

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Oliver Krischer, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/2517 –**

### **Geplante Modelle zur Einführung einer Pkw-Maut**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Laut dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD will die Bundesregierung für Halter von nicht in Deutschland zugelassenen Pkw eine Vignette einführen, um diese an der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zu beteiligen. Die Vignette soll keinen Fahrzeughalter in Deutschland stärker belasten und EU-rechtskonform sein. Ein Gesetz soll im Verlauf des Jahres 2014 verabschiedet werden. Im Juli 2014 hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, sein „Infopapier zur Pkw-Maut/Infrastrukturabgabe“ vorgestellt. Danach sollen alle Fahrzeuge bis 3,5 Tonnen eine Infrastrukturabgabe zahlen, während Halter in Deutschland zugelassener Pkw eine Kompensation durch eine gesenkte Kraftfahrzeugsteuer erhalten. Etwa einen Monat später kündigte der Bundesminister für Wirtschaft und Energie, Sigmar Gabriel, an, private Investoren mit neuen Modellen an der Finanzierung der öffentlichen Infrastruktur zu beteiligen (Märkische Allgemeine vom 16. August 2014), während der Bundesminister der Finanzen, Dr. Wolfgang Schäuble, ein weitreichendes Alternativkonzept zu den Plänen des CSU-geführten Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erarbeiten lässt (DER SPIEGEL vom 1. September 2014).

1. Inwiefern ist es zutreffend, dass das Bundesministerium der Finanzen an einem eigenen Mautkonzept für die nächste Wahlperiode arbeitet?
2. Inwiefern ist es zutreffend, dass im Alternativkonzept des Bundesministeriums der Finanzen eine Maut für alle Nutzer von Autobahnen (ohne eine Kompensation für Halter von in Deutschland zugelassenen Pkw über die Kraftfahrzeugsteuer) vorgesehen ist?
3. Inwiefern ist es sinnvoll, in dieser Legislatur eine Infrastrukturabgabe für das gesamte Straßennetz – wie laut Infopapier des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 7. Juli 2014 vorgesehen – einzuführen,

wenn das Alternativkonzept des Bundesministeriums der Finanzen für die nächste Legislatur nur eine Einbeziehung der Autobahnen vorsieht?

Die Fragen 1 bis 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat am 7. Juli 2014 ein Informationspapier vorgelegt, das Eckpunkte für eine künftige Pkw-Maut/Infrastrukturabgabe enthält. Dies bildet die Grundlage für die weiteren Überlegungen der fachlich zuständigen Ressorts. Das Bundesministerium der Finanzen (BMF) erarbeitet kein eigenes Mautkonzept.

4. Inwiefern handelt es sich bei den Finanzierungsmodellen, die im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie geplant werden und beim Alternativkonzept des Bundesministeriums der Finanzen um aufeinander abgestimmte Maßnahmen?

Im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie werden keine Finanzierungsmodelle im Zusammenhang mit der Einführung einer Pkw-Maut geplant.

5. Welches Bundesministerium hat die Federführung bei der vom Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt angekündigten gesetzlichen Regelung zur Einführung der Infrastrukturabgabe, und welches Bundesministerium hat die Federführung bei der Schaffung von Freigrenzen im Kraftfahrzeugsteuergesetz?

Die Federführung für ein Gesetz zur Einführung der Infrastrukturabgabe liegt beim BMVI. Die Federführung für das Kraftfahrzeugsteuergesetz liegt beim BMF.

6. Wie wird die Konformität zum europäischen Recht bei der gesetzlichen Regelung zur Einführung der Infrastrukturabgabe und bei der Schaffung von Freigrenzen im Kraftfahrzeugsteuergesetz sichergestellt, und welche Gespräche haben bisher zwischen Vertretern der Bundesregierung (inkl. Arbeitsebene) mit Vertretern der Europäischen Kommission über die angekündigte Pkw-Maut stattgefunden (bitte unter Nennung des jeweiligen Datums und des Anlasses sowie der Ergebnisse der jeweiligen Termine)?

Die Vereinbarkeit der geplanten gesetzlichen Regelung mit dem Europarecht wird im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens sichergestellt. Anfang Juli 2014 hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, das Konzept zur Infrastrukturabgabe mit EU-Verkehrskommissar Siim Kallas erörtert. Darüber hinaus finden regelmäßig Arbeitsgespräche des BMVI mit der Kommission zu Mautthemen statt, in denen auch die Infrastrukturabgabe erörtert wird.

7. Inwiefern ist es zutreffend, dass das Bundeskanzleramt eine schriftliche Bestätigung von der Europäischen Kommission verlangt, dass diese auf jeglichen rechtlichen Einspruch gegen das deutsche Maut-Modell verzichtet (Leipziger Volkszeitung vom 31. August 2014)?

Die Erörterung europarechtlicher Vorfragen im Zusammenhang mit nationalen Rechtssetzungsvorhaben ist Bestandteil des Rechtssetzungsverfahrens und seiner Vorbereitung.

8. Wann sollen die Referentenentwürfe zur angekündigten gesetzlichen Regelung zur Einführung der Infrastrukturabgabe sowie zur Schaffung von Freigrenzen im Kraftfahrzeugsteuergesetz vorliegen, und wann soll die Ressortabstimmung abgeschlossen sein, damit die Gesetzentwürfe dem Gesetzgeber zugeleitet und – wie im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vorgesehen – im Verlauf des Jahres 2014 verabschiedet werden können?

Die Gesetzentwürfe sollen dem Bundeskabinett so schnell wie möglich vorgelegt werden.

9. Inwiefern steht die Bundesregierung in Gesprächen mit anderen Staaten der Europäischen Union für eine europaweite Mautregelung anstelle einer nationalen Pkw-Maut, und falls ja, wie ist dabei der jeweilige Sachstand (bitte nach Treffen mit beteiligten Akteuren und Ergebnis aufschlüsseln)?

Die Bundesregierung steht mit anderen Mitgliedstaaten der EU nicht in derartigen Gesprächen.

10. Welche Modelle stehen nach Ansicht der Bundesregierung zur Verfügung, um privates Kapital an der Finanzierung öffentlicher Verkehrsinfrastruktur zu beteiligen?
11. Welche der Modelle werden von der Bundesregierung für eine Anwendung in Deutschland geprüft?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Privates Kapital kommt im Rahmen der ÖPP-Projekte (ÖPP – öffentlich-private Partnerschaft) im Bundesfernstraßenbau bereits zum Einsatz. Überlegungen, wie darüber hinaus privates Kapital für die Verkehrsinfrastruktur mobilisiert werden kann, sind noch nicht abgeschlossen.

12. Welche „attraktiven Angebote“ (Märkische Allgemeine vom 16. August 2014) möchte der Bundeswirtschaftsminister Sigmar Gabriel privaten Investoren zur Finanzierung öffentlicher Verkehrsinfrastruktur machen, und welche Schritte sind hierfür im Einzelnen vorgesehen?

Die Bundesregierung strebt sowohl mehr Investitionen der öffentlichen Hand als auch bessere Rahmenbedingungen für private Investitionen an. So investiert der Bund in den Jahren 2014 bis 2017 insgesamt 5 Mrd. Euro zusätzlich in die öffentliche Verkehrsinfrastruktur. Ein weiterer Ansatzpunkt im Bereich der öffentlichen Infrastruktur ist die Frage, ob und wie sich die private Finanzierung von Infrastrukturvorhaben erhöhen lässt. Die vom Bundesminister für Wirtschaft und Energie, Sigmar Gabriel, im August 2014 eingesetzte externe Expertenkommission zum Thema „Stärkung der Investitionen in Deutschland“ wird sich unter anderem auch hiermit beschäftigen. Die Kommission setzt sich aus hochrangigen Experten aus Wissenschaft und Praxis zusammen und wird in den kommenden Monaten zu weiteren Beratungen einberufen.

13. Welche Rolle spielen öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) in den Überlegungen des Bundesfinanzministeriums, und in welchem Umfang sollen Mauteinnahmen an zukünftige Betreiber von Autobahnen fließen

(bitte angeben, welche Vertragslaufzeiten und welche Mauthöhe pro Fahrzeug hierfür angenommen werden)?

14. Von welcher Einnahmeentwicklung für den Bund aus einer allgemeinen Maut geht die Bundesregierung aus, wenn gleichzeitig ÖPP-Projekte ausgeweitet werden und die Mauteinnahmen an die Betreiber statt an den Eigentümer fließen?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 verwiesen.

15. Wie können aus Sicht der Bundesregierung die fehlenden Mittel zum Erhalt der Verkehrsinfrastruktur des Bundes (welche sich laut Deahre-Kommission auf 3,2 Mrd. Euro jährlich belaufen) durch die ÖPP aufgebracht werden, obwohl es sich bei den ÖPP nur um eine Beschaffungsalternative und nicht um eine Finanzierungsalternative handelt, da auch sie aus Bundeshaushaltungsmitteln finanziert werden muss (Bundesrechnungshof: Gutachten zu Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen bei öffentlich-privaten Partnerschaften im Bundesfernstraßenbau vom 24. September 2013)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 11 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ (Bundestagsdrucksache 18/452) verwiesen.

16. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Berechnungen des Bundesrechnungshofes, wonach ÖPP-Projekte im Bundesfernstraßenbau deutlich teurer als die konventionelle Realisierung durch die öffentliche Hand sind (Prüfbericht des Bundesrechnungshofes vom 4. Juni 2014 zu ÖPP-Projekten)?

Die Frage nimmt offenbar Bezug auf den jüngsten Bericht des Bundesrechnungshofs (BRH) nach § 88 BHO über „ÖPP im Bundesfernstraßenbau“ vom 4. Juni 2014. Der Bericht wird derzeit im Rechnungsprüfungsausschuss (RPA) des Deutschen Bundestages behandelt. Das BMVI wird dazu gegenüber dem RPA ausführlich Stellung nehmen.

17. Inwiefern kann die Bundesregierung aufschlüsseln, wie viele ausländische Pkw bis 3,5 Tonnen pro Jahr in Deutschland auf
  - a) Autobahnen,
  - b) Bundesfernstraßen,
  - c) Landstraßen,
  - d) Kreisstraßen und
  - e) Gemeindestraßenfahren, und falls ja, wie hoch ist deren Anzahl auf den einzelnen Straßen (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage zu den Fragen 7a und 7b auf Bundestagsdrucksache 18/2398)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Aufschlüsselungen vor.

18. Welche Position hat die Bundesregierung zur Einbeziehung von Landes- und Gemeindestraßen in eine Bemaßung, welche nach dem „Infopapier zur Pkw-Maut/Infrastrukturabgabe“ vorgesehen ist, während laut Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD eine Vignette zur „Finanzierung des Erhalts und des Ausbaus unseres Autobahnnetzes“ eingeführt werden soll?

Der Koalitionsvertrag trifft keine Aussage darüber, welche Teile des Straßennetzes der dort genannten Vignettenpflicht unterliegen sollen.

19. Inwiefern ist eine Änderung von Artikel 90 Absatz 2 des Grundgesetzes für eine Reform der Auftragsverwaltung bei Bundesfernstraßen notwendig?

Eine Änderung von Artikel 90 Absatz 2 des Grundgesetzes (GG) ist im Zusammenhang mit der Einführung der Infrastrukturabgabe nicht beabsichtigt.

20. Mit welchen Einnahmen aus der Pkw-Maut kalkuliert das Bundesministerium der Finanzen, wenn es davon ausgeht, dass „im Ergebnis erheblich weniger als 600 Millionen Euro pro Jahr für die Straßeninfrastrukturfinanzierung übrig bleiben“ (DER SPIEGEL, Ausgabe 37/2014, S. 27)?

Die Einnahmen hängen von der konkreten Ausgestaltung des Systems ab, über das innerhalb der Bundesregierung im Rahmen der Erstellung des Gesetzentwurfes zu entscheiden ist. Das am 7. Juli 2014 im BMVI vorgestellte Konzept sieht Mehreinnahmen in einer Legislaturperiode von rund 2,5 Mrd. Euro vor.

21. Inwiefern ist die „Einführung der Infrastrukturabgabe eine zulässige Ungleichbehandlung nach Maßgabe von Artikel 3 Absatz 1 des Grundgesetzes“, wie sie das Bundesministerium des Innern bezweifelt (DER SPIEGEL, Ausgabe 37/2014, S. 27), da für Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht keine Infrastrukturgebühren geplant sind (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage zu Frage 12 auf Bundestagsdrucksache 18/2398)?

Die Ausgestaltung der Infrastrukturabgabe wird mit Artikel 3 GG vereinbar sein.

22. Inwiefern handelt es sich bei der geplanten Infrastrukturabgabe, aufgrund der gleichzeitig vorgesehenen Kompensation für Halter in Deutschland zugelassener Fahrzeuge durch eine Senkung der Kraftfahrzeugsteuer, um einen systemwidrigen „Mischtatbestand aus Steuer und Gebühr“ (DER SPIEGEL, Ausgabe 37/2014, S. 27)?

Ein Mischtatbestand liegt nicht vor.

23. Inwiefern sind Ausnahmen von der geplanten Infrastrukturabgabe „für Fahrzeuge der Polizeien des Bundes und der Länder und des Zivil- und Katastrophenschutzes vorgesehen“ (DER SPIEGEL, Ausgabe 37/2014, S. 27)?

Das hängt von der konkreten Ausgestaltung des Systems ab.





