



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Präsidenten des Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert MdB
- Parlamentssekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Datum: Berlin, 28.11.2013
Seite 1 von 1

Dr. Andreas Scheuer, MdB
Parlamentarischer Staatssekretär beim
Bundesminister für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2300
FAX +49 (0)30 18-300-2319

psts-s@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Valerie Wilms,
Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
**„Autobahnvignetten und Pkw-Maut als Varianten der Verkehrs-
infrastrukturfinanzierung“**
- Drucksache 18/00050

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete
Kleine Anfrage (mit 4 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die
oben bezeichnete Kleine Anfrage. Mehrabdrucke dieses Schreibens
mit Anlagen für die Fraktionen des Deutschen Bundestages sind bei-
gefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Andreas Scheuer



Anlage
zum Schreiben
vom 28.11.2013

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„Autobahnvignetten und Pkw-Maut als Varianten der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“
- Drucksache 18/00050

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Pkw-Maut (Vignette) war nicht Bestandteil des Koalitionsvertrages zwischen CDU, CSU und FDP in der 17. Legislaturperiode. Innerhalb der Bundesregierung abgestimmte Konzepte bzw. Unterlagen liegen deshalb nicht vor.

Frage 1: *Wie schätzt die Bundesregierung das Verhältnis von zusätzlich (nach Berücksichtigung etwaiger Kfz-Steuer-Reduktionen bei im Inland zugelassenen Fahrzeugen etc.) zu erzielenden Einnahmen bei Einführung einer Pkw-Maut (Vignette) zu den anfallenden Ausgaben bzw. Kosten für das Erhebungssystem (Tolling und Enforcement sowie weitere Bürokratiekosten etc.) und ggf. weiteren erforderlichen Ausgaben / anfallenden Kosten (z.B. im Kontext der Reduktion von Kfz-Steuerzahlungen o.ä.) ein?*

- a) *In welchem Umfang (Tiefe der Analyse, Anzahl der untersuchten Varianten etc.) und in welchem Zeitraum sind dazu Berechnungen von wem durchgeführt worden?*
- b) *Welche Annahmen liegen den Untersuchungen in wesentlichen Punkten zugrunde (z.B. Tarifvarianten, Reduktionsoptionen für Kfz-Steuer, Technik und Erhebungskostenbestandteile bei der Mauterhebung)?*
- c) *Sind diese Berechnungen veröffentlicht worden? Wenn dies nicht der Fall ist, warum ist dies nicht erfolgt, und bis wann soll dies nachgeholt werden?*

Antwort:

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu der Frage 2 verwiesen.

Frage 2: *Inwieweit hält das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) an seinen Berechnungen fest, die am 17. April 2011 von der Bild-Zeitung veröffentlicht wurden, wonach eine e-Vignette auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen mit Preisen von 100 Euro (Jahr), 30 Euro (2 Monate) und 10 Euro (10 Tage) für Pkw und Lkw zwischen 2,8 und 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht insgesamt 4,171,11 Mrd. Euro bringen würde, wobei auf im Ausland zugelassene Fahrzeuge bei einem angenommenen Anteil von 8 Prozent insgesamt 308,97 Mio. Euro entfallen würden?*

- a) *Durch wen wurden diese Berechnungen vorgenommen?*
- b) *Welche externe Unterstützung wurde zur Berechnung dieser Zahlen herangezogen?*
- c) *Welche Anteile von Jahresvignetten/2-Monats-Vignetten/10-Tagesvignetten wurden dabei im Inland bzw. im Ausland zugelassenen Pkw unterstellt?*
- d) *Welche zusammenfassenden Aussagen enthält der Vermerk, der diese Berechnungen zusammenfasst?*
- e) *Wann wurde Bundesminister Dr. Peter Ramsauer über diese Zahlen unterrichtet, der die Berechnung gegenüber der Bild-Zeitung vom 17. April 2011 mit der Bemerkung rechtfertigte: „In meinem Hause gibt es keine Denkverbote. Wo kämen wir denn hin, wenn wir den Fachleuten untersagen, sich mit allen Aspekten der Infrastrukturfinanzierung auseinanderzusetzen?“*

Antwort:

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat auf Arbeitsebene ohne externe Unterstützung Einnahmeprognosen möglicher Varianten einer Pkw-Maut (Vignette) überschlägig geschätzt und ist dabei modellhaft von verschiedenen Annahmen in Bezug auf das Nachfrageverhalten der Nutzer ausgegangen. Der erwähnte Artikel in der Bild-Zeitung vom 17. April 2011 stellt nur eine dieser Schätzungen dar. Eine zusammenfassende Bewertung dieser Berechnungen liegt nicht vor.

Frage 3: *Wurde im BMVBS oder einer nachgeordneten Behörde des BMVBS oder im Bundesministerium der Finanzen (BMF) ein Vermerk zur AGES-Studie vom März 2013 erstellt? Wenn ja,*

- a) *zu welchen Aussagen kommt dieser Vermerk hinsichtlich der Plausibilität der Annahmen dieser Studie,*
- b) *zu welchen Aussagen kommt dieser Vermerk hinsichtlich der Plausibilität der darin genannten Summen für Bruttoeinnahmen von 900 Mio. Euro von im Ausland zugelassenen Pkw bzw. 1,05 Mrd. Euro unter Hinzurechnung von anderen Fahrzeugklassen,*
- c) *wie wird die Differenz zu den eigenen Berechnungen aus dem Jahr 2011 erklärt,*
- d) *von welchen Personen in der Leitungsebene des betroffenen Ministerien wurde dieser Vermerk wann mitgezeichnet?*

Antwort:

Ein interner Vermerk zu dieser Studie wurde vom BMVBS erstellt, im Bundesministerium der Finanzen (BMF) wurde kein Vermerk erstellt.

Frage 4: *Inwieweit hat die Bundesregierung Kenntnis von einem Gutachten im Auftrag des ADAC, wonach eine Vignette in Höhe von 10/30/100 Euro für zehn Tage/zwei Monate/ein Jahr für im Ausland zugelassene Pkw gerade einmal Einnahmen in Höhe von 262 Mio. Euro bringen würde, bei vom ADAC geschätzten Erhebungskosten in Höhe von 300 Mio. Euro, und welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht sie aus diesem Gutachten?*

Antwort:

Der Bundesregierung ist die genannte Studie bekannt. Schlussfolgerungen hieraus konnten nicht gezogen werden.

Frage 5: *Stimmt die Bundesregierung zu, dass im Hinblick auf die Beurteilung einer auf Mittelerhebung/Einnahmeerzielung ausgerichteten Pkw-Maut (Vignette) zum einen eine Abschätzung von zu erwartenden Einnahmen und zu erwartenden Ausgaben für das Erhebungssystem im Rahmen einer einzelwirtschaftlichen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung gemäß § 7 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) durchzuführen ist? Wenn nein, warum nicht?*

Frage 6: *Stimmt die Bundesregierung zu, dass im Hinblick auf die Beurteilung einer Pkw-Maut (Vignette) – auch wenn diese auf Einnahmeerzielung ausgerichtet ist – gemäß § 7 BHO auch eine Berücksichtigung der gesamtwirtschaftlichen Effekte (also einschließlich Befolungs- und Entrichtungskosten bei den Verkehrsteilnehmern) erforderlich ist? Wenn nein, warum nicht?*

Antwort:

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ja.

Frage 7: *Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem allgemeinen Diskriminierungsverbot nach Artikel 18 des Vertrages über die Arbeitsweisen der Europäischen Union (AEUV) für die Pläne zur Pkw-Maut, die auch die mittelbare Diskriminierung insofern verbieten kann, dass die Ungleichbehandlung nicht unmittelbar an die Staatsangehörigkeit geknüpft ist, sondern auf Kriterien, die typischerweise und regelmäßig zur Schlechterstellung aufgrund der Staatsangehörigkeit führen?*

Frage 8: *Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung für die Pläne zur PKW-Maut vor dem Hintergrund, dass der Europäische Gerichtshof (EuGH) bereits im Jahr 1992 die Einführung einer Straßennutzungsgebühr als Vignette für schwere LKW in Deutschland bei gleichzeitiger Absenkung der deutschen Kraftfahrzeugsteuer als unzulässige Diskriminierung ausländischer Transportunternehmen auf Grundlage von Artikel 92 AEUV bewertet hatte, weil das Gesetz bewirke, dass die Lage der Verkehrsunternehmen der anderen Mitgliedstaaten im Vergleich zu inländischen Verkehrsunternehmen in einem für erstere ungünstigen Sinne verändert werde (EuGH vom 19. Mai 1992 – C-195/90)?*

Antwort:

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine künftige Pkw-Maut (Vignette) muss europarechtskonform ausgestaltet werden.

Frage 9: *Wieso wurde der Europäischen Kommission bisher kein Kompensations-Modell für deutsche Autofahrer zur Prüfung vorgelegt, obwohl Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer in einem Interview mit der ADAC-Motorwelt vom September 2009 auf die Frage „Welche Steuern bzw. Abgaben wollen sie im Gegenzug senken und in welchem Umfang? Wie wollen Sie dies mit dem geltenden Europarecht vereinbaren?“, antwortete: „... Inwieweit Spielräume für die Kompensation deutscher Autofahrer möglich sind, ist zu erörtern. Dazu gibt es europarechtliche Fragen, die man sauber klären muss.“?*

Antwort:

Eine Pkw-Maut (Vignette) war nicht Bestandteil des Koalitionsvertrages der letzten (17.) Legislaturperiode, so dass es kein innerhalb der Bundesregierung abgestimmtes Konzept für eine mögliche Kompensation deutscher Autofahrer gibt, das der EU-Kommission hätte vorgelegt werden können.

Frage 10: *Welche Vermerke wurden seit dem Jahr 2009 im BMVBS, BMF oder im Bundesministerium der Justiz (BMJ) erstellt, die die Vereinbarkeit mit dem Europarecht einer Kompensation von Mautzahlungen für im Inland zugelassene Pkw betrachtet haben?*

- a) *Welche Vermerke wurden wann angefertigt?*
- b) *Welche Kompensationsmodelle werden in diesen Vermerken betrachtet?*
- c) *Welche Einschätzung wird insbesondere hinsichtlich einer zeitgleichen Kfz-Steuerreform getroffen, die erkennbar überwiegend dem Zweck der Kompensation einer Pkw-Maut dienen soll?*
- d) *Welche Bedingungen nennen diese Vermerke, damit eine Kompensation nur für inländische Autofahrer als europarechtskonform angesehen werden kann?*
- e) *Zu welcher abschließenden Bewertung hinsichtlich der Vereinbarkeit mit dem Europarecht kommen diese Vermerke?*
- f) *Von welchen Personen in der Leitungsebene der betroffenen Ministerien wurden diese Vermerke wann mitgezeichnet?*

Antwort:

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

Frage 11: *Stimmt die Bundesregierung zu, dass die Einführung einer Pkw-Vignette bei vollständiger Kompensation für Gebietsansässige nach der BHO nur dann zulässig wäre, wenn die Einnahmen die Erhebungskosten übersteigen?*

Antwort: Ja.

Frage 12: *Wie hoch schätzt die Bundesregierung jenseits der vom Bund zu tragenden Ausgaben/Kosten die weiteren Kosten ein, die bei einer gesamtwirtschaftlichen Beurteilung einer Pkw-Maut (Vignette) zu berücksichtigen sind (also vor allem Befolgungs- und Entrichtungskosten bei den Verkehrsteilnehmern)?*

Frage 13: *In welchem Umfang (Tiefe der Analyse, Anzahl der untersuchten Varianten etc.) und in welchem Zeitraum sind dazu von der Bundesregierung beauftragte Berechnungen von wem durchgeführt worden?*

Frage 14: *Welche Annahmen liegen den Untersuchungen in wesentlichen Punkten zugrunde (z.B. Technik der Mauterhebung und Zahlungsvarianten)? Sind diese Berechnungen veröffentlicht worden, und wenn dies nicht der Fall ist, warum ist dies bisher nicht erfolgt?*

Antwort: Die Fragen 12 bis 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.
Die Bundesregierung hat hierzu keine Berechnungen vorgenommen.

Frage 15: *Stimmt die Bundesregierung zu, dass diese Kosten von der Bundesregierung auch deshalb kalkuliert werden müssen, um sie im Rahmen eines Gesetzgebungsverfahrens im Falle der Einführung einer Pkw-Maut als (Folge-)Kosten für Wirtschaft, Bürger und Verwaltung auszuweisen und dem Nationalen Normenkontrollrat zur Stellungnahme vorzulegen? Wenn nein, warum nicht?*

Antwort: Ja.

Frage 16: *Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Verkehrsverdrängungseffekte ein, die bei Einführung einer Pkw-Maut (Vignette) nur auf den Bundesautobahnen bzw. nur auf den Bundesfernstraßen anfallen dürften?*

- a) *In welchem Umfang (Tiefe der Analyse, Anzahl der untersuchten Varianten etc.) und in welchem Zeitraum sind dazu Berechnungen von wem durchgeführt worden?*
- b) *Welche Annahmen liegen den Untersuchungen in wesentlichen Punkten zugrunde (z.B. Technik der Mauterhebung und Zahlungsvarianten)?*
- c) *Sind diese Berechnungen veröffentlicht worden, und wenn dies nicht der Fall ist, warum ist dies nicht erfolgt, und bis wann soll es nachgeholt werden?*
- d) *Sind für die Berechnung der oben erwähnten Effekte einer Pkw-Maut (Vignette) Beratungsunternehmen eingebunden worden?*
- e) *Wenn ja, welche Vertragsbeziehungen zwischen Bundesministerien und (Beratungs-) Unternehmen bestehen bzw. bestanden dazu, und wann wurden diese Aufträge mit welcher Laufzeit vergeben?*
- f) *Auf welche Weise ist die Vergabe erfolgt (z.B. per Ausschreibung oder per Direktvergabe)?*

Antwort:

Der Bundesregierung liegen keine Untersuchungen zu Verkehrsverdrängungseffekten bei Einführung einer Pkw-Maut (Vignette) vor.

Frage 17: *Ist es richtig, dass die Bundesregierung nicht davon ausgeht, dass bei im Inland zugelassenen Fahrzeugen mit der Zahlung der Kfz-Steuer in europarechtskonformer Weise „automatisch“ eine Pkw-Vignette zugesendet werden kann?*

Frage 18: *Ist es richtig, dass die Bundesregierung davon ausgeht, dass eine Pkw-Mauteinführung allenfalls dann für inländische Verkehrsteilnehmer hinsichtlich der Ausgaben möglicherweise neutral gestaltet werden kann, wenn es eine Absenkung der Kfz-Steuer bei im Inland zugelassenen Fahrzeugen in der Höhe der Erhebung einer Pkw-Maut erfolgt?*

Frage 19: *Ist das Verständnis richtig, dass es in diesem Fall möglich ist, dass Verkehrsteilnehmer, die von der generellen Kfz-Steuersenkung profitieren, aber keine Vignette kaufen, tendenziell monetär entlastet werden?*

Frage 20: *Wenn eine Kfz-Steuerreform zur Kompensation einer Vignette denkbar ist, soll dann Fahrzeughaltern, die weniger Kfz-Steuer zahlen, als eine Jahresvignette kostet (Elektroautos zahlen z.B. für zehn Jahre keine Kfz-Steuer), die Differenz ausgezahlt werden?*

Frage 21: *Inwieweit kann bei einer Kompensation über die Kfz-Steuer sichergestellt werden, dass Schwerbehinderte (vor allem mobilitätseingeschränkte), die heute teilweise oder vollständig von der Kfz-Steuer befreit sind, keine Mehrbelastung durch die Einführung einer Pkw-Vignette erfahren?*

Antwort:

Die Fragen 17 bis 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

Frage 22: *Welche Schätzungen liegen der Bundesregierung über die Kosten für die Auszahlung von Gutschriften (Ermittlung von Kontoverbindungen, Überweisungsvorgang, Bankgebühr) vor und inwieweit sollen die Länder, die die Kfz-Steuer für den Bund einziehen, für den Mehraufwand finanziell entschädigt werden?*

Antwort:

Die Landesfinanzbehörden üben nach dem Finanzverwaltungsgesetz lediglich für den Übergangszeitraum vom 1. Juli 2009 bis spätestens 30. Juni 2014 die Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer für den Bund aus. Im Verlaufe des ersten Halbjahres 2014 wird sie schrittweise von den Zollbehörden übernommen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

Frage 23: *Wie soll im Rahmen einer solchen Reform mit dem Umstand umgegangen werden, dass es eine mindestens dreistellige Zahl von unterschiedlichen Kfz-Steuersätzen gibt, die von den Variablen Antriebsart, Hubraum und Schadstoffklasse (bis 30. Juni 2009) bzw. CO₂ (seit 1. Juli 2009) abhängen?*

Frage 24: *Ist vor diesem Hintergrund die vollständige Kompensation einer Vignette für jeden Kfz-Steuerzahler technisch überhaupt umsetzbar, und wenn ja, wie?*

Antwort:

Die Fragen 23 und 24 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für inländische Pkw mit Erstzulassung bis 30. Juni 2009 gelten nach dem Kraftfahrzeugsteuergesetz 17 verschiedene Steuersätze, darunter 10 nach der Art des Hubkolbenmotors und nach Schadstoffemissionen gestaffelte sowie 3 im Tarif für reine Elektro-Pkw. Für danach erstmals zugelassene Pkw gelten 7 verschiedene Steuersätze, darunter zwei hubraum- und einer CO₂-bezogen.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

Frage 25: *Wie soll im Rahmen einer Kompensation insbesondere mit dem Umstand umgegangen werden, dass der Dieselsteuersatz pro 100 ccm seit dem 1. September 2009 mit 9,50 Euro fast fünfmal so hoch liegt, wie der Steuersatz für Benzin mit 2,00 Euro?*

Antwort:

Seit dem 1. Juli 2009 betragen die Steuersätze für den hubraumbezogenen Teil der Kraftfahrzeugsteuer für Pkw mit Selbstzündungsmotor (Diesel- und Vielstoffmotoren) 9,50 Euro und mit Fremdzündungsmotor (Otto- und Wankelmotoren) 2 Euro jeweils je angefangene 100 Kubikzentimeter.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

Frage 26: *Welche Modellüberlegungen zu einer Kfz-Steuerreform als Kompensation für die Einführung einer Vignette wurden bislang vom BMVBS angestellt, und inwieweit wurde das BMF in diese Überlegungen miteinbezogen?*

Antwort:

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

Frage 27: *Inwieweit wurde geprüft, ob die Prämisse der Bundeskanzlerin, dass kein gebietsansässiger Autofahrer zusätzlich belastet werden darf, rechtstechnisch umsetzbar ist?*

Frage 28: *Inwieweit soll sichergestellt werden, dass eine Kfz-Steuerreform, die der Kompensation einer Pkw-Vignette dient, nicht zu Mindereinnahmen führt, wenn sie auch Pkw-Halter begünstigen würde, die keine (Jahres-)Vignette kaufen würden?*

Frage 29: *Inwieweit wurde oder wird im Rahmen dieser Überlegungen geprüft, den Energiesteuersatz für Diesel auf das Niveau von Benzinern anzuheben, um die Kfz-Steuersatz für Diesel auf das Niveau von Benzinern abzusenken?*

Frage 30: *In welchem Umfang erwartet die Bundesregierung negative Auswirkungen einer ggf. im Rahmen der Kfz-Steuer durchzuführenden finanziellen Kompensation von Vignettentzahlungen auf den Erfolg der umweltorientierten Reform der Kfz-Steuer aus dem Jahr 2009 bzw. auf das Erreichen der damit verbundenen Lenkungsziele?*

Frage 31: *Wie viele unterschiedliche Gebührenhöhen für eine Jahresvignette in Abhängigkeit von fahrzeugspezifischen Faktoren („Öko-Rabatt“ nach CO₂-Ausstoß) sind vorstellbar, und inwieweit müssten diese Rabatte jeweils auch für Vignetten mit anderen Zeiträumen (zehn Tage/zwei Monate) angeboten werden?*

Frage 32: *Welche Szenarien im Hinblick auf die Höhe der Befolgungskosten haben unterschiedliche Gebührenhöhen (mit oder ohne Öko-Rabatt) für den gleichen Zeitraum, und inwieweit ist sichergestellt, dass Fahrzeugpapiere von gebietsfremden Fahrern alle notwendigen Informationen aufweisen, um die Wahl der richtigen Vignette kontrollieren zu können?*

Frage 33: *Falls keine Kompensation über eine Kfz-Steuerreform geplant ist, oder eine solche Möglichkeit durch EU-Recht ausgeschlossen ist, welche anderen Möglichkeiten einer vollständigen Kompensation aller gebietsansässigen Fahrzeughalter sind denkbar, und wie werden sie von der Bundesregierung bewertet?*

Antwort:

Die Fragen 27 bis 33 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

Frage 34: *Als wie problematisch stuft die Bundesregierung in diesem Kontext die Gefahr ein, dass Verkehrsteilnehmer keine Vignette kaufen und anstelle von Autobahnen bzw. Bundesfernstraßen das untergeordnete Straßennetz nutzen und damit dort zu erhöhten verkehrlichen und ökologischen Problemen sowie Gefahren für die Verkehrssicherheit führen?*

Frage 35: *Welchen Kenntnisstand bezüglich derartiger Effekte und Probleme besitzt die Bundesregierung, und auf was für Studien/Analysen basiert dieser Kenntnisstand?*

Antwort:

Die Fragen 34 bis 35 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu der Frage 16 verwiesen.

Frage 36: *Ist es richtig, dass Überlegungen und Aussagen zur Verkehrsverdrängung bei Einführung einer Pkw-Vignette in der im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (BMWi) im Jahr 2008 vom Institut für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung e.V. (IVT) durchgeführten Studie „Untersuchung von Möglichkeiten zur Reduzierung von Tanktourismus“ enthalten sind?*

- a. *Ist es richtig, dass demnach die verkehrlichen Wirkungen einer Pkw-Maut-Erhebung auf den Bundesautobahnen bzw. Bundesfernstraßen keineswegs als unproblematisch anzusehen sind, da nicht unerhebliche Verdrängungswirkungen für möglich gehalten werden?*
- b. *Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Erkenntnissen der genannten Studie?*
- c. *Ist es richtig, dass diese Studie immer noch nicht veröffentlicht worden ist? Wenn ja, warum wurden die Ergebnisse der Studie noch nicht veröffentlicht?*
- d. *Ist es richtig, dass diese Studie auf Anfragen nach dem Informationsfreiheitsgesetz von der Bundesregierung herausgegeben worden ist?*

e. *Ist es richtig, dass dieses Recht von den anfragenden Bürgern im Rahmen von Klageverfahren gegenüber der Bundesregierung durchgesetzt werden musste?*

f. *Ist geplant, diese Studie kurzfristig zu veröffentlichen? Wenn ja, zu welchem Termin?*

Antwort:

Die Studie hatte drei Zielstellungen:

1. Ermittlung des Ausmaßes des Tanktourismus, insbesondere in den deutschen Grenzregionen;
2. Untersuchung, inwieweit sich das Ausmaß des Tanktourismus durch eine Senkung der Steuern auf Mineralöl verringern ließe und welcher fiskalische Gesamteffekt mit unterschiedlich starken Steuersenkungen damit verbunden wäre;
3. Abschätzung, ob sich Einnahmeausfälle des Staates durch eine Autobahnvignette kompensieren ließen.

Im Rahmen der dritten Zielstellung war auch zu prüfen, ob und in welchem Umfang mit Änderungen des Fahrverhaltens zu rechnen wäre. Dazu gehörte auch die Frage, ob Verkehrsteilnehmer evtl. auf nachgeordnete Straßen ausweichen würden.

Zu a.:

Im Vordergrund der Studie standen die fiskalischen Wirkungen denkbarer Maßnahmen zur Verringerung von Tanktourismus. Die Betrachtung der verkehrlichen Wirkungen war nicht primärer Gegenstand der Studie. Eine Wertung im Sinne der Fragestellung wurde nicht abgegeben.

Zu b.:

Die Bundesregierung hat keine Konsequenzen aus der Studie gezogen.

Zu c.:

Ja. Die Bezugsgrößen der Studie sind inzwischen nicht mehr auf dem aktuellen Stand, so dass die Aussagen zu den Ergebnissen keine Gültigkeit mehr haben.

Zu d.:

Ja (es gab eine Anfrage).

Zu e.:

Es gab ein Klageverfahren, in dem allerdings Form- und Fristfragen im Vordergrund standen. Dieses wurde durch eine außergerichtliche Einigung beendet.

Zu f.:

Nein.

Frage 37: *Kann von der Bundesregierung zugesichert werden, dass die Erkenntnisse aus aktuell laufenden Untersuchungen (durch Bundesministerien selber, durch nachgeordnete Behörden und/oder Gutachter) sämtlichen Fraktionen und Abgeordneten zeitgleich zur Verfügung gestellt werden? Wenn nein, warum kann die Bundesregierung dies nicht zusichern?*

Antwort:

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

Frage 38: *Welche Studien sind im Auftrag der Bundesregierung (Bundesministerien und nachgeordnete Behörden) seit dem Jahr 1998 durchgeführt worden, in denen verschiedene Mautlösungen untersucht worden sind?*

Frage 39: *Welche dieser Studien sind veröffentlicht worden (bitte angeben, ob diese aktuell online abrufbar sind oder auf welchem Bezugsweg eine Einsichtnahme möglich ist)?*

Frage 40: *In welchen dieser Studien sind die Fragen des Einnahmeerzielungspotentials von Pkw-Maut-Lösungen, Erhebungs- und Befolgungskosten sowie der zu erwartenden Verkehrsverdrängung betrachtet worden?*

Antwort:

Die Fragen 38 bis 40 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Studie	Erschienen	Herausgeber	veröffentlicht / online abrufbar	Enthält Aussagen zu: Einnahmen / Kosten / Verkehrsverdrängungen
UBA-Hintergrund-Text „Pkw-Maut in Deutschland? Eine umwelt- und verkehrspolitische Bewertung“	April 2010	+ Verfasser: Umweltbundesamt (UBA) im Rahmen eigener Forschung als wissenschaftliche Behörde	ja / ja	ja / ja / ja (teilweise nur in Ansätzen)

Frage 41: *Inwieweit hat das BMVBS Berechnungen anstellen lassen oder plant Berechnungen, welche finanziellen Auswirkungen die Einführung einer Maut in den bisher mautfreien Nachbarstaaten Dänemark, Niederlande, Belgien, Luxemburg und Polen (gesamtes Autobahn bzw. Schnellstraßennetz) in Summe für deutsche Kfz-Halter hätte, und wenn nein, warum nicht?*

Antwort:

Ob und wie Nachbarstaaten auf eine mögliche Einführung einer Pkw-Maut (Vignette) in Deutschland reagieren werden, ist Sache der jeweiligen Regierungen und kann vorab auch im Hinblick auf die finanziellen Auswirkungen für deutsche Kfz-Halter nicht beurteilt werden. Das BMVBS hat daher keine entsprechenden Berechnungen anstellen lassen und plant solche auch nicht.