



02.09.2014

Dezernat 2 - Ordnung, Verkehr und Kommunalangelegenheiten

Resolution des Kreistags des Landkreises Waldshut zur geplanten Einführung einer PKW-Maut auf dem gesamten Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland

Beschlussvorlage

Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Kreistag	24.09.2014	öffentlich	Beschlussfassung

Beschlussvorschlag:

1. Der Kreistag des Landkreises Waldshut lehnt die Einführung der geplanten Pkw-Maut auf dem gesamten deutschen Straßennetz (Infrastrukturabgabe) ab.
2. Soweit der Bund eine Straßenbenutzungsgebühr (PKW-Maut) zur Refinanzierung der Kosten des Bundesfernstraßennetzes für notwendig hält, soll diese auf das übergeordnete Straßennetz (Bundesautobahnen) beschränkt werden.
3. Alternativ privat finanzierte Bauvorhaben von Bundesfernstraßen sollen nur dann in Erwägung gezogen werden, wenn diese finanziell nicht teurer als konventionell finanzierte Bauvorhaben sind. Diese sind auf begründete Einzelfälle zu beschränken.
4. Jede Infrastrukturabgabe/Gebühr für die Benutzung des öffentlichen Straßennetzes oder eines Teilnetzes muss vermeiden, dass es zu nicht gewünschten Verkehrsverlagerungen und "Nebeneffekten" kommt. Dies gilt sowohl für eine PKW-Maut (Infrastrukturabgabe) als auch für eine Erhöhung bzw. Ausdehnung der LKW-Maut auf das weitere Straßennetz.
5. Soweit der Bund an seinem Vorhaben, eine flächendeckende Benutzungsgebühr für das gesamte öffentliche Straßennetz (Infrastrukturabgabe für PKW) festhält, sind umfassende Ausnahmeregelungen für die Grenzregionen vorzusehen.

Sachverhalt:

Nach den Planungen des Bundesverkehrsministeriums soll ab 2016 eine Pkw-Maut für das gesamte Straßennetz in Deutschland eingeführt werden. Es soll sich um eine sogenannte „Infrastrukturabgabe“ handeln, die für die Halter von Fahrzeugen in Deutschland als sogenannte Jahresvignette verpflichtend ist. Für die Halter von nicht in Deutschland Kfz-steuerpflichtigen Pkw's soll die Vignette ebenfalls als Jahresvignette bzw. für bestimmte Zeiträume (10 Tage, 2 Monate) zum entsprechenden Preis angeboten werden. Ziel ist es, die nicht in Deutschland Kfz-steuerpflichtigen Pkw's bzw. deren Halter mit der Infrastrukturabgabe an den Kosten des deutschen Straßennetzes zu beteiligen.

Die Infrastrukturabgabe für die Nutzung des öffentlichen Straßennetzes müssen in der Folge alle Halter von Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 t entrichten.

Für in Deutschland zugelassene und steuerpflichtige Pkw's soll die Entlastung dadurch erfolgen, dass die Gebühr/Infrastrukturabgabe mit der zu zahlenden Kfz-Steuer verrechnet wird, d.h. keine Mehrbelastung für inländische Halter von steuerpflichtigen Fahrzeugen eintritt.

Abschätzungen gehen davon aus, dass Gesamteinnahmen von ca. 4,7 Mrd. € pro Jahr prognostiziert werden, wobei auf nicht in Deutschland zugelassene und steuerpflichtige Pkw's ca. 860 Mio. € entfallen. Zieht man die Systemkosten davon ab, sollen zusätzliche Einnahmen in Deutschland von nicht Kfz-steuerpflichtiger Pkw's in Höhe von ca. 600 Mio. € dem Bundeshaushalt zufließen. Strittig ist, ob diese Infrastrukturabgabe mit gleichzeitiger Freistellung der inländischen Halter von Fahrzeugen europarechtskonform ist oder, wie in einem Gutachten des wissenschaftlichen Dienstes des Bundestages ausgeführt ist, es zu einer mittelbaren Diskriminierung von Unionsbürgern kommen würde und damit die Infrastrukturabgabe nicht zulässig ist.

Mittlerweile wird auch diskutiert, ob über einen verstärkt privat finanzierten Straßenbau bestimmte Bauvorhaben umgesetzt und refinanziert werden können.

Im Rahmen der Diskussion über „Pro und Contra“ der PKW-Maut werden mittlerweile auch „Alternativmodelle“ diskutiert, um die Einnahmesituation zu verbessern. So steht beispielsweise in der Diskussion, ggf. „nur“ die LKW-Maut zu erhöhen oder diese soll auf Bundesstraßen oder das gesamte klassifizierte Straßennetz ausgedehnt werden.

Mit Schreiben vom 29.07.2014 hat die FDP-Kreistagsfraktion darum gebeten, dieses Thema zur Mautgebühr in der nächsten Kreistagssitzung zu behandeln und eine entsprechende Resolution zu verabschieden.

Der Antrag kann der beiliegenden Anlage entnommen werden.

Stellungnahme der Verwaltung:

Alle Straßenbaulastträger (Land und Kommunen) stehen vor erheblichen Herausforderungen in der Zukunft, damit das Straßennetz in einem guten und verkehrssicheren Zustand aufrecht erhalten werden kann. Auf allen Verwaltungsebenen fallen hohe Kosten an. Es wird immer schwieriger, diese Kosten aus den entsprechenden Haushalten aufzubringen.

Vor diesem Hintergrund ist es nachvollziehbar, dass Überlegungen angestellt werden, wie Deutschland als „Transitland“ die ausländischen Benutzer der Straßen an den Kosten beteiligen kann, so wie dies teilweise auch schon in anderen Ländern praktiziert wird. Dabei stellt sich die Frage, ob eine Benutzungsgebühr nur für das übergeordnete Straßennetz (Autobahnen, Bundesstraßen) eingeführt oder eine generelle Benutzungsgebühr (Infrastrukturabgabe) für alle Straßen umgesetzt wird.

Je nach dem für welchen Straßentyp Gebühren erhoben werden, ist zu entscheiden, wie die zusätzlichen Einnahmen zu verteilen sind. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Halter von in Deutschland steuerpflichtigen Kraftfahrzeugen durch eine Verrechnung mit der Kfz-Steuer „freigestellt“ werden.

Losgelöst von der Frage, welche Mittel zusätzlich eingehen und wie diese dann verteilt werden, stellt sich speziell für Grenzregionen die Problematik, wie sich eine Maut auf das gesamte Straßennetz hinsichtlich der grenzüberschreitenden Beziehungen (Einkaufsverkehr, Tourismusverkehr, Geschäftsverkehr, grenzüberschreitender Warenaustausch; insgesamt den kleinen Grenzverkehr) auswirkt. Bisherige Verflechtungen, grenzüberschreitender Warenverkehr und Einkaufsverhalten können mit einer Maut für das gesamte Straßennetzes beeinträchtigt werden, da der grenzüberschreitende Verkehr zusätzliche Aufwendungen für eine Jahresvignette bzw. Vignette über einen beschränkten Zeitraum hinnehmen muss, um das „ausländische“ Straßennetz nutzen zu können. Dies kann einerseits zu einer Änderung des Einkaufsverhaltens, der Verkehrsströme, wie auch des grenzüberschreitenden Miteinanders, von dem Grenzregionen leben, führen, was zu berücksichtigen ist.

Der Landkreis Waldshut ist auf einen guten und reibungslosen grenzüberschreitenden Verkehr und Austausch in einem einheitlichen Lebens- und Wirtschaftsraum angewiesen, eine Infrastrukturabgabe auf das gesamte Straßennetz würde zu erheblichen Einbußen führen und ist deshalb abzulehnen. Das Einkaufsverhalten würde sich ändern, Tagestouristen bleiben aus. Letztendlich wird über eine solche Infrastrukturabgabe das gesamte Miteinander diesseits und jenseits der Grenze tangiert.

Speziell das übergeordnete Straßennetz, insbesondere die Autobahnen, werden durch „ausländische Kraftfahrzeuge“ als Transitstrecke genutzt, ohne dass diese sich an den Kosten beteiligen. Nach dem Vorbild anderer Länder könnte der Bund für das übergeordnete Straßennetz (Bundesautobahnen) eine entsprechende Benutzungsgebühr erheben, ohne dass damit grenzbezogene Nachteile in erheblichem Umfang verbunden sind, die eine flächendeckende Infrastrukturabgabe mit sich bringt. Vor diesem Hintergrund muss die beabsichtigte Infrastrukturabgabe für das gesamte Straßennetz auf ein vernünftiges Maß einer Benutzungsgebühr für das übergeordnete Autobahnnetz reduziert werden, zumal eine Benutzungsgebühr in dieser Form offensichtlich in der europäischen Union einmalig wäre. Ob eine Benutzungsgebühr für Bundesautobahnen eingeführt wird und erforderlich ist, muss der Bund in eigener Zuständigkeit entscheiden.

Sollte der Bundesverkehrsminister von seinem Vorhaben der flächendeckenden Infrastrukturabgabe keinen Abstand nehmen, müsste zumindest für die Grenzregion ein Ausnahmetatbestand geschaffen werden, der die gewachsenen Beziehungen und den Austausch von Waren unbeeinträchtigt lässt. Die meisten Grenzregionen haben bereits heute aufgrund ihrer inländischen dezentralen Lage erhebliche Nachteile und sollten über eine flächendeckende Infrastrukturabgabe nicht noch zusätzlich belastet werden. Soweit Grenzregionen darüber hinaus auch Regionen im ländlichen Raum sind, würde es diese besonders hart treffen.

Sollte „nur“ die LKW-Maut erhöht bzw. erweitert werden (Bundesstraßen oder auch Landes- und Kreisstraßen), müssen nicht gewünschte Verkehrsverlagerungen vermieden werden. Die besondere Lage von Grenzregionen ist zu berücksichtigen.

Ein Beschlussvorschlag ist zusammen mit einer kurzen Begründung als Resolutionstext in der Anlage beigefügt..

Dr. Martin Kistler
Landrat

Anlagen

Antrag/Resolution der FDP-Kreistagsfraktion

Vorschlag der Verwaltung für eine Resolution entsprechend dem Beschlussvorschlag

