

Stellungnahme zur

Prognose der Einnahmen aus dem Verkauf von Vignetten an Halter von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen im Rahmen der Einführung einer Infrastrukturabgabe

für die Sitzung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages am 23. März 2015

Prof. Dr. Alexander Eisenkopf

Zeppelin Universität

ZEPPELIN Lehrstuhl für Wirtschafts- und Verkehrspolitik

Am Seemooser Horn 20

88045 Friedrichshafen

Friedrichshafen, den 20.03.2015

1. Gegenstand der Stellungnahme

Gegenstand der nachfolgenden Stellungnahme ist die am 23.02.2015 auf der Homepage des BMVI veröffentlichte „Prognose der Einnahmen aus dem Verkauf von Vignetten an Halter von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen im Rahmen der Einführung einer Infrastrukturabgabe“ (BMVI, 2015) für die Sachverständigenanhörung des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages am 23.03.2015. Dabei sollen insbesondere die vom Ministerium verwendete Methodik und die aus der Methodik resultierenden Setzungen zu bestimmten Annahmen kritisch hinterfragt werden.

Die zukünftigen Einnahmen aus einer Infrastrukturabgabe für im Ausland zugelassene Pkw hängen insbesondere von folgenden drei Stellgrößen ab:

1. Die Zahl der Ein- und Durchfahrten ausländischer Fahrzeuge an deutschen Grenzübergängen, bzw. die Zahl der für den Grenzübertritt und/oder die nachfolgende Fahrt eine Autobahn nutzenden Fahrzeuge.
2. Die Umrechnung der Ein- und Durchfahrten auf die Zahl der betroffenen Pkw, die eine Vignette kaufen und die Verteilung der Vignettenkäufe auf Jahres- bzw. Zehntages- und Zweimonatsvignetten.
3. Der durchschnittlich zu zahlende Preis einer Jahresvignette bzw. die Preise von Zehntages- und Zweimonatsvignetten.

Erhebungskosten entstehen zum einen in Form von Zahlungen an einen privaten Betreiber für die Errichtung eines Erhebungssystems sowie als laufende zusätzliche Ausgaben in der Verwaltung und laufende Zahlungen an den Betreiber.

Im Folgenden wird daher in der gebotenen Kürze auf diese zentralen Problemkomplexe der Mautprognose des BMVI eingegangen, um deren Validität und ökonomische Plausibilität zu evaluieren. Die Stellungnahme beinhaltet bewusst nicht die Ableitung eines eigenen Rechenmodells.

2. Abschätzung der Ein- und Durchfahrten ausländischer Pkw

Die vom BMVI vorgelegte Mautprognose betritt insofern Neuland, als von der bisher in einschlägigen Schätzungen (insbesondere Ratzenberger 2014) verwendeten Methodik abgewichen wird. Ratzenberger ermittelt als Basisgröße aller Abschätzungen des potentiellen Mautaufkommens die Ein und Durchfahrten (EuD) ausländischer (gebietsfremder) Pkw aus der zugegebenermaßen unbefriedigenden statistischen Basis der Erhebung des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs des KBA für 2003 (letztmalig vorgenommen) und der Ausländerverkehrszählungen der BAST für die Jahre 2003 und 2008. Mit verschiedenen Plausibilitätsüberlegungen wird für das Bezugsjahr 2013 eine Zahl von 157 Mio EuD ausländischer Pkw ermittelt (148 Mio auf Autobahnen). In seiner Stellungnahme für die öffentliche Sitzung des Bundestagsausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 18. März 2015, welche die nunmehr vorliegenden Ergebnisse

der Dauerzählstellen an BAB für das Jahr 2013 berücksichtigt, nennt Ratzenberger 154 Mio EuD ausländischer Pkw (davon 127 Mio auf Autobahnen; vgl. Ratzenberger 2015).

Auch das BMVI bezieht sich bei der Abschätzung der globalen Ein- und Durchfahrten auf die Statistiken der BAST und ergänzende Quellen (Abschätzung der grenzüberschreitenden EuD durch IVV Aachen für 2002). Trotz erheblicher methodischer Unterschiede im Detail ergibt sich in der BMVI-Prognose ein durchaus vergleichbarer globaler Wert von knapp 128 Mio EuD auf deutschen Autobahnen für 2013. Damit scheint die Abschätzung der EuD ausländischer Pkw auf deutschen Autobahnen im Rahmen der bisher verfügbaren Ergebnisse zu liegen.

3. Umrechnung der Ein- und Durchfahrten auf die Zahl der betroffenen Pkw und Vignettenkäufe

3.1 Generelle Anmerkungen

Bei der Umrechnung der Zahl der Ein- und Durchfahrten ausländischer Pkw in die Zahl der von einer Infrastrukturabgabe betroffenen Pkw-Einheiten wählt das BMVI ebenfalls eine Methodik, die von der Vorgehensweise früherer Untersuchungen abweicht. So wird gut die Hälfte der EuD (68,08 Mio EuD) mit einer fahrtzweckspezifischen Analyse umgelegt, die auf Pendlerdaten und neueren Statistiken der Deutschen Zentrale für Tourismus e.V. (DTZ 2011, 2014) basiert (Pendler, Geschäftsreisen mit Übernachtung, Urlaubsreisen mit Übernachtung, sonstige Fahrten mit Übernachtung und Tagesgeschäftsreisen). Die erhebliche Restgröße der „Privatfahrten ohne Übernachtung“ (53% der EuD) wird als Differenz aus der global ermittelten Zahl der EuD und der vorher bottom up für die anderen Fahrtzwecke bestimmten EuD bestimmt.

Damit unterliegt die Vorgehensweise des BMVI einem Methodenbruch, der die Qualität der Ergebnisse nicht zwangsläufig verbessert, sondern die bestehenden Unsicherheiten über die Datenlage verstärkt. Auf den ersten Blick scheint die zusätzliche Berücksichtigung dieser Daten die Qualität der Berechnungen zu erhöhen. Dieser Eindruck täuscht aber. Vergleicht man die Methodik der BMVI-Prognose z.B. mit der Vorgehensweise von Ratzenberger, zeigt sich klar, dass die empirische Fundierung der ministeriellen Abschätzung schlechter ist als die bisher vorgelegten Studien. So argumentiert Ratzenberger (2014) hinsichtlich der Fahrtzweckstruktur „aus einem Guss“ und leitet die fahrtzweckspezifische Differenzierung der Ein- und Durchfahrten aus der so genannten „Personenverkehrsmatrix“ für das Jahr 2007 ab. In diese gehen bereits alle verfügbaren empirischen Elemente ein (hier relevant: Fremdenverkehrsstatistik Destatis, Eurostat, European Travel Monitor, World Tourism Organisation sowie nationale Statistiken aus Österreich, der Schweiz und Frankreich; vgl. Ratzenberger 2015).

Wie noch im Detail zu erörtern sein wird, schafft die Allokation allein anhand der Zahlen der Deutschen Zentrale für Tourismus e.V. außerdem versteckte Möglichkeiten zur Beeinflussung der Einnahmenprognose über zusätzliche erforderliche Annahmesetzungen. Dies zeigt sich im Ergebnis bei der Abschätzung der Zahl der von der Maut

betroffenen ausländischen Pkw. Ratzenberger (2014) leitet diese Zahl aus der fahrtzweckspezifischen Struktur der grenzüberschreitenden Personenfahrten ab und kommt auf 6,7 Mio Pkw, die das deutsche Autobahnnetz benutzen. In der ministeriellen Abschätzung wird mit 15,9 Mio Pkw kalkuliert, was zwangsläufig wesentlich höhere Einnahmen nach sich zieht. Um diese Diskrepanz zu verstehen, ist eine kritische Analyse der fahrtzweckspezifischen Abschätzungen erforderlich.

3.2 Fahrtzweckspezifische Abschätzungen

3.2.1 Pendler

Die Mauteinnahmen von ausländischen Pendlern werden über die offizielle Pendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit abgeleitet. Insgesamt erscheint die Vorgehensweise plausibel; die durchschnittliche Fahrtenzahl je Pkw ist mit 85 zudem relativ nahe an den von Ratzenberger (2014) unterstellten 100 EuD je Pkw. Angesichts der geringen Ergebnisrelevanz der ermittelten potentiellen Mauteinnahmen in Höhe von lediglich 18,7 Mio Euro wird auf die spezifischen gesetzten Annahmen nicht weiter eingegangen.

3.2.2 Geschäftsreisen mit Übernachtung

Etwas bedeutsamer für das Mautaufkommen sind mit erwarteten 31,3 Mio Euro die Geschäftsreisenden mit Übernachtung. Hier bezieht sich die ministerielle Abschätzung auf eine Statistik der Deutschen Zentrale für Tourismus e.V. (DZT 2014). Die DZT schätzt, dass im Jahre 2013 insgesamt 47,8 Mio. Europäer mit Übernachtung nach Deutschland gereist sind. 47% haben dabei laut DTZ-Angaben den Pkw genutzt.¹ 12,6 Mio Reisende haben einen geschäftlichen Zweck mit ihrer Reise verfolgt.

Wendet man die Pkw-Nutzungsquote von 47% auf diese 12,6 Mio Reisenden an, ergibt sich bei einem Besetzungsgrad von 1,35 (Personen je Fahrzeug) ein Potential von 4,4 Mio Einfahrten für Geschäftsreisen mit Übernachtung. Um zur Zahl der betroffenen Pkw zu kommen, unterstellt das Ministerium ohne weitere Begründung 10 Fahrten pro Pkw und Jahr und folgert zugleich, dass alle Geschäftsreisenden eine Jahresvignette kaufen. Dies führt zu Einnahmen von 31,25 Mio Euro.

Kritisch anzumerken ist zu dieser Berechnung zunächst, dass zum einen die Zahlen der DTZ als Schätzgrößen möglicherweise nicht die gleiche Qualität aufweisen wie statistisches Material aus einschlägigen Verkehrserhebungen. Es kann zudem nicht nachvollzogen werden, auf welchen Quellen insbesondere die Angaben zum Modal Split beruhen. Das BMVI verwendet zudem den angegebenen Pkw Anteil von 47% pauschal für alle 47,8 Mio Reisenden, obwohl die Reisezwecke unterschiedlich sind und bei Urlaubsreisen und Verwandtenbesuchen möglicherweise stärker der eigene Pkw genutzt wird als bei Geschäftsreisen; andererseits könnte man sich vorstellen,

¹ Es ist darauf hinzuweisen, dass der Anteil des Pkw im Jahre 2012 bei der letzten Erhebung 3 Prozentpunkte höher lag (DZT 2014, S. 17); möglicherweise nimmt der Anteil des Pkw bei internationalen Reisen im Zeitablauf ab, weil andere Verkehrsmittel (insbesondere das Flugzeug) stärker wachsen.

dass bei Geschäftsreisen vermehrt Mietwagen eingesetzt werden, die ohnehin mit einer Vignette ausgestattet sind.

Weiterhin steht die pauschale Annahme von 10 EuD pro Pkw und Jahr einfach so im Raum. Allen empirischen Erfahrungen nach dürfte die Fahrtenhäufigkeit je Pkw deutlich höher liegen (Ratzenberger rechnet bei Geschäftsreisen mit 50 EuD je Pkw), zumal ein Großteil der Pkw-Geschäftsreisen über relativ kurze Entfernungen im „kleinen Grenzverkehr“ ablaufen. Unterstellt man z.B. in einer Modellrechnung 20 Fahrten je Pkw und Jahr, halbieren sich die entsprechenden Mauteinnahmen auf 15 Mio Euro. Problematisch ist auch die willkürliche Annahme, dass alle Geschäftsreisenden eine Jahresvignette kaufen. Hier täuscht der ohne weitere Begründung angenommene Durchschnitt von 10 Fahrten darüber hinweg, dass eine Verteilung der Aktivitäten und damit der Vignettenkäufe geschätzt werden müsste. So wird es Geschäftsreisende geben, die nur einmal jährlich nach Deutschland einfahren und daher nur eine Zehntagesvignette kaufen, während andere zwei bis dreimal monatlich auf deutschen Autobahnen unterwegs sind und daher zu einer Jahresvignette greifen. Auch wenn die Größenordnung der Mauteinnahme von den Geschäftsreisenden mit Übernachtung letztlich absolut gering ist, bewirken die vom BMVI gesetzten Annahmen eine tendenzielle Überschätzung.

3.2.3 Urlaubsreisen mit Übernachtung

Das Mautaufkommen aufgrund von Urlaubsreisen mit Übernachtung wird ebenfalls auf Basis der Zahlen der DTZ abgeschätzt. Aus 26 Mio europäischen Reisenden ermittelt das BMVI bei einem Besetzungsgrad von 1,48² ca. 8,3 Mio EuD. Die Zahl der Fahrten je Pkw wird in Anlehnung an einschlägige Untersuchungen mit 2 angenommen, so dass sich wiederum 8,3 Mio Zehntagesvignetten verkaufen lassen. Die prognostizierten Einnahmen belaufen sich damit auf 82,6 Mio Euro und erscheinen plausibel. Gegenüber der Prognose von Ratzenberger (2014) ist die Zahl der EuD und der betroffenen Pkw sogar eher vorsichtig geschätzt.

3.2.4 Besuche bei Verwandten und sonstige Privatreisen mit Übernachtung

Aus dem Potential von 9,2 Mio Reisenden ermittelt das BMVI 2,9 Mio EuD, die von 1,46 Mio Pkw geleistet werden. Es können entsprechend 2,9 Mio Zehntagesvignetten mit einem Erlös von 29,2 Mio Euro verkauft werden. Die Berechnung ist ähnlich plausibel wie bei den Urlaubsreisen mit Übernachtung.

3.2.5 Tagesgeschäftsreisen (TGR) ohne Übernachtung

Weitaus problematischer erscheinen die Kalkulationen in der Kategorie der Tagesgeschäftsreisen (TGR) ohne Übernachtung. Festzuhalten ist zunächst, dass die Globalzahl von 540 Mio TGR in Deutschland mit erheblichen Unwägbarkeiten behaftet ist. Zudem kann für diese Grundgesamtheit der Anteil der ausländischen Geschäftsreisenden nicht ausgewiesen werden. Dieses Problem löst die ministerielle Rechnung ein-

² Die beim Geschäftsreise- und Urlaubsverkehr unterstellten Besetzungsgrade erscheinen durchgängig sachgerecht und plausibel.

fach dadurch, dass einfach der von der DTZ berichtete Ausländeranteil von 12,6% für mehrtägige Geschäftsreisen auch für diese Kategorie angesetzt wird. Dies erscheint nicht sachgerecht, da ausländische Geschäftsreisende insbesondere bei größeren Entfernungen weniger häufig in einer Tagesrandverbindung reisen können und damit der Ausländeranteil bei TGR mit Übernachtung größer sein dürfte als bei Reisen ohne Übernachtung. Daher wäre bei dieser Kenngröße ein Sicherheitsabschlag erforderlich gewesen. Auch der bei den Tagesgeschäftsreisen ohne weitere Begründung unterstellte Pkw-Anteil von 60% wirkt gegriffen, zumal bei mehrtägigen Geschäftsreisen ein modal share des Pkw von 47 % unterstellt wurde. In einer entsprechenden Sensitivitätsbetrachtung (Ausländeranteil 10% statt 12,6%; Pkw-Anteil 47%;) ergeben sich Einnahmen von nur noch 223 Mio. statt der errechneten 360 Mio Euro.

Außerdem scheinen weitere Annahmen in diesem Zusammenhang unplausibel. Wiederum wird unterstellt, dass TGR mit Pkw eine Jahresvignette kaufen, obwohl klar sein dürfte, dass die Reisetätigkeit einer Verteilung unterliegt und es durchaus eine relevante Zahl von Nutzern geben wird, die nur eine Zehntages- oder Zweimonatsvignette kaufen werden. Hinzuweisen ist auch auf die geringe durchschnittliche Fahrtenzahl von 6 EuD je Pkw und Jahr, die im Text weder explizit gemacht noch näher begründet wird. Es wurde bereits im Abschnitt zu den Geschäftsreisen mit Übernachtung erwähnt, dass in der Studie von Ratzenberger (2014) ein Wert von 50 (!) angenommen wird. Unterstellt man in einer ergänzenden Simulationsrechnung moderate 10 EuD je Pkw, sinkt das potentielle Mautaufkommen der TGR weiter von 223 Mio auf 134 Mio Euro.

Diese wenigen kritischen Überlegungen zeigen, dass die potentiellen Einnahmen von Tagesgeschäftsreisen in der Prognose des BMVI gravierend überschätzt werden.

3.2.6 Privatfahrten ohne Übernachtung inkl. „Kleiner Grenzverkehr“ sowie Tagesausflüge und Transitverkehre

In dieser Kategorie werden unterschiedliche Verkehrszwecke zusammengefasst, was eine realistische Einnahmenprognose nicht einfacher macht. Tatsächlich handelt es sich bei dieser „Restgröße“ um erhebliche Quantitäten. Bereits die Basis der Berechnungen ist allerdings unsicher, da die 60 Mio EuD für Privatfahrten (fast die Hälfte der Gesamtsumme) residual ermittelt werden (siehe Anmerkungen oben).

Am meisten angreifbar sind allerdings die Annahmen zur Nutzungshäufigkeit und zum Vignettenkaufverhalten. So wird ohne weitere Validierung unterstellt, dass die Hälfte der EuD auf Transit- und Tagesreisende ohne Übernachtung entfällt; für diese Gruppe werden nur 2 EuD je Jahr und Pkw, also der Kauf von zwei Zehntagesvignetten unterstellt. Bei der anderen Hälfte, dem „kleinen Grenzverkehr“, nimmt man 24 EuD je Fahrzeug und Jahr an, so dass im Mittel 13 Fahrten je Pkw absolviert werden.

Auf Basis dieser Annahmen kaufen 2,3 Mio Nutzer der ersten Gruppe 4,6 Mio Zehntagesvignetten mit einem Erlös von 46 Mio Euro; der kleine Grenzverkehr bringt es bei 2,3 Mio Jahresvignetten auf 164 Mio Einnahmen. Insgesamt werden 210,6 Mio Euro Einnahmen prognostiziert.

Bei nüchterner Betrachtung erscheinen diese Annahmen willkürlich und primär ergebnisorientiert gesetzt. Grundsätzlich wäre anzumerken, dass die Zahl der Fahrzeuge, die im kleinen Grenzverkehr Vignetten kaufen, bereinigt werden muss, da es dort durchaus relevante Überschneidungen zwischen privater und geschäftlicher Nutzung geben dürfte. Außerdem dürfte ein relevanter Teil der Privatfahrten im kleinen Grenzverkehr bei einer Bemaßung der BAB Ausweichmöglichkeiten auf das nachgeordnete Netz (oder zu Zielen im Herkunftsland) haben. Gerade im lokalen Verkehr in einer Grenzregion sind aus Sicht der Pkw-Nutzer häufig relativ gute Substitutionsmöglichkeiten gegeben, die dann wiederum an anderer Stelle zu Problemen führen (Verlagerung von Einkaufsströmen, Staus auf nachgeordneten Straßen).

Zentrales prognostisches Problem der BMVI-Abschätzung bleiben allerdings die willkürliche hälftige Teilung der Nutzergruppen und die extrem niedrige Annahme hinsichtlich der jährlichen Fahrten je Pkw. Würde man z.B. nur für den „kleinen Grenzverkehr“ die Zahl der monatlichen Einreisen von 2 auf 4 anpassen, sinken die geschätzten Mauteinnahmen dieser Kategorie von 210,6 Mio Euro auf 109,5 Mio Euro. Dies zeigt die hohe Sensitivität der Ergebnisse gegenüber einzelnen Setzungen.

3.3 Verteilung der Vignettenkäufe

Bei der Analyse der Transformation der Ein- und Durchfahrten in betroffene Pkw wurde bereits angemerkt, dass die Annahmen zur Verteilung der Vignettenkäufe teilweise unplausibel erscheinen. Generell wird suggeriert, dass Zweimonatsvignetten für die Allokation der Vignetten keine Rolle spielen. Dies widerspricht empirischen Erfahrungen z.B. aus Österreich, wo von ca. 24 Mio insgesamt verkauften Vignetten (In- und Ausländer) 1,1 Mio auf Zweimonatsvignetten entfallen (3,9 Mio Jahresvignetten, 19 Mio Zehntagesvignetten). Insbesondere die Annahme, dass alle Tagesgeschäftreisenden pauschal eine Jahresvignette kaufen, erscheint willkürlich gegriffen. Für alle Fahrtzwecke fehlt eine empirisch fundierte Schätzung der Verteilung der Vignettenkäufe auf Zehntages-, Zweimonats- und Jahresvignetten.

4. Durchschnittspreis der Jahresvignette für ausländische Fahrzeuge

In der Abschätzung der potentiellen Mauteinnahmen durch das BMVI wird für die inländischen Fahrzeuge auf der Basis komplexer Berechnungen zur Struktur des Fahrzeugbestandes in Deutschland ein durchschnittlicher Preis der Jahresvignette von 74,01 Euro ermittelt (Benziner: 58,86 Euro und Diesel 108,37 Euro).

Da keine Informationen über die Struktur der einfahrenden ausländischen Fahrzeuge verfügbar sind, überträgt das BMVI dieses Preisgerüst mit einem Sicherheitsabschlag auf die von der Infrastrukturabgabe betroffenen ausländischen Pkw (Anteil der mit Benzin betriebenen Fahrzeuge 75% statt 69,39% im Inland). Der Preis der Jahresvignette liegt somit im Durchschnitt bei 71,30 Euro. Dies erscheint zunächst konservativ gerechnet, da der Anteil der Dieselfahrzeuge im europäischen Ausland teilweise höher ist als in Deutschland. Im Durchschnitt sind die Fahrzeuge allerdings auch schwächer motorisiert, was einen gegenläufigen Effekt erzeugt. Unterstellt man in einer Sensitivi-

tätsanalyse zur BMVI-Rechnung den für deutsche Fahrzeuge anzunehmenden Durchschnittsbetrag von 74 Euro, würden sich die Gesamteinnahmen c.p. um ca. 22 Mio Euro erhöhen.

An dieser Stelle ist außerdem anzumerken, dass die Differenzierung der Jahresvignetten nach Schadstoffausstoß und Motorisierung der Fahrzeuge aus transportökonomischer Sicht wenig sachgerecht erscheint, da von einer pauschalen Infrastrukturabgabe keine relevanten Lenkungswirkungen im Hinblick auf Umweltziele ausgehen und das Finanzierungsziel klar im Vordergrund der Einführung steht. Die Differenzierung scheint hier ausschließlich durch das Erfordernis einer vollständigen Kompensation deutscher Autofahrer durch die Reduzierung der Kraftfahrzeugsteuer motiviert.

5. Erhebungskosten

Die Erhebungskosten der Infrastrukturabgabe belaufen sich laut Angaben in der Gesetzesbegründung zum Infrastrukturabgabengesetz auf 202,5 Mio. Euro jährlich. Da Inländer vollständig über die Reduzierung der Kraftfahrzeugsteuer kompensiert werden, sind diese Ausgaben ausschließlich auf die Einnahmen von ausländischen Pkw zu beziehen. Bereits in Bezug auf die vom Ministerium unterstellten Einnahmen in Höhe von ca. 700 Mio. Euro scheint die Relation von Aufwand und Ertrag problematisch, wie auch der Nationale Normenkontrollrat kritisch anmahnt. Bei einem durch mehrere Untersuchungen bestätigten Einnahmepotential von 350 Mio Euro, das auch der Verfasser dieser Stellungnahme nach den vorgenommenen Sensitivitätsanalysen für realistisch hält, dürfte die ökonomische Rationalität dieses Vorhabens vollends auf der Strecke bleiben. Es kommt hinzu, dass die geschätzten Einmalkosten der Errichtung des Erhebungssystems (335 Mio Euro) und der einmalige Erfüllungsaufwand in der Administration in geeigneter Weise in die Rechnung einzubeziehen sind. Unterstellt man einen Zinssatz von 2,5% und einen Wiedergewinnungszeitraum von 10 Jahren, ergibt sich für den geschätzten Gesamtbetrag des Einmalaufwands von 370 Mio Euro eine Annuität von ca. 42 Mio Euro.

Außerdem zeigt die einschlägige Literatur zu Großprojekten im öffentlichen Bereich, dass die Kosten der Realisierung vieler solcher und ähnlicher Vorhaben ex ante zumeist zu optimistisch eingeschätzt werden. Es besteht durchaus das Risiko, dass die Bürokratiekosten des Vorhabens höher ausfallen als derzeit unterstellt.

6. Zusammenfassende Bewertung

Obwohl an mehreren Stellen der ministeriellen Prognose herausgestellt wird, dass man zusätzliche Daten benutzt, eher konservativ gerechnet und sogar Sicherheitsabschläge vorgenommen habe, zeigt sich bei der in dieser Stellungnahme vorgenommenen Analyse, wie unzureichend begründete oder willkürliche Annahmen in Richtung höherer Einnahmen wirken. Zu hinterfragen sind insbesondere die Annahmen zur Fahrtenhäufigkeit von Pkw bei den Tagesgeschäfts- und Privatreisen ohne Übernachtung sowie die pauschalen Annahmen zum Vignettenkaufverhalten. Auch wenn das rechnerische Ergebnis nicht maßgeblich durch Zweimonatsvignetten beeinflusst werden sollte, sind

diese im Rahmen einer derzeit fehlenden seriösen Abschätzung der Verteilung der Vignettenkäufe zu berücksichtigen. Insgesamt erscheinen die prognostizierten Einnahmen daher aus analytischer Perspektive wenig plausibel bzw. überzeugend und die Annahmen insbesondere ergebnisorientiert gesetzt. Setzt man die realistischere Erwartung der Einnahmen von ca. 350 Mio. Euro ins Verhältnis zu den kalkulierten Ausgaben, bestehen erhebliche Zweifel an der ökonomischen Rationalität dieses Projektes.

Literatur

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): Prognose der Einnahmen aus dem Verkauf von Vignetten an Halter von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen im Rahmen der Einführung einer Infrastrukturabgabe, Berlin 2015

DZT -Deutsche Zentrale für Tourismus: Incoming Tourismus Deutschland – Zahlen, Daten, Fakten 2010 - Edition 2011, Frankfurt 2011.

DZT Deutsche Zentrale für Tourismus: Incoming Tourismus Deutschland – Zahlen, Daten, Fakten 2013 - Edition 2014, Frankfurt 2014.

Ratzenberger, R. (2014). Abschätzung der Gebühreneinnahmen aus einer Autobahn-Vignette für Pkw – Erweiterung um die 2014 vorgeschlagene Maut auf allen Straßen, Studie im Auftrag des ADAC e.V.

Ratzenberger, R. (2015): Stellungnahme zur BMVI-Prognose der Einnahmen aus dem Verkauf von Vignetten an Halter von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen für die 36. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur am 18. März 2015, München