

Liebe Kolleginnen und Kollegen,

nachfolgend bieten wir Ihnen eine Meldung an.

Winfried Hermann (Grüne), Verkehrsminister Baden-Württemberg, gab heute, 18.06.19, dem

Südwestrundfunk ein Interview zum Thema:

„Pkw-Maut“ und „S21“

Das „SWR Tagesgespräch“ führte Mirjam Meinhardt.

Mit freundlichen Grüßen
Zentrale Information

SÜDWESTRUNDFUNK

Anstalt des öffentlichen Rechts
Radio · Fernsehen · Internet

Multimediale Chefredaktion
Zentrale Information
SWR Tagesgespräch

Postadresse 76522 Baden-Baden
Hausadresse Hans-Bredow-Straße
76530 Baden-Baden

Telefon 07221/929-23981
Telefax 07221/929-22050

Internet www.swr2.de

Datum: 18.06.2019

Verkehrsminister Hermann zu Pkw-Maut: „Verqueres Konstrukt“

Baden-Baden: Der baden-württembergische Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) fordert, die Pläne zur Pkw-Maut zu überarbeiten. Auch wenn der Europäische Gerichtshof die Maut heute durchgehen lasse, müsse sie im Sinne einer streckenbezogenen Maut nachgebessert werden, sagte Hermann im SWR2 Tagesgespräch. Die derzeit geplante Maut sei ökologisch und ökonomisch Unsinn. Sie entfalte keine Lenkungswirkung. Sinnvoll wäre es, wenn jemand, der viel Auto fahre - damit viele klimaschädliche Emissionen ausstoße, auch viel zahle. Wer wenig fahre, solle wenig zahlen. Die Maut sei in ihrer jetzigen Form so ein „verqueres Konstrukt“. Die CSU habe ein „an sich sinnvolles Instrument“ kaputt gemacht. Außerdem kritisierte der Grünen-Politiker, dass es ein politisch schlechtes Zeichen in Europa sei, dass alle zahlen müssten, aber die Deutschen ihre Maut zurückbekämen.

In Bezug auf das Bahnprojekt S21 – den neuen Stuttgarter Bahnhof - sagte Hermann im SWR, hier gebe es noch die Chance nachzubessern. Der Deutschland-Takt im Schienenverkehr, also eine Vertaktung von Fern- und Nahverkehr, sei sinnvoll. S21 sei geplant worden, bevor es dieses Konzept gab. Die Kritiker hätten von Anfang an gesagt, dass dieser Bahnhof nicht zukunfts- und leistungsfähig sei. Die „falsche Grundsatzentscheidung“ für S21 sei aber nicht mehr korrigierbar. Hermann betonte, im Sinne des Deutschlandtaktes aber gebe es noch Korrekturmöglichkeiten.

Wortlaut des Live-Gesprächs:

Meinhardt: Sie sehen die Pkw-Maut schon lange skeptisch. Womit rechnen Sie? Lässt der Europäische Gerichtshof die Maut heute passieren?

Hermann: Die Hoffnung stirbt zuletzt. Ein bisschen habe ich schon die Hoffnung, dass der Europäische Gerichtshof sagt, das ist anti-europäisch und diskriminierend, aber alles was man vorab gehört hat, deutet natürlich daraufhin, dass es wahrscheinlich ist, dass er es durchgehen lässt.

Meinhardt: Das Gutachten des Generalanwalts, das legt das nahe, dass das wohl durchgehen wird. Damit können ihre juristischen Bedenken auch nicht entkräftet werden?

Hermann: Ja es sind ja nicht nur juristische Bedenken, sondern es sind ja auch politische Bedenken. Was ist es für ein Zeichen, alle müssen zahlen, aber die Deutschen kriegen dieses zurück. Und es ist natürlich auch schade, dass an sich ein sinnvolles Instrument, nämlich eine Nutzerabgaben, die eine Lenkungswirkung haben könnte, also die eine ökologische Lenkungswirkung entfalten könnte, die man dringend bräuchte, im Sinne es Klimaschutzes im Verkehrssektor, dass die auf diese CSU-Methode eigentlich im Grunde genommen kaputt gemacht worden ist. Denn das ist ja ein Einnahmemonster. Da werden Milliarden eingenommen von allen und werden wieder Milliarden zurückgegeben an alle Deutschen und wenige hundert Millionen, wenn überhaupt 300 oder 400 Millionen bleiben zurück in der Staatskasse. Und das ist irgendwie schon ein ökonomischer Unsinn und ökologisch hat es halt keinen Lenkungseffekt, weil es ja eine Art Flatrate ist. Man zahlt ja sozusagen für die Zeit und nicht für die Nutzung in Kilometern zu einer bestimmten Zeit, was sinnvoll wäre.

Meinhardt: Das heißt also, Sie würden dafür plädieren eine andere Art von Maut einzuführen?

Hermann: Eine neue Regierung muss auf jeden Fall dieses Konstrukt und ich halte das für ein verqueres Konstrukt, das ökologisch korrigieren. Denn wir brauchen eine ökologische Lenkungswirkung und diese Maut entfaltet das eben, diese Lenkungswirkung nicht.

Meinhardt: Jetzt würde wahrscheinlich Herr Dobrindt sagen, na ja die Pkw-Maut ist doch gestaffelt an Hubraum und Umwelteigenschaften orientiert?

Hermann: Ja aber eben nicht konsequent am CO₂-Ausstoß und nicht konsequent am Fahren. Ich sage ja Flatrate bewusst, weil wenn man sozusagen einmal fürs Jahr oder für zwei Monate oder für zehn Tage zahlt, kann man beliebig viel fahren. Und eigentlich würde es ja Sinn machen, dass man je mehr man fährt, desto mehr stößt man Treibhausgase aus und desto mehr muss man zahlen. Das wer der ökologische Effekt den wir dringend brauchen im Interesse der Infrastruktur-Finanzierung, aber auch im Interesse des Klimaschutzes.

Meinhardt: Also eine streckenbezogene Maut?

Hermann: Richtig.

Meinhardt: Eine streckenbezogene Maut gibt es beispielsweise in Frankreich, Spanien, Italien, auch in anderen Staaten. Vignetten gibt es in Österreich und der Schweiz beispielsweise. Sie haben gesagt unsere Maut ist im Grunde gegen die europäische Idee. Das lässt sich aber doch damit entkräften, dass es solche Systeme eigentlich auch in anderen Staaten gibt, oder?

Hermann: Ja gut, aber in anderen Staaten ist es ja nicht so, dass die Einheimischen das Geld wieder zurückkriegen, wenn sie Maut gezahlt haben. Sondern da müssen alle bezahlen und keiner kriegt was zurück. Und in Deutschland kriegen eben die Deutschen was zurück und das Ärgerliche ist ja das es eben nur so halb ökologisch ist. Zwar ist es schon so dass sozusagen einige Autos weniger zurückbekommen, andere mehr. Aber es ist nicht konsequent ökologisch. Man müsste ja eigentlich Autos, die eine hohe CO₂-Belastung, Fahrten die viel CO₂ ausstoßen, die müssen auch maximal bezahlen und nicht maximal entschädigt werden.

Meinhardt: Jetzt gab es bei der Einführung der Maut auch die Bedenken, dass besonders die Grenzregionen von dieser Maut betroffen sein werden. Sehen Sie denn zumindest diesen Punkt durch die unterschiedlichen Vignetten, die man kaufen kann, durch die unterschiedlichen Längen dadurch zumindest dieses Problem ausgeräumt?

Hermann: Naja, das war ja die Nachbesserung, dass man auch kurze Zeit-Vignetten bekommen kann, zehn Tage und zwei Monate. Das ist eine Abmilderung des Problems, aber in den Grenzregionen ist es natürlich schon ärgerlich.

Meinhardt: Schauen wir noch auf einen anderen Punkt. Heute Morgen haben wir es in den Nachrichten gehört, es gibt wieder Ärger bei Stuttgart 21. Offenbar kann der Deutschlandtakt, der in Deutschland eingeführt werden soll, dieser Deutschlandtakt soll bei Stuttgart 21 gar nicht funktionieren, heißt dass, da haben wir uns schon wieder ein Ei gelegt, da müssen wir nachbessern?

Hermann: Klar ist, dass der Deutschlandtakt eine gute Sache ist, die Vernetzung-Vertaktung aller Schienen-Verkehr auf dem deutschen Schienennetz, also Regionalverkehr, Fernverkehr, Güterverkehr. Und klar ist auch, dass Stuttgart 21 geplant wurde, bevor man ein solches Konzept hatte und insofern ist es auch klar, dass ein Durchgangsbahnhof, der nur acht Stehgleise hat, eben in so ein Konzept nur bedingt passt. Also manche Sachen passen in diesen Deutschlandtakt und manche Strecken eben nicht. Das haben die Kritiker von Anfang an gesagt, dass dieser Bahnhof nicht wirklich zukunftsfähig ist. Man kann maximal 30 Prozent mehr Züge fahren, aber wir reden ja heute, selbst der Bund, selbst der Bundesminister redet ja von der Verdopplung des Schienenverkehrs, wir reden auch von der Verdopplung des öffentlichen Schienen-Personen-Nahverkehrs. Und da ist dieser Bahnhof nicht leistungsfähig genug und deswegen ist es glaube ich dringend nötig, dass man schaut wo kann man, nachdem die Grundsatzentscheidung, die falsche Entscheidung ja inzwischen nicht mehr korrigierbar ist, was kann man noch korrigieren, wo muss man die Infrastruktur ergänzen, damit er leistungsfähiger wird das der Deutschlandstakt auf möglichst vielen Relationen auch wirklich gefahren werden kann.

Meinhardt: Glauben Sie das ist noch möglich bei Stuttgart 21?

Hermann: Es gibt noch Korrekturmöglichkeiten nach wie vor ist nicht geklärt wie die Gäubahn, die sogenannte Panorama-Bahn eingebunden wird. Nach wie vor gibt es die Idee, dass man wenigstens einen Kopfbahnhof light macht. Also nicht den alten Vorschlag von Heiner Geissler und anderen, aber dass man zumindest eine oberirdische und halb- oder teilunterirdische Anbindung macht, die sowohl für die S-Bahn, wie für den Regionalverkehr ein wichtiges Überlaufventil wäre. Also das man nicht vollständig die Relation, die es heute gibt abschafft.

- Ende Wortlaut -