

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Einführung einer City-Maut

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

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
3. Inwieweit kann die Senkung der CO₂-Emissionen als Begründung für die Einführung einer City-Maut herangezogen werden?
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?
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?
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)?
8. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung Kommunen finanziell, die durch Gutachten die Voraussetzungen für die Einführung einer City-Maut prüfen wollen?
9. Wie konkret gestaltet sich die vom damaligen Verkehrsminister Manfred Stolpe bereits vor vier Jahren versprochene konstruktive Begleitung der Kommunen?
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?

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

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?

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?
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?
19. Aus welchen Gründen hat die Bundesregierung bisher keine Modellprojekte zur Einführung einer City-Maut gefördert?
20. Aus welchen Gründen können Kommunen bisher keine zinsgünstigen Kfw-Kredite zur Anschubfinanzierung für die Einführung einer City-Maut beantragen?
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?
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?
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?
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?

Berlin, den 4. Mai 2009

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

