



Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände · Hausvogteiplatz 1, 10117 Berlin

17.03.2017/gru

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

Bearbeitet von
Thomas Kiel, Deutscher Städtetag

Telefon 030 37711-520
Telefax 030 37711-509

E-Mail:
thomas.kiel@staedtetag.de

Per E-Mail: verkehrsausschuss@bundestag.de

Aktenzeichen
66.71.10 D

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Infrastrukturabgabengesetzes
Stellungnahme der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände;
Hier: öffentliche Anhörung am 20.03.2017

Sehr geehrter Herr Burkert,
sehr geehrte Damen und Herren,

die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände hatte sich im Vorfeld der Entstehung des Infrastrukturabgabengesetzes kritisch aus der Sicht der Kommunen mit der Pkw-Maut auseinander gesetzt und hierzu Stellung genommen (**Anlage 1**). Auch das Präsidium des Deutschen Städtetags hat hierzu eine kritische Beschlusslage (**Anlage 2**).

Wir bedauern 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 Legislaturperiode 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.

Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände unterstützt insoweit auch Elemente einer stärkeren Nutzerfinanzierung, soweit diese der Verkehrsinfrastruktur zusätzlich zur Verfügung steht, fordert aber, vorrangig die Lkw-Maut auszudehnen. Eine

Pkw-Maut (Vignette) ist aus Sicht des Deutschen Landkreistages nur ergänzend und entfernungsunabhängig einzuführen.

Im Ergebnis bevorzugen der Deutsche Städtetag und der Deutsche Städte- und Gemeindebund eine fahrleistungs- und umweltbezogene Maut für alle Fahrzeuge auf allen Straßen und sieht dazu die Fortentwicklung der bestehenden Lkw-Maut für besser geeignet. Sie bevorzugen daher eine Lösung, die Lkw-Maut auszuweiten, um höhere Einnahmen für Investitionen in die Verkehrswege zu erzielen, und zwar nicht nur auf Bundesstraßen, sondern auf alle Straßen. Das würde nach dem Bericht der Bodewig-Kommission (2012) zusätzliche Einnahmen von rund 4 Milliarden Euro bringen. Außerdem kann nur so vermieden werden, dass Lkw - und durch die zusätzliche Abgabe auch Pkw - von den Mautstrecken auf innerstädtische Straßen ausweichen und damit die Menschen und die Verkehrsinfrastruktur in den Städten noch mehr als bislang belasten. Der Ansatz des Gesetzentwurfs, mehr Mittel für die Verkehrsinfrastruktur zu mobilisieren, ist grundsätzlich richtig. Er ist aber nur dann vernünftig, wenn es gelingt, nachteilige Auswirkungen, zum Beispiel auf grenznahe Regionen, zu vermeiden.

Es gibt dringenden Sanierungsbedarf bei Verkehrswegen von Bund, Ländern und Kommunen. Allein bei den kommunalen Straßen, Brücken und ÖPNV-Anlagen klafft eine Finanzierungslücke von jährlich mindestens 2,7 Milliarden Euro. Mit der jetzt geplanten Pkw-Maut lässt sich diese Lücke nicht verkleinern.

1. Bisherige Stellungnahmefristen

Bereits im Rahmen des ursprünglichen Gesetzgebungsverfahrens hatten die kommunalen Spitzenverbände keine Gelegenheit, fundiert zum seinerzeitigen Gesetzentwurf Stellung zu nehmen. BMVI und BMVF hatten zum Änderungspaket aus Erlass des Infrastrukturabgabengesetzes und Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes einen Tag Stellungnahmefrist gewährt. Dies ist erneut mit ebenfalls einer Ein-Tages-Frist für die Vorbereitung des Änderungsgesetzes erfolgt. Wir begrüßen, dass wir unsere Belange nun zumindest im parlamentarischen Verfahren geltend machen können, nachdem die Kurzfristigkeit der Beteiligung durch die Ministerien den Gepflogenheiten und der Geschäftsordnung der Bundesregierung widerspricht und umso weniger erklärlich ist, als der für die gesetzliche Änderung maßgebliche Kompromiss mit der Europäischen Kommission bereits mit Pressemeldung vom 1. Dezember 2016 bekannt gemacht wurde.

2. Zum Ersten Änderungsgesetz

Für uns ist nicht ersichtlich, dass der veränderte Gesetzentwurf den kommunalen Kritikpunkten besser Rechnung trägt. Im Einzelnen möchten wir Ihnen folgende Einschätzungen, Bedenken und Anregungen zur Kenntnis geben:

- **Aufwands- und Ertragssituation**

Aufgrund der Trennung von Infrastrukturabgabe und Kompensation rechnen wir damit, dass im Ergebnis weniger Einnahmen erzielt werden. Die Angaben zum Erfüllungsaufwand, insbesondere die Einschätzung der Bundesregierung, die vorgesehenen Änderungen bei den Preisen für die Kurzzeitvignetten führten zu Mehreinnahmen von jährlich ca. 36 Millionen Euro, halten wir angesichts der zuvor bereits etwa von Seiten des ADAC vorgelegten Gutachten für unwahrscheinlich. Die Zunahme der Fahrzeuge der Emissionsklasse Euro 6, die seit 2014 einer geringeren Abgabepflicht unterliegen, dürfte zu erheblich reduzierten Einnahmen gegenüber der Ursprungsrechnung führen.

Wir haben daher deutliche Zweifel daran, dass Aufwand und Ertrag in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen. Die vorgesehene stärker umweltorientierte Splittung der Beträge für 10-Tages-Vignetten in sechs Klassen von 2,50 Euro (deutlich geringerer Betrag) bis 25,00 Euro (höherer Betrag) bei im Mittel höheren Kosten der Kurzzeitvignetten ist zwar im Grundsatz zu begrüßen, sie eröffnet aber auch größere Umgehungsmöglichkeiten für Nutzerinnen und Nutzer, nicht nur ordnungswidrig auf eine Vignette zu verzichten, sondern auch die falsche (niedrigere) Vignette zu verwenden. Dies hat entweder zur Folge, dass die Einnahmen durch Nicht-Einhaltung sinken oder ein bedeutend höherer Kontrollaufwand notwendig wird, der die Kosten-Nutzenrelation ebenfalls nachteilig betrifft.

- **Lenkungswirkung der Abgabe**

Zwar sollen die Steuerentlastungsbeträge für die emissionsärmsten Fahrzeuge (Euro 6) erhöht werden. Durch die geringere Spreizung der Beträge muss aber in Frage gestellt werden, ob im Ergebnis tatsächlich eine zusätzliche Lenkungswirkung der Abgabe generiert oder vielmehr die bisherige Lenkungswirkung der Kfz-Steuer vermindert wird. Insbesondere wird die Aufteilung der Beträge in eine Kraftfahrzeugsteuer und eine Infrastrukturabgabe für die Nutzerinnen und Nutzer intransparenter, so dass diese weniger Anlass haben, durch die geeignete Fahrzeugwahl in geringere Steuer-/Abgabeklassen zu gelangen.

- **Zur Beteiligung der Kommunen an den Einnahmen**

Zur von uns geforderten Beteiligung der Kommunen an den Einnahmen für innerörtliche Bundesfernstraßen findet sich im Gesetzentwurf weiterhin keine Regelung. In der Begründung zum Erlass des Infrastrukturabgabegesetzes war ausgeführt, dass die Kommunen zum Ausgleich stärkere Zuweisungen nach § 5a FStrG erhalten sollen. Dazu können wir keine Vorsorge des BMVI in der mittelfristigen Finanzplanung zum Haushalt 2017 erkennen. Wir halten diesen Hinweis auch nicht für ausreichend und bestehen ausdrücklich auf einer gesetzlichen Regelung, die sicherstellt, dass die jeweiligen Träger der Straßenbaulast (die Kommunen mit mehr als 80.000 Einwohnern für innerörtliche Durchfahrten der Bundesfernstraßen) angemessen am Gesamtaufkommen der Pkw-Maut beteiligt werden. Dazu ist ein geeignetes Aufteilungsverfahren vorzugeben.

Die Änderung folgt ausschließlich den Anforderungen der Kommission zur Frage der (Voll-) Kompensation. Eine Chance, das Instrument zu Gunsten der Kommunen inhaltlich nachzubessern, hat die Bundesregierung nicht genutzt.

- **Zur Situation in den Grenzregionen**

Den berechtigten Sorgen der Städte in den Grenzregionen wird aus Sicht des Deutschen Städtetags durch die Änderung nicht Rechnung getragen. Die Änderung der Preise für die Kurzzeitvignetten führt in Summe zu einer kostenseitigen Belastung der betroffenen ausländischen Fahrzeughalter, so dass insbesondere die nachteiligen Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden Einkaufs- und Pendlerverkehr in den grenznahen Städten in Deutschland zunehmen werden. Es werden insbesondere massive Auswirkungen auf den Einzelhandel und den Tourismus befürchtet, da die Maut für grenzüberschreitende Fahrten, zum Beispiel an einkaufsoffenen Tagen in Deutschland bei Feiertagen im Ausland, als negativer Anreiz („Eintrittspreis“) gewertet wird.

Der Deutsche Städtetag unterstützt daher ausdrücklich die Auffassung des Bundesrates, dass ohne die gezielte Herausnahme von grenznahen Autobahn- und Bundesfernstraßenabschnitten überwiegend negative Auswirkungen auf die deutschen Städte entstehen.

- **Nicht erfasste Kraftfahrzeuge**

Mit der Inkraftsetzung des InfrAG entsteht eine Gerechtigkeitslücke bezüglich der nicht von der Pkw- und Lkw-Maut erfassten Fahrzeuge im Gewichtsbereich zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen, die durch Bundesregierung und Bundestag bisher nicht geschlossen wurde.

- **Europarechtskonformität**

Unter den Zielen des Gesetzentwurfes wird ausgeführt, dass die Bundesregierung bereit ist, sich bei „Einführung der Infrastrukturabgabe noch stärker an dem vorhandenen EU-Rechtsrahmen für Straßenbenutzungsgebühren für schwere Lkw zu orientieren“. Diese Aussage erlaubt keine abschließende Einschätzung, ob dieser Rahmen tatsächlich eingehalten wird. Im Änderungsgesetz wird als Argument ferner ausgeführt, dass durch Anpassung der Preise „der Tagespreisfaktor (d.h. das Verhältnis des Tagespreises der Zehntagesvignette zu dem rechnerischen Tagespreis der Jahresvignette) bei maximal 7,3“ liege, damit unter den im begründeten Mahnschreiben der EU-Kommission exemplarisch gerügten Fällen. Auch diese Aussage kann allenfalls Indiz Wirkung entfalten, denn es geht nicht um die Unterschreitung bisher gerügter Fälle, sondern um die Einhaltung des für die Rüge zulässigen Rahmens. Eine Angabe, bis zu welchem Tagespreisfaktor die Bemautung EU-konform erfolgt, lässt sich daraus nicht ableiten. Erforderlich wäre die Angabe der Höhe bisher nicht gerügten Fälle und das Verhältnis der Neuregelung dazu.

An einer geringeren Betroffenheit der EU-Ausländer bestehen allein dadurch berechtigte Zweifel, weil die vorgeblichen Mehreinnahmen nicht durch die in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge, sondern durch die im Ausland zugelassenen Fahrzeuge erzielt werden, um die von der EU-Kommission verlangte Entkoppelung von Mauterhebung und Steuerermäßigung (geringfügig höhere Steuerermäßigung für die deutschen Nutzerinnen und Nutzer) zu ermöglichen. Es bleibt damit bei einem positiven Koppelungsgeschäft zwischen Mauterhebung und Steuerermäßigung nur für die deutschen Fahrzeughalterinnen und -halter.

- **Zur Evaluation des Gesetzes**

Die Begründung verweist unter Pkt. 6 darauf, dass das Regelungsvorhaben spätestens zwei Jahre nach dem Inkrafttreten evaluiert wird. Die Evaluation halten wir zwingend für erforderlich, damit eine neue Bundesregierung auf fachlich geeignete Weise prüfen kann, ob das Ziel, die Finanzierung der Bundesfernstraßen zu verbessern, erreicht werden konnte. Die Evaluation wird aber, anders als die Begründung nahelegt, nicht durch das Änderungsgesetz eingeführt, sondern ist bereits unveränderter Bestandteil des verabschiedeten Gesetzes.

Insgesamt müssen wir den Eindruck gewinnen, dass die im Hinblick auf die Haltung der Kommission verfolgte Gewährleistung europarechtlicher Zulässigkeit offenkundig durch geringere Wirtschaftlichkeit, reduzierte Lenkungswirkung und weiter erhöhte Kommunalunverträglichkeit erkaufte wird. Hinzu tritt, dass die Erwägungen die eingeführte Rechtsprechung des EuGH und das Verhalten anderer Mitgliedstaaten nicht berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Thomas Kiel', written in a cursive style.

Thomas Kiel

Anlagen

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

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 Verkehrsinvestitions Haushalt 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 vorsieht, zumindest einen Teil des Maut-Aufkommens für den Erhalt von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesfernstraßen (§ 5a Bundesfernstraßengesetz) auch den kommunalen Baulastträgern zuzuwenden. Wir teilen allerdings nicht die Einschätzung, dass die Infrastrukturabgabe nur „in sehr geringem Umfang auch Bundesfernstraßen betrifft, bei denen Kommunen Träger der Straßenbaulast sind“. Vielmehr beträgt der Anteil solcher Ortsdurchfahrten in einigen Flächenländern ca. 10 %. Hierauf haben wir das BMVI in unserer ersten Stellungnahme ausdrücklich hingewiesen. Eine Korrektur dieser Wahrnehmung können wir bislang nicht erkennen. Diese ist jedoch dringend geboten. Darüber hinaus beinhaltet § 5a Bundesfernstraßengesetz den Systemgedanken, dass auch Zubringerstraßen für die Funktionen des Bundesfernstraßennetzes bedeutsam sind. Es darf daher im Gesetzentwurf zur Einführung einer Infrastrukturabgabe 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 Gesamtaufkommen 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 Bundesinfrastrukturabgabe 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 zusätzliche 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 Einführung einer Bundesinfrastrukturabgabe den Zulassungsbehörden einen Mehrbelastungsausgleich 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 Aufwand 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 Zweckbestimmung als Wohnmobil. SEPA-Mandate werden jedoch außerdem für besonders schadstoffreduzierte Personenkraftwagen mit Selbstzündungsmotor, für besonders partikelreduzierte Personenkraftwagen und für Elektrofahrzeuge nicht eingeholt. Diese Voraussetzungen / Klassifizierungen müssen im Fachverfahren programmiert werden, will man die Vorgaben ordnungsgemäß ausführen. Nach einer ersten überschlägigen Abschätzung 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:

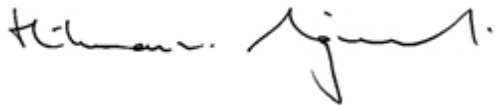
"(4) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Infrastrukturabgabe auf genau bezeichneten Abschnitten von Bundesautobahnen in einem Bereich von 30 km ab der Staatsgrenze der Bundesrepublik Deutschland nicht zu erheben, wenn dies zur Vermeidung von 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

17.09.2014

Aktenzeichen

66.71.00 D

Vorschlag zur Einführung einer Infrastrukturabgabe (Pkw-Maut)

(Beschluss des Präsidiums vom 17.09.2014)

1. Das Präsidium des Deutschen Städtetages begrüßt die erklärte Zielsetzung des vom Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorgelegten Konzepts zur Infrastrukturabgabe, die finanziellen Mittel für verkehrliche Infrastrukturmaßnahmen zu erhöhen. Gleichwohl weist das Präsidium darauf hin, dass das vorgestellte Konzept der Infrastrukturabgabe die von der Bodewig-Kommission und der Sonderverkehrsministerkonferenz am 02.10.2013 aufgezeigten Wege für eine stufenweise Ausweitung der Nutzerfinanzierung verstellen würde. Das Präsidium unterstreicht, dass es vordringliches Ziel bleiben muss, eine nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung für Bund, Länder und Kommunen sicherzustellen.
2. Das Präsidium fordert die Bundesregierung auf, das Konzept dahingehend zu überarbeiten, dass
 - a) die europarechtliche Zulässigkeit gewährleistet ist;
 - b) Aufwand und Ertrag in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen;
 - c) die Gerechtigkeitslücke bezüglich der nicht von der Pkw- und Lkw-Maut erfassten Straßenverkehre geschlossen wird,
 - d) nachteilige Auswirkungen auf grenznahe Regionen Deutschlands (insbesondere Fahrten zum Arbeitsplatz, Tourismus und Einkaufsfahrten) vermieden werden.
3. Das Präsidium fordert die Bundesregierung auf, die Städte und Gemeinden in angemessenen Umfang am Gesamtaufkommen der Pkw-Maut und nicht nur an den Mehreinnahmen gegenüber der Kfz-Steuer zu beteiligen.
4. Das Präsidium fordert die Bundesregierung auf, die im Koalitionsvertrag verankerte Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen und auf die Gewichtsklasse >7,5 t mit höchster Priorität umzusetzen und den Fernbusverkehr einzubeziehen. Zudem sind alsbald die technischen und vergaberechtlichen Vorkehrungen zu treffen, damit die Lkw-Maut auf das Gesamtstraßennetz ausgeweitet werden kann und die kommunalen Straßenbaulastträger angemessen am Aufkommen der Lkw-Maut zu beteiligen.