

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Oliver Krischer, Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter, Matthias Gastel, Harald Ebner, Stephan Kühn (Dresden), Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Peter Meiwald, Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Planungen einer Pkw-Maut für ausländische Fahrzeughalter

Am 7. Juli 2014 hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, Eckpunkte für eine Pkw-Maut vorgestellt. Diese soll sich an alle Halter von Fahrzeugen unter 3,5 Tonnen Gesamtgewicht richten und als Infrastrukturabgabe für die Benutzung aller Straßen erhoben werden. Die angekündigte Maut soll deutschen Kfz-Haltern über die Kraftfahrzeugsteuer zurück-erstattet werden. Fahrzeughalter aus dem Ausland hätten keine Möglichkeit der Rückerstattung, so das Konzept. Diese Vorgehensweise hatte zuvor der EU-Verkehrskommissar Siim Kallas kritisiert: „Eine Pkw-Maut darf nicht einfach mit der Kfz-Steuer verrechnet werden.“ (vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung, 28. Juni 2014). In der Europäischen Union gilt das Antidiskriminierungsgebot, das heißt niemand darf aufgrund seiner Nationalität benachteiligt werden. Bei Unvereinbarkeit mit diesem Gebot würde EU-Recht gebrochen. Ob die angekündigte Pkw-Maut mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar ist, konnte bisher noch nicht geklärt werden.

Das vorgestellte Mautkonzept besteht bisher aus Eckpunkten, die angekündigten Gesetzentwürfe sind dem Deutschen Bundestag noch nicht zugegangen. Doch bereits in den Eckpunkten sind einige Widersprüche erkennbar und werden bisher ungeklärte Fragen aufgeworfen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Bis wann, mit welchen Bedingungen und welchen Zielen wird die Bundesregierung die angekündigte Pkw-Maut umsetzen?
2. Wird die Bundesregierung einen Gesetzentwurf zur angekündigten Pkw-Maut vorlegen, und wenn ja, bis wann, und mit welchem Inhalt?
3. Inwieweit ist die Beteiligung des Bundesrats an einem Gesetzentwurf bzw. an den Gesetzentwürfen zur angekündigten Pkw-Maut nach Auffassung der Bundesregierung erforderlich?
4. Wie rechtfertigt die Bundesregierung den verhältnismäßig hohen bürokratischen Aufwand für die angekündigte Pkw-Maut (www.sueddeutsche.de vom 8. Juli 2014 „Dobrindts Tragik“, Gewerkschaft der Polizei vom 4. August 2014 „GdP hinterfragt Maut-Bürokratie“)?

5. a) Wie wird die Bundesregierung die Kontrolle der angekündigten Pkw-Maut auf den Straßen und an den Grenzen des Bundesgebiets gewährleisten?
- b) Welche Institutionen sollen nach Auffassung der Bundesregierung die Kontrolle der angekündigten Pkw-Maut sicherstellen, sollten mehrere Institutionen beauftragt werden, wie sollen die jeweiligen Aufgaben voneinander abgegrenzt werden?
- c) Welche Institutionen hat die Bundesregierung aktuell für die Kontrolle der Lkw-Maut beauftragt?
- d) Wie viele zusätzliche Stellen werden für die Kontrolle und Bearbeitung der angekündigten Pkw-Maut bei den in Frage 5b genannten Institutionen nach Auffassung der Bundesregierung benötigt (bitte einzeln aufschlüsseln)?
- e) Sind bereits zusätzliche Haushaltsmittel für vorbereitende Maßnahmen von Pkw-Maut-Kontrollen im Haushaltsentwurf für das Jahr 2015 vorgesehen, und wenn ja, in welcher Höhe (bitte Haushaltstitel nennen)?
- f) Welche Mittel würden im Zuge der angekündigten Pkw-Maut für Kontrollen im Haushalt 2016 vorgesehen werden (bitte Haushaltstitel nennen)?
- g) Systemkosten in welcher Höhe wird die angekündigte Pkw-Maut jährlich sowie im ersten Jahr (bitte zusätzliche Anlaufkosten anführen) verursachen, und welche Nettoeinnahmen wird die Bundesregierung jährlich verbuchen können?
- h) Wie setzen sich die Verkaufsprognosen der Vignetten für Halter von ausländischen Fahrzeugen unter 3,5 Tonnen nach Auffassung der Bundesregierung zusammen (bitte nach angekündigter 10-Tages-Vignette, 2-Monats-Vignette und der Jahresvignette sowie nach jeweiliger Stückzahl und Verkaufserlös aufschlüsseln)?
6. a) Wie wird die Bundesregierung die europarechtskonforme Ausgestaltung der angekündigten Pkw-Maut sicherstellen?
- b) In welchen Terminen haben Vertreter der Bundesregierung bzw. des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bisher mit Vertretern der Europäischen Kommission über die angekündigte Pkw-Maut gesprochen (bitte unter Nennung des jeweiligen Datums und des Anlasses der jeweiligen Termine)?
- c) Welche Ergebnisse hatten die in Frage 6b genannten Gespräche jeweils?
7. a) Wie viele ausländische Pkw bis 3,5 Tonnen fahren nach Kenntnis der Bundesregierung pro Jahr in Deutschland, unterteilt nach Autobahnen, Bundesfernstraßen, Landstraßen, Kreisstraßen, Gemeindestraßen?
- b) Auf welche Herkunftsländer verteilen sich diese ausländischen Pkw?
8. a) Inwieweit wurden bisher Effekte des „kleinen Grenzverkehrs“ in das Konzept zur angekündigten Pkw-Maut einbezogen?
- b) Welche finanziellen Effekte hat der „kleine Grenzverkehr“ für die Grenzregionen zu Nachbarstaaten nach Kenntnis der Bundesregierung insgesamt?
- c) Welchen finanziellen bzw. wirtschaftlichen Effekt hat nach Kenntnis der Bundesregierung der „kleine Grenzverkehr“ durch Gäste, die über die Straße in die jeweilige Region kommen, für die Grenzregionen zu Nachbarstaaten?

- d) Welchen finanziellen bzw. wirtschaftlichen Effekt hat der „kleine Grenzverkehr“ nach Kenntnis der Bundesregierung bezogen auf die einzelnen Bundesländer?
- e) Welche Branchen profitieren nach Kenntnis der Bundesregierung besonders vom „kleinen Grenzverkehr“ nach Deutschland, und wie hoch ist der Anteil des durch ausländische Gäste erwirtschafteten Umsatzes in den einzelnen Branchen?
- f) Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über mögliche entstehende wirtschaftliche Schäden in den Grenzregionen bei einer Einführung der angekündigten Pkw-Maut in Deutschland vor?
- g) Wie sollen nach Auffassung der Bundesregierung die volkswirtschaftlichen Einnahmeausfälle durch Ausbleiben ausländischer Gäste in Grenzregionen kompensiert werden?
- h) Welche Studien über das wirtschaftliche Potenzial des „kleinen Grenzverkehrs“ (Pendler, regionale Wirtschaft, Tagestourismus etc.) kennt und berücksichtigt die Bundesregierung bei ihren Planungen zur Einführung einer Pkw-Maut?
- i) Über welche Studien u. Ä. verfügt die Bundesregierung, um abzuschätzen, wie sie die Einführung einer Pkw-Maut für alle Straßen in Deutschland auf den „kleinen Grenzverkehr“ auswirkt?
- j) Gibt es Überlegungen innerhalb der Bundesregierung, grenznahe Regionen, z. B. alle Grenzlandkreise von der angekündigten Pkw-Maut auszunehmen?
Wenn ja, warum?
Wenn nein, warum nicht?
9. a) Wie wird die Aufteilung der Einnahmen durch die angekündigte Pkw-Maut als Infrastrukturabgabe für die Nutzung aller Straßen auf alle Baulastträger nach Auffassung der Bundesregierung erfolgen?
- b) Welcher Anteil an den Maut-Bruttoeinnahmen aus der angekündigten Pkw-Maut als Infrastrukturabgabe soll nach Auffassung der Bundesregierung an die Bundesländer und die anderen Baulastträger (Kommunen, Kreise) fließen?
- c) Wie kann die Zweckbindung der Mittel, die aus der angekündigten Pkw-Maut an die Bundesländer und die anderen Baulastträger fließen sollen, gewährleistet werden?
- d) Inwieweit ist eine Zweckbindung der Mittel aus der angekündigten Pkw-Maut, die an die Bundesländer und die anderen Baulastträger fließen sollen, rechtlich möglich?
10. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung die Aussage des bayerischen Ministerpräsidenten Horst Seehofer, der im „Bericht aus Berlin“ am 20. Juli 2014 darauf hingewiesen hat, über Mauteinnahmen nicht nur die Verkehrsinfrastruktur, sondern auch die digitale Infrastruktur finanzieren zu wollen?
11. a) Wie werden sich die Bruttoeinnahmen zusammensetzen (Vignetten-Verkaufserlöse aus der Frage 5g und evtl. weitere Posten)?
- b) Nach Abzug welcher Ausgaben wird die Bundesregierung die Nettoeinnahmen der angekündigten Pkw-Maut berechnen?
- c) Wie wird die Bundesregierung die Zweckbindung der Nettoeinnahmen des Bundes analog der Lkw-Maut-Einnahmen sicherstellen?

- d) Welche Kosten fallen für die Ausfertigung von rund 50 Millionen neuen Kfz-Steuerbescheiden an, die gemäß der Maut-Eckpunkte der Bundesregierung notwendig werden?
12. a) Wird die Bundesregierung ein gesamtes Konzept für die Nutzerfinanzierung der Autobahnen und Bundesstraßen vorlegen, und wenn ja, bis wann, und mit welchem Inhalt, und wenn nein, warum nicht?
- b) Wie beabsichtigt die Bundesregierung die nach der angekündigten Pkw-Maut bestehende Lücke zwischen mautpflichtigen Lkws ab 7,5 Tonnen und Pkws bis 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht zu schließen (bitte Maßnahmen und Zeitraum nennen)?
- c) Wie viele Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 bis unter 7,5 Tonnen sind in Deutschland zugelassen?
13. a) Welche Ausnahmen von der angekündigten Pkw-Maut, etwa für Schwerbehinderte oder Fahrten von Haltern ausländischer Pkws in die deutschen Grenzregionen, wird die Bundesregierung vorsehen?
- b) Durch welche Maßnahmen wird die Bundesregierung die ökologische Komponente der angekündigten Pkw-Maut bei deutschen sowie ausländischen Fahrzeughaltern gleichermaßen sicherstellen?
- c) Wird die angekündigte Pkw-Maut, die nach Hubraum bemessen wird, eine Kappungsgrenze haben, und wenn ja, aus welchen Gründen, und mit welcher beabsichtigten verkehrlichen Lenkungswirkung?
- d) Wie will die Bundesregierung vor dem Hintergrund der ausschließlichen Jahresvignette für Inländer sicherstellen, dass Fahrzeugbesitzer (etwa Motorräder und Cabrios), die nur einzelne Monate zugelassen werden, auch nur für diese Monate belastet werden?
- e) Wie begründet die Bundesregierung, dass im Rahmen der angekündigten Maut Vielfahrer, und damit häufige und stärkere Nutzer, unter Umständen eine niedrigere Infrastrukturabgabe zahlen, als seltene Gelegenheitsfahrer?
- f) Wie wird die Bundesregierung die Abgabe für Carsharing-Fahrzeuge bemessen, deren Einsatz dazu beiträgt, den Bestand an Privat-Pkw, die Häufigkeit des Autofahrens und damit die Belastung der Infrastruktur zu reduzieren?
- g) Wie wird die Bundesregierung im Zuge der angekündigten Maut sicherstellen, dass Fahrzeughalter, die von der Kfz-Steuer befreit sind (z. B. Elektrofahrzeuge) bzw. einen ermäßigten Satz zahlen (z. B. Hybridfahrzeuge bzw. erdgasbetriebene Fahrzeuge), durch die Maut nicht benachteiligt werden?
14. a) Welche Systeme zur Fälschungssicherheit plant die Bundesregierung bei der Vignette einzusetzen?
- b) Muss nach Auffassung der Bundesregierung der Vertrieb der Vignetten an den Tankstellen europaweit ausgeschrieben werden (vgl. Frankfurter Rundschau vom 17. Juli 2014)?
15. a) Welche Studien oder sonstigen Erkenntnisse zur Inanspruchnahme deutscher Straßen durch ausländische Pkw kennt und berücksichtigt die Bundesregierung bei ihren Planungen zur Einführung einer Pkw-Maut?
- b) Erwartet die Bundesregierung, dass Nachbarstaaten als Reaktion auf die Einführung einer Pkw-Maut in Deutschland ebenfalls eine solche einführen, und wie begründet die Bundesregierung ihre Erwartung?

16. Plant die Bundesregierung die zusätzlichen Kosten möglicher Pkw-Mauten im Ausland als Reaktion auf die deutsche Pkw-Maut für deutsche Autofahrer zu kompensieren, und wenn ja, in welcher Weise?
17. a) Welche Länder in Europa oder weltweit haben nach Kenntnis der Bundesregierung eine Mautpflicht für alle Straßen, so wie die Bundesregierung sie plant?
b) Welche Mautsysteme für welche Straßen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in den Ländern der EU, und mit welchen Kosten sind diese für Pkw verbunden?
18. Sollte die Pkw-Maut für ausländische Fahrzeughalter umgesetzt werden und dann vom Europäischen Gerichtshof für unzulässig erklärt werden, wird die Bundesregierung dann die Maut oder die Entlastung bei der Kfz-Steuer aufheben?
19. Inwieweit teilt die Bundesregierung Aussagen aus der bayerischen CSU-Landtagsfraktion, wonach mit der Pkw-Maut ein „Bürokratiemonster“ geschaffen würde (vgl. DIE WELT vom 19. Juli 2014)?

Berlin, den 29. Juli 2014

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

