Südschleswigscher Wählerverband

SSW

Pressemitteilung
Kiel, 07.07.2014

Pressesprecher Per Dittrich, Tel. (04 31) 988 13 83

SSW im Landtag

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 76
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300
Fax (04 61) 155 08 305

E-Mail: info@ssw.de

SSW fordert Länderbeteiligung und Abgabe nach Gewicht

Zu den Mautplänen von Bundesverkehrsminister Dobrindt erklärt der verkehrspolitische Sprecher des SSW im Landtag, ***Flemming Meyer:***

Auch nach der Pressekonferenz des Bundesverkehrsministers bleiben nach wie vor viele Fragen offen. Fest steht jedoch: Eine Infrastrukturabgabe, die sich auf das gesamte Straßennetz erstrecken soll, setzt voraus, dass der Bund die Länder und Kommunen angemessen an den Einnahmen beteiligt.

SSW IM LANDTAG

Eine Infrastrukturabgabe kann nur funktionieren, wenn die Regelung fair und für die Menschen nachvollziehbar ist.

Auf wenig Akzeptanz dürfte stoßen, dass Lastwagen über 7,5 Tonnen jenseits von Autobahnen und Bundesstraßen Abgabenfrei bleiben, während PKW-Fahrer auch auf Landstraßen zur Kasse gebeten werden sollen. Jedes Kind weiß schließlich, dass Lastwagen die Straßen hunderttausendfach stärker belasten als PKW.

Auch die Kriterien für die Höhe der Abgabe sind wenig nachvollziehbar, denn Hubraum, Ökoklasse und Fahrzeugalter sind für die Abnutzung der Straßen völlig unerheblich.

So wird die Dobrindt-Abgabe unsinnigerweise dazu führen, dass die Vignette für einen für einen verbrauchsgünstigen aber zwei Tonnen schweren SUV günstiger wird als für einen 800 Kilo leichten Golf I, obwohl 37 dieser Kleinwagen nötig wären um die Straße ähnlich stark abzunutzen wie der SUV. 1

Der SSW setzt sich daher für eine Gewichtsabgabe nach dänischem Vorbild ein. Dann müssten die Verkehrsteilnehmer auch nur für jene Straßenschäden aufkommen, die ihre Fahrzeuge tatsächlich verursachen.

Wichtig ist vor allem, dass den Bürgerinnen und Bürgern durch die Maut tatsächlich keine zusätzlichen Kosten entstehen. Durch die Energie-, Kfz- und Mehrwertsteuer tragen sie schließlich schon reichlich zur Finanzierung der Infrastruktur bei. Hier steht der Minister bei den Menschen im Wort.

Ein Golf GTI 1.8 Baujahr 1982 drückt mit ca. 400 Kilo pro Achse auf die Straße. Ein Audi Q5 2.0 TFSI Hybrid Quattro hingegen mit 1000 Kilo pro Achse, woraus sich nach der Vierte-Potenz-Regel eine Straßenabnutzung, ergibt, die 37 Golf-Modellen entspricht.

Bei nahezu gleichem Hubraum und ähnlichem CO2-Ausst0ß (Golf: ca. 186 g/km mit G-Kat, Audi: 159 g/km) kommt der Golf schon allein aufgrund seines Alters teurer, dabei ist dieser ohnehin schon wesentlich höher besteuert (272 Euro mit G-Kat) als der Audi (138 Euro).

SSW IM LANDTAG