

Umfrage zur Pkw-Maut auf deutschen Autobahnen

Löcher in der Haushaltskasse und in unseren Straßen müssen gestopft werden. Geld in die leere Kasse könnte eine Pkw-Maut bringen.

Professor Bernd Gottschalk



Präsident des Verbandes der Automobilindustrie

Wolfgang Tiefensee



Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Andreas Hölzel



Redakteur Externe Unternehmenskommunikation beim ADAC

Wolfgang Peters



Hauptgeschäftsführer des Bauindustrieverbandes Nordrhein-Westfalen

Dr. Peter Fischer



Präsident der Pro Mobilität Initiative für Verkehrsinfrastruktur

Was halten Sie davon, eine Pkw-Maut auf unseren Autobahnen einzuführen?

Pünktlich zum Sommerloch und zur Urlaubsreisewelle wird das Thema Pkw-Maut wieder aufgerollt. Wer, wie Bayerns Innenminister Beckstein, mit einer Hundert-Euro-Vignette angeblich den Tanktourismus nach Österreich stoppen will und über eine Senkung der Mineralölsteuer „aufkommensneutralität“ verspricht, verkennet, dass dies unter dem Strich eine weitere Belastung der Autofahrer bedeuten würde. Die Politik kann nicht einerseits den Autofahrer mit einer höheren Mehrwertsteuer auf Benzin und Diesel, der Pendlerpauschale oder der Zwangsbeimischung von Biokraftstoff – zusätzlich zu den ohnehin hohen Ölpreisen – zur Kasse bitten und ihm andererseits mit einer Vignette erneut in die Tasche greifen, verknüpft mit dem vagen Versprechen einer niedrigeren Mineralölsteuer. Seit den Erfahrungen mit der Lkw-Maut hat der Begriff „aufkommensneutral“ einen bitteren Beigeschmack. Der Verkehrsstat wurde gekürzt, das heimische Gewerbe wartet noch immer auf die Harmonisierung. Die Pkw-Maut-Diskussion sollte möglichst rasch wieder im Sommerloch verschwinden.

Das ist eine im Süden der Republik offenbar regelmäßig wiederkehrende Diskussion, für die es keinen Anlass gibt. Die Autofahrer in Deutschland tragen über die Mineralöl- und die Kfz-Steuer bereits erheblich zur Finanzierung der Straßen bei. Sie dürfen nicht erneut zur Kasse gebeten werden. Es ist eine Milchmädchenrechnung, die da aufgestellt wird: Der Absenkung der Mineralölsteuer stünden hohe Verwaltungs- und Systemkosten gegenüber. Die Einnahmen würden nicht einmal ausreichen, die Systemkosten zu decken. Darüber hinaus würde die Einführung einer Pkw-Maut hauptsächlich deutsche Autofahrer treffen, da der Anteil ausländischer Pkw lediglich bei etwa fünf Prozent liegt. Eine Pkw-Maut würde für eine breite Bevölkerungsschicht eine weitere Verteuerung bedeuten. Betroffen wären insbesondere die vielen Berufspendler, speziell in strukturschwachen Gebieten, die jeden Tag mehr als 50 Kilometer zur Arbeit fahren müssen. Wortmeldungen mit der Forderung nach einer Pkw-Maut sind abwegig. Die Haltung der Bundesregierung ist unverändert: Eine Pkw-Maut steht nicht zur Debatte. Das gilt auch nach 2009. Eine Pkw-Maut würde zu massivem Ausweichverkehr auf Bundesstraßen, Landstraßen und Kreisstraßen führen. Dies hätte eine erhebliche Lärm- und Abgasbelastung für viele Bürgerinnen und Bürger zur Folge. Dies kann nicht gewollt sein. Ein solch massiver Ausweichverkehr, der die Folge einer solchen Entscheidung wäre, ließe sich auch nicht durch verkehrsrechtliche Maßnahmen auf die Autobahn rückverlagern. Ich halte diese Überlegungen für schädlich.

Der ADAC lehnt eine Pkw-Maut entschieden ab. Immer wenn neue Geldquellen gefunden werden sollen um Löcher im Staatshaushalt zu stopfen, stoßen Politiker auf die Autofahrer. Das zeigen die jüngsten Vorstöße einiger CSU-Politiker ganz deutlich, die sich für eine Vignette oder eine Maut stark gemacht haben. Die Annahme, dass im Gegenzug zur Mauteinführung die Mineralölsteuer in gleichem Umfang sinken soll, ist illusorisch. Jede neue Gebühr hat bislang noch immer zu Mehrbelastungen der Verbraucher geführt. Es stimmt auch nicht, dass es am nötigen Geld für den Straßenbau fehlt. Über spezifische Autofahrerabgaben nimmt der Staat jedes Jahr 53 Milliarden Euro ein. Nur 17 Milliarden fließen zurück in den Bau und Erhalt des Straßennetzes. Zwei Drittel werden somit für andere Zwecke ausgegeben. Auch die hohen Einnahmen aus der Lkw-Maut von 2,85 Milliarden im Jahr 2005 haben – anders als versprochen – kein zusätzliches Geld für die Straße gebracht. Um den Bau und den Erhalt des Autobahnnetzes dauerhaft sicherzustellen, hat der ADAC ein eigenes Modell „Auto finanziert Straße“ entwickelt und der Politik vorgestellt. Dabei sollen die Einnahmen aus der Lkw-Maut und eines festgeschriebenen Teils der Mineralölsteuer – insgesamt jährlich sieben Milliarden Euro – in eine Bundesfernstraßenfinanzierungsgesellschaft fließen. Mit diesem Geld wäre die Zukunft unseres Straßennetzes gesichert. Auch auf die Verkehrssicherheit würde sich eine Pkw-Maut negativ auswirken. Teile des privaten Pkw-Verkehrs würden von den Autobahnen auf Bundes- und Landesstraßen ausweichen. Dort ist jedoch das Unfallrisiko wesentlich größer. Bei einer Verlagerung von 20 Prozent des Verkehrs müsste man mit zusätzlichen 570 Verkehrstoten pro Jahr rechnen. Eine Autobahn-Vignette und eine – wenn auch theoretische – Mineralölsteuersenkung wären zudem ungeeignet, um dem Tanktourismus zu begegnen. Angesichts von Preisunterschieden an den Zapfsäulen bis zu 30 Cent je Liter etwa im Vergleich zu Polen, Tschechien, Österreich und Luxemburg ließe sich der Tanktourismus nicht wirksam bekämpfen, auch wenn in Deutschland die Mineralölsteuer um einige Cent gesenkt würde. Notwendig ist vielmehr eine langfristige maßvolle Steuerpolitik gegenüber den Autofahrern in Deutschland.

Ein erster Schritt zur nutzungsabhängigen Maut wurde in Deutschland durch Einführung der Gebühr für schwere Lkw gewagt. Inzwischen dienen die Einnahmen der Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur – leider nur zu einem Teil. Die Zahl der „Mautpreller“ sinkt und die Erfassung von Umgehungsbundesstraßen im Mautsystem der Autobahnen ist beschlossene Sache. Die Zunahme des Güterverkehrs auf unseren Straßen sollte zu der Erkenntnis führen, dass die jetzt geltende nutzungsabhängige Lkw-Maut schon sehr viel früher hätte eingeführt werden müssen, um dem dramatischen Verschleiß der Straßen Rechnung zu tragen. Meines Erachtens sollte auch über eine Erhöhung der Lkw-Maut im Sinne einer tageszeitabhängigen Staffelung nachgedacht werden, neben dem reinen Nutzungsentgelt auch eine gewisse Steuerungsfunktion zu erzielen. Noch emotionaler wird die Pkw-Maut diskutiert. Dabei wird hervorgehoben, dass die Straßensubstanz vom Autofahrer schon in der Vergangenheit über Steuern und Abgaben finanziert worden sei, der Pkw-Fahrer über Mineralöl-, Mehrwert- und Kraftfahrzeugsteuer schon in erheblichem Maße zum Bundeshaushalt beitrage. Am einfachsten wäre die ja ohnehin nutzungsabhängige Finanzierung über die Mineralölsteuer. Hier hat jedoch die Begehrlichkeit der Finanzpolitiker dafür gesorgt, dass inzwischen die Außerkraftsetzung der Zweckbindung der Mineralölsteuer für die Straßenverkehrsinfrastruktur längst Normalität ist. Angemessene Mittel für die Substanzerhaltung sind zur Zeit nicht in Sicht und somit der Verschleiß noch beschleunigt wird. Der Spruch „freie Fahrt für freie Bürger“ ist angesichts ellenlanger Staumeldungen für deutsche Bundesautobahnen Makulatur. Die rückläufigen Mineralölsteuereinnahmen auch durch bedachtsamere Nutzung des Pkw bei hohen Benzinpreisen bestätigen die Überlegung, dass über die Kosten der Straßennutzung auch eine Lenkung erzielt wird. Angesichts von volkswirtschaftlichen Milliarden-Verlusten durch Staus verbunden mit Benzinverbrauch und Zeitaufwand der Fahrer ist es überfällig, hierüber nachzudenken. Angesichts der Fortschritte bei der Technik und Ausstattung mobiler Telefone und des Verbreitungsgrades dieses Kommunikationsinstruments in der Bevölkerung dürfte die Erwartung nicht übertrieben sein, hier ohne großen zusätzlichen Aufwand das vorhandene Mauterfassungssystem für Lkw nutzen zu können. Übergangsweise sollte auch emotionslos über eine Pkw-Vignette nachgedacht werden, wie sie in der Schweiz oder Österreich längst Usus ist. Alles in allem wird die Emotionalität der Diskussion nicht verhindern, dass die Einführung einer Pkw-Maut nur eine Frage der Zeit ist.

Die Einführung der Lkw-Maut im Jahr 2005 hat ja schon bewiesen, eine Maut ist keine Garantie für mehr Investitionen in die Fernstraßen. Die Ausgaben für Autobahnen und Bundesstraßen werden nach den Planungen der Bundesregierung in den kommenden Jahren immer unter dem Niveau von 4,6 Milliarden Euro bleiben, das vor dem Start der Lkw-Maut üblich war. Es fehlt somit jedes Vertrauen darin, dass Mauteinnahmen die Infrastrukturqualität verbessern. Zu beachten ist auch die vorhandene hohe Abgabenbelastung. Die Autofahrer werden bereits mit rund 53 Milliarden Euro jährlich vom Staat zur Kasse gebeten. Davon wird aber nur ein Drittel wieder in das Straßennetz hineingesteckt. Durch die Mehrwertsteuererhöhung und die Besteuerung der Biokraftstoffe steigen die Kosten des Autofahrens weiter an. Die Diskussion um die Pkw-Maut lenkt vom eigentlichen Handlungsbedarf ab. Was wir dringend brauchen, ist eine Reform der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung. Die Politik muss die Finanzierung der Investitionen von den Schwankungen des Bundeshaushalts abkoppeln und die vorhandenen Mittel durch eine Vereinfachung der Planungs- und Genehmigungsverfahren gezielter einsetzen. Unsere Finanzierungslösung lautet: Straße finanziert Straße. Wir brauchen die Gründung einer eigenständigen Bundesfernstraßengesellschaft, der neben Mitteln aus dem Bundeshaushalt die gesamten Lkw-Mauteinnahmen zufließen, um wieder dort investiert zu werden, wo sie herkommen: in die Straße. Wenn sichergestellt wird, dass aus der Lkw-Mauteinnahmen nicht mehr vieles andere finanziert wird, sondern die rund 2,4 Milliarden Euro vollständig an die Fernstraßengesellschaft fließen werden, könnten bereits die gravierendsten Probleme gelöst werden.