








Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) · Wallstraße 58 · 10179 Berlin

Bundesministerium für Verkehr und  
digitale Infrastruktur  
Frau Geese  
Herrn Dr. Schulz  
Per E-Mail:  
[ual-g1@bmvi.bund.de](mailto:ual-g1@bmvi.bund.de)  
[Ref-G15@bmvi.bund.de](mailto:Ref-G15@bmvi.bund.de)

#### Bundesverband

Verkehrsclub Deutschland e.V.  
Wallstraße 58 · 10179 Berlin  
[www.vcd.org](http://www.vcd.org) · [mail@vcd.org](mailto:mail@vcd.org)  
Fon 030.280351-0 · Fax -10

Gerd Lottsiepen  
Durchwahl – 12  
[gerd.lottsiepen@vcd.org](mailto:gerd.lottsiepen@vcd.org)

 Berlin Alexanderplatz   
 Jannowitzbrücke   
 Märkisches Museum U2   
 Märkisches Museum 147   
 Jannowitzbrücke  
 Radparker: Hof, Tiefgarage

Berlin, 10. Dezember 2014

## Stellungnahme des Verkehrsclubs Deutschland e.V. (VCD) zum Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen

Sehr geehrte Frau Geese, sehr geehrter Herr Dr. Schulz, sehr geehrte Damen und Herren,

normalerweise danken wir an dieser Stelle für die Möglichkeit, eine Stellungnahme zu einem Gesetzesvorhaben abgeben zu können. In diesem Fall möchten wir aber unser starkes Befremden über den Zeitpunkt der schriftlichen Anhörung und die kurze Frist für die Stellungnahme ausdrücken. Noch nie ist bei uns eine Einladung zu einer Stellungnahme mit der Frist eines Tages eingegangen. Bei einem solchen Vorgehen ist zu fragen, ob das Ministerium tatsächlich an einer sachbetonten Auseinandersetzung mit Argumenten interessiert ist, oder ob die Möglichkeit der Stellungnahme lediglich Alibicharakter hat.

Wir nehmen trotzdem kurz Stellung zu dem Gesetzentwurf, weil eine Infrastrukturabgabe den Kernbereich einer ökologisch und sozial verträglichen Mobilität trifft.

Den vorliegenden Gesetzentwurf lehnen wir ab. Die vorgeschlagene Infrastrukturabgabe (Pkw-Maut) hat keine ökologische Lenkungswirkung, sie ist ausländerfeindlich, europarechtlich fragwürdig und in ihrer finanziellen Differenzierung unsozial. Die Einnahmen sind unseres Erachtens zu hoch angesetzt, nachvollziehbare Berechnungen fehlen bis heute. Der Kontrollaufwand

#### Bitte beachten Sie unsere neue Adresse!

Ihre Spende für den VCD ist steuerlich abzugsfähig.  
Spendenkonto:  
Nr. 1132 917 801  
IBAN  
DE78 4306 0967 1132 9178 01  
Ihr VCD-Mitgliedsbeitrag ist steuerlich abzugsfähig.  
Geschäftskonto:  
Nr. 1132 917 800  
IBAN  
DE08 4306 0967 1132 9178 00  
GLS Gemeinschaftsbank eG  
BLZ 430 609 67  
BIC GENODEM1GLS  
USt-IdNr. DE122271184  
VR AG Charlottenburg 21177B

ist hoch, wenn tatsächlich festgestellt werden soll, ob für im Ausland zugelassene Pkw der korrekt errechnete Vignettenpreis entrichtet wird.

Wir sehen die Notwendigkeit, den Erhalt der Infrastruktur zu sichern und neu zu organisieren. Der VCD spricht sich auch nicht grundsätzlich gegen eine Pkw-Maut aus. Wir sehen die Notwendigkeit, mittelfristig eine fahrleistungsabhängige Maut einzuführen. Eine solche Maut ist zukunftsfähig, wenn der Datenschutz gewährleistet ist. Sie muss von allen Nutzern der Infrastruktur erhoben werden, dann hat sie ökologische Lenkungswirkung, ist gerecht und sozial ausgewogen.

Im Einzelnen nehmen wir wie folgt Stellung:

### **Höhe der Infrastrukturabgabe (Anlage zu §7) – klimapolitisch fatal:**

Die Bundesregierung beabsichtigt die Kfz-Steuer für alle Pkw-Halter um genau den Betrag zu senken, der für die Vignette zu entrichten ist, damit dem Koalitionsvertrag Rechnung getragen werden kann: Kein Halter eines in Deutschland zugelassenen Pkw soll zusätzlich belastet werden. Die Differenzierung der Mauthöhe wird aber im vorliegenden Entwurf ökologisch begründet. Die Differenzierung des Vignettenpreises nach den Antriebsarten Fremdzünder (Benziner) und Selbstzünder (Diesel) sowie nach Hubraum ist jedoch ausschließlich auf die existierenden unterschiedlichen Kfz-Steuersätze zurückzuführen. Da für verbrauchsgünstige Kleinwagen mit Ottomotor eine niedrige Kfz-Steuer fällig wird, darf auch die Maut - berechnet nach der Euro-Grenzwertstufe und dem Hubraum - nicht höher ausfallen. Bei dem heutigen Fahrzeugpark kostet die Jahresvignette zwischen 16,20 und 130,00 Euro.

Dieses Berechnungssystem, das Benziner bevorteilt, führt zu klimapolitischen Absonderlichkeiten. Der BMW X5 xDrive 35i, eine geländegängige Luxuslimousine, mit einem Verbrauch von 8,5l Super auf 100 Kilometer und einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 197g CO<sub>2</sub> pro Kilometer, kommt mit Euro 6 auf eine Maut von nur 54 Euro. Für das ökologische Vorzeigefahrzeug aus dem Volkswagen-Konzern, für den VW Golf 1.6 TDI BlueMotion - mit einem Verbrauch von 3,2l Diesel auf 100 Kilometer und einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 85g pro Kilometer - werden 80,00 Euro fällig. Für fast alle älteren Diesel ist unabhängig von ihrem Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Höchstbetrag von 130,00 Euro zu zahlen.

### **Unsozial und ausländerfeindlich**

Jede Vignettenmaut, deren Höhe unabhängig von den gefahrenen Kilometern festgesetzt wird, ist unsozial – auch wenn eine direkte Benachteiligung im vorliegenden Fall zunächst nur für Halter von Fahrzeugen gilt, die im Ausland zugelassen sind. Unsozial ist sie deshalb, weil Wenigfahrer, die mit einem im Ausland zugelassenen Kleinwagen nur auf kurzen Strecken, aber häufig auf deutschen Autobahnen unterwegs sind, genau so viel zahlen, wie die vielfahrenden Geschäftsleute mit einer Luxuslimousine. Für Autofahrerinnen und Autofahrer mit in Deutschland zugelassenen Pkw, die nach Plänen des Bundesfinanzministeriums zumindest bei Erhöhungen der Maut zur Kasse gebeten werden, gilt diese unsoziale Benachteiligung von Wenigfahrern ebenfalls. Außerdem fehlt dauerhaft der Anreiz, die Fahrleistung zu verringern.

Die heute in Europa geltenden Mautsysteme gelten für Inländer und Ausländer gleich. Die Republik Österreich hatte eine Mauterhebung ausschließlich für Ausländer geplant, nahm davon aber aus europarechtlichen Gründen Abstand. Aussagen aus dem letzten Bundestagswahlkampf bedienten ausländer- und europafeindliche Stimmungen.

### **Höhe der Mauteinnahmen:**

Der VCD ist wie die Daehre- und Bodewig-Kommission der Meinung, dass statt Neubau, zunächst der Erhalt der Infrastruktur im Fokus stehen muss. Unabhängig davon ist ein weiterer Neubau von Autobahnen aus Gründen des demografischen Wandels und ungenutzter Potenziale bei der Verlagerung des Güterverkehrs auf Bahn und Binnenschiff nicht erforderlich.

Die Einnahmen aus der angestrebten Pkw-Maut sind für den Erhalt der Straßeninfrastruktur bestenfalls ein Tropfen auf den heißen Stein.

Der vorliegende Gesetzentwurf nimmt in seiner Begründung, wie der im Oktober veröffentlichte Entwurf an, dass durch die Maut auf Autobahnen 700 Millionen Euro von Autofahrern eingenommen werden, die ihr Auto im Ausland zugelassen haben. Die Systemkosten werden anders als im früheren Entwurf (195 Millionen Euro) nicht mehr zusammengefasst, sondern den Bundesbehörden und einem privaten Betreiber zugeordnet, die für Mauterhebung und Kontrolle zuständig sein sollen. Daraus ergeben sich jährliche Kosten von 223,6 Millionen Euro plus Implementationskosten in Höhe von 335 Millionen Euro in den Jahren 2015 und 2016.

Das Erfassungssystem über das Nummernschild ist dann akzeptabel, wenn datenschutzrechtliche Bedenken ausgeräumt werden können. Aber die Kontrolle bei Pkw aus dem Ausland, die sich über das Internet eingeloggt haben, wird das ausgesprochen schwierig. Weder einem Pkw noch einem Nummernschild ist bei einer Überwachung über optische Systeme anzusehen, ob es einen Diesel- oder Ottomotor oder welchen Hubraum es hat. Da dem Kraftfahrtbundesamt die Zulassungsdaten anderer Staaten nicht vorliegen, braucht es aufwändiger Kontrollen mit hohem und teurem Personaleinsatz

Die Einnahmen von 700 Millionen Euro brutto, die bei Ausländern erzielt werden sollen, sind abenteuerlich hoch angesetzt. Besitzer von im Ausland zugelassenen Pkw können rechnen. Wenn sie einen Kleinwagen mit Benzinmotor ab Baujahr 2009 haben, dann kostet die Jahresvignette weniger als 30 Euro. Wenn sie einen Diesel fahren, werden sie eher mehrfach die 10-Tagesvignette für 10 Euro und die Zwei-Monats-Vignetten für je 22 Euro kaufen. Wer wird die Jahresvignette kaufen, wenn diese beim Höchstpreis zwei Euro teurer ist, als sechs Zwei-Monatsvignetten? Selbst der Handwerker aus Polen, der regelmäßig in Deutschland arbeitet und dafür seinen älteren Diesel braucht, kommt unter der Voraussetzung, dass er in seinem Jahresurlaub nicht durch Deutschland fährt, mit den Zwei-Monatsvignetten besser weg.

So erscheint der durchschnittliche Preis von 74,00 Euro, der im vorliegenden Gesetzentwurf (Begründung) genannt wird, deutlich zu hoch angesetzt. Zur Zahl der Mautpflichtigen werden keine Angaben gemacht. Untersuchungen - wie die des Verkehrs- und Wirtschaftswissenschaftlers Alexander Eisenkopf von der Zeppelin-Universität - kommen zu dem Ergebnis, dass maximal mit ca. 350 Millionen Euro Einnahmen zu rechnen ist.

Zu hoch angesetzte Einnahmen, zu niedrig angesetzte Erhebungskosten. Es droht ein Nullsummenspiel – im schlimmsten Fall sogar ein Minusgeschäft.

### **Keine Maut für Transporter**

Für alle Fahrzeuge soll zukünftig eine Maut erhoben werden – nur Transporter mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 bis 7,5 Tonnen bleiben von jeder Mautzahlung freigestellt. Dafür gibt es keine überzeugende Begründung.

### **Alternativen zur Vignettenmaut**

Zur Finanzierung der Infrastruktur gibt es deutlich bessere Instrumente als die hier vorgeschlagene Infrastrukturabgabe – in den Medien oft Vignetten-Maut oder Ausländermaut genannt. Wir möchten daran erinnern, dass die Energiesteuer (Mineralölsteuer) seit 2003 stabil ist. Ein einziger Cent mehr Mineralölsteuer brächte etwa 600 Millionen Euro in die Bundeskasse. Bei einer Erhöhung der Mineralölsteuer fallen keine Erhebungs- und Implementationskosten an, die Mittel stehen dem Bundeshaushalt sofort zur Verfügung. Wer viel fährt, viel Kraftstoff verbraucht und viel Treibhausgas CO<sub>2</sub>emittiert, wird verursachergerecht belastet.

Lkw belasten die Straßen viel mehr als Pkw. Die Lkw-Maut ist ein bewährtes Instrument der Infrastrukturfinanzierung. Die von der EU gegebenen Möglichkeiten der Mauterhebung werden aber nicht ausgeschöpft, die Maut wird sogar gesenkt. Die Lkw-Maut ist weiterzuentwickeln.

Sinnvoll ist darüber hinaus die Einführung einer Maut für Busse, denn der Fernlinienbusverkehr belastet die Straßen zunehmend. Damit würde nicht nur der Busverkehr in die Finanzierung der Straßenschäden mit einbezogen, sondern auch die Ungleichbehandlung gegenüber dem Schienenverkehr gemildert. Allerdings ist die Busmaut mit geschätzten Einnahmen von 77 Millionen Euro kein wesentliches Mitfinanzierungsinstrument.

### **Fahrleistungsabhängige Maut statt Vignettenmaut**

Damit eine Pkw-Maut zielführend ist, muss sie aus Sicht des VCD auf jeden Fall fahrleistungsabhängig erhoben werden. Für jeden Kilometer, der gefahren wird, muss gezahlt werden. Die Maut darf auch nicht auf Bundesfernstraßen beschränkt bleiben, sie muss auf allen Straßen gelten, da es ansonsten zu unerwünschten Verlagerungseffekten des Verkehrs käme.

Sinn macht eine fahrleistungsabhängige Maut, bei welcher der zu zahlende Betrag nach Fahrzeugart, Schadstoffausstoß und Emission des Treibhausgases CO<sub>2</sub> differenziert wird. Im vorliegenden Entwurf haben jedoch die Euro-Grenzwertstufen einen geringen und der CO<sub>2</sub>-Wert überhaupt keine Relevanz, entscheidend ist vor allem der Hubraum, wobei ein spritdurstiger Benziner mit großem Hubraum finanziell deutlich besser wegkommt als ein effizienter Diesel. Also handelt es sich im vorliegenden Entwurf um das Gegenteil einer klimapolitisch begründeten Abgabe.

Spätestens wenn sich Elektroautos in dem Maß durchsetzen, wie es die Bundesregierung plant, muss eine fahrleistungsabhängige Pkw-Maut eingeführt werden, da das Regulativ der Energie-

steuer (Mineralölsteuer) fehlt. Selbstverständlich können dann die Mautsätze für E-Autos - klimapolitisch begründet – günstig ausfallen.

Die Einführung einer fahrleistungsabhängigen Maut stellt hohe Ansprüche an die Erhebungstechnik und an den Datenschutz. Deshalb braucht sie einen Vorlauf von mehreren Jahren. Wenn jetzt eine Vignettenmaut eingeführt wird, wird das die sozial und ökologisch sinnvollere Lösung einer fahrleistungsabhängigen Maut auf viele Jahre blockieren.

Mit einer fahrleistungsabhängigen Maut ist es, wenn politisch gewünscht, auch möglich, das Verkehrsaufkommen zu steuern – durch unterschiedliche Preise auf bestimmten Strecken zu bestimmten Tageszeiten. Beispiel: höhere Preise zur Rush-hour. Darüber hinaus sollte der Mautbetrag so gestaltet sein, dass die Nutzung übergeordneter Straßen vorteilhaft ist. Das heißt, die Autobahnnutzung sollte günstiger sein als die der Landstraße.

### **Fazit**

Wir appellieren an die Bundesregierung, den vorliegenden Gesetzentwurf zurückzuziehen. Es ist fraglich, ob er europarechtlich kompatibel ist. Die Pkw-Maut hat in weiten Kreisen der Bevölkerung einen schlechten Ruf und stößt in Fachkreisen fast überall auf Ablehnung. Sollte die Pkw-Maut wie geplant eingeführt werden, dann blockiert sie zielführende Maßnahmen zur Infrastrukturfinanzierung wie etwa die Einführung einer fahrleistungsabhängigen Maut. Die ist gerecht, sozial, hat ökologische Lenkungswirkung. Aber die Anforderungen an eine technisch einwandfreie und datenschutzrechtlich saubere Lösung sind hoch, die Einführung braucht Zeit. Dieser Herausforderung einer zukunftsfähigen Infrastrukturabgabe sollte sich die Politik jetzt stellen.

Für Gespräche, Nachfragen und Anhörungen stehen wir selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Michael Ziesak  
Bundesvorsitzender



Gerd Lottsiepen  
Verkehrspolitischer Sprecher