



Landesnaturschutzverband  
Baden-Württemberg e.V.

Dachverband der Natur-  
und Umweltschutzverbände  
in Baden-Württemberg  
nach § 66 Abs. 3 NatSchG

Anerkannter Naturschutz-  
verband nach § 67 NatSchG

## Pressemitteilung

Stuttgart, den 12. Dezember 2014

### **LNV schlägt Alternativen zur Infrastrukturabgabe (PKW-Maut) vor**

**Der LNV schlägt für die Finanzierung der Infrastruktur-Sanierung statt problematischer, wenig ergiebiger, ökologisch wirkungsloser Mautpläne folgende Lösungen vor, die – wie der LNV-Vorsitzende Reiner Ehret betont - ein Mehrfaches der PKW-Maut ohne bürokratischen Mehraufwand erbringen:**

1. Eine sachgerechte, am Energiewert orientierte, schrittweise Angleichung der Dieselbesteuerung (aktuell ca. 47 C/l) an die Benzinbesteuerung (65 C/l). Diese aus europarechtlichen Gründen notwendige Angleichung wurde von Deutschland bisher blockiert. Eine solche nicht pauschalisierte, verbrauchsabhängige Höherbesteuerung (z. B. 3 C/l) wäre ökologisch sinnvoll und würde auch ausländische Autofahrer an den Infrastrukturkosten beteiligen. Sie wäre bei den aktuellen Preisschwankungen kaum wahrnehmbar.
2. Angemessene Besteuerung des grenzüberschreitenden Luftverkehrs, dem bisher weder Mineralölsteuer, noch Ökosteuer, noch Mehrwertsteuer auferlegt ist. „Dies entspricht“ – so Reiner Ehret - „einer legalen Steuervermeidung von jährlich 10 Mrd. €“. Die z. Z. erhobene Luftverkehrssteuer mit einem Aufkommen von 1 Mrd. € pro Jahr müsste demnach schrittweise erhöht werden mit dem positiven Nebeneffekt, dass sich die Zuwachsraten des besonders umweltschädlichen Luftverkehrs zukünftig in Grenzen halten könnten.
3. Höheres Aufkommen und bessere Lenkungswirkung der Kfz-Steuer, die durchschnittlich nur ca. 130,- € jährlich pro Kfz erbringt und zwischen sparsamen und CO<sub>2</sub>-intensiven Fahrzeugen nur wenig differenziert. Verbrauchsarme Kfz sollten – so der LNV-Vorschlag - steuerlich nicht mehr belastet werden,

höhere CO<sub>2</sub>-Emissionen dagegen stärker als bisher. Der LNV hält diese stärkere steuerliche Spreizung für umwelt-, sozial- und finanzpolitisch geboten.

4. Deutliche Erhöhung (statt geplanter Senkung) der LKW-Maut: Schwere LKW verursachen die meisten Infrastrukturbelastungen und Schäden in einer Relation von mehr als 50000:1 im Vergleich zu einem PKW. Auch alle LKW unter 12 t Gesamtgewicht sollten in das Mautsystem einbezogen werden, ebenso Fernbusse.
5. Streichung bzw. Reform von fragwürdigen, umweltschädlichen und unsozialen Verkehrssubventionen. Dazu gehört für Reiner Ehret besonders das Dienstwagenprivileg, „das keinen Anreiz bietet zum Kauf sparsamer, klimaschonender Fahrzeuge“ und die Pendlerpauschale, „die den motorisierten Individualverkehr und die Zersiedelung der Landschaft subventioniert.“

Mit diesen sachgerechten, am Verursacherprinzip orientierten Finanzierungsinstrumenten werde nach Überzeugung des LNV unbürokratisch, umweltgerecht, sozialverträglich, EU-konform und diskriminierungsfrei ein milliardenschwerer Mehrertrag erzielt, der über die notwendige Sanierung der Infrastruktur hinaus eine spürbare Erhöhung des Steuerfreibetrags ermöglichen könnte und so zum allseits erwünschten Ausgleich der „kalten Progression“ beitragen könnte.

Damit dies möglich wird, gibt es eine einzige Voraussetzung, die der LNV-Vorsitzende Reiner Ehret so benennt: „Die große Koalition muss ihre steuerpolitische Denkblockade aufgeben und muss für sachgerechte Lösungen offen sein in einer ausgewogenen Kombination von sinnvollen Steuererhöhungen, Steuersenkungen und Steuervereinfachungen“.

*Der Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e. V. (LNV) ist Dachverband der Natur- und Umweltschutzverbände in Baden-Württemberg. In ihm sind 34 Vereine mit ca. 540.000 Mitgliedern organisiert. Er vertritt nach § 66 Abs. 3 NatSchG die Natur- und Umweltschutzvereine des Landes und ist anerkannter Natur- und Umweltschutzverband nach § 3 Umweltrechtsbehelfsgesetz. <http://www.lnv-bw.de>*