

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Thomas Seitz, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Dr. Michael Kaufmann, Kay-Uwe Ziegler, Dirk Brandes, Beatrix von Storch, Eugen Schmidt, Albrecht Glaser, Tobias Matthias Peterka, Jan Wenzel Schmidt, Stephan Brandner, Martin Hess, Hannes Gnauck, Dietmar Friedhoff, Dr. Rainer Rothfuß, Thomas Dietz, Marc Bernhard, Edgar Naujok, Kay Gottschalk, Thomas Ehrhorn und der Fraktion der AfD

Gutachten zu Haftungsansprüchen gegenüber dem Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur a. D. Andreas Scheuer wegen der von der Bundesrepublik Deutschland zu tragenden Entschädigungszahlungen

Im Mai 2015 wurde das Gesetz über die Erhebung einer zeitbezogenen Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen (InfrAG) beschlossen. Für Inländer war hierbei eine Entlastung bei der Kraftfahrzeugsteuer zur Vermeidung von Doppelbelastungen infolge der Einführung der Infrastrukturabgabe vorgesehen. Daraufhin hatte die Europäische Kommission im Juni 2015 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland gemäß Artikel 258 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) eingeleitet (https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/IP_15_5200). Die Europäische Kommission stellte im Mai 2017 das Verfahren ein (<https://www.zeit.de/politik/deutschland/2017-05/pkw-maut-europaeische-kommission-deutschland-mautverfahren-eingestellt>), weil mit Deutschland eine Einigung erzielt werden konnte, die durch Änderungen des InfrAG und des Gesetzes zur Änderung des Zweiten Verkehrssteueränderungsgesetzes (BGBl. I 2017 S. 1493) umgesetzt wurde. Am 12. Oktober 2017 reichte sodann Österreich eine Klage gegen Deutschland vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) ein (Rechtssache C-591/17).

Die Wissenschaftlichen Dienste (WD) des Deutschen Bundestages kamen bereits am 9. Juli 2015 in einem Gutachten zu dem Ergebnis, dass die sogenannte PKW-Maut europarechtswidrig sei (Ausarbeitung der WD vom 9. Juli 2015, „Vereinbarkeit der Gesetze zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen und zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes mit dem Unionsrecht“). Der damalige Abgeordnete Andreas Scheuer bezeichnete das Gutachten als „Auftragsgutachten“ und erklärte: „Bei so viel fachlicher Ignoranz muss man die Frage nach dem Sinn des Wissenschaftlichen Dienstes stellen“ (<https://www.tagesspiegel.de/politik/gutachten-halt-maut-fur-rechtswidrig-6022879.html>).

Obwohl das Verfahren vor dem EuGH gegen Deutschland noch anhängig war, schloss der zu diesem Zeitpunkt Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer für die Bundesrepublik Deutschland am 30. Dezember 2018 den Vertrag über die Entwicklung, den Aufbau und den Betrieb eines

Systems für die Erhebung einer Infrastrukturabgabe mit dem Betreiber autoTicket GmbH sowie seinen Gesellschaftern CTS Eventim AG & Co. KGaA und Kapsch TrafficCom AG ab (veröffentlicht unter: https://c18004-o.l.core.cdn.streamfarm.net/18004initag/ondemand/3706initag/bmvi/dateien/20190719_bmvi_info.pdf/SharedDocs/DE/Anlage/K/Maut-Vertrag.pdf?__blob=publicationFile).

Mit Urteil vom 18. Juni 2019 entschied der EuGH (Rechtssache C-591/17, Österreich ./ Deutschland), dass die Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen durch Personenkraftwagen in Kombination mit einer gleichzeitigen Steuerentlastung bei der Kraftfahrzeugsteuer zugunsten der Halter von in Deutschland zugelassenen Kfz mit einem Gesamtgewicht von bis zu 3,5 Tonnen in einer Höhe, die mindestens dem Betrag der Infrastrukturabgabe entspricht, gegen Unionsrecht verstößt. Es läge eine mittelbare Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit vor.

Noch am Abend des 18. Juni 2019 veranlasste der damalige Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer die Kündigung des Vertrages (<https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2020/kw40-pa-2ua-794266#:~:text=er%20nicht%20beurteilen.-,Am%2018.,unbegr%C3%BCndet%E2%80%9C%20gewesen%2C%20sagte%20Schneble>).

Am 1. Oktober 2020 erteilte der Deutsche Bundestag der Bundesregierung schließlich die Entlastung für das Haushaltsjahr 2018 (<https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2020/kw40-de-abschliessende-beratungen-793460>) – also dem Jahr des Vertragsabschlusses mit der Betreibergesellschaft.

Im vertraglich vorgesehenen Schiedsverfahren wurde Deutschland mit Schiedsspruch vom 6. Juli 2023 verpflichtet, den Betreibergesellschaften einen Betrag in Höhe von 243 Mio. Euro als Kündigungsentschädigung zu zahlen (<https://www.br.de/nachrichten/deutschland-welt/maut-desaster-bund-zahlt-243-millionen-euro-schadenersatz,Tj9C2qe>).

Die Rechtsanwälte Christoph von Donat, Julia Lipinsky und Marie-Sybil von Dulong aus der Berliner Rechtsanwaltskanzlei Müller-Wrede legten im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr unter dem 15. Dezember 2023 ein Gutachten zu Haftungsansprüchen gegenüber dem Bundesverkehrsminister a. D. Andreas Scheuer wegen der von der Bundesrepublik Deutschland zu tragenden Entschädigungszahlungen aus dem Betreibervertrag zur Erhebung der Infrastrukturabgabe („PKW-Maut“) vor (abrufbar unter: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/gutachten-haftung-maut.pdf?__blob=publicationFile). Die Gutachter kommen im Ergebnis zu dem Schluss, dass „eine Klage gegen Bundesminister a. D. Scheuer nur geringe Aussichten auf Erfolg“ hätte. Bereits die Rechtsgrundlage für einen Haftungsanspruch sei zweifelhaft, weil es keine gesetzliche Regelung zur Ministerhaftung gibt (S. 65, Randnummer 227 des Gutachtens): „Der Umstand, dass der Bundestag als Gesetzgebungsorgan des Bundes sich nicht zu den Amtspflichten eines Ministers und zur Ministerhaftung verhält, aber (wenn auch in anderer Funktion) der Bundesregierung Entlastung erteilt, schwächt grundsätzlich die Position des Bundes, Schadensersatzansprüche nach erteilter Entlastung zu erheben.“ Die Gutachter schließen auch eine deliktische Haftung nach § 823 des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB) aus, weil die Bundeshaushaltsordnung (BHO) kein Schutzgesetz i. S. d. § 823 Absatz 2 BGB darstelle und eine Strafbarkeit nach § 266 Absatz 1 des Strafgesetzbuchs (StGB) bereits von der Staatsanwaltschaft verneint worden sei. „Die mit Abschluss des Betreibervertrages im Dezember 2018 eingegangen[en] Risiken seien nicht klar und evident wirtschaftlich unvertretbar gewesen“ (S. 69, Randnummer 246 des Gutachtens).

Die Gutachter weisen auf das Prozessrisiko hin. Es belaufe sich auf 3,6 Mio. Euro, ließe sich aber grundsätzlich durch die Erhebung einer Teilklage deutlich drosseln (S. 24, Randnummer 8 des Gutachtens).

Laut Gutachter ist hinsichtlich der Verjährung von der regelmäßigen dreijährigen Verjährungsfrist auszugehen. Im schlechtesten Fall lief die Verjährung bereits am 31. Dezember 2022 ab. Im günstigsten Fall verjähre die Forderung zum 31. Dezember 2025 (S. 67, Randnummer 234 ff. des Gutachtens).

Der Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing erklärte, dass er der Empfehlung der Gutachter folgen werde, „auch um weiteren Schaden für den Steuerzahler abzuwenden“ (<https://rsw.beck.de/aktuell/daily/meldung/detail/rechtsgutachten-maut-desaster-keine-haftungsnorm-minister>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wann wurden die Rechtsanwälte Christoph von Donat, Julia Lipinsky und Marie-Sybil von Dulong (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller) mit der Begutachtung der Frage, ob, und falls ja, in welcher Höhe rechtlich ein Regressanspruch des Bundes gegen Bundesverkehrsminister a. D. Andreas Scheuer besteht und ob dieser mit Aussicht auf Erfolg durchgesetzt werden kann, beauftragt?
2. War beabsichtigt, die Rechtsanwälte Christoph von Donat, Julia Lipinsky und Marie-Sybil von Dulong bzw. deren Kanzlei mit der gerichtlichen Durchsetzung möglicher Haftungsansprüche gegen Bundesverkehrsminister a. D. Andreas Scheuer zu beauftragen oder war ein solcher Auftrag bereits erteilt worden?
3. Hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr vor Ablauf des 31. Dezembers 2022 eigenständig, z. B. behördenintern, prüfen lassen, wann die Verjährung möglicher Haftungsansprüche gegen Bundesverkehrsminister a. D. Andreas Scheuer eintritt, wenn nein, warum nicht, und wenn ja, wann wurde die Prüfung veranlasst, und zu welchem Ergebnis ist sie gekommen?
4. Hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr die Erfolgsaussichten einer möglichen Klage behördenintern durch eigene Beamte prüfen lassen, wenn nein, warum nicht, und wenn ja, zu welchem Ergebnis ist man im Rahmen dieser Prüfung gekommen?
5. Was waren die Gründe für die Inanspruchnahme eines externen Gutachters zur Prüfung möglicher Haftungsansprüche gegen Bundesverkehrsminister a. D. Andreas Scheuer?
6. Wie hoch waren die Kosten für die Beauftragung der Kanzlei Müller-Wrede?
7. Hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr nach Vorlage des Gutachtens prüfen lassen, ob zumindest die Erhebung einer Teilklage sinnvoll sein könnte, wenn ja, zu welchem Ergebnis ist man gekommen, und wenn nein, warum nicht?
8. Hat sich bei der Bundesregierung eine Auffassung dazu gebildet, dass es keine gesetzliche Regelung zur Ministerhaftung gibt, und beabsichtigt die Bundesregierung, ggf. einen Gesetzentwurf zu erarbeiten, um diesem offenkundigen Missstand Abhilfe zu leisten, und wenn nein, warum nicht?

9. Wurde die Entscheidung, auf eine Klage gegen Bundesverkehrsminister a. D. Andreas Scheuer zu verzichten, von der gesamten Bundesregierung getroffen, und liegt hierzu eine schriftliche Entscheidung (z. B. Beschluss) vor, wenn ja, mit welchem Wortlaut, und wenn nein, wer hat die Entscheidung getroffen?

Berlin, den 10. Januar 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion