

**Gesendet:** Donnerstag, 19. Januar 2017 19:55

**Betreff:** Pkw-Maut Änderungsgesetze

**Sehr geehrter Damen und Herren,**

erst gestern, am 18.01.2017, haben Sie abends nach Büroschluss die Entwürfe zur Änderung des Infrastrukturabgabengesetzes bzw. des Zweiten Verkehrssteueränderungsgesetzes verschickt – mit Fristsetzung bis zum Dienstschluss des Folgetages – also heute. Dieses Vorgehen bei einer Anhörung der gesellschaftlichen Gruppen missachtet – zum wiederholten Mal – demokratische Gepflogenheiten. Auch die Begründung der Kabinettsbefassung am 25. Januar legt leider nahe, dass Ihr Interesse am politischen Diskurs begrenzt ist. Es wirft die Frage auf, ob Gesetzgebungsverfahren ohne angemessene Beteiligungsfristen nicht einem Normenkontrollverfahren unterzogen werden sollten.

Der DGB bedauert dieses Vorgehen der Bundesministerien umso mehr, als die Verkehrsinfrastruktur von großer Bedeutung für die deutsche Wirtschaft und Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge ist. Die Finanzierung durch eine Pkw-Maut und deren Ausgestaltung hätte eine ausführliche Diskussion verdient. Die vorgeschlagene Maut bleibt auch in der europarechtlich angepassten Variante eine Blaupause für den ungerechten Gebührenstaat. Die Gewerkschaften sind prinzipiell gegen die beabsichtigte Umstellung von der Steuer- zur Nutzerfinanzierung. Es ist Aufgabe des Staates, seinen Bürgern die öffentliche Infrastruktur zur Verfügung zu stellen – und zwar so günstig und hochwertig wie möglich. Der Verfall dieses öffentlichen Vermögens gefährdet unsere Zukunftsfähigkeit. Die Finanzierung über Steuern ist gerechter, weil die Leistungsfähigkeit des Einzelnen berücksichtigt wird. Hierfür ist jedoch ein Wechsel in der Steuerpolitik unumgänglich. Die Pkw-Maut kann nicht davon ablenken, dass sich die Regierung dieser Herausforderung nicht stellt. (Siehe DGB-Stellungnahme zu den ersten Entwürfen vom 10.12.2014 im Anhang)

Die Änderungsgesetze formulieren nun noch deutlicher, dass ein vollständiger Wechsel zur Nutzerfinanzierung eingeleitet werden soll. Das heißt: Schon in der nächsten Legislaturperiode könnte das Versprechen, es werde keine Mehrbelastung für die Autofahrerinnen und Autofahrer geben, hinfällig sein. Nicht nachvollziehbar hingegen ist, wie die Änderungen bei den Preisen für die Kurzzeitvignetten zu Mehreinnahmen von jährlich 36 Millionen Euro führen sollen. Es ist vielmehr zu befürchten, dass die Preissenkungen weder die angedrohten Klagen der Nachbarstaaten noch ein Nullsummenspiel oder gar ein Minusgeschäft für die öffentliche Hand verhindern.

Der DGB weist zudem auf den methodischen Widerspruch hin, mit der Spreizung der Mautsätze zwar eine ökologische Lenkungswirkung erzielen zu wollen, andererseits aber damit die Finanzierungsbasis für die Verkehrsinfrastruktur zu untergraben – oder die Anschaffung umweltverträglicherer Autos durch höhere Mautsätze zu bestrafen. Insgesamt folgt die Mauthöhe keinem nachvollziehbaren Konzept, geschweige denn dem Verursacherprinzip (Lkw schädigen Straßen 9000 bis 35000 mal stärker als Pkw). Vor diesem Hintergrund lehnt der DGB die Gesetzesvorhaben ab und fordert stattdessen ein umfassendes Finanzierungskonzept für die Verkehrsinfrastruktur insgesamt, also über alle Verkehrsträger hinweg. Nur so kann der sozialökologische Umbau des Verkehrssystems gelingen.

Grüß von



**Deutscher Gewerkschaftsbund**