



Wortprotokoll der 42. Sitzung

Haushaltsausschuss

Berlin, den 23. März 2015, 16:00 Uhr
Paul-Löbe-Haus
Raum E 400

Vorsitz: Dr. Gesine Löttsch, MdB

Tagesordnung – Öffentliche Sitzung

Einziges Tagesordnungspunkt

**Expertengespräch
über die Haushaltswirkungen und den Erfüllungsaufwand der Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen und die Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes**

Berichtersteller/in:

Abg. Norbert Brackmann [CDU/CSU]

Mitberichtersteller/in:

Abg. Bettina Hagedorn [SPD]

Abg. Roland Claus [DIE LINKE.]

Abg. Sven-Christian Kindler [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]



Tagungsbüro



Deutscher Bundestag

off.

Sitzung des Haushaltsausschusses (8. Ausschuss)

Montag, 23. März 2015, 16:00 Uhr

Anwesenheitsliste

gemäß § 14 Abs. 1 des Abgeordnetengesetzes

Ordentliche Mitglieder	Unterschrift	Stellvertretende Mitglieder	Unterschrift
CDU/CSU		CDU/CSU	
Berghegger Dr., Andre		Brand, Michael	_____
Brackmann, Norbert		Brinkhaus, Ralph	_____
Brandl Dr., Reinhard	_____	Flosbach, Klaus-Peter	_____
Caesar, Cajus	_____	Gebhart Dr., Thomas	_____
Fischer (Karlsruhe-Land), Axel E.	_____	Güntzler, Fritz	_____
Gröhler, Klaus-Dieter	_____	Holzenkamp, Franz-Josef	_____
Heiderich, Helmut	_____	Kaufmann Dr., Stefan	_____
Hirte, Christian	_____	Krichbaum, Gunther	_____
Hübinger, Anette		Kudla, Bettina	_____
Kalb, Bartholomäus	_____	Lange, Ulrich	_____
Karl, Alois	_____	Maag, Karin	_____
Klein, Volkmar		Magwas, Yvonne	_____
Körber, Carsten		Michelbach Dr. h.c., Hans	_____
Kruse, Rüdiger	_____	Schnieder, Patrick	_____
Mattfeldt, Andreas		Spahn, Jens	_____
Radomski, Kerstin	_____	Stefinger Dr., Wolfgang	_____
Rainer, Alois	_____	Straubinger, Max	_____
Rehberg, Eckhardt	_____	Stübgen, Michael	_____
Rief, Josef		Tillmann, Antje	_____
Schulte-Drüggelte, Bernhard		Weiß (Emmendingen), Peter	_____

Stand: 18. März 2015

Referat ZT 4-Zentrale Assistenzdienste, Luisenstr. 32-34, Telefon: +49 30 227-32659, Fax: +49 30 227-36339



24.

Tagungsbüro

Seite 2

Sitzung des Haushaltsausschusses (8. Ausschuss)
Montag, 23. März 2015, 16:00 Uhr

Anwesenheitsliste

gemäß § 14 Abs. 1 des Abgeordnetengesetzes

Ordentliche Mitglieder	Unterschrift	Stellvertretende Mitglieder	Unterschrift
SPD		SPD	
Barnett, Doris		Arndt-Brauer, Ingrid	_____
Evers-Meyer, Karin		Binding (Heidelberg), Lothar	_____
Gerster, Martin	_____	Blienert, Burkhard	_____
Gottschalck, Ulrike	_____	Ehrmann, Siegmund	_____
Hagedorn, Bettina		Freese, Ulrich	
Hinz (Essen), Petra	_____	Hakverdi, Metin	_____
Jurk, Thomas		Lotze, Hiltrud	_____
Kahrs, Johannes	_____	Mast, Katja	_____
Krüger Dr., Hans-Ulrich	_____	Rohde, Dennis	
Lemme, Steffen-Claudio	_____	Schneider (Erfurt), Carsten	_____
Schulz (Spandau), Swen	_____	Sieling Dr., Carsten	_____
Schurer, Ewald		Weber, Gabi	_____
Steffen, Sonja	_____	Wiese, Dirk	_____
DIE LINKE.		DIE LINKE.	
Bartsch Dr., Dietmar		Behrens, Herbert	_____
Claus, Roland		Eluhm, Heidrun	_____
Leutert, Michael		Hunko, Andrej	_____
Löttsch Dr., Gesine		Kunert, Katrin	_____
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN		BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	
Deligöz, Ekin	_____	Gehring, Kai	_____
Hajduk, Anja	_____	Paus, Lisa	_____
Kindler, Sven-Christian		Sarrazin, Manuel	_____
Lindner Dr., Tobias		Schick Dr., Gerhard	_____

Stand: 18. März 2015

Referat ZT 4-Zentrale Assistenzdienste, Luisenstr. 32-34, Telefon: +49 30 227-32659, Fax: +49 30 227-36339



Anwesenheitsliste der Sachverständigen
zum öffentlichen Expertengespräch des Haushaltsausschusses
am 23. März 2015 über die Haushaltswirkungen und den Erfüllungsaufwand
der Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundes-
fernstraßen und die Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetze

Sachverständiger

Prof. Dr. Alexander Eisenkopf
Zeppelin Universität

Matthias Knobloch
ACE Auto Club Europa e.V.

Frank M. Schmid
Schmid Mobility Solutions GmbH

Prof. Dr. Wolfgang H. Schulz
Zeppelin Universität

Unterschrift

(Handwritten signatures on dotted lines)

**Einzigster Tagesordnungspunkt****Expertengespräch
über die Haushaltswirkungen und den Erfüllungsaufwand der Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen und die Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes****Hierzu wurde verteilt:***Ausschussdrucksache/n 18(8)1923*

Vors. **Dr. Gesine Lötzsch** (DIE LINKE.): Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich bitte Sie, Platz zu nehmen, damit wir beginnen können. Alle Fraktionen sind vertreten und ich begrüße auch die Öffentlichkeit.

Der Haushaltsausschuss hat in der 40. Sitzung am 4. März 2015 einvernehmlich beschlossen, ein öffentliches Expertengespräch über die Haushaltswirkungen und den Erfüllungsaufwand der Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen und die Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, verkürzt Pkw-Maut, durchzuführen.

Ich begrüße recht herzlich die Experten, die unserer Einladung gefolgt sind, und bedanke mich für ihre schriftlichen Stellungnahmen, die für unsere Arbeit eine gute Grundlage bilden. Vonseiten der Bundesregierung begrüße ich zu meiner Linken PStS Norbert Barthle vom BMVI und Herrn MDg Peter Bille vom BMF. Es handelt sich – wie gesagt – formal um ein Expertengespräch, aber wir werden so verfahren, wie wir das auch bei Anhörungen machen. Die Feinheiten, warum Expertengespräch und nicht Anhörung, haben wir in der Obleuteunde ausreichend erörtert, aber das soll der Qualität der Veranstaltung keinen Abbruch tun. Die schriftlichen Stellungnahmen sind ausgelegt. Sie sind in der Ausschussdrucksache 18(8)1923 zusammengefasst und können als Grundlage für Fragen dienen. Ansonsten gehe ich davon aus, dass keine Statements abgegeben werden und wir sofort in die Fragerunde einsteigen. Die Reihung erfolgt entsprechend der Größe der Fraktionen und ich bitte die verantwortlichen Berichterstatter bzw. Obleute, die weiteren Fragerunden zu koordinieren. Es gilt wie üblich die Regel, dass jeder Fragesteller entweder zwei Fragen an einen Sachverständigen oder jeweils eine Frage an zwei Sachverständige stellen kann. Wir werden ein Wortprotokoll anfertigen, das

dann später zur Grundlage der weiteren Meinungsbildung dienen kann.

Der Zeitrahmen ist auf maximal zwei Stunden gesetzt, und wir können heute auch testen, wie gut dieser Sitzungssaal akustisch abgeschirmt ist, denn Sie haben ja bemerkt, dass in der Halle eine Veranstaltung stattfindet, aber offenbar werden wir uns nicht ins Gehege kommen. Als Erster erhält der Kollege Brackmann das Wort.

Abg. **Norbert Brackmann** (CDU/CSU) (BE): Vielen Dank Frau Vorsitzende, ich habe zunächst zwei Fragen an Herrn Professor Schulz, die sich auf die unterschiedlichen Berechnungen der Maut-Einnahmen beziehen, die wir von ADAC bis hin zur AGES kennen. Die erste Frage: In Ihrem Gutachten überprüfen Sie auch andere Prognosen bezüglich der Höhe der Maut-Einnahmen durch ausländische Pkw, wie u. a. die vom ADAC. Können Sie bitte die Plausibilität und Richtigkeit der unterschiedlichen Berechnungen einmal für uns hier erläutern? Und die zweite Frage: Wie bewerten Sie die Berechnung der Höhe der Systemkosten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)?

Prof. Dr. Wolfgang H. Schulz (Zeppelin Universität): Es ist ja letzte Woche festgestellt worden, dass sowohl die Gutachten von Herrn Ratzenberger als auch die Berechnung vom BMVI einig sind über die Höhe der Ein- und Durchfahrten. Das heißt, zwischen diesen Gutachten gibt es keine große Differenz, was die Ein- und Durchfahrten letztendlich angeht. Es ist jetzt zwischen den beiden Ansätzen Folgendes zu unterscheiden: Die Zahlen aus dem ADAC-Gutachten sind letztendlich der Versuch, über Plausibilitätsschätzungen zu bestimmen, wie viele Ausländer mautpflichtig sind. Das kann man, um das noch einmal allen zu verdeutlichen, relativ einfach erklären. Wir haben bspw. den Einkaufsverkehr und dort würde man jetzt 100 Pkw beobachten, schwarze Pkw, die über die deutsch-holländische Grenze von Holland nach Deutschland fahren. In dem Gutachten von Ratzenberger, also vom ADAC, wird jetzt die Plausibilitätsannahme gemacht, dass 50 Fahrten pro Holländer getätigt werden im Zuge des Einkaufs. Das ist eine Plausibilitätsannahme, die basiert darauf, das Jahr hat 52 Wochen. Weihnachten und Neujahr, fährt der Holländer nicht über die Grenze, aber während des Urlaubs. Und dann kann man sagen, o. k. das ist plausibel, dass er 50 Mal rüberfährt, dann haben wir



zwei Holländer, die Maut bezahlen müssen. Jetzt könnte man eine Plausibilitätsannahme treffen und sagen, das stimmt gar nicht, also ein Makroökonom würde sagen, Kassenhaltungskoeffizient, die Leute geben einmal im Monat Geld aus, Oberhausen Centro ist einmal im Monat voll, da sind alle Holländer gleichzeitig da: Plausibilitätsannahme 12. Und dann hat man natürlich mehr Holländer und das ist jetzt genau das Problem. Der Verkehrsminister hat versucht, diese Plausibilitätszahlen durch empirische Zahlen zu belegen. Da hat er jetzt nicht immer Glück gehabt, weil bspw. gerade dieses Jahr eine Studie herauskam von der GfK, die empirisch nachgewiesen hat, dass der durchschnittliche Holländer siebenmal über die Grenze fährt, um einzukaufen. Beim Verkehrsminister sind es irgendwie 10, weil die damalige empirische Zahl bei 10 lag. Das heißt, wenn man das GfK-Gutachten für 2014 nimmt, würden dann gegenüber den Berechnungen des Verkehrsministers die Einnahmen im Bereich des Einkaufsverkehrs steigen, weil die empirische Zahl niedriger ist. Man kann also sagen, dass dieses Matrix-Gerüst von Herrn Ratzenberger, was immer ohne Quellenangabe hinterlegt war und erst letzte Woche mit einer Quelle versehen wurde, dass diese Zahlen für die Fahrten pro Person letztendlich Plausibilitätsüberlegungen sind, die nach und nach vom Verkehrsminister subsumiert wurden durch empirische Zahlen, die in den Statistiken zu finden und nachweisbar sind. Die einzige Zahl, die man jetzt nicht finden kann, sind die Tagesgeschäftsreisen ohne Übernachtung, weil es bei Tagesgeschäftsreisen ohne Übernachtung keine Zahl gibt. Aber es gibt eine Zahl bei Tagesgeschäftsreisen mit Übernachtung. Also hat er hier eine Analogie vorgenommen, sodass man sagen kann, dass so viele Ausländer rüberfahren, wie sie hier übernachten, tendenziell. Wenn man bedenkt, dass Deutschland eine Exportnation ist, kann man vielleicht sogar sagen, dass der Anteil der Ausländer bei Tagesgeschäftsreisen höher ist. Das heißt also, wir haben hier im Wesentlichen Einigung bei den Ein- und Durchfahrten, also bei Ratzenberger und BMVI, bzw. ADAC und BMVI, und dann geht es um das Runterrechnen. Die kritische Größe ist die Zahl der Fahrten pro Person und da muss man in der Tat sagen, dass es substantielle Unterschiede gibt. Der eine versucht, über Plausibilitätsüberlegungen das zu machen, was offenkundig viele machen, was irgendwie plausibel ist oder nicht. Und der Ver-

kehrsminister versucht das über empirisch beobachtbare Sachverhalte abzubilden. Das ist der wesentliche substantielle Unterschied, wie sich das bereits letzte Woche im Verkehrsausschuss noch einmal herauskristallisiert hat.

Zu den Kosten. Die sind nach bestem Wissen und Gewissen von den auszuführenden Behörden ermittelt worden. Es ist natürlich nie auszuschließen, dass bei diesen Behörden, die das ausführen, irgendwie ein Moral Hazard besteht, dass also vielleicht Kosten falsch abgeschätzt werden. Aber ich sage, im Sinne der Dienstpflicht sind diese Daten erfassbar und sie sind so dem Verkehrsministerium übermittelt worden. Insofern ist der Verkehrsminister letztendlich bei der Kostenabschätzung abhängig von seinen Stellen, die diese Vorkalkulation machen. Aus den Zahlen, aus der Kalkulation heraus ist jedoch nicht ersichtlich, dass mit großen Abweichungen zu rechnen ist. Das Gutachten insgesamt, das muss man so sagen, weil Sie auch AGES erwähnt hatten, also das Gutachten von Linnemann und Schulz ist ein Methodengutachten, welches dann populärwissenschaftlich von allen Leuten als AGES-Gutachten bezeichnet wird, aber letztlich das einzige Gutachten ist, was vom TÜV Rheinland zertifiziert wurde. Etwas, das glaube ich bei allen anderen Gutachten bis jetzt nicht passiert ist, also dass eine Zertifizierung erfolgt ist über den Rechenweg und die Methoden. Und dieses Gutachten von Linnemann/Schulz war ein Stressgutachten, wo man zeigen wollte, was ist der maximale Wert, wenn man es geschickt anstellt, wie viel könnte man maximal herausholen. Und maximal könnte man 1,2 Mrd. Euro herausholen, aber dazu braucht man die Gestaltung der Maut und wenn man jetzt die Maut-Gestaltung so nimmt, wie sie im BMVI unterstellt worden ist, ist diese Zahl eben hergeleitet aufgrund von empirisch beobachteten Sachverhalten, die natürlich auch einer Unsicherheit unterliegen. klar. Wie wir das bei den GfK-Zahlen sehen, die jetzt sagen, dass Holländer eben viel viel seltener die Grenze zum Einkaufen nach Deutschland übertreten, als man es vielleicht mit 50 plausibel vermutet hatte.

Vors. **Dr. Gesine Löttsch** (DIE LINKE.): Danke. Dann die Kollegin Hagedorn für die SPD bitte.

Abg. **Bettina Hagedorn** (SPD) (MBE): Vielen Dank. Also ich möchte mich zunächst für die SPD bei allen Experten bedanken, dass sie heute zu dem Gespräch gekommen sind. Das ist ja schon die dritte



Experten-Anhörung nach dem Finanz- und dem Verkehrsausschuss und es wird sich in den nächsten zwei Stunden sicherlich in der Prognose vorrangig um genau das drehen, womit jetzt der Reigen schon eröffnet wurde, nämlich um die Prognosesicherheit bei den Einnahmen. Das ist ja bei Haushältern nicht wirklich verwunderlich, denn Ausgaben für das System haben wir ja auch und es ist das erklärte Ziel der Einführung der Pkw-Maut Mehreinnahmen zu generieren, die dann auch die Infrastruktur stärken sollen, und die alles entscheidende Frage ist natürlich, kann das gelingen. Und darum meine Frage an Herrn Schmid. Sie haben uns Ihre Stellungnahme zur Verfügung gestellt und haben diese auch noch einmal ergänzt. Und wenn ich das richtig verstanden habe, dann ist der Sinn dieser Ergänzung sicherlich auch in der letzten Woche begründet, wo mir das Verkehrsministerium nach den Anhörungen noch gesagt hat, da seien Rechenfehler enthalten. Also sie hätten recht. Uns geht es jetzt allen nicht darum, wer recht hat und wer nicht recht hat. Uns geht es um die Sicherheit der Prognose und da Sie offensichtlich glauben, den Fehler gefunden zu haben, möchte ich Sie zunächst einmal bitten, uns das zu erläutern und noch einmal abschließend zu sagen, aus Ihrer Sicht, wo landen Sie in Ihrer Prognose bei der Einführung der Pkw-Maut? Also auch ins Verhältnis gesetzt zu den Ausgaben, die wir ja definitiv haben werden. Vielen Dank.

Frank M. Schmid (Schmid Mobility Solutions GmbH): Vielen Dank. Ich würde ganz gerne noch einmal bei dieser Eingangsthematik beginnen, woher kommen die Zahlen. Wir hatten bei der Betrachtung genau geschaut, was heißt einreisende und ein- und durchfahrende Verkehre und als Maßgabe die sog. DTV die durchschnittliche Tagesverkehrsfrequenz abgegriffen von den Dauerzählstellen. Dauerzählstellen sind Einrichtungen, die praktisch an jedem oder an jedem Autobahngrenzübergang und an vielen Bundesstraßengrenzübergängen seit Jahrzehnten existent sind, wo sowohl die ein- als auch die ausfahrenden Verkehre pro Fahrzeug täglich erfasst werden. Diese Zahl ist über Jahrzehnte erfasst worden, wie gesagt, und auf der BAST-Homepage auch nachvollziehbar. Das war die Zahl, die wir dann genommen haben und tatsächlich jeden Grenzübergang verglichen haben mit z. B. auch bei Herrn Ratzenberger ausgeführten Zahlen. Und haben dabei festgestellt, dass es Abweichungen gibt. Ich hatte Ihnen zur Erläuterung in

der Tischvorlage zwei Beispiele ausgeführt, in denen die Berechnungsbasis auf dem Berechnungsjahr 2008 aufbaut, z. B. der Grenzübergang Elten und den Grenzübergang in Flensburg. Zwei Grenzanlagen, die jetzt einfach willkürlich herausgenommen sind, wir haben aber die ganze Tabelle, wenn es für Sie von Interesse ist, noch einmal abgebildet. Dabei ist tatsächlich aufgefallen, dass der grenzüberschreitende Verkehr im Grunde genommen sowohl den ein- als auch den ausfahrenden berücksichtigt hat. Hingegen, wenn man es unter dem Aspekt der Maut-Einnahmen betrachtet, dürfen wir ja nur den einfahrenden Verkehr berücksichtigen. Und der einfahrende Verkehr – jetzt z. B. in Elten auf Basis der BAST-Zahlen – hat eine Größenordnung von Gesamt-DTV 15.392 und eine Personen-kennzahl von 13.106. Das heißt, das ist das Gesamtverkehrsaufkommen am Grenzübergang Elten einfahrend nach Deutschland. Den Anteil der Ausländer hatten wir jetzt als Grundlage genommen auf der Berechnung von Herrn Ratzenberger, der 54,6 Prozent zugrunde gelegt hat. Das heißt, wir haben dann eine DTV-Personenzahl, die pro Tag an diese Grenzanlagen kommt, von 7.156. Das heißt, wir haben hier keinerlei Prognosen angenommen, sondern schlicht und ergreifend die Dauerzählstelle als Berechnungsgrundlage genommen, einfahrende Verkehre, und davon den Ausländeranteil, wie er im Gutachten von Herrn Ratzenberger zugrunde gelegt ist. Und damit haben wir eine Abweichung zu der Bemessungsgrundlage von 45,5 Prozent. Das Gleiche jetzt am Beispiel der Grenzanlage an der A7 Flensburg, um das noch einmal an einer anderen Stelle zu belegen. Auch da haben wir eine DTV aller Fahrzeuge von 8.608, abzüglich Schwerlastverkehr 6.229, Ausländeranteil 2.361 DTV. Das heißt, und das war einfach unser Verständnis, nur der einfahrende Verkehr kann mautpflichtig sein, nicht der ausfahrende. Und jetzt war im Grunde genommen die Frage zu beantworten, wie kam es dazu, und da war es noch einmal wichtig, in diese grenzüberschreitenden Verkehre zu schauen und in die Definition der Begriffe Einreise- und Durchgangsverkehr. 2002 wurde im Rahmen des BVWP eine sog. Inländerverkehrserhebung unter Betrachtung der Fahrleistung gemacht. Man wollte schlicht und ergreifend die Fahrleistungsanteile abbilden und hatte dafür genauer erfassen wollen, wie hoch ist der Anteil der Fahrleistung der Ausländer im Vergleich zu den Inländern. Dazu hat man gesagt, die Fahrleistung ist unverhältnismäßig höher beim



Durchgangsverkehr, warum, weil ich in Deutschland, wenn ich von Norden nach Süden fahre, 1.000 Kilometer zurücklege, während ich von Osten nach Westen 500/600 Kilometer zurücklege. Das heißt, pro Fahrt wächst der Fahrleistungsanteil eines Ausländers. Dort hat man nicht den Grenzübertritt als Größe gesehen, sondern wirklich in der empirischen Erhebung schlicht und ergreifend erfassen wollen, welches Fahrzeug ist von A nach B gefahren und hat es dafür dann zweimal in den Erfassungsbögen zugrunde gelegt. Deswegen hatte man in dem DW-Gutachten dann auf Seite 86 noch einmal zusammengefasst, im grenzüberschreitenden Pkw ist das Verhältnis der Fahrtenzahl 122 Millionen. Grenzüberschreitend heißt dabei aber ein- wie ausfahrend und nicht nur einfahrend. Und das war aus meiner Sicht das Problem, dass man im Grunde genommen hier für die Fahrleistungsbeurteilung einfach ein anderes Kriterium angelegt hat als bei der Grenzübertrittsbetrachtung. Und uns ist im Grunde genommen bei der Betrachtung der Dauerzählstellen aufgefallen, dass wir einfach ein anderes Ausgangsdatum haben und in der Summe so letztendlich nicht auf die ca. 120 Millionen Fahrten kommen auf der Basis 2003, sondern auf Basis 2008 von am Ende des Tages noch rund 70,4 Millionen Ausländern und damit entstand eben diese Lücke. Dieses ist letztendlich auch an einer anderen Stelle mit einer sehr einfachen Größe auffällig geworden, wenn 6,4 Prozent Fahrleistungsanteil der Ausländer auf deutschen Autobahnen erfolgt, ist es sehr schwierig nachvollziehbar, dass fast 17,5 Prozent der Einnahmen daraus ableitbar sind. Und das war im Grunde genommen der Ausgangspunkt des Zweifels für die Bemessung. Und so fußt im Grunde genommen unsere weitere Prognose dann jetzt eben auf diesen revidierten Zahlen, die sich ausschließlich – und das will ich an dieser Stelle noch einmal betonen – an der DTV an den Grenzanlagen einfahrend bemisst. Davon ausgehend haben wir gesagt, 10 Prozent reduziert sich die Einfahrquote, wenn Maut auf der Autobahn für Ausländer kommt, weil dann ein Verdrängungseffekt oder ein Ausweicheffekt stattfindet. Wir haben aber auf der anderen Seite gesagt, es werden sicherlich im weiteren Verlauf der Strecke, auch Leute, die über die Bundesstraßen kommen, auf die Autobahn auffahren und haben hier 30 Prozent angenommen. Aus den Nichtgrenzanlagen der Bundesfernstraßen nehmen wir noch einmal 15 Prozent

und kommen so auf eine Gesamtmenge von 53 Millionen. Im Weiteren haben wir keine Veränderungen mehr der Annahmen gemacht, sondern haben dann wirklich einfach ohne da eigene Prognosen und Wertungen oder Annahmen zu machen, auf der Grundlage von 22 Prozent 10-Tages-Vignetten und 78 Prozent Jahres-Vignetten eine Bruttogesamteinnahme im positiven Falle von 370 Mio. Euro ermittelt, sprich in etwa 50 Prozent der derzeit prognostizierten Annahmen. Und wie gesagt, das einzige Datum, das für uns maßgeblich und relevant war, waren, die von der Bundesanstalt für Straßenwesen über die Dauerzählstellen dokumentierten Einfahrzahlen.

Die **Vorsitzende**: Vielen Dank. Für DIE LINKE. jetzt der Kollege Claus, bitte.

Abg. **Roland Claus** (DIE LINKE.) (MBE): Auch von unserer Seite herzlichen Dank für die Bereitschaft der Sachverständigen, uns hier zur Verfügung zu stehen. Jetzt kommt ja gewissermaßen das Kontrastprogramm und Sie setzen sich ja hiermit auch einem gewissen Risiko aus, dass nicht allen Anhörungen innewohnt. Weil erstens können unmöglich alle von Ihnen recht haben und zweitens kommt es irgendwann raus. Das ist nicht bei allen Anhörungen so in sich und deshalb herzlichen Dank. Ich will nochmal die Stellungnahmen aufgreifen, weil es für die Verfahren immer wichtig ist, wenn Teile vom Stellungnahmentext auch ins Protokoll geraten, und mich zunächst der erwarteten Einnahmeseite zuwenden. In der nächsten Runde würde ich dann gern noch etwas zu den Ausgaben fragen, denn die kommen ja ganz gewiss. Schon bei den Einnahmen sind wir ziemlich unsicher. Ich will Herrn Knobloch vom ACE und Herrn Professor Eisenkopf fragen. Zunächst an Herrn Knobloch: Warum erscheinen Ihnen die vom BMVI angesetzten Einnahmen zu hoch, wir reden hier fast über den Faktor 3 in der Differenz. Hier wäre es mir wichtig, nochmal die Argumente zu erörtern. Und Herrn Professor Eisenkopf möchte ich fragen, ob Sie bitte erläutern können, warum Sie die BMVI-Prognose von acht Ein- und Durchfahrten pro Pkw für wenig plausibel halten.

Matthias Knobloch (ACE Auto Club Europa e.V.): Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren, danke für diese Frage. Wir haben das Ganze jetzt in dem Sinne selber gerechnet, weil, gut man kommt als Verkehrswissenschaftler an die Zahlen, die der Herr Schmid jetzt vorgetragen hat, nicht unbedingt



vorbei. Und entscheidend ist dann tatsächlich diese Frage: Was habe ich für Fahrleistungen und wie kann ich das mit den Einfahrten tatsächlich abgleichen? Das sind solche Punkte, die wirklich diskutiert werden müssen. Was uns als Verband etwas mehr irritiert, das ist wirklich im Prinzip diese ganze Spannbreite, inwieweit man tatsächlich bei der Vorbereitung des Gesetzes nicht sagt: Können wir nicht noch eine vernünftiges Gutachten machen, wo wir das einfach mal versuchen rauszubekommen? Das ist so etwas, was uns als Verband einfach irritiert, dass ich diese gesamte Spannweite habe von x bis y. Außerdem relativ schwierig ist aus Verbandsseite nachzuvollziehen, wenn ich die Zahlen des Verkehrsministeriums nehme, dass ich einfach eins feststellen muss: Ich habe relativ saubere Zahlen, wenn es um die Pendler geht. Da ist klar, ich kenne die Arbeitsplätze etc. pp. Ich habe auch relativ saubere Zahlen, wenn es um die Übernachtungen geht, da kann man auch durchaus was mit anfangen. Ich habe aber, und da wird es dann kritisch, überhaupt keine sauberen Zahlen, wenn es um diese Tagespendler ohne Übernachtung geht und über diese privaten Fahrten. Und da stellen wir fest, da gehen dann plötzlich die Sachen total auseinander, und so, dass man einfach nur sagen muss, schlicht und einfach, da ist noch Bedarf. Wir müssen das einfach klären, weil ich dann auch sagen kann, ich halte es für schwierig, reinzugehen, in so ein Mauterhebungsverfahren, wo ich wirklich an Stellen, wo ich keine Zahlen habe, plötzlich 500 Millionen – so habe ich es bei mir reingeschrieben – 70 bis 80 Prozent der Einnahmen, die prognostiziert werden, sind auf einer Ebene, die statistisch nicht belegt ist. Also das halte ich für ein Risiko, dass man vorher in einer Studie klären müsste. Man kann es klären, es ist ein bisschen aufwendiger. Aber wirklich 80 Prozent der Einnahmen auf unbelegte statistische Daten zu stützen, halte ich für problematisch.

Prof. Dr. Alexander Eisenkopf (Zeppelin Universität): Vielen Dank, dass ich hier etwas zu dem Thema sagen darf. Ich bin gefragt worden, nach den Ein- und Durchfahrten pro Pkw. Man muss das im Zusammenhang sehen. Wie gesagt, es gibt die drei oder vier Ebenen. Einmal die Schätzung der Ein- und Durchfahrten oder derjenigen Fahrzeuge, die die deutschen Grenzen überschreiten um es präziser zu sagen. Zweitens die Frage: Wie oft macht das ein Pkw, also die Umrechnung der Ein- und Durchfahrten auf die Pkws, die gezählt werden, die dann

eine Vignette kaufen. Drittens: Welche Vignetten kaufen sie? Und Viertens: Was kostet die einzelne Vignette? So, jetzt geht es ganz konkret um die Frage: Wie oft ist ein Pkw in Deutschland oder nicht? Wir haben eben gehört, dass das Ministerium hier mit fundierten Werten gearbeitet hätte. Das sehe ich ganz anders. Das einzige, was das Ministerium gemacht hat, ist, dass es die Fahrzweckstruktur abgebildet hat mit Zahlen der Deutschen Zentrale für Tourismus und mit Pendlerzahlen, und die sind sicherlich empirisch fundiert. Das ist aber lediglich eine andere Art der Aufteilung auf die verschiedenen Fahrzwecke. Herr Ratzenberger hat das gelöst anhand dieser sogenannten Verkehrsmatrix, die im Prinzip auch allen offiziellen Prognosen des Bundesverkehrsministeriums zugrunde liegt. Also das sind die Zahlen, die man für die Prognose der Verkehrsverflechtungen zugrunde legt, die auch ständig weiterentwickelt werden, wo alle relevanten und zugänglichen Informationen enthalten sind. Durch diese Zahlen, die man jetzt hier einführt, rein zu dieser Fahrzweckdifferenzierung, die aber keine Plausibilisierung der Fahrten je Pkw beinhaltet, die sind nämlich im Text einfach versteckt. Das wird teilweise gar nicht thematisiert. Wenn Sie das Papier nehmen, in dem einfach gesagt wird, wir unterstellen das. Natürlich kann man sagen, Ratzenberger unterstellt auch Dinge. Aber dadurch, dass diese Zahlen so weit auseinander liegen, ergibt sich da offensichtlich ein nicht erklärbares Delta. Im Prinzip sind es zwei Größen, die Anlass – sage ich mal – zu gewissen Befürchtungen geben. Das sind einmal die Tagesgeschäftsreisen ohne Übernachtung. Da wird zunächst ein Analogschluss gemacht, dass es 12,6 Prozent seien, genauso wie bei den Tagesgeschäftsreisen mit Übernachtung. Der Pkw-Anteil wird mit 60 Prozent auch sehr hoch angegeben. Und da kommt man erstmal auf eine Grundgesamtheit. Das war aber gar nicht Ihre Frage. Das andere ist, dass man hier pauschal und ohne jede Begründung sagt, sechs Ein- und Durchfahrten je Pkw. Herr Ratzenberger unterstellt 50. Wenn wir jetzt einfach mal sagen, also weder das Ministerium noch Herr Ratzenberger haben recht, dann machen Sie einfach einen Excel Sheet auf und sagen, was passiert denn, wenn ich das mal auf zehn erhöhe. Und da sind wir gar nicht so weit vom Ministerium entfernt. Dann fehlen uns auf einmal 134 Millionen in der Einnahmenprognose. Also eine einfache Sensitivität von sechs auf zehn, d. h., die Tagesgeschäftsreisen, die nach



Deutschland einfahren, die fahren nicht 6-mal mit einem Pkw, sondern zehnmal. Dann fehlen 134 Millionen. Also sehen Sie, dass offensichtlich hier eine schon geringe Sensibilität der Eingangsgröße zu einem doch deutlich veränderten Ergebnis führt und das irritiert einen dann, wenn man sich das anschaut. Das müsste man bei einer kritischen Analyse dieses Ministeriumsgutachten dann schon mal unter die Lupe nehmen, auch wenn man vielleicht den Zahlen von Herrn Ratenberger nicht glaubt. Die zweite problematische Ebene ist eben die Privatfahrt ohne Übernachtung. Da werden verschiedene Dinge einfach vermischt. Das ist die Schwäche des Ministeriumsansatzes, wonach etwa 50 Prozent der Fahrten über die Zahlen der DTZ erklärt werden. Also bringt uns das nicht weiter, weil ich die Hälfte als Residualgröße einfach so hinnehme. Und da wird gesagt, nochmal 50 Prozent, das sind eben die Transitzfahrten, die Urlaubsfahrten und das andere ist eben der kleine Grenzverkehr. Und da werden auch relativ pauschal einmal 2 Fahrten angenommen, das sind die Transitzfahrten, und bei der anderen Rechnung sind es 24 Fahrten, also zwei je Monat. Und auch da kann man relativ schnell zeigen durch eine Sensibilitätsrechnung, wenn ich an dieser zweiten Größe drehe, dass hier sehr schnell auf einmal wesentliche Einnahmen fehlen. Deshalb sind aus meiner Sicht die Grundlagen dieser Berechnung reine gesetzte Annahmen, die man auch so interpretieren könnte, dass man die Einnahmen so setzt, dass ein bestimmtes Ergebnis hier am Ende herauskommt. Vielen Dank.

Die **Vorsitzende**: Jetzt für die Grünen der Kollege Kindler, bitte.

Abg. **Sven-Christian Kindler** (B90/GR) (MBE): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich möchte mich auch im Namen von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ganz herzlich bei den Experten für die Stellungnahmen und für Ihr Kommen heute bedanken. Es ist ja sehr wichtig, dass sich nicht nur der Verkehrs- und der Finanzausschuss, sondern auch der Haushaltsausschuss damit beschäftigt, weil wir uns zentral mit den Einnahmen und Ausgaben beschäftigen, und da habe ich zwei Fragen an Professor Eisenkopf. Wenn Sie noch einmal ausführen könnten zu den Einnahmen, welche Problematik Sie bei den Annahmen sehen für die Vignettenverteilung. Das wäre nochmal ein guter Punkt, die Positionierung, in Ihrem Gutachten zu den Berechnungen des

BMVI, welche Annahmen da getroffen werden, wer welche Vignetten kauft. Und das Zweite – würde mich auch nochmal interessieren –, weil wir auch über die notwendigen Bürokratiekosten hier reden, die in jedem Fall anfallen. Das hängt natürlich zentral davon ab, ob überhaupt nachher genug Einnahmen erwirtschaftet werden, um die Bürokratiekosten decken zu können bzw. ob das Verhältnis noch ökonomisch ist, selbst wenn nur ein kleiner Nettobetrag überbleibt. Dafür ist natürlich auch wichtig zu wissen, wie man das ins Verhältnis setzt. Einerseits bei der Frage: Halten Sie das für plausibel aus Ihrer wissenschaftlichen Erfahrung, auch wenn man sich andere Großprojekte anguckt – und so eine Einführung von Mautsystem ist ja auch ein Großprojekt mit hohen Unsicherheitsfaktoren. Und dann muss man natürlich – glaube ich – in dem Kontext nochmal fragen, was sind die einmaligen Aufbaukosten, die dann auch umgerechnet werden. Wenn Sie auf den Aspekt der Bürokratiekosten und Verwaltungskosten noch einmal eingehen könnten, welche Problematik Sie da sehen. Das würde mich auch interessieren.

Prof. Dr. Alexander Eisenkopf (Zeppelin Universität): Vielen Dank, Herr Kindler, für Ihre beiden Fragen. Die erste Frage zielt ja ab auf die von mir eingangs auch anmoderierte Fragestellung: Wie sieht es aus mit dem Vignettenkaufverhalten? Es wird in dem Papier des Ministeriums im Endeffekt subsumiert, dass die 2-Monats-Vignette keine Rolle spielt. Das ist zunächst einmal durchaus in Frage zu stellen. Wenn wir ins Ausland schauen, haben wir durchaus in Österreich auch, obwohl das nicht so ganz öffentlich gemacht wird, wie die Struktur dort ist. Da haben wir durchaus 2-Monats-Vignetten, also es werden insgesamt 24 Millionen Vignetten dort verkauft. Das sind 3,9 Millionen Jahres-Vignetten, 19 Millionen 10-Tages-Vignetten und 1,1 Millionen 2-Monats-Vignetten. Das soll jetzt nicht heißen, dass ich Äpfel mit Birnen vergleiche und sage, diese Struktur ist hier in Deutschland ähnlich zu erwarten, denn wir haben ja ganz unterschiedliche Strukturen in der Nutzung. Dort können ggf. auch die Inländer diese kürzer laufenden Vignetten nutzen und außerdem haben wir natürlich auch ganz andere Verkehrsstrukturen. Aber, dass diese 2-Monats-Vignetten jetzt überhaupt keine Rolle spielen, das wird auch in dem Papier meiner Ansicht nach nicht substantiiert dargestellt. Wenn man sich das jetzt im Einzelnen anschaut, dann haben Sie immer so eine Null-Eins-Logik.



Entweder kaufen die Leute 10-Tages-Vignetten oder Jahres-Vignetten. Zu einer soliden Schätzung würde meiner Meinung gehören, dass man hier eine Verteilung der Vignettengrößen nach empirisch belastbaren Sachverhalten und Kennziffern vornimmt. Das ist bei einigen Fahrzwecken im Endeffekt dann unproblematisch. Wenn wir das mal durchgehen, dann wird eben gesagt, o. k. bei den Pendlern werden im Wesentlichen Jahres-Vignetten gekauft. Das ist plausibel. Da muss man nicht drüber diskutieren. Außerdem sind das Peanuts. Da möchte ich das Wort „Peanuts“ in den Mund nehmen. Von den 700 Millionen nachher geschätzten Einnahmen sind die Pendler ja nur eine Quantité négligeable. Die spielen da nicht so eine große Rolle. Bei den Geschäftsreisen mit Übernachtung wird gesagt, o. k. die kaufen ausschließlich Jahres-Vignetten. Das könnte man natürlich angreifen, weil nicht automatisch diese Leute hier eine Jahres-Vignette kaufen, wenn sie möglicherweise eine oder zwei Auslandsfahrten unternehmen. Man kann auch Überlegungen anstellen: Wie sieht es eigentlich aus mit der Nutzung von Mietwagen, die dann solche Jahres-Vignetten vielleicht automatisch haben, d. h., die muss ich erst gar nicht extra kaufen, wenn ich eine Urlaubsfahrt mache. Das muss man auch im Hinterkopf haben. Geschäftsreisende nutzen ja häufig Mietwagen. Und diese Mietwagenflotten würden ja im Prinzip, wenn sie international im Einsatz sind, wahrscheinlich hier mit entsprechenden Vignetten automatisch ausgestattet sein. Bei den Urlaubsreisen mit Übernachtung wird dagegen wieder holzschnittartig unterstellt, dass die ausschließlich 10-Tages-Vignetten kaufen. Das wird sicherlich nicht so sein, nur sind die Auswirkungen auf die Einnahmen hier so wahrscheinlich marginal, dass man sagen kann, dass muss man jetzt auch nicht unbedingt im Detail angreifen, aber es ist keinesfalls natürlich in jedem Fall gegeben, dass ausschließlich Jahres-Vignetten gekauft werden. Andere Modelle kann man sich hier durchaus vorstellen. Die sind aber nicht gerechnet worden, stattdessen wird einfach behauptet, dass es so ist. Und so geht das weiter. Im Kernpunkt sind wieder die Tagesgeschäftsreisen und die Privatreisen ohne Übernachtung und bei den Tagesgeschäftsreisen dann die ganz pauschale Annahme: Tagesgeschäftsreisende kaufen wieder ausschließlich Jahres-Vignetten. Das halte ich gelinde gesagt für unplausibel, denn nach allen Erfahrungen und nach dem gesunden Menschenverstand würde man unterstellen,

dass diese Tagesgeschäftsreisenden keine homogene Masse sind, sondern dass sie durchaus unterschiedliche Reisegewohnheiten haben. Da wird ein hoher Anteil eine Jahres-Vignette kaufen, aber es gibt durchaus natürlich den Praxisfall, dass man eben 10-Tages-Vignetten kauft. Das mag vielleicht an der Stelle erst einmal genügen zu der Frage der Vignettenverteilung. Die andere Frage zielt darauf ab: Ist die Schätzung der Erhebungskosten plausibel? Zunächst einmal müsste man natürlich sagen, ich muss in irgendeiner Art und Weise die Einmalkosten einbeziehen. Die sind ja nicht à fonds perdu, die verschwinden ja nicht irgendwo in der Versenkung, sondern wenn ich ein solches Projekt irgendwie in seinen Nutzen und Kosten analysieren will, muss ich mir überlegen, wie mache ich das. So ein Mautsystem wird sicherlich irgendwann abgelöst werden durch ein anderes Mautsystem, von mir aus eine streckenbezogene Maut, eine Maut, die mehr kann, eine Maut, die dann auch Lenkungswirkungen entfaltet und den Verkehrsfluss steuern will. D. h., man kann die nicht auf einen ewigen Zeitraum verteilen, wenn ich jetzt einfach mal sage, zehn Jahre ist vielleicht eine wirtschaftliche Amortisationsdauer dieses Projektes. Dazu unterstelle ich einen Zinssatz von 2,5 Prozent, der ist natürlich zu hoch, weil wir in der Null-Zins-Welt leben, aber rechnen wir einmal mit 2,5 Prozent und rechnen wir die Annuität aus, dann hätten wir 42 Mio. Euro an Annuität, die ich jedes Jahr verdienen muss, um das wieder einzufahren. D. h., wir reden da nicht mehr über 202 Mio. Euro geschätzte Kosten, sondern über roundabout 250 Mio. Euro, die man jedes Jahr erwirtschaften muss. Jetzt kommt der Knackpunkt: Ist die Schätzung der Bürokratiekosten zu niedrig? Natürlich agiert die Verwaltung als idealer Sachverwalter der Interessen des Bürgers. Das ist völlig klar. Aber in diesem politischem Bermudadreieck aus dem Wunsch nach der Einführung einer Maut, den Kostenschätzungen der beteiligten Beamten und der Entwicklung, die sich dann quasi faktisch vollzieht, und die Erfahrungen, die wir haben mit Großprojekten, denn es ist ja kein kleines Projekt, es ist ein Großprojekt, ist eigentlich die Mustervo-raussage, dass diese Großprojekte sowohl zeitlich als auch, was die Kosten angeht, aus dem Ruder laufen wird. Ich muss jetzt nicht über andere Großprojekte, die vielleicht ein noch größeres Volumen haben, reden. Aber auch ein solches kleines Großprojekt, nach allem, was man aus der Literatur



weiß über den Kostenrahmen von solchen Projekten, läuft möglicherweise aus dem Ruder. Und ich habe mit Interesse die Ausführungen gelesen aus der Anhörung des Finanzausschusses des Vertreters der Zollgewerkschaft, der dort zwar verklausuriert, aber im Endeffekt sagt, eigentlich brauchen wir vielmehr Personal, um das umzusetzen. Das war so mein Eindruck aus dieser Lektüre. Im Endeffekt kann ich das jetzt als Außenstehender nicht beurteilen, inwieweit die Kostenschätzung aus dem Ministerium, aus den beteiligten Behörden hier, valide ist. Sie ist sicherlich sachgerecht aufgestellt, aber die Risiken sind aufwärts, also zu höheren Kosten.

Die **Vorsitzende**: Vielen Dank, wir gehen in die zweite Runde. Kollege Brackmann, bitte.

Abg. **Norbert Brackmann** (CDU/CSU) (BE): Ich habe zwei Fragen an Herrn Schmid. Sie stellen dar, dass es heute auch intelligentere Systeme gibt, eine Infrastrukturabgabe einzunehmen und weisen darauf hin, dass man die Einnahme intelligenter steuern könne und auch die Verkehrssteuerung besser machen könne. Verkehrssteuerung ist nun weniger unsere Aufgabe hier. Aber wenn Sie einmal die intelligentere Einnahmesteuerung darstellen könnten. Und die zweite Frage. Wir kennen die Diskussion auch in Folge der Mautbrücken von Toll Collect, wo in Europa eine streckenbezogene Abgabe, ich sage mal vorsichtig, präferiert wurde, und in anderen Ländern gibt es sie ja. Sehen Sie nicht in einer streckenbezogenen Maut eine größere Gerechtigkeit als in der hier vorgeschlagenen Vignettenlösung?

Frank M. Schmid (Schmid Mobility Solutions GmbH): Herr Brackmann, ich würde gerne noch einmal den ersten Punkt aufgreifen. Intelligentere Systeme zur Verkehrssteuerung; Es war letzten Endes abgeleitet aus der EU-Vorgabe, eine sehr stark an den Kosten orientierte Nutzererhebung, Nutzerkostenbeteiligung zu erreichen. Was heißt, ideal, intelligent in dem Kontext, so wie ich es verstanden habe, war tatsächlich ein an den originären Infrastrukturkosten abgeleitetes System in der Erhebung und in der Kostenbestimmung. Das heißt, was verursacht der Nutzer an Kosten für den Erhalt und Betrieb der Infrastruktur und das 1 : 1? Warum? Weil ich dann im Grunde genommen tatsächlich diesen überjährig geschlossenen Kreislauf realisieren kann, der sich entsprechend den Mehrkosten auf die Nutzungskosten umlegt. Und stelle ich sicher, dass es bei der Maut keinen politischen Preis

gibt, sondern tatsächlich einen ausschließlich an den Kosten orientierten Preis. Das war eigentlich das Thema „Intelligentes System“. Das Thema „Verkehrssteuerung“ ist nach meiner Erkenntnis bei der Pkw-Maut sekundär, weil sie werden das Peak und auch Peak Pricing nie realisieren. Das wird auch im gewerblichen Rahmen nur bedingt möglich sein, weil sie haben Vorgaben, wann sie an der Rampe sein müssen. Da wird nur ein gewisser Spielraum sein. Also da muss ich sagen, die Steuerung kann am Ende des Tages nur sein, dass ich großräumig umleite, dass wenn ich ein tatsächliches nutzungsabhängiges System habe, mit dem ich für den gleichen Preis von A nach B fahren kann, um eben aus seinem Engpasskorridor umzuleiten. Das war im Grunde genommen in diesem Kontext intelligent, also sehr stark an den verkehrspolitischen Zielsetzungen, einer Zweckbindung, einer Überjährigkeit und einer kostenbasierten Maut. Und damit eben auch tatsächlich von der zeitabhängigen hin zu einer nutzungsabhängigen Maut, dass diese eben ganz exakt korrelieren. Das, was wir im Wegekostengutachten im Grunde genommen für den Lkw abbilden, wird auch für den Pkw so entsprechend angewendet. Wobei man immer wieder differenzieren muss zwischen den reinen Infrastrukturkosten, die sich orientierten an den Kosten und der Internalisierung externer Kosten über Emission. Weil, ich sage es mal bildlich gesprochen, einen Brückenkopf interessiert es nicht, ob es ein Euro-1- oder ein Euro-6-Laster ist, der ihn quert, sondern ob es 3 Tonnen Achslast oder 10 Tonnen Achslast sind. Also insofern, daran orientieren sich nicht die Infrastrukturkosten, sondern das ist dann eine politische Entscheidung und durchaus eine vernünftige, die Internalisierung der externen Kosten. Aber das muss ich immer trennen, diese zwei Hemisphären. Aber am Ende des Tages hilft uns eine nutzungsabhängige Konzeption, um bei dem Wunsch nach einer kostendeckenden Einnahme-Nutzer-Finanzierung einen Schritt weiter zu kommen, die Zweckbindung zu erreichen und damit eine gesicherte nachhaltige langfristige Finanzierung der Infrastruktur sicherzustellen.

Die **Vorsitzende**: Vielen Dank. Dann für die SPD die Kollegin Hagedorn.

Abg. **Bettina Hagedorn** (SPD) (MBE): Ich stelle meine nächste Frage an Professor Schulz. Professor



Schulz, Sie hören jetzt hier von drei sachverständigen Kollegen zwar sehr unterschiedlich begründete, aber in jedem Fall sehr viel niedriger angesetzte Einnahmeerwartungen als wie sie das Ministerium zugrunde gelegt hat. Wir haben von den Dauerzahlstellen gehört und von der Matrix ist gesprochen worden, die Herr Ratzenberger zugrunde gelegt hat. Mich würde Ihre Auffassung dazu interessieren, ob Sie diese verschiedenen Kalkulationen für plausibel, für nachvollziehbar halten und wo Sie die höchste Glaubwürdigkeit sehen. Denn das ist natürlich die zentrale Frage für uns Haushaltsausschussmitglieder. Und mit Verlaub, die 130 Millionen Differenz, die Herr Professor Eisenkopf vorhin angesprochen hat, das sind für uns eben doch keine Peanuts, da streiten wir durchaus manchmal um kleinere Summen. Und darüber hinaus hätte ich noch die Frage an Sie, es wird ja mit 8 Millionen Jahres-Vignetten kalkuliert und Sie kamen in Ihrem Gutachten für den Mautbetreiber AGES, damals auf 1,5 Millionen. Und dieser Unterschied ist aber jetzt auch nicht irgendwie, jedenfalls nicht, dass ich es wahrgenommen hätte, beanstandet worden. Wenn Sie vielleicht zu dieser doch auch sehr weit auseinanderklaffenden Zahl etwas sagen könnten, mit Blick auf eine mögliche Relevanz für die Kalkulation. Vielen Dank.

Prof. Dr. Wolfgang H. Schulz (Zeppelin Universität): Vielen Dank. Also das geht ja schon seit 2010 so. Da hatten Herr Baum und Herr Ratzenberger zeitgleich im Jahr 2010 ähnliche Werte vorgelegt. Herr Ratzenberger hat das dann quasi noch mal wiederaufgelegt. Herr Baum hat nichts mehr gemacht in dem Zusammenhang. Und dann haben der Volkswirt Linnemann und ich dieses Stressgutachten erarbeitet. In dem Gutachten selber gibt es keine Aussage zur Pkw-Maut, ob sie befürwortet wird oder nicht. Das war mir damals ganz wichtig. Und wir hatten es eben zertifizieren lassen. Und damals wurde ein System ausgetestet, das sozusagen zu einem Maximum an Mauteinnahmen führt, so dass man anhand des Wertes denjenigen entlarven kann, der zu viel verspricht. Also dass man sagt, es gibt eine bestimmte natürliche Grenze, über die kann diese Mauteinnahme nicht hinausgehen und alles was darunter liegt, ist eine Frage der konkreten Gestaltung. Das war die Aufgabe des Methodengutachtens. Es hat mich schon wissenschaftlich interessiert, weil ich ja aus dem Hause Baum kam, der 2010 dieses Gutachten für den ADAC erstellt

hat. Und insofern auch ein gewisser wissenschaftlicher Ehrgeiz bei mir damit verbunden war, eine objektive Berechnungsmethode zu finden. Also man fragt sich, da ist ein empirisch beobachteter Sachverhalt, es gibt Funktionen und man muss Werte einsetzen. Und die Unsicherheit besteht letztendlich darüber, dass wir es hier mit Werten zu tun haben. Fangen wir mal mit den Ein- und Durchfahrten an. Ich sage das einmal auf der saloppen Ebene. Ich war vor zwei Wochen in Holland und habe eine grüne Pflanze gekauft, ein Buchsbaum war das. Und das interessante ist, ich bin bei Straelen über die grüne Grenze gefahren und bin über die grüne Grenze zurückgekommen und bin ein paar Kilometer danach auf die A 54 gefahren. Das heißt also, die Induktionsschleife der Dauerleitzählstelle am Grenzübergang hätte mich gar nicht erfasst. Und es ist Irrsinn zu glauben, dass die Holländer alle wie die Lemminge zentral zu den Autobahnübergängen fahren, um dann den Grenzübertritt nach Deutschland zu vollziehen. Also insofern muss man sagen, diese Induktionsschleifen-Geschichte das ist ganz interessant. Man hat 27,6 Prozent der Inlandsfahrleistung des Leichtverkehrs an dem gesamten Anteil der 150 Millionen Ein- und Durchfahrten und diese 27,6 Prozent der Inlandsfahrleistung entsprechen genau dem Anteil von 41 oder der Höhe von 41,2 Millionen Ein- und Durchfahrten, die in dem Gutachten von Herrn Schmid letztendlich genannt werden. Also insofern ist jetzt die Frage, der Grenzübertritt, die eine Durchfahrt im Jahre 2002, und das ist ja eine frohe Botschaft, dass sich zwei auseinanderliegende Positionen, die des ADAC und des BMVI an der Stelle relativ einig sind, dass die Ein- und Durchfahrten richtig sind. Ich habe vom ADAC nicht gehört, auch nicht von Herrn Ratzenberger, dass er an den Zahlen der Ein- und Durchfahrten zweifelt. Man kann also wie gesagt auf der einen Seite rechnerisch belegen, dass es sich um die 27,6 Prozent der Inlandsfahrleistung des Leichtverkehrs auf Autobahnen handeln müsste. Und man kann auch irgendwie nachvollziehen, dass der Grenzübertritt regelmäßig auch über Straßen stattfindet, die keine Induktionsschleife haben. Das ist das, was man annehmen kann. Das heißt also, das einzige was übrig bleibt, ist das Herunterrechnen. Und da ist es jetzt natürlich so, dass der Verkehrsminister eine Excel-Tabelle hat, die sich eignet auch als Prognosemodell eignet. Und natürlich kann man in jeder Excel-Tabelle die Zahlen rauf und runter ändern wie man



möchte. Jetzt ist die Frage, welche Zahlen darf man ändern, und wenn man sie ändert, um wie viel darf man sie ändern. Und da kann man natürlich sagen, ich kann jetzt nicht einfach hingehen und sagen, ich ändere sie mal um 10 oder 20 oder 30, sondern dann muss man im Grunde schon gute Argumente finden, wie man die Sensitivitätsanalyse gestaltet. Was man an der Stelle tatsächlich jetzt nicht sagen kann, ist, das ist ja erschreckend, da hat Herr Ratzenberger Zahlen, die offenkundig in die Prognose eingehen, die relativ veraltet sind, die auf Plausibilitätsannahmen beruhen und diese Zahlen lassen sich nach und nach durch empirische Werte ersetzen. Und da kann ich jetzt nur an einer Sache recht geben, die Tagesgeschäftsreisen ohne Übernachtung, das ist der einzige Wert, der im Grunde problematisch ist. Für die anderen Sachen mit den Einkaufsfahrten, das wäre jetzt das Schöne an dieser Tabelle des Verkehrsministeriums. Also GfK hat für Holland und für Österreich jetzt aktuelle Zahlen vorliegen, die man im Grunde wirklich empirisch einpflegen könnte. Und dann kann man das neu berechnen. Insofern kann man letztendlich sagen, ist es so eine Sache mit dem Interesse. Der Bundesverkehrsminister hat glaube ich das geringste Interesse, falsche Zahlen vorzulegen, weil ja tatsächlich die richtigen Zahlen rauskommen werden. Wir werden irgendwann die Zahlen tatsächlich sehen. Vor dem Hintergrund ist erkennbar, dass tatsächlich – und das kann ich immer nur gebetsmühlenartig angesichts von drei Herren, zwei zur linken, einer zur rechten, wiederholen – aus dieser Matrix von Herrn Ratzenberger hat der Verkehrsminister versucht, alle nur auf Plausibilitätsübernahmen bestehende Zahlen, rauszukillern, zu entfernen und durch empirische Zahlen zu ersetzen. Das ist ein redliches Vorgehen. Dann kann man immer noch über die letzte verbleibende Zahl – die Tagesgeschäftsreisen ohne Übernachtung – streiten. Dem gegenüber muss man aber als außenstehender Gutachter sehen, dass das ja nicht verheimlicht wird. Also diese Schwäche, diese angebliche Schwäche wird ja nicht verheimlicht, sondern es wird dafür plädiert, ich sage, was ich für eine Beobachtungsgruppe habe, ich habe die Beobachtungsgruppe Tagesgeschäftsreisen. Wenn ich die unterteile in Tagesgeschäftsreisen mit Übernachtung und ohne Übernachtung, dann ist die Verteilung des Ausländeranteils irgendwie stochastisch. So und wonach richtet sich ein Ausländer, der hierher kommt, ob er übernachtet oder nicht.

Wenn er nach Friedrichshafen fährt oder nach Flensburg, übernachtet er, weil er nicht wieder wegkommt. Aber der wirtschaftliche Druck ist in der Regel so groß, dass keiner irgendwo übernachtet, weil es irgendwie schön ist, sondern alle im Grunde ihre Rückreise antreten werden, wenn sie es können. Also wenn es terminlich machbar ist, wenn die Lufthansa fliegt, wenn es keinen Streik gibt, wenn die Bahn nicht streikt. Das heißt also, dass ich das im Grunde bei den Geschäftsreisen definitiv unterstellen kann. Und jetzt sind 12,6 mit Übernachtung, das ist nachgewiesen. Ohne Übernachtung ist teilweise in der Tat stochastisch also zufallsbedingt. Aber das, was wohl am legitimsten ist, ist ein Analogieschluss, weil es ja unter das Feld Tagesgeschäftsreisen fällt und insofern gleiche Verhaltensweisen unterstellt werden können. Und es ist ja irgendwie auch nett und gut, dass relativ offen mit dieser Schwäche umgegangen wird und man nicht versucht hat, diese Schwäche zu kaschieren. Ich hoffe, jetzt habe ich alle Fragen tangiert, die Sie gestellt haben. Zur Zahl der Jahresvignetten..., das ist ja ein ganz anderes Mengengerüst. Und es haben sich zwischen 2010 und 2014 so einige Daten geändert und das ist darauf zurückzuführen ...

Die **Vorsitzende**: Danke schön. Dann hat das Wort der Kollege Claus für DIE LINKE. Bitte schön.

Abg. **Roland Claus** (DIE LINKE.) (MBE): Meine Fragen gehen an Herrn Knobloch. Der ACE hat in seiner Stellungnahme auch ein wenig die gesellschaftspolitische Dimension dieser Gesetzentwürfe beleuchtet und ich glaube, das ist immer auch das gute Recht von Sachverständigen, wenn ich schon mal zum Gesetzgeber geladen werde, will ich dem eigentlich auch gern mal sagen, wie er seine Aufgabe richtig machen könnte. Und ich wollte Sie vor dem Hintergrund noch mal bitten, auf diese Dinge einzugehen. Welchen Anteil kann die Pkw-Maut zur Lösung der Infrastrukturprobleme beitragen? Welche gesellschaftliche Wirkung wird sie nach Ihrer Meinung entfalten? Und auf den Punkt gebracht, wenn Sie sich entscheiden müssten bei der Beantwortung, wird die Pkw-Maut ein kleiner aber richtiger Einstieg in die Lösung der Infrastrukturprobleme sein oder wird sie den Einstieg in die Lösung der Infrastrukturprobleme eher behindern? Die zweite Frage berührt die Aufwendungen mit denen wir es zu tun haben, von denen ein Teil bereits im laufenden Haushalt zu 2015 eingestellt ist,



um in dem Bild des Verkehrsministers zu bleiben, zum 01.01. das Projekt scharf zu stellen. Wie beurteilen Sie die angenommenen Aufwendungen?

Also erstens was die Einführungsaufwendungen betrifft, zweitens die laufenden Aufwendungen, zu denen die Zollgewerkschaft den schon erwähnten Einwand gemacht hat und wo man immer noch das Kfz-Steuer-Switching mit einrechnen muss. Und wo sehen Sie, wie in Ihrer Stellungnahme zum Teil erwähnt, Möglichkeiten für Ausgabenreduzierungen, wo Sie sagen, wenn man schon mit Kanonen auf Spatzen schießt, kann man nicht vielleicht eine kleinere Kanone nehmen?

Matthias Knobloch (ACE Auto Club Europa e.V.): Das war ja eine nette Einführung, dass wir der Politik jetzt mal sagen dürfen, was sie machen soll oder nicht. Ich glaube, das wissen Sie selber sehr gut. Wir können natürlich auf ein paar Plausibilitäten bei dem ganzen Thema hinweisen. Und eine Sache, die mir gerade im Gesetzentwurf noch aufgefallen ist, das war noch nicht zu der Frage vorher. Sechs Fahrten gleich Jahres-Vignette. Wenn ich sechs Fahrten mit einer 10-Tages-Vignette fahre, dann bin ich günstiger als wenn ich eine Jahres-Vignette kaufe. Auf gut Deutsch, ich gehe mal davon aus, dass der durchschnittliche Holländer auch rechnen kann. Also deswegen sagt man da auch schon, dass diese sechs angenommenen Fahrten im Gesetzentwurf eigentlich relativ unplausibel sind. Aber jetzt zu dem anderen Thema. Ich fange mal von hinten an zum Thema „Einführungsaufwendungen“. Ich würde auch Professor Eisenkopf zustimmen, wenn er sagt, es ist natürlich, wir gehen jetzt mal davon aus, dass die Regierung die Einführungsaufwendungen vernünftig berechnet hat, mit den Großprojekten schon ein Problem. Ich habe auch das gelesen, was der Kollege vom Zoll gesagt hat, dass man schon mal schätzen muss. Aber entscheidend bei dem ganzen Thema ist, was man mit dieser Maut wirklich erreichen möchte. Sie sollte dazu beitragen, die Infrastruktur in Deutschland nachhaltig zu sichern. Und dann muss ich mir natürlich vor diesem Hintergrund die Frage stellen: Mit welchen Instrumenten kann ich das möglichst günstig erreichen? Und ich habe das in meiner Stellungnahme aus einer wissenschaftlichen Sicht analysiert. Wir haben eine Sollbruchstelle in der Maut. Das ist das Koalitionsversprechen, dass kein Autofahrer zusätzlich belastet werden darf. Das sage ich als Verband, das klingt schon mal ganz toll. Wir möchten

ja auch keine Mehrbelastung. Aber das bindet natürlich sehr, sehr stark an eine exakte Berechnung. Und durch diese exakte Berechnung, das muss ich sagen, o. k., ich muss wirklich reingehen, wie viel kostet die Maut für jeden individuell. Dabei komme ich natürlich zu einem gewissen Problem, dass ich nicht sagen kann, in Ordnung, ich mache ganz einfach, was man jetzt einfach sagen könnte. Ich könnte auch ganz einfach sagen, ich mache erst einmal einen Vignettenverkauf. Wie die Österreicher das machen, das klingt jetzt vor dem Hintergrund einer digitalen Gesellschaft vielleicht nicht so besonders charmant, aber zum Zweck letztendlich nur Einnahmen zu erzielen, wir kommen gleich dazu, wie viele das sind, könnte ich sagen, ich mache einen Vignettenkauf. Dann wäre ich schon mal so weit, dass ich eigentlich sagen wollte, die kompletten Stellen im Kraftfahrtbundesamt könnte ich schon mal streichen, weil ich keine Systemumstellung machen muss. Wie viel ich dann an Kontrollaufwand habe, müsste ich letztendlich noch sehen. Aber das funktioniert natürlich nur, wenn ich das nicht an der exakten Entlastung für jedermann kopple. Da steckt für mich so ein gewisser Konstruktionsfehler drin, dass ich genau das versuchen will zu erreichen. Und wenn ich diese exakte Berechnung für jedermann machen will, dann muss ich an die Steuer. Dann wird es einfach kompliziert. Dann komme ich auch an das ganze Thema mit Kennzeichen-Scanning, wo man auch sagt, das ist auch sehr, sehr aufwendig, aber es steht in keinerlei Verhältnis zu dem Zweck, den ich damit erreichen will. Da sehen wir als Verband letztendlich das Problem. Das Kennzeichen-Scanning wäre dann vielleicht eine Methode, wenn wir irgendwo mal in die Diskussion kommen, das System soll weitergeführt werden, das System soll eine Lenkungswirkung erzielen. Da kann ich natürlich viel machen mit dem Digitalen. Aber solange das nicht geplant ist oder das auch noch im sehr Ungefähren bleibt, wie das laufen könnte, muss man einfach sagen, der Aufwand der gemacht wird, scheint für das, was erreicht werden soll, einfach viel zu überdimensioniert. Und dann kommen wir genau zu dem Thema überdimensioniert. Was wollen wir erreichen. Wir haben es auch ganz bewusst reingestellt. Weil, ich kann die Infrastrukturabgabe nicht betrachten ohne das, was in Deutschland tatsächlich zu machen ist. Und dann kommen wir natürlich genau zu dem Thema. Wir haben hier wirklich ein Instrument, bei dem man das Gefühl hat, der



Kontroll- und Erhebungsaufwand ist erst mal für das Instrument per se schon mal zu hoch. Und dann, wenn ich mir anschau, was das Instrument im optimalen Falle, und da kommen wir noch zu allen möglichen Themen, tatsächlich für den Topf leisten kann, den wir brauchen, um die Infrastruktur zu erhalten. Ich stimme mit Herrn Schmid auch überein. Wir sind in keiner Weise in einer politischen Diskussion, welche Infrastruktur in Deutschland notwendig etc. Wir sind wirklich in einer – sagen wir, ingenieurhaften – Diskussion, was brauche ich an Geld, um die bestehende Infrastruktur zu erhalten. Also ich habe mal reingeschrieben, Erhalt des Bundesvermögens. Und dann kommen wir zu einem großen Ergebnis und stellen fest, wir haben bestimmte Zahlen daliegen. Da müssen wir auch noch mal reingucken, wir müssen die auch noch mal prüfen. Gerade vor dem Hintergrund der Brückenbauwerke. Aber wir stellen fest, dass dieses Instrument und das ist das schwierige zurzeit an der Diskussion, dass dieses Instrument was die Diskussion sehr, sehr stark dominiert, wirklich sehr, sehr wenig überhaupt zu dem Gesamtkomplex beiträgt. Und das sind solche Sachen, wo ich sage, das ist hohe Politik. Mit der Politik mal darüber zu reden, dass man wirklich sagt, was ist die eigentliche Aufgabe, was ist das bestimmte Instrument. Oder müssen wir nicht ganz andere Räder letztendlich drehen. Weil, ich sehe ja auch – und ich gehe mal davon aus, ich bevormunde jetzt nicht den Haushaltsausschuss – ich sage es ist natürlich auch die Aufgabe der Haushälter dafür zu sorgen, welches ist das effizienteste Instrument, um das Straßenvermögen in Deutschland zu erhalten. Und da muss man einfach sagen, dieses Instrument ist es von der Kostenstruktur nicht. Und das auch vor dem Verhältnis dessen, was es für den Gesamtbeitrag leisten kann.

Die **Vorsitzende**: Vielen Dank. Jetzt für die Grünen die Kollegin Wilms bitte.

Abg. **Dr. Valerie Wilms** (B90/GR): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Meine beiden Fragen richten sich an Herrn Prof. Eisenkopf. Aber vorweg will ich sagen, wenn ich mir das einmal so angucke, was ich da eben von Herrn Schulz gehört habe, dann fühle ich mich wie in einem Lotteriespiel. Sie haben eine Excel-Tabelle, und schauen einmal, was hinten für ein Ergebnis herauskommt, und würfeln dann zusammen, wo wir an welchen Stellschrauben drehen müssen. Ich möchte doch noch ein bisschen auf die Details eingehen, Herr Professor

Eisenkopf, kleiner Grenzverkehr. Da geht das BMVI davon aus, dass etwa 210 Mio. Euro eingenommen werden, also etwa ein Drittel der erhofften Einnahmen. Es wird davon ausgegangen, dass hier 10-Tages-Vignetten und Jahres-Vignetten erworben werden. Gleichzeitig sind aber, entgegen der ursprünglichen Absicht, jetzt nur noch die Autobahnen gebührenpflichtig. Der Grund lag ja in der Sorge, dass der Verkehr über die Grenze weniger wird und damit die Umsätze zurückgehen. Darum meine Frage an Sie, wie hoch ist dieser Anteil einzuschätzen, der keine Vignette erwerben wird, und was bedeutet das für die Gesamteinnahmen. Und dann hätte ich noch einmal eine ergänzende Frage. Herr Prof. Eisenkopf, Sie haben oft genug mit dem Kopf geschüttelt als Prof. Schulz sich geäußert hat. Es wäre gut, wenn Sie sich noch einmal dazu äußern, inwieweit Sie diesen Aussagen folgen. Danke.

Prof. **Dr. Alexander Eisenkopf** (Zeppelin Universität): Vielen Dank für ihre beiden Fragen. Eine etwas unspezifizierte Frage, wo ich jetzt noch überlegen muss, wann ich den Kopf geschüttelt habe. Und die zweite ganz konkret nach dem kleinen Grenzverkehr. Der kleine Grenzverkehr ist ja nur ein Teil dieser Privatfahrten ohne Übernachtung, und zwar wird zunächst einfach gesagt, das ist 50 : 50, also dieser Block der nicht weiter zuordnenbaren Fahrzwecke. Um es noch einmal zu sagen, es wird hier vorgegaukelt, dass das empirisch fundiert ist. Es gibt also für einen Teil der Fahrten eine empirische Fundierung und dann gibt es eine Restgröße und diese Restgröße, die wird jetzt einfach 50 : 50 verteilt auf zwei Fahrzwecke. Das ist im Endeffekt wirklich Glaskugel und nicht nur an irgendwelchen Sensivitäten gespielt, sondern grundsätzlich eine Frage, ob man das bei einer so wichtigen Maßnahme einfach so machen kann, ohne dass wir weitere, Herr Knobloch hat es noch einmal gesagt, weitere Zahlen haben, das ist einfach Murks. Es wird gesagt, 50 Prozent sind eben der Transitverkehr. Das sind die zwei Ein- und Durchfahrten je Jahr und Pkw, das ist sozusagen die Idee, dass die zwei 10-Tages-Vignetten kaufen. Die würden also im Endeffekt hier dann Urlaubsfahrten unternehmen und wieder zurückfahren und brauchen dann diese zwei Vignetten. Das will ich gar nicht hinterfragen, das kann man erst einmal so stehen lassen, vielleicht. Das andere ist der kleine Grenzverkehr. Da wird also angenommen, die fahren 24-mal je Fahrzeug ein und machen Verschiedenes, also bringen ihre Grünpflanzen aus Holland nach Deutschland,



kaufen gutes deutsches Bier oder guten deutschen Wein ein oder was auch immer. Handwerker sind da unterwegs, Geschäftsreisende im Grenzgebiet, die ihr Einzugsgebiet quasi grenzüberschreitend haben. Wir haben ja einen Binnenmarkt, wir haben ja nicht nur an der Grenze abgeschottet irgendwo eine Geschäftstätigkeit, sondern es ist grenzüberschreitend. Und da würde jetzt im Endeffekt gerade das Argument des Kollegen Schulz greifen. Er ist also an der sog. grünen Grenze, die es ja in der Form auch nicht mehr gibt, dass man sagt, man kann irgendwo jetzt einfach über einen Feldweg fahren, ja die berühmte „grüne Grenze“, wo keiner kontrolliert. Also er fährt irgendwo auf einer Bundesstraße oder Landesstraße nach Deutschland ein und würde dann keine Maut zahlen müssen. Ja natürlich ist hier auch noch einmal eine Elastizität im Hintergrund, also wenn eine Maut auf den Autobahnen eingeführt würde, dann würden es sich die Leute natürlich überlegen, ob sie einen Umweg-Verkehr machen. Ich kann da auch anekdotische Evidenz bringen. Ich wohne jetzt seit 13 Jahren in Friedrichshafen und wenn ich nach Österreich oder über Österreich in die Schweiz will, dann überlege ich mir natürlich, kaufe ich mir jetzt die 10-Tagesvignette für 8 Euro irgendwas oder quäle ich mich durch Bregenz. Also da sind die Bregenzer natürlich not amused, weil es viele Leute gibt, die sagen, ich kaufe jetzt nicht diese 10-Tagesvignette, sondern ich fahre sozusagen über die normale Straße durch Bregenz durch und das dürfte an vielen deutschen Grenzen eben natürlich ein relevanter Effekt sein, gerade bei diesem Fahrzweck. Bei anderen, also, wenn Sie eine Urlaubsfahrt durch Deutschland machen wollen, wenn Sie die Autobahn nutzen wollen auf einer längeren Strecke oder wenn Sie einen Geschäftstermin haben, ja dann werden die Leute nicht sagen, wir weichen jetzt von der Autobahn ab. Diese Effekte sind im Endeffekt gar nicht abgebildet. Herr Schmid hat sie in seiner Kalkulation mit drin, indem er sagt, die Leute, die also nicht auf der Bundesautobahn einreisen, die gehen nur zu einem bestimmten Teil später und infolge der Maut etwas weniger noch auf die Autobahn über. Das ist in der Kalkulation hier auch nicht abgebildet. Jetzt bin ich aber auch nicht in Besitz einer Glaskugel, um Ihnen da eine Zahl nennen zu können. Also das ist jetzt wirklich reine Spekulation, das abzuschätzen. Aber dieser Effekt ist in jedem Fall relevant.

Zweiter Stichpunkt, das Kopfschütteln, ich muss

mich leider an der Stelle wundern, wie das interpretiert wird, das Papier des Ministeriums. Sie alle sind in der Lage, es ist ja kein so langes Papier, das zu lesen und können sich selbst ein Bild machen an der Stelle, wo in diesem Papier wirklich eine Plausibilisierung, eine empirische Fundierung erfolgt. Ich sehe diese empirische Fundierung in keinem Fall bei der Frage Umrechnung von Ein- und Durchfahrten in die Pkw-Nutzung. Das ist in keinem Fall empirisch fundiert. Wo sie es abbilden können, das ist die Frage der Aufteilung der Fahrzwecke. Aber es ist die Frage, ob uns das wirklich weiterbringt, denn das führt ja dazu, dass wir quasi die Hälfte der Fahrzwecke sauber abbilden, den Rest aber als Tusculum Sammelurium haben, wo im Endeffekt dann eine Residualgröße betrachtet wird. Nur, ob dadurch das Ergebnis wirklich besser wird, das würde ich bezweifeln. Auch das Thema Manipulationen, dieses Excel-Sheets. Bei der gerade von mir genannten Beispielrechnung bin ich nicht hergegangen und habe gesagt, ich mache jetzt irgendetwas, was mir sozusagen unter Einfluss der grünen Pflanzen, die ich aus Holland importiert habe, in den Kopf gekommen ist, sondern wenn wir einfach diese Diskrepanz sehen, das Ministerium sagt 6 Fahrten pro Pkw und Jahr, und Herr Ratzenberger sagt 50, dann ist dort in der Tat ein Riesendelta. Und wenn ich jetzt nur diese Annahmen des Ministeriums ein bisschen anhebe, von 6 auf 10, es ist ja nicht so, dass ich jetzt fundamental etwas ändere, dann haben wir 100 Mio. Euro weniger und Sie haben ja gesagt, 30 Mio. Euro sind keine Peanuts. Ich habe das auch nicht so gemeint, dass das Peanuts wären. Nur, wenn wir da etwas ändern, dann ändert sich das Gesamtergebnis massiv. Das war eigentlich meine Idee. Ich wollte Sie nicht in Ihrer Ehre irgendwie als Haushälter beschädigen. Das ist mein Punkt, wenn ich an einer Annahme ein kleines bisschen drehe, was wirklich keine massive Veränderung ist, dann habe ich nachher ein Delta von 100 Mio. im Ergebnis und das ist ein Problem.

Die **Vorsitzende**: Gut, danke schön. Dann können wir noch eine dritte Runde beginnen, Kollege Brackmann für die Union bitte.

Abg. **Norbert Brackmann** (CDU/CSU) (BE): Ja zwei Fragen an Herrn Prof. Schulz. Die Infrastrukturabgabe ist, wenn ich sie mir juristisch betrachte, ja eine Gebühr und unterliegt damit auch bestimmten Vorgaben. Wir haben hier eine Diskussion, die



mehr politisch geprägt ist, wo es am Ende dann heißt, wir wollen Geld einnehmen und dann kommen diese Gutachten. Deswegen methodisch die erste Frage. Hat überhaupt eine wesentliche Rolle gespielt der Aufwand, den wir für die Straßenunterhaltung haben, die man in Relation setzen kann zu den Einnahmen, die man mit einer Pkw-Maut erreichen möchte. Denn wir haben ja das Risiko, um das einmal deutlich zu sagen, nicht nur dass das Maut-Aufkommen kleiner ist als der Verwaltungsaufwand, sondern wir haben auch das Risiko, dass wir mit der Maut mehr einnehmen als tatsächlich an Aufwand für die Straßen erforderlich ist. Wenn das beklagt würde, hätten wir ja auch ein Problem, aus dem Gebührenrecht. Und das führt dann zu meiner zweiten Frage. Ist da eine Plausibilitätskontrolle gemacht worden mit dem Wegekosten-Gutachten. Denn da müssen einmal die Kosten ermittelt worden sein und da sind ja auch Zahlen bekannt. Es heißt immer, 40.000 Pkw machen einen gleichen Abnutzungstatbestand aus wie ein Lkw.

Prof. Dr. Wolfgang H. Schulz (Zeppelin Universität): Das bezieht sich jetzt vermutlich auf das Gutachten, was wir erstellt haben. Dazu ist jedoch nichts gemacht worden. Und auch die Frage nach juristischen Abgrenzungen bei den Gebühren, das liegt jetzt nicht in meinem Gebiet. Also insofern ist da kein Vergleich mit Wegekosten und externen Effekten oder Realisierungsbeträgen durchgeführt worden. Es handelt sich nur um die Begutachtung des Rechengangs, im Grunde, ob dieser Rechengang, ob die Zahlen, die genutzt wurden, ob die statistisch nachweisbar sind und ob man dann mit den Zahlen zu diesem Ergebnis kommt. Also leider nur eine kurze Antwort. Ich würde auch mehr sagen wollen. Aber die Frage, die Sie mir jetzt gestellt haben, ermöglicht mir das an dieser Stelle nicht.

Die **Vorsitzende**: Danke schön. Dann Kollegin Hagedorn für die SPD, bitte.

Abg. **Bettina Hagedorn** (SPD) (MBE): Dann komme ich nochmal mit einer Frage an Herrn Schmid. Ich möchte aber vorweg schicken, weil Herr Knobloch das vorhin angesprochen hat, die politische Zielsetzung dessen, was wir hier diskutieren, natürlich geht es darum, Einnahmen zu erzielen – wir Haushälter müssen das primär so sehen, wir sind nicht die Fachpolitiker – oder dass zumindest der Bürokratieaufwand zu den Einnahmen in einem gesun-

den Verhältnis steht. Aber klar ist uns natürlich allen auch, dass die Lkw-Maut die große Schwester der Pkw-Maut ist. Und das sieht man ja am Einnahmevervolumen und die werden wir in dieser Wahlperiode auch noch deutlich ausweiten. So haben wir uns das vorgenommen. Und das ist sicherlich – denke ich mal – der finanziell effektivere Anteil. Aber die Pkw-Maut ist verabredet im Koalitionsvertrag und insofern diskutieren wir das heute. Herr Schmid, ich hatte vorhin Herrn Professor Schulz gebeten, nochmal Stellung zu beziehen, wie flexibel er die von Ihnen allen dreien – unterschiedlich begründeten und unterschiedlich hoch berechneten, aber immerhin doch sehr viel niedrigeren – Prognosen in der Einnahmeerwartung als das Verkehrsministerium sieht. So ganz habe ich nicht den Eindruck gehabt, dass das wissenschaftlich plausibel war. Aber mir jedenfalls ist sehr nachvollziehbar, was sie uns vorgelegt haben. Und die Abweichungen der beiden Übergänge zum Beispiel, die Sie explizit dargestellt haben mit über 45 Prozent Abweichung. Also Flensburg ist nicht soweit von mir weg, das kann ich sehr gut nachvollziehen und das macht einen dann stutzig. Und vor dem Hintergrund würde ich Ihnen nochmal gerne die Gelegenheit geben wollen, jetzt auch, dass was Sie glauben an Fehlkalkulationen festgestellt zu haben, auch nachdem Sie jetzt die Stellungnahmen Ihrer Kollegen hier gehört haben, dazu noch einmal etwas zu sagen, denn es ist ja sehr relevant. Wenn es dann wirklich so ist, dass hier Ein- und Ausfahrten gezählt worden sind und nicht nur Einfahrten, dann ist es ja logisch, dass man zu ganz anderen Zahlen kommt. Und dann kann uns Haushälter das ganz gewiss nicht kaltlassen. Und ich würde Sie auch bitten, dazu Stellung zu beziehen, was das aus Ihrer Sicht jetzt im Verhältnis zu den Bürokratiekosten bedeutet. Denn so wahnsinnig hoch war die Einnahme schon vorher im Haushalt nicht. Aber wenn sie sehr viel niedriger ist und die Ausgaben mindestens mit über 200 Mio. Euro pro Jahr bleiben. Wenn Sie dazu nochmal was sagen können, wäre es nett.

Frank M. Schmid (Schmid Mobility Solutions GmbH): Sehr gerne. Ich würde nochmal gezielt die Tabelle 2 im Gutachten von Herrn Ratzenberger als wichtige Diskussionsgrundlage aufrufen, denn auf diese Tabelle beziehen sich sehr viele Begründungen und Rechnungen. In dieser Tabelle sind unter DTV Personen/Kfz/Ausländer aufgeführt an den



Dauerzählstellen der jeweiligen Autobahnen, explizit, da ist die A 7, die A 280, die A 30 und so jede Anschlussstelle im Bereich der Bundesfernstraßen explizit aufgeführt. Es sind hier Zahlen aufgeführt und das war für uns im Grunde genommen die Abgleichposition mit den tatsächlichen DTV-Angaben einfahrend. Und daraus ergab sich die Grunddifferenz, denn die hier aufgeführte Ausländerzahl bezieht sich auf Ein- und Ausfahrten, sprich den grenzüberschreitenden Verkehr. Für die Maut-Berechnung hingegen haben wir angenommen, kann es eigentlich nur der einfahrende Verkehr sein. Und das war im Grunde genommen der Grund für diese starke Abweichung, weil wir gesagt haben, wir nehmen explizit ... Und deswegen Herr Professor Schulz, was Sie gerade sagten, die sind hier einfach erfasst worden, das ist in der Tat – mir geht es auch so –, denn will ich nicht unweit der Grenze, man fährt dann eben praktisch nicht sofort auf die Autobahn, aber die wären hier ja gar nicht mit drin bei Herrn Ratzenberger. Und deswegen war das die Grundlage und daraus entstand die Differenz. Also deswegen nochmal zur Einnahmenbasis, also bevor wir überhaupt, wenn Sie dann das Gutachten oder die Prognose vom BMVI als Grundlage nehmen, das setzt unmittelbar danach auf. Es greift auf diese Tabelle der EUDs auf, indem eben auch – und das ist das bedauerliche – die Ausfahrten mitberücksichtigt wurden. Und so ist eben die Grundgesamtheit der Betrachtung auf der Autobahn einfach um 40/45 Prozent niedriger, und zwar nur im direkten Vergleich der Dauerzählstelle zu den von Herrn Ratzenberger dokumentierten Ausländer, die grenzüberschreitenden Verkehre. Das ist der Teil 1. Teil 2 Ihrer Frage, Frau Hagedorn, war das Thema Bürokratiekosten. Und wir haben im Grunde genommen folgende Situation: Es ist garantiert so, dass im Grunde genommen im weiteren Streckenverlauf immer wieder Pkws auf die Autobahn auffahren. Gar keine Frage. Nur wir müssen sehen, wir haben 2.200 Anschlussstellen in Deutschland, d. h., im Grunde genommen, ich müsste tatsächlich, wenn ich – es hängt jetzt davon ab, wie ich die Toleranzgrenze setze –, wir früh, wie spät muss eine Vignette gekauft werden, an 2.200 Stellen, 24 Stunden, 7 Tagen geöffnete Positionen haben. Wir haben keine 2.200 Tankstellen, die 24 Stunden, 7 Tage geöffnet sind. Das kann ich deswegen sehr gut, weil wir das Thema seit 25 Jahren begleiten. D. h., wir müssten dort Positionen schaffen, wo das im Grunde genommen sichergestellt ist, weil, sonst

kann nämlich folgendes passieren, um Ihnen nur mal ein konkretes Beispiel zu nennen. Wenn Sie von Oberfranken nach Würzburg fahren, queren Sie einmal das Fichtelgebirge, fahren auf der A 93 ein Stück, queren dann über eine Parallelautobahn bis Schweinfurth und kommen an keiner einzigen Autobahnraststätte vorbei, wo Sie erst nach Norden oder Süden entweder in Würzburg eine Raststätte haben oder im Norden. Sie fahren 150 Kilometer Autobahn und hätten auf der Autobahn keine Option, eine Vignette zu kaufen. Und das waren eben solche Punkte, wo wir gesagt haben ... (*Zwischenruf*) Das ist eine Frage der Grundeinschätzung, ob man sagt, Automaten lässt man zu ja oder nein. Ich kann natürlich überall Automaten aufstellen. Das Dilemma von Automaten ist nur, wenn Sie nicht bewacht sind, haben sie gewisse Risiken. Das ist im Grunde genommen ein Thema, was einfach berücksichtigt werden soll. Wir haben es kostenmäßig nicht als erhöhenden Faktor mit eingerechnet, sondern haben einfach gesagt, wir gehen von den Kostenschätzungen aus, haben aber auch das, was Professor Eisenkopf angesprochen hat, zuaddiert, die Einmalinstallationskosten auf zehn Jahre umgelegt und sind somit auf rund 250 Mio. Euro Kosten pro Jahr auf einer Basis einer 10-jährigen Konzession an den Maut-Betreibern und liegen damit in der Gesamteinnahme bei 100 Mio. Euro und haben damit rechnerisch fast 70 Prozent Bürokratie- und Verwaltungskosten für die Einnahmen. Nicht auf Basis der Gesamtzahl 3,7/3,9 Milliarden. Deswegen das vielleicht nochmal zur Klarstellung.

Die **Vorsitzende**: Vielen Dank. Herr Claus, haben Sie noch Fragen? Bitte.

Abg. **Roland Claus** (DIE LINKE.) (MBE): Meine Fragen sind beantwortet, Frau Vorsitzende. Ich hatte noch erwogen, nach einer potentiellen Nachbesserung zu fragen, aber dafür sind die Grundlagen entzogen. Danke für die Auskünfte.

Die **Vorsitzende**: Vielen Dank Herr Claus. Herr Kindler bitte für die Grünen.

Abg. **Sven-Christian Kindler** (B90/GR) (MBE): Ich finde es auch frappierend, dass im Großteil der Stellungnahmen deutlich wird, dass wir nachher kaum oder gar keine Mehreinnahmen haben. Das ist haushaltspolitisch schon wahnsinnig. Aber ich wollte noch einmal zum Europarecht fragen, auch an Herrn Knobloch. Sie haben ja in Ihrer Stellung-



nahme das mögliche Szenario aufgeführt. Wir wissen aus dem Verkehrsausschuss und von verschiedenen rechtlichen Stellungnahmen, dass die Mehrheit eigentlich, das was man in veröffentlichten Meinungen lesen kann und auch im Verkehrsausschuss deutlich wurde, davon ausgeht, dass nachher der EuGH die Maut kippen wird. Auf jeden Fall wird es zu einem EuGH-Verfahren kommen. Vielleicht könnten Sie noch einmal ausführen, was Sie da befürchten und was das haushaltspolitisch bedeutet. Also wenn zum Beispiel Einnahmen nicht kommen werden, vielleicht von den ausländischen Autofahrerinnen und Autofahrern aber vielleicht auch von deutschen Autofahrerinnen und Autofahrern, die gleichzeitig die Kfz-Steuer gesenkt bekommen. Und was sie auch befürchten in Bezug auf Schadensersatzzahlungen und die Frage in dem Kontext, was das datenschutzrechtlich bedeutet, wenn der EuGH zum Beispiel die Dauer des Verfahrens aussetzt bzw. wenn er das völlig kippt. Weil zum Beispiel eine Diskriminierung innerhalb der EU stattfindet.

Matthias Knobloch (ACE Auto Club Europa e.V.): Ich bin zwar auch viel europäisch unterwegs, bin aber kein Jurist. Insoweit ist das, was wir abgeleitet haben, eigentlich eine Sekundäranalyse dessen, was im Verkehrsausschuss diskutiert wurde. Weil es für uns ein Aspekt ist, der bisher relativ wenig beleuchtet wurde. Herr Professor Eisenkopf hat das dargestellt. In der Berechnung, die das BMVI vorgelegt hat, ist unterstellt, egal wie hoch die Betreiberkosten sind, dass diese Betreiberkosten ausschließlich von ausländischen Pkws aufgebracht werden sollen, weil wir die deutschen im gleichen Zug entlasten. Und man muss einfach sagen, es ist für uns gewissermaßen ein absolut plausibles Haushaltsrisiko. Letztendlich wird der EuGH entscheiden. Wie, das kann man jetzt noch nicht sagen. Es wurde gerade dargestellt, dass die Mehrheit der Experten dazu neigt, dass das nicht so trivial sein könnte. Aber was auf der Hand liegt ist, dass entweder irgendeine Privatperson das dann vorgelegt – das hat der Professor Mayer sehr gut ausgeführt im Verkehrsausschuss – oder das was die anderen Länder mal gemacht haben, ob das die Niederlande oder die Österreicher sind, die gesagt haben, wir werden vor den EuGH ziehen und klagen. Und dann habe ich einfach das Risiko, dass ich feststellen muss, wenn der EuGH die Maut aussetzt, dass wir die Gegenfinanzierung, die ich für den Aufbau des Systems habe, plötzlich komplett wegbricht,

d. h. ich habe überhaupt keine Einnahmen und ich habe das Problem, dass ich ein System aufbauen muss, was ich nicht gegenfinanziert bekomme. Und das ist auch eine Sache, wenn man sagt, deswegen sprechen wir auch ganz bewusst von Haushaltsrisiken, das ich da sage, wenn wir schon da die Situation haben, das ein Großteil der Experten das vermutet und das eigentlich auf der Hand liegt, das ein Land dagegen klagen wird, dann sagen wir, wir laufen da in einen Punkt rein, dass es nicht sicher ist, ob diese wenigen Einnahmen überhaupt realisiert werden können. Das ist jetzt für uns eben der Punkt, den wir einfach mal sehen müssen und ich glaube, das Risiko, das liegt auf der Hand. Das ist kein Risiko, um es jetzt zu sagen, nach dem Motto, vielleicht passiert was, sondern es ist, glaube ich davon auszugehen, dass etwas passieren wird. Und dann habe ich ein erneutes Haushaltsrisiko.

Die datenschutzrechtlichen Fragen das ist jetzt nicht unbedingt eine Frage, für den Haushaltsausschuss. Aber wir müssen das natürlich dann auch generell sehen. Ich habe es so ein bisschen überspitzt dargestellt. Wenn wir ein System aufbauen, was sehr, sehr viele Daten erfasst und ich eigentlich zu dem Thema hinkomme und feststelle, möglicherweise für Ausländer ist das nicht relevant und der Deutsche zahlt automatisch, dass ich mir natürlich dann die Frage schon stellen muss, und da wird es dann nicht unbedingt haushaltsrechtlich, aber politisch muss man schon die Frage stellen, weshalb man ein sehr, sehr datensammelndes System aufbaut, was ich letztendlich überhaupt nicht nutzen kann. Dann kommen wir haushaltsrechtlich wieder zu dem Thema, wir hatten es vorhin angesprochen, welche Erhebungsmethode ist dem Ziel angemessen. Aber ich komme in das politische Datenschutzproblem rein und frage, warum binde ich mir mit den ganzen Speicherungszeiten usw. etwas ans Bein, was ich möglicherweise effektiv überhaupt nicht brauche. Diese Frage ist bisher nicht beantwortet worden.

Die **Vorsitzende**: Danke schön. Gibt es den Wunsch nach einer vierten Runde.

Abg. **Norbert Brackmann** (CDU/CSU) (BE): Mit Dank an die Gutachter verzichte ich.

Die **Vorsitzende**: Gut. Vielen Dank. Dann, ich sehe aber noch weitere Wortmeldungen. Kollegin Hagedorn.

Abg. **Bettina Hagedorn** (SPD) (MBE): Ich bedanke



mich auch. Alle Fragen sind aus meiner Sicht beantwortet.

Die **Vorsitzende**: Kollege Claus hatte vorhin schon seine abschließenden Bemerkungen gemacht. Jetzt habe ich noch die Kollegin Wilms, Sie kommen noch dran. Bitte schön.

Abg. **Dr. Valerie Wilms** (B90/GR): Vielen Dank, Frau Vorsitzende. Ich hätte noch einmal eine Frage zu den Grenzregionen. Da gibt es einen Vorschlag vonseiten des Bundesrates zu einem mautfreien Grenzstreifen von 30 Kilometern. Und da hätte ich doch mal ganz gerne von den Experten, die hier versammelt sind, die sich mit den Einnahmeberechnungen durchaus auskennen, gehört, und zwar von Herrn Schmid und von Herrn Professor Eisenkopf, was hätte das eigentlich für Auswirkungen auf die Einnahmesituation?

Frank M. Schmid (Schmid Mobility Solutions GmbH): Gerne Frau Wilms. Auswirkungen hätten diese 30 Kilometer, vor allem im grenznahen Bereich mit hohen Verdichtungen, wenn ich jetzt mal den Großraum Aachen nehme als ein Beispiel oder auch in der Rheinachse. Aus dem Stand, wäre es unseriös, jetzt einfach eine Zahl aufzurufen. Man müsste es wirklich dezidiert betrachten. Aber es führt mit Sicherheit zu Mindereinnahmen. Aber es ist unseriös wirklich eine Zahl jetzt im Kontext der anderen Zahlen aufzurufen. Deswegen müsste betrachtet werden, aber es wird sich niederschlagen.

Prof. Dr. Alexander Eisenkopf (Zeppelin Universität): Ich kann dem eigentlich nur zustimmen und genau darauf verweisen, dass es unseriös wäre, jetzt eine konkrete Zahl hier aus dem Handgelenk schütteln zu wollen.

Die **Vorsitzende**: Dann bedanke ich mich recht herzlich bei den Experten Herrn Professor Eisenkopf, Herrn Knobloch, Herrn Schmid und Herrn Professor Schulz dafür, dass Sie sowohl schriftlich Stellung genommen als auch hier Rede und Antwort gestanden haben. Ich bedanke mich herzlich bei den Kolleginnen und Kollegen und auch bei der Öffentlichkeit. Sobald das Wortprotokoll vorliegt, erhalten Sie das selbstverständlich. Und dann können wir unsere Beratung auf Grundlage dieses Protokolls fortsetzen. Wir sehen uns alle am Mittwoch wieder. Auf Wiedersehen.

Schluss der Sitzung: 17:25 Uhr

Dr. Gesine Löttsch, MdB
Vorsitzende

Zusammenstellung
der schriftlichen Stellungnahmen,
die dem Haushaltsausschuss zu seinem
öffentlichen Expertengespräch am 23. März 2015
zugeleitet wurden.

- **Prof. Dr. Alexander Eisenkopf**
Zeppelin Universität
- **Matthias Knobloch**
ACE Auto Club Europa e.V.
- **Frank M. Schmid**
Schmid Mobility Solutions GmbH
- **Prof. Dr. Wolfgang H. Schulz**
Zeppelin Universität

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



Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Infrastrukturabgabe“ und des begleitenden Gesetzes zur Änderung der Kfz-Steuer

– BT-Drucksache 18/3990 –

Matthias Knobloch, ACE Auto Club Europa e.V. Abt. Verkehrspolitik-Hauptstadtbüro,
Märkisches Ufer 28, 10179 Berlin

matthias.knobloch@ace-online.de, 0049 30 278725 0,

Infrastrukturabgabe - eine Einschätzung aus haushaltspolitischer Sicht

Um die Infrastrukturabgabe haushaltspolitisch zu bewerten, muss sie grundsätzlich in die laufende Diskussion zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur eingeordnet werden. Diese Einordnung ist notwendig, wenn man die bestehende vom Bund finanzierte Infrastruktur als Bundesvermögen betrachtet und damit auch den Erhalt dieses Vermögenswertes zunächst als originäre Aufgabe des Bundes einstuft.

Bei der Analyse der Infrastrukturabgabe sind damit zwei Aspekte zu beleuchten:

- 1.) Welche Bausteine sind für den Erhalt der Infrastruktur in Deutschland erforderlich und welchen "strategischen" Beitrag kann hier die geplante Infrastrukturabgabe leisten?
- 2.) Welchen konkreten finanziellen Beitrag zum Haushalt kann die Abgabe leisten, aber auch welche möglichen Risiken ergeben sich aus der vorgelegten Gesetzesvorlage?

1.) Strategische Einordnung der Infrastrukturabgabe

In den Kommissionsberichten „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ aus dem Dezember 2012 und „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ aus dem September 2013 wurden die Defizite und der Erhaltungsbedarf für die Infrastruktur in Deutschland beziffert. Diese Zahlen (Unterdeckung beim Betrieb/Erhalt von 4,5 Mrd. und Nachholbedarf von 40,8 Mrd. EUR über alle Verkehrsträger) sind in der Fachwelt als Berechnungsgrundlagen unumstritten anerkannt. Hierbei ist auffällig, dass 70% des Nachholbedarfes auf die kommunale Infrastruktur entfallen. Hier wäre es zu einfach, darauf zu verweisen, dass die Kommunen „nur“ mehr Mittel zur Verfügung stellen müssten. Vielmehr ist zu vermuten, dass aufgrund der kommunalen Haushaltssystematik der Bedarf jahrzehntelang falsch eingeschätzt wurde. Sowohl für den kommunalen ÖV als auch für die kommunalen Straßen müssen deutlich mehr Mittel eingeplant werden, die auch bei den Finanzflüssen zwischen den föderalen Ebene berücksichtigt werden

müssen. Auch wenn dieser Komplex nicht Bestandteil der aktuellen Diskussion ist, muss darauf hingewiesen werden, dass Bundes-, Landes- und Kommunale Straßen ein Straßennetz bilden und es damit eine politische Gesamtaufgabe ist, dieses Netz instand zu halten. Hier muss perspektivisch diskutiert werden, inwieweit hier nicht eine Gemeinschaftsaufgabe definiert wird, da es wenig hilfreich ist, einzelne Netzsegmente abhängig von den föderalen Zuständigkeiten zu erhalten bzw. nicht erhalten zu können. Die jetzige Diskussion um die Infrastrukturabgabe ist damit nur ein Baustein einer nötigen Gesamtdiskussion.

Bezieht man sich auf das Bundesnetz (BAB und Bundesstraßen), so stellen die Kommissionsberichte hier einen Zusatzbedarf von 1,3 Mrd. EUR fest. Dieser Betrag setzt sich aus den jährlichen Defiziten für Betrieb und Erhaltung von 0,8 Mrd. EUR und einem über 15 Jahre abzubauenen Erhaltungsdefizit von 7,5 Mrd. EUR zusammen. Diese Summe bezieht sich allerdings nur auf den Betrieb und Erhalt. Nicht berücksichtigt sind große Unwägbarkeiten bei den Ingenieurbauwerken, bei denen es oft auch um (Brücken-)Neubauten gehen wird. Nicht berücksichtigt sind ebenfalls von der Kommission „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ benannte Fehlbeträge zur Erweiterung von 14 Mrd. EUR und für eine einmalige Verbesserung von 13,5 Mrd. EUR. Diese Reflektion der Kommissionsergebnisse soll hier das Finanztableau verdeutlichen, in das die Infrastrukturabgabe eingeordnet werden muss. Im Fazit: Es gibt allein für das Netz BAB/Bstr. ein Defizit von 1,3 Mrd. EUR nur für den Erhalt/Betrieb, es gibt eine große Unwägbarkeit bei Brückenbauwerken, die noch abgeschätzt werden muss, die aber möglicherweise in einer ähnlichen Größenordnung liegen könnte und es gibt Fehlbeträge in Höhe von 27,5 Mrd. EUR bei der Erweiterung und der einmaligen Verbesserung, die über 15 Jahre hinweg etwa 1,8 Mrd. p.a. ausmachen, so dass man einen Gesamtfehlbedarf zur Erhaltung dieses Bundesvermögens von geschätzt 4 – 4,5 Mrd. EUR p.a. feststellen kann.

Von der Summe abgesehen, müssen auch die Instrumente diskutiert werden, die geeignet sind, den Werterhalt möglichst optimal zu sichern. Dabei kann die These vertreten werden, dass der Erhalt der Infrastruktur ein "Baumanagement"-Thema und weniger ein politisches Thema ist. Mit den Ergebnissen der Kommissionen liegt hier ein Richtwert vor, was zum Werterhalt notwendig ist, dieser Wert könnte durch eine konkrete Netzanalyse (Stichwort: Unwägbarkeiten bei Ingenieurbauwerken) noch präzisiert werden. Eine haushaltspolitische Entscheidung wäre hier: Will man die zum Vermögenserhalt notwendige Summe aufbringen oder weicht man bewusst von diesem Wert nach unten ab und wie berücksichtigt man die bisher wenig thematisierten Punkte Erweiterung und einmalige Netzverbesserung. Die Berechnung des Erhaltungs- bzw. Ertüchtigungsbedarfes, die ingenieurmäßig bzw. betriebswirtschaftlich beantwortet werden kann, muss allerdings deutlich getrennt von der Frage betrachtet werden, welche Mittel für den Neu- und Ausbau benötigt werden. Diese Frage muss politisch beantwortet werden, sowohl aus Sicht der verkehrspolitischen Notwendigkeiten als



auch aus der Perspektive, welche Anteile des Bundeshaushaltes für eine neue Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden, wobei ein Neubau stets eine Erhöhung des Gesamtbudget für den Erhalt mit sich bringt.

Folgt man der These, dass der Erhalt/Betrieb der Bundesinfrastruktur aber eine operative Aufgabe ist, liegt es nahe auch die finanzielle Umsetzung dieser operativen Aufgabe aus der direkten Zuständigkeit des Bundes zu lösen und einer bundeseigenen, nicht gewinnorientierten Betriebsgesellschaft zu übergeben. Aufgabe dieser Betriebsgesellschaft wäre die selbständige Bewirtschaftung und Pflege des Bundesstraßennetzes (ggf. zunächst auch des Teilnetzes BAB) – generell wäre hier eine Weiterentwicklung des Auftrages der VIFG denkbar. Dabei muss der Gesellschaft zur Bewirtschaftung ein jährlicher ausreichender Beitrag zur Verfügung stehen, der sich an den mglw. präzisierten Kommissionsergebnissen orientiert. Konsequenterweise wären dies Betriebsmittel dieser Gesellschaft außerhalb des Bundeshaushaltes um ein aufgabenorientiertes Management des Straßennetzes zu ermöglichen. Zwar ist natürlich auch möglich, dass diese Gesellschaft Bundesmittel lediglich bewirtschaftet und eine aufgabenorientierte Arbeit durch eine Überjährigkeit der Mittelverwendung nach Haushaltsgesetz ermöglicht wird. Allerdings scheint eine eigenständige Gesellschaft mit eigenen Betriebsmitteln die bessere Alternative zu sein, da gerade für den Zweck des Erhaltungsmanagements kaum Gründe für eine komplizierte Struktur sprechen, mit der maximal dasselbe Ergebnis erzielt werden kann. Geklärt werden muss bei einer solchen Struktur, wie die jährlichen Betriebsmittel „erwirtschaftet“ werden. Hier sind grundsätzlich vereinbarte Zuschüsse aus dem Bundeshaushalt ebenso möglich, wie ein konsequenter Systemumbau auf eine Nutzerfinanzierung, der ja durch die LKW-Maut in Deutschland bereits begonnen wurde und durch die geplante Infrastrukturabgabe fortgesetzt werden soll. Im Fazit würde eine solche Gesellschaft den Erhaltungsaufwand des Netzes berechnen und dann möglichst ganz oder teilweise auf die Nutzer umlegen. Dabei wäre zu beachten, dass ein solches Umlageverfahren nur da funktionieren kann, wo ausreichend Nutzer vorhanden sind. Dies spricht dafür eine solche Idee zunächst nur für das BAB-Netz zu entwickeln. Konsequenterweise muss die Umlage der Kosten verursachergerecht erfolgen, d.h. es sollte ein System entwickelt werden, in dem LKW-Maut und eine mögliche PKW-Maut aufeinander abgestimmt werden. Eine weitere Diskussion eines solchen Modells muss an anderer Stelle erfolgen, bei einer sachgerechten Diskussion der Infrastrukturabgabe für PKWs, die maximal einen kleinen Anteil der Gesamtfinanzierung erbringen kann, müssen aber die Gesamtzusammenhänge mitgedacht werden.

2.) Infrastrukturabgabe konkret

Haushaltsbetrachtung des Berechnungsmodells

Bei der Berechnung der möglichen Einnahmen durch die jetzt geplante Infrastrukturabgabe, sei auf die umfänglichen Berechnungen von Schmid, Ratzenberger und Prof. Dr. Eisenkopf verwiesen, die alle deutlich geringere Einnahmen prognostizieren. Auch nach den Einschätzungen des ACE Auto Club Europa scheinen die Werte gerade für die Jahresvignetten unplausibel hoch. Ein Indiz ist beispielsweise, dass die österreichische ASFINAG bei 4,7 Mio. inländischen PKWs lediglich 3,9 Mio. Jahresvignetten insgesamt absetzt, dafür aber 19 Mio. Kurzzeitvignetten. Da das österreichische Netz nicht so dicht ist und es keine Vignettenpflicht gibt, ist diese Abweichung erklärbar, wobei darauf hinzuweisen ist, dass Strukturvergleiche stets mit vielen Annahmen verbunden sind. Es kann aber vermutet werden, dass ausländische Gäste i.d.R. Kurzzeitvignetten erwerben und Jahresvignetten meist nur für Einpendler aber nicht für Tagesgeschäftsreisende und kurze Privatfahrten interessant sind. Gerade diese Fahrten sind aber in der Berechnung des BMVI für 80% aller Einnahmen verantwortlich. Im Sinne einer vorsichtigen Haushaltskalkulation sollten solche Indizien und die vorliegenden Berechnungen ernst genommen werden. Bemerkenswert aus Sicht des ACE ist zudem, dass für die Werte des BMVI lediglich die Plausibilitätsberechnung von Prof. Dr. Schulz spricht, die aber nach unserem Verständnis lediglich die Plausibilität bestimmter Annahmen bestätigt, aber gerade in dem angesprochenen kritischen Einnahmehereich keine eigene Berechnung durchführt. Im Fazit sprechen damit alle konkreten Berechnungen der Experten gegen die hohen Annahmen des BMVI, es ist davon auszugehen, dass die Infrastrukturabgabe nach Abzug der Einführungs- und Systemkosten keinen signifikanten Beitrag zur Deckung der unter 1.) ausführlich dargestellten Unterfinanzierung leisten kann.

Haushaltsrisiken aus Europaperspektive

Gerade in den Stellungnahmen zur Anhörung im Verkehrsausschuss am 18.3.15 wurde ein Risiko deutlich, auf das hier besonders hingewiesen werden soll. Auch nach Ansicht des ACE verstößt die geplante Abgabe in dieser Form gegen europäisches Recht und auch gegen den europäischen Gedanken. Hier gibt es zum jetzigen Zeitpunkt unterschiedliche Gutachten, die „von gar kein Problem“ bis zu „unausweichlicher Klage vor dem EuGH“ reichen. Letztendlich wird über die Europakonformität der Infrastrukturabgabe vermutlich gerichtlich entschieden werden. Nahezu unstrittig ist aber, dass es zu einem Verfahren vor dem EuGH kommen wird. So haben beispielsweise Nachbarländer hier schon Verfahren angedroht und es wäre unplausibel anzunehmen, dass diese Möglichkeit einer Konformitätsprüfung nicht ausgeschöpft wird. Da – hier auf die unterschiedlichen Expertenmeinungen verwiesen – die Materie offensichtlich nicht trivial ist, ist zu erwarten, dass der EuGH eine Aussetzung der Zahlungspflicht für EU-Bürger veranlasst. Damit würde es zumindest bis zur endgültigen Klärung zu einem Ausfall der ohnehin geringen zusätzlichen Einnahmen kommen. Möglicherweise könnten auch Schadenersatzzahlungen folgen. Hier ist angesichts der eher geringen Einzelbeträge vermutlich kein größerer finanzieller Aufwand aber ein umso größerer

administrativer Aufwand zu erwarten. Im Fazit besteht ein sehr hohes Risiko, dass die erwarteten Einnahmen nicht realisiert werden können, bevor letztendlich die Europakonformität bestätigt wird. Es ist hier dringend angeraten, in Zusammenarbeit mit der Kommission und den Nachbarländern eine Lösung zu finden. Eine sorgfältige Ausgestaltung würde hier deutlich mehr Vorteile bringen als ein Modell, das fast zwangsläufig Haushaltsrisiken und auch politischen Schaden beinhaltet.

Haushaltspolitische Bewertung des Mauterhebungsverfahrens

Gerade das dargestellte europapolitische Szenario macht die Probleme der Mauterhebung und der Mautkontrolle deutlich. Sollte der EuGH die Maut für EU-Bürger aussetzen, würde in Deutschland mit einem hohen und datenschutzrechtlich bedenklichen Kontrollaufwand der Bürger kontrolliert, der i.d.R. ohnehin automatisch die sog. elektronische Vignette bekommt. Kurz und bündig: Gerade im Falle der inländischen Fahrzeuge ist der hohe Kontrollaufwand unnötig. Aber auch bei einer europarechtlich konformen Lösung sollte geprüft werden, inwieweit nicht die Mauterhebung und Kontrolle einfacher und damit günstiger gestaltet werden kann. Da mit der Infrastrukturabgabe neben der Beitragserhebung keine Zusatzaufgaben verbunden sind, erschließt sich nicht, warum das komplizierte Verfahren einer elektronischen Vignette verwendet werden soll. Das Ziel zusätzlicher Einnahmen könnte mit deutlich geringerem Aufwand und unter Einsparung zusätzlicher Stellen beim Kraftfahrtbundesamt auch durch den klassischen Vignettenverkauf erreicht werden. Ein „politisches“ Argument, dass die elektronische Vignette auch perspektivisch anders genutzt werden könnte, bspw. für Citymautsysteme, greift nicht, wenn hier keinerlei konkreten Ideen vorliegen und eine elektronische Vignette lediglich vorbeugend eingeführt werden soll. Derzeit sind aus Sicht des ACE mit einer elektronischen Vignette lediglich Nachteile verbunden: unnötige datenschutzrechtliche Probleme, „Parallellösungen“, weil nicht sicher gestellt werden kann, dass dieses Modell auch bei EU-Bürgern funktioniert und ein hoher Verwaltungsaufwand.

Ohnehin führt das gewählte „Entlastungsmodell“ aufgrund der komplizierten Berechnung zu einem erheblichen Aufwand in den Verwaltungen. Sollte die Infrastrukturabgabe eingeführt werden, sollte von der Prämisse einer „Nicht-Mehrbelastung“ in jedem Einzelfall Abstand genommen werden. Eine nach Schadstoffklassen oder Energieeffizienzklassen pauschal gestaffelte Vignette könnte eine Lösung sein, um den gewünschten Ausgleich weitgehend zu erreichen, auch wenn damit nicht jeder Einzelfall abgedeckt wäre. Der derzeit verfolgte „Ausgleichsweg“, durch ein kompliziertes Verfahren jeden Einzelfall abbilden zu wollen, scheint bei einer Betrachtung des Aufwand-Nutzen-Verhältnisses nicht sachgerecht.

FAZIT: Grundsätzlich spricht aus Sicht des ACE nichts gegen einen Systemwechsel bei der Infrastrukturfinanzierung bei einer Entlastung der Bürger. Der vorliegende Vorschlag führt aber nicht weiter:

- Bei einer realistischen Betrachtung trägt die Infrastrukturabgabe nur minimal zur Finanzierung der Infrastruktur bei.
- Die Infrastrukturabgabe in der vorliegenden Form ist kein Systemwechsel, sondern im Großteil eine Umbenennung der Kfz-Steuer, lediglich für ausländische PKW kann man von einer echten Maut sprechen. Es ist zu befürchten, dass die Infrastrukturabgabe in der jetzigen Form den notwendigen generellen Systemumbau eher behindert als fördert.
- Ein Systemwechsel bedingt auch neue Instrumente, bspw. eine echte und nicht nur „politisch“ festgelegte Zweckbindung, bspw. durch die skizzierte Betreibergesellschaft mit eigenen Betriebsmitteln.
- Eine Entlastung nach Beschluss des Koalitionsvertrages muss erfolgen. Sie sollte aber generell und nicht durch eine Abbildung aller Einzelfälle gestaltet werden. Dies wäre unkomplizierter zu gestalten und auch in Europa besser zu vermitteln.
- Der Aufwand muss sich am Nutzen orientieren, überdimensionierte Erhebungs- und Kontrollstrukturen ohne erkennbaren Mehrwert sind nicht sachgerecht.
- Die nicht geklärte Frage der Europakonformität führt zu erheblichen Haushaltsrisiken.

Die bisherige Diskussion zeigt, dass eine nachhaltige Infrastrukturfinanzierung inzwischen in Deutschland nicht nur in der Fachwelt, sondern auch in der Öffentlichkeit auf Zustimmung stößt. Dies könnte einen Systemumbau ermöglichen, der aber mit ausreichendem Zeitvorlauf unter Einbeziehung aller Beteiligten (föederal und europapolitisch) gestaltet werden muss. Für einen solchen Prozess leistet das vorgelegte Modell aus Sicht des ACE keinen Beitrag.

Stellungnahme

zur Haushaltswirkungen und den Erfüllungsaufwand der Einführung einer
Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen



Vorbemerkung

In der Stellungnahme wird ausschließlich auf die Haushaltswirksamkeit und die Kosten der Erhebung eingegangen.

Die Stellungnahme fußt dabei auf folgenden Ausarbeitungen:

1. Prognose der Einnahmen aus dem Verkauf von Vignetten an Halter von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen im Rahmen der Einführung einer Infrastrukturabgabe, BMVI o. Datum; veröffentlicht am 23.02.2015
2. Wissenschaftliche Überprüfung der BMVI-Prognose der Mauteinnahmen durch ausländische Pkw von Prof. Schulz, Meerbusch, den 19.10.2014
3. Abschätzung der Gebühreneinnahmen aus einer Autobahnvignette für Pkw – Erweiterung um die 2014 vorgeschlagene Maut auf allen Straßen, im Auftrag des ADAC, Ralf Ratzenberger, München, 29.08.2014
4. Bundesanstalt für Straßenwesen, diverse Publikationen und vor allem Datenbank s. <http://www.bast.de/DE/FB-V/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/Verkehrszaehlung.html>
5. eigene Ausarbeitungen: Kurzstudie im Auftrag der Bundestagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen (17.02.2015), Wirkungsanalyse Pkw-Maut – Folgen für Deutschland im Auftrag der FDP (04.11.2014), Wirkungsanalyse PKW-Maut Folgen für NRW im Auftrag der FDP (16.07.2014, eigene Ausarbeitungen s. <http://www.schmid-mobility.de/>

Wesentliche Visualisierungen der Ergebnisse entnehmen Sie dem Anhang. Vertiefende Ausführungen und Darstellungen finden Sie in der separaten Anlage sowie in der Kurzstudie im Auftrag der Bundestagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen erstellt wurde.

Bedarfsprognosen für den Mittelbedarf fußen auf unseren Ausarbeitungen als leitender Berater für die Bodewig Kommission sowie Berater der Daehre Kommission. Hierbei lag unsere Zuständigkeit unter anderem auch in der Erhebung des tatsächlichen Mittelbedarfs.

Willich, den 23. März

Frank M. Schmid

Schmid Mobility Solutions GmbH

Gießerallee 33

47877 Willich

frank.schmid@schmid-mobility.de

Tel. +49 2154 950 90-0

Fazit

Die Berechnung hat in der zentralen Prämisse einen gravierenden Fehler!

- Richtig** ist, dass rd. 284 Mio. Ein- und Durchfahrten (EuD) von allen Fahrzeugen (In- und Ausland, Güter- und Personenverkehr) an allen Grenzübergängen erfolgen (unabhängig von der Straßenkategorie) S.6 (Basisjahr 2002 – IVV/BASSt)
- Richtig** erscheint die Bereinigung um 34 Mio. EuD um auf den Anteil des Personenverkehrs zu kommen. Somit ergibt sich eine Anzahl von 250 Mio. EuD p.a. (Basisjahr 2002 - IVV)
- Nicht erwähnt** ist die tatsächliche Nutzung der Grenzübergänge auf Autobahnen. Über 27 Autobahngrenzübergänge kamen 2008 rund 85,8 Mio. Pkw. Das bedeutet, dass der Anteil der EuD auf den BAB rund 34 % ausmacht. (Basisjahr 2010 - BASSt) (der Anteil der Fahrleistung von Kfz auf BAB beträgt rund 30,8%, Basisjahr 2012, BMVI)
- Plausibel** erscheint, dass davon rund 50 % gebietsfremde Pkw sind. Somit queren an allen Grenzübergängen 125 Mio. gebietsfremde Pkw. (Basisjahr 2008 - BASSt)
- Plausibel** erscheint, dass sich die Anzahl von EuD zwischen 2002 und 2013 von gebietsfremden Pkw auf 170 Mio. erhöht hat (Basisjahr 2013 – ohne Quelle).
- Plausibel** erscheint, dass rd. 75 % der Fahrleistung von gebietsfremden Pkw auf deutschen Autobahnen erbracht wird. Bei gebietsfremden Pkw handelt es sich mehrheitlich um Punkt – Punkt Verkehre mit einem festen Ziel im Inland oder Transitverkehr. Hierbei wird vorzugsweise die verfügbare höchstrangige Straße gewählt. (Prof. Schulz + Dr. Linnemann (AGES))
- Richtig** ist, dass der Anteil von gebietsfremden Pkw an der Gesamtfahrleistung auf BAB bei rund 6,5% liegt (Quelle BASSt, ADAC). Ganz korrekt wäre 6,4%.
- Falsch** ist aber einerseits die Ableitung, dass die 75 % der Fahrleistung von gebietsfremden Pkw die Berechnungsgrundlage für den grenzüberschreitenden Anteil an den BAB darstellen.
- Falsch** ist **vor allem** dass EuD als Berechnungsgrundlage genommen wurde. in 2008 fuhren tatsächlich nur 41,2 Mio. Fahrzeuge nach Deutschland über die 27 Grenzübergänge der Autobahn. Über alle 371 Grenzübergänge waren es in 2008 70.4 Mio. Pkw ausländischer Herkunft
- Konsequenz:** Die Berechnungsbasis ist mit 170 Mio. Pkw p.a. viel zu hoch. 2015 fahren über alle 327 Grenzanlagen voraussichtlich rund 80 Mio. Pkw mit ausländischer Zulassung nach Deutschland ein.

Wesentliche Erläuterungen:

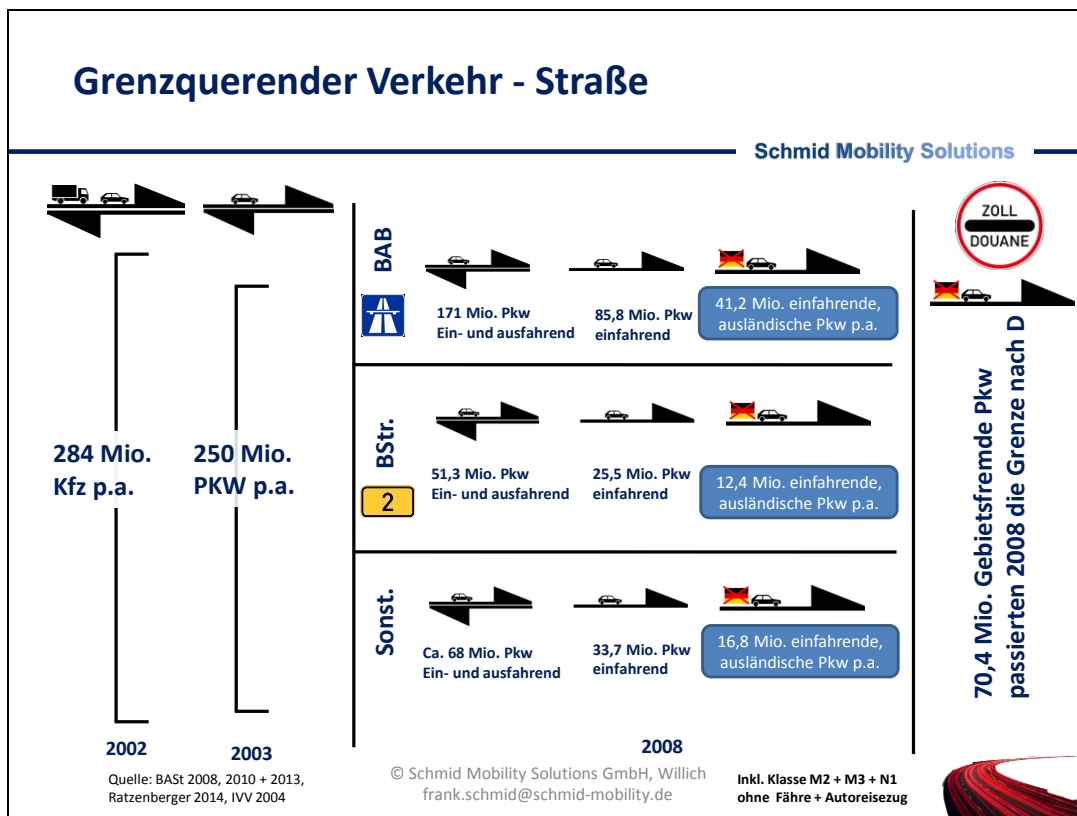


Abbildung 1

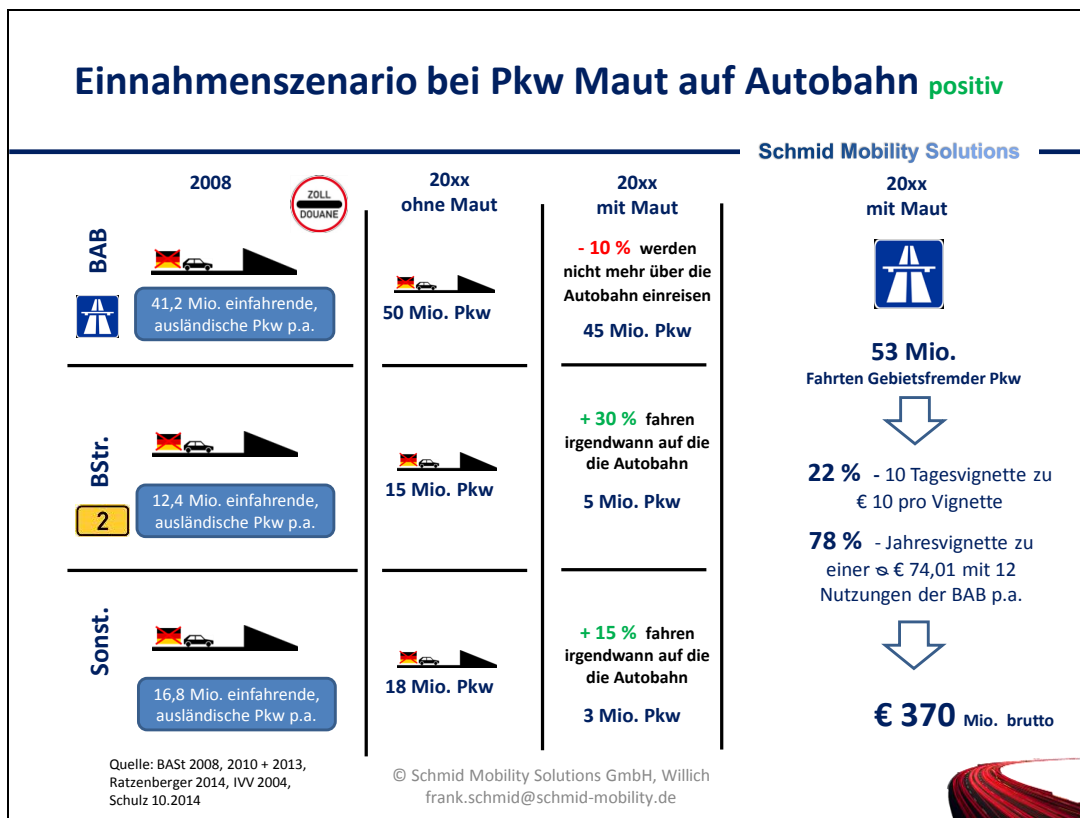


Abbildung 2

Abweichung zwischen Dauerzählstelle und Berechnungsbasis

Schmid Mobility Solutions

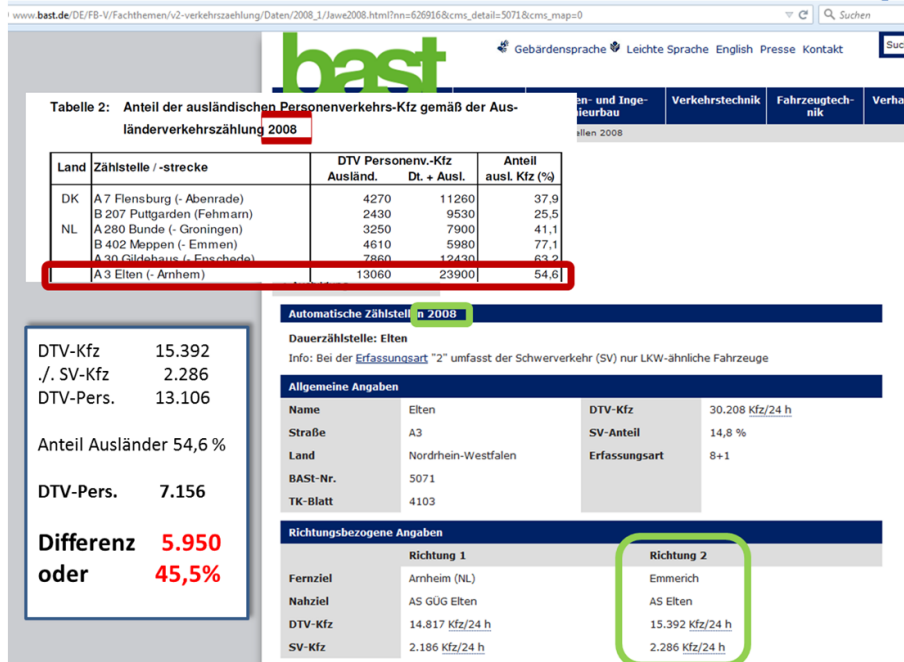


Abbildung 3

Abweichung zwischen Dauerzählstelle und Berechnungsbasis

Schmid Mobility Solutions

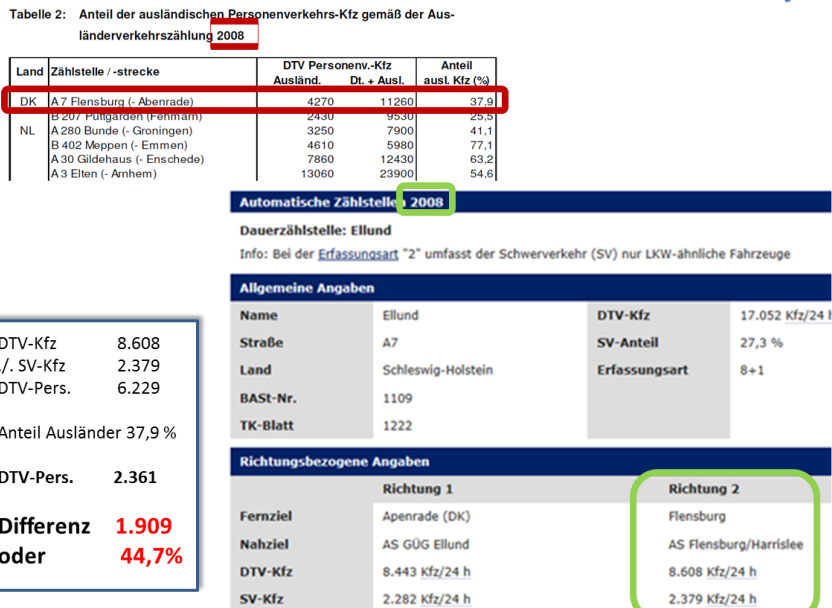


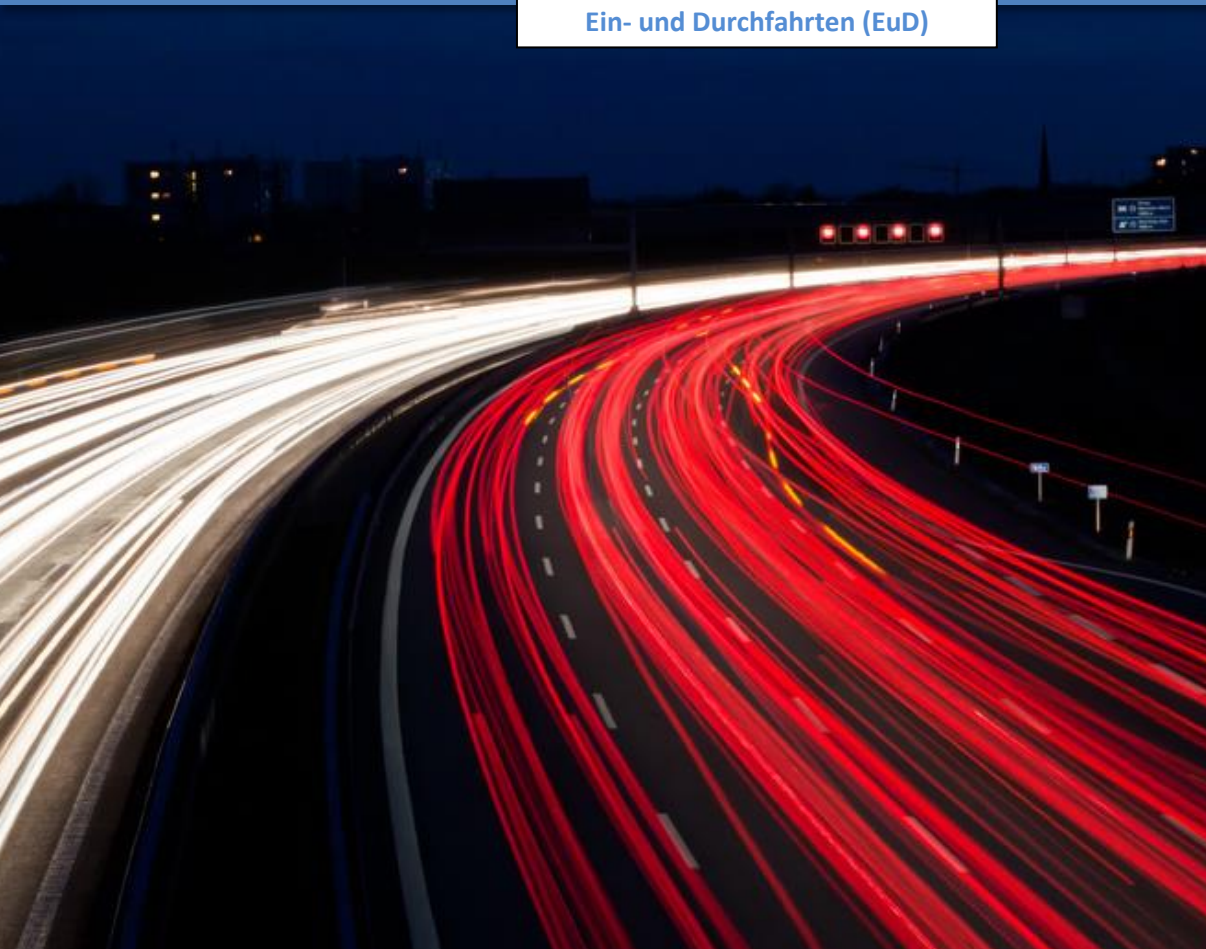
Abbildung 4

Stellungnahme

zur Haushaltswirkungen und den Erfüllungsaufwand der Einführung einer
Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen

Ergänzung

Ein- und Durchfahrten (EuD)



Ergänzung

Ursache für den Fehler liegt in der Auslegung von EuD

In der Prognose des BMVI wurde auf Seite 6¹ auf die durch die IVV ermittelten Ein- und Durchreise (EuD) Bezug genommen. Dieser Begriff wurde aber nie klar definiert und ist Ursache für den Fehler.

Dieser Teil (der Fahrleistungen im grenzüberschreitenden Verkehre war neben der Grenzstellenerhebung) Bestandteil der sehr umfassenden Fahrleistungserhebung 2002 (im Auftrag der BAST durchgeführt vom IVT aus Heilbronn unter Federführung von Heinz Hautziger) und diente der sehr differenzierten Ermittlung der Fahrleistung.

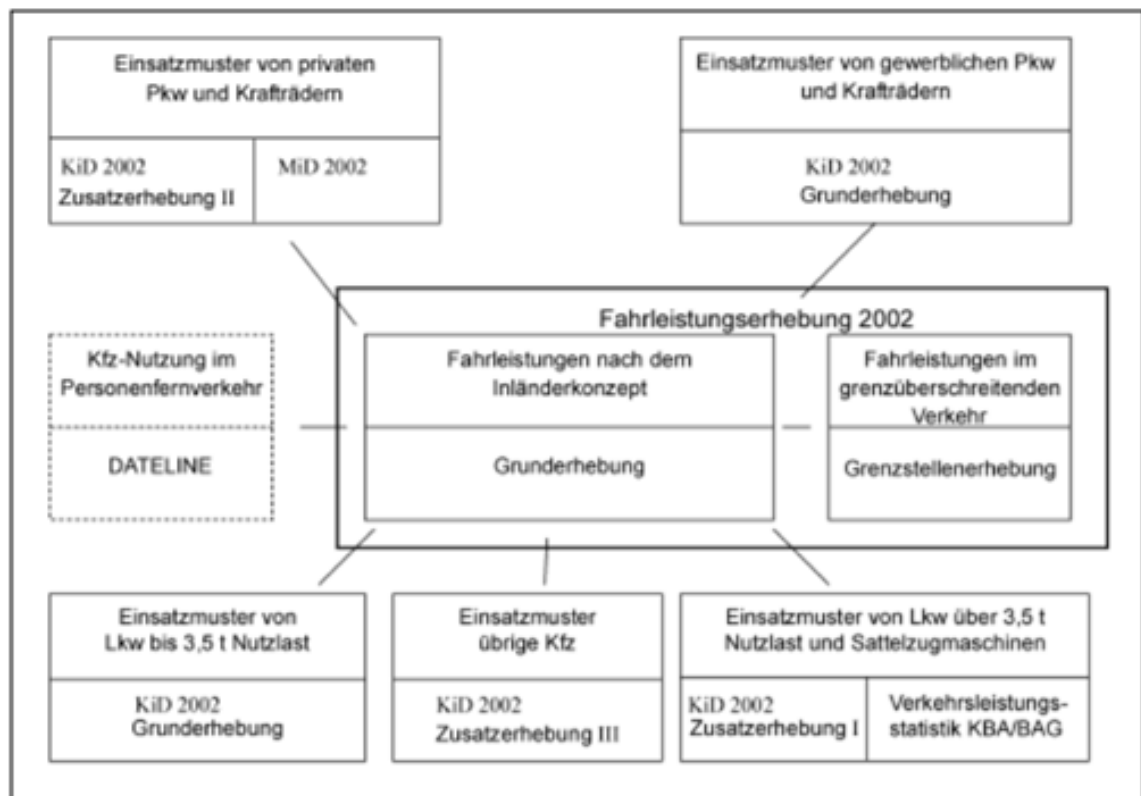


Bild 1: Fahrleistungserhebung 2002 im Kontext thematisch verwandter Verkehrserhebungen

Abbildung 1 – Quelle: BAST – Fahrleistungserhebung 2002 Heft V 120 S.13

¹ Prognose der Einnahmen aus dem Verkauf von Vignetten an Halter von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen im Rahmen der Einführung einer Infrastrukturabgabe, BMVI o. Datum, veröffentlicht auf der HP des BMVI am 23.02.2015

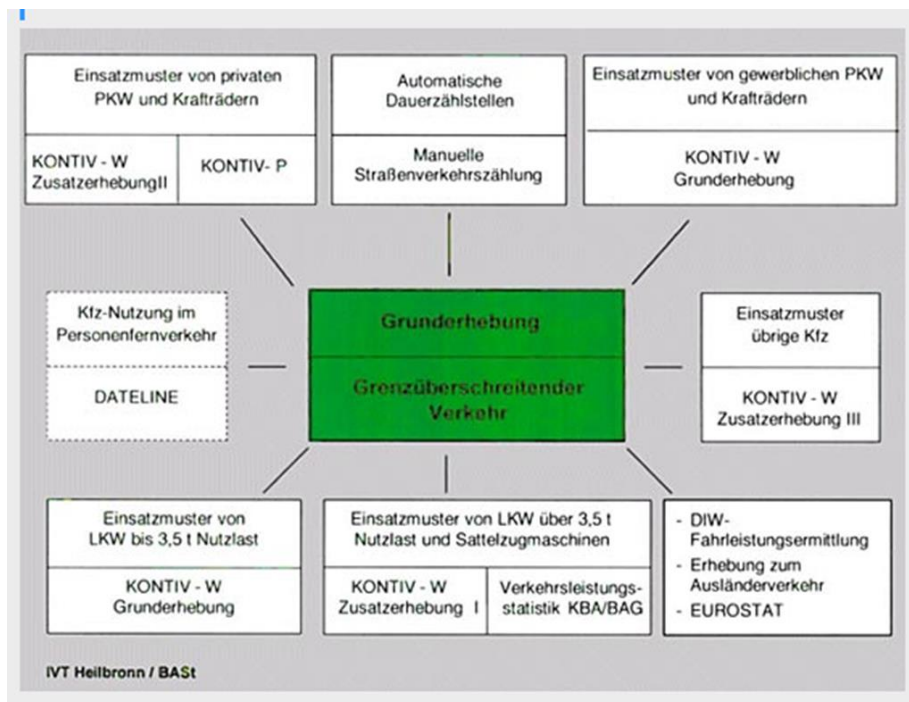


Abbildung 2 – Quelle: IVV Aachen <http://www.ivv-aachen.de/aktuelles/10/6b9b68d701079f11f114a11d39a3a244.html>

Um den Anteil der Ausländer an der Fahrleistung zu ermitteln wurden hierbei sowohl **die Einfahrenden als auch Durchfahrenden** berücksichtigt. Bei dem Anteil der Durchfahrenden wollte man erkennen wie hoch der Anteil der Langstreckenverkehre im Abgleich zu den „nur“ Einreisenden ist. Die Einreisenden sind hierbei solche die entweder im kleinen Grenzverkehr die Grenze querten oder aber ein Ziel im Inland haben. Der Fahrleistungsanteil ist bei den nur Einreisenden deutlich niedriger anzusetzen als bei den Durchfahrten, die in der Spitze bis zu knapp 1.000 km² pro Fahrt und somit einen hohen Anteil an der Gesamtfahrleistung haben.

Die Untersuchung selbst fußte auf einer Befragung an ausgewählten Raststätten von Fahrzeugführer nach ihrer Herkunft und ihrem Fahrziel befragt wurden.

Kfz-Gruppe	Anzahl Kfz in der Sichtprobe (n)	Standardfehler	Fahrleistung pro Kfz und Jahr (in km)	Untergrenze Konfidenzintervall	Obergrenze Konfidenzintervall	Rel. Länge Konfidenzintervall
Krafträder	2.196	121,8	3.340	3.101	3.579	+/-7,1 %
Personenkraftwagen	25.717	94,4	13.397	13.212	13.582	+/-1,4 %
Kraftomnibusse	2.438	494,0	49.405	48.437	50.373	+/-2,0 %
Lastkraftwagen	20.339	234,6	22.867	22.407	23.327	+/-2,0 %
Zugmaschinen	4.637	553,0	73.697	72.613	74.781	+/-1,5 %
Sonst. Kfz	2.682	312,8	11.049	10.436	11.662	+/-5,5 %
Kfz mit Versicherungskennzeichen	3.060	82,9	2.472	2.309	2.635	+/-6,6 %

Tab. 19: Standardfehler, Konfidenzintervall und relative Länge der Konfidenzintervalle für die mittlere Fahrleistung (Sicherheitsgrad 95 %)

Abbildung 3 – Stichproben für die Erhebung – Quelle: Fahrleistungserhebung 2002- Inländerfahrleistung, Mai 2005, S. 43

² Z.B. A 7 Flensburg – Füssen 950 km; A 1 Kiel – Saarbrücken 750 km; A 61, A 5 Nimwegen – Basel 500 km

Zusammengefasst wurden die Ergebnisse dann im Gutachten des DIW im Auftrage des BMVBW im April 2005. Hierin ist auch eine Graphik die im Kontext der Begründung des Ausländeranteils die EuD summarisch abbildet.

**Abbildung 3-16:
Ein- und Durchfahrten deutscher und ausländischer Kraftfahrzeuge**

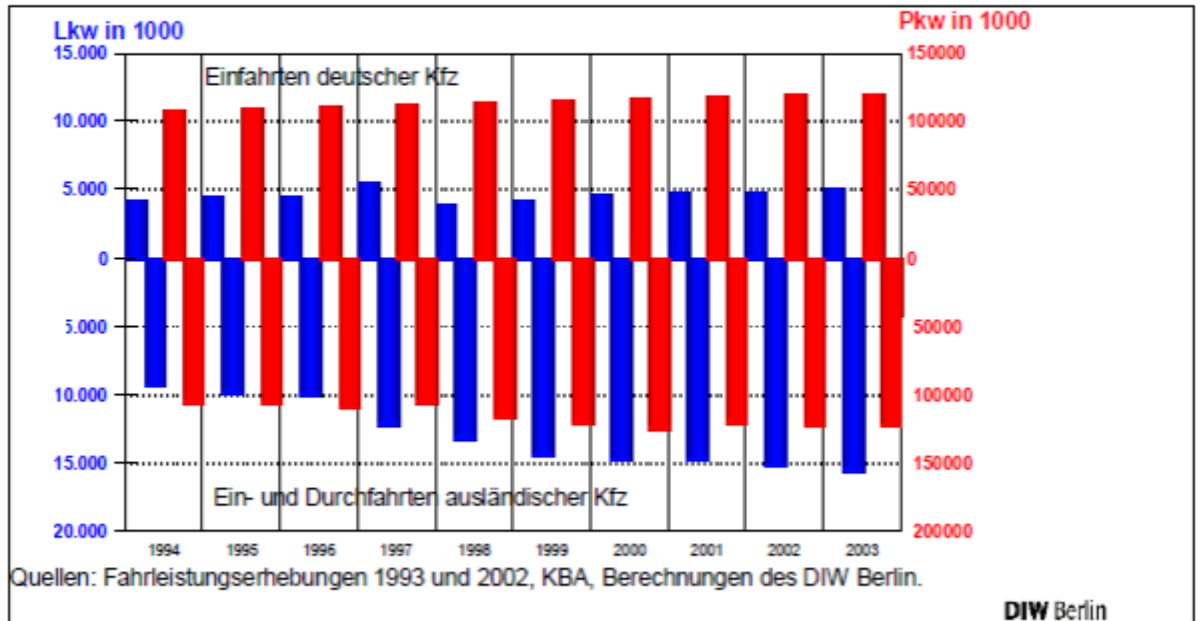


Abbildung 4 – Summarische Darstellung von Ein- und Durchfahrten – Quelle: DIW Gutachten und Weiterentwicklung für die Fahrleistungen von Kfz und für das Aufkommen und für die Verkehrsleistung im Personenverkehr (MIV), April 2005, S. 85

FAZIT

Für die Prognosen des BMVI wurde der EuD benutzt, der aber eben sowohl die Einreise wie auch die Ausreise beim Transit erfasste. Dadurch kam es zu der teilweise Dopplung.

Willich, den 23. März 2015

Frank M. Schmid

Schmid Mobility Solutions GmbH

Gießerallee 33

47877 Willich

frank.schmid@schmid-mobility.de

Tel. +49 2154 950 90-0



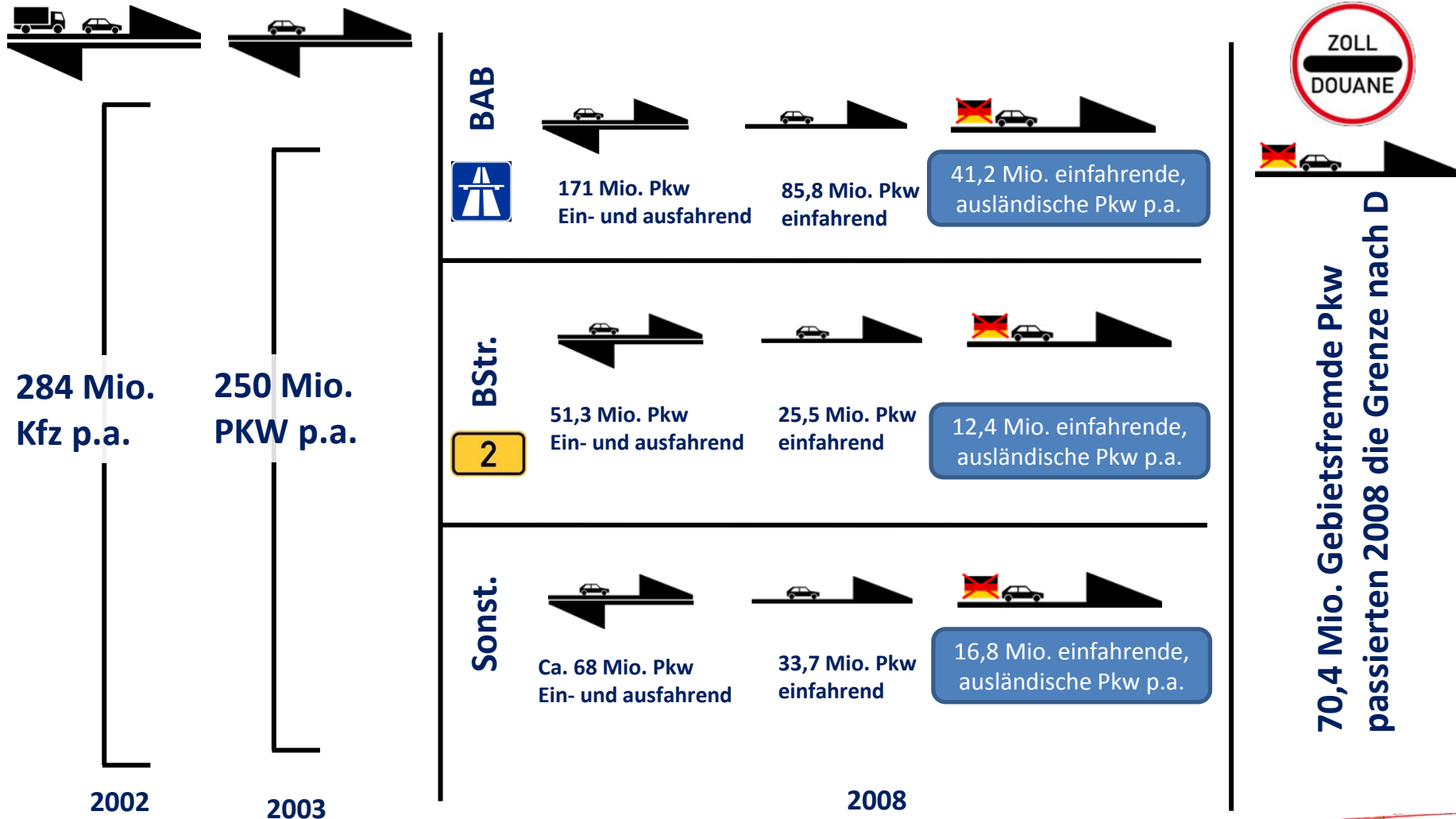
Anlage zur Stellungnahme

Willich, 23. März 2015

Schmid Mobility Solutions



Grenzquerender Verkehr - Straße

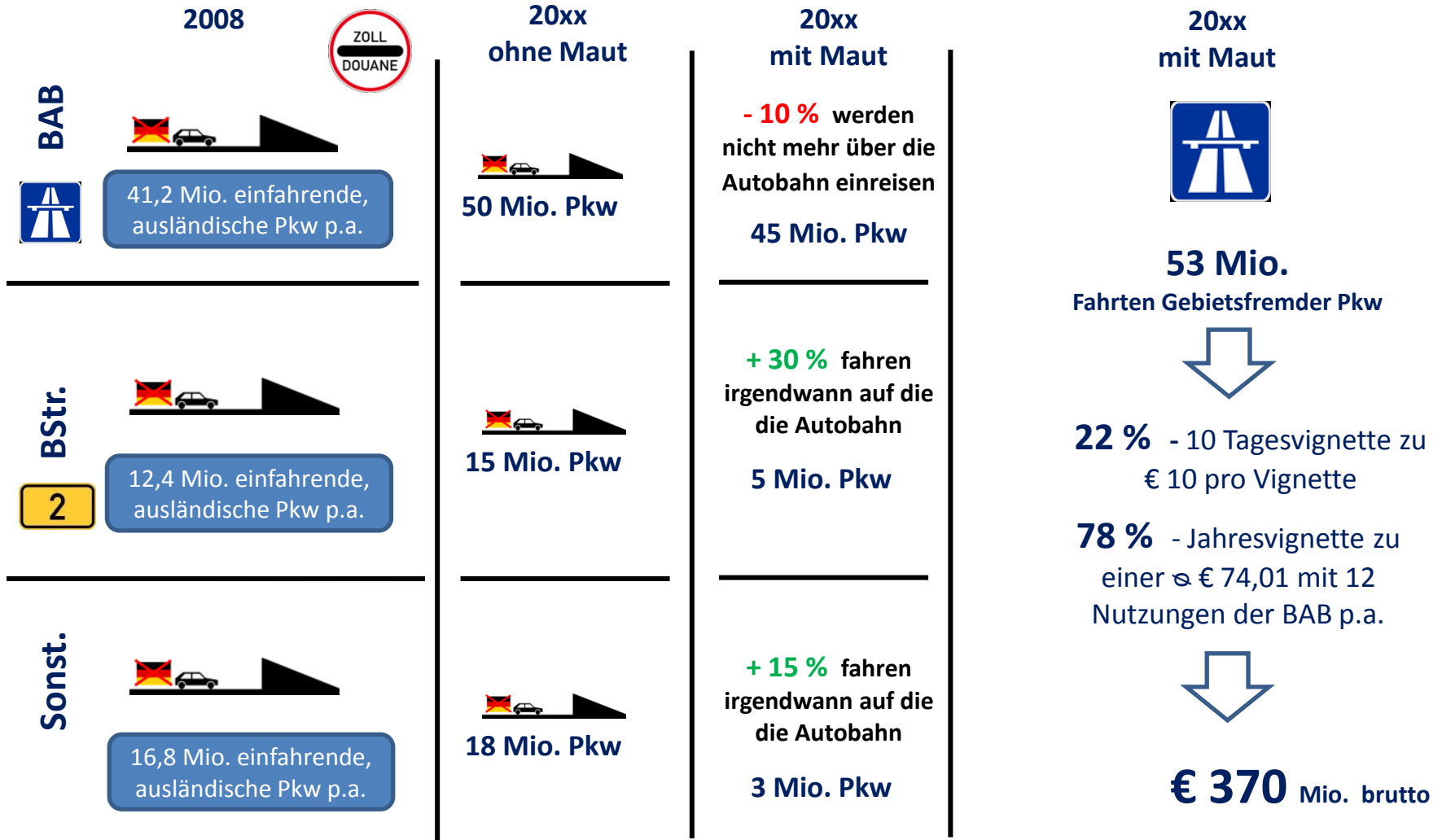


Quelle: BASt 2008, 2010 + 2013, Ratzenberger 2014, IVV 2004



Einnahmenszenario bei Pkw Maut auf Autobahn positiv

Schmid Mobility Solutions



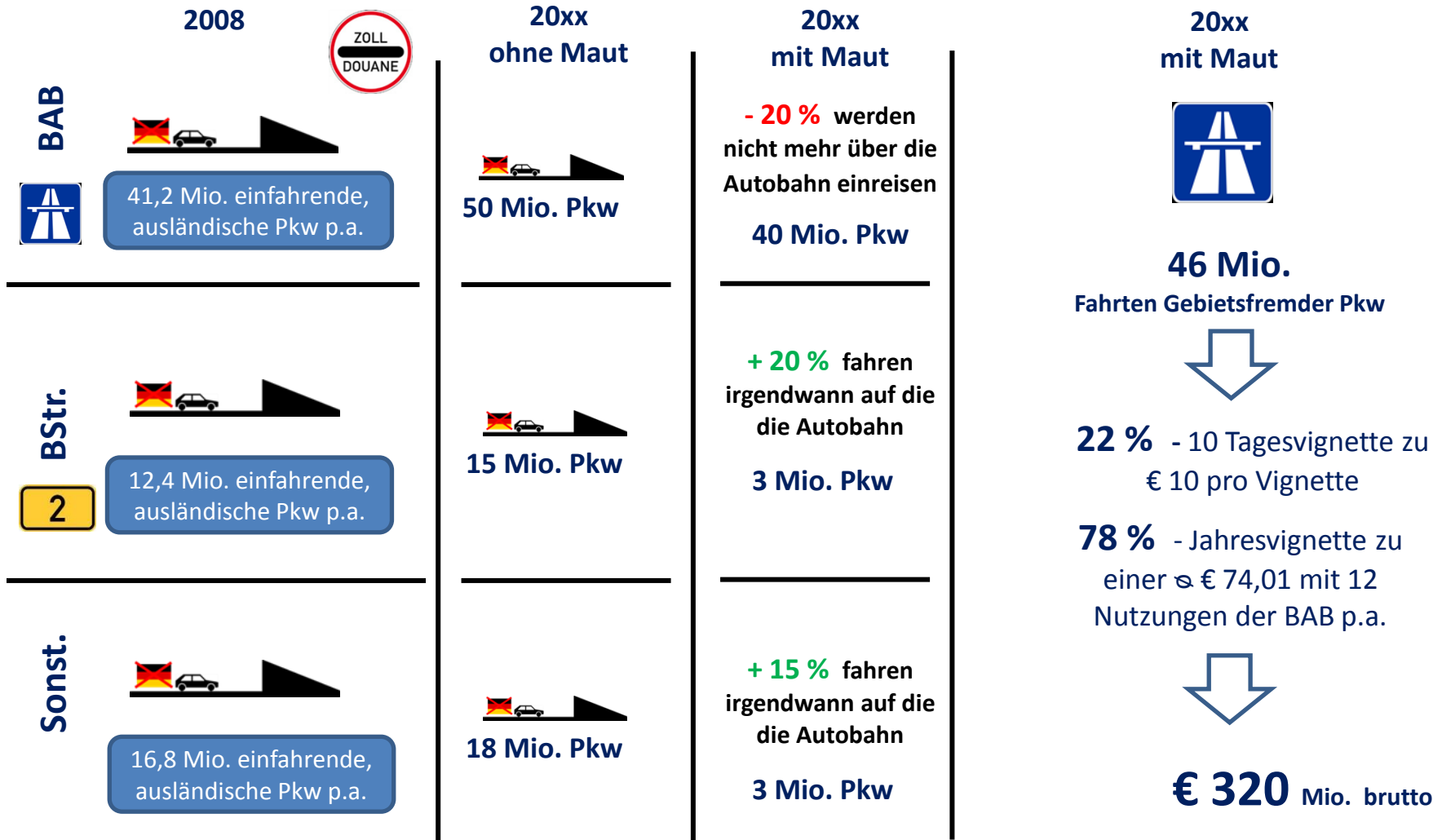
Quelle: BASt 2008, 2010 + 2013, Ratzemberger 2014, IVV 2004, Schulz 10.2014

© Schmid Mobility Solutions GmbH, Willich
frank.schmid@schmid-mobility.de



Einnahmenszenario bei Pkw Maut auf Autobahn **negativ**

Schmid Mobility Solutions



Quelle: BAST 2008, 2010 + 2013, Ratzemberger 2014, IVV 2004 Schulz 10.2014

© Schmid Mobility Solutions GmbH, Willich frank.schmid@schmid-mobility.de



Abweichung zwischen Dauerzählstelle und Berechnungsbasis

www.bast.de/DE/FB-V/Fachthemen/v2-verkehrszahlung/Daten/2008_1/Jawe2008.html?nn=626916&cms_detail=5071&cms_map=0

bast Gebärdensprache Leichte Sprache English Presse Kontakt

Tabelle 2: Anteil der ausländischen Personenverkehrs-Kfz gemäß der Ausländerverkehrs-zählung 2008

Land	Zählstelle / -strecke	DTV Personenv.-Kfz		Anteil ausl. Kfz (%)
		Ausländ.	Dt. + Ausl.	
DK	A 7 Flensburg (- Abenrade)	4270	11260	37,9
	B 207 Puttgarden (Fehmarn)	2430	9530	25,5
NL	A 280 Bunde (- Groningen)	3250	7900	41,1
	B 402 Meppen (- Emmen)	4610	5980	77,1
	A 30 Gildehaus (- Enschede)	7860	12430	63,2
	A 3 Elten (- Arnhem)	13060	23900	54,6

Automatische Zählstellen 2008

Dauerzählstelle: Elten
Info: Bei der Erfassungsart "2" umfasst der Schwerverkehr (SV) nur LKW-ähnliche Fahrzeuge

Allgemeine Angaben

Name	Elten	DTV-Kfz	30.208 Kfz/24 h
Straße	A3	SV-Anteil	14,8 %
Land	Nordrhein-Westfalen	Erfassungsart	8+1
BAST-Nr.	5071		
TK-Blatt	4103		

Richtungsbezogene Angaben

	Richtung 1	Richtung 2
Fernziel	Arnhem (NL)	Emmerich
Nahziel	AS GÜG Elten	AS Elten
DTV-Kfz	14.817 Kfz/24 h	15.392 Kfz/24 h
SV-Kfz	2.186 Kfz/24 h	2.286 Kfz/24 h

DTV-Kfz 15.392
./ SV-Kfz 2.286
DTV-Pers. 13.106

Anteil Ausländer 54,6 %

DTV-Pers. 7.156

**Differenz 5.950
oder 45,5%**



Abweichung zwischen Dauerzählstelle und Berechnungsbasis

Tabelle 2: Anteil der ausländischen Personenverkehrs-Kfz gemäß der Ausländerverkehrsählung 2008

Land	Zählstelle / -strecke	DTV Personenv.-Kfz		Anteil ausl. Kfz (%)
		Ausländ.	Dt. + Ausl.	
DK	A 7 Flensburg (- Apenrade)	4270	11260	37,9
NL	B 207 Puttgarden (Fehmarn)	2430	9530	25,5
	A 280 Bunde (- Groningen)	3250	7900	41,1
	B 402 Meppen (- Emmen)	4610	5980	77,1
	A 30 Gildehaus (- Enschede)	7860	12430	63,2
	A 3 Elten (- Arnhem)	13060	23900	54,6

Automatische Zählstellen 2008

Dauerzählstelle: Ellund

Info: Bei der Erfassungsart "2" umfasst der Schwerverkehr (SV) nur LKW-ähnliche Fahrzeuge

Allgemeine Angaben

Name	Ellund	DTV-Kfz	17.052 Kfz/24 h
Straße	A7	SV-Anteil	27,3 %
Land	Schleswig-Holstein	Erfassungsart	8+1
BAST-Nr.	1109		
TK-Blatt	1222		

Richtungsbezogene Angaben

	Richtung 1	Richtung 2
Fernziel	Apenrade (DK)	Flensburg
Nahziel	AS GÜG Ellund	AS Flensburg/Harrislee
DTV-Kfz	8.443 Kfz/24 h	8.608 Kfz/24 h
SV-Kfz	2.282 Kfz/24 h	2.379 Kfz/24 h

DTV-Kfz 8.608
 ./ SV-Kfz 2.379
 DTV-Pers. 6.229

Anteil Ausländer 37,9 %

DTV-Pers. 2.361

Differenz 1.909
oder 44,7%



Abweichung zwischen Dauerzählstelle und Berechnungsbasis

Land	Zählstelle / -strecke	DTV Personenv.-Kfz		Anteil ausl. Kfz (%)
		Ausländ.	Dt. + Ausl.	
CH	A 5 Weil am Rhein (- Basel)	12650	28760	44,0
	B 34 Waldshut (- Schaffhausen)	2150	5100	30,0

DTV-Kfz 13.765
 ./ SV-Kfz 1.055
 DTV-Pers. 12.710

Anteil Ausländer 44,0 %

DTV-Pers. 5.592

Differenz 7.058
oder 55,8%

Richtung 2

Basel (CH)

GÜG Weil am Rhein

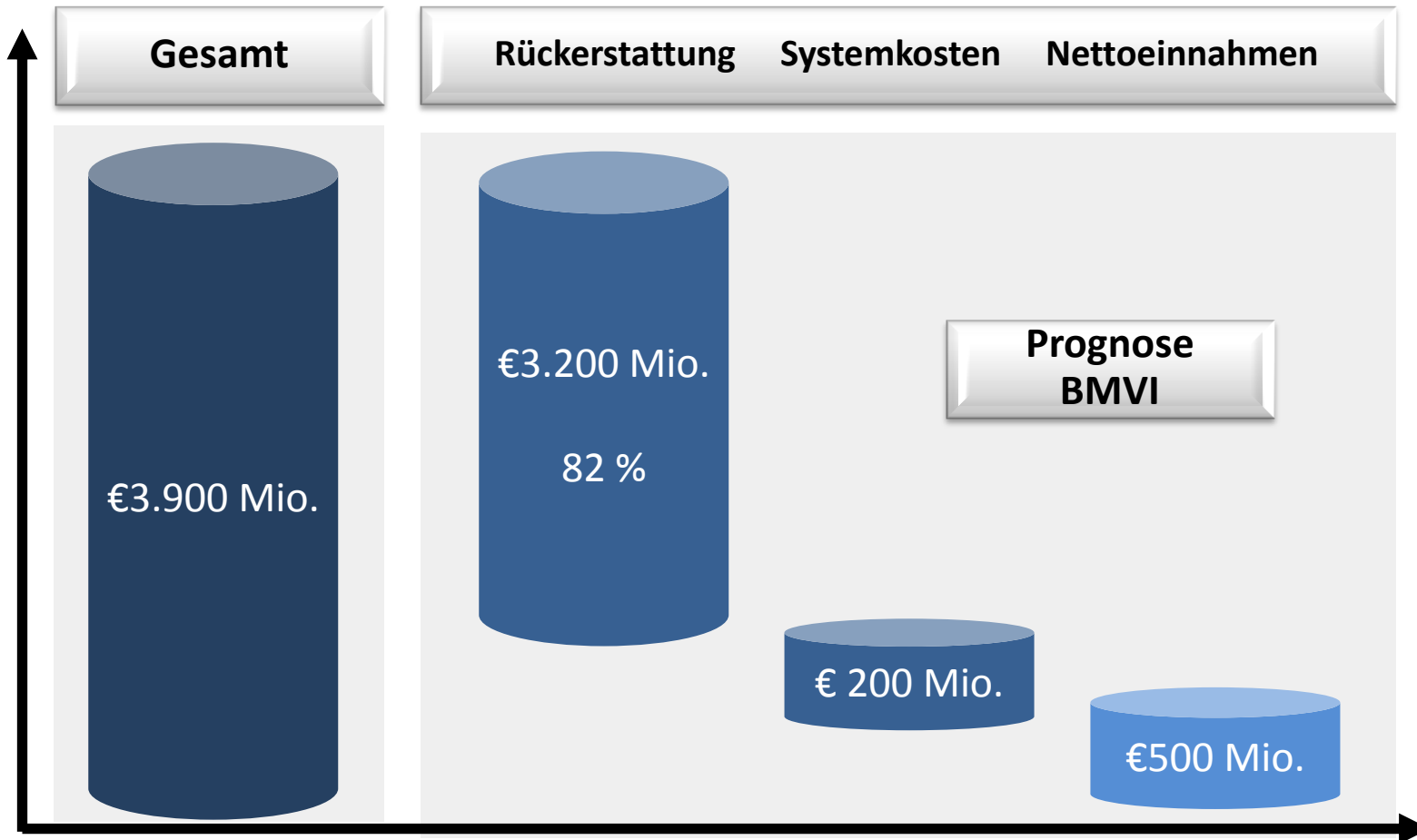
13.765 Kfz/24 h

1.055 Kfz/24 h



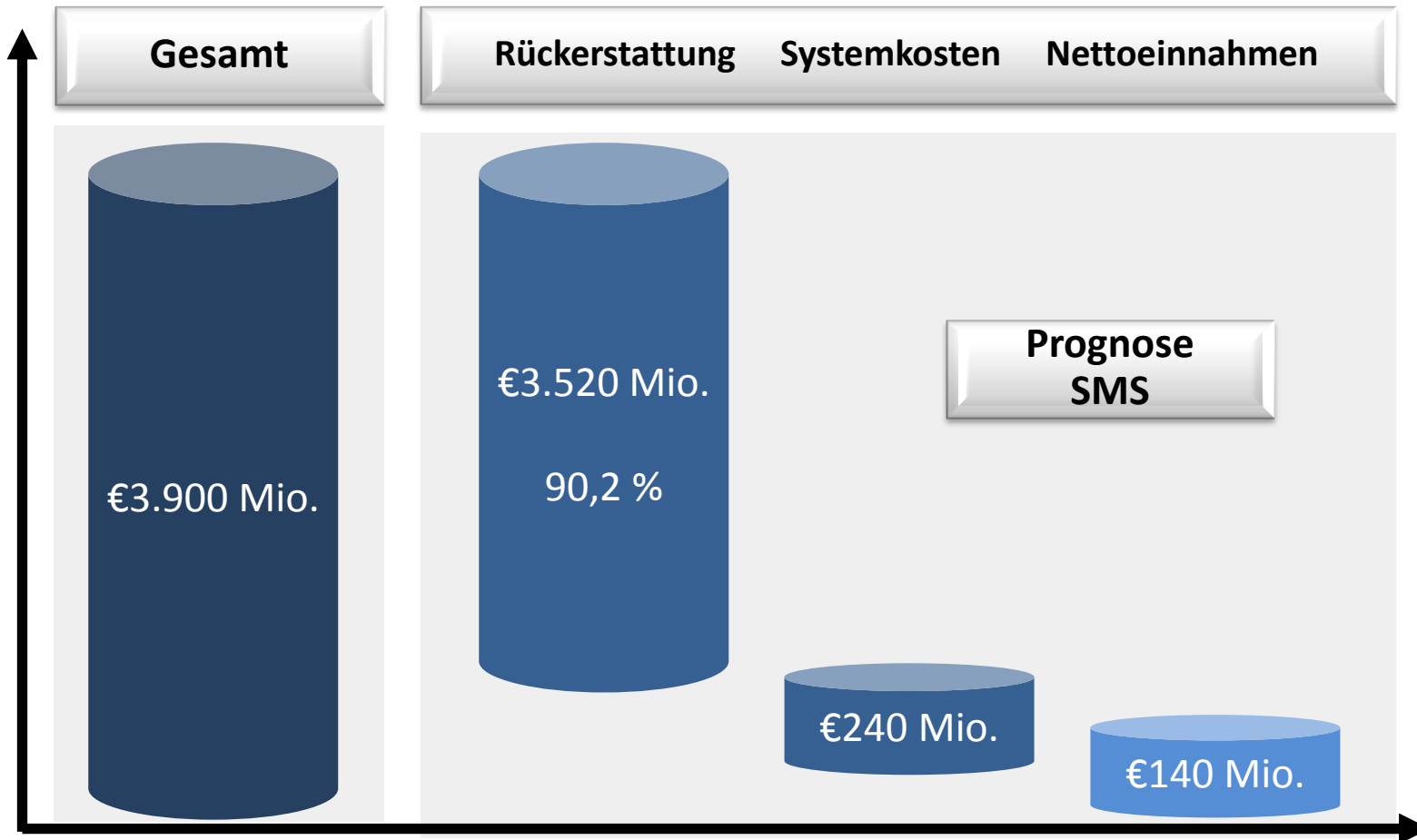
Nettoeinnahmen aus Infrastrukturabgabe

Schmid Mobility Solutions



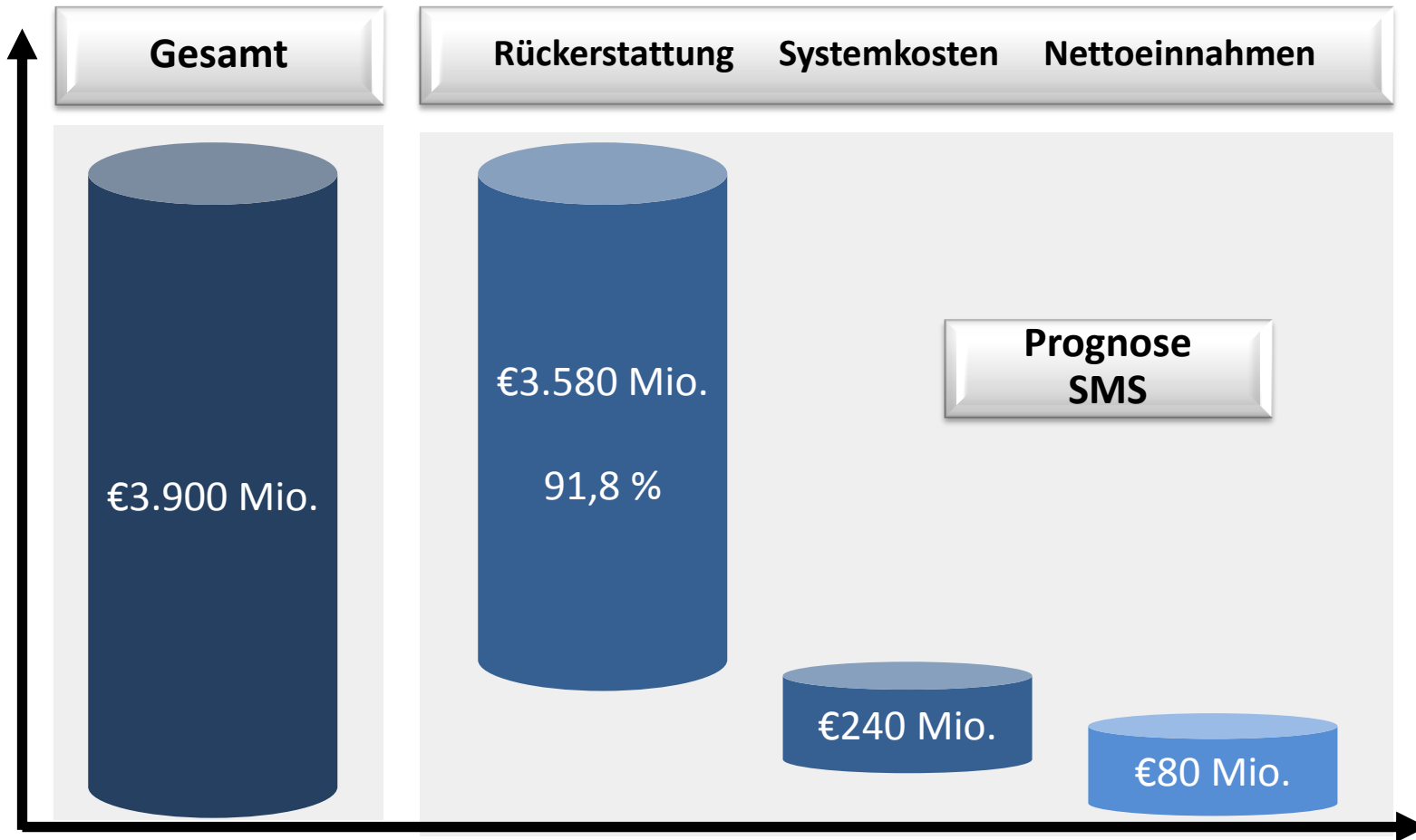
Nettoeinnahmen aus Infrastrukturabgabe **positiv**

Schmid Mobility Solutions



Nettoeinnahmen aus Infrastrukturabgabe **negativ**

Schmid Mobility Solutions



Die Einnahmen aus dem Verkehr im Vergleich

	2014	2014	2014	201x
	Energiesteuer	LKW Maut	KfZ-Steuer	PKW Maut
	Basis PLAN Haushalt	PLAN Haushalt	PLAN Haushalt	Annahmen BMVI
Einnahmen Brutto	35.314,0	4.400,0	8.400,0	3.889,5
Rückerstattungen	1.092,0	646,2	-150,0	3.193,0
Einnahmen vor Betrieb + Kontrolle	34.222,0	3.753,8	8.550,0	696,5
Betrieb + Kontrolle	120,0	627,7	455,0	202,5
frei verfügbare Mittel	34.102,0	3.126,1	8.095,0	494,0
Erhebungseffizienz (frei verfügbare Mittel zu Bruttoeinnahmen)	96,6%	71,0%	96,4%	12,7%
Anteil Betrieb- + Kontrollkosten auf freie Mittel	0,4%	20,1%	5,6%	41,0%
Anteil Betrieb- + Kontrollkosten zu Einnahmen	0,4%	16,7%	5,3%	29,1%
vorrangiges Merkmal	verbrauchs- abhängig	nutzungs- abhängig	Hubraum + Schadstoffklasse	zeitabhängig + Anlehnung an KfZ Steuer

Von 6,4 % der Fahrleistungen sollen rund 17,9 % der Einnahmen kommen

Kein anderes Erhebungssystem hat so hohe Betriebs- und Kontrollkosten





Hintergrunddaten

Schmid Mobility Solutions



Daten & Fakten

30,5 % Fahrleistungsanteil des Gesamtverkehrs auf der Autobahn Quelle: Verkehrsinvestitionsbericht 2012

6,4 % Fahrleistungsanteil der Ausländer auf der Autobahn Quelle: BASt, Lensing Aachen, 2008

0 % DTV¹ Wachstum auf den Bundesautobahnen zwischen 1998 und 2011 Quelle: BMVI, 2013

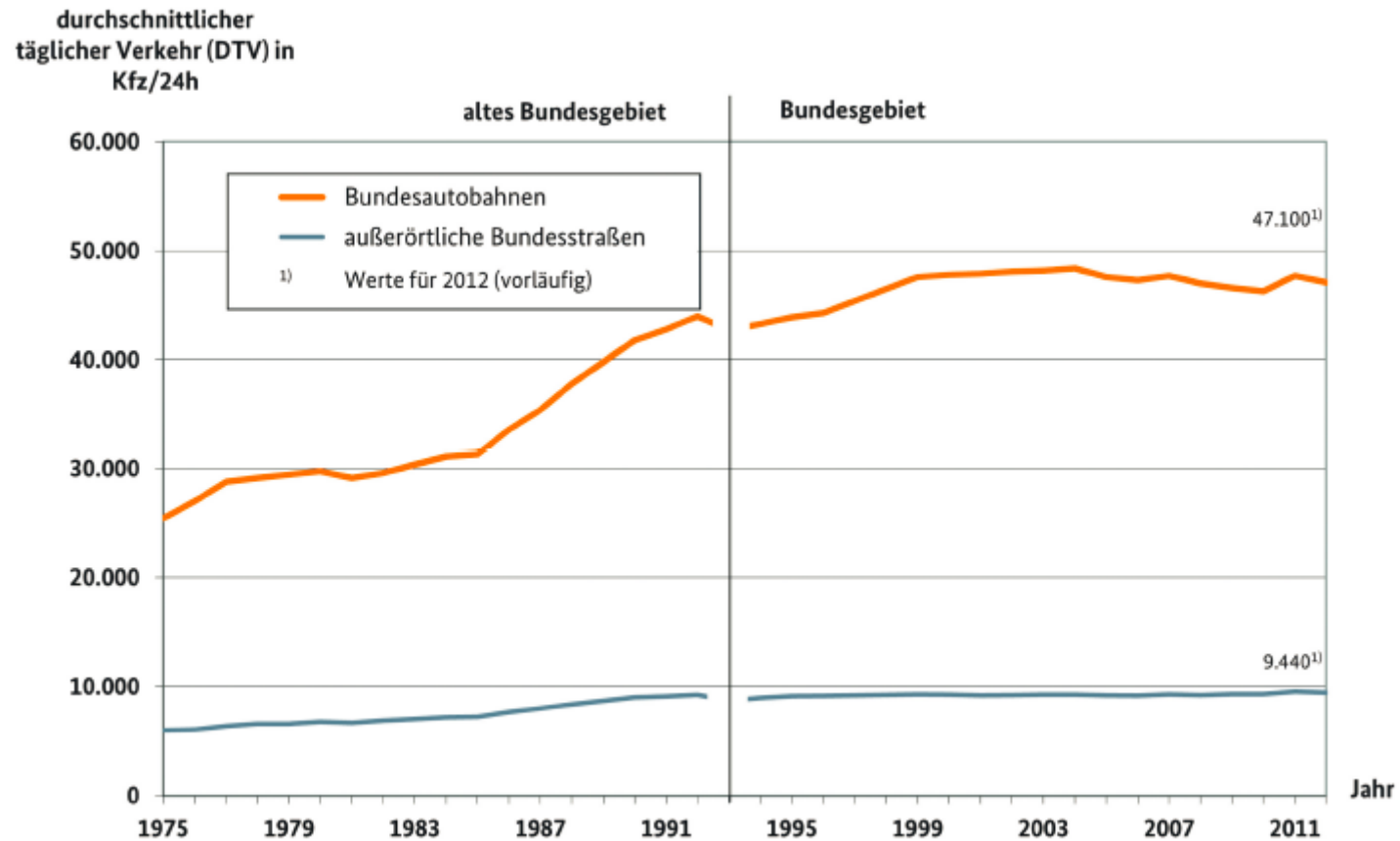
5.275 DTV im grenzüberschreitenden Verkehr durch Ausländer Quelle: BASt 2008

2.426 DTV Pkw im grenzüberschreitenden Verkehr durch Ausländer Quelle: BASt 2008

2.100 Anschlussstellen + **102** Übergänge aus nachgeordnetem Netz Quelle: BMVI, 2013



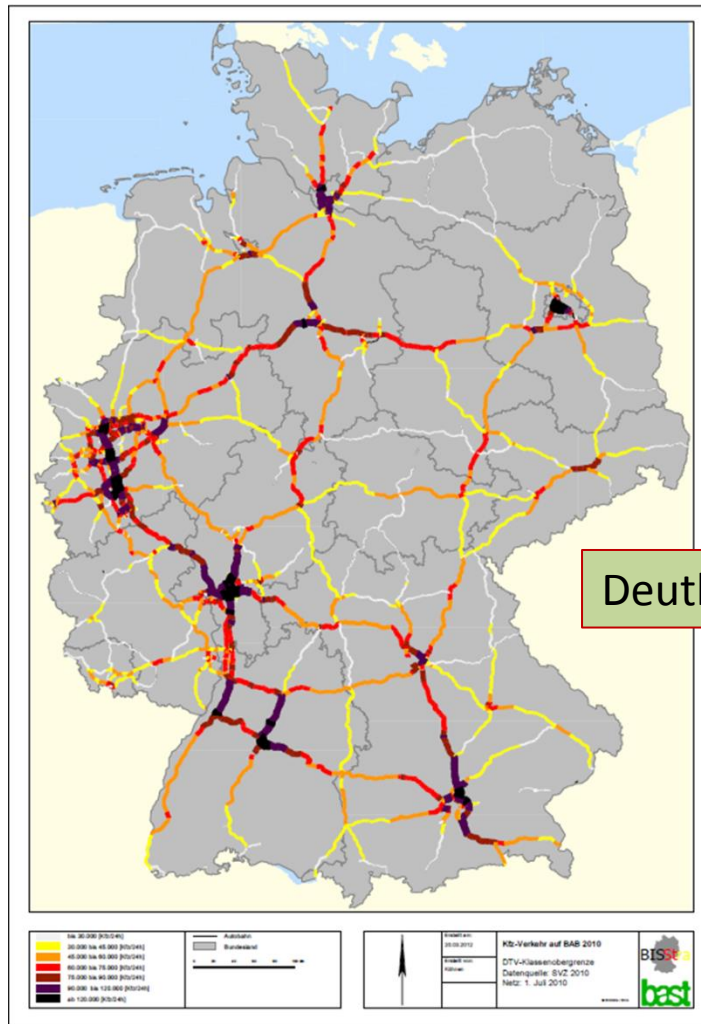
DTV Entwicklung



Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen.



Datengrundlage



27 Grenzübergänge an Autobahnen Quelle: BAST

17 Grenzübergänge an Bundesstraßen Quelle: Ratzenberger

327 Grenzübergänge außerhalb Bundesfernstraßen

Deutlich niedrigeres Verkehrsaufkommen in Grenzregionen



Datengrundlage – DTV an Grenzanlangen BAB

BAB Nr	Grenzübergang	Anteil Gebietsfremde in %	DTV ges. einfahrend (Kfz/24 h)	DTV KfZ o. SV gesamt einfahrend	Einfahrende Ausländer am Tag	Einfahrende Ausländer p.a.	Veränderungen in 2013 zu 2008
3	Elten	54,6%	15.392	13.106	7.162	2.614.016	8%
3	Pocking	42,3%	13.133	8.871	3.751	1.369.187	8%
4	Aachen	47,4%	17.784	14.116	6.696	2.443.981	-5%
4	Görlitz	55,6%	5.552	3.754	2.088	762.117	27%
5	Weil am Rhein	44,0%	14.301	12.746	5.606	2.046.296	13%
5	Neuenburg	75,4%	6.766	4.732	3.570	1.302.960	19%
6	Saarbrücken-Forbach	66,8%	19.701	16.962	11.329	4.135.086	3%
6	Waidhaus	76,3%	5.724	3.126	2.386	870.956	13%
7	Füssen	29,6%	6.002	5.566	1.648	601.366	23%
7	Flensburg	37,9%	8.608	6.229	2.362	862.185	-2%
8	Reichenhall	52,1%	22.356	18.363	9.559	3.488.943	7%
8	Perl	64,5%	14.063	12.066	7.784	2.841.124	-2%
11	Penkum	73,3%	4.298	3.305	2.423	884.507	6%
12	Frankfurt/Oder	71,0%	8.652	4.745	3.367	1.228.809	22%
15	Forst	65,8%	4.545	3.158	2.077	758.282	-18%
17	Bad Gottleuba	50,0%	4.387	2.646	1.323	482.895	12%
30	Gildehaus	63,2%	10.136	6.904	4.366	1.593.474	-12%
40	Straelen	31,4%	15.676	10.688	3.359	1.226.178	1%
44	Aachen	43,7%	13.587	9.938	4.347	1.586.709	3%
52	Elmpt	7,4%	12.394	11.405	839	306.363	-79%
57	Goch	56,4%	6.114	4.694	2.649	966.879	7%
60	Winterspelt	70,4%	3.096	2.486	1.750	638.818	15%
61	Nettetal	37,6%	12.382	9.760	3.669	1.339.263	-11%
64	Trier	32,2%	14.661	12.183	3.926	1.433.027	7%
93	Kiefersfelden	48,6%	21.421	17.423	8.467	3.090.423	-11%
96	Lindau	56,1%	12.490	10.552	5.924	2.162.098	11%
280	Bunde	41,1%	5.380	4.600	1.892	690.728	-6%
	Durchschnitt	47,4%	11.059	8.671	4.234	1.545.432	0,47%
	Total		298.601	234.124	114.320	41.726.672	2,35%



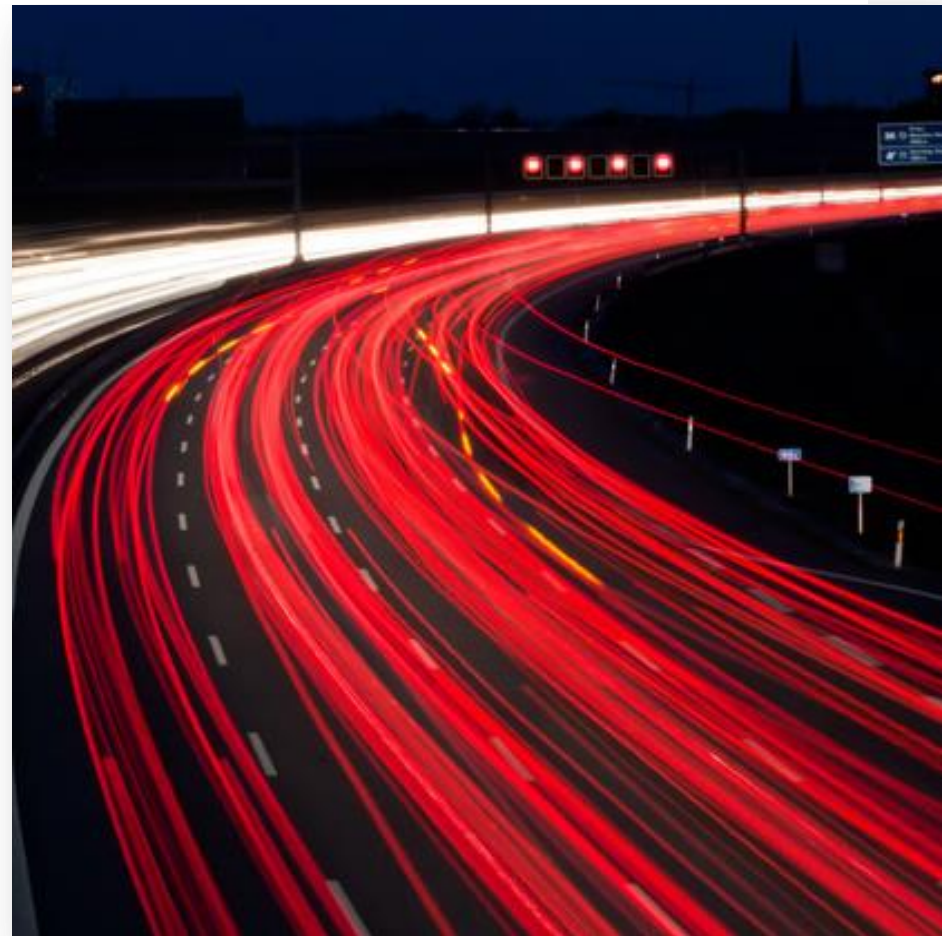
Schmid Mobility Solutions

Frank M. Schmid
Geschäftsführer
Schmid Mobility Solutions GmbH
Gießerallee 33
D- 47877 Willich

Telefon: + 49 (0) 2154 – 95 09 0 - 0

Telefax: + 49 (0) 2154 – 95 09 0 - 109

E-Mail: frank.schmid@schmid-mobility.de



Abweichung zwischen Dauerzählstelle und Berechnungsbasis

www.bast.de/DE/FB-V/Fachthemen/v2-verkehrszahlung/Daten/2008_1/Jawe2008.html?nn=626916&cms_detail=5071&cms_map=0



Gebärdensprache Leichte Sprache English Presse Kontakt

Tabelle 2: Anteil der ausländischen Personenverkehrs-Kfz gemäß der Ausländerverkehrs-zählung 2008

Land	Zählstelle / -strecke	DTV Personenv.-Kfz		Anteil ausl. Kfz (%)
		Ausländ.	Dt. + Ausl.	
DK	A 7 Flensburg (- Abenrade)	4270	11260	37,9
	B 207 Puttgarden (Fehmarn)	2430	9530	25,5
NL	A 280 Bunde (- Groningen)	3250	7900	41,1
	B 402 Meppen (- Emmen)	4610	5980	77,1
	A 30 Gildehaus (- Enschede)	7860	12430	63,2
	A 3 Elten (- Arnhem)	13060	23900	54,6

DTV-Kfz 15.392
 ./ SV-Kfz 2.286
 DTV-Pers. 13.106

Anteil Ausländer 54,6 %

DTV-Pers. 7.156

Differenz 5.950
oder 45,5%

Automatische Zählstellen 2008

Dauerzählstelle: Elten

Info: Bei der Erfassungsart "2" umfasst der Schwerverkehr (SV) nur LKW-ähnliche Fahrzeuge

Allgemeine Angaben

Name	Elten	DTV-Kfz	30.208 Kfz/24 h
Straße	A3	SV-Anteil	14,8 %
Land	Nordrhein-Westfalen	Erfassungsart	8+1
BAST-Nr.	5071		
TK-Blatt	4103		

Richtungsbezogene Angaben

	Richtung 1	Richtung 2
Fernziel	Arnhem (NL)	Emmerich
Nahziel	AS GÜG Elten	AS Elten
DTV-Kfz	14.817 Kfz/24 h	15.392 Kfz/24 h
SV-Kfz	2.186 Kfz/24 h	2.286 Kfz/24 h

Quelle: BAST 2008, 2010 + 2013, Ratzberger 2014, IVV 2004 Schulz 10.2014



Wissenschaftliche Überprüfung der BMVI-Prognose der Mauteinnahmen durch ausländische Pkw

von

Univ.-Prof. Dr. Wolfgang H. Schulz

Prof. Dr. Nicole Joisten

M.A. Isabella Geis

Rechercheteam

B.A. Miriam Mainka

Meerbusch, den 19.10.2014

I Inhaltsverzeichnis

I Inhaltsverzeichnis	2
II Abbildungsverzeichnis	3
III Abkürzungsverzeichnis	4
IV Untersuchungsgegenstand	5
1 Problemlage.....	6
2 Analyse der Berechnungsergebnisse	8
2.1 Rechenmethodik Mengengerüst	10
2.2 Rechenmethodik Einnahmen	17
2.3 Deckungsbeitrag der Mauteinnahmen ausländischer Pkw	18
3 Abschließende Beurteilung.....	20
4 Fazit.....	26
V Literaturverzeichnis.....	27

II Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Mauteinnahmen durch ausländische Pkw und ihre Verteilung nach Vignettentyp und Fahrtzweck für das Referenzjahr 2013	9
Abb. 2: Methodik des BMVI zur Ermittlung der Ein- und Durchfahrten ausländischer Pkw.....	10
Abb. 3: Ein- und Durchfahrten ausländischer Pkw nach Fahrtzweck pro Jahr (prozentuale Anteile)	16
Abb. 4: Herleitung der Netto-Mauteinnahmen durch ausländische Pkw ..	19

III Abkürzungsverzeichnis

AME	Mauteinnahmen durch ausländische Pkw
APkw	nach Deutschland einreisenden ausländischen Pkw
BAB	Bundesautobahn
BG	Besetzungsgrad
EuD	Anzahl der Ein- bzw. Durchfahrten
MG	Mautgebühr

IV Untersuchungsgegenstand

Das BMVI hat berechnet, dass bei einer Maut für ausländische Pkw auf deutschen Autobahnen jährliche Einnahmen in Höhe von rund 696 Millionen Euro erwartet werden können. Die Kosten für die Erhebung und die Kontrolle der Maut betragen nach den Berechnungen des BMVI rund 195 Millionen Euro pro Jahr. Somit ist mit Nettoeinnahmen in Höhe von rund 500 Millionen Euro jährlich zu rechnen. Die Aufgabe der vorliegenden Studie ist es, die Berechnungen des BMVI hinsichtlich ihrer Richtigkeit, Plausibilität und Nachvollziehbarkeit zu überprüfen.

1 Problemlage

Über die Einführung einer Pkw-Maut in Deutschland wird seit einigen Jahren regelmäßig diskutiert. Dabei stehen insbesondere drei Aspekte im Fokus der Kritik: (1) deutsche Autofahrer sollen nicht weiter belastet werden, (2) die Maut muss europakonform sein, (3) sie muss sich lohnen. Eine gesamtgesellschaftliche Akzeptanz der Pkw-Maut könnte dabei besonders erreicht werden, wenn ausländische Pkw ebenfalls eine Maut bezahlen müssten. Solange jedoch keine klaren Aussagen über die erzielbaren Mauteinnahmen durch eine Maut für ausländische Pkw getroffen werden können, bleibt die Frage offen, ob die Maut sich lohnt.

Die bestehende Unsicherheit über die Höhe von „Mauteinnahmen durch ausländische Pkw“ (AME) verwundert zunächst, weil die Mauteinnahmen letztlich aus dem Produkt zwischen Anzahl der „nach Deutschland einreisenden ausländischen Pkw“ (APkw) und der „Mautgebühr“ (MG) resultieren müssen. Die Anzahl der einreisenden ausländischen Pkw, das Mengengerüst, ist jedoch unbekannt. Obwohl diese Variable grundsätzlich natürlich messbar ist, wird sie nicht direkt gemessen, da dies nur mit einem sehr hohen Zeit- und Kostenaufwand möglich ist, so dass zum jetzigen Zeitpunkt keine direkten Erhebungsergebnisse vorliegen. Damit bleibt nur noch die Möglichkeit, die Anzahl der einreisenden ausländischen Pkw indirekt zu ermitteln. Variablen, die dies ermöglichen sind:

- die Pkw-Fahrleistungen ausländischer Pkw auf deutschen Autobahnen und
- die Ein- und Durchfahrten (EuD) von ausländischen Pkw über deutsche Autobahnen.

Das BMVI leitet über eine hinreichend tiefe Differenzierung die Ein- und Durchfahrten her. Die Differenzierung erfolgt, indem für folgende Fahrtzwecke die Ein- und Durchfahrten ermittelt werden:

- Tagespendler,
- Wochenendpendler,
- Monatspendler,
- Geschäftsreisen mit Übernachtung,
- Urlaubsreisen mit Übernachtung,
- Besuche bei Verwandten und sonstige Übernachtungen,
- Tagesgeschäftsreisen ohne Übernachtung,
- Privatfahrten ohne Übernachtung inklusive kleiner Grenzverkehr.

Im Folgenden wird die Rechenmethodik für die Ermittlung der Ein- und Durchfahrten eingehend analysiert.

Für das Preisgerüst wählt das BMVI eine vereinfachte Differenzierung in Jahresvignette, wobei hier die Mautsätze jeweils nach Pkw mit Dieselmotor sowie Pkw mit Ottomotor unterschieden werden, und 10-Tages-Vignette.

2 Analyse der Berechnungsergebnisse

Bevor die Vorgehensweise bei der Ermittlung der Mauteinnahmen durch ausländische Pkw näher untersucht wird, wird die Zusammensetzung der Mauteinnahmen analysiert. Dadurch wird erkennbar, welche Positionen die Mauthöhe in besonderem Maße beeinflussen. Insgesamt ergeben sich vor dem Abzug der Systemkosten jährliche Mauteinnahmen in Höhe von 696 Millionen Euro.¹ Die folgende Abbildung 1 zeigt, wie sich die jährlichen Mauteinnahmen auf den Vignettentyp aufteilen, und welcher Fahrtzweck dann jeweils dominierend ist.

¹ Da es zwischen den dargestellten Nutzergruppen zu Mehrfachzahlungen kommen kann, wurden die Einnahmen um 5% Sicherheitsabschlag bzw. Glättungsfaktor reduziert.

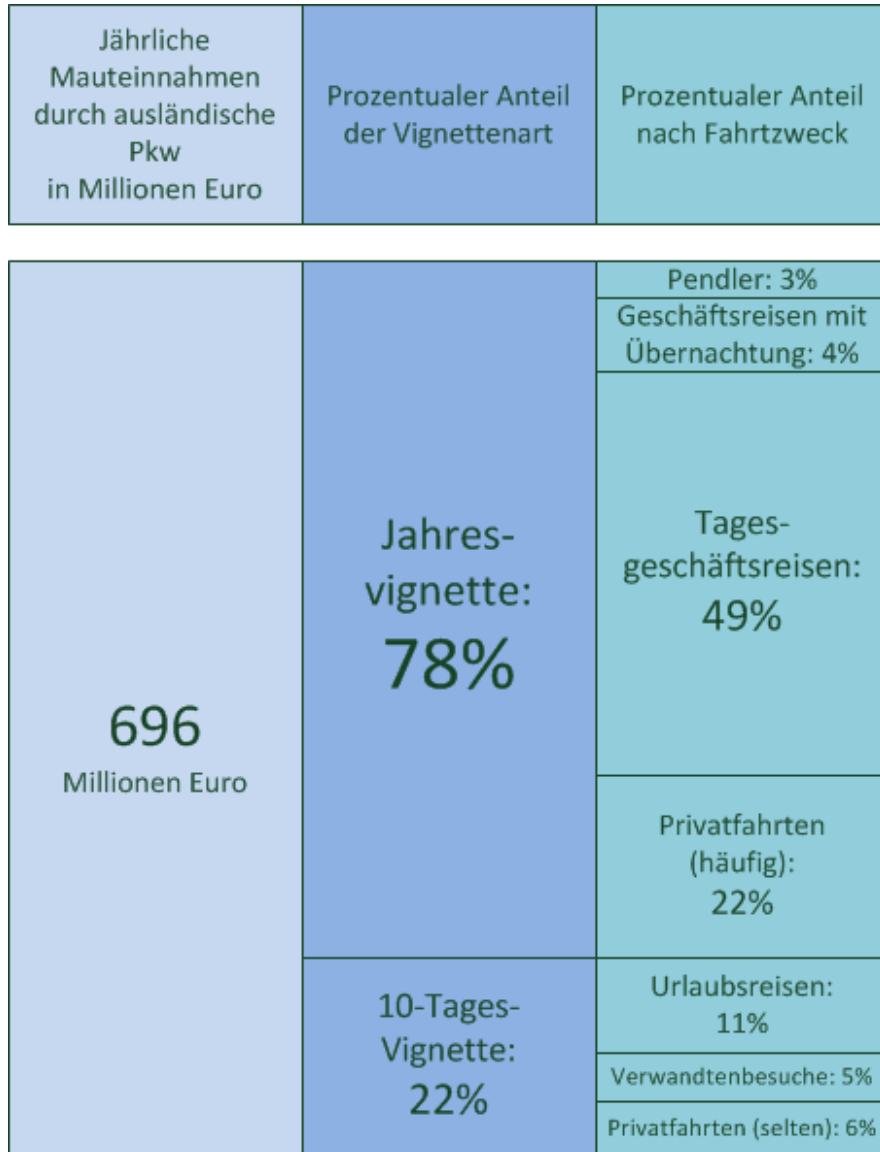


Abb. 1: Mauteinnahmen durch ausländische Pkw und ihre Verteilung nach Vignettenart und Fahrtzweck für das Referenzjahr 2013 (Quelle: Berechnungen des BMVI, 2014; eigene Darstellung)

78% der Mauteinnahmen resultieren aus dem Verkauf der Jahresvignette. Hier dominieren die Tagesgeschäftsreisen ohne Übernachtung mit einem Anteil in Höhe von 49% an den gesamten Mauteinnahmen. Der Verkauf der 10-Tages-Vignette hat einen Anteil von 22% an den gesamten Mauteinnahmen durch ausländische Pkw. Hier sind die Urlaubsreisen mit

einem Anteil von 11% an den gesamten Mauteinnahmen, die entscheidende Einnahmequelle.

2.1 Rechenmethodik Mengengerüst

Die folgende Übersicht (Abb. 2) stellt schematisch die Rechenmethodik des BMVI zur Ermittlung der Ein- und Durchfahrten von ausländischen Pkw dar. Es wird ausgegangen von den Grenzübertritten nach einzelnen Fahrtzwecken, aus denen dann fahrtzweckspezifisch die Ein- und Durchfahrten hergeleitet werden.

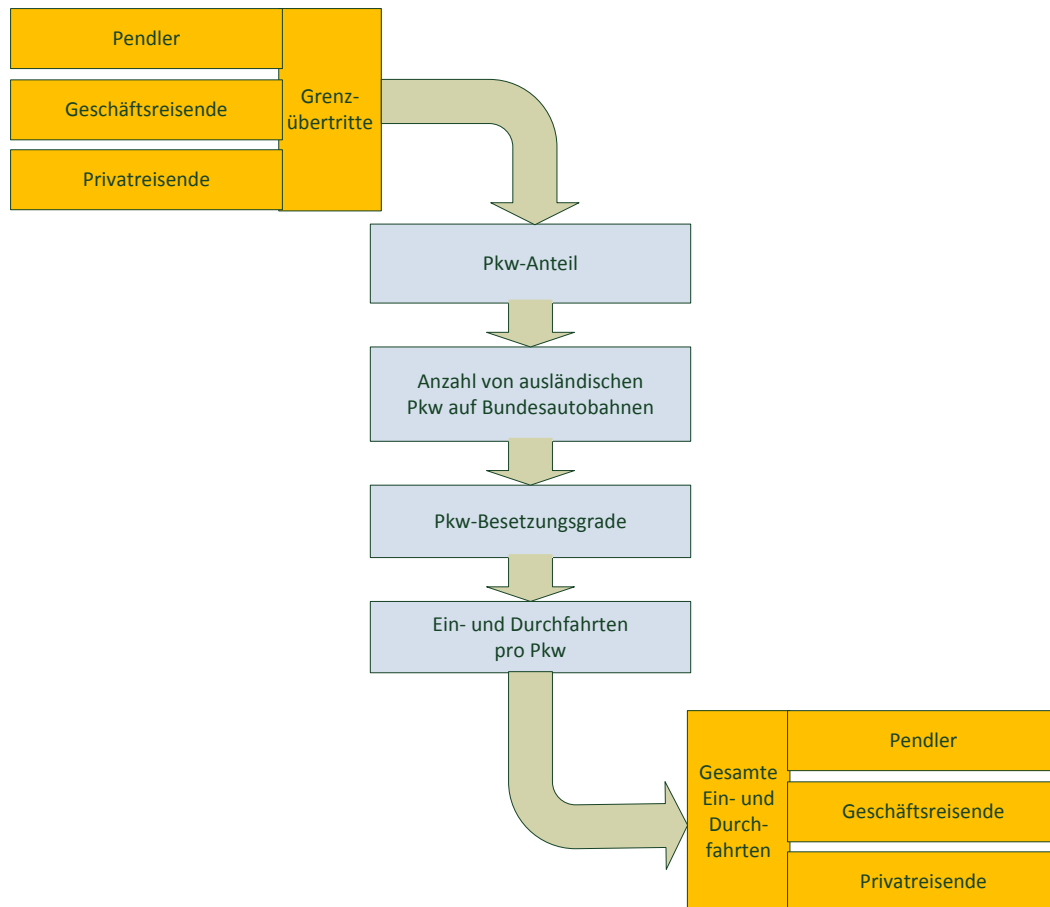


Abb. 2: Methodik des BMVI zur Ermittlung der Ein- und Durchfahrten ausländischer Pkw
(Quelle: eigene Darstellung)

Die gesamten Ein- und Durchfahrten von ausländischen Pkw lassen sich grundsätzlich auf zwei Arten bestimmen:

- Top-down beziehungsweise substraktiv: basierend auf einer Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST, 2005a+b),
- Bottom-up beziehungsweise additiv, d.h. auf der Basis von Mikrozahlen über Pendlerströme und Reiseaktivitäten von Ausländern nach Deutschland (Bundesagentur für Arbeit, 2014a, 2014b; DZT, 2014).

Das BMVI hat sich für den additiven Berechnungsansatz entschieden und kommt für das Referenzjahr 2013 auf insgesamt 128 Millionen Ein- und Durchfahrten von ausländischen Pkw über Bundesautobahnen. Grenzübertritte erfolgen durch Pendler, Geschäfts- und Privatreisende. Die Zahlen liegen aus folgenden statistischen Quellen vor:

- Bundesagentur für Arbeit: Beschäftigungsstatistik,
- Deutsche Zentrale für Tourismus (DZT).

Die Gruppe der Pendler kann dabei in Tages-, Wochenend- und Monatspendler unterschieden werden. Bei den Tagespendlern wird unterstellt, dass sie an 220 Arbeitstagen einpendeln. Wochenendpendler pendeln insgesamt 50 mal ein und Monatspendler an 12 Tagen. Die Pkw-Besetzungsgrade bei Pendlerverkehr liegen in der Regel bei 1.

Bei den Geschäftsreisen erfolgt eine Unterteilung in:

- Geschäftsreisen mit Übernachtung,
- Tagesgeschäftsreisen ohne Übernachtung.

Die Privatreisen von Ausländern werden wie folgt unterteilt:

- Urlaubsreisen mit Übernachtung,
- Besuche bei Verwandten und sonstige Fahrten mit Übernachtung,
- Privatfahrten ohne Übernachtung inklusive kleiner Grenzverkehr.

Die Pkw-Nutzung der Ausländer bei Reisen mit Übernachtung (Geschäftsreisen mit Übernachtung, Urlaubsreisen mit Übernachtung, Besuche bei Verwandten und sonstige Übernachtungen) liegt bei 47%. Bei Tagesgeschäftsreisen ohne Übernachtung ist der Anteil mit Pkw-Nutzung mit 60% deutlich höher. Der Pkw-Besetzungsgrad beträgt 1,35 Personen pro Pkw bei Geschäftsreisen (Geschäftsreisen mit Übernachtung, Tagesgeschäftsreisen ohne Übernachtung). Bei Privatreisen ist der Besetzungsgrad mit 1,48 Personen pro Pkw etwas höher (DWIF, 2007; DZT, 2011).

Wenn nun die Güte der Schätzung der Ein- und Durchfahrten beurteilt werden soll, müssen zwei Perspektiven berücksichtigt werden:

- Gesamtgüte: Entscheidend ist für die Höhe der Mauteinnahmen zunächst, inwieweit die absolute Anzahl aller Ein- und Durchfahrten von ausländischen Pkw auf Bundesautobahnen verlässlich ist.
- Signifikanz der einzelnen Merkmalsausprägungen: Hier ist die Frage zu stellen, ob die einzelnen Variablen – also die Ein- und Durchfahrten nach Fahrtzwecken – richtig ermittelt werden. Ungenauigkeiten bei diesen Variablen wirken sich eher auf die Aufteilung der Mauteinnahmen nach Jahresvignette oder 10-Tages-Vignette aus als auf die gesamte Höhe der Mauteinnahmen.

Um die Gesamtgüte der Schätzung beurteilen zu können, besteht hier die Möglichkeit, den bottom-up Ansatz (additiver Ansatz) mit den Berechnungsergebnissen eines top-down Ansatzes zu vergleichen. Im

Jahre 2002 wurde eine sehr groß angelegte Studie zur Fahrleistung in Deutschland durchgeführt, in der auch der grenzüberschreitende Verkehr von und nach Deutschland eingehend untersucht wurde (BAST, 2005a+b). Grundlage dieser Erhebung war eine umfangreiche Feldforschung, bei der Verkehrsteilnehmer aus dem In- und Ausland ausführlich zu ihrem Fahrverhalten in Bezug auf das Ausland befragt wurden. Die Bundesanstalt für Straßenwesen hatte die Federführung; als weitere Unternehmen/Organisationen waren außerdem das Kraftfahrtbundesamt (KBA), das Bundesamt für Güterverkehr (BAG), das Statistische Bundesamt, das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), das Ingenieurbüro für Verkehrstechnik (IVT) und das Ingenieurbüro für Verkehrswesen und Verkehrsentwicklung (IVV) daran beteiligt. Letzteres hat dabei die Zählungen von Fahrzeugen an den deutschen Grenzen vorgenommen, woraus die folgende wichtige Kenngröße hervorgegangen ist:

Ergebnis: Im Jahre 2002 gab es 284 Mio. Ein- und Durchfahrten von allen Kfz nach Deutschland. Dies wurde an den Grenzen zu den neun Nachbarländern Deutschlands (DK, NL, BE, LU, FR, CH, AT, CZ und PL) und in den Häfen ermittelt (BAST, 2005a, 2005b).

Diese Zahl ist die Ausgangsgröße für die weiteren Berechnungen. Sie ist weiter zu bereinigen, denn darin sind noch die Grenzübertritte von Deutschen aus dem Ausland, der gesamte Güterverkehr und die Gruppe Pkw+ sowie die Grenzübertritte an Übergängen von Bundesstraßen enthalten. In einem ersten Schritt wird berücksichtigt, dass der Pkw-Anteil bei diesen Grenzübertritten 86% beträgt und dass ausländische Fahrzeuge einen Anteil von 50% der Ein- und Durchfahrten ausmachen:

Ergebnis: Im Jahre 2002 gab es 122 Mio. Ein- und Durchfahrten von ausländischen Pkw nach Deutschland.

In einem zweiten Schritt muss man beachten, dass diese Ein- und Durchfahrten (EuD) sich auf alle EuD nach Deutschland beziehen, unabhängig davon, welche Straßenart betrachtet wurde. Insofern gilt es nun, den Anteil der Autobahnen zu ermitteln. Hierbei wird auf die tatsächliche Fahrleistung von ausländischen Fahrzeugen auf Autobahnen Bezug genommen. Dieser Wert beträgt 74% (Schulz & Linnemann, 2013) im Rahmen des konservativen Wertansatzes wird mit 70% gearbeitet.

Ergebnis: Im Jahre 2002 gab es 86 Mio. Ein- und Durchfahrten von ausländischen Pkw auf BAB (Bundesautobahnen) nach Deutschland.

Bisher beziehen sich die Angaben nur auf das Berichtsjahr der Studie 2002. Diese Werte müssen auf das Referenzjahr 2013 hochgerechnet werden. Von 2002 bis zum Referenzjahr 2010 ist der ausländische Pkw-Verkehr auf deutschen Autobahnen um 40% stark gestiegen (Schulz & Linnemann, 2013). Werden die EuD aus der BAST-Studie entsprechend der unterstellten jährlichen Wachstumsrate von durchschnittlich 5% pro Jahr fortgeschrieben, ergibt sich für das Jahr 2013 ein Wert in Höhe von 139 Millionen EuD pro Jahr. Das BMVI kommt über die Einzelaggregation von statistischen Daten aus verschiedenen Quellen für das Referenzjahr 2013 zu 128 Millionen EuD. Damit zeigt die komparative Analyse, dass für das Referenzjahr 2013 nach der gewählten Methodik des BMVI der Wert der EuD um 8,6% geringer ist als der Wert der EuD nach einer alternativen Ermittlungsmethode.

Neben der BAST-Studie kann zur Beurteilung der Gesamtgüte auch auf eine ADAC-Studie (Ratzenberger, 2010) zurückgegriffen werden. Danach

errechnen sich für das Jahr 2007 Ein- und Durchfahrten ausländischer Pkw auf Bundesautobahnen in Höhe von 118 Millionen EuD. Bei einer Extrapolation auf das Jahr 2013 würden demnach die Ein- und Durchfahrten ausländischer Pkw 158 Millionen EuD betragen. Gegenüber Ratzenberger unterschätzt das BMVI die EuD um 23%.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass hinsichtlich der Gesamtgüte der Wert in Höhe von 128 Millionen EuD plausibel ist.

Um die Güte der einzelnen Abschätzungen der EuD nach Fahrtzwecken beurteilen zu können, muss zunächst die Struktur näher untersucht werden. Die folgende Abbildung 3 zeigt die prozentualen Anteile der einzelnen Fahrtzwecke an den Ein- und Durchfahrten von ausländischen Pkw auf Bundesautobahnen für das Jahr 2013.

Die Ermittlung der EuD basiert im Wesentlichen auf statistischen Quellen:

- Die Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit ist die Grundlage, um die EuD für die ausländischen Berufspendler zu ermitteln (Bundesagentur für Arbeit, 2014).
- Die statistischen Reihen der Deutschen Zentrale für Tourismus sind die statistische Quelle, um die EuD für die Geschäfts- und Privatreisen herzuleiten (DZT, 2014).

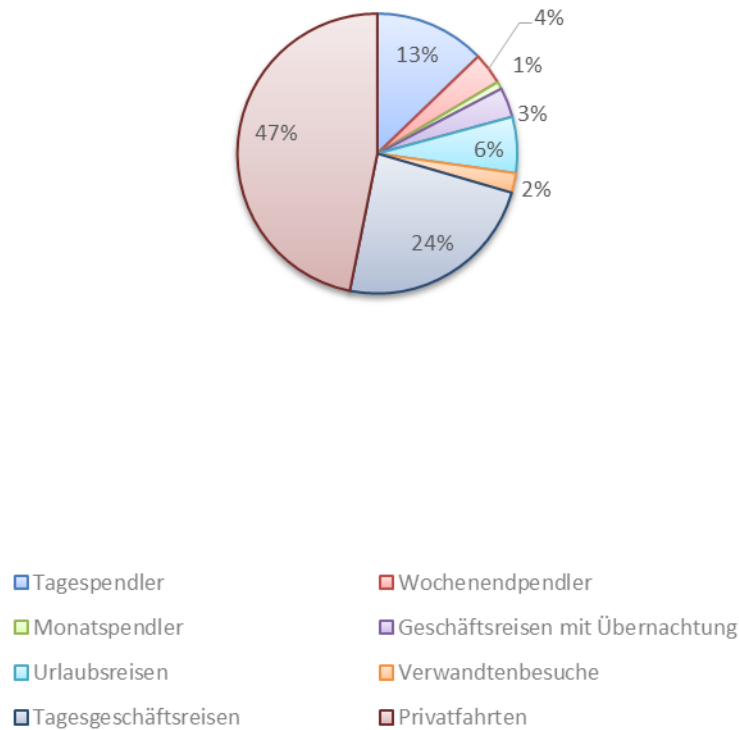


Abb. 3: Ein- und Durchfahrten ausländischer Pkw nach Fahrtzweck pro Jahr (prozentuale Anteile) (Quelle: Berechnungen BMVI, 2014; eigene Darstellung)

Die Privatfahrten ohne Übernachtung inklusive "kleiner Grenzverkehr" haben mit 47% den größten Anteil an den gesamten Ein- und Durchfahrten (siehe Abb. 3). Jedoch liegt ihr Anteil an den gesamten Mauteinnahmen nur bei insgesamt 28%. Die 28% setzen sich dabei zusammen aus 22% häufigen Privatfahrten und 6% seltenen Privatfahrten (siehe Abb. 1). Im Gegensatz zu allen anderen Fahrtzwecken liegen für die Privatfahrten ohne Übernachtung keine direkten Daten vor. Das BMVI schätzt, dass die gesamten EuD ausländischer Pkw bei 170 Millionen liegen. Davon können die gesicherten statistischen EuD der Pendler, der Geschäftsreisenden mit Übernachtung, der Urlaubsreisenden sowie der Tagesgeschäftreisenden abgezogen werden. Bei den 102 Millionen verbleibenden EuD wird davon ausgegangen, dass bei rund 60 Millionen dieser EuD die Bundesautobahnen benutzen werden. Innerhalb dieser Gruppe werden

sowohl Jahresvignetten als auch 10-Tages-Vignetten nachgefragt. Unter der Annahme rationalen Verhaltens orientieren die ausländischen Pkw-Fahrer ihre Entscheidung an der Häufigkeit des Grenzübertritts. Da keine empirischen Erkenntnisse vorliegen, ist es methodisch üblich, eine Gleichverteilung zu unterstellen, d.h. 50% der Privatfahrten werden maximal Kaufimpulse für zwei 10-Tages-Vignetten auslösen, die anderen 50% der Privatfahrten werden so häufig durchgeführt, dass der ökonomische Nutzen für die ausländischen Pkw-Fahrer so groß ist, dass sie bereit sind, eine Jahresvignette zu kaufen.

2.2 Rechenmethodik Einnahmen

Die Einnahmen für die einzelnen Fahrtzwecke ergeben sich letztendlich aus der Multiplikation der fahrtzweckspezifischen Pkw-Anzahl mit den jeweiligen Vignettensätzen. Die Jahresvignette wird hinsichtlich ihrer Bepreisung differenziert nach Motorisierungsgrad der Pkw:

- Pkw mit Ottomotoren zahlen einen durchschnittlichen Mautsatz in Höhe von 58,88 Euro.
- Pkw mit Dieselmotoren müssen für die Jahresvignette durchschnittlich 108,37 Euro zahlen.
- Für die 10-Tages-Vignette erfolgt keine solche Differenzierung. Diese kostet 10 Euro.

Insgesamt errechnen sich dann jährliche Mauteinnahmen durch ausländische Pkw in Höhe von 733 Millionen Euro.

Wie bereits vorher herausgearbeitet, sind die Privatfahrten statistisch weniger gut abgesichert als die übrigen Fahrtzwecke. Das BMVI hat daher über alle Fahrtzwecke die Einnahmen um 5% geglättet, um beispielsweise auch den Effekt von Mehrfachzahlungen zu eliminieren. Nach Anwendung

des Glättungsfaktors über alle Fahrtzwecke ergeben sich dann Mauteinnahmen durch ausländische Pkw in Höhe von 696 Millionen Euro pro Jahr.

2.3 Deckungsbeitrag der Mauteinnahmen ausländischer Pkw

Den Mauteinnahmen durch ausländische Pkw stehen auf der anderen Seite Systemkosten gegenüber. Die Systemkosten setzen sich zusammen aus den Erhebungskosten und den Kontrollkosten. Die gesamten Systemkosten (einschließlich der Kosten für die Beteiligung Privater) hat das BMVI gemeinsam mit dem Kraftfahrtbundesamt (KBA) und dem Bundesamt für Güterverkehr (BAG) ermittelt. Die gesamten jährlichen Systemkosten liegen danach bei rund 195 Millionen Euro. Vergleicht man diese Direkterhebung der Kosten mit den Erfahrungswerten der ASFINAG für die Durchführung der Gebührenerhebung beim Vignettensystem für Pkw (Beckers, Brenck, Hirschhausen & Klatt, 2006), die für die Erhebung der Maut bei ausländischen Pkw-Fahrern in der Summe einen achtprozentigen Anteil an den Mauteinnahmen ansetzen sowie einen geschätzten Anteil von fünf Prozent der Mauteinnahmen für inländische Pkw, würden sich Systemkosten in Höhe von 215 Millionen Euro ergeben. Vor diesem Hintergrund kann davon ausgegangen werden, dass die beim KBA und bei der BAG abgefragten gesamten jährlichen Systemkosten in Höhe von rund 195 Millionen Euro plausibel sind.

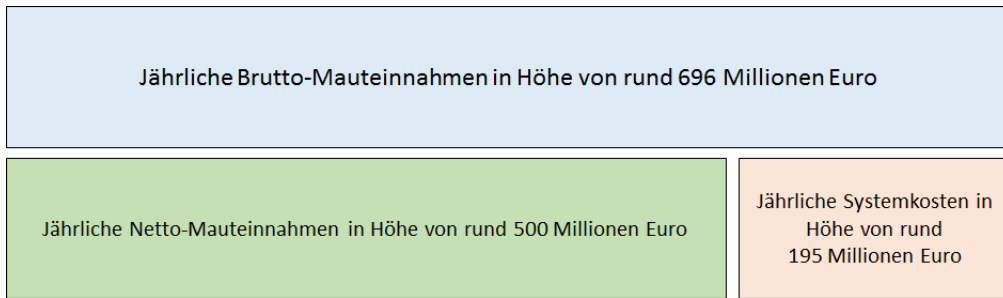


Abb. 4: Herleitung der Netto-Mauteinnahmen durch ausländische Pkw (Quelle: Berechnungen BMVI, 2014; eigene Darstellung)

3 Abschließende Beurteilung

Die durchgeführten Berechnungen des BMVI sind statischer Natur und beziehen sich auf das Jahr 2013, das heißt, dass mögliche dynamische Effekte infolge einer neu eingeführten Bepreisung (z. B. struktureller Rückgang der Anzahl der einfahrenden ausländischen Pkw-Nutzer, Verlagerungseffekte von der Autobahn hin zu nachgeordneten Straßenkategorien) aufgrund des definierten Untersuchungsumfangs nicht berücksichtigt werden konnten. Die empirischen Erfahrungen mit Pkw-Vignettensystemen zeigen aber, dass die dynamischen Effekte (absoluter Rückgang der Fahrten und Ausweichen auf das nachgelagerte nicht-mautpflichtige Straßennetz) vernachlässigbar sind (Beckers et al., 2006).

Folgt man dem Gedanken, dass die Einführung einer Pkw-Maut als inkrementelle Erhöhung der Mobilitätskosten aufgefasst wird, dann kann man als Analogie die starken Anstiege des Mineralölpreises in den letzten Jahren betrachten. Hier war eine sehr unelastische Reaktion zu beobachten: Der durchschnittliche Preis für Superbenzin ist von 1998 bis 2011 von 0,812 €/l auf 155,4 €/l um 91% gestiegen (Statista, 2013), die durchschnittliche Fahrleistung pro Pkw ist aber in diesem Zeitraum von 13.200 km auf 14.200 km um 7,5% gestiegen (DIW, 2012). Alles in allem hat eine Verdoppelung des Spritpreises zu keinem Rückgang der Fahrleistung pro Pkw geführt. Da die Kosten einer Vignette pro km im Durchschnitt recht niedrig sind, ist mit einer nur sehr geringen Mengenreaktion auf eine Pkw-Maut zu rechnen.

In anderen vorliegenden Untersuchungen, die vom ADAC beauftragt wurden (Baum, Bühne, Dobberstein & Geißler, 2010; Ratzenberger 2010; Ratzenberger, 2014), werden deutlich niedrigere Mauteinnahmen durch ausländische Pkw ausgewiesen. Rechentechnische Ursache ist die Anzahl von 5,3 beziehungsweise 5,0 sowie 8,0 Millionen ausländischer Pkw-

Nutzer, die den anderen Untersuchungen zugrunde liegen. Demgegenüber werden beim BMVI 15,9 Millionen Fahrzeuge für das Referenzjahr 2013 ausgewiesen. Es stellt sich die Frage, wie diese unterschiedlichen Werte zustande kommen:

- Die 5,3 Millionen Fahrzeuge bei Baum werden weder hergeleitet noch über andere Quellenangaben abgesichert (Baum et al., 2010). Sie beruhen auf einer Annahme. Daher wird dieser Ansatz vom ADAC nicht weiterverfolgt.
- In den beiden Studien von Ratzenberger für den ADAC (Ratzenberger 2010, Ratzenberger 2014) wird jeweils eine „Abschätzung der Anzahl der betroffenen ausländischen Pkw“ nur über die Ein- und Durchfahrten von Pkw vorgenommen.
- In den Berechnungen des BMVI ergibt sich die Anzahl der betroffenen ausländischen Pkw aus offiziellen statistischen Reihen u. a. der Bundesagentur für Arbeit, der Deutschen Zentrale für Tourismus, dem Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Institut für Fremdenverker.

Im Folgenden werden daher die Vorgehensweisen des BMVI und von Ratzenberger für den ADAC gegenübergestellt.

Folgendes Vorgehen zur Schätzung der Mauteinnahmen wurde vom ADAC verfolgt:

Die Herleitung der Anzahl der Pkw erfolgt anhand folgender Formel:

$$Anz_Pkw_{FZ} = \frac{EuD_Gesamt_{FZ}}{ADAC_EuD_Pkw_{FZ}}$$

$$Gesamt_Pkw = \sum_{FZ=1}^n Anz_Pkw_{FZ}$$

Mit:

<i>Anz_Pkw:</i>	Anzahl der ausländischen Pkw nach Fahrtzweck (FZ).
<i>FZ:</i>	Index für den Fahrtzweck mit den Ausprägungen (Beruf, Ausbildung, Einkauf, Geschäft, Urlaub, Privat), also mit n=6.
<i>EuD_Gesamt:</i>	gesamte Ein- und Durchfahrten ausländischer Pkw.
<i>ADAC_EuD_Pkw:</i>	Ein- und Durchfahrten pro ausländischem Pkw, die über ad-hoc Annahmen hergeleitet werden.
<i>Gesamt_Pkw:</i>	gesamte Anzahl der ausländischen Pkw, die mautpflichtig sind.

Wie bereits dargelegt, ist die Variable *EuD_Gesamt* empirisch bestimmbar, aber aufgrund der Methodik nicht eindeutig statistisch gesichert. Es kommt zu Abweichungen.

Die von Ratzenberger gewählte Variable der gesamten Ein- und Durchfahrten (*EuD_Gesamt*) stammt aus dem Jahr 2002 und wird sowohl in der Studie von Ratzenberger für den ADAC aus dem Jahr 2010 als auch in der ADAC-Studie von Ratzenberger aus dem Jahr 2014 verwendet.

Die Anzahl der mautpflichtigen Pkw kann sich bei Ratzenberger derzeit nur ändern, wenn die Werte für die Ein- und Durchfahrten pro Pkw geändert werden. Aber hier gibt es wenig Spielraum, weil diese Werte teils determiniert sind, teils aufgrund habitueller Verhaltensweisen plausibel sind (ein Tagespendler aus dem Ausland mit Vollbeschäftigung in Deutschland wird in der Regel 220 Tage nach Deutschland einpendeln, gleiches gilt wohl für den Wochenendpendler als auch für den Monatspendler).

Die Berechnung des BMVI greift diesen Schwachpunkt in der Berechnung auf. Die Anzahl der ausländischen Pkw für Pendler wird wie folgt berechnet:

$$Anz_Pkw_{FZB} = \frac{Pendler_{FZB} \times Pkw_Ant_{FZB}}{BG_{FZB} \times BMVI_EuD_Pkw_{FZB}}$$

$$Gesamt_Pkw = \sum_{FZB=1}^m Anz_Pkw_{FZB}$$

Zusätzlich zu definieren sind:

<i>Pendler:</i>	Pendler beziehungsweise beschäftigte Ausländer in Deutschland.
<i>Pkw_Ant:</i>	Pkw-Anteil der berufstätigen Ausländer bei Einfahrten nach Deutschland.
<i>BMVI_EuD_Pkw:</i>	Ein- und Durchfahrten pro ausländischem Pkw, die teilweise determiniert und überwiegend plausibel sind.
<i>BG:</i>	Besetzungsgrad.
<i>FZB</i>	ist an dieser Stelle der Index für Fahrtzwecke und umfasst hier drei Merkmalsausprägungen (m=3) Tages-, Wochenend- und Monatspendler.

Die Berechnung für die übrigen Fahrtzwecke (Geschäftsreisen mit Übernachtung, Urlaubsreisen mit Übernachtung, Besuch bei Verwandten und sonstige Übernachtungen), Tagesgeschäftsreisen (ohne Übernachtung) und Privatfahrten (ohne Übernachtung) wird in ähnlicher Weise vorgenommen.

$$Anz_Pkw_{FZB} = \frac{Reisen_{FZB} \times Pkw_Ant_{FZB}}{BG_{FZB} \times EuD_Pkw_{FZB}}$$

$$Gesamt_Pkw = \sum_{FZB=1}^{m+5} Anz_Pkw_{FZB}$$

Anstelle der Pendler- beziehungsweise Beschäftigtenzahlen werden die Reisen nach Fahrtzwecken eingesetzt.

Desweiteren ersetzt das BMVI die empirisch problematische Variable *EuD_Gesamt* bei der ADAC-Berechnung durch vier exogene Variablen, die sich aus statistischen Erhebungen für das Jahr 2013 ergeben (Bundesagentur für Arbeit, 2014a+b; DZT, 2014).

Außerdem aktualisiert sich die Anzahl der mautpflichtigen Pkw beim BMVI, wenn neue jährliche Werte für die Variablen (Reisen, Pendler, *Pkw_Ant*, BG) vorliegen, wodurch sich eine gewisse dynamische Anpassung des Modells ergibt.

Wird die Berechnung von Ratzenberger rein funktional betrachtet, wird erkennbar, dass ein Zirkelschluss vorliegt:

$$Anz_Pkw = f(EuD_Gesamt, ADAC_EuD_Pkw)$$

Und:

$$EuD_Gesamt = f(Anz_Pkw, ADAC_EuD_Pkw)$$

Wird die Rechnung des BMVI funktional betrachtet, gilt:

$$Anz_Pkw = f(Reisen, Pendler, Pkw_Ant, EuD_Pkw, BG)$$

$$\begin{aligned} &EuDGesamt \\ &= f(f(AnzPkw(Reisen, Pendler, PkwAnt, EuDPkw, BG), EuDPkw) \end{aligned}$$

Die Ein- und Durchfahrten nach BMVI resultieren aus unabhängigen Variablen, deren statistische Basis in der Regel das Jahr 2013 ist. Die Höhe der additiv errechneten Ein- und Durchfahrten ist plausibel. Die Prüfung der Plausibilität wurde vorgenommen auf der Grundlage der letztmaligen Erhebung der Ein- und Durchfahrten aus dem Jahr 2002. Es wird also

deutlich, dass die neue Datengrundlage und abgeänderte Berechnung des BMVI zu reliablen Prognosen führen. Des Weiteren ermöglicht die enthaltene Zeitkomponente eine zeitreihenanalytische Fortschreibung der Mauteinnahmen. Nichtsdestotrotz unterliegt auch das Modell des BMVI, wie jedes Prognosemodell einer gewissen Unsicherheit. Insbesondere eine Veränderung der Inputvariablen kann zu einem veränderten Ergebnis führen.

4 Fazit

Die vorliegende Berechnung der Mauteinnahmen durch ausländische Pkw berücksichtigt die verfügbaren statistischen Daten. Die zugrundeliegenden Annahmen werden stets konservativ gehalten, so dass die Mauteinnahmen eher unterschätzt werden. Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass sich die vorliegenden Berechnungen auf die Basis von 2013 beziehen. Es wird jedoch für den weiteren Zeitverlauf ein Anstieg des Verkehrsaufkommens in den EU-28-Staaten prognostiziert. Gemäß der zugrundeliegenden Formel würde ein Anstieg des Verkehrsaufkommens auch zu einem Anstieg der Mauteinnahmen über den Zeitverlauf führen.

V Literaturverzeichnis

- BAST (2005a). Fahrleistungserhebung 2002 – Inländerfahrleistung“, *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST)*, Verkehrstechnik, Heft V 120, Bergisch Gladbach 2005.
- BAST (2005b). Fahrleistungserhebung 2002 – Inlandsfahrleistung und Unfallrisiko, *Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST)*, Verkehrstechnik, Heft V 121, Bergisch Gladbach 2005.
- Baum, H.; Bühne, J.-A.; Dobberstein, J. & Geißler, T. (2010). Pkw-Maut in Deutschland? Eine verkehrs- und wirtschaftspolitische Bewertung, in: *Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC): ADAC-Studie zur Mobilität*. München 2010.
- Beckers, T.; Brenck, A. ; Hirschhausen, C. von & Klatt, J. P. (2006). *Die ASFINAG und das österreichische Modell der Fernstraßenfinanzierung*: na.
- Bundesagentur für Arbeit (2014a). *Arbeitsmarkt in Zahlen - Beschäftigungsstatistik*, Sozialversicherungspflichtig und geringfügig Beschäftigte nach Staatsangehörigkeit und Geschlecht, 2014.
- Bundesagentur für Arbeit (2014b). *Arbeitsmarkt in Zahlen - Beschäftigungsstatistik*, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Pendler nach Ländern, 2014.
- DIW (2012) DIW – Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung: *Wochenbericht – 47/2012*, Berlin 2012.
- DWIF (2007) DWFI - Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr: *Tagesreisen der Deutschen Teil 3 – Jahr 2006*, München 2007.
- DZT (2011) Deutsche Zentrale für Tourismus: *Incoming Tourismus Deutschland – Zahlen, Daten, Fakten 2010 - Edition 2011*, Frankfurt 2011.
- DZT (2014) Deutsche Zentrale für Tourismus: *Incoming Tourismus Deutschland – Zahlen, Daten, Fakten 2013 - Edition 2014*, Frankfurt 2014.

- Ratzenberger, R. (2010). Abschätzung der Gebühreneinnahmen aus einer Autobahn-Vignette für Pkw, *Studie im Auftrag des ADAC e.V.*, München.
- 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.*
- Schulz, W.H. & Linnemann, L. (2013). *Einnahmen von ausländischen Pkw bei einer Pkw-Maut auf deutschen Autobahnen*, Köln 2013.
- Statista (2013): Durchschnittlicher Preis für Superbenzin in Deutschland in den Jahren 1972 bis 2014 (Cent pro Liter), <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/776/umfrage/durchschnittspreis-fuer-superbenzin-seit-dem-jahr-1972/>, Zugriff am: 19.10.2014.