

(Stellv. Präsidentin Christa Vosseschulte)

An der Abstimmung haben sich 109 Abgeordnete beteiligt.

Mit Ja haben 46 Abgeordnete gestimmt,
mit Nein haben 63 Abgeordnete gestimmt.

Der Antrag Drucksache 13/830 ist damit abgelehnt.

*

Mit J a haben gestimmt:

Katrin Altpeter, Theresia Bauer, Bayer, Birzele, Braun, Carla Brengener, Capezzuto, Dr. Caroli, Heike Dederer, Drexler, Fischer, Gaßmann, Rosa Grünstein, Gustav-Adolf Haas, Haller, Rita Haller-Haid, Rudolf Hausmann, Ursula Haußmann, Junginger, Käppeler, Birgit Kipfer, Knapp, Kretschmann, Brigitte Lösch, Maurer, Nagel, Dr. Noll, Boris Palmer, Margot Queitsch, Renate Rastätter, Rivoir, Christine Rudolf, Sakellariou, Schmid, Regina Schmidt-Kühner, Schmiedel, Staiger, Stickelberger, Teßmer, Inge Utzt, Walter, Wichmann, Wintruff, Dr. Witzel, Marianne Wonnay, Zeller.

Mit N e i n haben gestimmt:

Behringer, Heiderose Berroth, Dr. Birk, Blenke, Dr. Carmina Brenner, Elke Brunnemer, Döpfer, Dr. Döring, Drautz, Beate Fauser, Fleischer, Dr. Glück, Dr. Inge Gräßle, Friedlinda Gurr-Hirsch, Alfred Haas, Hauk, Heinz, Herrmann, Hillebrand, Hofer, Hoffmann, Kiefl, Kleinmann, Klenk, Dr. Klunzinger, Köberle, Kurz, Dr. Lasotta, Johanna Lichy, Mack, Müller, Veronika Netzhammer, Oettinger, Dr. Christoph Palmer, Pauli, Pfister, Pfisterer, Rau, Rech, Reichardt, Dr. Reinhart, Dr. Repnik, Röhm, Rüeck, Dr. Schäuble, Dr. Annette Schavan, Schebesta, Dr. Scheffold, Scheuermann, Schuhmacher, Seimetz, Stächele, Dr. Monika Stolz, Straub, Teufel, Theurer, Traub, Dr. Vetter, Christa Vosseschulte, Wacker, Wieser, Winckler, Zimmermann.

*

Meine Damen und Herren, wir kommen nunmehr zur Abstimmung über den Antrag der Fraktion der SPD, Drucksache 13/805. Dieser Antrag ist für dringlich erklärt worden. Wer diesem Antrag zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. –

(Zuruf von der SPD: Mehrheit! – Lachen bei der CDU und der FDP/DVP)

Gegenprobe! – Enthaltungen? – Die Gegenstimmen waren eindeutig die Mehrheit. Damit ist der Antrag Drucksache 13/805 abgelehnt.

Punkt 5 der Tagesordnung ist damit erledigt.

Ich rufe **Punkt 6** der Tagesordnung auf:

Antrag der Fraktion GRÜNE – Zustimmung des Landes Baden-Württemberg zur Lkw-Maut – Drucksache 13/812

– dringlich gemäß § 57 Abs. 3 GeschO

Ich rufe hierzu zusätzlich den Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der FDP/DVP, Drucksache 13/818, auf.

Meine Damen und Herren, die Fraktionen sind übereingekommen, dass für die Begründung des Antrags Drucksache

13/812 eine Redezeit von fünf Minuten und für die Aussprache eine Redezeit von fünf Minuten je Fraktion gelten soll.

Wem darf ich das Wort zur Begründung erteilen? – Herr Abg. Boris Palmer.

Abg. Boris Palmer GRÜNE: Frau Präsidentin, meine Damen und Herren! In den letzten Wochen konnte man in den Zeitungen eine etwas kryptische Äußerung des Herrn Ministers für Umwelt und Verkehr nachlesen. Er sagte nämlich: „Wir sind uns ausnahmsweise mit den Grünen einig.“ Das hat sich auf die Aufforderung der Fraktion GRÜNE an die Landesregierung bezogen, der Lkw-Maut im Bundesrat zuzustimmen. Wenn diese kryptische Pressemeldung besagen soll, dass die Landesregierung von Baden-Württemberg der geplanten Lkw-Maut zustimmen wird, dann kann ich meine Rede in der Tat nach 30 Sekunden beenden. Bitte lassen Sie mich dies wissen. Dann stimmen wir ab, und alles ist erledigt.

(Zuruf des Abg. Rech CDU)

Ich höre aber aus Berlin, dass die Ablehnungsfront der B-Länder, der unionsregierten Länder, steht, dass die Blockadepolitik fortgesetzt wird und dass derzeit nicht mit einer Zustimmung zur Lkw-Maut zu rechnen ist. Bitte belehren Sie mich eines Besseren.

Ich möchte hier ein Plädoyer für die Lkw-Maut halten. Die Lkw-Maut leistet dreierlei:

Sie bewirkt erstens einen Lenkungseffekt. 60 % Zuwachs – das ist heute von Frau Kollegin Berroth, die gerade abwesend ist, schon angesprochen worden – –

(Abg. Dr. Noll FDP/DVP: Sie sitzt da oben!)

– Ich nehme alles zurück. Ich habe Sie, Frau Berroth, schlicht und ergreifend nicht vor mir gesehen.

Sie haben korrekt zitiert, dass für den Lkw-Verkehr ein Zuwachs von 60 % prognostiziert ist. 60 % Zuwachs beim Brummi-Verkehr bedeuten, dass in Zukunft nicht mehr nur die rechte, sondern auch die mittlere und die linke Autobahnspur zugestaut werden. Das können wir alle nicht wollen. Wenn das verhindert werden soll, ist ein deutliches Preissignal erforderlich. Dann muss eben der Transport auf der Straße teurer werden.

(Beifall bei den Grünen)

Der zweite Vorteil der Lkw-Maut ist, dass das Prinzip der Kostenwahrheit realisiert wird. Lkws belasten unsere Straßen 165 000-mal stärker als Pkws. Der Pkw subventioniert den Lkw. Der Pkw deckt seine Wegekosten, der Lkw tut das nicht. Der große Vorteil der kilometerbezogenen Lkw-Maut gegenüber der Vignette, die ja einen Anreiz darstellt, möglichst viel zu fahren, besteht darin, dass derjenige zahlt, der verursacht. Übrigens werden auch ausländische Speditionen, die bisher praktisch gar nichts zur Erhaltung unseres Straßennetzes beitragen, in gleichem Maß herangezogen.

(Beifall bei den Grünen)

(Boris Palmer)

Der dritte Vorteil der von der Bundesregierung gewählten Lösung einer Lkw-Maut ist, dass endlich faire Wettbewerbschancen für die Bahn geschaffen werden. Wir haben darüber heute Morgen schon ausführlich gesprochen. Solange es für die Bahn 100- bis 200-mal teurer ist, einen Kilometer Schienenstrecke zu benutzen, als einen Lkw die Benutzung der Autobahn kostet, so lange werden alle Appelle zur Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene ungehört verhallen. So lange, Herr Minister, haben Sie Recht, dass der Trend zu mehr Verkehr auf der Straße auch nicht zu brechen ist. Wir wollen ihn brechen. Dazu bedarf es dieser Lkw-Maut.

(Beifall bei den Grünen)

Ich fasse zusammen. Das alles betrifft die Einnahmeseite: Lenkungseffekt, Kostenwahrheit und faire Chancen für die Bahn. Allein deswegen müssten Sie zustimmen.

Es gibt aber auch noch die Ausgabenseite. Sie wissen, dass die Bundesregierung vorgesehen hat, ein Antistauprogramm aufzulegen: fünf Jahre jeweils 750 Millionen € zur Investition in die Infrastruktur. Wir als Grüne schreiben uns auf die Fahne, 50 % dieser Gelder für Schiene und Wasserstraße bereitzustellen und nur 50 % für die Autobahn. Im Falle Baden-Württembergs – Sie sollten zuhören, Sie wollen doch immer mehr Straßen im Land – ist aber dem Wunsch der Landesregierung entgegengekommen worden. Hier ist es so, dass 380 Millionen € in das Straßennetz gehen und leider nur 50 Millionen € in die Schiene. Das geht ganz einfach darauf zurück, dass rot-grüne Länder bereit sind, im Umkehrschluss mehr Geld in die Schiene und in die Wasserstraße zu stecken und auf Investitionen in das Straßennetz anteilig zu verzichten. So weit sind wir Ihnen schon entgegengekommen. Unsere Position wäre übrigens – die Schweiz macht es richtig –, alles in den Ausbau des Schienennetzes zu stecken. Dann kommt richtig Schwung in die Verlagerung auf die Schiene.

Wir hoffen, dass wir die Landesregierung beim Wort nehmen können. Denn beinahe täglich äußern sich Vertreter dieser Regierung, der Ministerpräsident, der jetzt nicht da ist, der Verkehrsminister, klagend über die fehlenden Investitionen ins Straßennetz in Baden-Württemberg. Sie haben jetzt die Möglichkeit, sich Einnahmen zu verschaffen, um ins Straßennetz zu investieren. Der Ausbau der A 6 – heute steht in der Zeitung, dass Sie ihn schon beginnen, obwohl Sie die Einnahmen ja noch gar nicht gesichert haben; die Lkw-Maut ist noch nicht beschlossen – sowie der Ausbau der A 8 und des Echterdinger Eis werden ohne eine Zustimmung zur Lkw-Maut nicht stattfinden. Sie stimmen heute auch darüber ab, ob diese Straßen ausgebaut werden sollen oder nicht.

(Abg. Hauk CDU: Das Echterdinger Ei wird doch schon umgebaut! Es sind doch schon die Bagger dort! – Abg. Schmiedel SPD: Die Bagger haben doch schon begonnen!)

Wenn Sie ablehnen, verschonen Sie uns bitte auch mit allen Klagen über fehlende Investitionen in die Infrastruktur des Landes. Handeln Sie heute im Interesse des Landes Baden-Württemberg, der Wirtschaft, der Bevölkerung. Handeln Sie im Interesse der Umwelt, einer Verlagerung des

Güterverkehrs auf die Schiene, und handeln Sie ausnahmsweise nicht ausschließlich im Interesse des Blockadekandidaten Stoiber.

(Beifall bei den Grünen)

Stellv. Präsidentin Beate Fauser: Meine Damen und Herren, das Wort erteile ich Herrn Abg. Scheuermann.

Abg. Scheuermann CDU: Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Herr Kollege Palmer, eigentlich können wir hier beschließen, was wir wollen; die Regierung ist im Bundesrat an unsere Beschlüsse nicht gebunden.

(Abg. Boris Palmer GRÜNE: Das ist der Fehler!)

Deswegen verändern wir weder mit der Debatte, die wir eben geführt haben, noch mit der nachfolgenden die Welt.

(Abg. Boris Palmer GRÜNE: Das heißt, das Parlament ist überflüssig!)

– Nein, das habe ich nicht gesagt. Wir haben genügend Zuständigkeiten.

(Abg. Birzele SPD: Hören Sie einmal, hält sich die Regierung nicht an Beschlüsse des Parlaments, auch wenn sie rechtlich nicht daran gebunden ist? Das ist doch absurd!)

Aber jetzt zur Sache, meine sehr verehrten Damen und Herren. Wir sind für die Maut, nur nicht bedingungslos. Bei den Gründen, warum wir für die Maut sind, berufe ich mich auf die, die Sie, Herr Palmer, genannt haben. Daran haben wir überhaupt nichts auszusetzen.

(Abg. Boris Palmer GRÜNE: Gut!)

In Klammern darf ich vielleicht noch einen Satz dazu sagen. Ich persönlich hoffe, dass die weitgehend elektronische Erhebung der leistungsbezogenen Maut für den Schwerverkehr technisch funktioniert. Dann spricht nämlich nichts mehr dagegen, die Maut auch auf den Pkw auszuweiten, allerdings mit einem Kostenausgleich bei der Mineralölsteuer und bei der Kraftfahrzeugsteuer, weil es überhaupt kein gerechteres Prinzip gibt, Gebühren für die Straßenbenutzung zu erheben, als durch eine leistungsbezogene Maut

(Abg. Schmiedel SPD: Also Maut für alle!)

und weil wir überhaupt kein anderes Mittel haben, lenkend und entzerrend in den Verkehr einzugreifen.

(Beifall bei der CDU)

Lassen Sie mich nun ganz kurz erklären, warum ich gesagt habe, wir stimmten nicht bedingungslos zu. Das geht aus dem Antrag der Koalitionsfraktionen hervor.

Erstens sind wir dafür und verlangen, dass die Zweckbindung für die Mittel, die durch die Maut aufgebracht werden, in das Mautgesetz hineingeschrieben wird, und zwar ein für alle Mal und endgültig.

(Abg. Fleischer CDU: Sehr gut!)

Abg. Boris Palmer GRÜNE: Herr Kollege Scheuermann, Sie haben drei Gründe genannt, aus denen Sie unserem Antrag nicht zustimmen könnten.

Ich fange einmal mit dem Argument der Durchlöcherung, der Verlagerung an; eine Ermächtigung müsse schon ins Gesetz. Sie wissen sicher, dass derzeit die EU durch eine Richtlinie verbietet, jenseits der Autobahn eine Maut zu erheben. Ich sage Ihnen: Ich halte das für falsch. Ich bin der Meinung, das komplette Straßennetz und nicht nur die Autobahn müsste vermautet werden. Aber diese EU-Richtlinie hindert uns derzeit daran. Deswegen ist eine solche Ermächtigung nicht umzusetzen. Wenn, dann würde sie gegen EU-Recht verstoßen. Das können Sie nicht ernsthaft fordern.

(Abg. Pauli CDU: Wegelagerei!)

Zweitens: Sie sagen, nur eine Maut könne lenken. Da bin ich anderer Auffassung. Auch eine Verteuerung der Mineralölsteuer kann selbstverständlich Lenkungseffekte erzielen; tut sie übrigens auch. Wir haben seit der Verteuerung durch die Ökosteuer und natürlich aufgrund der Verteuerung des Rohöls einen Rückgang beim Mineralölverbrauch um 8 % gehabt. Das ist ein wesentliches Ergebnis.

Sie sagen – und da verteidige ich zum ersten Mal die Pkw-Fahrer vor Ihrer Raffgierigkeit; das ist eine interessante Position –, Sie wollten auch die Pkws bemaute. Dazu bin ich sehr skeptisch. Wir wollen doch Lkws deshalb bemaute, weil Lkws mit einem großen Tank durch Deutschland durchfahren können, ohne sich an den Wegekosten zu beteiligen. Der Pkw beteiligt sich über die Mineralölsteuer. Ich finde, dass das beim Pkw über die Mineralölsteuer auch effektiver ist, weil ich dann noch zusätzlich zum Anreiz, Kilometer zu sparen, den Anreiz gebe, Sprit zu sparen, also ein sparsames Auto zu kaufen. Das fiel bei einer kilometerbezogenen Maut völlig weg. Deswegen glaube ich, dass die Maut beim Pkw nicht das effiziente Instrument wäre.

Die angeführten Wettbewerbsnachteile, Frau Berroth, kann ich überhaupt nicht erkennen. Diese Maut zahlt ein inländischer wie ein ausländischer Lkw in exakt derselben Höhe. Es ist vielmehr genau umgekehrt. Bisher haben die ausländischen Lkws den Vorteil, dass sie sich nicht an den deutschen Wegekosten beteiligen müssen. Durch unsere Maut werden sie zum ersten Mal signifikant herangezogen – eine Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen für die deutschen Spediteure!

(Beifall bei Abgeordneten der Grünen)

Dann komme ich zum Punkt „Verwendung der Mittel“: Frau Berroth fordert „überwiegend für den Straßenbau“.

(Abg. Heiderose Berroth FDP/DVP: Bundesfernstraßenbau!)

Also bei allem, was recht ist: Frau Berroth, Sie können nicht erwarten, dass wir Grünen als Teil der Regierung von Berlin mit Ihnen ein Gesetz verabschieden, nach dem die Einnahmen aus der Maut überwiegend für Straßenbau ausgegeben werden.

(Abg. Pfister FDP/DVP: Warum nicht?)

Das können Sie einfach nicht erwarten. Unsere Position ist eigentlich wie die der Schweiz: 100 % in den Ausbau des Schienennetzes und des Wasserstraßennetzes. Wenn ich endlich den Güterverkehr auf der Straße bremsen will, darf ich doch nicht immer neue Straßen dafür bauen! Da muss ich doch anderswo investieren. Das ist doch die Logik des Ganzen.

(Beifall bei Abgeordneten der Grünen)

Aber mir geht es um einen Kompromiss. Wenn wir als Grüne sagen: „Wir sind einverstanden: 50 % dieser Einnahmen gehen in den Straßenbau“, und wir sagen sogar noch: „Na gut, wir nehmen in unseren Ländern den Schienen- und den Wasserstraßeninvest, damit Sie hier in Baden-Württemberg fast alles, 80 % für die Straßen bekommen“, dann sagen Sie immer noch: „Uns ist es nicht genug.“ Also, wissen Sie, so kann man keine Kompromisse erzielen. Weiter gehen wir nicht. Keine müde Mark zusätzlich über 50 % für den Straßenbau!

Nun noch zur Harmonisierung. Also, bitte schön, das aktuelle Verhandlungsangebot des Bundes heißt: 260 Millionen € aus den Einnahmen der Maut stehen zur Verfügung, um den Kostenanstieg für die Speditionen zu bremsen. Das ist ein mehr als großzügiges Angebot. Denn worin steckt eigentlich die Logik, zu behaupten: „Ich will auf der einen Seite keine Belastung für die deutschen Spediteure, oder ich will für gar keinen Spediteur eine Belastung, und auf der anderen Seite will ich ohne zusätzliche Belastung Geld einnehmen, das wieder in den Straßenbau gesteckt werden soll“? Das kann nicht funktionieren. Da muss zwischendurch Manna vom Himmel geregnet sein. Wenn Geld übrig bleiben soll, dann muss es auch teurer werden, Güter auf der Straße zu transportieren. Daran führt kein Weg vorbei, und da sage ich Ihnen auch: Mehr als 260 Millionen € Entlastung für die Speditionen, Kompensation, ist mit den Grünen nicht zu machen. Das kommt nicht infrage.

Ich denke aber trotzdem: Wenn Sie sich die große Einigkeit vor Augen führen, die wir in der Grundsatzfrage haben, nämlich den Systemwechsel hin zur Nutzerfinanzierung, hin zur Kilometerfinanzierung zu verwirklichen, wenn Sie diese große Einigkeit beachten, dann kann es doch nicht sein, dass wir aufgrund der Marginalien, die Sie jetzt vorgetragen haben und die zum Teil sogar mit EU-Recht nicht vereinbar sind, überhaupt keine Maut bekommen und den jetzigen Zustand, der doch in jeder Hinsicht viel schlechter ist, festschreiben und zementieren.

Deswegen nochmals mein Appell: Stimmen Sie unserem Antrag zu, und sorgen Sie dafür, dass die Landesregierung nicht aus wahltaktischen Gründen im Bundesrat eine vernünftige Lösung der Verkehrsprobleme blockiert.

(Beifall bei den Grünen)

Stellv. Präsidentin Beate Fauser: Das Wort erteile ich Herrn Abg. Scheuermann.

Abg. Scheuermann CDU: Frau Präsidentin, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich habe vorhin aus kollegialem Interesse versucht, es kurz zu machen, bin aber offensichtlich missverstanden worden. Deswegen bin ich noch einmal hier.