



Positionspapier

PKW – Maut

Herausgeber: Junge Union Bayern - Landessekretariat

Franz Josef Strauß-Haus, Nymphenburger Straße 64, 80335 München

Telefon 0 89/12 43-2 42, -2 44, Telefax 0 89/1 29 85 31

ju@ju-bayern.de

1 **Hintergrund**

2

3 Der CSU-Parteitag hat am 30.10.2010 die Einführung einer PKW-Vignette auf Bundesautobahnen
4 beschlossen. Damit hat sich nach dem CSU-Parteivorstand und der CSU-Landtagsfraktion auch die
5 Basis der CSU für eine Abkehr von der Haushaltsfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur
6 ausgesprochen. Die Junge Union Bayern hat bei ihrer Landesversammlung am 01.07.2010 in
7 München ebenfalls mit einer breiten Mehrheit für die Einführung von
8 Straßenbenutzungsgebühren gestimmt. Zudem hat die CDU bei ihrem Bundesparteitag im
9 November 2010 die Einsetzung einer Mobilitätskommission beschlossen, die unter anderem der
10 Frage nachgehen soll, wie eine Beteiligung aller Nutzer an der Finanzierung der
11 Verkehrsinfrastruktur erfolgen kann. Die Pro-Maut-Anträge der Senioren Union und der MIT der
12 CDU wurden in den Bundesvorstand und damit in die neue Mobilitätskommission überwiesen.

13

14 Die Union insgesamt, vor allem jedoch die CSU, ist daher entschlossen, die Finanzierung der
15 Verkehrswege auf eine solide Basis zu stellen – und damit Grundlagen wirtschaftlichen
16 Wachstums und Wohlstands nicht länger dem schleichenden Verschleiß preiszugeben.

17

18

19 **Position der Jungen Union Bayern**

20

21 Allerdings reichen die Beschlüsse alleine nicht aus, sie müssen in konkretes politisches Handeln
22 münden. Das ist und bleibt nicht zuletzt der Anspruch der Jungen Union. Die CSU stellt den
23 Bundesverkehrsminister und ist daher in der Pflicht, den Beschlüssen der Basis und der Gremien
24 der CSU auf Berliner Ebene Geltung zu verschaffen. Das im Raum stehende Nein der
25 Bundeskanzlerin und mögliche Widerstände der Koalitionspartner sind dabei zwar zu
26 berücksichtigen, dürfen jedoch weichenstellende Entscheidungen nicht dauerhaft behindern.

27

28 Die Junge Union fordert daher Verkehrsminister Peter Ramsauer auf, sich auf Bundesebene
29 entschlossen für die rasche Einführung von Straßenbenutzungsgebühren einzusetzen. Gerade
30 angesichts der Schuldenbremse und der Notwendigkeit zur Konsolidierung des Bundeshaushaltes
31 und des fortschreitenden Substanzverlusts der Straßen („Instandhaltungskrise“) ist ein weiteres
32 Abwarten nicht zu verantworten. Alle wissenschaftlichen Experten und Verbände sind sich in
33 dieser Frage einig.

34

35 Die Einführung einer Vignette sorgt für Gerechtigkeit gegenüber den Nachbarländern, die die
36 deutschen Autofahrer zur Kasse bitten, während ihre Bürgerinnen und Bürger das deutsche
37 Autobahnnetz kostenlos benutzen.

38

39 Die Gebühren sollen für Fahrzeuge unter 12 Tonnen auf Basis eines Vignettensystems (Tages-,
40 Wochen-, Monats- und Jahresvignette) erhoben werden, um gerade die Pendler im Ländlichen
41 Raum nicht über Gebühr zu belasten. Die Mehrbelastung der Autofahrer soll über die Reduktion
42 der Kfz-Steuer oder anderer steuerlicher Erleichterungen kompensiert werden. Wie bei der
43 Landesversammlung 2010 beschlossen spricht sich die Junge Union zudem dafür aus, dass die
44 Vignette in elektronischer Form eingeführt werden soll. Dies erlaubt es, zusätzliche
45 Differenzierungskriterien zu berücksichtigen und die Quote der „Maut- oder Vignettenpreller“
46 deutlich zu reduzieren. Somit wird vermieden, dass mit hohen Bürokratiekosten zahlreiche Stellen
47 für Kontrolleure geschaffen werden müssen.

48

49

50 **Vorteile einer elektronischen Vignette**

51

52 Im Gegensatz zu einer starren Papiervignette bieten elektronische Vignettensysteme eine Reihe
53 von Vorteilen:

54

55 ▪ **Ökologisch gestaltbar:** Auf der Vignette können Schadstoffausstoß oder Euro-
56 Emissionsklasse gespeichert werden. Dadurch kann man die Vignette ökologisch
57 ausgestalten.

58 ▪ **Hohe Einnahmen bei niedrigen Kosten:** Bei typisch zu erwartenden Vignettenpreisen (wie
59 in Österreich oder der Schweiz) kann der Staat nach Meinung von Experten zwischen 4,0
60 und 5,0 Mrd. Euro pro Jahr einnehmen, bei Betriebs- und anteiligen Errichtungskosten
61 (jährlich) zwischen 6 und 8 %.

62 ▪ **Zukunftstauglich:** Elektronische Vignetten können im Idealfall mit dem gleichen
63 Fahrzeuggerät und der bestehenden straßenseitigen Technik zu einem späteren Zeitpunkt
64 auf eine leistungsabhängige (kilometergenaue) Maut umgestellt werden.

65 ▪ **Hohe Effizienz der Kontrollen:** Die automatischen Kontrollen erreichen eine extrem hohe
66 Kontrollzahl (ein Vielfaches im Vergleich zu Papiervignetten) bei einer automatischen
67 Erkennungsrate von ca. 99 %. Dies spart Personal- und damit Bürokratiekosten.

- 68 ▪ **Geringe Mautpreller-Quote:** Durch die hohe Kontrolldichte und die hohe Effizienz der
69 Kontrollen wird die Mautpreller-Quote deutlich niedriger ausfallen als bei Papiervignetten
70 (dort > 10 %). Dies sichert dem Staat Einnahmen.
- 71 ▪ **Datenschutz:** Aufnahme des Kennzeichens mittels Videotechnik ist nur in Verdachtsfällen
72 möglich.
- 73 ▪ **Anonymes Verfahren bei der Registrierung:** Ein vollkommen anonymes Verfahren ohne
74 Angabe des Kfz-Kennzeichens bei der Registrierung ist möglich.
- 75 ▪ **Verkehrsdaten:** Elektronische Vignetten können anonym für die Aufnahme von aktuellen
76 Verkehrsdaten verwendet werden und liefern damit wertvolle Daten für Telematiksysteme.
- 77 ▪ **Lebensdauer / Flexibilität:** Die typische Nutzungsdauer beträgt 7 Jahre, d. h. eine
78 mehrmalige Verlängerung auch mit unterschiedlichen Gültigkeitsdauern (10 Tage, 2
79 Monate, 1 Jahr, etc.) ist möglich. Zudem können elektronische Vignetten in vielen
80 europäischen Ländern verwendet werden.

81

82 *Beschlossen durch den Landesausschuss am 27. November 2010 in Rimbach.*