

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Bernhard Brinkmann (Hildesheim), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD  
– Drucksache 17/5788 –**

### **Einführung einer Pkw-Maut in Deutschland**

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, „verschiedene Szenarien für eine e-Vignette auf Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen“ erarbeitet (vgl. BILD Zeitung vom 18. April 2011).

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, hat die Medienberichte mit seiner seit Ende 2009 bekannten Standardsprachregelung, dass die Pkw-Maut nicht im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP und damit nicht auf der Tagesordnung steht, es aber keine Denkverbote in seinem Ministerium gibt, kommentiert.

Dabei unterstützt der Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer grundsätzlich die Einführung einer Pkw-Maut in Deutschland. Im Jahr 2009 hat er im Rahmen der Koalitionsverhandlungen zwischen CDU, CSU und FDP betont: „Wir wollen, dass das Straßennetz stärker durch die Nutzer finanziert wird. Die Lkw-Maut war ein Anfang.“ (Passauer Neue Presse vom 5. November 2009).

Der verkehrspolitische Sprecher der Fraktion der FDP, Patrick Döring, sekundierte und stellte öffentlich die Frage: „Wie schaffen wir es, dass in Zukunft auch ausländische Autofahrer an den Kosten für die Infrastruktur beteiligt werden?“ (BILD Zeitung vom 13. November 2009). Gleichzeitig stellte er zu Recht fest: „Mehrbelastungen für Autofahrer kommen für die FDP nicht infrage“ (DIE WELT vom 6. November 2009). Gegenüber der Tageszeitung „DER TAGESSPIEGEL“ hatte er bereits am 11. Oktober 2009 unter der Überschrift „FDP fordert Debatte über Pkw-Maut“ eine Straßennutzungsgebühr für Autofahrer als eine Option bezeichnet. Zitat: „Ich bin gegen Denkverbote“. Weiter hieß es: „Deshalb müsse man ein Instrument finden, „bei dem das Geld nicht durch die klebrigen Hände des Finanzministers läuft““ (vgl. DER TAGESSPIEGEL vom 10. Oktober 2009).

Eine Sprecherin des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung deutete am 18. April 2011 die im Bundesministerium für Verkehr, Bau

und Stadtentwicklung erarbeiteten Szenarien einer Pkw-Maut als Argumentationshilfe gegen die Einführung einer Nutzerfinanzierung bei Pkw.

Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel lies noch am 18. April 2011 in der Bundespressekonferenz die Pläne von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer stoppen.

Offen ist, wie die Diskussion über die Nutzerfinanzierung im Straßenbau in Deutschland weitergeht. Der schwarz-gelben Bundesregierung bleiben nur noch zwei Jahre, um eine Pkw-Maut in Deutschland in dieser Legislaturperiode einzuführen.

### Vorbemerkung der Bundesregierung

Eine Pkw-Maut steht weder im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP noch auf der Tagesordnung der Bundesregierung. Dass die Bundesregierung, insbesondere das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung als zuständiges Fachressort, sich mit allen Aspekten der Infrastrukturfinanzierung befasst, bildet dazu keinen Widerspruch.

1. Durch welche(s) Referat(e) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sind die am 18. April 2011 durch die Medien (BILD Zeitung vom 18. April 2011) bekannt gewordenen „Verschiedenen Szenarien für eine e-Vignette auf Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen“ und in welchem Zuständigkeitsbereich eines der beiden beamteten Staatssekretäre erarbeitet worden?
2. Welcher Staatssekretär des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist laut Geschäftsverteilungsplan des Bundesministeriums für Fragen der Infrastrukturfinanzierung mit welcher Begründung zuständig?
3. Welches Mitglied der Hausleitung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Bundesminister, Staatssekretäre, Parlamentarische Staatssekretäre, Abteilungsleiter) hat nachweislich von Sprechzetteln und Vermerken des Bundesministeriums namentlich zu welchem Zeitpunkt den mündlichen oder schriftlichen Auftrag zur Erarbeitung der o. g. „Verschiedenen Szenarien für eine e-Vignette auf Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen“ gegeben?
4. In welcher Art und Weise spiegelt sich die seit 2009 vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gefundene Sprachregelung „das eine Pkw-Maut nicht im Koalitionsvertrag und damit nicht auf der Tagesordnung steht, es aber keine Denkverbote in seinem Hause gibt“ in der Führung und Arbeit des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wider?
8. Welchen Umfang hat die Darstellung der o. g. „Szenarien für eine e-Vignette auf Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen“ (inkl. Kommentierungen und Analyse) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, und wird das Bundesministerium die Unterlage dem zuständigen Fachausschuss des Deutschen Bundestags vollständig zur Verfügung stellen?
9. Zu welchem Ergebnis ist die Fachebene des Bundesministeriums bei seiner Untersuchung der o. g. Szenarien bezüglich der technischen Umsetzbarkeit einer Pkw-Maut in Deutschland gekommen?

Die Fragen 1 bis 4, 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen. Zuständigkeiten innerhalb des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ergeben sich grundsätzlich aus dem Organisationsplan. Zu Details von ressort-internen Beratungsvorgängen erteilt die Bundesregierung grundsätzlich keine Auskunft.

5. Wie bewertet die Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel die Sprachregelung des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, dass es bezüglich einer Einführung einer Pkw-Maut in seinem Ministerium keine Denkverbote gibt- außer, dass wie öffentlich erklärt, es in dieser Legislaturperiode keine Pkw-Maut in Deutschland geben wird?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.

6. Schließt die Bundesregierung eine Einführung einer Pkw-Maut in Deutschland ab dem Jahr 2013 aus?

Zu möglichen Entwicklungen in künftigen Legislaturperioden trifft die Bundesregierung keine Festlegung.

7. Wie will die Bundesregierung die Absicht des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, „Wir wollen, dass das Straßennetz stärker durch die Nutzer finanziert wird. Die Lkw-Maut war ein Anfang.“ in dieser Legislaturperiode umsetzen?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen. Mit dem neu eingerichteten Finanzierungskreislauf Straße wurde das Prinzip der Nutzerfinanzierung bereits gestärkt. Die um die Systemkosten und die Ausgaben für Harmonisierungsmaßnahmen zugunsten des Güterkraftverkehrsgewerbes bereinigten Einnahmen aus der Lkw-Maut fließen seit diesem Jahr in voller Höhe der Straße zu.

10. Ist der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bereit, vor dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestags zu den am 18. April 2011 in den Medien bekannt gewordenen „verschiedenen Szenarien für eine e-Vignette auf Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen“ persönlich Stellung im Mai 2011 zu nehmen, und darüber hinaus einen schriftlichen Bericht vorzulegen?

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung steht dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages auf Wunsch des Ausschusses immer zu Gesprächen über fachpolitische Themen zur Verfügung. Ebenso übermittelt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dem Ausschuss auf Wunsch schriftliche Berichte zu fachpolitischen Themen.

11. Welche Gründe sprechen aus Sicht des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, gegen die Einführung einer Pkw-Maut in Deutschland, außer, dass wie bekannt, „eine Pkw-Maut nicht im Koalitionsvertrag und damit nicht auf der Tagesordnung steht, es aber keine Denkverbote gibt“?
12. Welche Gründe sprechen aus Sicht des Bundesministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Dr. Norbert Röttgen, für die Einführung einer Pkw-Maut in Deutschland?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

13. Welche Aufgabe hat die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung eingerichtete Arbeitsgruppe (unter Beteiligung verschiedener Fachreferate und Fachabteilungen) zur Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur in Deutschland, und wann wird die Bundesregierung die Ergebnisse der Arbeitsgruppe vorstellen?
14. Welche Themen werden in der Arbeitsgruppe des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung über die Umsetzung von Projekten der Öffentlich-Privaten-Partnerschaft im Autobahnausbau, die Einführung einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) Straße und der Kreditfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH (VIFG) hinaus diskutiert und bearbeitet?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Infrastrukturfinanzierung ist eine Herausforderung für Fachleute in allen Abteilungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Die informelle Arbeitsgruppe zur Infrastrukturfinanzierung bearbeitet hierbei die in Frage 14 genannten Themen. Die Prüfung der sehr komplexen Sachverhalte, die nicht nur unter verkehrspolitischen, sondern auch unter haushalts- und finanzpolitischen sowie unter rechtlichen Gesichtspunkten zu erfolgen hat, ist noch nicht abgeschlossen. Feste Zeitvorgaben gibt es nicht.

15. Hat die Bundesregierung bei der Überprüfung einer Pkw-Maut die Fachexpertise externer Institutionen in Anspruch genommen, und wenn ja, welche?
16. Hat es für die Beratung durch Dritte bei der Überprüfung einer Pkw-Maut bzw. zur Reform der Infrastrukturfinanzierung in Deutschland die Beauftragung von fachlicher Expertise Dritter gegeben, und wenn ja, welche Ausschreibungen sind erfolgt, und welche Kosten sind dabei entstanden?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen.