

**Prognose der Einnahmen aus dem Verkauf von
Vignetten an Halter von im Ausland zugelassenen
Fahrzeugen im Rahmen der Einführung einer
Infrastrukturabgabe**

Erstellt vom

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Invalidenstraße 44

10115 Berlin

Stand 16.01.2017

I. Inhaltsverzeichnis

I.	Inhaltsverzeichnis	2
II.	Abbildungsverzeichnis.....	3
III.	Bezeichnung der Anhänge	3
	Abkürzungsverzeichnis	4
1.	Ausgangslage	5
2.	Struktur bzw. Ausgestaltung der Infrastrukturabgabe	8
2.1	In Deutschland zugelassene Fahrzeuge.....	9
2.2	Gebietsfremde Pkw	9
3.	Einnahmeprognose.....	10
3.1	Einnahmen von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen.....	10
3.2	Einnahmen von gebietsfremden Pkw.....	11
3.2.1	Pendler.....	12
3.2.2	Geschäftsreisen mit Übernachtung.....	13
3.2.3	Urlaubsreisen mit Übernachtung.....	14
3.2.4	Besuche bei Verwandten und sonstige Privatreisen mit Übernachtung.....	14
3.2.5	Tagesgeschäftsreisen (TGR) ohne Übernachtung.....	15
3.2.6	Privatfahrten ohne Übernachtung (bspw. Einkaufen und Tanken) sowie Tagesausflüge und Transitverkehre	16
3.2.7	Gesamtübersicht gebietsfremde Pkw	17
4.	Zusammenfassung.....	18
IV.	Quellenverzeichnis.....	20

II. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Berechnungsgrößen der Infrastrukturabgabe (Jahresvignette).....	8
Abbildung 2: Pkw-Bestand in Deutschland, Stand 01.01.2016.....	9
Abbildung 3: Übersicht Kurzzeitvignetten (Quelle: BMVI)	9
Abbildung 4: Bestimmungsfaktoren der Einnahmeprognose	10
Abbildung 5: Verteilung des Dieselanteils in Anrainerstaaten.....	11
Abbildung 6: Gesamtübersicht über die prognostizierten Einnahmen von gebietsfremden Pkw nach Fahrtzweck	17
Abbildung 7: Einnahmen und Kosten Infrastrukturabgabe	18

III. Bezeichnung der Anhänge

Anhang 1: Gesamtübersicht des Pkw-Bestandes am 01.01.2016 mit Kraftstoff 'Benzin' (incl. Ethanol) und 'Diesel' nach Hubraum und Eurostufen	
Anhang 2: Berechnung der Einnahmen durch im Inland zugelassene Fahrzeuge (Benzin)	
Anhang 3: Berechnung der Einnahmen durch im Inland zugelassene Fahrzeuge (Diesel)	
Anhang 4: Gesamtübersicht der Berechnungsergebnisse von im Inland zugelassenen Fahrzeugen	

Abkürzungsverzeichnis

BAB	Bundesautobahnen
BAG	Bundesamt für Güterverkehr
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
BfStr	Bundesfernstraßen
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BS	Bundesstraßen
cm ³	Kubikzentimeter
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DZT	Deutsche Zentrale für Tourismus e.V.
EuD	Ein- und Durchfahrten
Gebietsfremde	Nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassene Pkw und Wohnmobile
InfrAG	Infrastrukturabgabengesetz – „Gesetz über die Erhebung einer zeitbezogenen Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen“
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt
km	Kilometer
PJv	Fahrzeugspezifischer Preis einer Jahresvignette
TGR	Tagesgeschäftsreisen ohne Übernachtung

1. Ausgangslage

Das Gesetz zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen (InfrAG) ist am 12.06.2015 in Kraft getreten. Mit der Einführung der Infrastrukturabgabe wird der Systemwechsel von der Steuerfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur hin zur Nutzerfinanzierung vorangetrieben und eine gerechte Beteiligung der Nutzer an der Finanzierung des deutschen Bundesfernstraßennetzes herbeigeführt. Bei der Konzeption der Infrastrukturabgabe wurde sorgsam darauf geachtet, dass es in keinem Fall zu einer Doppelbelastung der Bürger kommt. Mit der Aufnahme von Steuerentlastungsbeträgen in das Kraftfahrzeugsteuergesetz wird gewährleistet, dass den im Inland kraftfahrzeugsteuerpflichtigen Personen (In- und Ausländer) keine zusätzlichen finanziellen Belastungen auferlegt werden. Die Ausweitung der Nutzerfinanzierung trägt zu einer größeren Unabhängigkeit von der Haushaltslage des Bundes und zu mehr Planungssicherheit für die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen bei.

Der ökologischen Lenkungswirkung der Infrastrukturabgabe wird auch durch den besonders günstigen Tarif für abgabepflichtige Fahrzeuge der Emissionsklasse EURO 6, den erhöhten Steuerentlastungsbetrag bei der Kfz-Steuer um jeweils 0,45¹ Euro pro 100cm³ für EURO 6-Fahrzeuge sowie die Differenzierung der Vignettenpreise nach der Schadstoffintensität der Fahrzeuge Rechnung getragen. Es wird ein Anreiz geschaffen, möglichst emissionsarme Pkw einzusetzen. Damit leistet die Infrastrukturabgabe auch einen Beitrag zur Erreichung der klimapolitischen Ziele der Bundesregierung, insbesondere des Klimaschutzplans 2050².

Bei der geplanten Infrastrukturabgabe handelt es sich um ein zeitbezogenes Vignettensystem, welches für Pkw und Wohnmobile - unabhängig vom Ort der Zulassung - für die Nutzung der Bundesfernstraßen gilt. Halter von in Deutschland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen sollen die Infrastrukturabgabe für die Nutzung des gesamten Bundesfernstraßennetzes, also von Bundesautobahnen (BAB) und Bundesstraßen (BS), entrichten und sind grundsätzlich

¹ Entsprechend der Änderung des 2. Verkehrsteueränderungsgesetzes beträgt der Steuerentlastungsbetrag ab dem dritten Jahr 0,32 Euro.

² Der Klimaschutzplan 2050 konkretisiert das bestehende deutsche Klimaschutzziel 2050 und die vereinbarten Zwischenziele im Lichte der Ergebnisse der Klimaschutzkonferenz von Paris und unterlegt diese mit Maßnahmen. Er beschreibt den Weg zur weitgehenden Treibhausgasneutralität bis zur Mitte des Jahrhunderts. Der Klimaschutzplan 2050 bezieht alle relevanten Sektoren ein - so auch den Verkehr. Das Leitbild für 2050 ist ein weitgehend treibhausgasemissionsfreier Verkehr.

verpflichtet, eine Jahresvignette zu erwerben. Hiermit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass über 99 % aller Pkw-Halter die Bundesfernstraßen im Jahresverlauf nutzen. Für Halter von nicht in Deutschland zugelassenen Pkw und Wohnmobilen (Gebietsfremde) wird die Infrastrukturabgabe nur bei Nutzung der BAB erhoben.

Relevante Größe für die Prognose der von gebietsfremden Fahrzeugen erzielten Einnahmen ist die Anzahl der Vignettenverkäufe an Halter von im Ausland zugelassenen Pkw. Für die Prognose sind somit die Anzahl der unterschiedlichen gebietsfremden Fahrzeuge, die abgabepflichtige Strecken nutzen, die jeweilige Häufigkeit der Nutzung und, hieraus abgeleitet, das Kaufverhalten hinsichtlich der unterschiedlichen Vignettenarten entscheidend.

Die Fahrleistungen der abgabepflichtigen Fahrzeuge in Kilometern (km) sind für die Berechnung nicht relevant, da die zeitbezogene Infrastrukturabgabe unabhängig von der geplanten Fahrtweite bei Nutzung des abgabepflichtigen Streckennetzes zu entrichten ist. Erhebungen über den Fahrleistungsanteil, d.h. den nach Streckenkilometern ermittelten Prozentanteil gebietsfremder Fahrzeuge auf BAB bezogen auf die gesamten Fahrleistungen des Personenverkehrs, wie die Erhebung der Bundesanstalt für Straßenwesen aus dem Jahr 2010 (BASt, 2010), die einen Fahrleistungsanteil der nicht in Deutschland zugelassenen Pkw von 6,7% ermittelt hat, können deshalb für die Prognose der Einnahmen für ein zeitbezogenes Vignettensystem der Infrastrukturabgabe keine geeignete Datenbasis darstellen.

Zur Ermittlung der Einnahmen gebietsfremder Pkw auf deutschen BAB stellen die gemessenen Ein- und Durchfahrten (EuD) an den Grenzen eine geeignete Basis dar. Die EuD wurden letztmalig von der Ingenieurgruppe IVV-Aachen (IVV, 2004) ermittelt. Die Untersuchung erfolgte im Auftrag der BASt im Zusammenhang mit der Fahrleistungserhebung 2002 (BASt, 2005 a+b).

Die durch IVV ermittelten rd. 284 Mio. EuD des Jahres 2002 beziehen sich auf alle Fahrzeuge (In- und Ausland, Güter- und Personenverkehr) und alle Grenzübergänge (unabhängig von deren Straßenkategorie). Der Anteil des Personenverkehrs wird dabei mit rd. 88,3% angegeben, so dass sich bei der Bereinigung um den Güterverkehr rd. 250 Mio. EuD ergeben.

Anhand der Zählungen des ausländischen Kraftfahrzeugverkehrs (BASt, 2010), kann für das Jahr 2008 ein durchschnittlicher Anteil gebietsfremder Pkw in Höhe von 47%³ berechnet werden. Bezugsgröße ist hierbei die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV), die an grenznahen Zählstellen ermittelt wurde. Dieser Anteil lag in 2003 noch bei 43%, was in diesem Zeitraum einem Anstieg von 0,8 Prozentpunkten pro Jahr entspricht. Wird dieser Trend linear fortgeschrieben, ergibt sich für das Jahr 2019 ein Anteil von rd. 56%. Unter Berücksichtigung leicht sinkender Steigerungsraten wird in dieser Prognose angesetzt, dass etwa 50% der EuD von gebietsfremden Pkw erbracht werden. Hieraus ergeben sich rd. 125 Mio. EuD an allen Grenzübergängen im Jahr 2002.

Zur Ermittlung der EuD von gebietsfremden Pkw an allen Grenzübergängen im Jahr 2019 wurden aus dieser vorhandenen Datenbasis – unter Berücksichtigung einer Steigerungsrate des ausländischen Pkw-Verkehrs von rd. 3% pro Jahr – rund 206 Mio. EuD extrapoliert.

Als nächster Schritt wurde der Anteil der EuD abgeleitet, die von Fahrzeugen erbracht werden, die auch BAB nutzen. Da etwa 75% der gesamten in Deutschland erbrachten Jahresfahrleistungen der gebietsfremden Pkw auf BAB erbracht werden (IVV, 2004), wurde dieser prozentuale Ansatz auf die EuD übertragen. Hieraus ergeben sich für das Jahr 2019 rund 155 Mio. EuD von gebietsfremden Fahrzeugen, die auch die BAB nutzen.

Diese rund 155 Mio. EuD bilden die Grundmenge der weiteren, nach Fahrtzwecken differenzierten Untersuchungen (vgl. Punkt 3.2). Im Rahmen dieser Untersuchung wird ermittelt, auf wie viele unterschiedliche Fahrzeuge sich die EuD verteilen bzw. wie viele Vignettenkäufe aus ihnen resultieren. Näher untersucht wurden folgende Fahrtzwecke, wobei die Summe der jeweils für die unterschiedlichen Fahrtzwecke ermittelten EuD die obige Grundmenge ergibt:

- Pendler
- Geschäftsreisen mit Übernachtung
- Urlaubsreisen mit Übernachtung
- Besuche bei Verwandten und sonstige mit Übernachtung
- Tagesgeschäftsreisen (TGR) ohne Übernachtung

³ Vgl. „Abschätzung der Gebühreneinnahmen aus einer Autobahn-Vignette für Pkw“ von Ralf Ratzenberger im Auftrag des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs (ADAC) (Ratzenberger, 2013).

- Privatfahrten ohne Übernachtung sowie Tagesausflüge und Transitverkehre

Die Differenzierung ergibt sich aus den aufgeführten Statistiken/Quellen (vgl. IV. Quellenverzeichnis).

Zwei Jahre nach Einführung der Infrastrukturabgabe wird gemäß § 18 des InfrAG eine Evaluierung der Prognosezahlen durchgeführt.

2. Struktur bzw. Ausgestaltung der Infrastrukturabgabe

Für in Deutschland zugelassene Fahrzeuge besteht die Pflicht zum Erwerb einer Jahresvignette, sofern nicht ein Ausnahmetatbestand gemäß InfrAG vorliegt. Für Gebietsfremde werden hingegen auch Zweimonats- sowie Zehntagesvignetten angeboten. Die Infrastrukturabgabe für eine Jahresvignette richtet sich nach der Antriebsart [Fremdzündungsmotoren (Benzin), Selbstzündungsmotoren (Diesel)] sowie der Größe des Hubraums in Verbindung mit der Emissionsklasse des Fahrzeugs, sie beträgt jedoch maximal 130 Euro. Die Ermittlung der fahrzeugspezifischen Kosten einer Jahresvignette erfolgt für Inländer und Gebietsfremde gleichermaßen. Für Wohnmobile und Oldtimer gelten abweichende Regelungen, die aufgrund der geringen Relevanz bei der Einnahmeschätzung nicht näher betrachtet werden.

Die fahrzeugspezifischen Berechnungsgrößen für die jährliche Infrastrukturabgabe ergeben sich aus der Abbildung 1.

Emissionsklasse	Euro je angefangene 100 Kubikzentimeter (cm ³) Hubraum	
	Fremdzündungsmotor (Benzin)	Selbstzündungsmotor (Diesel)
EURO 3 oder schlechter	6,50	9,50
EURO 4 oder 5	2,00	5,00
EURO 6	1,80	4,80

Abbildung 1: Berechnungsgrößen der Infrastrukturabgabe (Jahresvignette)

2.1 In Deutschland zugelassene Fahrzeuge

Der in Deutschland zugelassene Pkw-Bestand stellt sich in aggregierter Form wie folgt dar (vgl. Abbildung 2):

	Anzahl Pkw (Benzin)	Anzahl Pkw (Diesel)	Summe
Euro 3 und schlechter*	8.803.444	3.310.776	12.114.220
EURO 4 und 5	19.314.896	9.837.756	29.152.652
EURO 6	1.699.840	1.392.588	3.092.428
Summe	29.818.180	14.541.120	44.359.300
Anteil in %	67,22%	32,78%	

* enthält auch Fahrzeuge mit keiner oder unbekannter EURO-Stufe

Abbildung 2: Pkw-Bestand in Deutschland, Stand 01.01.2016
(Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (KBA))

Anhand der disaggregierten Datenbasis (nach Hubraum gestaffelt in 100 cm³ Schritten), die durch das Kraftfahrt-Bundesamt bereitgestellt wurde, lassen sich die Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe der in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge sowie nach Antriebsart differenzierte durchschnittliche Vignettenpreise hochgerechnet auf das Jahr 2019 ermitteln (vgl. hierzu Punkt 3.1).

2.2 Gebietsfremde Pkw

Wie bereits unter 2. ausgeführt, gilt die Berechnungssystematik bei der Ermittlung der Jahresvignettenpreise für alle Fahrzeuge (in Deutschland und nicht in Deutschland zugelassene Pkw) gleichermaßen. Für gebietsfremde Pkw sollen darüber hinaus neben den Jahresvignetten auch Zweimonatsvignetten sowie Zehntagesvignetten angeboten werden. Die Preisstaffelung der Kurzzeitvignetten stellt sich folgendermaßen dar:

Staffelung der Kurzzeitvignetten		
Preis Jahresvignette	10-Tages-Vignette	2-Monats-Vignette
0 bis < 20 Euro	2,50 Euro	7 Euro
20 bis < 40 Euro	4 Euro	11 Euro
40 bis < 70 Euro	8 Euro	18 Euro
70 bis < 100 Euro	14 Euro	30 Euro
100 bis < 130 Euro	20 Euro	40 Euro
130	25 Euro	50 Euro

Abbildung 3: Übersicht Kurzzeitvignetten (Quelle: BMVI)

3. Einnahmeprognose

Die gesamte Einnahmeprognose für das Jahr 2019 hängt von nachfolgend aufgeführten Faktoren ab (vgl. Abbildung 4). So ist bei den gebietsfremden Fahrzeugen neben den Vignettenpreisen mit Blick auf die angebotenen Kurzzeitvignetten auch das allgemeine Nutzungsverhalten entscheidend, während für in Deutschland zugelassene Pkw ausschließlich eine Jahresvignette vorgesehen ist.

		In Deutschland zugelassene Pkw	Gebietsfremde Pkw
	Fahrzeugbestand	X	X
Fahrzeugspezifischer Preis der Jahresvignette (PJv)	Antriebsart	X	X
	Hubraum	X	X
	Emissionsklasse	X	X
Kaufverhalten (Vignettenarten), bestimmt durch:	PJv (im Verhältnis zu den Preisen der Kurzzeitvignetten)	-	X
	Nutzungsintensität BAB	-	X
	Zeitliche Verteilung der jährlichen BAB Nutzung	-	X

Abbildung 4: Bestimmungsfaktoren der Einnahmeprognose

3.1 Einnahmen von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen

Die vom KBA aktualisierte Datengrundlage basiert auf dem Fahrzeugbestand am 01.01.2016 (vgl. 2.1). Bei der Einnahmeprognose erfolgte eine Hochrechnung des anwachsenden Kfz-Bestands auf den angestrebten Startzeitpunkt der Infrastrukturabgabe im Jahr 2019.⁴

Danach ergeben sich Einnahmen von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen in Höhe von rd. 3,144 Mrd. Euro pro Jahr. Dabei werden rd. 1,386 Mrd. Euro (\cong 44,1%) der Einnahmen durch Benzin-Fahrzeuge und rd. 1,758 Mrd. Euro (\cong 55,9%) durch Diesel-Fahrzeuge erbracht.

Der durchschnittliche Preis einer Jahresvignette liegt in der Gesamtbetrachtung bei 67,37 Euro (Anteil pro Pkw an den Gesamteinnahmen) und in der differenzierten Betrachtung bei 46,69 Euro (Benzin) sowie 103,53 Euro (Diesel).⁵

⁴ Vgl. Anhang 1.

⁵ Vgl. Anhänge 2 bis 4.

3.2 Einnahmen von gebietsfremden Pkw

Die für in Deutschland zugelassene Fahrzeuge ermittelten durchschnittlichen Jahresvignettenpreise für Benzin- und Dieselfahrzeuge wurden auch auf die gebietsfremden Fahrzeuge angewandt.

Für die Abschätzung des Dieselanteils wurde eine Erhebung des Verbandes Europäischer Automobilhersteller (ACEA) zugrunde gelegt, wonach für die aus diesen Staaten stammenden Pkw im Jahr 2014 ein Dieselanteil von 45,6% ermittelt wurde. Für die Abschätzung der Einnahmeprognose der Infrastrukturabgabe für das Jahr 2019 wird ein Dieselanteil von 45% angenommen.

	Verteilung des Dieselanteils in % im Jahr 2014
	ACEA
Frankreich	64,3
Belgien	66,8
Österreich	59,1
Luxemburg	66,2
Niederlande	17,9
Tschechien	32,4
Dänemark	30,1
Polen	28,3
Durchschnittlicher Dieselanteil	45,6

Abbildung 5: Verteilung des Dieselanteils in Anrainerstaaten
(Quelle: <http://www.acea.be/statistics/tag/category/passenger-car-fleet-by-fuel-type>)

Durch die Spreizung der Kurzzeitvignetten in sechs Preisklassen wurde der Tagespreisfaktor bei 10-Tagesvignetten für alle Fahrzeuge auf 7,3 und weniger reduziert.

Dieser Tagespreisfaktor⁶ liegt unter den von der EU-KOM exemplarisch gerügten Fällen. Die neue Spreizung und insbesondere der niedrige Einstiegstarif der 10-Tagesvignette von 2,50 Euro soll die Akzeptanz des Systems im Ausland, insbesondere für Urlaubsreisende und Gelegenheitspendler erhöhen.

⁶ Der Tagespreisfaktor ist das Verhältnis des Tagespreises der 10-Tages-Vignette zu dem Tagespreis der Jahresvignette.

Für die Ermittlung des durchschnittlichen Vignettenpreises der 10-Tagesvignette für gebietsfremde Fahrzeuge wurde die Verteilung der in Deutschland zugelassenen Benzin- und Dieselfahrzeuge innerhalb der Preisklassen der Jahresvignetten für das Prognosejahr 2019 zugrunde gelegt. Daraus wurde ein Durchschnittspreis für Benzin- und Dieselfahrzeuge ermittelt sowie der durchschnittliche 10-Tagesvignettenpreis für Gebietsfremde in Höhe von 11,80 € errechnet.

Für die nachfolgenden Kapitel 3.2.2 bis 3.2.5 wurde für die Berechnungen ein durchschnittlicher Besetzungsgrad ($\bar{\emptyset}$ Anzahl Personen pro Fahrzeug) angenommen, um von den jeweiligen statistischen Ausgangsgrößen (Personen), zu der für die Berechnung relevanten Größe (Pkw), zu kommen. Die Besetzungsgrade werden je nach Fahrtzweck mit 1,35 oder 1,48 angesetzt (vgl. Ausführungen in den jeweiligen Kapiteln).

3.2.1 Pendler

Laut der Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit „Beschäftigung am Arbeitsort – nach Staatsangehörigkeit“ (BA, 2016) gab es in Deutschland zum Stichtag 01.03.2016 rd. 568.649 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte aus Nachbarstaaten von Deutschland.

Lt. Pendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit (BA, 2015) hatten zum Stichtag 30.06.2015 166.710 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte ihren regelmäßigen Wohnsitz im Ausland (Tagespendler). Es wird angenommen, dass 60% der Pendler mit dem eigenen Auto ($\hat{=}$ rund 100.000 Fahrzeuge) und die restlichen 40% mit anderen Verkehrsmitteln oder in Fahrgemeinschaften pendeln. Unter Berücksichtigung von Urlaubs- und Krankheitstagen werden 220 Arbeitstage mit 220 EuD pro Pkw⁷ angesetzt, so dass sich insgesamt rd. 22,01 Mio. EuD ergeben. Da Tagespendler ausschließlich Jahresvignetten erwerben werden, belaufen sich die diesbezüglichen Einnahmen auf rd. 7,229 Mio. Euro pro Jahr.

Neben den 166.710 Tagespendlern sind auch Wochenend- und Monatspendler mit Zweitwohnsitz in Deutschland zu berücksichtigen. Bei diesen 401.939 Beschäftigten aus Nachbarstaaten wird eine Pkw-Pendlerquote von 60% angenommen ($\hat{=}$ etwa 241.000 Fahrzeuge), von denen wiederum 50% wöchentlich ($\hat{=}$ 50 EuD pro Pkw) und 50% monatlich ($\hat{=}$ 12 EuD pro Pkw) pendeln. Bei beiden Varianten wird der Kauf von Jahresvignetten

⁷ Eine Ein- und Durchfahrt (EuD) wird nur als eine Fahrt gezählt (keine Doppelzählung).

unterstellt, da nur bei wenigen Monatspendlern der Kauf von Zehntagesvignetten günstiger sein könnte. Selbst dann sollten die Praktikabilitäts Gesichtspunkte (nur einmaliger Kauf) überwiegen, zumal über das Pendeln hinaus weitere Autobahnnutzungen in Deutschland anzunehmen sind. Die prognostizierten Einnahmen belaufen sich jeweils auf rd. 8,714 Mio. Euro pro Jahr.

Für alle hier betrachteten Pendler ergeben sich damit Gesamteinnahmen in Höhe von rd. 24,657 Mio. Euro pro Jahr.

3.2.2 Geschäftsreisen mit Übernachtung

Aus Veröffentlichungen der Deutschen Zentrale für Tourismus e.V. (DZT, 2015) geht die Anzahl der Geschäftsreisen mit Übernachtung von allen Europäern nach Deutschland im Jahr 2014 i.H.v. 12,3 Mio. hervor. Aufgrund der gegenüber dem Jahr 2013 leicht gesunkenen Anzahl an Geschäftsreisen mit Übernachtung wird für die Hochrechnung 2019 ein gleichbleibendes Niveau auf Basis des Jahres 2014 angesetzt.

Diese Zahl umfasst alle Reisemittel, so dass hieraus zunächst die Anzahl der mit dem Pkw durchgeführten Geschäftsreisen abgeleitet wurde. Hierfür wird sich einer ebenfalls in der o.a. Veröffentlichung enthaltenen Kennzahl bedient. Danach werden 46% aller Reisen der Europäer nach Deutschland mit dem Auto durchgeführt. Dieser prozentuale Anteil wird auf die Geschäftsreisen übertragen. Da bei Geschäftsreisen mit dem Pkw davon ausgegangen werden kann, dass nicht immer nur Einzelpersonen einen Pkw nutzen, wird zusätzlich ein durchschnittlicher Besetzungsgrad von 1,35 (Ø Anzahl Personen pro Fahrzeug) angenommen. Unter Berücksichtigung dieser beiden Kennzahlen ergeben sich aus den 12,3 Mio. Geschäftsreisen etwa 4,191 Mio. EuD. Um zu der Anzahl der unterschiedlichen Pkw zu gelangen, wird eine Durchschnittswertbetrachtung angestellt. Im Durchschnitt werden 10 Geschäftsreisen pro Pkw und Jahr angenommen. Bei allen Geschäftsreisen wird eine Jahresvignette unterstellt, da Unternehmen bestrebt sein werden, ihren Aufwand zu minimieren, auch wenn der Einzelkauf von Zehntagesvignetten im Einzelfall ggf. leicht günstiger sein könnte.

Unter diesen Voraussetzungen ergeben sich Einnahmen von rd. 30,288 Mio. Euro pro Jahr.

3.2.3 Urlaubsreisen mit Übernachtung

Für die Ermittlung der Einnahmen aus Fahrten mit diesem Fahrtzweck wurde die Veröffentlichung der DZT herangezogen. Die Anzahl der Urlaubsreisen mit Übernachtung wird dort für das Basisjahr 2014 mit 27,8 Mio. angegeben. Ausgehend davon erfolgte eine Hochrechnung auf Basis der Fortschreibung der Steigerungsraten der Vorjahre 2011 bis 2013 auf 36,8 Mio. Urlaubsreisen mit Übernachtung für das Jahr 2019.⁸ Analog zu den unter Punkt 3.2.2 geschilderten Berechnungsschritten, wurde der Pkw-Anteil mit 46% angesetzt und unter Berücksichtigung eines durchschnittlichen Besetzungsgrades von 1,48 (Ø Anzahl Personen pro Fahrzeug) die Zahl der EuD (~ 11,438 Mio.) ermittelt.

Die durchschnittliche Anzahl der Urlaubsreisen wurde mit zwei angesetzt (\cong 5,719 Mio. Fahrzeuge) und damit der Erwerb von zwei Zehntagesvignetten unterstellt.⁹ Bei einer Urlaubsreise von mehr als zehn Tagen müssten auch zwei Zehntagesvignetten gekauft werden, um den entsprechenden Zeitraum abzudecken. Dieser Umstand wurde bei der Einnahmeproggnose bewusst nicht berücksichtigt, um eine Überschätzung der Einnahmen zu vermeiden. Damit wird auch an dieser Stelle bei der Einnahmeproggnose ein konservativer Ansatz gewählt.

Die Einnahmen belaufen sich somit auf rd. 134,966 Mio. Euro pro Jahr.

3.2.4 Besuche bei Verwandten und sonstige Privatreisen mit Übernachtung

Für die Ermittlung der Einnahmen aus Fahrten mit diesem Fahrtzweck wurde ebenfalls die Veröffentlichung der DZT herangezogen. Ausgangsbasis sind rd. 9,6 Mio. Reisen zu Verwandten oder zu sonstigen privaten Zwecken mit Übernachtung (DZT, 2015). Es erfolgte eine Hochrechnung auf Basis der Steigerungsraten der Vorjahre 2011 bis 2013 auf 11,68 Mio. Fahrten für das Jahr 2019¹⁰. Diese Zahl umfasst alle Reisemittel, so dass hieraus zunächst die Anzahl der mit dem Pkw durchgeführten Reisen ermittelt wurde.

⁸ DZT-Steigerungsrate 2014 gegenüber 2013 iHv. von 1,8 Mio. Urlaubsreisen. Diese Steigerungsrate wurde in gleicher Höhe für die Folgejahre fortgeschrieben.

⁹ Beim Ansatz von nur einer Urlaubsreise wären die Einnahmen im Ergebnis gleich, da sich dann – da der Ausgangspunkt die insgesamt ermittelten EuD sind – die doppelte Menge an Fahrzeugen ergeben würde, deren Fahrer jeweils eine Vignette erwerben würden.

¹⁰ DZT-Steigerungsrate 2014 zu 2013 iHv. von 4,35% wurde mit 4% p.a. fortgeschrieben.

Hierfür wird sich einer ebenfalls in der o.a. Veröffentlichung enthaltenen Kennzahl bedient. Danach werden 46% aller Reisen der Europäer nach Deutschland mit dem Auto durchgeführt. Dieser prozentuale Anteil wird auf die Besuche bei Verwandten und sonstige Privatreisen mit Übernachtung übertragen. Da bei diesen Reisen mit dem Pkw davon ausgegangen werden kann, dass nicht immer nur Einzelpersonen einen Pkw nutzen, wird zusätzlich ein durchschnittlicher Besetzungsgrad von 1,48 (Ø Anzahl Personen pro Fahrzeug) angenommen. Auf dieser Basis ergeben sich knapp 1,815 Mio. Fahrzeuge sowie rd. 3,63 Mio. EuD.

Bei diesen Fahrtzwecken wurde ausschließlich der Erwerb von Zehntagesvignetten angenommen, mit dem Ergebnis von jährlich rd. 42,837 Mio. Euro Einnahmen.

3.2.5 Tagesgeschäftsreisen (TGR) ohne Übernachtung

Für die Ermittlung der Einnahmen aus Fahrten mit diesem Fahrtzweck wurde erneut die Veröffentlichung der DZT herangezogen. So wurden für das Jahr 2010 rd. 540 Mio. TGR in Deutschland, d.h. von In- und Ausländern gemeinsam ermittelt (DZT, 2011). Bei den Tagesgeschäftsreisen ohne Übernachtung liegen keine Auswertungen getrennt nach In- und Ausländern vor. Bei den Geschäftsreisen mit Übernachtung kann anhand der Datenlage hingegen ein Ausländeranteil (Europa) ermittelt werden, dieser lag in 2011 bei gut 12,6% (DZT, 2011).¹¹ Dieser prozentuale Ausländeranteil (Europa) wird auf die TGR übertragen, mit dem Ergebnis von rd. 68 Mio. TGR von Ausländern.

Diese Zahl umfasst alle Reisemittel, so dass hieraus zunächst die Anzahl der mit dem Pkw durchgeführten Geschäftsreisen ermittelt wurde. Bei einem Pkw-Anteil von angenommenen 60% und einem durchschnittlichen Besetzungsgrad von 1,35 (Ø Anzahl Personen pro Fahrzeug) ergeben sich rd. 30,336 Mio. EuD von gut 5 Mio. Pkw (bei rund 6 EuD pro Pkw) und daraus resultierenden Einnahmen i.H.v. rd. 365,387 Mio. Euro pro Jahr. Da es sich hier um Geschäftsreisende handelt, wird eine Jahresvignette unterstellt. Unternehmen werden bestrebt sein, ihren Aufwand zu minimieren, auch wenn der Einzelkauf von Kurzzeitvignetten ggf. im Einzelfall leicht günstiger sein könnte.

¹¹ Geschäftsreisen mit Übernachtung (2010): 10,7 Mio. aus Europa von insgesamt 84,6 Mio.

3.2.6 Privatfahrten ohne Übernachtung (bspw. Einkaufen und Tanken) sowie Tagesausflüge und Transitverkehre

Weiterhin sind alle Privatfahrten ohne Übernachtung zu betrachten. Hierzu sind Teile des „Einkauf- und Tankverkehrs“ zu zählen, Tagesausflüge ohne Übernachtung¹² sowie reine Transitverkehre (ebenfalls ohne Übernachtung).

Für die Einnahmeprognose der Fahrten mit diesen Fahrtzwecken wurde ein deduktiver Ansatz gewählt. Wie unter Punkt 1 dargelegt, wurden für die BAB-Nutzung etwa 155 Mio. EuD von gebietsfremden Pkw ermittelt. Die aufsummierten EuD, die bei den Unterpunkten 3.2.1 bis 3.2.5 ermittelt wurden, ergeben rd. 79,1 Mio. EuD. Die Differenz zwischen den 155 Mio. EuD (Gesamtbetrachtung) und den 79,1 Mio. EuD (nach Fahrtzwecken differenzierte Betrachtung) ergibt somit die Anzahl der verbleibenden EuD für den Fahrtzweck „Privatfahrten“. Damit sind die Privatfahrten mit rd. 75,9 Mio. EuD anzusetzen.

Innerhalb dieser Gruppe¹³ ist die Nutzungsintensität der BAB sehr verschieden. Der Gelegenheitsverkehr (Transit + Tagesreisende ohne Übernachtung) wird i.d.R. Kurzzeitvignetten erwerben, während beim „Einkauf- und Tankverkehr“, der für einen Großteil der 75,9 Mio. EuD verantwortlich ist, regelmäßig Jahresvignetten erworben werden. Es wird davon ausgegangen, dass im Gelegenheitsverkehr zwei Zehntagesvignetten erworben werden (\cong 2 EuD/a pro Pkw), beim „Einkauf- und Tankverkehr“ werden hingegen zwei Einreisen pro Monat angesetzt (\cong 24 EuD/a pro Pkw).

Unter der Annahme, dass der Gelegenheitsverkehr sowie der „Einkauf- und Tankverkehr“ jeweils 50% der Fahrzeuge ausmachen, ergeben sich bei dieser Gruppe als Durchschnitt 13 EuD pro Fahrzeug, bei insgesamt rd. 5,84 Mio. Fahrzeugen (jeweils rd. 2,9 Mio. Fahrzeuge pro Fahrtzweck).

Die resultierenden Gesamteinnahmen i.H.v. rd. 279,946 Mio. Euro pro Jahr setzen sich aus rd. 211,031 Mio. Euro aus dem Verkauf von Jahresvignetten („Einkaufen und Tanken“) und rd. 68,915 Mio. Euro aus dem Verkauf von Zehntagesvignetten (Gelegenheitsverkehr) zusammen.

¹² Alle Reisen mit Übernachtung wurden bereits betrachtet.

¹³ Gruppe = Fahrtzwecke Tanken, Einkaufen, Tagesausflüge, Transit etc.

3.2.7 Gesamtübersicht gebietsfremde Pkw

Die Ergebnisse der in den Ziffern 3.2.1 bis 3.2.6 vorgenommenen Prognosen sind in nachfolgender Abbildung noch einmal zusammengestellt. Demnach werden etwa 878,1 Mio. Euro pro Jahr durch insgesamt rund 19,2 Mio. gebietsfremde Pkw erbracht (vgl. Abbildung 6). Um den konservativen Betrachtungsansatz zu stützen, werden die Gesamteinnahmen von gebietsfremden Pkw um 5 % reduziert.¹⁴ Als Bruttoeinnahmen von Gebietsfremden im Rahmen der Infrastrukturabgabe ergeben sich damit **rd. 834,2 Mio. Euro pro Jahr**.

	- alle Angaben in Mio. -						
	Pendler	Geschäftsreisen <u>mit</u> Übernachtung	Urlaubsreisen <u>mit</u> Übernachtung	Sonstige Fahrten <u>mit</u> Übernachtung	TGR	Privatfahrten <u>ohne</u> Übernachtung	Summe
Pkw	0,341	0,419	5,719	1,815	5,056	5,84	19,19
EuD	29,482	4,191	11,438	3,63	30,336	75,923	155
Jahresvignetten (Anzahl)	0,341	0,419	0	0	5,056	2,92	8,736
Zehntagesvignetten (Anzahl)	0	0	11,438	3,63	0	5,84	20,908
Jahresvignetten (Einnahmen)	24,657	30,288	0	0	365,387	211,031	631,363
Zehntagesvignetten (Einnahmen)	0	0	134,966	42,837	0	68,915	246,718
Summe Einnahmen	24,657	30,288	134,966	42,837	365,387	279,946	878,081
Summe Einnahmen nach Sicherheitsabschlag (5%)							834,177

Abbildung 6: Gesamtübersicht über die prognostizierten Einnahmen von gebietsfremden Pkw nach Fahrtzweck

¹⁴ In diesen Sicherheitsabschlag sind auch die in Härtefällen möglichen Erstattungen der Infrastrukturabgabe von in Deutschland zugelassenen Pkw ohne Bundesfernstraßennutzung einbezogen.

4. Zusammenfassung

Innerhalb der Gesamtprognose der Einnahmen von Gebietsfremden aus der Infrastrukturabgabe wurde mehrfach ein konservativer Ansatz gewählt (Vorsichtsprinzip). Beispielsweise wurde bei längeren Urlaubsreisen der Erwerb von nur einer Zehntagesvignette angesetzt und abschließend auf das rechnerische Ergebnis noch ein Sicherheitsabschlag von 5% vorgenommen.

Im Ergebnis liegen die prognostizierten Bruttoeinnahmen bei rd. 834,2 Mio. Euro pro Jahr.¹⁵

Für die Gesamtbeurteilung der Infrastrukturabgabe sind letztlich nicht die Bruttoeinnahmen, sondern die Nettoeinnahmen entscheidend. An laufenden Kosten beim Bundesamt für Güterverkehr (BAG), dem KBA und ggf. einem privaten Dritten wurden rd. 210,5¹⁶ Mio. Euro pro Jahr ermittelt, so dass sich Nettoeinnahmen i.H.v. rd. 3,77 Mrd. Euro pro Jahr ergeben (vgl. Abbildung 7).

	Mio. Euro
Bruttoeinnahmen Inland p.a.	3.143,7
Bruttoeinnahmen Ausland p.a.	834,2
Bruttoeinnahmen gesamt p.a.	3.977,9
Kosten p.a.	210,5
Nettoeinnahmen p.a.	3767,4

Abbildung 7: Einnahmen und Kosten Infrastrukturabgabe

Die Ingangsetzungskosten des Infrastrukturabgabe- und Kontrollsystems werden bei den jeweiligen Betreibern anfallen und sind in den Kosten pro Jahr bereits enthalten.

Im Jahr 2019 beträgt die zusätzliche Steuerentlastung durch die ökologische Komponente für die besonders umweltfreundlichen EURO 6-Fahrzeuge rund 100 Mio. Euro.

Die um die Systemkosten und die Steuerentlastung von inländischen EURO 6-Fahrzeugen geminderten Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe fließen zweckgebunden in den

¹⁵ Siehe Abbildung 6.

¹⁶ Aktualisierter Erfüllungsaufwand gemäß Infrastrukturabgabengesetz vom 08.06.2016.

Verkehrsetat des Bundes und ersetzen teilweise bislang dort veranschlagte steuerfinanzierte Mittel. Die von gebietsfremden Fahrzeugen vereinnahmten Mittel (Einnahmen von über 834 Mio. Euro pro Jahr abzüglich der laufenden Systemkosten von 210,5 Mio. Euro pro Jahr und der Steuerentlastung fließen zusätzlich in die Finanzierung der Straßenverkehrsinfrastruktur des Bundes.

Die Infrastrukturabgabe wird durch die damit einhergehende Umstellung von einer Steuerfinanzierung auf eine Nutzerfinanzierung¹⁷ einen wichtigen Beitrag zum Erhalt, Neu- und Ausbau unserer der Verkehrsinfrastruktur leisten.

¹⁷ Mit der Einführung der Lkw-Maut im Jahr 2005 wurde bereits ein erster Schritt der Umstellung auf die Nutzerfinanzierung vollzogen.

IV. Quellenverzeichnis

- BA (2015) Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Arbeitsmarkt in Zahlen, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte - Pendler nach Ländern, Nürnberg, Stichtag 30.06.2015
- BA (2016) Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Arbeitsmarkt in Zahlen, Beschäftigung von Staatsangehörigen der EU-Mitgliedstaaten in Deutschland zum Stichtag 01.03.2016, Nürnberg
- BASSt (2005a) Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik, Heft V 120 – Fahrleistungserhebung 2002 – Inländerfahrleistung, Bergisch Gladbach, Mai 2005
- BASSt (2005b) Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik, Heft V 121 – Fahrleistungserhebung 2002 – Inlandsfahrleistung und Unfallrisiko, Bergisch Gladbach, Mai 2005
- BASSt (2010) Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik, Heft V 197 – Zählungen des ausländischen Kraftfahrzeugverkehrs auf den Bundesautobahnen und Europastraßen 2008, Bergisch Gladbach, September 2010
- DZT (2011) Deutsche Zentrale für Tourismus e. V., Incoming-Tourismus Deutschland - Zahlen, Daten, Fakten 2010 – Edition 2011, Frankfurt/Main, 2011
- DZT (2015) Deutsche Zentrale für Tourismus e. V., Incoming-Tourismus Deutschland - Zahlen, Daten, Fakten 2014 – Edition 2015, Frankfurt/Main, 2015
- IVV (2004) Ingenieurgruppe IVV-Aachen, Fahrleistungserhebung 2002 – Teil: Grenzüberschreitender Verkehr, Projekt-Nr. FE 82.203/2001, Aachen, April 2004
- Ratzenberger (2013) Ralf Ratzenberger, Abschätzung der Gebühreneinnahmen aus einer Autobahn-Vignette für Pkw im Auftrag des ADAC, München, Oktober 2013