



**Regionalverband  
Südlicher Oberrhein**

Planen. Beraten. Entwickeln.

DS VVS 06/14  
(Anlage)

Freiburg i. Br., 18.09.2014

Unser Zeichen: 5141

Körperschaft des  
öffentlichen Rechts

Reichsgrafenstraße 19  
79102 Freiburg i. Br.

## Verbandsversammlung am 25.09.2014

### TOP 1 (öffentlich)

#### **Geplante Infrastrukturabgabe („PKW-Maut“) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur**

hier: Resolution des Regionalverbandes Südlicher Oberrhein

– *beschließend* –

#### **1. Beschlussvorschlag der Verbandsgeschäftsstelle**

- 1.1 Der Regionalverband Südlicher Oberrhein lehnt die von Bundesminister Alexander Dobrindt, MdB, geplante Infrastrukturabgabe ab und verabschiedet die beigefügte Resolution. (Anlage)
- 1.2 Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird gebeten, die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur in Abstimmung mit dem Bundesministerium der Finanzen so auszugestalten, dass
  - der Erhalt der Straßen, Schienen und Wasserstraßen in Deutschland langfristig gesichert wird und
  - infrastrukturelle Defizite und Engpässe im grenzüberschreitenden Verkehr abgebaut werden.

## 2. Anlass und Begründung

Auf Vorschlag der Fraktion Freie Wähler und mit Zustimmung aller Fraktionen des Regionalverbands wurde die Verbandsgeschäftsstelle gebeten, eine Resolution zu der vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geplanten Infrastrukturabgabe zu erarbeiten.

Der als Anlage beigefügte Resolutionsentwurf orientiert sich an dem Positionspapier des Initiativkreises Metropolitaner Grenzregionen. Zahlreiche Vertreter weiterer Institutionen aus der Region (darunter Städte Offenburg und Kehl, Eurodistrict Strasbourg/Ortenau, Wirtschaftsregion Ortenau, Handelsverband Südbaden, Schwarzwald Tourismus GmbH) haben sich bereits klar gegen die Einführung einer PKW-Maut auf allen Straßen ausgesprochen.

## 3. Geplante Infrastrukturabgabe des BMVI

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) hat am 07.07.2014 sein Konzept für eine PKW-Maut vorgestellt. (Ein Gesetzentwurf ist für Oktober 2014 angekündigt.) Danach soll in Deutschland ab 01.01.2016 eine Infrastrukturabgabe erhoben werden. Diese soll für alle Kraftfahrzeuge bis 3,5 t Gesamtgewicht gelten, die das öffentliche Straßennetz (Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen) in Deutschland nutzen.

- Halter von in Deutschland steuerpflichtigen Kraftfahrzeugen sollen über eine Freigrenze in der KFZ-Steuer entlastet werden. Die Höhe der Jahresvignette soll sich in diesen Fällen nach der Systematik im Kraftfahrzeugsteuergesetz richten.
- Halter von nicht in Deutschland KFZ-steuerpflichtigen Fahrzeugen sollen zwischen einer Vignette für zehn Tage (10 Euro), zwei Monate (20 Euro) oder ein Jahr wählen können. Der maximal zu entrichtende Preis für eine Jahresvignette soll für eine Übergangsfrist von zehn Jahren auf 103 Euro für Benzin- bzw. 112 Euro für Dieselfahrzeuge begrenzt werden.
- Elektrofahrzeuge und Fahrzeuge behinderter Personen sollen von der Abgabe ausgenommen bleiben.

## 4. Bewertung

Die Ausgestaltung der geplanten Infrastrukturabgabe wird bundesweit sowie in den Nachbarländern Deutschlands überwiegend abgelehnt. Die wichtigsten Kritikpunkte dabei sind:

- Die geplante Abgabe soll nur für Fahrzeuge bis 3,5 t Gesamtgewicht gelten. Zugleich gilt die LKW-Maut jedoch nur für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 12 t (ab 2015 vsl. ab 7,5 t). Fahrzeuge dazwischen wären damit ohne nachvollziehbare Begründung von jeglicher Maut/Infrastrukturabgabe befreit, was dem Gleichheitsgrundsatz widerspräche.
- Eine einseitige Belastung ausländischer PKW-Halter (bzw. einseitige Entlastung der Bundesbürger über die KFZ-Steuer) steht im Konflikt mit EU-Recht.

- Die erwarteten Erträge (4,7 Mrd. Euro) werden durch die Mindereinnahmen bei der KFZ-Steuer (3,8 Mrd. Euro) sowie durch den Verwaltungsaufwand (260 Mio. Euro) weitgehend aufgezehrt.
- Die mittels dieser Infrastrukturabgabe bestenfalls generierten Mehreinnahmen bleiben weit unter dem (Fehl-) Betrag, der für den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland erforderlich wäre.
- Anders als z. B. in Österreich und der Schweiz soll sich die Infrastrukturabgabe nicht auf Autobahnen beschränken, sondern (neben Bundesstraßen) auch für die Nutzung von Gemeinde- und Landesstraßen erhoben werden. Die Einnahmen sollen nach dem vorliegenden Konzept jedoch allein in den Bundeshalt und von dort zweckgebunden in die Straßeninfrastruktur fließen.
- Anders als z. B. in Frankreich und Italien soll die Infrastrukturabgabe nicht streckenbezogen erhoben werden. Auf verkehrslenkende Wirkungen (weniger Maut außerhalb der Stoßzeiten, auf weniger belasteten Straßen, für kürzere Fahrten) soll somit vollständig verzichtet werden.
- Auch eine ökologische Lenkungswirkung (weniger Maut für weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoß) wird durch die geplante vollständige Kompensation bei der KFZ-Steuer nicht erreicht.
- Über die Mineralölsteuer besteht für den Bund bereits eine Einnahmequelle, die auch von Touristen, Pendlern und Berufskraftfahrern aus dem Ausland gespeist wird. Gerade bei Urlaubs- und Freizeitgästen besteht die Gefahr, dass diese bei Einführung einer zusätzlichen generellen Mautpflicht in andere Regionen ausweichen.

Hinzu kommen Auswirkungen für Grenzregionen und grenznahe Gebiete:

- Die engen Verflechtungen der Grenzregionen, insbesondere nach Frankreich, in die Schweiz sowie in die Benelux-Staaten, sind nicht berücksichtigt. Durch die Einbeziehung der Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen wird auch der „kleine Grenzverkehr“ zur Arbeit, zum Einkaufen und in der Freizeit belastet. Die fälligen Beträge stehen in keinem Verhältnis zu den kurzen Distanzen, die dabei auf deutscher Seite zurückgelegt werden.
- Da die Vignettenpflicht der Schweiz einzig für Autobahnen gilt und in Frankreich auch zahlreiche Autobahnen nach wie vor nicht mautpflichtig sind (so z. B. die A 35 Lauterbourg–Strasbourg–Colmar–Mulhouse–Basel), muss mit einer Ausweitung der Mautpflicht in diesen Ländern gerechnet werden. Eine solche „Gegenmaßnahme“ würde dann unmittelbar auch die deutschen Fahrzeughalter in den Grenzregionen treffen.
- Der Erwerb der Vignette soll primär über das Internet ablaufen. Grenzpendler und Tagestouristen, die auf einen Erwerb der Vignette an Tankstellen angewiesen sind, werden benachteiligt, da hier – unabhängig von Schadstoffklasse und Hubraumgröße – immer der Maximalpreis in Höhe von 103 bzw. 112 Euro für eine Jahresvignette fällig werden soll.

## 5. Fazit

Die erstmals Ende Juli 2014 vorgestellten Pläne für eine Infrastrukturabgabe würden verkehrspolitisch wirkungslos bleiben. Die zu erwartenden Einnahmen wären viel zu gering, da mit diesem Instrument der Sanierungsstau der Verkehrsinfrastruktur nicht gelöst werden könnte. Für grenzüberschreitende Regionen wie die *Trinationale Metropolregion Oberrhein* würde sich eine PKW-Maut, die auch auf Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen erhoben wird, negativ auswirken. Das Signal, das damit an Touristen, Grenzpendler und die politischen Mandatsträger in den Nachbarregionen gesendet würde, würde die grenzüberschreitende Zusammenarbeit um Jahrzehnte zurückwerfen.



## **Resolution zu der von Bundesminister Alexander Dobrindt MdB geplanten Infrastrukturabgabe**

### **Grenzüberschreitenden Alltag fördern – Keine neuen Grenzen schaffen**

Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit am Oberrhein ist durch das sog. „Bonner Abkommen“ seit 1975 institutionalisiert. Oberrheinkonferenz und Oberrheinrat setzen sich mit ihren zahlreichen Arbeitsgruppen seit Jahrzehnten erfolgreich für ein gelebtes und gleichberechtigtes Zusammenwachsen der drei Teilräume ein. Mit der auf die Initiative der Regionalverbände zurückgehenden Gründung der Trinationalen Metropolregion Oberrhein wurden 2010 neue Impulse zur Einbeziehung von Politik und Verwaltung, Wissenschaft, Wirtschaft und Zivilgesellschaft gesetzt. Mit dem INTERREG-Programm der Europäischen Union wird am Oberrhein bereits seit rund 25 Jahren an einer Minderung grenzbedingter Entwicklungshemmnisse und Hebung grenzüberschreitender Potenziale gearbeitet.

Heute weisen Baden, das Elsass und die Nordwestschweiz enge wirtschaftliche Verflechtungen auf. Fast 100.000 Beschäftigte pendeln jeden Tag am Oberrhein über die Staatsgrenzen zum Nachbarn. Verbünde von Universitäten und Fachhochschulen bieten grenzübergreifende Studiengänge an. Gemeinsam wird um ausländische Touristen für das UpperRhineValley geworben. Nicht weniger ist die grenzübergreifende Wahrnehmung der Region im Alltag der Bürgerinnen und Bürger angekommen – ob für Besuche bei Familie und Freunden, zum Shoppen in Strasbourg, Freiburg und Basel oder für den täglichen Einkauf in Grenzstädten wie Kehl, Breisach und Neuenburg.

Die von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) angekündigte Infrastrukturabgabe konterkariert die Strategien der metropolitanen Grenzregionen, zusammen zu wachsen. Während die Europäische Union die Region weiterhin mit erheblichen Mitteln darin unterstützen wird, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit auszubauen und grenzbedingte Strukturdefizite abzubauen, würde die Einführung einer PKW-Maut den grenzüberschreitenden Alltag behindern und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit um Jahrzehnte zurückwerfen.

Eine generelle Straßenmaut widerspräche dem in der Region Südlicher Oberrhein gelebten Europäischen Gedanken. Wenn an den Außengrenzen Deutschlands zukünftig „Eintritt“ verlangt würde, würde dies die grenzüberschreitende Mobilität der Pendler, Kunden und Touristen elementar erschweren. Dabei sehen sich die Grenzregionen nach wie vor infrastrukturellen Defiziten und Engpässen gegenüber. Einzelne Verbindungen haben bisweilen nicht den Ausbaustandard erreicht, der vor dem Zweiten Weltkrieg gegeben war. Grenzpendler und Tagestouristen sind daher bereits genug belastet.

Der Regionalverband Südlicher Oberrhein verkennt nicht den enormen Sanierungsstau zur Instandhaltung der Verkehrsinfrastrukturen in Deutschland. Gerade in unserer Region sind sowohl die Transitkorridore von europäischer Bedeutung (Rheintalbahn, Autobahn A 5) als auch die Ost-West-Verbindungen (über den Schwarzwald sowie über den Rhein ins Elsass) dringend auszubauen bzw. zu sanieren. Der finanzielle Mehrbedarf für die Verkehrsinfrastruktur darf jedoch nicht einseitig zu Lasten der Grenz- und grenzüberschreitenden Regionen gehen.