

Für eine Infrastrukturabgabe, die dem Koalitionsvertrag gerecht wird

Unsere Anforderungen an eine PKW-Maut

„Zur zusätzlichen Finanzierung des Erhalts und des Ausbaus unseres Autobahnnetzes werden wir einen angemessenen Beitrag der Halter von nicht in Deutschland zugelassenen PKW erheben (Vignette) mit der Maßgabe, dass kein Fahrzeughalter in Deutschland stärker belastet wird als heute. Die Ausgestaltung wird EU-rechtskonform erfolgen. Ein entsprechendes Gesetz soll im Verlauf des Jahres 2014 verabschiedet werden.“

(Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD. 18. Legislaturperiode)

Die Große Koalition hat sich in ihrem Koalitionsvertrag auf die Einführung einer PKW-Maut verständigt. Wir bekennen uns zu diesem Vertrag und haben daher ein vitales Interesse an einer sachgemäßen, wortgetreuen und vernünftigen Umsetzung dieser Vereinbarung. Aus diesem Grund formulieren wir in diesem Papier Anforderungen, die wir an eine PKW-Maut stellen. Nachfolgende Aspekte sind schnellstmöglich zu klären und umzusetzen.

- I. „Zur zusätzlichen Finanzierung des Erhalts und des Ausbaus unseres Autobahnnetzes...“**
 - a. Zweckbindung**

Die Einnahmen aus der PKW-Maut müssen zweckgebunden dem Erhalt und Ausbau des Autobahnnetzes zufließen.
 - b. Aufwand und Ertrag**

Aufwand und Nutzen müssen bei Einführung in einem vernünftigen Verhältnis zueinander stehen, um auch wirklich zur Finanzierung des Autobahnnetzes beizutragen. In diesem Zusammenhang ist die als Berechnungsgrundlage vorgelegte Kalkulation kritisch zu hinterfragen und genauer zu prüfen.
 - c. Beteiligung der Kommunen**

Insbesondere die Kommunen stehen vor einem größeren Verwaltungsaufwand. Ein signifikanter Anteil der Bundesstraßen befindet sich zudem in Bauträgerschaft der Städte, ohne dass diese Ausgleichszahlungen erhalten sollen. Die Kommunen müssen daher sowohl im Gesetzgebungsverfahren als auch bei der Verteilung der Einnahmen mehr Gewicht bekommen.
- II. „... werden wir einen angemessenen Beitrag der Halter von nicht in Deutschland zugelassenen PKW erheben (Vignette)...“**
 - a. Grenzverkehr**

Eine angemessene Regelung setzt voraus, dass der Grenzverkehr zwischen Deutschland und den Nachbarländern nicht beeinträchtigt wird. Insbesondere ausbleibende Tagesgäste oder verstopfte Ausweichstrecken müssen vermieden werden. Deshalb fordern wir die Einführung eines mautfreien Grenzkorridors, der einen Bereich von 30 km von der Grenze misst und von der PKW-Maut befreit sein soll. Zudem fordern wir das Bundesverkehrsministerium auf, belastbare Studien über die Auswirkungen auf Grenzregionen sowie auf Städte und Regionen, die durch ihre gute Verkehrsanbindung bisher erheblich vom Grenzverkehr profitieren, vorzulegen.
 - b. Nachbarschaftliche Auswirkungen**

Das Leben in Grenzregionen ist geprägt durch kulturellen und sprachlichen Austausch. Menschen in Grenzregionen haben eine gemeinsame Identität. Die Einführung einer PKW-Maut für ausländische Kfz hätte eine große, negative Symbolkraft. Die Abstimmung mit unseren europäischen Partnern erscheint uns im bisherigen Verfahren zu wenig berücksichtigt.
 - c. Ausgestaltung**

Der preisliche Unterschied zwischen der 10-Tagesvignette und der Jahresvignette ist im bestehenden Entwurf unverhältnismäßig klein und damit unangemessen.

- III. „...mit der Maßgabe, dass kein Fahrzeughalter in Deutschland stärker belastet wird als heute.“**
- a. Rückerstattung**

Gebühren sind im Gegensatz zu Steuern zweckgebunden. Fraglich ist jedoch, wie eine Rückerstattung bei Nichtnutzung praktisch umgesetzt werden soll. Hier muss Rechtssicherheit hergestellt werden.
 - b. Datenschutz**

Eine massenhafte Erfassung, Speicherung und Übermittlung von Kfz-Kennzeichen, Bewegungsdaten sowie weiteren Informationen über die Halterinnen und Halter ist in diesem Zusammenhang völlig unverhältnismäßig und für uns nicht akzeptabel. Wir lehnen die Einführung eines Instrumentes zur massenhaften Überwachung des PKW-Individualverkehrs vehement ab. Eine Datensicherung von mehreren Jahren ist nicht erforderlich.
 - c. Mögliche Reaktionen in Nachbarländern**

Europäische Nachbarn wie Frankreich verzichten trotz bestehender Mautsysteme in Grenzregionen teilweise darauf, eine PKW-Maut zu erheben. Dies könnte sich bei Einführung einer deutschen PKW-Maut ohne Ausnahmen für die Grenzregionen ändern. Damit würde die deutsche PKW-Maut konkrete Mehrbelastungen für deutsche Fahrzeughalter nach sich ziehen.
- IV. „Die Ausgestaltung wird EU-rechtskonform erfolgen.“**
- a. Verfassungsrechtliche Bedenken**

Wir haben Bedenken, ob die Verrechnung von Kfz-Steuer und Infrastrukturabgabe verfassungskonform ist. Auch die Ungleichbehandlung von Kfz unter 3,5t und Kfz zwischen 3,5t und 7,5t ist in unseren Augen sehr fragwürdig.
 - b. EU-rechtliche Bedenken**

Es gibt erhebliche Zweifel, belegt durch mehrere Fachgutachten, ob die aktuelle Ausgestaltung EU-rechtskonform ist. Grundsätzlich stellt sich die Frage, ob die Rückerstattung der Abgabe an Halter von in Deutschland zugelassenen Kfz gegen das Nichtdiskriminierungsgebot verstößt. Im Besonderen scheint dies bei der Ausgestaltung der einzelnen Vignetten fraglich. Auch muss vor Verabschiedung der beiden Gesetze (Maut und Senkung Kfz-Steuer) geklärt sein, dass ein Gesetz automatisch rückwirkend aufgehoben wird, wenn das andere für nicht verfassungskonform erklärt wird. Vor Gesetzesverabschiedung sollte eine Stellungnahme der EU-Kommission vorliegen, dass dieses Mautmodell EU-rechtskonform ist.
 - c. Zustimmungspflicht Bundesrat**

Das Gesetz bedeutet einen erheblichen Mehraufwand für die Kommunen. Ein signifikanter Teil der mautpflichtigen Bundesstraßen befindet sich zudem in Bauträgerschaft einzelner Kommunen. Aus diesen Gründen muss das Gesetz auch durch den Bundesrat.
- V. „Ein entsprechendes Gesetz soll im Verlauf des Jahres 2014 verabschiedet werden.“**
- a. Ablauf des Verfahrens**

Die durch das Ministerium verschuldeten Verzögerungen im Ablauf dürfen nicht zur Folge haben, dass das Gesetz ohne angemessene Beratungszeiten im Eilverfahren beschlossen wird. 24-Stunden-Fristen wie bei der ersten Beteiligung der kommunalen Spitzenverbände sind weder ausreichend noch dienlich oder vertrauensbildend.
 - b. Beteiligung**

Die PKW-Maut hat massive Auswirkungen auf Kommunen, Grenzregionen und Fahrzeughalter. Deshalb sind breitere Beteiligungsmöglichkeiten im Verfahren zu schaffen.

Berlin im März 2015,

Johannes Fechner, Christian Flisek, Metin Hakverdi, Thomas Hitschler, Matthias Ilgen, Christina Jantz, Christina Kampmann, Lars Klingbeil, Mahmut Özdemir, Florian Post, Dennis Rohde, Claudia Tausend, Carsten Träger, Dr. Jens Zimmermann