

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Herbert Behrens, Sabine Leidig, Roland Claus, Caren Lay, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Annette Groth, Kerstin Kassner, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Dr. Gesine Löttsch, Thomas Lutze, Dr. Kirsten Tackmann, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

**zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 18/2000, 18/2002, 18/2812, 18/2823, 18/2824, 18/2825 –**

**Entwurf eines Gesetzes
über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2015
(Haushaltsgesetz 2015)**

hier: Einzelplan 12

**Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr
und digitale Infrastruktur**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Einführung einer Pkw-Maut oder einer Infrastrukturabgabe bzw. jedweder Straßenbenutzungsgebühren für Pkw ist weder erforderlich noch sinnvoll.

Die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geplante und vorbereitete Infrastrukturabgabe belastet darüber hinaus das Verhältnis Deutschlands mit seinen europäischen Nachbarn. Eine Abgabe, die indirekt nur von Ausländerinnen und Ausländern (bzw. ausländischen Fahrzeughaltern) bezahlt werden muss, sehen die europäischen Nachbarstaaten als Affront an und ziehen Klagen vor dem Europäischen Gerichtshof in Erwägung.

Die aus sozialen und ökologischen Gesichtspunkten zweifelhafte Infrastrukturabgabe/Pkw-Maut droht zudem zur haushalterischen Belastung zu werden. Der Gesetzentwurf, der sich, so weit bekannt, noch in der Ressortabstimmung befindet, weist zahlreiche Schwächen und Rechtsunsicherheiten auf. Vor allem ist nicht nachvollziehbar, wie die angenommenen Einnahmen in Höhe von jährlich

700 Millionen Euro, die ausschließlich von ausländischen Fahrzeughalterinnen und -haltern generiert werden sollen, berechnet wurden.

Insbesondere vom ADAC wird bezweifelt, dass die im Gesetzentwurf veranschlagten Nettoeinnahmen von jährlich 500 Millionen Euro realisierbar sind. Eine vom ADAC vorgelegte Studie kommt im Gegensatz zu den unter Verschluss gehaltenen Berechnungen des BMVI („Wer liegt daneben?“, DIE ZEIT, 06.11.2014) zu dem Ergebnis, dass die Pkw-Maut bestenfalls ein Nullsummenspiel wird.

Im Gesetzentwurf bereits vorgesehen, aber noch nicht konkret beziffert, ist die finanzielle Beteiligung der Länder bzw. Kommunen an den Einnahmen. Weil alle Bundesstraßen für inländische Kfz-Halter mautpflichtig werden sollen (so wird versucht, die Zwangsmaut für alle inländischen Fahrzeuge zu rechtfertigen), sind somit auch innerorts gelegene Abschnitte von Bundesstraßen mautpflichtig, von denen viele Autofahrerinnen und -fahrer gar nicht wissen, dass sie Bundesstraßen sind. Diese Straßen unterliegen aber kommunaler Baulast. Daraus rührt der Anspruch auf einen Anteil an den auch von inländischen Fahrzeughalterinnen und -haltern erhobenen Einnahmen. Darüber hinaus begründet die Einbeziehung von Straßen in kommunaler Baulast eine Zustimmungspflicht des Bundesrats.

Laut Begründung des Entwurfs vom 29.10.2014 wird die Zwangsmaut für alle Halterinnen und -halter in Deutschland zugelassener Pkw mit einem – noch nicht veröffentlichten – Gutachten begründet, wonach lediglich 0,6 Prozent aller Kfz ganzjährig nicht auf Bundesfernstraßen gefahren werden. Selbst wenn es derzeit nur 0,6 Prozent aller Kfz wären, müsste es für deren Halterinnen und Halter die Möglichkeit geben, sich auf Antrag die Infrastrukturabgabe zurückerstatten zu lassen. Zudem würde sich dieser Anteil nach Einführung der Abgabe möglicherweise erhöhen, weil mehr deutsche Fahrzeughalterinnen und -halter künftig Bundesfernstraßen meiden. Die Jahres-Zwangsmaut für Halterinnen und Halter in Deutschland zugelassener Pkw, ohne Möglichkeit, sich diese auf Antrag zurückerstatten zu lassen und ohne die Möglichkeit, wie für ausländische Kfz 10-Tages- oder Monatsvignetten erwerben zu können, ist rechtlich nicht haltbar und politisch nicht gewollt.

Bei den angegebenen 500 Millionen Euro Nettoeinnahmen sind zudem die Kosten für die Errichtung des PKW-Mautsystems, die im Gesetzentwurf mit 337 Millionen Euro angegeben werden, nicht berücksichtigt und müssen ebenfalls noch in Abzug gebracht werden. Dies kritisiert auch der Normenkontrollrat in seiner auszugsweise öffentlich bekannt gewordenen Stellungnahme. Demnach seien die Erhebungskosten „nicht ausreichend transparent“ dargestellt (www.saarbruecker-zeitung.de).

Ungeachtet dessen wurden durch Änderungsanträge der Koalitionsfraktionen bereits 55 Millionen Euro für die Pkw-Maut in den Haushalt für 2015 eingestellt, ohne ausreichend detailliert Auskunft über deren vorgesehene Verwendung zu geben. Zudem wird nicht ersichtlich, ob die 23 Millionen Euro, die für externe Beratung („Sachverständige“) vorgesehen sind – davon 12 Millionen Euro alleine in 2015, die anderen 11 Millionen Euro sind für 2016 und 2017 eingeplant –, in den im Gesetzentwurf angegebenen 337 Millionen Euro enthalten sind. In der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes sind zudem keine Einnahmen aus der so genannten Ausländermaut ausgewiesen.

Vollkommen offen ist ebenfalls, ob die 300 Mautbrücken, die zur Kontrolle der Lkw-Mauterhebung genutzt werden, auch für die Kontrolle der Pkw-Maut genutzt werden können, da sie Toll Collect gehören. Zudem sind die Mautschuldner definitionsgemäß ausländische Fahrzeughalter. Fraglich ist in diesem Zusammenhang somit, ob die Behörden der Staaten, die gegen die Einführung der Infrastrukturabgabe zu klagen bereit sind, bei der Führung von Bußverfahren gegen ihre Bürgerinnen und Bürger kooperieren werden. Es ist deswegen mit

einer erheblichen Zeitverzögerung zu rechnen, was die prognostizierten Einnahmen ebenfalls in Frage stellt.

Die Konferenz der Datenschutzbeauftragten von Bund und Ländern lehnte am 14.11.2014 in einer Entschließung die elektronische Erfassung durch eine eVignette ab und sprach sich stattdessen für Vignetten als „mildere und gleichermaßen effektive Mittel zur Kontrolle“ aus.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

alle Planungen für die Einführung einer Straßenbenutzungsgebühr für in- und oder ausländische Fahrzeughalterinnen und -halter, wie aktuell vom BMVI als Infrastrukturabgabe vorgesehen, sofort einzustellen.

Berlin, den 24. November 2014

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

