem Netz
  - Ausweitung der Lkw-Maut auf das nachgeordnete Netz, beginnend mit den Landesstraßen
  - Ausweitung der Lkw-Maut ab 7,5 t auf das nachgeordnete Netz
- Realisierung der Maßnahmen in einem Stufenplan in den Jahren 2014 bis 2019.

Hermann  
Minister für Verkehr  
und Infrastruktur