

## Ergänzung zum Kurzgutachten zum Gesetzesvorschlag zur PKW Maut (04.11.2014 im Auftrag der FDP Fraktionsvorsitzendenkonferenz<sup>1</sup>)

### => Prognose der Einnahmen

#### Vorbemerkung

Bis zum heutigen Tage wurde die Berechnung zu den **prognostizierten Einnahmen von € 700 Mio.** p.a. durch nicht in Deutschland zugelassene PKW auf Basis des Gesetzesvorschlags durch das BMVI nicht näher erläutert. Doch an der Plausibilität der Prognose bestehen auf Basis der vorhandenen Information **erhebliche Zweifel.**

Um eine objektive Diskussion zu ermöglichen wäre vor einer weiteren Diskussion über die Verabschiedung eines Gesetzes und die Erfüllung der Koalitionsvereinbarung die Prüfung der Wirtschaftlichkeit zielführend. Zwar greift die Anwendung des § 7 der Bundeshaushaltsordnung nur bei Verwendung von Steuermittel. Dennoch sollte auch für die Erhebung von Einnahmen der gleiche Grundsatz und Maßstab der wirtschaftlichsten Beschaffung Anwendung finden.

#### Einschätzung zu den Einnahmen

Die **Verkehrsleistung der PKW** auf den Bundesautobahnen liegt derzeit bei rund **190 Mrd. Fahrzeugkilometern pro Jahr.** In der Gesetzesvorlage belaufen sich die erwartenden Einnahmen aus der Maut für PKW auf € 3,7 Mrd. Dies würde einem anteiligen **Kilometerpreis von 1,95 Cent pro km** entsprechen<sup>2</sup>.

Der **Ausländeranteil an den Fahrleistungen** beläuft sich auf Basis von Erhebungen u.a. der BAST auf ca. **6,7 %**<sup>3</sup>. Diesen Anteil zugrunde gelegt würden sich **Einnahmen** durch nicht in Deutschland zugelassene PKW von rund **€ 250 Mio. brutto p.a.** ergeben.

Da nun aber keine fahrleistungsabhängige Maut geplant, ist sondern eine zeitabhängige, verändert sich das Einnahmeszenario. Geplant ist die Einführung einer Infrastrukturabgabe für nicht in Deutschland zugelassene PKW in Form einer nach Schadstoffklassen differenzierten Jahresvignette, einer pauschalen 2 Monatsvignette in Höhe von € 22,- und einer pauschalen 10 Tages Vignette für € 10,-.

**Um die Annahme der Einnahmen des BMVI zu realisieren muss** die zeitabhängige Maut von Ausländern eine **Erlöserhöhung von 280 % gegenüber einer fahrleistungsabhängigen realisieren.**

Eine mögliche Annahme des BMVI könnte sein, dass einerseits mehr 10 Tages Vignette an einen Nutzer verkauft werden und oder die Fahrleistung pro 10 Tages Vignette deutlich niedriger als rechnerisch bei einer Jahresvignette.

Die anteilige Einnahme pro gefahrenen Kilometer steigt bei der 10 Tages Vignette aber nur, wenn

<sup>1</sup> Download des Kurzgutachtens: <http://www.schmid-mobility.de/?p=517>

<sup>2</sup> Bei ganz korrekter Betrachtung müssten die € 3,7 Mrd. auf das gesamte Bundesfernstraßennetz umgelegt werden

<sup>3</sup> Bundesanstalt für Straßenwesen (2008): Zählungen des ausländischen Kraftfahrzeugverkehrs. Darstellung und Aufbereitung der Ergebnisse der AVZ 2008 im Bundesinformationssystem Straße

binnen der 10 Tage weniger als rund 520 km zurückgelegt werden. Die Reiseverkehre in Deutschland legen aber in den Sommer bzw. Wintermonaten im Schnitt 700 km<sup>4</sup> (DK-A, NL-A, B-CH, F-CZ, NL-PL) zurück. **Die Konsequenz ist ein Sinken der Einnahmen pro Kilometer auf 1,43 Cent pro Kilometer.** (Vergleiche mit Österreich, wo eine 10-Tages Vignette für € 8,40 erhältlich ist, sind nicht sinnvoll. Die Querung von Österreich im Nord-Süd Verkehr ist mit rund 200 km relativ gesehen kürzer als entsprechende deutsche Routen. Daher liegen vergleichbare Urlaubsverkehre in Österreich bei etwas mehr als 4 Cent pro km und sind somit um mehr als 100% teurer als die in Deutschland angedachten Preise.)

**Unter der Annahme**, dass nur 10-Tages Vignetten gekauft würden und **nur** diese im **Reiseverkehr** benötigt würden, ergeben sich Mindereinnahmen von € 70 Mio. Die **Bruttoeinnahmen** der nicht in Deutschland zugelassenen PKW würden so **auf rund € 180 Mio.** schrumpfen.

Nun gibt es, „glücklicherweise“, noch die Ballungsgebiete wie das Ruhrgebiet, das Rhein-Main-Gebiet, Berlin etc. als **Verdichtungsräume**. Diese mit einer 10 Tages-Vignette angefahren, sorgt für eine Fahrleistung pro Vignette zwischen 150 und 350 km binnen 10 Tagen. Damit würden die Einnahmen auf Basis der Beiträge pro km auf 4 Cent anwachsen, rechnerisch also rund 100% höher ausfallen, als die gemittelten Preise des Reiseverkehrs. Dies würde einer **Bruttoeinnahme** von **knapp € 510 Mio.** entsprechen.

**Selbst unter dieser optimistischen Annahme**, dass nur diese Art der Nutzung der 10-Tages Vignette zugrunde gelegt wird, ergeben sich **Mindereinnahmen**, im Gegensatz zu den Schätzungen von Minister Dobrindt, **von € 190 Mio.** zu den kommunizierten € 700 Mio.

Der reine kleine Grenzverkehr wird in weiten Räumen nicht über die Autobahn anreisen, sondern über die parallelen, mautfreien Grenzübergänge. Damit entfällt diese Einnahmeposition aus dem kleinen Grenzverkehr weitestgehend.

### Zusammenfassung

Unter Berücksichtigung der niedrigeren **rechnerischen Einnahmen** für den Urlaubsreiseverkehr von im Schnitt 1,43 Cent pro Kilometer und dem deutlich höherem „Kurzstreckenverkehr“ von im Schnitt 4 Cent pro km ergibt sich folgend ein **Mittel von ca. 2,7 Cent pro km** für die tatsächliche Nutzung.

Dies hat zur Folge, dass die **Bruttogesamteinnahmen** gegenüber einer reinen Fahrleistungsabhängigen Betrachtung von € 250 Mio. um rund 36 % auf **ca. € 340 Mio.** wachsen werden.

Damit liegen die Einnahmen aber nur bei knapp der Hälfte der von Herrn Dobrindt angegebenen Einnahmen.

Nach Abzug der kompletten Systemkosten<sup>5</sup> verbleiben so an **Einnahmen für das Bundesfernstraßennetz** von nur noch etwas mehr als **€ 110 Mio. p.a.** Damit entstehen **Systemkosten von annähernd 70 %.**

<sup>4</sup> Ergebnis von Erhebungen zu Reiseverkehre

<sup>5</sup> Auf Basis der vorliegenden Daten und Annahmen – Einmalkosten wurden auf 10 bzw. 15 Jahre umgelegt