

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände
Hausvogteiplatz 1 · 10117 Berlin

13.03.2015

Herrn
Martin Burkert, MdB
Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und
digitale Infrastruktur
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Deutscher Bundestag
**Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur**
Ausschussdrucksache
18(15)193-B
Stellungnahme zur ÖA am
18.03.2015

Bearbeitet von
Hilmar von Lojewski/DST
Dr. Brohm/DLT
Carsten Hansen/DStGB

Telefon: 030/37711-500
Telefax: 030/37711-509
Telefon: 030/590097- 331
Telefax: 030/590097-430
Telefon: 030 /77307-243
Telefax: 030 /77307-255

E-Mail:
hilmar.lojewski@staedtetag.de
Markus.Brohm
@landkreistag.de
carsten.hansen@dstgb.de

Aktenzeichen
I-920-10 (DLT)
66.71,10D (DST)
735-05 (DStGB)

Anhörung zum Entwurf eines Gesetzes zur Einführung der Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen am 18. März 2015

Ihr Zeichen: PA 15/

Sehr geehrter Herr Burkert,

für die Einladung zur öffentlichen Anhörung am 18. März 2015 dürfen wir uns herzlich bedanken. Wir hatten vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur am 9.12.2014, 12 Uhr die Gelegenheit eingeräumt bekommen, zu einem ersten Gesetzentwurf bis zum 10.12.2014, 13 Uhr Stellung zu nehmen. Diese Gelegenheit hatten wir genutzt, wenngleich sich unsere Stellungnahme infolge der unzuträglichen Fristsetzung auf allgemeine Überlegungen und einige fokale Punkte beschränken musste. Daher begrüßen wir es, diese Stellungnahme nunmehr im Zuge der parlamentarischen Befassung ergänzen zu können.

I. Einleitung

Wir begrüßen grundsätzlich die mit dem Gesetzentwurf verfolgte Zielsetzung, mit einer Infrastrukturabgabe die finanziellen Mittel für verkehrliche Infrastrukturmaßnahmen zu erhöhen.

Wir bedauern allerdings unverändert und ausdrücklich, dass die derzeitige Diskussion über eine Pkw-Maut weitgehend isoliert geführt wird und nicht in ein Gesamtfinanzierungskonzept für die Verkehrsinfrastrukturen *aller* staatlichen Ebenen eingebettet ist. Dabei haben die Arbeiten der Daehre- und der Bodewig-Kommission in der zurückliegenden Legislaturperio-

de eindrucksvoll den Handlungsbedarf verdeutlicht, den Bestandserhalt der Verkehrsinfrastruktur aller staatlichen Ebenen – neben und unabhängig von dem weiterbestehenden Neubaubedarf – durch eine Neuausrichtung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung nachhaltig zu sichern und den weiteren schleichenden Verzehr dieses volkswirtschaftlichen Vermögens zu verhindern. Es muss daher vordringliches Ziel bleiben, eine nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung für Bund, Länder und Kommunen sicherzustellen.

Gemessen an diesen allgemein anerkannten gesamtstaatlichen Herausforderungen bleibt der Gesetzentwurf zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen deutlich hinter den Notwendigkeiten zurück. Aufwand und Ertrag stehen nicht in einem angemessenen Verhältnis zueinander. Die neue Abgabe vermag lediglich einen dem Umfang nach u.E. nicht hinreichend belegbaren Beitrag zur Verkehrsinfrastrukturfinanzierung des Bundes zu leisten. Dieser wird angesichts der zu erwartenden Verwaltungskosten und der vorgesehenen Kompensation über die Kraftfahrzeugsteuer zudem nur einen geringen Umfang haben. Der Gesetzentwurf greift insoweit zu kurz und läuft zudem Gefahr, den Zugang zu einer verstärkten Nutzerfinanzierung als wichtigen möglichen Finanzierungsbaustein im Rahmen einer künftigen Neuausrichtung des Verkehrsinfrastrukturfinanzierungssystems zu verstellen. Dadurch wird auch keine Akzeptanz dafür geschaffen, durch Nutzungsbeiträge aller Verkehrsteilnehmer die erforderlichen Mittel für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zu erzielen. Zudem entsteht zusammen mit dem bisher vorgelegten Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes eine „Gerechtigkeitslücke“ bezüglich der nicht von der Pkw- und Lkw-Maut erfassten Straßenverkehre. Wir fordern insofern nachdrücklich, die Diskussion über ein neues Gesamtfinanzierungskonzept für die Verkehrsinfrastruktur aller staatlichen Ebenen, also auch der Länder und Kommunen, fortzuführen und zu vertiefen. Entsprechende Beschlüsse haben die Präsidien aller drei kommunalen Spitzenverbände gefasst.

II. Unterstützung der Position des Bundesrates

Ausdrücklich unterstützen wir insoweit die Positionen des Bundesrates in seiner Stellungnahme vom 06.02.2015, dass eine tragfähige finanz- und verkehrspolitische Strategie zu entwickeln ist, um die erforderlichen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zu sichern. Dabei sind nicht nur die Länder, sondern insbesondere auch die Städte, Landkreise und Gemeinden durch bessere Beteiligung an den bundesweiten Einnahmen aus Steuern und Gebühren in die Lage zu versetzen, ihre Pflichten zur Erhaltung, Anpassung und Ausbau der Verkehrswege materiell tragen zu können. Wir schließen uns ebenfalls der Kritik des Bundesrates an, dass die prognostizierten Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe in Höhe von 3,7 Mrd. Euro abzüglich der Erhebungskosten nicht vollständig in den Verkehrsinvestitionshaushalt des Bundes einfließen sollen. Wie bereits bei der Erhebung der Lkw-Maut sollen die Steuermittel für Verkehrsinvestitionen des Bundes fast im Umfang der erzielten Einnahmen gekürzt werden. Dies widerspricht diametral der verkehrspolitischen Zielsetzung der Bundesregierung, zu einer nachhaltigen Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung zu gelangen. Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände erwartet wie der Bundesrat, dass die vollständigen Netto-Einnahmen aus der Nutzerfinanzierung zusätzlich zweckgebunden in den Erhalt, die Erneuerung und den punktuellen Ausbau Verkehrsinfrastruktur investiert werden.

III. Zum Gesetzentwurf im Einzelnen

1. Ortsdurchfahrten

Bezogen auf den übersandten Gesetzentwurf begrüßen wir, dass der Bund in § 14 Satz 1 vor- sieht, zumindest einen Teil des Maut-Aufkommens für den Erhalt von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesfernstraßen (§ 5a Bundesfernstraßengesetz) auch den kommunalen Baulast- trägern zuzuwenden. Wir teilen allerdings nicht die Einschätzung, dass die Infrastrukturabga- be nur „in sehr geringem Umfang auch Bundesfernstraßen betrifft, bei denen Kommunen Träger der Straßenbaulast sind“. Vielmehr beträgt der Anteil solcher Ortsdurchfahrten in ei- nigen Flächenländern ca. 10 %. Hierauf haben wir das BMVI in unserer ersten Stellungnah- me ausdrücklich hingewiesen. Eine Korrektur dieser Wahrnehmung können wir bislang nicht erkennen. Diese ist jedoch dringend geboten. Darüber hinaus beinhaltet § 5a Bundesfernstra- ßengesetz den Systemgedanken, dass auch Zubringerstraßen für die Funktionen des Bundes- fernstraßennetzes bedeutsam sind. Es darf daher im Gesetzentwurf zur Einführung einer Inf- rastrukturabgabe nicht bei einer bloßen Erklärung zur Gewährung von Zuwendungen nach § 5a des Bundesfernstraßengesetzes im Rahmen der Gesetzesbegründung bleiben. Vielmehr ist festzulegen, dass die betroffenen Baulastträger in angemessenem Umfang am Gesamtauf- kommen der Pkw-Maut und nicht nur an den Mehreinnahmen gegenüber der Kfz-Steuer zu beteiligen sind.

2. Erfüllungsaufwand durch SEPA-Mandate

Kritisch sehen wir auch, dass die Zulassungsbehörden beim Einzug der neuen Bundesinfra- strukturabgabe mitwirken sollen, indem sie bei Neuzulassungen künftig SEPA-Mandate nicht nur wie schon bislang für den Zoll (Einzug der Kraftfahrzeugsteuer), sondern neu auch für das Kraftfahrt-Bundesamt zum Einzug der Bundesinfrastrukturabgabe einholen sollen. Wie die Erfahrungen beim Einzug der Kraftfahrzeugsteuer zeigen, ist der diesbezügliche zusätzli- che Erfüllungsaufwand keineswegs so gering, wie im Gesetzentwurf dargestellt. Wir weisen insoweit schon jetzt darauf hin, dass die Länder für diese neuen Aufgaben im Zuge der Ein- führung einer Bundesinfrastrukturabgabe den Zulassungsbehörden einen Mehrbelastungsaus- gleich werden gewähren müssen.

Insbesondere ist für uns der Passus zum Erfüllungsaufwand bei den nach Landesrecht für die Kraftfahrzeugzulassung zuständigen Behörden (Pkt. E Erfüllungsaufwand, letzter Absatz, 5. c) der Begründung zum Erfüllungsaufwand der Verwaltung und die Ausführungen in der Begründung zu den §§ 4 und 8) nicht nachvollziehbar. Wir sind im Gegenteil der Auffassung, dass in den Zulassungsbehörden durchaus ein nennenswerter und ausgleichsbedürftiger Auf- wand entstehen wird.

Hierzu machen wir im Einzelnen zudem geltend:

- a) SEPA-Mandate für die Infrastrukturabgabe werden nicht für jedes Fahrzeug eingeholt, sondern nur für die der Klassen M1 oder M1G M1G ohne besondere Zweckbestimmung im Sinne des Anhangs II Teil A Nummer 1 sowie der Klasse M mit besonderer Zweckbe- stimmung als Wohnmobil. SEPA-Mandate werden jedoch außerdem für besonders schadstoffreduzierte Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor, für besonders parti- kelreduzierte Personenkraftwagen und für Elektrofahrzeuge nicht eingeholt. Diese Vo- raussetzungen / Klassifizierungen müssen im Fachverfahren programmiert werden, will man die Vorgaben ordnungsgemäß ausführen. Nach einer ersten überschlägigen Abschät- zung dürften Kosten für eine Softwareanpassung von 3 Cent pro Fahrzeug anfallen. Im

Ergebnis würde diese Programmierung - bezogen auf die gesamte Bundesrepublik – mind. zusätzliche Kosten von ca. 1,6 Mio. Euro erzeugen.

- b) Diese SEPA-Mandate sind außerdem von denen für die Kfz-Steuer strikt zu trennen und somit auch nicht mit denen zusammen an die Bundeskasse für Kfz-Steuer sondern an das KBA zu übersenden. Dies erfordert eine besondere Sorgfalt, um eine Verwechslungsgefahr zu vermeiden.
- c) Die Möglichkeit der Vorlage einer Härtefallbescheinigung bedarf der besonderen Beachtung. Es ist davon auszugehen, dass hier Gespräche mit den Kunden erforderlich sind, die dann zunächst in den Zulassungsbehörden geführt werden. Dies gilt auch für allgemeine Beratungsbedarfe, die Kunden stets direkt vor Ort geltend machen und für die Bearbeitungszeit zu Lasten der Bedienung anderer Kunden und Personalressourcen aufzuwenden sind.
- d) Zudem bleibt unklar, wie mit großen Flotten umzugehen sein wird.

3. Vorschlag zu den grenznahen Verkehren

Schließlich möchten wir noch auf die Problematik der grenznahen Verkehre gesondert eingehen, dem die Bundesregierung mit der Beschränkung der Mauterhebung auf Bundesautobahnen für ausländische Kfz-Halter nur bedingt Rechnung trägt. Auch die auf Bundesautobahnen beschränkte Mauterhebung hätte für die Grenzregionen, die am verträglichsten über Bundesautobahnen erreichbar sind, unverändert sowohl Pkw-Umgehungsverkehre als auch den Ausfall gewünschter Verkehre, die dem wirtschaftlichen, kulturellen und nachbarschaftlichen Austausch dienen, zur Folge.

Diese Regelung greift nach Auffassung der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände daher zu kurz. Vielmehr regen wir an, Artikel 1 § 2 wie folgt zu ändern:

- a) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 eingefügt:

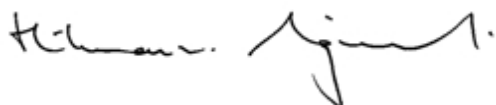
"(4) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Infrastrukturabgabe auf genau bezeichneten Abschnitten von Bundesautobahnen in einem Bereich von 30 km ab der Staatsgrenze der Bundesrepublik Deutschland nicht zu erheben, wenn dies zur Vermeidung von Ausweichverkehren oder aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs gerechtfertigt ist, oder wenn aus der Erhebung der Infrastrukturabgabe erhebliche wirtschaftlich oder kulturell nachteilige Auswirkungen für grenznahe Unternehmen, Städte und Gemeinden innerhalb des Bundesgebietes folgen."

- b) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5.

Diese Änderung würde nicht zu einer flächendeckenden Herausnahme eines 30 km-Streifens führen, sondern ermöglichte auf Antrag und nach positiver Beurteilung durch den Bund die Herausnahme von einzelnen Streckenabschnitten von der Pflicht zur Entrichtung der Infrastrukturabgabe.

Wir bitten um Kenntnisnahme und Berücksichtigung.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung



Hilmar von Lojewski
Beigeordneter
des Deutschen Städtetages



Matthias Wohltmann
Beigeordneter
des Deutschen Landkreistages



Timm Fuchs
Beigeordneter
des Deutschen Städte- und Gemeindebundes