

Landeshauptstadt Stuttgart  
Der Oberbürgermeister  
GZ: OB 1515-01

Stuttgart, 11.10.2010

## Beantwortung zur Anfrage

Stadträtinnen/Stadträte – Fraktionen <b>SÖS und LINKE Fraktionsgemeinschaft</b>
Datum 23.03.2010
Betreff Umweltförderabgabe für billigeren Nahverkehr und saubere Luft

Anlagen

Text der Anfragen/ der Anträge

### zu 1:

Derzeit sind in Stuttgart 324.282 Fahrzeuge zugelassen (Stand März 2010). Die Zahl beinhaltet Fahrzeuge aller Art, also neben Pkw, Lkw und Krafträdern auch Anhänger, Zugmaschinen und sonstige Fahrzeuge.

Im Jahr 2008 (Stichtag 30. Juni) waren von den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 210.735 Einpendler und 64.603 Auspendler, zusammen 275.338 Pendler, in Stuttgart unterwegs (Quelle: Statistisches Jahrbuch 2008/2009 des städtischen Statistischen Amtes).

### zu 2, 3 und 4:

Die Einführung einer Nahverkehrsabgabe bedarf einer gesetzlichen Grundlage, wobei das Gesetz eine Ermächtigung, die näheren Einzelheiten durch Rechtsverordnung zu regeln, oder auch eine Regelung durch Satzung der Gemeinden (Satzungsermächtigung) vorsehen kann. Ein solches Gesetz liegt derzeit jedoch nicht vor. Auch der Städtetag Baden-Württemberg hat hierzu im April 2010 ausgeführt, dass die Einführung einer Umweltförder- bzw. Nahverkehrsabgabe nur über die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage, nicht aber auf der Basis der bestehenden gesetzlichen Bestimmungen (z. B. des Kommunalabgabengesetzes), erfolgen kann.

Die rechtliche Zulässigkeit und die Praktikabilität einer Umweltförder- bzw. Nahverkehrsabgabe war Gegenstand einer Anfrage im Landtag, zu der die Landesregierung mit Drucksache 13/2005 ausführlich Stellung genommen und dabei ausgeführt hat, dass zu diesen Fragen im Jahr 1990 eine Arbeitsgruppe eingesetzt wurde. Die Arbeitsgruppe, die den Auftrag hatte, die Möglichkeiten für die Erhebung einer Nahverkehrsabgabe zu prüfen, kam unter Berücksichtigung eines Rechtsgutachtens im We-

sentlichen zu den folgenden Feststellungen, die nach Auffassung der Landesregierung auch heute noch Bestand haben:

- Zwar wäre eine Nahverkehrsabgabe, die jeder Halter eines Kraftfahrzeugs in einem Verkehrsgebiet zu entrichten hätte, bei Verrechnung mit Fahrscheinen in diesem Verkehrsgebiet verfassungsrechtlich grundsätzlich zulässig; dies allerdings nur als Lenkungsabgabe. Sie darf folglich nicht der Erzielung von Einnahmen dienen. Andernfalls würde es sich um eine Steuer handeln, für die das Land keine Gesetzgebungskompetenz hat.
- Das Verursacherprinzip wäre bei Einführung einer Nahverkehrsabgabe nicht einhaltbar. Belastet würden nur Halter im Verkehrsgebiet, während Fahrer aus anderen Verkehrsgebieten, z. B. Einpendler, die in gleicher Weise zur Belastung der Verkehrswege beitragen, keine Abgabe zu entrichten hätten.
- Haltergruppen, die auf das Fahrzeug nicht verzichten können, würden belastet, z. B. bei ungünstiger Anbindung an den öffentlichen Verkehr, bei Arbeitsplätzen außerhalb des Verkehrsgebiets und Berufsgruppen wie Handwerker und Handelsvertreter, die in der Regel nicht auf den öffentlichen Verkehr ausweichen können.
- Es müssten Verrechnungen der Abgabe mit Fahrscheinen über die Person des Halters hinaus, z. B. für Familienangehörige, ermöglicht werden.
- Aus verfassungsrechtlichen Gründen müssten zudem Ausnahmen von der Abgabepflicht, etwa für Körperbehinderte, eingeführt werden.
- Bei Fahrzeugen, die zu einem Betriebsvermögen gehören, dürfte die Verrechnung scheitern; die Nahverkehrsabgabe würde sich in diesen Fällen wie eine Steuer auswirken.
- Eine Nahverkehrsabgabe wäre, unter anderem wegen der Notwendigkeit der Verrechnung mit Fahrscheinen bis hin zu Einzelfahrscheinen, mit einem hohen bürokratischen Aufwand verbunden.

Ergänzend hierzu ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei der Einführung einer Nahverkehrsabgabe um einen Gegenstand handelt, bei dem zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet eine bundesgesetzliche Regelung erforderlich ist. Der Bund hat jedoch von dem ihm zustehenden Gesetzgebungsrecht keinen Gebrauch gemacht.

#### zu 5:

Zu der Frage, wie viele Fahrzeuge mit grüner, gelber und roter Plakette aktuell in Baden-Württemberg erfasst sind, liegt keine Erhebung vor.

Nach Auskunft des Kraftfahrt-Bundesamtes in Flensburg handelt es sich bei den folgenden Zahlen (Stand: 1. Januar 2010) um Fahrzeuge, die aufgrund ihres Emissionsverhaltens eine bestimmte Plakette bekommen könnten. Es ist nicht erfasst, wie viele Fahrzeuge eine entsprechende Plakette tatsächlich haben.

## Fahrzeuge in Baden-Württemberg, die eine farbige Plakette erhalten könnten

1. Januar 2010	Pkw	Nutzfahrzeuge
<b>Rot</b>	154.383	45.049
<b>Gelb</b>	537.376	98.540
<b>Grün</b>	4.850.757	113.497

Die Kfz-Zulassungsstelle kann lediglich zu den Feinstaubplaketten innerhalb der Umweltzone Stuttgart Stellung nehmen. Zum letzten Auswertungstichtag am 31.12.2009 waren laut Auswertung des Kommunalen Rechenzentrums Stuttgart folgende Plaketten in Stuttgart zugeteilt:

## Fahrzeuge in der Umweltzone Stuttgart, denen eine farbige Plakette zugeteilt wurde

31.12.2009	Kraft-omni-busse	Lkw	Pkw	Sonder-Kfz (z. B. Wohnmobile, Arbeitsmaschinen)	landwirtschaftliche Zugmaschinen
<b>Rot</b>	169	1.728	4.654	369	43
<b>Gelb</b>	246	4.095	18.022	638	15
<b>Grün</b>	141	4.801	233.211	312	5

### zu 6:

Was eine Funktionserweiterung der Feinstaubplakette anlangt, so ist die Zweckbestimmung dieser Plakette in der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung (KennzeichnungsVO) geregelt. Danach ist die Verwendung der Plakette für andere Zwecke ohne eine entsprechende Ermächtigung nicht möglich. Eine solche Ermächtigung liegt derzeit nicht vor.

Unabhängig davon erfolgt die Gebührenbemessung für die Feinstaubplakette auf der Grundlage von § 4 Abs. 3 Landesgebührengesetz i.V.m. § 11 Kommunalabgabengesetz. Danach darf die Gebührenhöhe die mit der Leistung verbundenen Verwaltungskosten (d. h. die nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen ansatzfähigen Kosten mit Ausnahme der kalkulatorischen Zinsen) nicht überschreiten. Insofern besteht gebührenrechtlich kein Spielraum für eine Lenkungsfunktion bei der Bemessung der Gebührenhöhe.

Dr. Wolfgang Schuster

Verteiler  
<Verteiler>