

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Oliver Krischer, Harald Ebner, Matthias Gastel, Britta Haßelmann, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Referentenentwurf zur PKW-Maut

Am 30. Oktober 2014 erklärte der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, bei einer Pressekonferenz im Bundesministerium, einen Referentenentwurf für ein Infrastrukturabgabengesetz in die Ressortabstimmung gegeben zu haben. Damit soll eine Vereinbarung des Koalitionsvertrages zwischen CDU, CSU und SPD zur Einführung einer Pkw-Maut für Halter von nicht in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen auf den Weg gebracht werden. Am 31. Oktober 2014 veröffentlichte „netzpolitik.org“ ein Dokument mit dem Titel „Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen“. Es stellen sich daher Fragen zu den Details des Referentenentwurfs. Insbesondere die prognostizierten Einnahmen und Systemkosten, die Vereinbarkeit mit europäischem Recht sowie die Kontrolle der Maut und die Abstimmung mit dem ebenfalls zu ändernden Kraftfahrzeugsteuergesetz sind weiter unklar. Da die Pkw-Maut elektronisch erhoben werden soll, ergeben sich auch Fragen zum Datenschutz.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch sind die prognostizierten Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe, und woraus resultiert die Differenz zwischen Einnahmen von „mehr als 300 Mio. Euro“, von denen der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, in einem Interview mit dem „Münchner Merkur“ vom 29. Oktober 2014 sprach und 500 Mio. Euro, die der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur in der Pressekonferenz vom 30. Oktober 2014 als Einnahmen nannte?
2. Wie begründet sich die Differenz der Systemkosten, die laut „Infopapier zur Pkw-Maut/Infrastrukturabgabe“ vom Juli 2014 rund 260 Mio. Euro pro Jahr betragen, während sie jetzt mit 195 Mio. Euro pro Jahr für laufende Betriebs- und Personalkosten angegeben werden?
3. a) Wie schlüsseln sich die Systemkosten im Detail auf?
b) Wie hoch werden die Betriebs- und Personalkosten im Kraftfahrtbundesamt geschätzt, um die Kosten für die Pkw-Maut mit der Kraftfahrzeugsteuer zu verrechnen und entsprechende Bescheide an Fahrzeughalter in Deutschland zu verschicken?
c) Wie hoch werden die Betriebs- und Personalkosten beim Bundesamt für Güterverkehr zur Kontrolle der Pkw-Maut geschätzt?
d) Wie hoch sind die Kosten zum Aufbau und Betrieb eines Systems für eine elektronische Vignette?

4. Welche Beträge werden als Einnahmen aus der Pkw-Maut in der mittelfristigen Finanzplanung angesetzt?
5. Aus welchen Gründen soll die Infrastrukturabgabe nicht mehr, wie im Juli 2014 vorgesehen, mit einer Papiervignette, sondern mit einer elektronischen Vignette erhoben werden?
6. Würden durch die Kontrolle der Infrastrukturabgabenerhebung mittels Papiervignette im Vergleich zur Verwendung einer elektronischen Vignette gerade von Privatpersonen weniger Daten (dauerhaft) gespeichert, und wenn nein, warum nicht?
7. Welche Daten von Privaten oder Unternehmen sollen im Zuge der geplanten Infrastrukturabgabe von wem zu welchem Zeitpunkt erhoben und gespeichert werden (bitte genaue Aufschlüsselung)?
8. Welche Lösungsfristen und Voraussetzungen für die Löschung sind für die in Frage 7 genannten Daten vorgesehen (bitte genaue Aufschlüsselung)?
9. Welche der in Frage 7 genannten Daten dürfen von der Stelle, die die Daten erhebt oder speichert, an welche anderen privaten oder staatlichen Einrichtungen (einschließlich der Strafverfolgungsbehörden) zu welchem Zweck weitergegeben werden?
10. Aus welchen Gründen ist es notwendig, alle Bilder von Kraftfahrzeugen, Namen und Anschriften der Personen, die die Kraftfahrzeuge führen, sowie Orte und Zeiten der benutzen Straßen bis einen Monat nach dem abgelaufenen Maut-Jahr zu speichern, um die Maut für den Fall erstatten zu können, dass Bundesfernstraßen nicht benutzt wurden, obwohl das Fahrzeug weiter angemeldet war (vgl. DER TAGESSPIEGEL vom 2. November 2014)?
11. Will die Bundesregierung zulassen, dass Daten, die im Zuge der Infrastrukturabgabe erhoben werden, für Ermittlungen im Bereich der (Schwerst-)Kriminalität Verwendung finden können (vgl. www.sueddeutsche.de vom 2. November 2014), und wenn ja, warum?
12. Können mit den im Zuge der Infrastrukturabgabe erhobenen Daten Bewegungsprofile von Autofahrern und Autofahrerinnen erstellt werden, und für welche Stelle ist die Erstellung von Bewegungsprofilen nach dem Konzept der Bundesregierung erlaubt?
13. Welche – öffentlichen oder nichtöffentlichen – Stellungnahmen oder Äußerungen mit welchem Inhalt hat es bislang von der Bundesdatenschutzbeauftragten oder nach Kenntnis der Bundesregierung von einem Landesdatenschutzbeauftragten zum Konzept oder Gesetzentwurf der Infrastrukturabgabe gegeben?
14. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den in Frage 13 genannten Stellungnahmen oder Äußerungen?
15. a) Mit welchem technischen System soll die elektronische Vignette eingeführt werden?
b) Inwiefern ist die Mautbetreiberin Toll Collect GmbH nach Kenntnis der Bundesregierung technisch in der Lage, nahezu alle Fahrzeuge auf Bundesautobahnen zu erfassen?
c) Inwiefern ist eine europaweite Ausschreibung für ein Mautsystem mit elektronischer Vignette notwendig, und wann wäre dieses neue System nach Einschätzung der Bundesregierung nach einer Ausschreibung betriebsbereit?
16. Mit welchen Argumenten kommt Prof. Dr. Christian Hillgruber von der Universität Bonn zu dem Schluss, dass die vorgesehene Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Nutzung des deutschen Bundesfernstraßennet-

zes – auch in der Kombination mit entsprechenden Freigrenzen bei der Kfz-Steuer – weder eine unmittelbare noch eine mittelbare Diskriminierung von Unionsbürgern aus Gründen der Staatsangehörigkeit darstellt, was laut „BILD“ vom 26. Oktober 2014 aus einem 71-seitigen Rechtsgutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur hervorgeht?

17. Wird die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag das in Frage 16 genannte Gutachten zur Verfügung stellen, und wenn nein, warum nicht?
18. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Einschätzung, welche vom Rektor der Universität für Verwaltungswissenschaften in Speyer, Prof. Dr. Joachim Wieland (www.shz.de vom 31. Oktober 2014), geäußert wurde, wonach die Infrastrukturabgabe gegen den allgemeinen Gleichheitssatz in Artikel 3 Absatz 1 des Grundgesetzes, verstößt, weil kein sachlicher Grund dafür ersichtlich ist, dass ausländische Fahrzeughalter, welche nur Bundesstraßen nutzen, die Infrastrukturabgabe nicht zahlen müssen, während inländische Fahrer die Abgabe zahlen müssen, selbst wenn gleichzeitig die Kfz-Steuer sinkt?
19. Von welchem Mautausweichverkehr geht die Bundesregierung aus, wenn die Pkw-Maut von ausländischen Fahrzeughaltern nur auf Autobahnen erhoben werden soll?
20. Wer entscheidet aufgrund welcher Bewertungen, welche Bundesstraßen zur Vermeidung von Ausweichverkehren bemaute werden können?
21. Was wird die Bundesregierung unternehmen, wenn es zu Mautausweichverkehren auf Landes- oder Kommunalstraßen kommt?
22. Inwiefern liegt das Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes bereits als Referentenentwurf vor, und wann soll die Ressortabstimmung abgeschlossen sein?
23. Wann soll das Infrastrukturabgabengesetz in Kraft treten?
24. Inwiefern ist ein zeitlicher Abstand zwischen der Einführung der Infrastrukturabgabe für alle Fahrzeuge und der Inkraftsetzung der Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes zur Entlastung von Fahrern in Deutschland zugelassener Fahrzeuge notwendig, und wann sollen die jeweiligen Gesetze in Kraft treten?
25. Inwiefern ist im Infrastrukturabgabengesetz ein Passus vorgesehen, dass es seine Gültigkeit verliert, wenn die Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes nicht in Kraft tritt oder mit dem europäischen Recht für nicht vereinbar erklärt wird, um zu vermeiden, dass in diesem Fall eine Maut für alle Pkw bzw. Wohnmobile ohne Kompensation über die Kraftfahrzeugsteuer fällig wird?
26. Aus welchen Gründen sollen Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen, so lange sie keine Wohnmobile sind, zukünftig von einer Mautpflicht ausgenommen werden?
27. Welche Kosten sind bisher durch die Erarbeitung des Referentenentwurfs entstanden (Personalkosten, Gutachter, Öffentlichkeitsarbeit, weitere Kosten), und welche Kosten sind bis zur Inkraftsetzung eines Gesetzes vorgesehen?

Berlin, den 5. November 2014

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

