

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/12861 –**

Einführung einer City-Maut

Vorbemerkung der Fragesteller

In vielen Beispielen im Ausland zeigt sich die City-Maut als ein wirkungsvolles Instrument, den Kfz-Verkehr in den Innenstädten einzudämmen und gleichzeitig die kommunale ökologische Verantwortung zu übernehmen. Nicht zuletzt eröffnet die City-Maut den Kommunen neue Möglichkeiten, dringend benötigte Geldmittel für die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs aufzubringen. Die hohen Anfangsinvestitionen dagegen schrecken viele Kommunen ab.

Im Jahr 2005 äußerte der damalige Verkehrsminister, Manfred Stolpe, in einem Interview mit der „WirtschaftsWoche“: „Und wenn die Kommunen in Richtung City-Maut gehen wollen, werden wir das konstruktiv begleiten.“ In der Antwort auf eine Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Bundstagsdrucksache 16/10668) werden die Fragen 12 bis 14 nach einer Bewertung der City-Maut ausweichend beantwortet. Der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Michael Müller, forderte demgegenüber im Jahr 2007 große Kommunen auf, die Einführung einer City-Maut vorzubereiten. In Hamburg wird derzeit an einem Gutachten zur City-Maut gearbeitet.

Viele Kommunen klagen über Rechtsunsicherheit. Wer ist eigentlich zuständig für die Einführung einer City-Maut? Nicht nur die Rechtsunsicherheit bezüglich der Einführung ist für die Kommunen ein Problem, auch ist nicht abschließend geklärt, wer eigentlich der Schuldner einer City-Maut wäre: Fahrzeughalter oder -fahrer? Auch datenschutzrechtliche Fragen sind zu klären. Bei der Erfassung der Daten für die City-Maut muss eine technische Lösung gewählt werden, bei der keine personen- oder KfZ-bezogenen Daten anfallen, um die Entstehung von Bewegungsprofile von Personen zu vermeiden.

Die EU schlägt vor, Maßnahmen wie City-Maut verstärkt zu fördern. Die EU-Richtlinie 2004/52/EG und das Mautsystemgesetz (MautSysG, 2005) wollen die Voraussetzungen für die Interoperabilität von elektronischen Mautsystemen schaffen, allerdings zunächst bezogen auf Nutzfahrzeuge. Die deutsche Autoindustrie hat einen Ruf als technischer Vorreiter zu verlieren. Mauterfassungssysteme bei Nutzfahrzeugen sind in den Fahrzeugen selber eingebaut. Ver-

*** Wird nach Vorliegen der lektorierten Druckfassung durch diese ersetzt.**

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 19. Mai 2009 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

gleichbare Grundlagen für den Pkw-Bereich fehlen. Hier wäre es sinnvoll die von der EU geforderte Interoperabilität zu fördern.

1. Auf welcher rechtlichen Grundlage könnten Kommunen die Einführung einer City-Maut einführen?
2. Auf welcher Basis könnte z. B. das Land Hamburg die Einführung einer City-Maut beantragen?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 Grundgesetz ist die Erhebung und Verteilung von Gebühren für die Benutzung öffentlicher Straßen mit Fahrzeugen Gegenstand der konkurrierenden Gesetzgebung. Mit dem Erlass des Autobahnmautgesetzes (ABMG) und des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes (FStrPrivG) hat der Bund von seiner Gesetzgebungskompetenz für den Bereich der Bundesfernstraßen umfassend Gebrauch gemacht. Die Länder könnten in eigener Zuständigkeit eine City-Maut für Kommunal- und Landesstraßen einführen.

3. Inwieweit kann die Senkung der CO₂-Emissionen als Begründung für die Einführung einer City-Maut herangezogen werden?

Die Länder können unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes hierüber selbst entscheiden (siehe Antwort zu Frage 1).

4. Welche Anfechtungsgründe gegen die Einführung einer Citymaut auf der Basis des derzeitigen Rechts sind denkbar?
5. Welche Möglichkeiten für den Gesetzgeber gibt es, diese Anfechtungsgründe auszuschließen?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Vorliegen von Anfechtungsgründen kann nur auf der Grundlage von konkreten Ausgestaltungsvorschlägen bewertet werden.

6. Plant die Bundesregierung eine Präzisierung des rechtlichen Rahmens, um den Kommunen, die eine City-Maut einführen möchten, Rechtssicherheit zu verschaffen, und wenn nein, warum nicht?

Nein.

Die Bundesregierung sieht keinen Handlungsbedarf, da eine City-Maut aus Sicht der Bundesregierung nur in geringem Umfang zur Lösung von innerstädtischen Verkehrsproblemen beitragen kann und zudem die Bürger zusätzlich finanziell belasten würde. Ob und inwieweit die Länder von ihren Gesetzgebungskompetenzen Gebrauch machen, entscheiden sie in eigener Verantwortung. Auf die Antworten zu den Fragen 1 und 3 wird verwiesen.

Mit einer City-Maut würde zudem Kaufkraft aus den Innenstadtbereichen abgezogen. Es käme zu Geschäftsverlagerungen und zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen in Richtung mautfreier Städte bzw. „grüner Wiesen“ an den Stadträndern. Darüber hinaus ist mit erheblichen Kosten für die Installation und den Betrieb von Mauterhebungssystemen zu rechnen.

Maßnahmen der Stadtentwicklung, eine Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs, die Förderung schadstoffarmer Fahrzeuge sowie die Einführung intelligenter Systeme zur Verkehrslenkung werden deshalb als weitaus wirkungsvoller eingeschätzt, um innerstädtische Verkehrsprobleme zu lösen.

7. Gab oder gibt es von Seiten der Regierung Begleitung bzw. Unterstützung für die Kommunen, die sich für die Einführung einer City Maut interessieren (Beispiele München oder Hamburg)?

Nein.

8. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung Kommunen finanziell, die durch Gutachten die Voraussetzungen für die Einführung einer City-Maut prüfen wollen?

Derartige Vorhaben werden nicht unterstützt.

9. Wie konkret gestaltet sich die vom damaligen Verkehrsminister Manfred Stolpe bereits vor vier Jahren versprochene konstruktive Begleitung der Kommunen?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) ist bereit, vorhandene Erfahrungen (z. B. aus der Lkw-Maut) einzubringen.

10. Gibt es von Seiten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Studien zu den verschiedenen Möglichkeiten der Verkehrseindämmung in Städten, wie Parkraumbewirtschaftung, Umweltzonen oder City-Maut?

Wenn ja, was besagen diese und was wird davon wann umgesetzt?

Eine vom BMVBS in Auftrag gegebene Studie „Effiziente Verkehrspolitik für den Straßensektor in Ballungsräumen“ der TU Berlin aus dem Jahr 2007 kommt zu dem Ergebnis, dass sich die Einführung einer City-Maut wegen der Höhe der Mauterhebungskosten derzeit zumeist ökonomisch nicht rechtfertigen lasse. Ihr Potenzial zur Verminderung von externen Umwelteffekten sei begrenzt, die Transaktionskosten dürften der Studie zufolge bei einer bundesweiten Road-Pricing-Lösung durch die notwendige Einbindung der verschiedenen föderalen Ebenen sehr hoch sein. Eine optimierte Parkraumbewirtschaftung sowie ein verbesserter ÖPNV seien – zumindest solange es keine kostengünstigere Mauterhebungstechnologie gebe – insgesamt sinnvoller.

Der Bund fördert bereits die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden mit jährlich rund 1,7 Mrd. Euro und sieht sich darin durch die Studie bestärkt.

In einer weiteren vom BMVBS in Auftrag gegebenen Studie („ParkenBerlin – Optimierung des Parkraummanagements in Berlin“) untersucht das Deutsche Institut für Urbanistik zur Zeit aktuelle Handlungsfelder des Parkraummanagements u. a. im Hinblick auf ihre Wirksamkeit zur Steuerung bzw. Vermeidung des PKW-Verkehrs. Die Studie wird voraussichtlich im 2. Halbjahr 2009 abgeschlossen sein.

11. Hat die Bundesregierung im Zusammenhang mit der Umsetzung der EU-Richtlinien zum Feinstaub und zum Lärm schon einmal daran gedacht, den Kommunen den Einstieg in City-Maut Modelle z. B. durch einheitliche Systeme zu erleichtern?

Zur Verbesserung der Luftqualität und zur Lärmbekämpfung sieht das Bundes-Immissionsschutzgesetz bereits spezielle Instrumentarien vor.

12. Hat die Bundesregierung Studien über Kosten und Effizienz verschiedener Mauterhebungssysteme und deren Realisierung?

In Deutschland, Österreich und Tschechien wird jeweils eine Lkw-Maut im gesamten Autobahnnetz elektronisch erhoben. In Deutschland basiert die Erhebung auf einer satelliten- und mobilfunkgestützten, in Österreich und Tschechien auf einer baken- und mikrowellengestützten Technologie.

Die EU-Kommission hat im Rahmen der vorgeschlagenen Änderung der so genannten Wegekostenrichtlinie (Richtlinie 1999/62/EG) in einem Begleitdokument zur Folgenabschätzung hierzu eine Aussage gemacht: Danach liegen die Betriebskosten der in Deutschland, Österreich und Tschechien erzielten Lkw-Mauteinnahmen in einem gleichen Korridor zwischen 15 und 20 Prozent.

13. Teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass eine Zunahme unterschiedlicher nationaler oder sogar kommunaler City-Maut-Erfassungssysteme in Europa eine unnötige Erschwernis des freien Personen- und Güterverkehrs bedeutet?

Ja.

14. Inwieweit hält die Bundesregierung die Entwicklung eines harmonisierten technischen Standards in Europa für die City-Maut-Erfassung für sinnvoll?
15. Ist die Bundesregierung eingebunden bei der Entwicklung von Normen und Standards bei europäischen Mauterfassungssystemen?

Wenn ja, wie sieht diese Einbindung aus, wann kann mit Ergebnissen gerechnet werden?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Richtlinie 2004/52/EG über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft sieht ein Nebeneinander von Satellitenortungs-/ Mobilfunktechnik sowie Kurzstreckenkommunikation (so genanntes Bakensystem) vor. Die zuständigen Normenorganisationen, insbesondere das Europäische Komitee für Normung (CEN – Comité Européen de Normalisation), wurden von der Europäischen Kommission ersucht, an einer schnellen Verabschiedung von Normen für die in der Richtlinie genannten Techniken zu arbeiten. Die für die satellitengestützte Maut erforderlichen Standards werden aktuell in einer gemeinschaftlichen CEN/ISO-Arbeitsgruppe (ISO – International Organization for Standardization) entwickelt.

Vertreter der deutschen Industrie (z. B. Toll Collect GmbH, Daimler AG, T-Systems Enterprise GmbH) wirken in den verschiedenen Arbeitsgruppen für satellitengestützte Mautsysteme mit. Die Bundesregierung selbst ist durch Vertreter der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) einbezogen. Der Abschluss der Arbeiten ist für Ende 2010 geplant.

16. Inwieweit setzt sich die Bundesregierung im Rahmen der EU und der United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) dafür ein, dass Typgenehmigungen für neue Pkw und Nutzfahrzeuge in Zukunft technische Voraussetzungen für ein satellitengestütztes Mauterfassungssystem erfüllen?

Für die Erteilung einer Typgenehmigung eines Kraftfahrzeuges und deren Anhänger muss der Antragsteller Nachweise oder Genehmigungen nach den in den Rahmenrichtlinien vorgeschriebenen Umfängen vorlegen. Aus Sicht der aktiven und passiven Sicherheit sind keine Erfordernisse einer Typgenehmigung für ein satellitengestütztes Mauterfassungssystem erkennbar. Somit werden diesbezüglich auch keine Anstrengungen unternommen.

17. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Einführung einer City-Maut ein sinnvolles Instrument zur Reduzierung der CO₂-Emissionen in Kommunen ist, und wenn nein, aus welchen Gründen teilt sie diese Auffassung nicht?

Auf die Antworten zu den Fragen 6 und 10 wird verwiesen.

Die Bundesregierung hält die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs, den Ausbau von Radwegen und die Förderung schadstoffarmer Fahrzeuge etc. im Hinblick auf eine CO₂-Reduktion für effektiver und zielführender.

18. Liegen der Bundesregierung Abschätzungen über die CO₂-Einsparungen durch die Einführung einer Citymaut in bestimmten deutschen Städten vor, oder plant die Bundesregierung derartige Abschätzungen vornehmen zu lassen, und wenn nein, warum nicht?

Nein. Auf die Antwort zu Frage 17 wird verwiesen.

19. Aus welchen Gründen hat die Bundesregierung bisher keine Modellprojekte zur Einführung einer City-Maut gefördert?

Auf die Antwort zu Frage 17 wird verwiesen.

20. Aus welchen Gründen können Kommunen bisher keine zinsgünstigen Kfz-Kredite zur Anschubfinanzierung für die Einführung einer City-Maut beantragen?

Auf die Antwort zu Frage 17 wird verwiesen.

21. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass eine City-Maut mit einer Mautbefreiung für Elektrofahrzeuge einen Kaufanreiz für diese Fahrzeuge schaffen würde, und wie beurteilt die Bundesregierung diese Maßnahme im Zusammenhang mit ihrem Ziel, bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge in Deutschland zu haben?

Umweltfreundlichere Fahrzeuge werden bereits jetzt im Rahmen der Kfz-Steuer, der Mineralölsteuer und der Lkw-Maut bevorzugt. Es gibt insoweit bereits wirksame Kaufanreize für umweltfreundliche Fahrzeuge.

22. Gibt es seitens der Bundesregierung Überlegungen die rechtlichen Voraussetzungen zur Eintreibung der Mautschuld zu präzisieren oder sind die Regelungen hinreichend klar?

Wenn ja, wer sollte nach Meinung der Regierung Mautschuldner sein?

Soweit unter „Eintreibung der Mautschuld“ die Nacherhebung von Lkw-Maut zu verstehen ist, erfolgt dies auf der Grundlage des § 8 ABMG in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Dezember 2004 (BGBl. I, S. 3122), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Zweiten Gesetzes zur Änderung des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I, S. 2967).

In Verbindung mit den allgemeinen verwaltungsrechtlichen Vorschriften zur Durchsetzung von Gebührenansprüchen sind die gesetzlichen Grundlagen des Autobahnmautgesetzes für schwere Nutzfahrzeuge ausreichend.

§ 2 ABMG bestimmt die Mautschuldner. Dies sind der Eigentümer oder Halter des Motorfahrzeugs oder derjenige, der über den Gebrauch des Motorfahrzeugs bestimmt oder das Motorfahrzeug führt. Mehrere Mautschuldner haften als Gesamtschuldner.

23. Welche Erfahrungen hat die Bundesregierung mit der Durchsetzbarkeit von Zahlungseinforderungen (Stichwort: enforcement) insbesondere auch von ausländischen Mautprellern?

Gibt es hier bei der Lkw-Maut grenzüberschreitende Rechtshilfen?

Wenn ja, sind diese auch auf Pkw-Fahrer übertragbar?

Das einzige für Verkehrsordnungswidrigkeiten zur Zeit funktionierende Übereinkommen besteht im Verhältnis zu Österreich und umfasst auch Mautverstöße. Grundsätzlich wäre eine solche Vollstreckungshilfe auch auf Pkw-Fahrer anwendbar.

Die Vollstreckung von Bußgeldern ist auch im Verhältnis zu den Niederlanden möglich. Bei gebietsfremden Betroffenen wird bei Straßenkontrollen jedoch regelmäßig nach § 132 Strafprozessordnung i. V. m. § 46 Abs. 1 Ordnungswidrigkeitengesetz eine sog. Sicherheitsleistung erhoben, deren Höhe der zu erwartenden Geldbuße (einschließlich der Gebühren und Auslagen) entspricht. Durch dieses Verfahren wird gegenüber gebietsfremden Betroffenen die Durchführung und anschließende Vollstreckung von Bußgeldentscheidungen sichergestellt.

Anmerkung: Auf Basis der flächendeckenden und zeitlich verteilten Kontrolle liegt die Mautprellerquote für den gesamten Zeitraum seit Beginn der Mauterhebung unter 2 Prozent sowohl bei In- und als auch bei Ausländern.

24. Welche datenschutzrechtlichen Fragen wirft die Einführung einer City-Maut auf, und welche Anforderungen hält die Bundesregierung für notwendig, um bei der Einführung einer Citymaut ein Höchstmaß an Datenschutz zu gewährleisten?

Welche datenschutzrechtlichen Fragen aufgeworfen werden könnten, hängt vom Erfassungssystem einer City-Maut ab.

Insbesondere die Grundsätze der Datenvermeidung haben aus datenschutzrechtlicher Sicht auch mit Blick auf eine City-Maut unveränderte Bedeutung. Die Länder haben die datenschutzrechtlichen Fragen in eigener Verantwortung zu prüfen und zu beantworten.

elektronische Vorab-Fassung*

elektronische Vorab-Fassung*