

28.03.2017

Neudruck

## Antrag

der Fraktion der PIRATEN

**PKW-Maut von CDU, SPD und CSU durch den Bundesrat stoppen.**

### I. Sachverhalt

Am 24. März 2017 hat der Bundestag in namentlicher Abstimmung mit Stimmen von Abgeordneten der Unionsfraktion und der SPD-Fraktion der für die Einführung der „PKW-Maut nach Dobrindt“ erforderlichen Änderung des Infrastrukturabgabengesetzes zugestimmt. Die geplante PKW-Maut steht damit vor der Einführung, da auch die Anrufung des Vermittlungsausschusses am 31. März 2017 im Bundesrat keine Mehrheit fand. Der Vermittlungsausschuss hätte die PKW-Maut bis zur Bundestagswahl verzögern und dadurch erneut auf den Prüfstand stellen können. Einige Bundesländer versuchen noch immer, entscheidende Änderungen zu erreichen.

Hierbei ist es von größter Bedeutung, dass nicht ein ungenügender Kompromiss geschlossen wird, sondern wirklich Verbesserungen und vor allem Vereinfachungen erreicht werden.

Die NRW-Landesregierung stellt in Aussicht, der teuren PKW-Maut letztlich zuzustimmen, wenn Ausnahmen für Grenzregionen ermöglicht würden. Zwar wurde die PKW-Maut auf Grund der Grenzsituation mit der Schweiz und Österreich erfunden, dennoch ist das Anliegen zunächst verständlich: Die Grenzregionen würden wirtschaftlich und gesellschaftlich besonders stark unter der Einführung der PKW-Maut leiden.

Allerdings würden zusätzliche Ausnahmen die sowieso unnötig komplexe PKW-Maut weiter verkomplizieren und verteuern. Die PKW-Maut muss – sofern sie nicht zu verhindern ist – insgesamt deutlich vereinfacht werden, denn nur dann besteht die Chance, dass durch sie überhaupt Geld eingenommen werden kann.

Die derzeit geplante Maut-Infrastruktur hat eine Komplexität, die für die Aufgaben, die geplanten Tarife, nicht benötigt wird. Eine solche überdimensionierte Überwachungsinfrastruktur wäre allemal für kombinierte Kilometer- und Zeittarife notwendig. Eine angemessenere, einfache Ausführung einer PKW-Maut ist die Vignette. Die intelligenteste Variante jedoch ist Nutzung der Energiesteuer (Mineralölsteuer). Eine entsprechende Erhöhung der Energiesteuer würde kaum bürokratischen Aufwand bedeuten und das Geld könnte nahezu vollständig für die Infrastruktur verwendet werden. Es ergäbe sich sogar ohne

Datum des Originals: 28.03.2017/Ausgegeben: 05.04.2017 (28.03.2017)

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter [www.landtag.nrw.de](http://www.landtag.nrw.de)

zusätzlichen Aufwand eine politisch wünschenswerte Lenkungswirkung – ganz ohne die Risiken, die bei dem Aufbau einer Überwachungsinfrastruktur entstehen würden.

Die PKW-Maut hat wirksame Finanzierungs-Lösungen und die Debatte um die Zukunft der Verkehrsinfrastruktur bereits über Jahre blockiert. Sie darf nicht zusätzlich der Einführung von Straßenprivatisierungen dienen. Im Gegenteil müssen die verkehrsträgerübergreifende Sanierung der Infrastruktur und die priorisierte Investition in eine smartgerechte Verkehrswende zu den wichtigsten verkehrspolitischen Themen werden.

## **II. Der Landtag fordert die Landesregierung auf,**

alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um die Einführung dieser PKW-Maut (Infrastrukturabgabengesetz) in NRW gänzlich zu verhindern oder die folgenden Forderungen einzubringen und zu verhandeln:

1. Die Nutzung von intelligenten und einfachen Alternativen zur PKW-Maut, wie die Energiesteuer.
2. Die massive Vereinfachung der PKW-Maut z.B. auf Basis von Vignetten.
3. Ein allumfassendes und dauerhaftes Verbot der Nutzung der Maut-Infrastruktur für jegliche Zwecke, die nicht der Mauterfassung dienen.
4. Das dauerhafte Ausschließen der Nutzung der PKW-Maut, der Maut-Daten oder der Maut-Infrastruktur für die Privatisierung von Autobahnen und Bundesstraßen sowie für die entsprechende Abrechnung – einschließlich aller Statistiken, die zur Privatisierung und Bewertung herangezogen werden.
5. Neue finanzielle Mittel müssen mit hoher Priorität für die Verkehrswende aufgebracht werden. Dazu gehören die Finanzierung der Sanierung alter Stadtbahntrassen und -tunnel durch den Bund und die Investition des Bundes in einen massiven Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs.

Michele Marsching  
Torsten Sommer  
Oliver Bayer

und Fraktion