



Bettina Hagedorn
Mitglied des Deutschen Bundestages

Erklärung nach § 31 GO BT der Abgeordneten Bettina Hagedorn zum Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Infrastrukturabgabengesetzes (BT-Drs. 18/11237)

Heute stimmt der Deutsche Bundestag in namentlicher Abstimmung über den Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Infrastrukturabgabengesetzes ab.

Am 27. März 2015 beschloss der Deutsche Bundestag in 2./3. Lesung das Infrastrukturabgabengesetz (PKW-Maut). Damals stimmte ich mit JA, zweifelte aber wie viele Abgeordnete an der Europarechtskonformität des Gesetzes. Allerdings gab Minister Dobrindt damals im Bundestag zu Protokoll: *„Sie ist europarechtskonform. Glauben Sie es endlich“*.

Am 18. Juni 2015 allerdings stoppte Minister Dobrindt nur sechs Tage nach Inkrafttreten des Gesetz. Anstatt – wie ständig angekündigt – die PKW-Maut zum 1. Januar 2016 „scharf zu stellen“, vereinbarte er fast 18 Monate später mit der EU-Verkehrskommissarin Frau Bulc am 1. Dezember 2016 umfangreiche Nachbesserungen, um die Europarechtskonformität jetzt im 2. Anlauf mit einer Gesetzesänderung doch noch zu herzustellen.

Diese Änderungen am Gesetz von 2015 führen jedoch absehbar dazu, dass die Einnahmen nennenswert sinken (u.a. Verdoppelung von drei auf sechs Vignetten, wobei vier preiswerter als 2015 festgelegt werden sowie zusätzliche Entlastung für schadstoffarme PKW), während die Ausgaben – insbesondere durch den zusätzlichen Kontrollaufwand durch das Personal des BAG – erheblich steigen werden. Mit diesen Konsequenzen hat sich ein Expertengespräch im Haushaltsausschuss am 20.03.2017 mit vier namhaften Sachverständigen beschäftigt.

Fazit: Drei von vier Sachverständigen geben zu den kalkulierten Ausgaben einerseits *„sehr begründete Zweifel daran, dass die 211 Mio. Euro realistisch sind“* zu Protokoll und bemängeln: *„Vor diesem Hintergrund ist festzustellen, dass die vorliegenden Abschätzungen der Bundesregierung bzw. des BMVI bezüglich der Erhebungskosten einer Infrastrukturabgabe nicht ansatzweise den Anforderungen hinsichtlich Nachvollziehbarkeit und Transparenz genügen, die für die Ermittlung der Wirkungen von Großprojekten im Infrastrukturbereich bestehen und bezüglich derer im Übrigen ein breiter wissenschaftlicher Konsens vorhanden sein dürfte“*. Die Deutsche Zoll- und Finanzgewerkschaft bestätigt, dass die 210,5 Mio. Euro des Verkehrsministeriums *„egal ob beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) ob beim BAG oder beim Zoll [...] absolut schöngerechnet sind“*.

Andererseits prognostizieren drei von vier Sachverständigen zu der Einnahmeseite der PKW-Maut – wenn überhaupt – nur marginale Nettoeinnahmen im Einführungsjahr, die sich nach übereinstimmender Meinung schon kurz darauf in ein Netto-Minus entwickeln würden. Fazit: die Einnahmeprognose des BMVI wird von ALLEN namhaften Sachverständigen NICHT geteilt – mit Ausnahme von Prof. Dr. Schulz, der allerdings als Gutachter für das BMVI gearbeitet hat. Nach dem übereinstimmenden Urteil aller anderen drei Experten wurde dessen Gutachten allerdings unwissenschaftlich erhoben, wird als unplausibel bewertet und kommt darum vermutlich zu falschen Ergebnissen. Umso erstaunlicher ist deshalb die Bewertung von Finanzminister Schäuble, der die Nettoeinnahmeprognose aus dem BMVI am 16. März 2017 1:1 so bestätigt hat:

„Das Bundesministerium der Finanzen hat keine Veranlassung, die Annahmen der Verkehrsexperten des BMVI zu bezweifeln. Daher sehen die im Kabinett am 15. März 2017 beschlossenen Eckwerte für den Finanzplan bis 2021 auch ab 2019 zusätzliche Investitionen in Höhe von rund 500 Mio. € p.a. vor.“

Damit hat Herr Schäuble die Verantwortung für prognostizierte Nettoeinnahmen im Bundeshaushalt bis 2021 von 1,5 Mrd. Euro durch die PKW-Maut übernommen.

Nur, wenn diese zweifelhafte Prognose auch tatsächlich zutreffen würde, wären die drei Bedingungen im Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD von 2013 als unabdingbare Vorbedingungen zur Einführung der PKW-Maut erfüllt:

„Zur zusätzlichen Finanzierung des Erhalts und des Ausbaus unseres Autobahnnetzes werden wir einen angemessenen Beitrag der Halter von nicht in Deutschland zugelassenen PKW erheben (Vignette) mit der Maßgabe, dass kein Fahrzeughalter in Deutschland stärker belastet wird als heute. Die Ausgestaltung wird EU-rechtskonform erfolgen“.

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt hat jetzt schon ein zweites Mal versichert, dass sein Gesetzentwurf alle drei Bedingungen erfüllt – ich persönlich habe allerdings insbesondere nach den Erfahrungen von 2015 erhebliche Zweifel daran.

Zusätzlich teile ich die Bedenken des Bundesrates über eine mögliche nachteilige Auswirkung der Einführung der Infrastrukturabgabe auf die Grenzregionen. Ein Verzicht auf die Entrichtung der Infrastrukturabgabe auf bestimmten Autobahnabschnitten hätte als Sonderregelung für die grenznahen Städte und Kommunen zweckdienlich sein können. Ich bedauere, dass dieser Vorschlag in den parlamentarischen Beratungen am Widerstand der CDU/CSU-Bundestagsfraktion gescheitert ist.

Ich stimme heute trotz dieser und weiterer offenen Fragen und Bedenken dem vorliegenden Gesetzentwurf zu, weil ich die Abstimmung NICHT für eine Gewissensentscheidung halte und weil die SPD vertragstreu auch die Punkte des Koalitionsvertrags umsetzt, die unsere Koalitionspartner zu ihrem zentralen Anliegen gemacht haben. Die Pkw-Maut ist der Preis dafür, dass wir unsere zentralen Versprechen für diese Wahlperiode in die Tat umsetzen konnten: der Mindestlohn gilt, wir haben die abschlagsfreie Rente nach 45 Beitragsjahren durchgesetzt und die Kommunen wurden bis 2018 um mehr als 25 Milliarden Euro entlastet.