

**Landtag von Baden-Württemberg**  
**14. Wahlperiode, 50. Sitzung, 24. Juli 2008**

**TOP 1: Antrag der Fraktion der FDP/DVP und Stellungnahme  
des Innenministeriums – Verwendung  
der Mauteinnahmen und Einnahmen aus der  
Mineralölsteuer in Baden-Württemberg –  
Drucksache 14/2484**

**Präsident Peter Straub:** Das Wort erteile ich Frau Abg. Razavi.

**Abg. Nicole Razavi CDU:** Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Zunächst danke ich der FDP/DVP-Fraktion für diesen Antrag und dem Innenministerium für die aufschlussreiche Stellungnahme.

*(Beifall bei Abgeordneten der CDU und der FDP/  
DVP)*

Der Titel des Antrags hätte allerdings um den Satz ergänzt werden müssen: „Und täglich grüßt der Sündenfall.“

*(Beifall des Ministers Heribert Rech – Abg. Heiderose  
Berroth FDP/DVP: Wen denn?)*

In Folgendem werden mir fast alle in diesem Hause sicherlich zustimmen: Erstens: Ein leistungsfähiger Wirtschaftsstandort wie Baden-Württemberg braucht leistungsfähige Autobahnen und Bundesstraßen. Zweitens: Um diese bauen und erhalten zu können, müssen dauerhaft ausreichende Mittel zur Verfügung stehen. Drittens: Die Erfahrungen der letzten 20 Jahre zeigen, dass dies über die konventionelle Steuer- und Haushaltsfinanzierung nicht möglich ist.

Fakt ist, dass die Mittel, die Baden-Württemberg vom Bund für den Bundesfernstraßenbau bekommt, weder dauerhaft stabil sind noch in irgendeiner Weise ausreichen, bei Weitem nicht. Die Zahlen sprechen für sich: 750 Millionen € fehlen bei den im Bau befindlichen Maßnahmen, Projekte im Volumen von 1,1 Milliarden € sind planfestgestellt, und Vorhaben in Höhe von 0,8 Milliarden € befinden sich gerade in der Planfeststellung. Alles in allem ergibt sich also ein Finanzierungsstau in Baden-Württemberg von weit über zweieinhalb Milliarden Euro. An neue Vorhaben, meine Damen und Herren, ist dabei schon gar nicht zu denken. Kurz: Der Bundesfernstraßenbau in unserem Land ist chronisch unterernährt.

Deshalb ist es wichtig und richtig, dass unsere Landesregierung den Bund in die Pflicht nimmt und seit Jahren den Systemwechsel

von der Steuer- zur Nutzerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur einfordert. Dabei hat sie unsere volle Unterstützung; denn nur so kommen wir weg von der Finanzierung nach Kassenlage, und nur so steht uns dauerhaft mehr Geld für den Straßenbau zur Verfügung.

Im Hinblick auf dieses Ziel war die Einführung der Lkw-Maut vor drei Jahren logisch und richtig – allerdings immer vorausgesetzt, dass die Einnahmen daraus zweckgebunden in erster Linie für den Straßenbau eingesetzt werden. Dass diese Zweckbindung im Mautgesetz eindeutig geregelt ist, geht auf unseren damaligen Verkehrsminister Ulrich Müller zurück, der sie mit Beharrlichkeit und Weitsicht im Bundesrat durchgesetzt hat.

*(Beifall bei der CDU und Abgeordneten der FDP/  
DVP)*

Im Mautgesetz heißt es – ich zitiere –:  
Das verbleibende Mautaufkommen wird  
– nach Abzug der Ausgaben für Betrieb, Überwachung und Kontrolle des Mautsystems –  
zusätzlich dem Verkehrshaushalt zugeführt und in vollem Umfang zweckgebunden ... verwendet.

„Zusätzlich und in vollem Umfang“ – das ist entscheidend. Tatsächlich hat der Bund jedoch die Haushaltsmittel genau um die Höhe der Mauteinnahmen gekürzt und damit das Mautgesetz eindeutig unterlaufen. Das Ganze war und ist ein Nullsummenspiel. Wer geglaubt hatte, dass dem Straßenbau durch die Lkw-Maut mehr Geld zur Verfügung stehen würde, der hat sich getäuscht.

*(Zuruf: Wohl wahr! – Abg. Heiderose Berroth FDP/  
DVP: Der wurde getäuscht!)*

Die Verwendung der Einnahmen aus der Mineralölsteuer sind ein weiterer Sündenfall. Nach dem Straßenbaufinanzierungsgesetz sind grundsätzlich 50 % des Aufkommens aus Kraftstoffsteuern für den Straßenbau zu verwenden. Seit Jahrzehnten wird dies allerdings durch Haushaltsgesetze so verändert, dass das Mineralölaufkommen auch für sonstige verkehrspolitische Zwecke verwendet werden kann. Das heißt, auch hier hat eine Zweckbindung faktisch nie bestanden. Dasselbe gilt für das Mehraufkommen aus dem Verbrauchsteueränderungsgesetz von 1988 und dem Solidaritätsgesetz von 2001.

Dass es dem Bundesverkehrsministerium bei diesem Tohuwabohu

nicht mehr möglich ist, festzustellen, wie hoch das zweckgebundene Mittelvolumen eigentlich ist, verwundert nicht. Allerdings ist dies alles kein Zufall. Dieses Durcheinander, meine Damen und Herren, hat Methode.

Schließlich zur Ökosteuern – Stichwort „Rasen für die Rente“ –: Sie wurde von der alten Bundesregierung eingeführt und von der neuen bisher leider nicht abgeschafft.

Diese Auflistung, meine Damen und Herren, zeigt: Es gab trotz vieler Anläufe und Zusagen noch keinen einzigen Fall, wo die Zweckbindung von Einnahmen für den Straßenbau geklappt hätte.

Wenn der Bund nun plant, zu Beginn des nächsten Jahres die Lkw-Maut zu erhöhen, so ist dies aus unserer Sicht aus zwei Gründen problematisch. Zum einen werden unsere Transportunternehmen diese Mehrausgaben – besonders angesichts der drastisch steigenden Treibstoffpreise – kaum verkraften können, und zum anderen wissen wir schon jetzt, dass der Bund im Gegenzug die Haushaltsmittel für die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur wiederum absenken wird. Die Mauterhöhung ist also wieder nichts anderes als ein Kompensationsgeschäft. Die Schlussfolgerung ist für mich eindeutig: Wir brauchen keine Verlängerung dieses Sündenfalls. Was wir brauchen, ist, dass sich der Bund an seine Zusagen hält und dass das Geld, das für den Straßenbau gedacht ist, auch dort ankommt. Dies würde nicht nur die Qualität der Straßeninfrastruktur im Land verbessern; bessere Straßen und weniger Staus würden auch die Akzeptanz in der Bevölkerung dafür steigern, dass die Infrastrukturnutzung nicht gratis zu haben ist.

Vielen Dank.

*(Beifall bei der CDU und der FDP/DVP – Abg. Thomas Blenke CDU: Gute Rede! Sehr sachlich!)*