

Antrag

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Hans-Michael Goldmann, Dr. Karlheinz Gutmacher, Ina Albowitz, Hildebrecht Braun (Augsburg), Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Rainer Funke, Klaus Haupt, Dr. Helmut Haussmann, Ulrich Heinrich, Walter Hirche, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Ulrich Irmer, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Ina Lenke, Dirk Niebel, Günther Friedrich Nolting, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Dr. Edzard Schmidt-Jortzig, Marita Sehn, Dr. Dieter Thomae, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Keine Abgabenerhöhung durch Lkw-Maut

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Der Deutsche Bundestag begrüßt grundsätzlich die Absicht der Bundesregierung, die Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw von der Zeit- auf die Streckenbezogenheit umzustellen.
2. Die Umstellung der Straßenbenutzungsgebühr darf für das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe insgesamt nicht zu einer Abgabenerhöhung führen.
3. Mit der Umstellung der Lkw-Maut sind Harmonisierungsschritte zu verbinden, die den Wettbewerbsnachteil des deutschen Güterkraftverkehrs in Europa vermindern. Dazu zählen vor allem die Senkung der Fiskalbelastung im Bereich der Kfz- und Mineralölsteuer.
4. Die Einnahmen aus der streckenbezogenen Lkw-Maut sind zweckgebunden für den Straßenbau einzusetzen. Direkte Quersubventionen zu Gunsten der Infrastruktur anderer Verkehrsträger kommen nicht in Betracht.
5. Die Höhe der Maut ist durch Gesetz festzulegen.
6. Die Maut muss durchschaubar und administrierbar sein. Dazu gehört eine praktikable Ausgestaltung, die sowohl Ausweichverkehre vermeidet wie auch lokale Verkehrssituationen, z. B. auf Stadtautobahnen, berücksichtigt.

Berlin, den 9. Oktober 2001

Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion

Begründung

Mit dem Gesetzesentwurf der Bundesregierung droht die Umstellung der zeitbezogenen Lkw-Maut auf das Merkmal „Streckenbezogenheit“ zu einer massiven Abgabenerhöhung zu werden. Nachdem der Güterkraftverkehr schon durch die Einführung der so genannten Ökosteuer überproportional stark belastet wurde kann eine zusätzliche Abgabenerhöhung keinesfalls hingenommen werden.

Die zu begrüßende Umstellung der Infrastrukturfinanzierung hin zu mehr Nutzerfinanzierung muss insgesamt zu einer Belastungsumstellung führen. Dazu gehört die Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer für schwere Lkw auf EU-Mindestniveau und das Ziel, diese Steuer ganz abzuschaffen. Dazu gehört die Absenkung der Mineralölsteuer auf Dieselmotorkraftstoff, die EU-konform ausgestaltet sein muss und die die mit der Ökosteuer verbundenen Mehrbelastungen reduziert. Die von der Bundesregierung bislang katalogisierten Harmonisierungsschritte zum Abbau der Nachteile des deutschen Güterkraftverkehrs im EU-weiten Wettbewerb reichen ausdrücklich nicht aus.

Die Höhe der Maut und die damit verbundene Höhe der Einnahmen für den Bundeshaushalt darf die Wegekosten des Lkw-Verkehrs auf den Bundesautobahnen nicht überschreiten. Da die Mauthöhe unmittelbaren Einfluss auf den Haushalt und die Investitionen des Bundes in die Straßenverkehrsinfrastruktur haben soll, kann sie nicht dem Ordnungsgeber überlassen werden, sondern muss zwingend dem Parlament vorbehalten bleiben.

Zu der gewünschten Systemumstellung bei der Finanzierung der Straßenverkehrsinfrastruktur gehört es auch, dass die Einnahmen dauerhaft und vollständig in den Straßenbau zurückfließen.

Dabei sind direkte Quersubventionen in die Infrastruktur anderer Verkehrsträger zwingend zu vermeiden. Schiene und Wasserstraßen können von der Entlastung des Investitionshaushalts profitieren und müssen deshalb nicht direkt durch die Mauteinnahmen subventioniert werden.

Für die Administrierbarkeit der Lkw-Maut ist es unumgänglich, dass Umgehungs- und Ausweichstrecken geschlossen und das Ausweichen auf Bundesstraßen minimiert werden. Allerdings muss es – wie vom Bundesrat gefordert – auch umgekehrt möglich sein, z. B. Teilstücke von Stadtautobahnen von der Mautpflicht auszunehmen, wenn dies durch die lokale Zusammensetzung des Güterverkehrs geboten ist.