



Alternative
für
Deutschland

FRAKTION IM DEUTSCHEN BUNDESTAG

MAUT



Sondervotum für den Abschlussbericht
des 2. Untersuchungsausschusses der 19. Wahlperiode „Pkw-Maut“

Sondervotum der AfD-Bundestagsfraktion zur „Pkw-Maut“

Vorwort

Wo (verliehene) Macht ausgeübt wird, müssen die Handlungen der „Mächtigen“ auch kontrolliert werden. Deshalb bedarf es einer gesetzlich garantierten Kontrollfunktion, mit der die Legislative die Exekutive überwachen kann. Der Deutsche Bundestag muss nach § 1 Absatz 1 des Gesetzes zur Regelung des Rechts der Untersuchungsausschüsse des Deutschen Bundestages (Untersuchungsausschussgesetz – PUAG) auf Verlangen von einem Viertel seiner Mitglieder (qualifizierte Minderheit) die Einsetzung eines parlamentarischen Untersuchungsausschusses bestimmen, um seine Kontrollfunktion gegenüber der Regierung wahrzunehmen. Untersuchungsausschüsse gelten allgemein als eine der wichtigsten Kontrollmöglichkeiten, um zum Beispiel ein mögliches Fehlverhalten der Regierung oder Missstände innerhalb von Ministerien zu untersuchen.

Das Projekt zur Einführung einer Infrastrukturabgabe (Pkw-Maut) auf deutschen Bundesfernstraßen sollte als sogenannte Nutzerfinanzierung – insbesondere durch zusätzliche Beiträge ausländischer Verkehrsteilnehmer – weitere Finanzmittel bereitstellen, die zweckgebunden direkt in die Modernisierung der bundeseigenen Infrastruktur fließen sollten. Die politische Absicht, dieses Projekt umzusetzen, wurde erstmals im Koalitionsvertrag von 2013 zwischen CDU/CSU und SPD festgehalten. Der Wille der deutschen Regierung war es, Halter von in Deutschland zugelassenen Pkw finanziell nicht stärker zu belasten als vor Einführung der Abgabe. So wollte man durch die Absenkung der Kfz-Steuer eine Mehrbelastung deutscher Autofahrer vermeiden. Doch genau diese Form der Entlastung wurde von Beginn an, übrigens auch von Experten in den beteiligten Ministerien, kritisch beurteilt und als möglicherweise unvereinbar mit europäischem Recht angesehen. Die Unvereinbarkeit der deutschen Pkw-Maut mit dem europäischen Recht beschied abschließend der Europäische Gerichtshof in seinem Urteil vom 18. Juni 2019 und beendete damit ein zwei Milliarden Euro teures Vorhaben der Bundesregierung, das von Beginn an auch deshalb zum Scheitern verurteilt war, weil Deutschland wesentliche Teile seiner Souveränität nach Brüssel abgegeben hat.

Mit dem hier publizierten Sondervotum der AfD-Bundestagsfraktion möchten wir über die Sachverhalte Auskunft geben, von denen wir im 2. Untersuchungsausschuss der 19. Wahlperiode Kenntnis erhielten. Nur der informierte Bürger kann sich ein faktenbasiertes Urteil über eines der umstrittensten politischen Projekte in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland bilden. Diese Broschüre will dazu einen Beitrag leisten.

Bei Fragen und Anregungen zum Inhalt dieser Broschüre können Sie uns selbstverständlich jederzeit kontaktieren. Alle Kontaktmöglichkeiten finden Sie auf der Rückseite der vorliegenden Broschüre.



Wolfgang Wiehle, MdB

Obmann der AfD-Bundestagsfraktion im 2. Untersuchungsausschuss der 19. Wahlperiode

I. Die „Pkw-Maut“

Ein politisches Prestigeobjekt, das von Beginn an zum Scheitern verurteilt war

„Man sollte in politischen Entscheidungen nicht einfach offenen Auges ins Verderben rennen.“²

1. Ablehnung des Bewertungsteils der Mehrheit (Dritter Teil)

Die AfD-Bundestagsfraktion lehnt den von der Mehrheit des Ausschusses (Fraktionen der CDU/CSU und der SPD) verfassten Bewertungsteil ab. Die AfD-Fraktion kann den getroffenen Aussagen nur punktuell zustimmen; so zum Beispiel der Feststellung:

„Der Ausschuss kommt zu dem Ergebnis, dass der mit der Kommission erzielte Kompromiss zur Umsetzung der Infrastrukturabgabe ein Indiz für die EU-Rechtskonformität des Projekts gewesen ist. Dem dennoch weiterhin bestehenden Risiko, auch eines vollständigen Scheiterns der Pkw-Maut vor dem EuGH, hätte in der Risikoabwägung jedoch eine größere Bedeutung zukommen müssen. Dies betrifft insbesondere auch die finanziellen Folgen einer Kündigung allein aus ordnungspolitischen Gründen, die vor Vertragsabschluss im BMVI nicht thematisiert worden sind.“³

oder auch der Empfehlung:

„Der Ausschuss empfiehlt, die haushälterischen Zuständigkeiten und Abläufe im BMVI mit dem Ziel zu überprüfen, dass Mitzeichnungen in Vergabeverfahren jeweils eine angemessene Prüfung mit ausreichender Prüfungstiefe zum Ausdruck bringen.“⁴

Aber da es sich die Mehrheit des Ausschusses in ihrer Bewertung zu eigen macht, generell für den gesamten Ausschuss zu sprechen, tatsächlich aber nicht alle im Ausschuss vertretenen Fraktionen sämtlichen von der Ausschussmehrheit angeführten Punkten zustimmen und insbesondere die AfD-Fraktion uneingeschränkt nur einzelnen Aussagen im Bewertungsteil folgen kann, lehnt die Fraktion der AfD den III. Teil des Abschlussberichtes ab.

2. Zum Verfahren des Untersuchungsausschusses

Der 2. Parlamentarische Untersuchungsausschuss der 19. Wahlperiode wurde mit Beschluss des Bundestages vom 28. November 2019 (Bundestagsdrucksache 19/15543) eingesetzt, um die Ursachen aufzuarbeiten, die zu dem Urteil des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) vom 18. Juni 2019 führten, in dessen Folge die Fortführung eines auf gut zwei Milliarden Euro projektierten Vorhabens der Bundesregierung abrupt endete. Eine wesentliche Grundlage für die Untersuchung bildete der Bericht des Bundesrechnungshofs (BRH) nach § 88 Abs. 2 der Bundeshaushaltsordnung (BHO), der am 18. November 2019 veröffentlicht wurde. Die Infrastrukturabgabe (ISA), ein Prestigeobjekt der CSU, das den deutschen Steuerzahler mittlerweile mehr als 77 Millionen Euro⁵ gekostet hat, fällt in die Verantwortung der gesamten Regierungskoalition und der sie stützenden Parteien CDU, CSU und SPD, die mit der Unterzeichnung des Koalitionsvertrages im Jahr 2013 den Grundstein für das Scheitern der „Pkw-Maut“ legten. Abgesehen davon, dass dieses administrative und finanzielle Fiasko dem Ansehen

² Endgültiges Stenografisches Protokoll 19/44 I vom 15. Januar 2021, S. 90; Zitat des Zeugen Prof. Hillgruber, Berater des Verkehrsministeriums im Untersuchungszeitraum.

³ Dritter Teil, H., Seite 467.

⁴ Dritter Teil, D. III. 1., Seite 437.

⁵ Vgl. https://rp-online.de/politik/deutschland/gescheiterte-pkw-maut-kostete-inzwischen-76-7-millionen-euro_aid-51714527, letzter Abruf am 14. April 2021.

von Ministerium und der Politik insgesamt geschadet hat, könnte die ruinöse Maut den deutschen Steuerzahler noch einmal mit bis zu 560 Millionen Euro⁶ belasten. Diese Summe, die sich aus Schadensersatzforderungen aufgrund der gekündigten Betreiberverträge ergibt, wird derzeit vor einem Schiedsgericht verhandelt.

Der 2. Untersuchungsausschuss hat sich am 12. Dezember 2019 konstituiert. Zwischen dem 16. Januar 2020 und dem 28. Januar 2021 wurden in 23 Beweisaufnahmesitzungen insgesamt 56 Zeugen sowie sechs Sachverständige gehört, wobei neun weitere Anträge der AfD-Bundestagsfraktion zur Zeugenvernehmung zwar als zulässig, aber als nicht sachgerecht abgelehnt wurden. Auf die Vernehmung von 13 bereits beschlossenen Zeugen hat der 2. Untersuchungsausschuss verzichtet. Dem Ausschuss wurden auf der Grundlage von 57 Aktenbeweisbeschlüssen 1,1 Millionen Blatt in ca. 38.400 Dateien vorgelegt. Knapp 80.000 Blatt waren als VS-Vertraulich eingestuft und nur in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages einsehbar. Beweismittel, die auf Beschluss des Ausschusses vom 26. November 2020 von der Europäischen Union (EU) beigezogen werden sollten, wurden erst Mitte April 2021 von der EU übersandt und konnten somit nicht mehr Gegenstand von Zeugenbefragungen werden.

Die Befragungen im Ausschuss offenbarten nicht selten ganz erhebliche Gedächtnislücken bei den Zeugen; auffällig waren auch die häufigen Blickwechsel zwischen Zeugen, deren Anwälten und der Vertreterin der Regierung im Ausschuss, Frau MDirig'in Petra Bethge, deren überaus häufige Wortmeldungen sich immer wieder auf die Klassifikation der Fragen der Ausschussmitglieder als möglicherweise unzulässig oder nicht untersuchungsgegenständlich bezogen. Zwar haben nach Art. 43 Abs. 2 GG die Mitglieder des Bundesrates und der Bundesregierung sowie ihre Beauftragten zu allen Sitzungen des Bundestages und seiner Ausschüsse Zutritt und müssen jederzeit gehört werden, dennoch entscheidet nach § 25 Abs. 1 PUAG allein der Vorsitzende eines Ausschusses, für den 2. Untersuchungsausschuss der 19. Wahlperiode Udo Schiefner (SPD), über die Zulässigkeit von Fragen. Wie vom Ausschussvorsitzenden in den Sitzungen mehrfach

erwähnt, beschränkt sich das Recht auf Gehör für Vertreter des Ministeriums darauf, sich zu verfahrensgegenständlichen Fragen zu Wort zu melden. Für die Mitglieder der AfD-Bundestagsfraktion im Ausschuss entstand durch die zahlreichen Einlassungen von Frau MDirig'in Bethge – oftmals noch bevor der Zeuge antwortete – der Eindruck, das Verhalten der Beauftragten des Ministeriums in den Ausschusssitzungen könnte geeignet sein, Einfluss auf die Zeugen zu nehmen. So musste sich MDirig'in Bethge in der 40. Sitzung des Ausschusses, nachdem sie zum wiederholten Male in die Zeugenbefragung eingegriffen hatte, von dem Mitglied des Untersuchungsausschusses Frau Kirsten Lühmann (SPD) deutliche Worte anhören:

„Ich gebe hier zu Protokoll, dass Ihre Einlassung aus meiner Sicht den Zeugen in eine bestimmte Richtung beeinflusst. Das kann ich nicht rückgängig machen. – Und das ist zum wiederholten Male passiert.“

Trotz mehrfacher, recht deutlicher Worte des Ausschussvorsitzenden nutzte die Vertreterin des Ministeriums fortwährend ihr Recht auf Gehör, um allem Anschein nach zu versuchen, den Ausschuss nach den Vorstellungen des Ministeriums zu lenken. Leider hat es der Ausschussvorsitz aus Sicht der AfD-Bundestagsfraktion an dieser Stelle versäumt, das Ministerium in Person von Frau MDirig'in Petra Bethge nachhaltig in seine Schranken zu verweisen. Es sei an dieser Stelle aber ausdrücklich angemerkt, dass sowohl der Vorsitzende des Ausschusses als auch seine Stellvertreterin ansonsten gute Arbeit geleistet und ein geregeltes Verfahren des Ausschusses ermöglicht haben.

Die Arbeit des Parlamentarischen Untersuchungsausschusses war weiterhin durch die vergebliche Suche nach Verantwortlichkeiten bestimmt, nicht zuletzt während der Vernehmungen des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer. Er betonte mehrfach, ihm sei wichtig gewesen, keine politische Einflussnahme auf das Vergabeverfahren zur „Pkw-Maut“ auszuüben. Dies sei für die „unabhängige“ Arbeit des entsprechenden Referates (Servicestelle Vergabe) von eminenter Wichtigkeit. Diesen Umstand zweifelt die Fraktion der AfD nicht an, jedoch lässt die Hervorhebung dieses Umstands durch den

⁶ Vgl. <https://www.welt.de/politik/deutschland/article204462902/Pkw-Maut-Gekundigte-Betreiber-fordern-560-Millionen-Euro.html>, letzter Abruf am 14. April 2021.

⁷ Endgültiges Stenografisches Protokoll 19/40 I vom 10. Dezember 2020; Seite 56.

Minister nach dessen Motivation fragen, war doch das gesamte Projekt – vor allem von der CSU – politisch gewollt und geprägt, wie Minister Andreas Scheuer in seiner Vernehmung mehrfach hervorhob, und über das zudem auch in zahlreichen Zeitungsberichten als „CSU-Prestigeobjekt“ berichtet wurde. Aus Sicht der AfD-Bundestagsfraktion hat der Verkehrsminister hier ganz eindeutig die Verantwortung für sein Scheitern auf das für das Vergabeverfahren verantwortliche Referat in seinem Haus geschoben. Doch auch andere Zeugen verwiesen in ihren Aussagen die Verantwortung auf andere Beteiligte des Untersuchungsgegenstandes, etwa die vom Ministerium beauftragten Beraterfirmen. Oder die Verantwortung für Entscheidungen ging innerhalb des Verkehrsministeriums in einem „dynamischen Prozess“⁸ unter, so wie es die Zeugin Frau OAR'in Claudia Hieckmann während ihrer Vernehmung ausdrückte. Für die AfD-Bundestagsfraktion ein bezeichnendes und erschütterndes Bild, das gleichwohl den Zustand einer verantwortungslosen Politik in Deutschland widerspiegelt. Aber warum sollten Beamte deutscher Ministerien anders handeln als die politische Leitung dieses Landes?

3. Die Rolle des Verkehrsministers Andreas Scheuer

Im Sommer 2019, als die ersten Forderungen nach einem Untersuchungsausschuss aufgrund der gescheiterten „Pkw-Maut“ bekannt wurden, sicherte Verkehrsminister Andreas Scheuer „maximal mögliche“⁹ Transparenz zu und ließ es sich auch nicht nehmen, vor der Sitzung des Verkehrsausschusses am 24. Juli 2019 Aktenordner, die im Zusammenhang mit der Maut vom Verkehrsministerium angelegt wurden, der Öffentlichkeit auf einem Handwagen zu präsentieren. Transparenz sei, so der Minister, sein Politikstil (siehe oben, Erster Teil, A. II. 2. b), S. 32). Nachdem der Antrag auf Einsetzung eines Untersuchungsausschusses im Oktober 2019 gestellt war, bekräftigte der Minister erneut die zugesagte Transparenz, in dem er die Kooperation mit dem Ausschuss beschwor, da er nichts zu verbergen

habe.¹⁰ Die zugesagte Transparenz war allerdings nicht von langer Dauer und so wurden von Mitarbeitern des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) nach der konstituierenden Sitzung des 2. Untersuchungsausschusses der 19. Wahlperiode (PA 29) am 12. Dezember 2019 insgesamt 52 Aktenordner wieder eingesammelt – darunter auch die noch im Sommer medienwirksam präsentierten Ordner –, um sie, in Teilen als Verschlussache „VS-Vertraulich“ eingestuft, an das Ausschussesekretariat zurückzuschicken.¹¹ Dem Ministerium steht die schriftlich begründete Einstufung nach § 28 Abs. 2 Nr. 2 PUAG zu, insbesondere wenn Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse von Vertragspartnern des Ministeriums betroffen sind. Die Einstufung erfolgte, nachdem die Ordner mehrere Monate lang den Abgeordneten des Verkehrsausschusses ohne Einstufung zugänglich waren. Spätestens ab diesem Zeitpunkt wurde deutlich, dass die beschworene Transparenz des Verkehrsministers mehr als fragwürdig war; ein Eindruck, der sich im weiteren Verlauf des PA 29 verfestigen sollte.

Bereits in der 9. Sitzung des Ausschusses am 5. März 2020 wurde vom Vorsitzenden des Ausschusses darauf hingewiesen, dass die vom Verkehrsministerium vorgelegten Unterlagen Schwärzungen von Namen enthielten, die nach einem Hinweis des Ausschussesekretariats vom Ministerium erneut und ohne Schwärzungen vorgelegt wurden.¹² Weiterhin musste dieses Thema in der 13. Sitzung erneut besprochen werden, weil die Frage aufgeworfen wurde, wie der Ausschuss und seine Mitglieder damit umgehen sollen. Insgesamt waren der Ausschuss und sein Sekretariat noch mindestens bis zum Mai 2020 damit beschäftigt, vom Verkehrsministerium ungeschwärzte Dokumente anzufordern und diese dann entsprechend in die bereits vorhandenen Akten einzuarbeiten, was die Arbeit der Ausschussmitglieder bei der Vorbereitung auf die Ausschusssitzungen erschwerte, da nicht alle Dokumente vollständig zugänglich waren. Die beschworene Transparenz des Ministers haben sich die Ausschussmitglieder sicherlich anders vorgestellt.

⁸ Endgültiges Stenographisches Protokoll 19/201 vom 18. Juni 2020; Seite 47: „Und ich habe es wahrgenommen, dass es ein dynamischer Prozess war. Einer hat die Idee gehabt und die Frage gestellt: Welche Möglichkeiten haben wir denn überhaupt? – Für mich hat es sich so dargestellt, dass es eben, ja, sehr dynamisch war und nicht auf eine einzelne Person zurückzuführen ist.“ und „An einzelne Personen kann ich mich nicht erinnern. Also meines Erachtens gab es nicht diesen einen Namen oder diesen einen Menschen, der entschieden hat: So ist der Weg.“, ebd. Seite 67; Aussage der Zeugin Claudia Hieckmann.

⁹ <https://www.sueddeutsche.de/politik/maut-scheuer-opposition-1.4538020>; letzter Abruf am 14. April 2021.

¹⁰ Vgl. https://www.focus.de/finanzen/boerse/wirtschaftsticker/konjunktur-scheuer-sichert-kooperation-mit-pkw-maut-untersuchungsausschuss-zu-id_11251804.html; letzter Abruf am 14. April 2021.

¹¹ Vgl. <https://www.spiegel.de/politik/deutschland/andreas-scheuer-behindert-untersuchungsausschuss-zum-maut-skandal-a-1301714.html>; letzter Abruf am 14. April 2021.

¹² Vgl. Protokoll 19/9 vom 5. März 2020, Seite 8.

Unlängst musste der Verteidigungsausschuss als Untersuchungsausschuss nach Art. 45a GG, der die „Berateraffäre“ um die ehemalige Verteidigungsministerin und jetzige EU-Kommissionspräsidentin, Dr. Ursula von der Leyen, im Bundesministerium der Verteidigung untersuchte, feststellen, dass das Ministerium Handydaten der Ministerin vernichtet hatte¹³. Nur drei Monate später, im März 2020, musste auch das Verkehrsministerium zugeben, dass es Handydaten von ranghohen Beamten bis hin zum Minister selbst gelöscht habe.¹⁴ Dies sei nach Ministeriumsangaben im Zuge der Handy-Umstellung von Smartphones des Anbieters „Blackberry“ auf Smartphones der Marke „iPhone“ passiert. So seien die alten Blackberry-Geräte routinemäßig zurückgesetzt worden, eine Sicherungskopie sei dabei nicht erstellt worden. Auf eine Reaktion des Transparenz-Ministers zu diesen Vorgängen wartete der Ausschuss vergeblich; möglicherweise kam dies dem Minister Scheuer auch durchaus zupass, betraf diese Löschung doch Daten, die aus der wichtigsten und umstrittensten Phase des gesamten Untersuchungszeitraumes stammten.

Doch damit nicht genug. Eine dem Ausschuss im Mai 2020 vorgelegte Vollständigkeitserklärung von Seiten des BMVI stellte sich als falsch heraus. Mit der Entschuldigung eines vorgeblichen Büroversehens wurde dem Ausschuss im Juli 2020 eine weitere Vollständigkeitserklärung zur vollständigen Übermittlung der Kommunikation des Ministers vorgelegt.¹⁵ Doch auch an dieser Vollständigkeitserklärung bestanden weiterhin Zweifel. Die Fraktionen DIE LINKE, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wandten sich am 7. Dezember 2020 an den Bundesgerichtshof (BGH), um eine Entscheidung über die Freigabe sogenannter LogFiles¹⁶ durch den Bundestag zu erwirken. Hierfür zuständig ist nach § 29 Absatz 3 PUAG ein Ermittlungsrichter beim BGH. Dem Ersuchen der drei genannten Fraktionen wurde am 29. Januar 2021 stattgegeben¹⁷. Allerdings wurde am 8. Februar bereits bekannt, dass es einen Beschluss des Ältestenrates des Deutschen Bundestages aus dem Jahr 2015 gibt, nach dem Protokolldaten der zentralen Infrastruktursysteme des

Bundestages lediglich drei Monate aufzubewahren seien.¹⁸ Unbeantwortet blieb die Frage, ob wenigstens zwei der beteiligten Fraktionen (DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) – sie waren in der 18. Wahlperiode im Deutschen Bundestag vertreten – diesen Beschluss des Ältestenrates hätten kennen müssen, um daraus abzuleiten, dass der Gang zum BGH keine verwertbaren Ergebnisse liefern würde. Der Abgeordnete Wolfgang Wiehle (AfD) äußerte sich in einer Pressemitteilung zu diesem Vorgang folgendermaßen:

„In meinen Augen ist es schon verwunderlich, dass die Oppositionskoalition aus Grünen, Linkspartei und FDP bis zum Bundesgerichtshof gezogen ist, um Protokolldaten zu den E-Mails von Verkehrsminister Scheuer in seiner Rolle als Abgeordneter zu bekommen. Mindestens Grüne und Linke hätten durch einfache Rückfrage in ihren Fraktionen herausfinden können, dass seit Ende 2015 solche Protokolldaten nur noch für drei Monate gespeichert werden. Aus dem Zeitraum, den der Untersuchungsausschuss betrachtet, gibt es mutmaßlich keine Daten mehr.“

Ein Ermittlungsrichter beim BGH hatte den Klägern Recht gegeben, so dass sie in den nicht mehr vorhandenen Protokollen nach Daten hätten suchen dürfen.

Ich verstehe ja noch, dass eine Mehrheit der Regierungskoalition im Ausschuss dagegen aus Rechtsgründen Beschwerde einlegt. Ich verstehe aber nicht, dass man darüber hinaus verlangt, dass diese Beschwerde auch noch das Suchen nach den nicht mehr vorhandenen Daten aufschieben soll.

Durch diese im Ergebnis offensichtlich nutzlosen Winkelzüge wird die Arbeit des Ausschusses unnötig verzögert und die Arbeit am Abschlussbericht behindert. Was für eine Schaumschlägerei. Die Erstellung des Berichts muss Priorität bekommen.“¹⁹

¹³ Vgl. <https://www.zeit.de/politik/deutschland/2019-12/berateraffaere-handyydaten-beweismittel-ursula-von-der-leyen>; letzter Abruf am 14. April 2021.

¹⁴ <https://www.welt.de/politik/deutschland/article207314673/Pkw-Maut-Blackberry-oder-iPhone-Die-Frage-in-Scheuers-Maut-Debakel.html>; letzter Abruf am 14. April 2021.

¹⁵ Vgl. <https://www.welt.de/politik/deutschland/article211879469/Gescheiterte-Pkw-Maut-Jetzt-wird-Scheuers-Maut-Debakel-auch-noch-zur-Mail-Affaere.html>; letzter Abruf am 14. April 2021.

¹⁶ <https://de.wikipedia.org/wiki/Logdatei>.

¹⁷ Vgl. Ausschussdrucksache 19(29)171.

¹⁸ Vgl. Ausschussdrucksache 19(29)174.

¹⁹ <https://afdbundestag.de/wiehle-maut-untersuchungsausschuss-verfehlt-seine-aufgabe/>; letzter Abruf am 14. April 2021.

Der Beschluss des Ermittlungsrichters vom 29. Januar 2021 wurde am 22. März 2021 wieder aufgehoben und der Antrag der drei Oppositionsfraktionen vom 7. Dezember 2020 zurückgewiesen.²⁰

Angesichts der bis hierhin angeführte Sachverhalte hätte die AfD-Bundestagsfraktion von einem Bundesminister erwartet, dass dieser seine Vernehmungen dazu nutzen würde, um Stellung zu den genannten Punkten zu beziehen und um die von ihm im Vorfeld angeführte Kooperationsbereitschaft und Transparenz nicht als Plattitüde erscheinen zu lassen. Doch sowohl bei seiner Vernehmung am 1. Oktober 2020 als auch am 28. Januar 2021 zeigte Minister Scheuer keinerlei Reue für den immensen Schaden, der dem deutschen Steuerzahler bisher entstanden ist, dessen Folgen noch nicht vollständig absehbar sind und der das Vertrauen in die politische Führung dieses Landes erschüttert hat. Ferner verweigerte der Minister nach der Bekanntgabe des Bundesgerichtshofs, seinen Beschluss vom 29. Januar 2021 aufzuheben, die Zusammenarbeit mit dem vom PA 29 am 10. September 2020 eingesetzten Ermittlungsbeauftragten Jerzy Montag, obwohl Minister Scheuer noch am 1. Dezember 2020 seine Zustimmung zur Zusammenarbeit erklärt hatte.²¹ Herr Montag sollte im Auftrag des Ausschusses prüfen, ob Verkehrsminister Scheuer seine Kommunikation im Zusammenhang mit dem Untersuchungsgegenstand vollständig offengelegt hat.

Der Verkehrsminister beteuerte bereits im Vorfeld seiner Vernehmung am 28. Januar 2021, es tue ihm sehr leid, er hätte keine andere Wahl gehabt und er hätte die Verträge für die „Pkw-Maut“ Ende 2018 unterschreiben müssen, da er gesetzlich dazu verpflichtet gewesen sei, die ISA im Oktober 2020 einzubringen.²² Auf welches Gesetz er sich dabei konkret bezog, konnte der Minister in seiner Vernehmung nicht darlegen, denn es ist mitnichten so, dass das Infrastrukturabgabengesetz (InfrAG) aus dem Jahr 2015²³, und in seiner geänderten Fassung aus dem Jahr 2017²⁴, einen entsprechenden Passus enthält, der Bundesminister a. D. Alexander Dobrindt oder den amtierenden Minister Scheuer

dazu verpflichtet hätte, mit der Erhebung der ISA im Jahr 2020 zu beginnen. Dabei gab es von Seiten der Bietergemeinschaft „Paspagon“, dem einzigen Bieter, der im Vergabeverfahren ein finales Angebot abgegeben hatte, die Offerte, mit einer Vertragsunterzeichnung bis nach dem Urteil des EuGHs zu warten:

„Ich habe daher angeboten, der Bund könne bis nach dem EuGH-Urteil mit der Beauftragung warten. Schließlich hätten wir dann noch einige Zeit bis zum Ende der Legislaturperiode, und man wüsste dann, ob die Risiken eines negativen Urteils eintreten würden. Zudem würde ein Zuschlag erst nach dem EuGH-Urteil Zeit geben, die Finanzierung der erforderlichen und angebotenen Leistungen zu organisieren.“²⁵

Hier drängt sich nun die Frage auf, warum ein potenzieller Bieter in einem Vergabeverfahren vorschlagen sollte, die Einreichung eines Angebots zu verschieben, was aus seiner Sicht dazu geführt hätte, auf zeitnahe Einnahmen aus der Erhebung der ISA vorerst zu verzichten, diese also erst später generieren zu können, wenn man seinerzeit nicht auch mit einem einschränkenden oder gar negativen Urteil des EuGHs gerechnet hat. Ging es also darum, ein mögliches negatives EuGH-Urteil vorerst abzuwarten, was sich letzten Endes positiv für den deutschen Steuerzahler ausgewirkt hätte, oder ging es darum, dem BMVI mehr Zeit einzuräumen, um angesichts der erheblichen Differenz zwischen Angebotssumme und verfügbaren Haushaltsmitteln einen höheren Etatansatz in den Bundeshaushalt hineinzuverhandeln?

Für Verkehrsminister Scheuer gab es dieses Angebot nicht. Er berief sich darauf, dieses Angebot hätte es nie gegeben und er sei außerdem gesetzlich dazu verpflichtet gewesen, die Verträge noch im Jahr 2018 abzuschließen.

„Ich habe ein Gesetz vorgefunden, und gewöhnlicherweise ist es in unserer Demokratie ziemlich gut, wenn der Auftrag aus dem Parla-

²⁰ Vgl. Ausschussdrucksache 19(29)179.

²¹ Vgl. Ausschussdrucksache 19(29)170 i. V. m. Ausschussdrucksache 19(29)180.

²² Vgl. <https://www.welt.de/politik/deutschland/article224686217/Verkehrsminister-Scheuer-entschuldigt-sich-fuer-Fiasko-um-gescheiterte-Pkw-Maut.html>; letzter Abruf am 14. April 2021.

²³ <https://www.gesetze-im-internet.de/infraag/InfrAG.pdf>; letzter Abruf am 14. April 2021.

²⁴ <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/aenderung-infrastrukturabgabegesetz-2017-05-18.pdf>; letzter Abruf am 14. April 2021.

²⁵ Endgültiges Stenografisches Protokoll 19/28 vom 1. Oktober 2020, Seite 71; Zitat des Zeugen Klaus-Peter Schulenberg.

ment von einem Minister umgesetzt wird. Und das Nächste ist, dass wir ja auch nicht nur die Einnahmeseite an dieser Stelle für die Planung in den nächsten Jahren klar definiert hatten, sondern auch im Haushalt 2018 die Einführung mit 38 Millionen [...] gewesen ist. [...] das war der klare Auftrag jetzt [...], um dieses politische Projekt, das eine gesetzliche Grundlage hat, abzuschließen.“²⁶

Die durch den Bundestag beschlossenen Gesetze aus den Jahren 2015 und 2017 verpflichteten den Verkehrsminister zwar zur Umsetzung der Maut, jedoch beinhalteten sie keinen verpflichtenden Start der ISA im Jahr 2020, wie aus dem einschlägigen Gesetz erkennbar ist (siehe oben).

Nach der Vernehmung des Ministers am 28. Januar 2021 stellte sich für die AfD-Fraktion im Deutschen Bundestag die Frage, was für die Umsetzung der Pkw-Maut verpflichtender war – ein gesetzlicher Auftrag oder der politische Wille? Die Aussagen in seinen Vernehmungen waren dermaßen politisch geprägt, dass der gesetzliche Auftrag zur Umsetzung der ISA eher wie eine Randnotiz erschien. Minister Scheuer sprach von „politischen Entscheidungen“²⁷ und „politischen Vorgaben“²⁸. Des Weiteren sei die ISA sowohl ein „politisches Projekt“²⁹ als auch ein „politisches Vorhaben“³⁰ beziehungsweise ein „politischer Umsetzungsauftrag“³¹ gewesen. Die Leitung des BMVI sei ebenfalls politisch und habe sich bei der Umsetzung der Maut an politischen Leitlinien orientiert.³² Andererseits betonte der Minister, er habe sich nicht in das Vergabeverfahren eingemischt, weil es frei von politischer Einflussnahme umgesetzt werden sollte. Wie aber ein politisches „Prestige-Projekt“ der CSU auch ohne (politische) Einwirkung des zuständigen Ministers politisch unbeeinflusst umgesetzt werden sollte, wird wohl ein Geheimnis des Ministers bleiben.

„Ich habe mich interessiert über den Zeitplan und den Stand, aber ich habe auch diverse

Male, auch schon am 01.10.2020, gesagt, dass ich mich in das Vergabeverfahren nicht eingemischt habe. Keine politische Einflussnahme, sondern eine grundsätzliche Kenntnisnahme des Verfahrensablaufs.“³³

Nach eigener Aussage hat sich Minister Scheuer aus dem Vergabeverfahren herausgehalten und auch nichts entschieden, denn Entscheidungen seien politische Vorgaben³⁴, mit denen er Einfluss auf das genannte Verfahren hätte nehmen können. Auch für einen politischen Laien dürfte es schwer vorstellbar sein, dass wichtige Entscheidungen über ein Bundesprojekt in Höhe von zwei Milliarden Euro ausschließlich auf Abteilungsleiter- oder Staatssekretärebene getroffen werden. Dass ein Minister für solch ein Projekt keinerlei Entscheidungen trifft, ist – ein geordnetes Amtsverständnis vorausgesetzt – kaum glaubhaft.

„Und nachdem diese Prüfung vonstattengegangen ist über das zu hohe Angebot der Bieter, war für mich die erste Priorität, nachdem ich mir das angehört habe, dass man in Aufklärungs- und Verhandlungsgespräche geht, weil nach unserer Einschätzung da der Bieter wohl viele Dinge nicht richtig umfasst hat oder aufgefasst hat, vieles vielleicht auch falsch eingeschätzt hat“.³⁵

„Ich habe ihm die Dinge jeweils immer erläutert: ‚Wo ist der Stand im Verfahren?‘, die wesentlichen Punkte erläutert, und er hat dann entschieden, wie es weitergeht.“³⁶

Für die AfD-Bundestagsfraktion bestehen keinerlei Zweifel, dass der Verkehrsminister im Gegensatz zu seiner Aussage, er habe sich aus politischen Gründen nicht in das Vergabeverfahren eingemischt, die Entscheidung getroffen hat, in weitere Aufklärungs- und Verhandlungsgespräche mit der einzig verbliebenen Bietergemeinschaft „Paspagon“ einzutreten, um nach der Abgabe eines unwirtschaftlichen ers-

²⁶ Endgültiges Stenographisches Protokoll 19/46 I vom 28. Januar 2021, S. 83.

²⁷ Ebd., Seite 22.

²⁸ Ebd., Seite 45.

²⁹ Ebd., Seite 83.

³⁰ Ebd., Seite 118.

³¹ Ebd., Seite 12.

³² Ebd., Seite 52 i. V. m. Seite 69.

³³ Ebd., Seite 32.

³⁴ Ebd., Seite 47.

³⁵ Endgültiges Stenografisches Protokoll 19/46 I vom 28. Januar 2021, Seite 84; Aussage des Verkehrsministers Andreas Scheuer.

³⁶ Endgültiges Stenografisches Protokoll 19/43 vom 14. Januar 2021, Seite 72; Aussage des Zeugen und ehemaligen Staatssekretärs im BMVI, Dr. Gerhard Schulz.

ten „finalen Angebots“ am 17. Oktober 2018 ein zweites finales Angebot in Höhe des vorgegebenen Haushaltsrahmens zu erwirken.

Die Vernehmungen des Ministers waren weiterhin geprägt durch mangelndes Verantwortungsbewusstsein aller Beteiligten. Zuständig für die Blamage waren alle und gleichzeitig niemand. Wenn der Minister Verantwortung für sein Handeln übernehmen würde, müsste er zwangsläufig Fehlentscheidungen zugeben, die er trotz seiner „*ministeriellen Verantwortung*“³⁷ nicht begangen haben will, denn ein deutscher Minister begeht nach dem Amtsverständnis der Verkehrsminister Scheuer offenbar keine Fehler. Diesen Eindruck hinterließ zumindest der Minister durch sein Verhalten im Ausschuss und gegenüber dessen Mitgliedern. Minister Scheuer fiel den Abgeordneten wiederholt ins Wort und ließ es sich auch nicht nehmen, einigen (Oppositions-) Mitgliedern in beherrschender Art und Weise gegenüberzutreten. Er hielt es auch nicht für nötig, auf die Fragen der Abgeordneten einzugehen, sondern wich den Fragen aus oder bezog sich immer wieder auf sein Eingangsstatement, das wie ein Anker für ihn wirkte. Ein sicheres Auftreten eines verantwortungsbewussten Bundesministers sieht anders aus. Auch durfte ein sachfremder Seitenhieb in Richtung der AfD nicht fehlen. Auf eine Frage des Abgeordneten Wiehle (AfD) entgegnete der Minister, ihn verwundere die Fragestellung, weil die AfD als Partei gegen die „Pkw-Maut“ sei.³⁸ Darüber hinaus hatte der Minister nur Positives über die Mitarbeiter seines Ministeriums zu berichten. Angesichts des katastrophalen Scheiterns eines weiteren politischen Großprojekts in der Bundesrepublik Deutschland, das große Summen an Steuergeldern verschlungen hat und sehr wahrscheinlich auch noch verschlingen wird, wirkte in Anbetracht eines politischen und administrativen Desasters dieser Größenordnung die Hervorhebung von fachlicher Kompetenz an allen Ecken und Enden seines Hauses nahezu aufdringlich und unglaubwürdig. So seien die Mitarbeiter seines Ministeriums professionell, seriös, kompetent, hochkarätig sowie lauter; sie seien „*Spitzenkräfte*“³⁹, die, so legen es die Aussagen ihres Dienstherrn nahe, vor Fehlern gefeit sind und keinerlei Verantwortung für die juristische Niederlage des politischen Prestigeprojekts tragen. Die Suche

nach Verantwortlichkeiten stellte sich als ausgesprochen schwierig dar, weil die Ausführungen des Ministers nur den Schluss zuließen, dass es so etwas wie eine Pflicht zur Verantwortlichkeit in dem von ihm geleiteten Ministerium nicht durchgängig gab. Die AfD-Bundestagsfraktion möchte an dieser Stelle betonen, dass es hier nicht um die fachliche Kompetenz der Mitarbeiter des Verkehrsministeriums geht, die außer Frage steht; hier geht es um die politische Führung des Hauses, die der Verantwortung auswich und argumentativ Zuflucht in angeblichen administrativen und gesetzlichen Zwängen suchte.

„Ich schwöre, dass ich meine Kraft dem Wohle des deutschen Volkes widmen, seinen Nutzen mehren, Schaden von ihm wenden, das Grundgesetz und die Gesetze des Bundes wahren und verteidigen, meine Pflichten gewissenhaft erfüllen und Gerechtigkeit gegen jedermann üben werde. So wahr mir Gott helfe.“

Der Minister und sein Ministerium haben nicht nur gegen geltendes Vergaberecht verstoßen, wie im nachfolgenden Kapitel – Das Fazit des Bundesrechnungshofs – dargelegt, sondern auch gegen das Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland. Der Schaden, der dem deutschen Volk durch das politische Versagen des amtierenden Verkehrsministers entstanden ist, beträgt wie eingangs erwähnt aktuell mindestens 77 Millionen Euro und könnte auf bis zu 560 Millionen Euro zusätzlich anwachsen. Diesen Schaden nehmen der Minister und die gesamte Regierung in Kauf, ohne für dieses politische Desaster einzustehen.

4. Das Fazit des Bundesrechnungshofs – eine Offenbarung des politischen Fiaskos

Der Bundesrechnungshof (BRH) ist in seiner ihm durch das Gesetz gegebenen Unabhängigkeit berechtigt, „*die Rechnung sowie die Wirtschaftlichkeit und Ordnungsmäßigkeit der Haushalts- und Wirtschaftsführung des Bundes*“⁴⁰ zu überprüfen. Und so prüfte er im Anschluss an das Urteil des EuGHs vom 18. Juni 2019 die durch das BMVI gekündigten Verträge „Erhebung“ und „Automatische Kontrolle“. In seinem Bericht vom 18. November 2019 kommt der BRH zu dem Schluss, dass das Minis-

³⁷ Endgültiges Stenografisches Protokoll 19/46 I vom 28. Januar 2021, Seite 15.

³⁸ Endgültiges Stenografisches Protokoll 19/28 vom 1. Oktober 2020, Seite 214.

³⁹ Vgl. Endgültiges Stenografisches Protokoll 19/46 I vom 28. Januar 2021, Seite 16 f.

⁴⁰ <https://dejure.org/gesetze/GG/114.html>; letzter Abruf am 14. April 2021.

terium gegen das Vergaberecht verstoßen hat, da es mit der Bietergemeinschaft „Paspagon“ nach Abgabe des ersten finalen Angebots am 17. Oktober 2018 weitere Aufklärungs- und Verhandlungsgespräche führte, was nach § 17 Absatz 10 Satz 1 Vergabeverordnung (VgV) jedoch unzulässig ist, da der Auftraggeber (in diesem Falle das BMVI) nicht über endgültige Angebote weiter verhandeln darf; in diesem Fall mit dem Ziel, den Angebotspreis des Bieters für das erste finale Angebot zu reduzieren⁴¹, das mit ca. drei Milliarden Euro über den seinerzeit zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln lag. Aus Sicht des BRH ist die Kostenprognose für die im Bundeshaushalt hinterlegten Mittel unzuverlässig und die im Vergabeverfahren bereits ausgeschiedenen Bieter hätten in den weiteren Aufklärungs- und Verhandlungsgesprächen, die zur Abgabe des zweiten finalen Angebots am 13. Dezember 2018 führten, beteiligt werden müssen, da in diesen Gesprächen Bestimmungen der vertraglichen Leistungsbeschreibung angepasst wurden. Auch hierbei liegt laut BRH ein Verstoß gegen das Vergaberecht vor.⁴² Als weiteren Punkt führt der BRH an, dass während der Aufklärungs- und Verhandlungsgespräche über Mindestanforderungen verhandelt wurde, die das BMVI im Nachgang zu diesen Verhandlungen ebenfalls veränderte. Dies, so macht der BRH deutlich, ist als Verstoß gegen § 17 Absatz 10 Satz 2 VgV zu werten, da gemäß der Vergabeverordnung über Mindestanforderungen nicht verhandelt werden darf und es dabei unerheblich nicht, ob diese Änderungen einen wesentlichen oder unwesentlichen Charakter haben.⁴³

Des Weiteren hat, wir verweisen auf die Ausführungen des BRH, das Verkehrsministerium gegen das Haushaltsrecht verstoßen, da der Vertrag „Erhebung“ ohne eine ausreichende Deckung durch Haushaltsmittel abgeschlossen wurde. So enthielt die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, nicht jedoch der Vertrag selbst, variable Vergütungsbestandteile in Höhe von 380 Millionen Euro, die durch sogenannte Verpflichtungsermächtigungen nicht abgedeckt waren. Weitere 144 Millionen Euro, die mit Vertragsschluss der Firma Toll Collect (TC) als Unter-

auftragnehmer anfielen, wurden ebenfalls zum Zeitpunkt der Vertragsunterzeichnung nicht im Haushalt hinterlegt.⁴⁴ Darüber hinaus hat das Ministerium das Risiko eines negativen Urteils durch den EuGH nur unzureichend in seiner Risikobewertung berücksichtigt. Das Ministerium hat dem BRH keine Unterlagen vorlegen können, die einen Nachweis dafür erbrachten, ob und an welcher Stelle eine konkrete Bewertung „eines vollständigen Scheiterns des ISA-Vorhabens durch ein Urteil des EuGHs“⁴⁵ durch die Bundesbehörde erfolgt ist. Die Eintrittswahrscheinlichkeit ist nach Angaben des BMVI als gering (15 Prozent) eingestuft worden. Dem widerspricht allerdings die Einstufung der Gesamtprojektleitungsgruppe (GPLG) des Ministeriums, die in ihren Statusberichten ein wesentliches Risiko (Risikolevel Gelb) erkannte. Dieses erhöhte Risiko fand jedoch in der Wirtschaftlichkeitsberechnung des Verkehrsministeriums keine Berücksichtigung. Laut BRH ist es fraglich, ob diese Wirtschaftlichkeitsberechnung als Entscheidungsgrundlage für den Zuschlag am 30. Dezember 2018 herangezogen werden durfte.⁴⁶

5. Mit der Unterzeichnung des Koalitionsvertrags von 2013 wurde der Ausgang vor dem EuGH bereits politisch besiegt

Ein Schwerpunkt der Arbeit der AfD-Bundestagsfraktion im 2. Untersuchungsausschuss der 19. Wahlperiode diente der Untersuchung, wie der Koalitionsvertrag aus dem Jahr 2013 zwischen CDU/CSU und SPD zustande gekommen war und welche Informationen allen Beteiligten zu diesem Zeitpunkt bezüglich der Vereinbarkeit der geplanten ISA mit dem geltenden Unionsrecht vorlagen. Im sogenannten „Bayernplan“ wurde die Einführung einer Maut für ausländische Fahrzeughalter durch die CSU beschlossen. Mit diesem „Bayernplan“ startete die CSU in die Wahlkämpfe sowohl für die Landtagswahl in Bayern als auch für die Bundestagswahl im Jahr 2013. Auch in der deutschen Presse war zum damaligen Zeitpunkt (Juli 2013) bereits zu lesen, dass die Einführung einer „Pkw-Maut“ in der beabsichtigten Form juristisch „kaum möglich“⁴⁷ sei. Der damalige CSU-Chef Horst Seehofer, heute Bundes-

⁴¹ Vgl. MAT A BRH-2/1, Blatt 19f.; siehe auch <https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/beratungsberichte/2019/vertraege-zur-infrastrukturabgabe>.

⁴² Ebd., Seite 20.

⁴³ Ebd., Seite 20.

⁴⁴ Ebd., Seite 23 ff.

⁴⁵ Ebd., Seite 13.

⁴⁶ Ebd., Seite 12 ff.

⁴⁷ <https://www.n-tv.de/politik/CSU-will-fuer-Pkw-Maut-kaempfen-article10995561.html>; letzter Abruf am 14. April 2021.

innenminister, erntete für seinen Vorstoß zur Einführung einer Maut nicht nur von Seiten des ADAC Kritik, auch Bundeskanzlerin Angela Merkel erteilte dem Vorhaben eine klare Absage. Noch am 1. September 2013, drei Wochen vor der anstehenden Bundestagswahl, sagte sie:

„Mit mir wird es keine Pkw-Maut geben.“⁴⁸

Trotz ihrer damaligen Aussage unterzeichnete Angela Merkel kurze Zeit später am 27. November 2013 den Koalitionsvertrag, mit dem die Einführung der ISA beschlossen wurde – mit politischen Maßgaben, die mit derzeitigem Unionsrecht nicht in Einklang zu bringen sind.

Angesichts der Tatsache, dass Bundeskanzlerin Merkel innerhalb weniger Wochen ihre öffentlich geäußerte ablehnende Haltung bezüglich der Einführung einer ISA revidierte und aufgrund des Umstands, dass die ISA mit einem europarechtswidrigen Grundstein in den Koalitionsvertrag von 2013 hinein formuliert wurde, war es für die AfD-Fraktion zwingend, neben Dr. Peter Ramsauer, von 2009 bis 2013 Bundesverkehrsminister, auch Bundeskanzlerin Merkel und den ehemaligen Vorsitzenden der SPD, Sigmar Gabriel, zu hören, um zu untersuchen, warum die Maut in ihrer damaligen Form beschlossen wurde. Und dass die drei damaligen Parteivorsitzenden von CDU, CSU und SPD die Formulierung im Koalitionsvertrag bezüglich der „Pkw-Maut“ sogar zur Chefsache erklärten, bestätigte der ehemalige Verkehrsminister Dr. Peter Ramsauer gegenüber dem Ausschuss mit der folgenden Aussage:

„Und dann wurde im Lauf des Novembers in dem Punkt natürlich viel gesprochen. Wir haben das Thema Maut aus den operativen Verhandlungen unserer Verhandlungsgruppe - also Pronold/Ramsauer - auf Wunsch der Parteivorsitzenden herausgenommen [...] und [es wurde] zwischen Gabriel, Merkel und Seehofer [...] in der letzten, vorletzten Nacht Ende November, Verhandlungsnacht, ausformuliert.“

Um den genannten Sachverhalt zu untersuchen, stellte die AfD-Fraktion zweimal einen Zeugenbeweisantrag zur Ladung von Angela Merkel und Sigmar Gabriel. Die Anträge vom 29. Mai und 4. Dezember 2020⁴⁹ wurden von allen anderen im Ausschuss vertretenen Fraktionen abgelehnt. Dass die „Oppositionsfraktionen“ von FDP, DIE LINKE und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Anträge gemeinsam mit den Regierungsparteien ablehnten, war für die AfD-Fraktion nicht nachvollziehbar, waren eben diese Fraktionen der Koalition mehr als einmal mangelnden Aufklärungswillen vor.⁵⁰ Aber ausgerechnet Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer lieferte der AfD-Fraktion den Hinweis, warum es für die Zeugenladungen von Frau Merkel und Herrn Gabriel keine Zustimmung seitens der sogenannten Oppositionsfraktionen gab. Herr Scheuer gab in seinem Eingangsstatement am 28. Januar 2021 folgendes zu Protokoll:

„Hätte es Jamaika gegeben, hätte es auch genau diese Maut gegeben, mitgetragen von Grünen und FDP.“⁵¹

FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hätten demnach 2017 bei ihren Sondierungsgesprächen mit der CDU der europarechtswidrigen Form der „Pkw-Maut“ zugestimmt. Daher verwundert es die AfD-Fraktion nicht, dass von Seiten dieser beiden Fraktionen kein Interesse daran bestand, u. a. die Bundeskanzlerin als Zeugin zu laden. Ihre Anhörung hätte wohl das nur begrenzt vorhandene „Aufklärungsinteresse“ dieser Fraktionen vor dem Ausschuss sehr schnell offenlegen können.

2013 vereinbarten CDU/CSU und SPD im Koalitionsvertrag, eine „europarechtskonforme Pkw-Maut“ einzuführen, „ohne im Inland zugelassene Fahrzeuge höher als heute zu belasten“⁵². Absicht war es, die ISA über die Kfz-Steuer zu verrechnen, so dass inländische Fahrzeughalter finanziell nicht stärker als vor der Einführung der „Pkw-Maut“ beansprucht worden wären. Bemerkenswert ist, dass ein so umfangreiches Großprojekt in einem 134 Seiten starken Papier lediglich in zwei kleineren Absätzen,

⁴⁸ <https://www.spiegel.de/politik/deutschland/pkw-maut-die-luegen-kanzlerin-merkel-a-1033140.html>; letzter Abruf am 14. April 2021.

⁴⁹ Vgl. Ausschussdrucksachen 19(29)112, 113, 161, 162.

⁵⁰ Vgl. Protokoll 19/33 vom 5. November 2020, Seite 12 f. – „Also ich finde, das ist ehrlich gesagt besonders interessant, wie Sie argumentieren und damit belegen Sie, dass es ihnen gar nicht um Aufklärung geht [...]“ (Abg. Krischer B'90/ DIE GRÜNEN) und Protokoll 19/37 vom 26. November 2020, Seite 20 – „Eine nicht eingestufte(!) Mail soll ich nicht vorhalten dürfen laut Union und BMVI. Aufklärung wird verhindert [...]“ (Abg. Luksic via Twitter).

⁵¹ Endgültiges Stenografisches Protokoll 19/46 I vom 28. Januar 2021, Seite 14.

⁵² <https://www.cdu.de/sites/default/files/media/dokumente/koalitionsvertrag.pdf>, Seite 8; Koalitionsvertrag von 2013; letzter Abruf am 12. Februar 2021.

gewissermaßen als „Randnotiz“, Erwähnung findet und gleichzeitig in beiden Absätzen⁵³ die europarechtskonforme Umsetzung betont wird. Wie die AfD-Fraktion im Untersuchungsausschuss klar aufzeigen konnte, bestanden bereits im Vorfeld der Unterzeichnung des Koalitionsvertrages, spätestens aber seit 2011, erhebliche Zweifel daran, dass die Maut in ihrer geplanten Form europarechtskonform war. Auch nach der offiziellen Einstellung des Vertragsverletzungsverfahrens (VVV) durch die EU-Kommission im Jahr 2017 gab es weiterhin Zweifel, so zum Beispiel im Verkehrsausschuss des Bundesrats, an der Europarechtskonformität des Vorhabens. In ihren Vernehmungen vor dem Untersuchungsausschuss bekräftigte die Leitungsebene des BMVI durchweg, dass die ISA für sie, spätestens nachdem die KOM das VVV gegen Deutschland eingestellt hatte, in ihrer beabsichtigten Form im Einklang mit europäischem Recht stand. Wie kann das sein?

Minister Scheuer bekräftigte in seiner Vernehmung zwar, man habe sich umfassend durch mehrere Experten beraten lassen,

„Ich war aber auf der Grundlage der erteilten Auskünfte, die mir durch kundige interne und externe EU-Rechtsexperten erteilt worden waren, von der Berechtigung und Richtigkeit meiner Erwartung überzeugt.“⁵⁴

doch die Vernehmungen im Ausschuss hinterlassen Zweifel an der fachlichen Qualifikation, der durch das Ministerium konsultierten „Experten“. Herr Prof. Hillgruber, nach Angaben des Instituts für Kirchenrecht (Universität Bonn) Experte für Staatskirchenrecht sowie institutionelles Europarecht⁵⁵, war der Fachberater des Verkehrsministeriums für die europarechtliche Prüfung und Umsetzung der ISA. Der Kirchenrechtsexperte, der für das Ministerium mehrere Stellungnahmen und Gutachten verfasste⁵⁶, sagte bei seiner Vernehmung vor dem Ausschuss aus, er habe sich vor der Beauftragung durch das Verkehrsministerium nicht mit europäischer Verkehrspolitik beschäftigt und er habe sich von daher erst in die einschlägigen Gesetze auf europäischer

Ebene einarbeiten müssen.⁵⁷ Weiter sagte Herr Prof. Hillgruber aus:

„Aber das habe ich auch als reizvoll angesehen, muss ich gestehen. Also, ich bin jemand, der nicht immer nur dieselben Felder beackert, sondern eben auch gerne die Herausforderung sucht [...]“.⁵⁸

Was das BMVI dazu veranlasste, einen im Bereich der Verkehrspolitik völlig unerfahrenen Rechtswissenschaftler für ein Projekt dieser Größenordnung zu engagieren, geht aus einem Vergabevermerk vom 15. September 2014 hervor. Die Bearbeiterin dieses Vermerks, Frau MR'in Geese, die auch als Zeugin vor dem Ausschuss aussagte, notierte damals das Folgende:

„In der Öffentlichkeit wurde teilweise die Auffassung geäußert, dass das vorgestellte Konzept europarechtswidrig sei. BMVI hält das Konzept für europarechtskonform. Zur Absicherung der eigenen Rechtsauffassung soll Prof. Dr. Christian Hillgruber als externer Gutachter mit einem Rechtsgutachten zur europarechtlichen Vereinbarkeit der geplanten Infrastrukturaufgabe beauftragt werden.“⁵⁹

Mit der Beauftragung von Herrn Prof. Hillgruber beabsichtigte das Verkehrsministerium demnach mitnichten, ein unabhängiges Gutachten erstellen zu lassen, sondern ein Gutachten, welches lediglich die politische Position der Regierung aus dem Koalitionsvertrag absichern sollte. Auf dieses Gutachten verweisend, bot sich der Leistungsebene des Verkehrsministeriums die Möglichkeit, die Verantwortung im Falle eines möglichen Scheiterns der ISA von sich weisen. Aus fachlicher Sicht wären andere Berater, die sich möglicherweise auf Themen der europäischen Verkehrspolitik spezialisiert haben, sehr viel besser geeignet gewesen. Höchstwahrscheinlich wären diese Berater aber nicht zu demselben Ergebnis gekommen wie Prof. Hillgruber, zumindest nicht, wenn sie aus einem neutralen Betrachtungswinkel auf die Unterlagen geschaut hätten.

⁵³ <https://www.cdu.de/sites/default/files/media/dokumente/koalitionsvertrag.pdf>, Seite 8 und Seite 29.

⁵⁴ Endgültiges Stenografisches Protokoll 19/46 I vom 28. Januar 2021, Seite 18.

⁵⁵ <https://www.jura.uni-bonn.de/institut-fuer-kirchenrecht/prof-dr-christian-hillgruber/allgemeines/>; letzter Abruf am 14. April 2021.

⁵⁶ Vgl. MAT A BMVI-6-1a-15, Blatt 492ff.; Übersicht wissenschaftlicher Gutachten und Studien die im Zusammenhang mit der Infrastrukturaufgabe durch das BMVI in Auftrag gegeben wurden.

⁵⁷ Vgl. Endgültiges Stenografisches Protokoll 19/44 I vom 15. Januar 2021, Seite 84.

⁵⁸ Ebd., Seite 84.

⁵⁹ MAT A BRH-2/2i-12, Blatt 249.

Wie die AfD-Bundestagsfraktion aufzeigen konnte, bestanden bereits vor Abschluss des Koalitionsvertrags erhebliche Zweifel an der europarechtlichen Zulässigkeit der „Pkw-Maut“, wie auch der Zeuge Peter Ramsauer dem Ausschuss bestätigte. Der ehemalige Verkehrsminister (2009 - 2013) stand dem Ausschuss am 13. Februar 2020 Rede und Antwort. Herr Ramsauer sagte aus, er habe im Jahr 2013 ein Gespräch mit dem damaligen Verkehrskommissar der Europäischen Union, Herrn Kallas, geführt und es wurde besprochen, unter welchen Voraussetzungen die ISA mit geltendem europäischem Recht vereinbar sei. Als Fazit dieses Gesprächs nahm Herr Ramsauer mit: Einerseits dürfe es keinerlei Verbindungen zwischen einer Steuer (in diesem Fall der Kfz-Steuer) und der Abgabe für die geplante Vignette geben – „no linkage between tax and toll“⁶⁰ und andererseits müsse es „winners and losers“⁶¹ in dem Sinne geben, dass auch deutsche Fahrzeughalter, wenn auch nicht alle, nach Einführung der Maut stärker belastet würden – Kfz-Steuer plus Maut-Abgabe. Als damaliger amtierender Verkehrsminister habe er diese europäischen Vorgaben zur europarechtskonformen Umsetzung der Maut auch in die Koalitionsverhandlungen zwischen SPD und CDU/CSU eingebracht. Doch sein Vorschlag, die Formulierung im Koalitionsvertrag so zu wählen, dass deutsche Autofahrer „insgesamt“ nicht stärker belastet werden dürfen⁶², fand keinen Einzug in das neue Regierungspapier der Koalition und damit war der Grundstein für das Scheitern vor dem EuGH im Jahr 2019 gelegt – denn eine stärkere Belastung deutscher Autofahrer war durch den Koalitionsvertrag von 2013 kategorisch ausgeschlossen. Hat Angela Merkel am Ende doch bekommen, was sie von Anfang an gesagt hatte – mit ihr werde es keine Pkw-Maut geben – oder hat sie die Schwesterpartei der CDU absichtlich ins offene Messer laufen lassen und dabei in Kauf genommen, dass der Steuerzahler am Ende die Rechnung begleichen muss?

6. Die Frage nach der Europarechtskonformität zog sich wie ein roter Faden durch das „Maut-Debakel“

Anhand mehrerer Beweisunterlagen lässt sich konstatieren, dass bereits vor der Unterzeichnung des Koalitionsvertrags im Jahr 2013 mehrfach geprüft wurde, ob die Umsetzung der ISA im Einklang mit geltendem Unionsrecht steht. Bereits im Jahr 2011 wurde im Verkehrsministerium festgestellt, dass eine kostenlose Vignettenabgabe an inländische Pkw-Halter bei gleichzeitiger Gebührenerhebung für im Ausland gemeldete Pkw nicht mit dem EU-Recht vereinbar sei, da bei einer derartigen Ausgestaltung der ISA allein ausländische Fahrzeughalter eine Gebühr für die Straßenbenutzung entrichten müssten. Dies würde gegen das Diskriminierungsverbot gemäß Art. 18 AEUV verstoßen. Darüber hinaus bestehe das Problem, dass die deutsche Kfz-Steuer nicht zweckgebunden verwendet wird, wobei die Vignettenabgabe ausschließlich für die Refinanzierung des Straßenbaus genutzt worden wäre. Somit könne unterstellt werden, Ausländer würden allein für die Instandhaltung der Straßeninfrastruktur herangezogen.⁶³

Das im Jahr 2012 für EU-Recht zuständige Referat EU 2 im Verkehrsministerium verfasste im Februar 2012 eine Bewertung zu einem Mitteilungsentwurf der Europäischen Kommission.⁶⁴ Die Verfasserin dieses Dokuments, Frau Kammann-Klippstein, kam in ihrer Auswertung zu folgendem Ergebnis:

1. „Unzulässig wäre [...] eine Paketlösung, bei der die Steuer genau um den Betrag gesenkt wird, der für die Zahlung einer Vignette erforderlich ist. Eine derartige Entlastung wäre als Kompensationszahlung anzusehen, von der Bürger anderer EU-Staaten unzulässiger Weise ausgeschlossen werden.“⁶⁵

Auf Grundlage dieser Bewertung stellte die AfD-Fraktion am 9. Oktober 2020 einen Beweisantrag⁶⁶, um Frau Kammann-Klippstein als Zeugin vor den Ausschuss zu laden. Dieser Antrag wurde von

⁶⁰ Endgültiges Stenografisches Protokoll 19/8 vom 13. Februar 2020, Seite 14.

⁶¹ Ebd., Seite 15.

⁶² Ebd., Seite 15.

⁶³ Vgl. MAT A BRH-2/2i-01f, Blatt 170ff.; schriftliche Bewertung des Referats EU 2 mit dem Titel: „PKW-Maut: Vereinbarkeit einer kostenlosen Vignettenabgabe mit EU-Recht“.

⁶⁴ <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2012/DE/1-2012-199-DE-F1-1.Pdf>; letzter Abruf am 14. April 2021.

⁶⁵ VMAT A BRH-2/2i-01f, Blatt 1894; schriftliche Bewertung des Referats EU 2 mit dem Titel: „Zulässigkeit eines Pkw-Mautsystems – Bewertung anhand der Mitteilung der EU-Kommission zu Straßenverkehrsbenutzungsgebühren“.

allen übrigen Fraktionen im Ausschuss am 29. Oktober 2020 abgelehnt.⁶⁷ Aus Sicht der AfD-Bundestagsfraktion ein weiterer Beweis dafür – nach ihren zuvor bereits abgelehnten Anträgen zur Ladung von Herrn Sigmar Gabriel und Frau Angela Merkel –, dass der 2. Untersuchungsausschuss der 19. Wahlperiode kein vollumfängliches Aufklärungsinteresse hatte, und das, obwohl die CDU im Vorfeld des Untersuchungsausschusses noch davon sprach, bei einem Untersuchungsausschuss gehe es um seriöse und ernsthafte Sachverhaltsaufklärung (siehe oben, Teil I, A. IV. 2., S. 46).

Das oben angeführte Zitat belegt eindeutig, dass der damaligen Leitung des Verkehrsministeriums die Rechtswidrigkeit der beabsichtigten Form der ISA bewusst war. Auch Verkehrsminister Scheuer hatte davon Kenntnis, dass die „Pkw-Maut“ in ihrer geplanten Form nicht den gesetzlichen Vorgaben entsprach, denn er selbst war bis Ende 2013 Parlamentarischer Staatssekretär im Verkehrsministerium und zuständig für den Bereich Verkehrspolitik. Der parlamentarische Staatssekretär Scheuer entgegnete dem damaligen Bundestagsabgeordneten Willi Zylajew auf seinen Vorschlag aus dem Jahr 2012, die Maut-Abgabe an die Kfz-Steuer zu koppeln und die Vignette allen in Deutschland Kfz-Steuerpflichtigen kostenlos zur Verfügung zu stellen⁶⁸, wie folgt:

„Ihre Anregung, deutschen Autofahrern im Gegenzug zur Zahlung der Kfz-Steuer eine kostenlose Vignette zukommen zu lassen, ist aus EU-rechtlichen Gründen kein gangbarer Weg.“

Die einseitige Mehrbelastung ausländischer Verkehrsteilnehmer käme faktisch einer Diskriminierung gleich und ist daher nach Artikel 18 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union nicht zulässig.“⁶⁹

Und so konfrontierte der Abgeordnete Wolfgang Wiehle (AfD) den Minister mit der Frage, welches Wissen dieser zum Zeitpunkt der Koalitionsverhandlungen 2013 über europarechtliche Fragen zur Maut innerhalb des Ministeriums hatte. Der Minister verwies in seiner Antwort auf die seinerzeitigen Weiterentwicklungen und darauf, dass die damaligen Diskussionen über ein Konzept für die Maut nichts mit der Variante zu tun hätten, die letztlich vor dem EuGH zu einem negativen Urteil führte – dies gelte auch für das Mautkonzept, das Herr Zylajew in einem Brief 2012 erwähnt habe.⁷⁰ Wie weiter unten im Urteil des EuGHs vom 18. Juni 2019 dargestellt, führte eben genau jene „einseitige Mehrbelastung ausländischer Verkehrsteilnehmer“, auch wenn die Vignette nicht mehr kostenlos abgegeben werden sollte, faktisch und letztlich zum Scheitern der ISA.

Die Zitate in der nachfolgenden Tabelle – sie stammen u. a. aus den eben genannten Unterlagen und Quellen unter Angabe der Jahreszahl und der jeweiligen Herkunft – verdeutlichen, wie häufig die rechtswidrige Form der ISA zwischen 2013 und 2017 dokumentiert wurde.

⁶⁶ Vgl. Ausschussdrucksache 19(29)153.

⁶⁷ Vgl. Protokoll 19/31 vom 29. Oktober 2020, Seite 13.

⁶⁸ Zweiter Teil, A. II. 5. c.), Seite 95.

⁶⁹ Ebd.

⁷⁰ Vgl. Endgültiges Stenografisches Protokoll 19/46 I vom 28. Januar 2021, Seite 25.

Herkunft und Jahr	Zitat
Vermerk aus dem Bundesministerium für Wirtschaft (BMW); 3. September 2013.	„Daher wird im Schrifttum auch davon ausgegangen, dass eine zeitgleiche oder zeitnahe Kostenkompensation der Maut/Vignette allein für inländische PKW (z. B. über eine entsprechende Senkung der KFZ- oder Mineralölsteuer) europarechtlich unzulässig wäre.“ ⁷¹
E-Mail aus dem BMWi zu einem Aufsatz von Prof. Boehme-Neßler (TU Berlin); 5. Februar 2014.	„Eine Senkung der Kfz-Steuer, um den deutschen Pkw-Fahrern die Kosten der Maut oder der Vignette auszugleichen, wäre eine verbotene mittelbare Diskriminierung.“ ⁷²
Ministervorlage des Referats UI 14 aus dem BMVI; 14. Februar 2014.	„Die direkte Verbindung zwischen Pkw-Maut und Kompensation dürfte gegen das Diskriminierungsverbot der EU (Art. 18 des Vertrages über die Arbeitsweise der EU) verstoßen.“ ⁷³ „Vorerst keine Weiterleitung an Minister (so mit AL L besprochen).“ ⁷⁴ [Handschriftlicher Vermerk auf dieser Vorlage.]
Votum zum Gesetzentwurf (ISA) durch das Bundeskanzleramt; 27. Juni 2014.	„Nicht zulässig dürfte es dagegen sein, dass die von Inländern gezahlte Infrastrukturabgabe auf die Steuer angerechnet wird [...]. Damit besteht eine erhebliche Gefahr, dass die KOM (und im Fall einer sehr wahrscheinlichen Klage auch der EuGH) die vorgesehene Regelung als einen Verstoß gegen das im EU-Primärrecht festgelegte Verbot der Diskriminierung von EU-Ausländern interpretiert.“ ⁷⁵
Ausarbeitung der Unterabteilung Europa (Fachbereich Europa) der Bundestagsverwaltung; 30. Juli 2014.	„Angesichts dieser Wirkung der kompensatorischen Freistellung sowie im Hinblick darauf, dass die Personengruppe der in Deutschland Kfz-steuerpflichtigen Halter mit Blick auf die Kfz-Zulassung am Wohnort regelmäßig aus Inländern besteht, wirkt die Infrastrukturabgabe mittelbar diskriminierend zulasten der Angehörigen anderer Mitgliedstaaten. Damit würde die Kombination einer an sich diskriminierungsfrei ausgestalteten Infrastrukturabgabe mit der gleichzeitigen Einführung von inhaltlich vollständig korrespondierenden Freibeträgen im Rahmen der Kfz-Steuer eine mittelbare Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit darstellen.“ ⁷⁶
Stellungnahme des Bundesministeriums für Justiz und Verbraucherschutz (BMJV); 1. Dezember 2014.	„Der erste Kritikpunkt ist ein möglicher Verstoß der Gesamtregelung gegen das besondere Diskriminierungsverbot für Verkehrsunternehmen in Art. 92 AEUV, der seinem Wortlaut nach auch eine Stillhalteverpflichtung bzw. ein Schlechterstellungsverbot enthält. Unabhängig von Diskriminierungsfragen führt die Gesamtregelung zu einer stärkeren Belastung der Ausländer im Verhältnis zu den Inländern als bislang.“ ⁷⁷

⁷¹ MAT A BMJV-2, Blatt 14 f.

⁷² MAT A BMWi-3a-1, Blatt 46.

⁷³ MAT A BMVI-1/1_B30, Blatt 2.

⁷⁴ Zweiter Teil, C. II. 4., Seite 118.

⁷⁵ Zweiter Teil, C. III. 1., Seite 119.

⁷⁶ Ausarbeitung PE 6 – 3000 – 139/14, Seite 15; Titel: „Vereinbarkeit des Vorschlags für eine PKW-Maut bzw. Infrastrukturabgabe mit dem Unionsrecht“.

⁷⁷ MAT A BMJV-2, Blatt 115 f.; Stellungnahme des BMJV zum Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesstraßen.

Herkunft und Jahr	Zitat
Brief von Violeta Bulc (ehem. EU-Kommissarin für Verkehr) an Minister a. D. Dobrindt; 12. Dezember 2014.	„The PKW Maut will be deducted from the vehicle tax (KFZ Steuer), which means that owners of vehicles registered in Germany will be receive reimbursement of sums paid on account of the PKW Maut. This will not by nature be the case for owners of vehicles registered abroad who are not subject to vehicle tax in Germany. This Situation amounts to indirect discrimination based on nationality“ ⁷⁸
Ausarbeitung der Unterabteilung Europa (Fachbereich Europa) der Bundestagsverwaltung; 19. Dezember 2014.	„Da somit durch die an die Kfz-Steuerpflichtigkeit im Inland anknüpfende Kompensation der Infrastrukturabgabe durch einen Steuerentlastungsbetrag im Regelfall nur Ausländer negativ betroffen sind, ist tatbestandlich von einer mittelbaren diskriminierenden Wirkung der Infrastrukturabgabe in Verbindung mit dem Steuerentlastungsbetrag im Rahmen der Kfz-Steuer auszugehen.“ ⁷⁹
Stellungnahme des Bundesrates zum Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Einführung einer ISA; 6. Februar 2015.	„Der Bundesrat lehnt den von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf aus den nachfolgenden Überlegungen ab. [...] Der Bundesrat hat grundsätzliche Bedenken, ob die gleichzeitige Einführung einer Infrastrukturabgabe in Deutschland und eines Freibetrags bei der Kfz-Steuer in gleicher Höhe (siehe Gesetzentwurf der Bundesregierung eines Zweiten Verkehrsteueränderungsgesetzes – BR-Drucksache 639/14) mit dem europäischen Recht vereinbar ist. Es besteht die Gefahr, dass in einem EU-Vertragsverletzungsverfahren oder in einem Gerichtsverfahren vor dem Europäischen Gerichtshof die Kompensation für die deutschen Kfz-Halterinnen und Halter für rechtswidrig erklärt und die Infrastrukturabgabe für Inländer in der Folge zu einer Mehrbelastung führen wird.“ ⁸⁰
Stellungnahme Prof. Dr. Franz C. Mayer LL.M. (Yale) vor dem Verkehrsausschuss; 18. März 2015.	„Weil die Kopplung von Infrastrukturabgabe und Entlastung durch die KFZ-Steuer das europarechtliche Problem ausmacht, wäre durch Entkopplung von Belastung durch Infrastrukturabgabe („PKW-Maut“) und Entlastung im Bereich der KFZ-Steuer eine europarechtskonforme Einführung einer Infrastrukturabgabe prinzipiell möglich, freilich nicht bei gleichzeitiger vollständiger Entlastung der Inländer.“ ⁸¹
Ausarbeitung der Unterabteilung Europa (Fachbereich Europa) der Bundestagsverwaltung; 9. Juli 2015.	„Da somit durch die an die Kfz-Steuerpflichtigkeit im Inland anknüpfende Kompensation der Infrastrukturabgabe durch einen Steuerentlastungsbetrag im Regelfall nur Ausländer negativ betroffen sind, ist tatbestandlich von einer mittelbaren diskriminierenden Wirkung der Infrastrukturabgabe in Verbindung mit dem Steuerentlastungsbetrag im Rahmen der Kfz-Steuer auszugehen.“ ⁸²

⁷⁸ MAT A BMWi-3a-4, Blatt 541.

⁷⁹ Ausarbeitung PE 6 – 3000 – 220/14, Seite 22; Titel: „Vereinbarkeit der Gesetzentwürfe zur Einführung einer Infrastrukturabgabe und zur Reform des Kraftfahrzeugsteuergesetzes mit dem Verbot der Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit“.

⁸⁰ MAT A BK-3-1a, Blatt 254.

⁸¹ ADrs. 18(15)193-F; „Europarechtliche Aspekte einer PKW-Maut“ (Infrastrukturabgabe), Seite 6.

⁸² Ausarbeitung PE 6 – 3000 – 68/15, Seite 24; Titel: Vereinbarkeit der Gesetze zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen und zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes mit dem Unionsrecht“.

Herkunft und Jahr	Zitat
Ausarbeitung der Unterabteilung Europa (Fachbereich Europa) der Bundestagsverwaltung; 6. Februar 2017.	„Da somit durch die an die Kfz-Steuerpflichtigkeit im Inland anknüpfende Kompensation der Infrastrukturabgabe durch einen Steuerentlastungsbetrag im Regelfall nur Ausländer die Infrastrukturabgabe effektiv zu leisten haben, liegt die Annahme nahe, dass das Konzept einer kompensatorischen Vermeidung einer Doppelbelastung durch einen der Infrastrukturabgabe (mindestens) entsprechenden Steuerentlastungsbetrag im Rahmen der Kfz-Steuer eine Ungleichbehandlung bei der tatsächlichen Anlastung der Infrastrukturabgabe bewirkt.“ ⁸³
Ausschuss-Sitzungsbericht der 678. Sitzung des Verkehrsausschusses, 22. Februar 2017.	„Der Bundesrat sieht daher nach wie vor die Gefahr, dass in einem erneuten EU-Vertragsverletzungsverfahren oder in einem Verfahren vor dem Europäischen Gerichtshof die mit dem Verkehrssteueränderungsgesetz beabsichtigte Kompensation inländischer Kfz-Halterinnen und Halter für rechtswidrig erklärt wird.“ ⁸⁴

Tabelle 1: Quellen und Zitate zur Vereinbarkeit der ISA mit Unionsrecht

Im Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 18. Juni 2019 heißt es dann auch wenig überraschend:

„In seinem heutigen Urteil stellt der Gerichtshof fest, dass die Infrastrukturabgabe in Verbindung mit der Steuerentlastung bei der Kraftfahrzeugsteuer, die den Haltern von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen zugutekommt, eine mittelbare Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit darstellt und gegen die Grundsätze des freien Warenverkehrs und des freien Dienstleistungsverkehrs verstößt. Hinsichtlich des Verbots der Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit stellt der Gerichtshof fest, dass die Steuerentlastung bei der Kraftfahrzeugsteuer zugunsten der Halter von in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen bewirkt, dass die von diesen entrichtete Infrastrukturabgabe vollständig kompensiert wird, so dass die wirtschaftliche Last dieser Abgabe tatsächlich allein auf den Haltern und Fahrern von in anderen Mitgliedstaaten zugelassenen Fahrzeugen liegt.“⁸⁵

Wie in Tabelle 1 und im vorhergehenden Abschnitt aufgezeigt wurde, war es entgegen den Aussagen

mehrerer Zeugen hinlänglich bekannt, dass die „Pkw-Maut“ in ihrer geplanten Form nach geltendem Unionsrecht unzulässig war. Wie es trotz des Wissens um die vielfach dokumentierte Unzulässigkeit der geplanten Maut 2013 zur Unterzeichnung des Koalitionsvertrages, und 2017, nach der „Einigung“ mit der EU-Kommission, zur Zustimmung des Bundesrates für die angeblich „europarechtskonforme“ Änderung des InfrAG kommen konnte, vermochte der 2. Untersuchungsausschuss nicht abschließend zu klären. Den Beweisakten nach stimmte das Bundesland Thüringen im Verkehrsausschuss des Bundesrats im Februar 2017 gegen den Entwurf zur Änderung des ISA-Gesetzes. Wie allgemein bekannt ist, votierte der Ministerpräsident von Thüringen, Bodo Ramelow (DIE LINKE), im April 2017, also wenige Wochen nach der Sitzung des Verkehrsausschusses des Bundesrates, für die Änderung des InfrAG und ebnete damit den Weg für den Start des Ausschreibungsverfahrens zur Einführung der ISA. Laut Medienberichten wurde dem Bundesland im Gegenzug der Ausbau einer bedeutenden Bahnstrecke durch das Verkehrsministerium zugesichert.⁸⁶

⁸³ Ausarbeitung PE 6 – 3000 – 5/17, Seite 28; Titel: „Vereinbarkeit des Infrastrukturabgabengesetzes und des Zweiten Verkehrssteueränderungsgesetzes in der Fassung der von der Bundesregierung beschlossenen Änderungsgesetze mit dem Unionsrecht“.

⁸⁴ MAT A BRH-2/2r-06, Blatt 3848.

⁸⁵ <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2019-06/cp190075de.pdf>; letzter Abruf am 14. April 2021.

⁸⁶ <https://www.neuepresse.de/Nachrichten/Wirtschaft/Darum-stimmte-Thueringen-doch-nicht-gegen-die-Maut>; letzter Abruf am 14. April 2021.

Nachdem das geänderte ISA-Gesetz verabschiedet wurde, stellte die KOM am 17. Mai 2017 das im Jahr 2015 gegen Deutschland eröffnete Vertragsverletzungsverfahren (VVV) offiziell ein. Nach den Verhandlungen zwischen der Bundesregierung und der KOM sei die Maut, so die ehemalige EU-Kommissarin für Verkehr, Violeta Bulc, in ihrer abgeänderten Form nun europarechtskonform und es liege keine Diskriminierung von ausländischen Fahrzeughaltern mehr vor.⁸⁷

„Ich begrüße, dass Bundesverkehrsminister Dobrindt und ich nach jahrelangen Gesprächen eine Lösung gefunden haben und [...] dass das deutsche Mautsystem mit dem EU-Recht in Einklang steht.“⁸⁸

Festzuhalten bleibt, dass die KOM in ihrer Stellungnahme vom 29. April 2016 das Folgende dokumentierte:

„Das deutsche Recht sieht einen Abzug in Höhe des Betrages der Infrastrukturabgabe [...] von der jährlichen Kfz-Steuer für in Deutschland zugelassene Fahrzeuge vor. [...] Dies ist mit den Artikeln 18, 34, 45 und 56 AEUV sowie mit Artikel 92 AEUV unvereinbar.“⁸⁹

Der Abzug der ISA war somit auch nach der „Einigung“ zwischen der KOM und der Bundesrepublik Deutschland rechtswidrig, denn dieser Passus wurde nicht aus dem einschlägigen Gesetz gestrichen. Warum die KOM auf einmal keinen Verstoß mehr gegen europäisches Recht sah, konnte der Ausschuss nicht abschließend klären.

Der EuGH sah das zwei Jahre später bekanntlich anders. Und auch der durch den 2. Untersuchungsausschuss geladene Zeuge Martin Selmayr, bis Ende 2018 Kabinettschef des ehemaligen Kommissari-

präsidenten Jean-Claude Juncker, gab in seiner Zeugenaussage zu Protokoll, dass die Einstellung eines VVV keinerlei Bestätigung dafür sei, dass die KOM eine Konformität mit EU-Recht eingestehe.⁹⁰ Die KOM sagte in einem Antwortschreiben an den EuGH, dass sie das Verfahren u. a. eingestellt habe, aufgrund

„[...] des Bedürfnisses, breite politische Unterstützung für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Rechtsrahmens für ein gemeinsames europäisches System der Entgelte für Straßenbenutzung zu erhalten.“⁹¹

An dieser Stelle sei auch noch einmal auf die bereits angeführte Auswertung einer Mitteilung der KOM durch das Verkehrsministerium aus dem Jahr 2012 hingewiesen, wonach die Senkung der Kfz-Steuer um den Betrag des Vignetten-Preises europarechtlich unzulässig wäre (siehe oben, S. 13 f.). Ferner erachtete auch Violeta Bulc die ISA noch im Dezember 2014 für europarechtswidrig (siehe Tabelle 1, S. 16). Wie sich die Bundesregierung und die KOM trotzdem einigen konnten, ohne dass die laut geltendem Unionsrecht diskriminierende Wirkung der Maut aus dem InfrAG gestrichen wurde, bleibt für die AfD-Bundestagsfraktion nach Abschluss des 2. Untersuchungsausschusses unklar. Wie jedoch anhand der verschiedenen Dokumente (siehe oben, Tabelle 1) aufgezeigt werden konnte, wussten sowohl die Bundesregierung als auch die KOM, dass die „Pkw-Maut“ in ihrer geplanten Form – auch nach der Einigung mit der Europäischen Kommission – europarechtswidrig war.

Abschließend werden Aussagen von Zeugen wiedergegeben, die zeigen, wie leichtfertig das absehbare politische Desaster in Kauf genommen wurde – zum Schaden des deutschen Steuerzahlers.

⁸⁷ <https://www.faz.net/aktuell/politik/eu-stellt-pkw-mautverfahren-gegen-deutschland-ein-15020051.html>; letzter Abruf am 14. April 2021; siehe auch Erster Teil, A. II. 1., Seite 30.

⁸⁸ Erster Teil, A. II. 2. b). (1), Seite 33.

⁸⁹ MAT A EU-1/1-Annex 03, Blatt 12.

⁹⁰ Vgl. Zweiter Teil, D. VII., Seite 159.

⁹¹ Zweiter Teil, D. VII., Seite 159.

Name des Zeugen	Zitat
Dr. Gerhard Schulz (ehemaliger Staatssekretär im BMVI)	„Wir waren uns sicher, wir waren völlig überzeugt – und ich war es bis zum 18. Juni – dass der EuGH uns Recht geben wird.“ ⁹²
Andreas Scheuer	„Ich ging bei meiner Entscheidung im Dezember 2018 fest davon aus, dass das Projekt Pkw-Maut durch das EuGH-Verfahren nicht als solches in Gefahr war und der EuGH dieses Verfahren zugunsten des Bundes entscheiden würde. So war ich stets in den Monaten zuvor durch mein Haus intern unterrichtet worden.“ ⁹³
Klaus-Peter Schulenberg (Zeuge und CEO der Fa. CTS Eventim)	„Herr Scheuer hat gesagt, dass es wesentliche Gutachten dazu gebe im Verkehrsministerium, die seien positiv; dass man ausschließen könne, dass es ein negatives EuGH-Urteil geben würde. Und Herr Scheuer hat auch nochmal erklärt, dass man in einem Wahljahr keine Pkw-Maut einführen könne.“ ⁹⁴
Dr. Gerhard Schulz	„Wir haben doch über Jahre jetzt geprüft, über die Gesetzgebungsverfahren, wie gesagt, über das Vertragsverletzungsverfahren: Kann das Verfahren insgesamt scheitern? Kann die ISA insgesamt scheitern? - Nein. Für uns war klar: Die ISA wird nicht daran scheitern.“ ⁹⁵
Dr. Gerhard Schulz	„Ich habe auch im Nachgang von Kommissionsmitarbeitern später nicht gehört, dass sie gesagt hätten: Der Kompromiss gilt nicht mehr. – Und im Übrigen hätte die Kommission aus meiner Sicht, wenn sie gesagt hätte, Deutschland hätte sich nicht EU-konform verhalten, als Hüterin der Verträge ja im Grunde wieder gegen Deutschland klagen müssen. Sie hätte ja zumindest in dem EuGH-Verfahren eine Stellung abgeben können oder müssen. Das hat sie ja alles nicht.“ ⁹⁶
Prof. Hillgruber (Berater des BMVI)	„Und politisch muss die Sache entschieden werden. Man kann sich nicht hundertprozentig absichern – das geht nicht –, sondern man muss sich letztlich auf einen Rechtsstandpunkt stellen, von dem man allerdings sagen muss: Er muss realistischerweise vertretbar sein. Und davon bin ich nach wie vor vollauf überzeugt, dass das hier der Fall ist, und sehe mich da eben nachdrücklich bestätigt durch das Votum des Generalanwalts.“ ⁹⁷
Andreas Scheuer	„Am 18.06.2019 kam das niederschmetternde Urteil des EuGH. Ich war davon vollkommen überrascht. Auch unser gesamtes Team von Internen und Externen war vollkommen überrascht.“ ⁹⁸

⁹² Zweiter Teil, H. VI. 2., Seite 311.

⁹³ Zweiter Teil, H. VI. 2., Seite 311.

⁹⁴ Zweiter Teil, H. VI. 2., Seite 311..

⁹⁵ Zweiter Teil, H. VI. 2., Seite 312.

⁹⁶ Zweiter Teil, F. IV. 1., Seite 191.

⁹⁷ Endgültiges Stenografisches Protokoll 19/44 I vom 15. Januar 2021, Seite 90.

⁹⁸ Zweiter Teil, J. 1. 4., Seite 342.

Name des Zeugen	Zitat
Karl-Heinz Görrissen (Abteilungsleiter im BMVI)	„[...] ich habe ja versucht, das deutlich zu machen, dass wir – und mit „wir“ meine ich eigentlich alle Stellen im Hause – der festen Überzeugung waren: Es wird ein positives Urteil geben [...].“ ⁹⁹
Dr. Gerhard Schulz	„Ich meine, Sie können sich vorstellen, als der 18. Juni stattfand und das Urteil bekannt wurde, dass ich selbst natürlich auch wirklich geschockt war und überrascht war, tief überrascht war und mir das Urteil angeschaut habe und auch versucht habe, die Gründe zu verstehen.“ ¹⁰⁰

Tabelle 2: Zeugenaussagen zum „erwarteten“ Ausgang des Urteils durch den EuGH

Wie aus Tabelle 2 ersichtlich war insbesondere die Leitungsebene des BMVI der festen Überzeugung, durch die Aufhebung des VVV der KOM sei die Konformität der ISA durch die „Hüterin der Verträge“ bestätigt worden. Wie der Zeuge Selmayr (siehe oben, S. 18) dem Ausschuss erklärte, kann aus der Aufhebung eines VVVs keine unionsrechtliche Zulässigkeit abgeleitet werden und somit entspre-

chen für die AfD-Fraktion die getätigten Aussagen (siehe Tabelle 2) nicht der Wahrheit, da das Verkehrsministerium und seine Berater diesen Sachverhalt hätten kennen müssen und folglich ihr weiteres Vorgehen nicht auf einer falschen Annahme aufbauen dürfen. Dieses VVV war auch nicht das erste, das die KOM gegen Deutschland geführt hat.



⁹⁹ Endgültiges Stenografisches Protokoll 19/41 | vom 11. Januar 2021, Seite 29.

¹⁰⁰ Endgültiges Stenografisches Protokoll 19/43 vom 14. Januar 2021, Seite 111.

Eindrücke aus



dem Ausschuss



7. Was dem BMVI nicht passte, wurde passend gemacht

Das im Jahr 2017 europaweit gestartete Vergabeverfahren für die Verträge zur „Erhebung“ und „Kontrolle“ der ISA, wurde mit der Unterzeichnung des Vertrages „Erhebung“ durch die Bietergemeinschaft „Paspagon“ am 30. Dezember 2018 abgeschlossen.¹⁰¹ Der Bundeshaushalt für das Jahr 2018 sah für beide Verträge insgesamt 2,08 Mrd. Euro vor.¹⁰² Die Bietergemeinschaft „Paspagon“ war das einzig verbliebene Konsortium, das am 17. Oktober 2018 ein erstes finales Angebot in Höhe von 3,6 Mrd. Euro¹⁰³ für den Vertrag „Erhebung“ abgab, das jedoch weit über den im Bundeshaushalt verfügbaren Mitteln von 1,977 Mrd. Euro lag und somit, laut Verkehrsministerium, unwirtschaftlich war. Aus Sicht des Ministeriums sollte die Vertragsunterzeichnung noch im Jahr 2018 erfolgen, weswegen man sich dazu entschloss, in weiteren Verhandlungsrunden (nach dem 17. Oktober 2018) den Angebotspreis der Bietergemeinschaft zu reduzieren, um den Rahmen der vorgegebenen Haushaltsmittel einzuhalten. Die Nachverhandlungen führten zur Abgabe eines zweiten finalen Angebots und zum Zuschlag durch das Verkehrsministerium mit der abschließenden Vertragsunterzeichnung am 30. Dezember 2018. Zwischen Juni und August 2018 stiegen insgesamt drei von vier verbliebenen Bietergemeinschaften aus dem Vergabeverfahren aus. Bereits am 28. Juni 2018 teilte die Bietergemeinschaft „ViaTix“ dem Verkehrsministerium mit, sich nicht mehr an dem laufenden Vergabeverfahren beteiligen und kein finales Angebot abgeben zu wollen. Insbesondere haben zeitliche Meilensteine sowie Regelungen zur Haftung und Vertragsstrafen eine Angebotsabgabe unmöglich gemacht.¹⁰⁴ Für die Bietergemeinschaft „e2Pay Solutions“ waren ebenfalls Haftungsregelungen und die damit verbundene Risikokalkulation der Grund, am 31. Juli 2018 aus dem Vergabeverfahren auszusteigen und auf die Abgabe eines finalen Angebots zu verzichten.¹⁰⁵ Und schließlich wurde dem Ministerium am 16. August 2018 mitgeteilt, dass sich die Bietergemeinschaft T-Systems International GmbH und der

AGES Maut System GmbH & Co. KG auflösen und auf die Abgabe eines Angebots verzichtet wird.¹⁰⁶ Laut Aussage des Zeugen Herrn Timotheus Höttges (Vorstandsvorsitzender der Deutschen Telekom AG) seien auch für T-Systems unter anderem die Risiken bezüglich der Kalkulation und Haftung der Anlass gewesen, dem Verkehrsministerium kein Angebot zu unterbreiten.¹⁰⁷

*„Bei dem Vergabeverfahren Erhebung ist der Wettbewerb mittlerweile erheblich beeinträchtigt. Von vier Bietern haben sich zwei Bietergemeinschaften aus dem Vergabeverfahren zurückgezogen. Bei einem weiteren Bieter ist mittlerweile fraglich, ob dieser im Verfahren verbleiben kann. Mit dem Ziel, den Wettbewerb im laufenden Verfahren zu stärken und für diejenigen Bieter, die ihren Ausstieg bereits erklärt haben, einen Anreiz zu schaffen, doch noch ein endgültiges Angebot abzugeben, wurde die Startvergütung von bisher 60 Mio. € (Brutto) auf 100 Mio. € (Brutto) angehoben. Sollte diese Maßnahme bei den Bietern jedoch nicht zu den erhofften Effekten führen und gleichzeitig ein weiterer Bieter aus dem Vergabeverfahren aussteigen, **würde der Wettbewerb vollständig zum Erliegen kommen. Die Folge wäre, dass nur ein Angebot im Verfahren verbliebe, von dem aufgrund fehlender Vergleichsangebote nicht abschließend festgestellt werden könnte, dass es sich dabei um die wirtschaftlichste Lösung handelt.**“¹⁰⁸*

Obwohl drei Bieter ihren Verzicht zur Abgabe eines Angebots in schriftlicher Form gegenüber dem Verkehrsministerium erklärt hatten und dem Verkehrsministerium dieser Umstand bekannt war, wollte oder konnte sich Minister Scheuer in seiner Zeugenvernehmung am 1. Oktober 2020 nicht darauf festlegen, davon gewusst zu haben. Für ihn laufe eine Frist zum gesetzten Stichtag ab, und ob zu diesem Tag, dem 17. Oktober 2018, nur ein Bieter definitiv ein Angebot abgeben würde, das hätte er Tage

¹⁰¹ Vgl. Zweiter Teil, F. III. 7., Seite 189.

¹⁰² Vgl. Zweiter Teil, H. III. 6. b) (2), Seite 297.

¹⁰³ Vgl. Zweiter Teil, H. I. 2. b), Seite 273.

¹⁰⁴ Vgl. MAT A BMVI-6/5x, Blatt 255.

¹⁰⁵ Ebd., Seite 256 ff.

¹⁰⁶ Ebd., Seite 269.

¹⁰⁷ Vgl. Endgültiges Stenografisches Protokoll 19/26 I vom 17. September 2020, Seite 83 f.

¹⁰⁸ MAT A BMVI-6/5x, Blatt 279; Vermerk zum Planungsstand des Vergabeverfahrens aus dem BMVI.

oder Wochen vorher nicht sagen können.¹⁰⁹ Für die AfD-Fraktion ist diese Aussage des Ministers in Anbetracht eines überaus deutlichen Vermerks zu diesem Sachverhalt (siehe oben) sehr fragwürdig. Davon, dass ein Projekt über zwei Milliarden Euro auf der Kippe stand, wollte Herr Scheuer nichts gewusst haben. Auch, dass der Wettbewerb bei nur einem verbleibenden Bieter vollständig erliegen würde und sich die Wirtschaftlichkeit aufgrund dessen auch nicht mehr feststellen ließe, war ihm unbekannt; zumindest wollte oder konnte er sich an solch einen Sachverhalt nicht erinnern.¹¹⁰ Stattdessen traf sich die Führung des Ministeriums am 03. Oktober 2018 mit der einzig verbliebenen Bietergemeinschaft „Paspagon“ zu einem Gespräch am Berliner Flughafen Tegel. Dieses Gespräch fand während eines laufenden Vergabeverfahrens statt und wurde auch nicht dokumentiert, da das für Vergabeverfahren zuständige Referat im BMVI von diesem Gespräch im Vorfeld nicht unterrichtet wurde.¹¹¹ Dieses Treffen stellte sich für die AfD-Bundestagsfraktion als umso erstaunlicher heraus, lehnte das Ministerium eine Gesprächsanfrage der bereits ausgeschiedenen Bietergemeinschaft „ViaTix“ vom 17. September 2018¹¹² mit der Begründung ab, dass man sich in einem laufenden Vergabeverfahren befinde und aus Wettbewerbsgründen ein solches Gespräch nicht möglich sei.¹¹³

Nach § 17 Absatz 10 VgV verhandelt der öffentliche Auftraggeber mit den Bietern über Erst- und Folgeangebote, mit Ausnahme der endgültigen Angebote. Es ist nicht gestattet, während der Verhandlungen die in den Vergabeunterlagen festgelegten Mindestanforderungen und Zuschlagskriterien zu verändern. Verhandlungen innerhalb eines Vergabeverfahrens dürfen nur unter der Maßgabe durchgeführt werden, dass die Identität des ausgeschriebenen Beschaffungsgegenstandes gewahrt bleibt.¹¹⁴ Mindestanforderungen stellen bieter- und leistungsbezogene Anforderungen dar, die durch den Auftraggeber in der Auftragsbekanntmachung oder in den Vergabeunterlagen als verbindlich und nicht verhandelbar vorgegeben werden. Diese Anforderungen sind wesentliche Merkmale, die jedes

Angebot innerhalb eines Vergabeverfahrens aufweisen sollte.¹¹⁵

Wie der Bundesrechnungshof in seinem Bericht vom 18. November 2019 festgestellt hat, verstieß das Ministerium bei seinen Verhandlungen nach dem ersten finalen Angebot vom 17. Oktober 2018 gegen das Vergaberecht (siehe oben, S. 9 f.). Insgesamt sieben Aufklärungs- und Verhandlungsgespräche führte das Ministerium zwischen dem 22. November und 7. Dezember 2018 mit dem Ziel durch, das Angebot der Bietergemeinschaft „Paspagon“ um über eine Milliarde Euro zu senken¹¹⁶. Diese Verhandlungen verstießen aus zweierlei Hinsicht gegen geltendes Recht. Erstens wurde nachweislich, wie im weiteren Verlauf aufgezeigt werden wird, über Mindestanforderungen verhandelt, um diese abzuändern. Zweitens wurden die Aufklärungs- und Verhandlungsgespräche weder getrennt durchgeführt noch wurden sie getrennt dokumentiert. In einem von der Beraterfirma Greenberg Traurig erstellten Entwurf heißt es dazu:

„Verhandlungen dürfen im Rahmen eines Aufklärungsgesprächs nicht durchgeführt werden, Aufklärung und Verhandlungen können aber in einem Verhandlungsverfahren zeitlich miteinander kombiniert werden. Beide Maßnahmen sind jedoch in der konkreten Durchführung zu trennen und jeweils für sich zu dokumentieren.“¹¹⁷

Dem Ausschuss wurden insgesamt sieben Protokolle der Aufklärungs- und Verhandlungsgespräche zwischen dem 22. November und 7. Dezember 2018 vorgelegt. Aus diesen Protokollen ist weder ersichtlich, dass Aufklärungen und Verhandlungen getrennt wurden, noch dass sie getrennt dokumentiert wurden. Für die AfD-Fraktion war es somit von Interesse, zu untersuchen, ob während dieser sieben Gespräche sowohl aufgeklärt als auch verhandelt wurde. Während einige Zeugen offen von Aufklärungs- und Verhandlungsgesprächen sprachen, versuchten andere Zeugen den Gebrauch des Wortes „Verhandlungen“ zu vermeiden, obwohl die damaligen Gespräche nachweislich als Aufklärungs- und

¹⁰⁹ Vgl. Protokoll (Bandabschrift) 19/28 vom 1. Oktober 2020, Seite 193 ff.

¹¹⁰ Ebd., Seite 230.

¹¹¹ Vgl. Zweiter Teil, G. V. 6. g), Seite 259.

¹¹² Vgl. MAT A BRH-2/2q-09, Blatt 736.

¹¹³ Vgl. Zweiter Teil, G. V. 6. f), Seite 259.

¹¹⁴ Vgl. Ziekow/Völlink, Kommentar zum Vergaberecht (4. Auflage), Seite 1207.

¹¹⁵ Ebd., Seite 1208.

¹¹⁶ Vgl. Zweiter Teil, H., II. 6., Seite 276.

¹¹⁷ MAT A BMVI-6/19a, Blatt 5.

Verhandlungsgespräche dokumentiert wurden.¹¹⁸ Die Zeugin Frau Dr. Kramer von der Beratungsfirma PricewaterhouseCoopers sprach während ihrer gesamten Vernehmung ausschließlich von Aufklärungsgesprächen¹¹⁹ und musste sich während einer ihrer Antworten selbst korrigieren, da sie das Wort „Verhandlungsrunden“ benutzte, doch es habe sich nicht um Verhandlungsrunden gehandelt, sondern ausschließlich um „Aufklärungsgespräche“.¹²⁰ Der ehemalige beamtete Staatssekretär des BMVI, Dr. Schulz, entgegnete dem Abgeordneten Wolfgang Wiehle (AfD) auf dessen Frage, ob innerhalb dieser Gespräche auch verhandelt worden sei:

„Aus meiner Sicht waren das alles Gespräche, die am Ende aufklärten, und es wurde nicht neu verhandelt. Aufklärung über die Mindestanforderungen.“¹²¹

Selbst Verkehrsminister Scheuer sprach bei seiner Zeugenvernehmung mehrfach von *Aufklärungs- und Verhandlungsgesprächen*¹²². Offensichtlich war einigen Zeugen bewusst, dass das Ministerium – so wie es der BRH später dokumentierte – bei seinen Aufklärungs- und Verhandlungsgesprächen nach dem 17. Oktober 2018 gegen das Vergaberecht verstoßen hat; nur so lässt sich nach Auffassung der AfD-Fraktion die schwankende Verwendung dieser Wörter vor dem Ausschuss erklären.

Angesichts der Tatsache, dass dem Verkehrsministerium am 17. Oktober 2018 nur ein Angebot vorlag, entschied Minister Scheuer mit der Bietergemeinschaft „Paspagon“ weiter zu verhandeln, um deren Angebot in Höhe von 3,6 Mrd. Euro, auf die durch den Bundeshaushalt vorgegebene Summe von 1,977 Mrd. Euro zu reduzieren. Die Absenkung des Angebots konnte jedoch nur erreicht werden, wenn das Ministerium die Vergabeunterlagen anpassen würde. Dazu veränderte es vergaberechtswidrig sowohl die Leistungsbeschreibung als auch die Mindestanforderungen des Betreibervertrages. Die Änderungen an den Vergabeunterlagen seien

nicht wesentlich gewesen, hieß es in den Aussagen¹²³; jedoch unterscheidet die Vergabeordnung nicht zwischen wesentlichen und unwesentlichen Merkmalen von Veränderungen. Sie gibt eindeutig vor, dass sowohl Leistungsbeschreibung als auch Mindestanforderungen nicht verändert werden dürfen. Die vom finanziellen Umfang her größte Position bei der Anpassung der Leistungsbeschreibung war die im Vertrag vom 30. Dezember 2018 vorgesehene Mitnutzung der Mautterminals von TC, die zum 1. September 2018 vom BMVI interimswise und im Januar 2019 dauerhaft übernommen wurde und die bereits für die Erhebung der Mautabgaben im Zusammenhang mit der Lkw-Maut verantwortlich ist.¹²⁴

„POS Netz wird seitens Toll Collect beigestellt. Restrisiko: Technische Umsetzbarkeit konnte noch nicht bestätigt werden. Falls nicht umsetzbar, müssen wir das gesamte POS Netz wie ursprünglich geplant komplett liefern. Dies wird in höheren Kosten sowie längerer Implementierungsphase resultieren.“¹²⁵

Die ursprünglichen Vergabeunterlagen sahen vor, dass der zukünftige Betreiber ein eigenes Zahlstellennetz für die Erhebung der Mautgebühren aufbauen muss (Stand-alone), was den Betreiber 360 Millionen Euro gekostet hätte.¹²⁶ Die Überlegung, die Mautterminals von TC zu nutzen, dokumentierte das Ministerium im August 2018:

*„Aufgrund der mittlerweile bestehenden Möglichkeit einer Übernahme der Toll Collect GmbH (TC) durch den Bund könnte anstelle von privaten Betreibern die TC treten. Vorteilhaft wäre dies insbesondere für die Erhebung der ISA, **weil die Auswirkungen der bestehenden und sich möglicherweise noch verschärfenden Wettbewerbsbeeinträchtigung im laufenden Vergabeverfahren Erhebung abgefangen werden könnten.** Der nennenswerte Vor-*

¹¹⁸ Vgl. beispielhaft MAT A BRH-2/2q-02, Blatt 50 ff.; „Protokoll Projekt ISA: Erhebung – Aufklärungs-/Verhandlungsgespräch mit der Bietergemeinschaft „Paspagon“ vom 23. November 2018.

¹¹⁹ Endgültiges Stenografisches Protokoll 19/38 I vom 26. November 2020, Seite 10 ff.

¹²⁰ Ebd., S. 30.

¹²¹ Endgültiges Stenografisches Protokoll 19/43 vom 14. Januar 2021, Seite 123.

¹²² Vgl. Endgültiges Stenografisches Protokoll 19/46a vom 28. Januar 2021, Seite 11 ff.

¹²³ Vgl. MAT A BRH-2/1, Blatt 17.

¹²⁴ Vgl. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2019/005-scheuer-lkw-mautbetreiber.html>; letzter Abruf am 14. April 2021.

¹²⁵ https://c18004-o.l.core.cdn.streamfarm.net/18004initag/ondemand/3706initag/bmvi/dateien/20190719_bmvi_info.pdf; Zitat aus dem Betreibervertrag „Erhebung“ vom 30. Dezember 2018, Formblatt 7a Anlage B; letzter Abruf am 14. April 2021.

¹²⁶ Vgl. MAT A BRH-2/1, Blatt 18.

teil einer solchen TC-Variante bestünde darin, dass Aufbau und Betrieb des ISA-Systems und Weiterbetrieb des Lkw-Mautsystems bei der TC angesiedelt wären und somit „Alles aus einer Hand“ käme [...].¹²⁷

Dieser Vermerk zeigt deutlich die Überlegungen auf, die es innerhalb des Ministeriums gab, nämlich die Synergieeffekte der bereits bestehenden Mautinfrastruktur von TC zu nutzen. Allerdings wurde diese Überlegung nicht in das laufende Vergabeverfahren bis zur Abgabe des ersten finalen Angebots am 17. Oktober 2018 integriert und auch nicht allen Bietern – auch nicht den bereits ausgeschiedenen – offeriert. Mehrere Zeugen gaben zu Protokoll, dass diese Möglichkeit, sich des physischen Zahlstellennetzes der TC zu bedienen, für alle Bieter auch vor Abgabe des ersten finalen Angebots bestanden habe.¹²⁸ Doch das dem Ausschuss vorgelegte Beweismaterial widersprach in Teilen diesen Zeugenaussagen. Auf eine Bieterfrage (Bieterfrage 38) vom 11. Juni 2018 hin, ob es den Betreiber gestattet sei, auch Unterauftragnehmer mit dem Betrieb eines physischen Zahlstellennetzes zu beauftragen, antwortete das Ministerium mit dem folgenden Wortlaut:

*„Die Annahme des Bieters wird mit der Maßgabe bestätigt, dass sich der Betreiber hinsichtlich des physischen Zahlstellennetzes (unter Beachtung der Bestimmungen des Betreibervertrages) auch der Mitwirkung von Unterauftragnehmern bedienen kann, wenn und soweit der Entrichtungsvorgang an dem Betreiber zuzurechnenden physischen Zahlstellen erfolgt und über diese physischen Zahlstellen **ausschließlich die Infrastrukturabgabe erhoben wird.**“¹²⁹*

Über das physische Zahlstellennetz der TC wird bereits die Lkw-Maut abgerechnet, so dass es für mindestens drei von vier Bietergemeinschaften offensichtlich als ausgeschlossen galt, das Zahlstellennetz der TC mitnutzen zu können („[...] wenn an de(n) zuzurechnenden physischen Zahlstellen [...] **ausschließlich die Infrastrukturabgabe erhoben**

wird.“). Ein an das Ministerium verfasster Brief der Fa. T-Systems vom 25. Februar 2019 bestätigt, dass es nach Annahme der Bieter keine Option war, das Zahlstellennetz der TC mitzubedenken. In dem Schreiben heißt es:

„Wäre auch uns die Möglichkeit der Mitnutzung der Mautstelleninfrastruktur und der Mautstellenterminals für die LKW-Maut sowie der übrigen oben erwähnten Teile des LKW-Mauterhebungssystems eröffnet worden, hätten wir mit aller Wahrscheinlichkeit ein finales Angebot für die PKW-Maut abgegeben – und das zu einem sehr konkurrenzfähigen Angebot.“¹³⁰

Weiterhin wurde in dem Schreiben angeführt, dass es für die Firma T-Systems aufgrund der oben erwähnten Bieterfrage 38 als unmöglich angesehen wurde, auf die TC als Unterauftragnehmer zurückzugreifen. Die beiden angeführten Beweismaterialien stehen aus Sicht der AfD-Fraktion im Widerspruch zu den Zeugenaussagen im Ausschuss, dass es allen am Vergabeverfahren beteiligten Bietern bekannt war, dass sie auf die TC als Unterauftragnehmer hätten zurückgreifen können. Zusätzlich wurde die AfD-Fraktion in ihrer Annahme durch das folgende Beweismaterial bestärkt:

„[Zahlstellen TC] Der Auftraggeber [Anm. das BMVI] garantiert: (i) TC ermöglicht dem Betreiber, alle heutigen und künftigen Zahlstellen der TC zur Erfüllung seiner Verpflichtungen zur Einrichtung und Betrieb von Zahlorten und physischen Zahlstellen nach A9.01, A9.02 und A9.03 für gebietsfremde Abgabepflichtige einzusetzen, und der Betreiber muss darüber hinaus keine weiteren Zahlorte und physischen Zahlstellen nach A9.01, A9.02 und A9.03 einrichten.“¹³¹

Einen weiteren Beleg dafür, dass Mindestanforderungen verändert wurden, stellen einige der Erläuterungstexte zu den Mindestanforderungen dar. Das Verkehrsministerium wusste, dass es Mindestanforderungen nicht verändern darf, und so wurden die Änderungen von Anforderungen in den Erläu-

¹²⁷ MAT A BMVI-g/5x, Blatt 280; Vermerk der Zeugin Karola Henke vom 17. August 2018.

¹²⁸ Beispielhaft: Zweiter Teil, G. V. 6. b) (1), Seite 242; „Die Möglichkeit zur Einbeziehung von Unterauftragnehmern habe aber immer bestanden.“ – indirekte Wiedergabe der Aussage des Zeugen Dr. Burkhard Frisch.

¹²⁹ MAT A BMVI-6/14-13, Blatt 80.

¹³⁰ MAT A BMVI-5/4a, Blatt 56.

¹³¹ MAT A BMVI-6/14-18, Blatt 534.

terungstexten untergebracht, damit die Darstellung weiterhin gewahrt blieb, die Mindestanforderungen seien nicht angetastet worden.¹³² Mehrere Zeugen sagten gegenüber dem Ausschuss aus, die Mindestanforderungen seien nicht verändert, lediglich die Erläuterungstexte seien im Zuge der Aufklärungen mit der Bietergemeinschaft angepasst worden.

„Wenn ich mich richtig erinnere, ist ja die Formulierung der Anforderungen selbst nicht geändert worden, sondern immer nur der Erläuterungstext einer Anforderung.“¹³³

Die nachfolgende Tabelle verdeutlicht die eben bereits genannten Änderungen im Erläuterungstext von Mindestanforderungen:

Mindestanforderung	Anforderungstext (Auszug)	Erläuterungstext (Auszug)
A1.6 ¹³⁴ (1. Finales Angebot vom 17.10.2018).	Im Falle von unzustellbaren Briefen muss der Betreiber nach Möglichkeit die neue Adresse und die Bescheide oder Schreiben neu zustellen. Zusätzlich ist der Abgabepflichtige darauf hinzuweisen, dass [...].	Der Betreiber ist als Infrastrukturabgabenbehörde eine andere öffentliche Stelle im Sinne von § 34 Abs. 1 Satz 1 Bundesmeldegesetz. Datenübermittlungen und Auskünfte von Meldebehörden sind dem Betreiber daher gebührenfrei zu gewähren. Davon umfasst sind [...] auch Datenübermittlungen und Auskünfte zu derzeitigen und früheren Anschriften der Halter von Kraftfahrzeugen.
A1.6 ¹³⁵ (2. Finales Angebot vom 13.12.2018).	[unverändert]	Der Betreiber ist als Infrastrukturabgabenbehörde eine andere öffentliche Stelle im Sinne von § 34 Abs. 1 Satz 1 Bundesmeldegesetz. Datenübermittlungen und Auskünfte von Meldebehörden sind dem Betreiber daher gebührenfrei zu gewähren. Diese Datenübermittlungen und Auskünfte sowie deren gebührenfreie Ermittlung und Bereitstellung an den Betreiber stellt das KBA sicher. Davon umfasst sind [...].

¹³² Vgl. MAT A BMVI-4/1_a3, Blatt 178; Stellungnahme des BMVI vom 31. Oktober 2019 zum Berichtsentwurf des BRH.

¹³³ Beispielhaft Endgültiges Stenografisches Protokoll 19/38 I vom 26. November 2020, Seite 26; Aussage der Zeugin Dr. Kramer.

¹³⁴ Vgl. MAT A BRH-2/2q-43, Blatt 11; beide Zitatangaben (Anforderungs- und Erläuterungstext) sind auf derselben Seite angegeben.

¹³⁵ Vgl. MAT A BRH-2/2q-38, Blatt 3; beide Zitatangaben (Anforderungs- und Erläuterungstext) sind auf derselben Seite angegeben.

Mindestanforderung	Anforderungstext (Auszug)	Erläuterungstext (Auszug)
A9.4 ¹³⁶ (1. Finales Angebot vom 17.10.2018).	Der Betreiber muss innerhalb Deutschlands Zahlorte in Anzahl und Positionierung so einrichten, dass sich im Umkreis von maximal drei Kilometern (Luftlinie) von jeder Hauptstelle der jeweiligen Zulassungsbehörden [...] ein Zahlort mit mindestens und höchstens einer physischen Zahlstelle befindet [...].	Derzeit gibt es in Deutschland 425 Hauptstellen von Zulassungsbehörden, insofern sind nach dieser Anforderung mindestens und höchstens 425 Zahlorte mit insgesamt 425 physischen Zahlstellen einzurichten [...].
A9.4 ¹³⁷ (2. Finales Angebot vom 13.12.2018).	Der Betreiber muss innerhalb Deutschlands Zahlorte in Anzahl und Positionierung so einrichten, dass sich im Umkreis von maximal drei Kilometern (Luftlinie) von jeder Hauptstelle der jeweiligen Zulassungsbehörden [...] ein Zahlort mit mindestens und höchstens einer physischen Zahlstelle befindet [...].	Derzeit gibt es in Deutschland 425 Hauptstellen von Zulassungsbehörden, insofern sind nach dieser Anforderung mindestens und höchstens 425 Zahlorte mit insgesamt 425 physischen Zahlstellen einzurichten [...]. Die Zahlorte nach dieser Anforderung A09.4 müssen die Begleichung von Rückständen und Zahlungen in Härtefällen für Inländer ermöglichen und dürfen im Durchschnitt nicht weiter als drei Kilometer von Hauptzulassungsstellen entfernt sein.

Tabelle 3: Beispiele zu den im Betreibervertrag vom 30. Dezember 2018 festgelegten Mindestanforderungen (Anforderungstext) und deren dazugehörige Erläuterungstexte.

Anhand der Mindestanforderung A9.4 lässt sich sehr deutlich erkennen, dass nicht der Anforderungstext, jedoch der Erläuterungstext derart überarbeitet wurde, dass man die vorgegebene Bedingung von „maximal drei Kilometer“ (Anforderungstext) auf „im Durchschnitt von drei Kilometern“ (Erläuterungstext) abänderte. Diese Änderung der Anforderung wird durch ein weiteres Dokument untermauert, in der die einzelnen „Überarbeitungen“ und deren preisliche Auswirkung auf das Angebot der Bietergemeinschaft tabellarisch aufgelistet werden. Demnach wird

„Der in Anforderung A09.4 geregelte Umkreis von maximal drei Kilometern (Luftlinie)

von jeder Hauptstelle der jeweiligen Zulassungsbehörden [...] auf vier Kilometer erhöht.“¹³⁸

Für die AfD-Fraktion ein mehr als eindeutiger Beleg dafür, dass Mindestanforderungen verändert wurden; dabei ist es unerheblich, ob diese Veränderungen einen wesentlichen oder unwesentlichen Charakter aufweisen. Der Anforderungstext selbst spricht weiterhin von einem maximalen Umkreis von drei Kilometern, damit das Narrativ der Leitungsebene des Verkehrsministeriums weiter aufrechterhalten werden kann, die Mindestanforderungen seien nicht neu gefasst worden (siehe unten, S. 30 f.). Die Abänderung der Anforderung A1.6 wird unter

¹³⁶ Vgl. MAT A BRH-2/2q-43, Blatt 19; beide Zitatangaben (Anforderungs- und Erläuterungstext) sind auf derselben Seite angegeben.

¹³⁷ MAT A BRH-2/2q-38, Blatt 10; beide Zitatangaben (Anforderungs- und Erläuterungstext) sind auf derselben Seite angegeben.

¹³⁸ MAT A BMVI-6/14-18, Blatt 530; „ISA Erhebung Grundlagen der Rekalkulation autoTicket – Übersicht „zur Reduzierung der Projektkosten aus Sicht des Auftraggebers“.

Hinzunahme eines weiteren Beweismaterials noch deutlicher. In einer Tabelle aus dem Beweismaterial – Arbeitsstand 21. November 2018 – wird zu der Mindestanforderung A1.6, in der Spalte „Annahme des Bieters“ ausgeführt:

„Im Falle von unzustellbaren Briefen muss der Betreiber nach Möglichkeit die neue Adresse ermitteln und die Bescheide oder Schreiben neu zustellen. Zusätzlich ist der Abgabepflichtige darauf hinzuweisen, dass Adressen bei der zuständigen Zulassungsbehörde zu aktualisieren sind und Bußgelder drohen können. Das KBA ist nach erfolgreicher Neuzustellung über die neuen Adressen zu informieren.“¹³⁹

In der Spalte „Aufklärung“ wird die (möglicherweise irrtümliche) Annahme des Bieters mit den Worten präzisiert:

„Verlagerung der Anforderung in den Verantwortungsbereich des AG.“

Von einer Verlagerung in den Verantwortungsbereich des Auftraggebers wird in dieser Tabelle auch für die Mindestanforderungen A7, A43, A39.3, A42 und A44.6 gesprochen. Wenn eine „Anforderung in den Verantwortungsbereich des AG“ (Auftraggeber) verlagert wird, war es demnach ursprünglich (bei Abgabe des ersten finalen Angebots am 17. Oktober 2018) nicht vorgesehen, dass der AG (das BMVI) diese Anforderung(en) selbst wahrnimmt. Für die AfD-Bundestagsfraktion ein weiterer Nachweis dafür, dass Mindestanforderungen nachjustiert wurden, um das Angebot der Bietergemeinschaft „Paspagon“ um über eine Milliarde Euro senken zu können. Die o. g. Tabelle wurde durch das BMVI und/oder seine Berater im Zuge der Vorbereitung auf das erste „Verhandlungsgespräch“ am 22. November 2018 erstellt („ISA: Themen zur Verhandlung mit Bieter 4: Technisch/Wirtschaftlich – Arbeitsstand 2018-11-21 19:30“; siehe Fußnote 139).

Der BRH stellte in seinem Bericht außerdem fest, dass der künftige Betreiber weitere variable Vergütungen

erhalten sollte. Davon betroffen waren demnach die variablen Vergütungen für „Vorgänge“ und „Digitalisierung“. Für die Bearbeitung der „Vorgänge“ war ursprünglich eine Festvergütung für 500.000 Stück pro Jahr vorgesehen, die vor Abgabe des zweiten finalen Angebots auf 250.000 Vorgänge reduziert wurden; alle darüber hinaus bearbeiteten Vorgänge sollten mit einer pauschalen variablen Vergütung abgerechnet werden.¹⁴⁰

„Ziffer 20.3.5 BV wird dahingehend geändert, dass mit der Festen Vergütung I und II je Abrechnungszeitraum die Bearbeitung von 250.000 Anträgen aller Art (Ausnahmen, Härtefälle, Widerspruch, Erstattung, jeweils für Inländer und Gebietsfremde) je Abrechnungszeitraum abgegolten ist. Wird diese Anzahl überschritten, vergütet der Auftraggeber die Bearbeitung jedes weiteren Antrags mit € 18,60, indexiert nach Ziffer 20.3.2 BV.“¹⁴¹

Durch diese Änderung konnte die Bietergemeinschaft „Paspagon“ ihr Angebot um weitere 127 Mio. Euro senken. Für Schreiben, die ursprünglich postalisch zugestellt und fest vergütet werden sollten, wurden dem Bieter stattdessen variable Vergütungen zugesagt, wenn die Schreiben in digitaler Form zugestellt worden wären.¹⁴²

„Der Auftraggeber zahlt dem Betreiber pro Abrechnungszeitraum eine zusätzliche Variable Vergütung Digitalisierung [...].“¹⁴³

Das Einsparpotenzial für diese Änderung betrug ca. 240 Mio. Euro. Die angeführten Beweismaterialien belegen eindeutig die Feststellungen des BRH, dass sowohl Leistungsbeschreibung als auch Mindestanforderungen im Zuge der Verhandlungen – vor Abgabe des zweiten finalen Angebots am 13. Dezember 2018 – vergaberechtswidrig verhandelt und verändert wurden. Für die AfD-Fraktion offenkundig diese Sachverhalte unhaltbare Zustände im Verkehrsministerium und bei der politischen Führung dieses Landes gleichermaßen.

¹³⁹ MAT A BMVI-7/90, Blatt 91; „Beistellung von Teilprozessen durch den AG“ - „Geschätztes Einsparpotential (für die Anforderungsnummer A1.6) über die Gesamtlaufzeit (12 Jahre) 20 – 50 Mio. Euro“.

¹⁴⁰ Vgl. MAT A BRH-2/1, Blatt 18.

¹⁴¹ MAT A BMVI-6/14-18, Blatt 533.

¹⁴² Vgl. MAT A BRH 2/1, Blatt 19.

¹⁴³ MAT A BMVI-6/14-18, Blatt 532.

Als Beleg hierfür zitieren wir im Folgenden aus protokollierten Zeugenaussagen zur Thematik Veränderungen von Mindestanforderungen:

„Die Frage nämlich, ob hier Mindestanforderungen verändert worden wären oder geändert worden wären, und zwar so, dass das nicht zulässig gewesen wäre, ist ja Gegenstand der Untersuchung meiner Kollegen gewesen und nach meiner Kenntnis eben auch Gegenstand ausführlicher Untersuchungen durch die Vergabestelle selbst – und in beiden Fällen mit dem Ergebnis, unzulässige Veränderungen der Vergabe – Entschuldigung, der Mindestanforderungen seien da nicht vorgenommen worden. **Mir ist in Erinnerung aus den Diskussionen mit meinen Kollegen, nicht jede Veränderung von Mindestanforderungen ist unzulässig, sondern [...] Klarstellungen, Erläuterungen und formale Änderungen sind zulässig.** Und nach meinem Verständnis hat sich das dann auch in diesem Rahmen abgespielt.“¹⁴⁴

„**Aus meiner Sicht waren das alles Gespräche, die am Ende aufklärten, und es wurde nicht neu verhandelt. Aufklärung über die Mindestanforderungen.**“¹⁴⁵

„Das hat auch zur Folge gehabt, dass man bei bestimmten Begründungen bei Mindestanforderungen – es gab ja, glaube ich, Mindestanforderungen, und dazu gab es Erläuterungen – **dass man bei den Erläuterungen zum Teil Anpassungen vorgenommen hat, die dann ermöglichten, dass dann der Betreiber im Prinzip [...] eine Reduzierung anbieten konnte. Ja, das war so.**“¹⁴⁶

„Also, wenn ich es jetzt richtig in Erinnerung habe: Das war ein langer, dynamischer Prozess. Wir haben viel diskutiert, wie man vor-

geht. Und zwar haben wir gesagt: Wir klären erst auf, wir verhandeln über den Preis, und wenn das nicht funktioniert, gucken wir, an welchen Stellen man eben die Leistungsbeschreibung vielleicht entsprechend öffnen oder ändern kann. – **Es war aber immer die Maßgabe: Mindestanforderungen werden nicht geändert. Weil wenn man die geändert hätte, dann hätte man sich wieder die Frage stellen müssen: Beziehe ich die anderen Bieter mit ein?**“¹⁴⁷

„Für den Zuschlag auf dieses Angebot war es nicht erforderlich, ein zweites Vergabeverfahren durchzuführen, weil die Bedingungen des Vergabeverfahrens von Anfang an die Möglichkeit zur Verhandlung eines finalen Angebotes vorsahen und **der ursprünglich ausgeschriebene Auftrag nicht wesentlich verändert wurde.**“¹⁴⁸

8. Das Urteil des EuGHs und die Kündigung der Betreiberverträge

Mit seinem Urteil vom 18. Juni 2019 beschied der EuGH die politische Maßgabe – deutsche Pkw-Halter dürfen nicht stärker belastet werden – aus dem im Jahr 2013 unterzeichneten Koalitionsvertrag als unvereinbar mit geltendem Unionsrecht. Das Verkehrsministerium war nach dem Urteil gezwungen, eine Entscheidung zu treffen, wie es mit diesem Urteil umgehen sollte. Die Kündigung aus ordnungspolitischen Gründen war im Betreibervertrag derart geregelt, dass im Falle des Eintritts einer Kündigung aus ordnungspolitischem Grund der Betreiber Schadensersatzansprüche gegenüber dem BMVI hätte geltend machen können. Die Höhe des Anspruchs auf Schadensersatz sollte sich aus dem Bruttounternehmenswert abzüglich nicht getätigter Aufwendungen zusammensetzen, mit der Folge, dass dem Betreiber die Summe als Schadensersatz ausgezahlt worden wäre, die er über die gesamte Vertragslaufzeit (12 Jahre) durch Einnahmen (netto) generiert hätte.¹⁴⁹ Um diese Schadensersatz-

¹⁴⁴ Endgültiges Stenografisches Protokoll 19/43 vom 14. Januar 2021, Seite 53 f.; Aussage des Zeugen Dr. Burkhard Frisch.

¹⁴⁵ Ebd., Seite 123; Aussage des Zeugen und ehemaligen Staatssekretärs im BMVI, Dr. Gerhard Schulz.

¹⁴⁶ Endgültiges Stenografisches Protokoll 19/40 I vom 10. Dezember 2020, Seite 68; Aussage des Zeugen Ludger Molitor.

¹⁴⁷ Endgültiges Stenografisches Protokoll 19/20 I vom 18. Juni 2020, Seite 59; Aussage der Zeugin Claudia Hieckmann.

¹⁴⁸ MAT A BRH-2-2n-09, Blatt 290; Antwortschreiben Verkehrsminister Scheuer an den Vorsitzenden der FDP-Fraktion.

¹⁴⁹ Vgl. MAT A BRH-2/1, Blatt 14.

zahlung zu vermeiden, kündigte das BMVI dem Betreiber offensichtlich nicht nur wegen ordnungspolitischer Gründe, sondern auch wegen „Schlechtleistung“ aufgrund der „nicht fristgerechten Vorlage einer Feinplanungsdokumentation“¹⁵⁰.

„Ich kann mich auch noch daran erinnern, dass ich mich danach erkundigt habe, was uns eine Kündigung des Vertrages kosten könnte. Dazu wurde durch unseren Rechtsberater erläutert, dass die Frage von Entschädigungszahlungen je nach Kündigungsgrund unterschiedlich sei. Bei der Kündigung wegen Nicht- bzw. Schlechtleistung sei keine Entschädigung zu zahlen. Bei der Kündigung aus ordnungspolitischen Gründen sei der anderen Seite der Unternehmenswert zu erstatten.“¹⁵¹

Der Minister sprach unterdessen auch davon, dass die Vertragsverletzungen des Betreibers so schwerwiegend gewesen seien, dass dieser Umstand eine Kündigung wegen Schlechtleistung rechtfertigen würde. Dass dieser Kündigungsgrund, aus Sicht der AfD-Bundestagsfraktion, nicht der primäre Kündigungsgrund war, bestätigte der Minister indirekt mit zwei seiner Aussagen vom 28. Januar 2021 selbst. Zum einen mit der Aussage:

„Dabei wurde sehr schnell deutlich, dass die gesetzliche Konzeption der Infrastrukturabgabe auf der Grundlage der EuGH-Entscheidung nicht mehr umsetzbar war **und daher Anpassungen bei diesem Konzept ohne Aufgabe des Prinzips der Aufwandsneutralität für deutsche Autofahrer nicht mehr möglich waren.**“¹⁵²

Und zum anderen mit seiner Aussage:

„Man konnte sowohl mit einer Nachfristsetzung zur Erfüllung reagieren; daneben stand auch die Möglichkeit einer Kündigung wegen Nicht- bzw. Schlechtleistung offen. Welche von diesen Optionen zu wählen waren, richtete sich nach der mir erteilten Auskunft allein nach den Interessen des Bundes in der kon-

kreten Lage. **Solange der Bund das Interesse hatte, das Projekt Pkw-Maut zu realisieren, konnte er auf die vertragsgerechte Erfüllung der Feinplanungsdokumentation drängen und eine Nachfrist setzen. Hatte der Bund aber kein Interesse mehr an der Realisierung der Pkw-Maut – wie nun am 18.06.2019 nach dem EuGH-Urteil –, konnte er auf diese Vertragsverletzungen die Kündigung des Vertrages stützen.**“¹⁵³

Da eine für deutsche Pkw-Halter aufwandsneutrale Einführung der ISA aufgrund der Formulierung im Koalitionsvertrag von 2013 nach dem Urteil des EuGHs nicht mehr möglich war, bestand für den Bund kein Interesse mehr an der Einführung einer Maut. Und da das BMVI eine Kündigung der Betreiberverträge, neben ordnungspolitischen Gründen, nicht mit mangelndem Eigeninteresse begründen konnte, wurde offensichtlich auch auf die Begründung der „Schlechtleistung“ zurückgegriffen, um eine hohe Schadensersatzzahlung zu vermeiden. Ferner habe auch der Umstand, so Minister Scheuer, dass die Betreiberverträge exakt auf das Modell der Steuerabsenkung ausgerichtet waren, eine Fortführung ausgeschlossen. Dies sei durch die eingereichte Taskforce nach umfassender Prüfung ebenfalls festgestellt worden.¹⁵⁴

Während der Minister in seiner Vernehmung vor dem Untersuchungsausschuss von schwerwiegenden Vertragsverletzungen (Schlechtleistung) durch den Betreiber sprach, lag dem Ausschuss ein Protokoll der Gesamtprojektleitungsgruppe (GPLG) aus dem BMVI vor. In diesem Dokument, datiert auf den 28. Mai 2019, also rund drei Wochen vor dem Urteil des EuGHs, wurde festgehalten, dass „Der Gesamtstatus [...] auf grün festgelegt (wird).“¹⁵⁵ In dem einschlägigen Dokument heißt es dazu:

„Das Gesamtprojekt liegt insgesamt noch im Plan. Bei zügiger Abarbeitung der vorhandenen offenen Punkte **ist der Wirkbetriebsbeginn 01.10.2020 derzeit nicht ge-**

¹⁵⁰ MAT A BMVI-1/1_A09, Blatt 1; Kündigungsschreiben der Fa. Greenberg Traurig (Beraterfirma des BMVI) vom 18. Juni 2019.

¹⁵¹ Endgültiges Stenografisches Protokoll 19/46 I vom 28. Januar 2021, Seite 21; Aussage des Verkehrsministers Andreas Scheuer.

¹⁵² Ebd., Seite 20.

¹⁵³ Ebd., Seite 20.

¹⁵⁴ Vgl. Protokoll der 48. Sitzung des Verkehrsausschusses des Bundestages vom 24. Juli 2019, Seite 8.

¹⁵⁵ MAT A BRH-2/2n-06, Blatt 208.

fährdet. Die *Feinplanungsdokumentation* durch den Betreiber *autoTicket* wurde zunächst fristgerecht zum 01.04.2019 übergeben. Die Lieferung der überarbeiteten *Feinplanungsdokumentation* erfolgte am 17.05.2019. Die Dokumente befinden sich derzeit in der Prüfung durch das KBA. Diese soll am 07.06.2019 abgeschlossen und das Ergebnis dem Betreiber mitgeteilt werden. **Der Fortgang der Arbeiten am Gesamterhebungssystem ist davon nicht betroffen. Das Release des Erhebungssystems (Inländererhebung) ist weiterhin für den 29.07.2019 vorgesehen.**¹⁵⁶

Aus beiden Dokumenten ist für die AfD-Fraktion nicht ersichtlich, dass die Einführung der ISA aufgrund von massiven Vertragsverletzungen gefährdet gewesen wäre – im Gegensatz zur Aussage von Minister Scheuer. Auch die Presse berichtete im August 2019 darüber, dass Ende Mai 2019 zwar Mängel in der *Feinplanungsdokumentation* vorgelegen hätten, diese seien jedoch nicht so schwerwiegend gewesen, dass sie als Grund für eine vorzeitige Kündigung der Verträge hätten angeführt werden können. Und das BMVI habe mit der Begründung, die Verträge wegen Schlechtleistung zu kündigen, lediglich Schadensersatzzahlungen vermeiden wollen.¹⁵⁷ Ein weiterer Beleg für die Zweifelhaftigkeit der Aussagen des Ministers in Bezug auf die Kündigungsgründe der Betreiberverträge, insbesondere auf die angeführte „Schlechtleistung“, ergibt sich aus einem internen Entwurf des BMVI, zweier sogenannter Minister-Zitate, die in Vorbereitung auf ein Pressestatement im Anschluss an das EuGH-Urteil vorbereitet wurden. Mit Datum vom 14. Juni 2019, also vier Tage vor dem zu erwartenden Urteil, wurde für den Fall eines negativen Urteils folgender Wortlaut vorbereitet:

„Das Urteil des EuGH ist nicht nachvollziehbar. Die EU-Kommission hat das Vertragsverletzungsverfahren eingestellt. Der Generalanwalt beim EuGH hat Deutschland in seinem Schlussantrag in allen Punkten Recht gegeben.

*Demnach gab es keine Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit. Die Maut-Mauler aus Österreich und den Niederlanden haben mit ihrer Klage bewusst tonnenschweres Geröll auf den Weg zur Nutzerfinanzierung der Infrastruktur gekippt. Und genau diesen Weg – weg von der Steuerfinanzierung – will die EU gehen. Und so wollen wir es auch. Wer dieses Ziel torpediert, wie unsere Nachbarländer, handelt antieuropäisch und unsolidarisch. **Klar bleibt: Die Pkw-Maut lebt. Wir werden alle uns zur Verfügung stehenden Hebel in Bewegung setzen, um unsere Regelungen europarechtskonform anzupassen.***¹⁵⁸

Hätte es schwerwiegende Vertragsverletzungen von Seiten des Betreibers gegeben, so wie es Verkehrsminister Scheuer dargestellt hat, wäre vier Tage vor dem Urteil nicht ein solcher Redeentwurf für ihn vorbereitet worden – dies steht zumindest für die AfD-Bundestagsfraktion außer Zweifel. Es wäre nach Faktenlage möglich gewesen, die entsprechende Passage im Infrastrukturabgabengesetz gemäß des EuGH-Urteils anzupassen. Doch das war politisch nicht gewollt. Ein Koalitionsvertrag gibt zwar eine politische, aber keine gesetzliche Verpflichtung vor, die enthaltenen Formulierungen wortgleich umzusetzen. Dass jedoch koalitionsvertragliche Vereinbarungen nicht zwingend umgesetzt werden müssen und werden, zeigt das Beispiel, wonach es staatlichen Pensionsfonds verboten sei, Anteile an ausländischen Atommeilern zu halten. Diese Fonds investieren laut einem Pressebericht jedoch weiterhin in ausländische Atomreaktoren und würden ihre Positionen sogar aufstocken¹⁵⁹ – und das trotz eines „Verbots“ im Koalitionsvertrag der 19. Wahlperiode. So bestätigt auch der Wissenschaftliche Dienst des Deutschen Bundestages, dass *„Koalitionsverträge [...] in der Regel für die Dauer einer Wahlperiode geschlossen [werden]“* und *„Im Konsens können sie jederzeit abgeändert werden.“*¹⁶⁰

Nachfolgend einige beispielhafte Zeugenaussagen, für den fehlenden politischen Willen, die ISA nach

¹⁵⁶ MAT A BRH-2/2n-06, Blatt 217; „Projekt Infrastrukturabgabe – Statusbericht, Berichtszeitraum 1. Mai 2019 - 28. Mai 2019“.

¹⁵⁷ Vgl. Erster Teil A II. 7., Seite 38.

¹⁵⁸ MAT A BMVI-6-20a, Blatt 7 f.

¹⁵⁹ <https://www.tagesspiegel.de/politik/staatliche-fonds-verstoss-gegen-den-koalitionsvertrag-bund-kauft-atom-aktien/23132694.html>; letzter Abruf am 14. April 2021.

¹⁶⁰ https://www.bundestag.de/resource/blob/190822/3730cea674a14ff42defd91a8fd257c1/koalitionsverhandlungko_-_koalitionsvertrag-data.pdf; letzter Abruf am 14. April 2021.

dem Urteil des EuGHs europarechtskonform anzupassen. Welche Fraktion der Regierungskoalition eine Anpassung der Maut verhinderte, vermochte der Ausschuss nicht aufzuklären.

„[...] ich habe ja nicht nur eine haushaltsrechtliche Vorgabe gehabt und eine Vorgabe, die auf dem Gesetz beruht, sondern auch eine politische Vorgabe, die verhandelt ist zwischen CDU, CSU und SPD [Anm.: Koalitionsvertrag 2013], die eben auch das Ergebnis dieses Gesetzes ist und kein anderes und auch kein verändertes.“¹⁶¹

„Und für uns war ja Grundlage [...], dass wir keinen deutschen Autofahrer schlechterstellen durften, als er im Vorfeld gestanden war. Also, insofern hätte eine Modifikation des Gesetzes uns in keiner Weise weitergeholfen. Es wäre ein Verstoß gegen den Koalitionsvertrag gewesen

und vor allem eine Regelung gewesen, die innerhalb der Koalition keinerlei Mehrheit gefunden hätte.“¹⁶²

„Zu bestimmten Sachen weiß man natürlich die politische Haltung der Vorgesetzten, und danach orientiert sich das natürlich. Das ist ja nicht meine politische Auffassung, die ich dort wiederfinden möchte, sondern im Prinzip die politische Auffassung der Bundesregierung oder des Ministeriums. Und daran, also was politisch ist, orientiere ich das. Das heißt also, wenn da in der Vorlage irgendwas drinsteht, wo ich merke, dass das politisch nicht dem Willen der Bundesregierung, des Koalitionsvertrages oder Gott weiß wem entspricht, dann werde ich da einhaken und sagen: Das geht so nicht. – Das ist die politische Sache.“¹⁶³

II. Fazit und Ausblick

Aus Sicht der AfD-Fraktion im Deutschen Bundestag konnte der 2. Untersuchungsausschuss der 19. Wahlperiode mehrere sehr wichtige Fragen, die sich aus dem Maut-Desaster ergaben, nicht beantworten. Es wäre unter anderem zwingend erforderlich gewesen, das Zustandekommen des Koalitionsvertrages von 2013 und die Entstehung der dortigen Formulierungen zum Vorhaben „Pkw-Maut“ aufzuklären, da diese bereits den Keim des späteren Scheiterns in sich trugen. Einen entsprechenden Aufklärungswillen der anderen im Ausschuss vertretenen Fraktionen vorausgesetzt, wäre dies nach Auffassung der AfD-Fraktion durch die Vernehmungen der Bundeskanzlerin Angela Merkel und des ehemaligen Parteivorsitzenden der SPD, Sigmar Gabriel, die neben Horst Seehofer den Koalitionsvertrag der 18. Wahlperiode unterzeichneten und die gemeinsam mit Seehofer die Formulierung des Textes für die „Pkw-Maut“ in diesem Vertrag zur Chefsache erklärten, möglich gewesen. So blieben viele Fragen rund um das Zustandekommen

des Koalitionsvertrages von 2013 ungeklärt, dessen Formulierungen bezüglich der Maut den unerfüllbaren Auftrag enthielten, eine mit geltendem EU-Recht konforme ISA einzuführen, die Fahrzeughalter von in Deutschland zugelassenen Pkw nicht mehr als zuvor belasten sollte. Dabei hatte Verkehrsminister außer Dienst Peter Ramsauer zur Zeit der damaligen Koalitionsverhandlungen eindeutig ausgeführt, wie man die geplante Maut europarechtskonform umsetzen könne, dies jedoch widersprach offensichtlich dem politischen Willen von Union und SPD. Obwohl die EU-rechtlichen Probleme schon anlässlich der Formulierung des Koalitionsvertrages von 2013 hinreichend bekannt waren, wurde keinerlei Versuch unternommen, diese Hindernisse auszuräumen.

Unaufgeklärt blieb damit auch der Verdacht, dass mit dem Koalitionsvertrag von 2013 ein politischer „Kuhhandel“ verabredet worden war, mit dem CDU und SPD ihren Koalitionspartner, der als einziger

¹⁶¹ Endgültiges Stenografisches Protokoll 19/46 Im vom 28. Januar 2021, Seite 45; Zeugenaussage des Verkehrsministers Andreas Scheuer.

¹⁶² Endgültiges Stenografisches Protokoll 19/41 I, Seite 52; Aussage des Zeugen Karl-Heinz Görrissen vom 11. Januar 2021.

¹⁶³ Endgültiges Stenografisches Protokoll 19/40 I, Seite 89; Aussage des Zeugen Ludger Molitor vom 10. Dezember 2020.

vehement die Einführung einer Maut forderte, ruhigstellen wollten, während sie darauf setzen konnten, dass die CSU, entsprechend der Ressortaufteilung für die Umsetzung der ISA verantwortlich, letztlich mit dem Vorhaben scheitern oder es aber irgendwie schaffen würde, die in den Vertrag hineinformulierte politische „Quadratur des Kreises“ zu lösen.

Als das Projekt „Pkw-Maut“ unter CSU-Verkehrsminister Andreas Scheuer endgültig scheiterte, wurde auch der Preis des politischen „Kuhhandels“ von 2013 offensichtlich. Neben der Versenkung von Steuergeldern in zwei- oder sogar dreistelliger Millionenhöhe, wurde auch Arbeitszeit in einer Größenordnung vergeudet, die tausende von Arbeitstagen in Anspruch genommen hat. Zusätzlich hat dieser politische Irrweg die Mitarbeiter des BMVI nicht nur sehr viel Kraft gekostet, sondern sie bei dem Versuch der Umsetzung rechtlich höchst fragwürdiger Regierungspläne in schwerwiegende Interessenskonflikte gebracht.

Zwar wurden die Vorgänge rund um die gescheiterte Maut im Ausschuss unter vertraglichen, EU-rechtlichen, vergaberechtlichen und haushaltsrechtlichen Aspekten untersucht, eine Reihe von Sachverhalten konnten dabei aber nur unzureichend aufgeklärt werden, andere blieben im Dunkeln. Wesentliche politische Rahmenbedingungen konnten nicht hinterfragt werden, da sie einerseits nicht durch den Untersuchungsauftrag abgedeckt waren und andererseits das erforderliche Aufklärungsinteresse bei den übrigen im Ausschuss vertretenen Fraktionen nur unzureichend gegeben war. Die vorgebliche Transparenz, die Verkehrsminister Andreas Scheuer dem Ausschuss versprach, wurde zum Teil gar nicht, nur zögerlich oder unvollständig eingelöst. Verantwortung für das politische Scheitern wollten oder konnten weder er noch die Leitung des Verkehrsministeriums übernehmen – so wie es im „besten Deutschland, das es jemals gab“ (Bundespräsidenten Frank-Walter Steinmeier) leider trauriger Alltag geworden ist.

Weiterhin kann festgehalten werden, dass die gesamte unionsrechtliche Betrachtung im Rahmen des Status quo gefangen blieb. Ein Hinterfragen der derzeitigen Rechtslage auf EU-Ebene, die ursächlich für die Unlösbarkeit des politischen Auftrags aus dem einschlägigen Koalitionsvertrag war und ist und die in die souveräne und verfassungsgemäße Gesetzgebung der europäischen Mitgliedsstaaten

eingreift, erfolgte nur unbefriedigend bis gar nicht. In früheren Zeiten war es den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union selbstverständlich möglich, Regelungen zur Nutzerfinanzierung ihrer Straßensysteme (Mautabgabe) einzuführen und ihre Steuersysteme im gleichen Zug so anzupassen, dass eine finanzielle Überlastung der inländischen Fahrzeughalter vermieden werden konnte. Inländische Fahrzeughalter sind diejenigen, die durch Einführung eines Mautsystems besonders belastet werden, da sie zusätzlich zur Kfz-Steuer eine Maut-Abgabe leisten sollen. Durch den heute geltenden Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) haben die Mitgliedsstaaten der EU erheblich an Souveränität eingebüßt, was die Bundesrepublik Deutschland mit ihrem Versuch, eine eigene ISA einzuführen, schmerzlich erfahren musste. Noch im Jahr 2005 forderte Angela Merkel Kompetenzen aus Brüssel zurückzuholen, heute würde sie, so scheint es, die Souveränität Deutschlands am liebsten vollständig an die EU-Institutionen abgeben.

Der gescheiterte Versuch, in Deutschland eine ISA einzuführen – für die AfD-Fraktion der Inbegriff für verwerfliche Machenschaften, Verschwendung und Prasserei sowie für das Versagen von Politik, Verwaltung und Wirtschaft. Ein Beleg, leider nicht der einzige, für die Misswirtschaft der Regierung, bestehend aus CDU/CSU und SPD, die nicht zum ersten Mal Steuergelder des deutschen Volkes verantwortungslos ausgegeben hat (siehe BER, Stuttgart 21 und andere misslungene Projekte mehr). Diese Regierung, vertreten durch das BMVI, war nach dem vernichtenden Prüfbericht des Bundesrechnungshofs, der zu dem Ergebnis kam, das gegen Vergabe- und Haushaltsrecht verstoßen wurde, vornehmlich damit beschäftigt, grundsätzlich alle Schuld von sich zu weisen.

Gedächtnislücken höchst dotierter Beamter, Verschleierung (Schwärzung) bestehender Aktenlagen, ausweichende Antworten sowie fragliche Umstandserklärungen prägten das Ausschussgeschehen. Illusion, Irreführung und Maskerade haben in der politischen Kaste bereits vor langer Zeit Einzug erhalten, und dies mit entschlossener und beharrlicher Konstanz. Die Ministerien dieses Landes werden immer größer und beschäftigen immer mehr Menschen, gleichzeitig werden immer mehr Kompetenzen an weltweit operierende Beratungsunternehmen abgetreten (siehe „Berateraffäre“ im BMVg). Die mit Beraterfirmen abgeschlossenen Verträge verschlin-

gen Unsummen an Steuergeldern, ohne dass aus den Beratungstätigkeiten ein erkennbarer Mehrwert für Deutschland erwächst. Der Steuerzahler bezahlt gleichzeitig sowohl die Mitarbeiter der Ministerien als auch die Beratungsunternehmen, die mit deutschen Steuergeldern ihre Firmenbilanzen aufblühen lassen. Weder bei der Regierung noch ihren Ministerien ist der Wille erkennbar, diese fatale Entwicklung zu beenden; im Gegenteil: vermeintliche externe Expertise wird weiterhin ohne Limit akquiriert.

Das Verkehrsministerium unterstellte dem Bundesrechnungshof im November 2019, er habe fehlerhafte Schlussfolgerungen gezogen. Doch zu welchen anderen Schlussfolgerungen sollte der BRH in seinem Bericht denn gelangen als zu denen, die der 2. Untersuchungsausschuss der 19. Wahlperiode, wenn auch nicht in vollem Umfang, bestätigen konnte?

Für die AfD-Bundestagsfraktion ist das Verhalten der Bundesregierung, vertreten durch das BMVI und seiner nachgeordneten Behörden sowie deren Berater, im höchsten Maße fragwürdig und bedenklich, aber bezeichnend. Mit Abschluss des 2. Untersuchungsausschusses der 19. Wahlperiode findet ein weiteres politisches Fiasko ungestraft sein Ende. Konsequenzen hat und wird die Regierung aus ih-

ren Handlungen nicht ziehen, denn es ist ja nur das Geld des deutschen Steuerzahlers, mit dem man verantwortungslos umgehen kann, während andere sich an diesem Geld bereichern. Und die Leittragenden sind wie so oft die deutschen Bürger!

Die AfD-Bundestagsfraktion hält es für zwingend erforderlich, dass die Regierung den Empfehlungen des Ausschusses folgt und in Zukunft verantwortungsvoller mit dem Geld der deutschen Steuerzahler umgeht. Die Regierung muss sich grundsätzlich und nachhaltig bemühen, weitere politische und fiskalische Fehlschläge zu vermeiden und darf keine Anstrengungen scheuen, den einst guten Ruf der Bundesrepublik Deutschland wiederherzustellen. Ob die Bundesregierung den Wunsch hegt, diese Selbstverständlichkeiten guten staatlichen Handelns in reale Politik umzusetzen, bezweifeln wir allerdings mit Blick auf die gesammelten Fehlleistungen der Regierungen unter der Kanzlerschaft von Angela Merkel.

„Ehrlichkeit bedeutet mehr als nicht zu lügen. Sondern die Wahrheit zu sagen, die Wahrheit zu leben und die Wahrheit zu lieben.“
James E. Faust



Die Mitglieder der AfD-Bundestagsfraktion im Untersuchungsaus- schuss „Pkw-Maut“



Wolfgang Wiehle, MdB

Funktionen im Ausschuss:
Obmann und ordentliches Mitglied

Weitere Funktionen:
Ordentliches Mitglied und zweiter Sprecher im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur



Andreas Mrosek MdB

Funktion im Ausschuss:
Stellvertretendes Mitglied

Weitere Funktionen:
Ordentliches Mitglied im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur,
Ordentliches Mitglied im Sportausschuss





Alternative
für
Deutschland

FRAKTION IM DEUTSCHEN BUNDESTAG



Folgen Sie uns

 AfDBundestag.de

 fb.com/AfDimBundestag

 [@AfDimBundestag](https://twitter.com/AfDimBundestag)

 [youtube.com/
AfDFraktionimBundestag](https://youtube.com/AfDFraktionimBundestag)

Herausgeber:
AfD-Fraktion im Deutschen Bundestag
vertreten durch den Fraktionsvorstand

Kontakt:
AfD-Fraktion im Deutschen Bundestag
Die AfD-Bundestagsfraktion im Untersuchungsausschuss PKW-Maut
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: 030 227 57141
Telefax: 030 227 56349
E-Mail: buerger@afdbundestag.de

Herstellung und Redaktion:
Fraktionsverwaltung, Abteilung Öffentlichkeitsarbeit

Bildnachweis: AfD-Fraktion im Deutschen Bundestag

Stand: August 2021

Diese Veröffentlichung der AfD-Fraktion im Deutschen Bundestag dient ausschließlich der Information. Sie darf nicht zum Zweck der Parteiwerbung und/oder als Wahlwerbung im Wahlkampf verwendet werden.