



Deutscher Bundestag

Das Pkw-Maut-Gesetz ist unter Sachverständigen umstritten



Mit Änderungen des Infrastrukturabgabengesetzes befasst sich der Verkehrsausschuss.

© picture-alliance/Sven Simon

Sowohl die finanzielle Wirkung der geplanten **Pkw-Maut** als auch die Frage ihrer Europarechtskonformität ist unter Experten umstritten. Das wurde während einer öffentlichen Anhörung des **Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur** am **Montag, 20. März 2017**, unter Vorsitz von **Martin Burkert (SPD)** deutlich.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geht bei der geplanten Infrastrukturabgabe ([18/11237](#), [18/11536](#)) von Mauteinnahmen durch ausländische Pkw in Höhe von 834 Millionen Euro aus, die nach Abzug der Systemkosten von 211 Millionen Euro sowie der Kosten für die zusätzliche Steuerentlastung in Höhe von 100 Millionen Euro zu einer Nettoeinnahme von 524 Millionen Euro führen.

Wissenschaftler rechnet mit Erhöhung der Einnahmeverluste

Laut dem **Verkehrswissenschaftler Ralf Ratzenberger** ist hingegen im ersten Jahr nach Einführung mit einem Minus von 71 Millionen Euro zu rechnen. Vor dem Hintergrund, dass die Zahl der schadstoffarmen und damit von der Kfz-Steuerentlastung betroffenen Fahrzeuge steigen werde, sei in den folgenden Jahren mit einer Erhöhung des Verlustbetrages zu rechnen, sagte er vor dem Ausschuss.

Die erheblichen Unterschiede bei den Einnahmeschätzungen durch ausländische Pkw-Fahrer (BMVI: 834 Millionen Euro, Ratzenberger 276 Millionen Euro) erklärte Ratzenberger mit unterschiedlichen Prognosewerten in Bereichen, für die es keine empirischen Grundlagen gebe. Um dafür Zahlen zu finden, seien Plausibilitätsüberlegungen angestellt worden, sagte er. Einige dieser Annahmen des BMVI sind aus seiner Sicht jedoch unplausibel.

"Prognose des BMVI sei konservativ gerechnet"

Prof. Dr. Wolfgang H. Schulz von der **Zeppelin-Universität Friedrichshafen** bewertete dies anders. Die Prognose des Bundesverkehrsministeriums sei konservativ gerechnet und enthalte einen Abschlag von 25 Prozent, sagte er.

Die Personenverkehrsmatrix, die den Berechnungen Ratzenbergers zugrunde liege, sei zwar für die Bestimmung der Verkehrsleistung mit Blick auf den Verkehrswegeplan geeignet. Das BMVI habe sich aber vor dem Hintergrund, dass es um grenznahe Verkehre geht, entschieden, auf Werte aus der Statistik zurückzugreifen

Zweifel an der Europarechtskonformität der Maut

Ob die Maut europarechtskonform ist, war während der Anhörung ebenfalls umstritten. **Prof. Dr. Franz Mayer** von der **Universität Bielefeld** hält die Abgabe "nach wie vor für europarechtswidrig". Daran würden auch die nun in Rede stehenden Korrekturen nichts ändern. Nach wie vor würden nur Inländer entlastet und daher Ausländer diskriminiert, sagte Mayer.

Zugleich übte er Kritik an der EU-Kommission, die keine nachprüfbare Begründung für die Aussetzung der Vertragsverletzungsverfahrens gegen Deutschland vorgelegt habe. "Die EU-Kommission kann nicht europarechtswidrige Zustände für europarechtskonform erklären", betonte er. Eine endgültige Entscheidung werde schlussendlich der Europäische Gerichtshof (EuGH) fällen müssen. "Der EuGH wird das Gesetz für europarechtswidrig erklären", gab sich Mayer überzeugt.

Experte: Diskriminierung von Ausländern liegt nicht vor

Prof. Dr. Christian Hillgruber von der Universität Bonn widersprach. Es liege keine mittelbare Diskriminierung von Ausländern vor, weshalb die Pkw-Maut auch nicht europarechtswidrig sei, sagte er. Hillgruber verwies auf die Eurovignetten-Richtlinie, laut der ein angemessener Ausgleich zur Mauterhebung - auch über die Kfz-Steuer - möglich sei.

Gehe man dennoch von einer mittelbaren Diskriminierung aus, hieße das, "die Richtlinie selber ist nicht europarechtskonform". Hillgruber räumte ein, dass ein Verfahren vor dem EuGH nicht auszuschließen sei. "Ich würde dem aber mit großer Gelassenheit entgegensehen", sagte er.

Kommunalvertreter will Grenzregionen freistellen

Thomas Kiel als Vertreter des **Deutschen Städtetages** stellte sich hinter die Forderung des Bundesrates, bestimmte Autobahnabschnitte in grenznahen Regionen von der Mautpflicht freizustellen. Es sei nicht ausreichend, die Bundesfernstraßen von der Maut für Ausländer auszuklammern, weil in einigen Regionen der grenznahe Verkehr über die Autobahn erfolge. Die Städte und Kommunen in Grenznähe hätten die Sorge, dass die Maut als Eintrittspreis gewertet werde und Einzelhandel sowie Tourismus in den Regionen mit Nachteilen rechnen müssten, sagte der Kommunalvertreter.

Von "schöngerechneten Zahlen" sprach **Dieter Dewes** von der **Deutschen Zoll- und Finanzgewerkschaft**. Der im Gesetzentwurf dargestellte Erfüllungsaufwand sei nicht realistisch dargestellt und entspreche nicht den Erfahrungswerten der Zollverwaltung. Die Neufestsetzung der Kfz-Steuer, für deren Verwaltung der Zoll zuständig sei, werde zu einem hohen Aufwand führen, der mit dem jetzigen Personalbestand nicht zu bewältigen sei, sagte Dewes.

Geänderte Preise für Kurzzeitvignetten

Ziel des Regierungsentwurfs ist es, die Ende 2016 erzielte Einigung mit der EU-Kommission, die wegen der Einführung der Pkw-Maut ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet hatte, umzusetzen, um die Infrastrukturabgabe in Deutschland zeitnah erheben zu können. Dazu sollen vor allem die Preise für Kurzzeitvignetten geändert werden. Zudem sollen die in das Kraftfahrzeugsteuergesetz aufgenommenen Steuerentlastungsbeträge für die emissionsärmsten Fahrzeuge erhöht werden, „um eine noch stärkere ökologische Lenkungswirkung zu erzielen“, wie die Bundesregierung schreibt.

Laut der Vorlage sollen Zehntagesvignetten nun abhängig von Motorleistung und Schadstoffausstoß 2,50 Euro, 4 Euro, 8 Euro, 14 Euro oder 20 Euro kosten. Der günstigste Fall sieht nach dem geltenden, derzeit aber nicht angewendeten Infrastrukturabgabengesetz 5 Euro vor. Eine Zweimonatsmaut soll zwischen 7 Euro und 40 Euro kosten. Hier sieht der günstigste Fall bislang 16 Euro vor.

Linke will Infrastrukturabgabengesetz aufheben

Die Linke will mit ihrem Gesetzentwurf erreichen, dass das seit dem 12. Juni 2015 geltende, derzeit aber ausgesetzte Infrastrukturabgabengesetz aufgehoben wird. Aus Sicht der Abgeordneten würde eine Beibehaltung der gesetzlichen Regelungen zur Pkw-Maut den bereits angerichteten außenpolitischen Schaden für Deutschland weiter vergrößern. Eine mit Brüssel abgestimmte praktische Einführung einer EU-rechtswidrigen Maut würde darüber hinaus einen fatalen Präzedenzfall darstellen, der die Durchsetzung der primärrechtlichen Grundlagen der Europäischen Union infrage stelle, heißt es zur Begründung.

Die Linke verweist zudem auf die „nicht haltbare“ Einnahmeprognose für die geplante Pkw-Maut. Während das Bundesverkehrsministerium von etwa 500 Millionen Euro an jährlichen Nettoeinnahmen ausgehe, wiesen Berechnungen unabhängiger Gutachter ein deutlich geringeres Einnahmepotenzial aus. Vor dem Hintergrund des mit der EU-Kommission geschlossenen Kompromisses, der neben einer Senkung der Preise für Kurzzeitvignetten auch eine Erhöhung der geplanten Entlastungsbeträge für inländische Kfz-Halter vor allem emissionsarmer Pkw vorsehe, sei davon auszugehen, „dass die Pkw-Maut nicht nur ein Nullsummenspiel ist, sondern zum Zuschussgeschäft wird“, schreiben die Abgeordneten. (hau/20.03.2017)

Liste der geladenen Sachverständigen

- **Henryk Bolik**, Dipl.-Ing., Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG
- **Dieter Dewes**, Deutsche Zoll- und Finanzgewerkschaft (BDZ)
- **Prof. Dr. Christian Hillgruber**, Universität Bonn
- **Thomas Kiel**, Deutscher Städtetag
- **Prof. Dr. Franz Mayer**, Universität Bielefeld
- **Ralf Ratzenberger**, Verkehrswissenschaftler
- **Prof. Dr. Wolfgang H. Schulz**, Zeppelin-Universität Friedrichshafen gGmbH

Ausdruck aus dem Internet-Angebot des Deutschen Bundestages

<http://www.bundestag.de/de/verkehr>

Stand: 24.03.2017