

24.7.2014

Strecken- und emissionsabhängige Pkw-Maut statt Vignettenlösung? Für Sanierung und bessere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur und Klimaschutz.

Einleitung

Die von Verkehrsminister Dobrindt vorgeschlagene Pkw-Vignette verhindert die notwendige Reform des Systems der Verkehrsfinanzierung in Deutschland. Es geht ihm nicht um die Sanierung der maroden Verkehrsinfrastruktur, sondern um ein paar hundert Millionen Euro mehr für Straßenneubau. Als Alternative schlägt der BUND eine elektronische, entfernungs- und emissionsabhängige Pkw-Maut vor, die die auch nach Ausweitung der Lkw-Maut auf 3,5 Tonnen und alle Straßen verbleibende Finanzierungslücke für Sanierung und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur schließen kann. Weil diese Maut nach Emissionen differenziert ist, trägt sie zur Minderung von CO₂ und Einhaltung der Klimaziele bei, auch zur Reduzierung von Ruß und Stickoxiden und der Einhaltung der Gesundheitsgrenzwerte in den Städten. Die Länder und Kommunen müssen in diese Nutzerfinanzierung nach dem Konzept „Verkehr finanziert Verkehr“ von Anfang an einbezogen sein. Wird sie technologisch anspruchsvoll umgesetzt, kann sie auch Staus bepreisen und Vorreiter für eine europäische Lösung sein.

Der Widerstand gegen die Ausländervignette von Verkehrsminister Dobrindt wächst auch in den eigenen Reihen. Finanzminister Schäuble, dessen Zollbehörden die Vignette zustellen, mit der Kfz-Steuer verrechnen und alle Pkw-Käufe administrieren müssen, ist nicht amüsiert. Die EU-Nachbarländer halten den Vorschlag für diskriminierend und werden vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) klagen. Sie überlegen, wie sie deutsche Pkw-Halter auf ihren Straßen vermehrt zur Kasse bitten. Der bayrische Innenminister befürchtet Nachteile für den kleinen Grenzverkehr in Grenzregionen und will Ausnahmen vom Vignettenzwang. Die EU-Kommission hält sich bedeckt. Eine schiefe Diskussionslage. Trotz alledem: Die Sachdebatte über Sinn und Zweck einer Pkw-Maut muss endlich geführt werden.

Die Bundestagsopposition behilft sich einstweilen mit einer pauschalen Ablehnung der Pkw-Maut. Auch bei den Umweltverbänden und den Infrastrukturvereinigungen der Wirtschaft fehlen klare Positionierungen. Wichtige Akteure sind die Länder. Sie haben mindestens so viel Anrecht auf die Gesetzgebung zu Straßengebühren wie der Bund. Zu Unrecht unbeachtet blieben in der bisherigen Diskussion die exzellenten Arbeiten der Bund-Länder-Kommissionen – siehe die Bericht der Daehre- und die Bodewig-Kommission (2012 bzw. 2013).

Laut dem Wissenschaftlichen Beirat beim Bundesverkehrsminister soll eine Nutzerfinanzierung die¹

- Infrastruktur-Abnutzung
- Stau-Externalitäten (möglichst flexibel angepasst an Stausituationen)
- die Umwelt-Externalitäten

gerecht anlasten können. Auch sie schlagen eine grundlegende Reform der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung insgesamt vor, und zwar nach dem Prinzip „Verkehr finanziert Verkehr“. Daran wird im Folgenden angeknüpft, wenn zunächst der finanzielle Handlungsbedarf ermittelt, der Dobrindt-Vorschlag analysiert und als Alternativkonzept Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Straßen plus „echte“ Pkw-Maut zur Diskussion gestellt wird. Eine solch grundlegende Reform sollte geprüft, weiterentwickelt und in die politischen Debatten, die im Herbst anstehen, einbezogen werden.

¹ Beirat für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Verkehrsfinanzierungsreform – Integration des kommunalen Verkehrs. Stellungnahme, Juli 2013, S. 145.

Sanierungs- und Erhaltungsbedarf für die Verkehrsinfrastruktur: 6,3 Milliarden beim Bund

Die Daehre-Kommission hat in ihrem vom Dezember 2012 den zusätzlichen jährlichen Finanzierungsbedarf für die Verkehrsinfrastrukturen aller Baulastträger in Deutschland ermittelt.

Tabelle 1: Sanierungs- und Erhaltungsbedarf der Verkehrsinfrastruktur

Bereich	Erhaltung	Nachholbedarf	Summe
Straße, davon	1,55	1,0	2,55
- Bund	0,8	0,5	1,3
- Land	0,45	0,3	0,75
- Kreis	0,3	0,2	0,5
Schiene, davon	1,2	0,2	1,4
- Bund incl. SPNV	1,0	0,2	1,2
- NE-Bahnen	0,2	k.A.	0,2
Wasser*	0,5		0,5
Bundeswasserstraßen	0,5	k.A.	0,5
Landeswasserstraßen	k.A.	k.A.	
Gemeindestr./ÖSPV, davon	1,3	1,45	2,75
- Gemeindestraßen	0,95	1,2	2,15
- ÖSPV	0,35	0,25	0,6
	4,55	2,65	7,2

* *Erhalt und Nachholbedarf zusammengefasst*

Quelle: Bericht der Kommission "Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung", 2012, S. 37

Für die Bundesebene ergibt sich danach ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf von 3,2 Milliarden Euro pro Jahr. Die sich aus dem **Wegekostengutachten 2013²** wegen niedrigerer Zinskosten ergebende Absenkung der Lkw-Mautsätze lösen aber Einnahmeausfälle im Umfang von 1,1 Milliarden pro Jahr gegenüber der mittelfristigen Finanzplanung aus. Die ab 2015 vorgesehene **Anlastung der externen Kosten der Luftverschmutzung** laut EU-Wegekostenrichtlinie mindert diese Einnahmeverluste um durchschnittlich **360 Millionen Euro** (460 Millionen Euro in 2015, 260 Millionen Euro in 2017). Weil 2019 die bisherige Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungs- bzw. Entflechtungsgesetz ausläuft, kommt ein weiterer Finanzierungsbedarf in Höhe von 2,3 Milliarden Euro pro Jahr hinzu (**1,96 Milliarden pro Jahr** aus dem dann auslaufenden Entflechtungsgesetz sowie von **333 Millionen Euro** aus dem dann ebenfalls endenden Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, GVFG-Großvorhaben).

Der zusätzliche **Finanzierungsbedarf auf Bundesebene** beträgt also heute knapp **4 Milliarden Euro** pro Jahr und ab 2020 insgesamt **6,3 Milliarden Euro**. Immer vorausgesetzt, dass keine bisher nicht kalkulierten zusätzlichen Kosten bei der Brückensanierung anfallen und keine anderen negativen Überraschungen auftreten. Ein durchaus unwahrscheinliches Szenario, wenn man die Probleme der Spannbetonbrücken der 60er und 70er -Jahre realistisch einschätzt und die Lage bei den Bahnbrücken kennt (ein Drittel gilt als Sanierungsfall, 9000 sind über 100 Jahre alt). Ein umfassendes Brückenerneuerungsprogramms muss so bald wie möglich aufgelegt werden. Für die **Länder und Gemeinden** müssen gemäß der Tabelle der Daehre-Kommission zusätzlich **4,0 Milliarden Euro** pro Jahr für Sanierung und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur investiert werden. Die Gesamtsumme, die zusätzlich für Sanierung und Erhalt der gesamten Verkehrsinfrastruktur in Deutschland gebraucht wird, liegt also bei etwa **10,3 Milliarden Euro** pro Jahr für alle Baulastträger.

² Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (Hrsg.), Berechnung der Wegekosten für das Bundesfernstraßennetz sowie der externen Kosten nach Maßgabe der Richtlinie 1999/62/EG für die Jahre 2013 bis 2017. Endbericht (März) 2014.

Die Ausländervignette: finanziell unergiebig, nicht EU-konform, nicht umweltverträglich

Die Vorgaben des Koalitionsvertrags zur Pkw-Maut sind eine bis dato nicht bekannte Kunstform des politischen Kompromisses: Sie sollen zuverlässig verhindern, was man – bzw. ein Koalitionspartner – fordert durch Einbau unüberbrückbarer Widersprüche: „Keine höhere Belastung der inländischen Fahrzeughalter, aber mehr Geld für Infrastruktur. Eins zu eins-Kompensation der inländischen Halter – ergo: Diskriminierung der EU-Ausländer – aber EU-Konformität. Klar dagegen stehen die Aussagen zur Ausweitung der Lkw-Maut (auf alle Straßen, zunächst alle Bundesstraßen, bis auf Lkw mit 3,5 Tonnen, zunächst auf 7,5 Tonnen).

Das Überraschende des Vignettenvorschlags ist die Mauterhebung auf allen klassifizierten Straßen und nicht nur auf Autobahnen. Dadurch werden Ausweichreaktionen auf das nachgeordnete Straßennetz vermieden, allerdings mit der unerwünschten Folge höherer Lärm- und Schadstoffemissionen und höherer Unfallzahlen.

Viel zu geringe Einnahmen: Die Vignette, die nur Halter von nicht in Deutschland zugelassenen Pkw zur Kasse bittet, soll laut Aussagen des Bundesverkehrsministeriums 600 Millionen Euro netto (nach Abzug der sehr hohen Systemkosten von 3 Prozent) einbringen. Das wären 6 Prozent der oben beschriebenen Finanzierungslücke. Andere Berechnungen kommen auf Einnahmen von 250 Millionen oder gar nur 100 Millionen Euro. Der Anteil ausländischer Pkw auf Autobahnen liegt unter 7 Prozent und im nachgeordneten Straßennetz noch viel niedriger. Die Einnahmen müssten auf jeden Fall mit den Ländern geteilt werden.

Extrem bürokratisch: Der Bundesfinanzminister muss die Bürokratiekosten tragen für die Ausfertigung aller Vignetten (obwohl diese für alle in Deutschland zugelassenen Pkw als Zwangsabgabe erhoben wird), die Neuberechnung der Kfz-Steuer und die Administration aller Änderungen, die sich künftig auf die Kfz-Steuer auswirken (3 Millionen Neuwagen pro Jahr, alle Besitzwechsel). Den nicht in Deutschland zugelassenen Pkw müssen die gleichen Bezahlwege (vor allem Internet) eröffnet werden wie den inländischen. Diese werden auch genutzt werden, weil die Internetbestellung für Pkw mit Otto-Motoren wesentlich günstiger sind als der Kauf einer Tankstellen-Jahresvignette für 103 bzw. 112 Euro. Andererseits liegen den Zollbehörden über im Ausland zugelassene Pkw keine Daten vor, sie können die Angaben der ausländischen Pkw-Halter also nicht kontrollieren. Die Polizei will die zusätzliche Aufgabe der Kontrolle nicht übernehmen.

Nicht EU-konform:

Die vorgeschlagene Vignette ist nicht konform mit EU-Recht: EU-Verkehrskommissar Sijm Kallas betont in seinem Beitrag in der Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung (FAS v. 29.6.2014), „für Inländer und Ausländer, die die mautpflichtige Infrastruktur nutzen, müssen deshalb die gleichen transparenten und fairen Bedingungen gelten: gleicher Preis und gleiche Bezahlmethode. Eine Pkw-Maut darf somit nicht einfach mit der Kfz-Steuer verrechnet werden. Es kann nicht sein, dass ein inländischer Autofahrer die Maut über die Steuer automatisch zurückerstattet bekommt. Alle Straßennutzer sollen dieselbe Gebühr bezahlen.“ Die Mautsätze sind jedoch auf die Rückerstattung über die Kfz-Steuer und die Einhaltung des Versprechens des Koalitionsvertrags „dass kein Fahrzeughalter in Deutschland stärker belastet wird als heute“ ausgerichtet. Daher sollen die Vignetten inländischer Pkw **eins zu eins mit der Kfz-Steuer verrechnet werden**. Die Mautsätze richten sich nach Zulassungsdatum (vor/nach dem 1.7.2009), Schadstoffnorm (bei vor 2009 zugelassenen Pkw), Kraftstoffart (Benzin/Diesel) und nach Hubraum, nicht nach CO₂. In der Höhe sind sie präzise auf die Kfz-Steuer abgestimmt.

Einige Beispiele: Für einen vor dem 1.7.2009 zugelassenen Benziner mit 1.400 ccm mit Euronorm 2 müssen via Internet 103,04 Euro bezahlt werden, die Kfz-Steuer beträgt 103 Euro. Bei Euro 4 beträgt die Maut 94,50, die Kfz-Steuer 104 Euro. Benziner ab dem 1.7.2009 kosten 20 Euro Kfz-Steuer, die Pkw-Maut ebenfalls 20 Euro, Diesel dagegen 95,80 Euro Kfz-Steuer und 95 Euro, Rückerstattung ebenfalls 95 Euro. Bei den ab dem 1.7.2014 zugelassenen Diesel-Pkw beträgt die Maut 104,40 Euro, die Kfz-Steuer 104 Euro. Für die Fahrzeuge mit Schadstoffklasse 1 oder schlechter liegen die Sätze noch nicht fest.

Falsch ist die Aussage des Bundesverkehrsministers, **Großbritannien** habe gerade bei der Einführung seiner Schwerverkehrsabgabe (HGV road user levy) ab dem 1.4.2014 belegt, dass die Kompensation der inländischen Halter über die Kfz-Steuer möglich und EU-rechtlich erlaubt sei. Es wurde eben nicht eins zu eins

verrechnet, sondern es wurde die Kfz-Steuer insgesamt gesenkt, damit etwa 90 Prozent der britischen Unternehmen keine höheren Kosten als vorher haben.³

Selbst falls sich die EU-Kommission dazu gebracht würde, diese Diskriminierung zu tolerieren, wird am Ende der Europäische Gerichtshof (EuGH) entscheiden. Allerdings könnte das eingeplant sein: Nach der gesetzlichen Einführung der Vignettenpflicht wird das in ausreichendem zeitlichen Abstand erlassende Gesetz zur Verrechnung mit der Kfz-Steuer mit der Maut vom EuGH gestoppt. Letzterer wird zum Sündenbock erklärt, der die gewünschte Kompensation verhindert. Die üppigen Einnahmen von allen Fahrzeughaltern von dann ca. 2,5-3 Milliarden Euro pro Jahr bleiben erhalten und können in den Straßenbau, darunter zahlreiche unnötige Prestigeprojekte - in Bayern und anderen Ländern - investiert werden.

Nicht umweltverträglich: Die Aussage, dass sich die Kosten „nach der Umweltfreundlichkeit der Fahrzeuge“ bestimmt, ist nicht zutreffend. **Klimapolitisch ist die Pkw-Maut im doppelten Sinne blind:** Die Vignette lastet weder die Wege- noch die Umweltkosten gerecht an, sondern wirkt als günstige Flatrate für Vielfahrer. CO₂ spielt bei der Bemessung der Maut keine Rolle, sondern primär der Hubraum. Schlimmer noch: Durch die Kappungsgrenze bei seit Juli 2009 zugelassenen Diesel-Pkw bei über 1100 ccm Hubraum werden große und schwere Pkw begünstigt. Ein Audi Q 7 mit einem Verbrauch von 10,7 Liter/100 km und einem CO₂-Ausstoß von 189 g CO₂/km zahlt den gleichen Preis für die Jahresvignette wie der Polo BlueMotion mit seinem Verbrauch von 3,1 Litern bzw. 82 g CO₂/km. Beide zahlen 108,08 Euro pro Jahr.

Auch die **Schadstoffklassen** spielen bei der Staffelung der Maut nur eine untergeordnete Rolle. Unterschieden wird jeweils zur Euro 2-Norm aus dem letzten Jahrhundert, während zwischen den aktuell relevanten Normen Euro 4-6 gar nicht differenziert wird. Bei Diesel-Pkw mit 1800 ccm beträgt liegt der Preis für die Jahresvignette für Euro 2-Fahrzeuge nur 4 Euro höher als bei seinem sauberen Kollegen. Wichtig wäre es für die Reduzierung der **Stickoxidemissionen** einen Anreiz für die schnellere Einführung der Euro 6-Norm bei Dieselfahrzeugen zu setzen. Denn nur so lassen sich künftig die EU-Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) in den Städten einhalten. Das würde die Komplexität dieses Vignettensystems deutlich erhöhen. Die Mautsätze sind eben auf die Vollkompensation und nicht auf Umweltfreundlichkeit ausgerichtet.

Keine Zweckbindung für Sanierung und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur: Nur zu Beginn der politischen Diskussion stand das Thema Sanierung und Erhalt der Infrastruktur im Mittelpunkt. Dafür wären die Autofahrer wohl auch bereit, höhere Kosten in Kauf zu nehmen. In der Diskussion im Bundestag – z.B. am 3.7.2014 – und bei der Präsentation des Vignettenvorschlags ging es dagegen nur noch um mehr Geld für Straßenbau. Das entspricht der Praxis der letzten Jahrzehnte, wo Erhaltungsinvestitionen systematisch zugunsten von Straßenneubau vernachlässigt wurden.

Einnahmepotenziale durch Mautsysteme: Lkw- und Pkw-Maut

Der Koalitionsvertrag hat die Ausweitung der Lkw-Maut priorisiert. Um die durch die Umsetzung des neuen Wegekostengutachten vom März 2014 ausgelösten Mindereinnahmen ab 2015 zu kompensieren, wird die Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen ausgeweitet und die Gewichtsgrenze um 4,5 auf 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht abgesenkt. Jährlich 7,2 Milliarden Euro werden zusätzlich laut Bericht der Daehre-Kommission aus 2012 (siehe oben) fehlen. Zählt man die Mindereinnahmen durch das neue Wegekostengutachten und die noch nicht finanzierten Ausgaben für die Weiterführung der Gemeindeverkehrsfinanzierung ab 2020 hinzu beträgt wächst die Finanzierungslücke für alle Baulastträger auf 10,3 Milliarden Euro pro Jahr. Für die Bundesebene alleine sind es 6,3 Milliarden Euro pro Jahr.⁴

³ <https://www.gov.uk/government/collections/hgv-road-user-levy>

⁴ Ab 2019 kommen wegen der auslaufenden Gemeindeverkehrsfinanzierungsmittel (bzw. die Entflechtungsgesetzes) zusätzlich 2,3 Milliarden Euro hinzu.

Tabelle 2: Potenzielle Einnahmen durch Mauterhebung

Finanzierungsquelle	BAB	mautpfl. Bundesstr.	alle Bundesstr.	alle Straßen	Summe
Maut Lkw ≥12 t	3,27	0,18	1,9	0,8	5,35
Maut Lkw 7,5 - 12 t	0,2	0,05	0,08		0,33
Maut Lkw 3,5-7,5 t		0,9		0,4	1,3
Bemautung Fernbusse ≥ 12 t	0,08	0,01	0,23	0,1	0,42
anlastbare externe Kosten der Luftverschmutzung von Lkw ≥12 t	0,36	0,01	0,14		0,5
Bahndividende (tlw. Trassenentgelte)					0,5
SUMME					8,4
Maut Pkw + Kombi	2,81	0,26	4,24	?	7,31
Alternativ: Entfernungsbh. Maut		2,0		4,0	6

Quelle: Wegekostengutachten 2013 und Berechnungen Schmid Mobility Solutions

In Verbindung mit Tabelle 1 zeigt diese Zusammenstellung, worum es gehen muss, wenn man die Sanierungs- und Erhaltungsprobleme tatsächlich lösen will.

Bei der Lkw-Maut für Fahrzeuge über 12 Tonnen ist zu beachten, dass die Einnahmen auf Autobahnen und bemauteten Bundesstraßen bereits in den Fernstraßen-Investitionshaushalt eingestellt sind. Die zusätzlichen Einnahmen aus der bereits beschlossenen Lkw-Mautausweitung auf alle Bundesstraßen und auf Lkw ab 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht (zGG) und die logisch zwingende Ausweitung auf das gesamte Straßennetz und die Fernbusse generiert zusätzliche Einnahmen von 3,2 Milliarden Euro pro Jahr. Das bedeutet, dass die aktuellen Refinanzierungsprobleme der Infrastruktur auf Bundesebene damit gelöst werden können, nicht aber die ab 2020 durch den Wegfall der ÖPNV-Finanzierung.

Nicht lösbar sind mit Gesamteinnahmen von 4,75 Milliarden Euro aus der Bemautung aller Nutzfahrzeuge (Nfz) die gesamten Infrastrukturprobleme aller Baulastträger, also auch der Länder und Kommunen. Ebenso wenig sind die Klimaschutzprobleme damit lösbar.

Stattdessen wird eine Pkw-Maut auf allen Autobahnen und Bundesstraßen gebraucht, die die Wegekosten gerecht anlastet und emissionsorientiert ist. Die zusätzlichen Einnahmen würden sich auf 6 bis 7,3 Milliarden Euro belaufen (6 Milliarden wäre die Übertragung des Lkw-Mautmodells auf Pkw: Berechnungen von Schmid Mobility Systems).

Dringender Handlungsbedarf beim Klimaschutz im Verkehr

Das Verfehlen der Klimaziele im Verkehr wurde kürzlich im „Aktionsprogramm Klimaschutz 2020“ vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) angeprangert. Gefordert wurde eine zusätzliche Reduktion von 10-15 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr (vgl. **Abbildung 1** in der Anlage), um das Minderungsziel der Bundesregierung von 40 Prozent bis 2020 (gegenüber 1990) einhalten zu können. In den letzten Jahren erfolgte im Energiesektor keine CO₂-Reduktion und die Projektion des Bundesumweltministeriums bis 2020 erwartet aufgrund der bisher festgelegten Maßnahmen auch keine weitere CO₂-Reduzierung. Minus 10-15 Millionen Tonnen bis 2020 ist mehr als der gesamte Verkehrssektor seit 1990 reduzieren konnte **Abbildung 1** im Anhang zeigt die Entwicklung und die Beiträge der einzelnen Sektoren im Verkehr: Die dargestellte CO₂-Minderung resultiert aus Effizienzverbesserungen der Fahrzeuge durch die (von der Bundesregierung aufgeweichten) CO₂-Grenzwerte der EU. Das Wachstum des Güterver-

kehrts macht diese Einsparungen aber größtenteils wieder zunichte. Die Grundkonzeption für den BVWP 2015 verlangt nun die Reduzierung von Klimagasen und Schadstoffen, den Schutz von Natur und Landschaft sowie die Reduzierung von Lärm durch die Infrastrukturinvestitionen insbesondere über Maßnahmen zur Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger. Verlangt wird auch der absolute Vorrang von Sanierung und Erhalt. Die bisherige Anmeldepraxis zum BVWP 2015 und die „neuen“ Bewertungsverfahren nähren jedoch Zweifel an der Einlösung dieser Ziele und Prioritäten sowie an der Reformfähigkeit des alten Infrastrukturplanungssystems.

BUND-Eckpunkte einer möglichen entfernungs- und emissionsabhängigen Pkw-Maut

Sicher kommt als Alternative zu einer Pkw-Maut auch die Erhöhung der Mineralölsteuer in Betracht. Pro Cent würden 600 Millionen an Mehreinnahmen fällig. Diese müssten dann für die Sanierung und Erhalt zweckgebunden werden. Der Haushaltsausschuss lehnt eine Zweckbindung aber aus gut nachvollziehbaren Gründen ab. Hinzu kommt, dass die Einnahmen aus der Mineralölsteuer insgesamt wegen der zunehmenden Effizienz der Fahrzeuge seit Jahren rückläufig sind und künftig – bei gleichen Steuersätzen – noch stärker zurückgehen werden.

Der folgende Lösungsansatz priorisiert die Ausweitung der Lkw-Maut: Über die heutige Beschlusslage hinaus auf Lkw ab 3,5 Tonnen und auf alle Straßen. Ergänzend wäre aber auch eine Pkw-Maut sinnvoll.

Dieses BUND-Konzept einer Pkw-Maut unterscheidet sich vollständig von der „Ausländervignette“: Es wäre

(1.) **verursachergerecht**, da die Maut entfernungsabhängig erhoben wird. Das setzt ein elektronisches Erhebungssystem voraus, z.B. satellitengestützt per GPS. Die schweizerische Lkw-Maut erfasst alle Straßen und rechnet ohne jegliche Datenschutzprobleme die gefahrenen Kilometer ab. Dieses System wäre mit Änderungen anwendbar auch in Pkw für Dauernutzer, auch z.B. im „kleinen Grenzverkehr“. Für gelegentliche Nutzer können Zeitvignetten angeboten werden. Falls die genutzten Straßen unterschiedlich bepreist und Staus einbezogen werden sollen würde aber ein technologisch anspruchsvolleres System gebraucht. Die Bodewig-Kommission hat hier bereits zu möglichen technischen Lösungen vorgearbeitet. Diese Erfahrungen sollen genutzt werden einschließlich der Vorschläge zur Einhaltung der Datenschutzanforderungen. Einbezogen werden sollten alle klassifizierten Straßen.

(2.) **unbürokratisch**: Der bürokratische Aufwand würde minimiert. Da es hier um zusätzliche Einnahmen geht, sollte die Kfz-Steuer nicht abgesenkt werden.

(4.) **EU-konform**: Die EU-Kommission präferiert entfernungsbezogene Systeme. Die Technik des Transitlandes Deutschland könnte zum Vorreiter in der EU werden, Deutschland zum Leitmarkt.

(5.) **ein substanzieller Beitrag zum Umweltschutz**: Bemessungsgrundlage sollten neben den gefahrenen Entfernungen die CO₂-Emissionen und die Schadstoffklassen sein. Ersteres wirkt auf die Fahrzeugnutzung, letzteres auf die Anschaffung bzw. Modernisierung der Flotten. Der Stickoxidausstoß sollte durch eine ausreichende Spreizung der Mautsätze adressiert werden, weil dadurch die Einhaltung der NO₂-Grenzwerte in den Städten wesentlich beschleunigt werden kann. Eine Option sollte die Anlastung externer Kosten auch mit Hilfe der Pkw-Maut sein – analog zu den Lkw-Regelungen bei Luftschadstoffen.

Laut EU-Methodik belaufen sich die externen Kosten alleine der Luftverschmutzung durch alle Kfz auf 3,5 Milliarden Euro pro Jahr (Berechnung im Wegekostengutachten 2013). Konkrete Vorschriften für die Anlastung von externen Kosten gibt es derzeit aber nur für Lkw mit über 12 Tonnen Gesamtgewicht. Bei einer vollen Anlastung aller externer Umweltkosten (Klima, Luftschadstoffe, Lärm, Unfälle ...) würde für Pkw in Europa im Durchschnitt zu einer Belastung von 5-6,4 Cent pro Fahrzeugkilometer führen. Die Klimakosten machen davon ca. 1,5 Cent aus.⁵ Die Einbeziehung dieser Kosten führt, wie die Erfahrungen mit der Lkw-Maut zeigen, zu einer raschen Verminderung der Emissionen und dann niedrigen Kosten.

⁵ Vgl. CE Delft/INFRAS/Fraunhofer Isi: External Costs of Transport in Europe. Update Study for 2008, Delft 2011, S. 8.

(6.) **zugriffsfest gegen steuergeldverschwendende Politiker (Verwendungszweck):** Eine Zweckbindung für Sanierung und Erhalt ist für eine Akzeptanz der Pkw-Maut unverzichtbar. Finanziell würde der Erhalt nachhaltig gesichert. Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsminister schlägt für die Verwendung dieser Einnahmen die Einrichtung eines Verkehrsfinanzierungsfonds vor:⁶

„Die Einnahmen sind den Aufgaben- und Baulasträgern der drei föderalen Ebenen – Bund, Länder und Kommunen – entsprechend ihren Einnahmen- bzw. Aufgabenanteilen zuzuführen. Für Einnahme und Verteilung der Mittel empfiehlt der Wissenschaftliche Beirat die **Einrichtung von Verkehrsfinanzierungsfonds des Bundes und der Länder**, wie sie von der Daehre-Kommission vorgeschlagen wurden. Für die Mittelverteilung gilt: **Verkehr finanziert Verkehr**. Die besonderen Vorteile einer Fondslösung liegen darin, dass hier Einnahmen- und Ausgabenseite zusammen geführt werden, um zum einen eine verstetigte aufgabenadäquate Finanzausstattung des Verkehrssektors zu erreichen („Überjährlichkeit“) und zum anderen **Einnahmen und Ausgaben** direkt und **nach festgelegten Effizienzkriterien** (z. B. Anreiz- oder Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen) sowohl für den Straßenverkehr als auch den ÖPNV zu verknüpfen. Ein solcher Fonds bedarf der parlamentarischen Kontrolle.“

Die Sicherung der Qualität des vorhandenen Netzes und der Vorrang des Erhalts ist ein zentrales Anliegen dieses Vorschlags. Die bisherigen Bundesverkehrswegepläne setzten überhaupt keine bundesweiten Prioritäten sondern folgten den Einflussnahmen durch Landesregierungen, Landräten und Bürgermeistern. Sie glichen eher einem Basar, auf dem permanent über einzelne Projekte verhandelt und die Nutzen-Kosten- sowie die Umweltbewertungen letztendlich keine wesentliche Rolle spielten. Und bei der Umsetzung nutzten die Länder Investitionsmittel für den Erhalt dann doch für den Straßenneubau. Trotz klarer bundesweiter Prioritäten spiegelt das bisherige Aufstellungsverfahren des Bundesverkehrswegeplans 2015 das alte dezentral dominierte Anmeldeverfahren wider.⁷ Deshalb kann auf die Bundesverkehrswegeplanung nicht vertraut werden sondern es muss eine effiziente und umweltverträgliche Mittelverwendung sichergestellt werden.

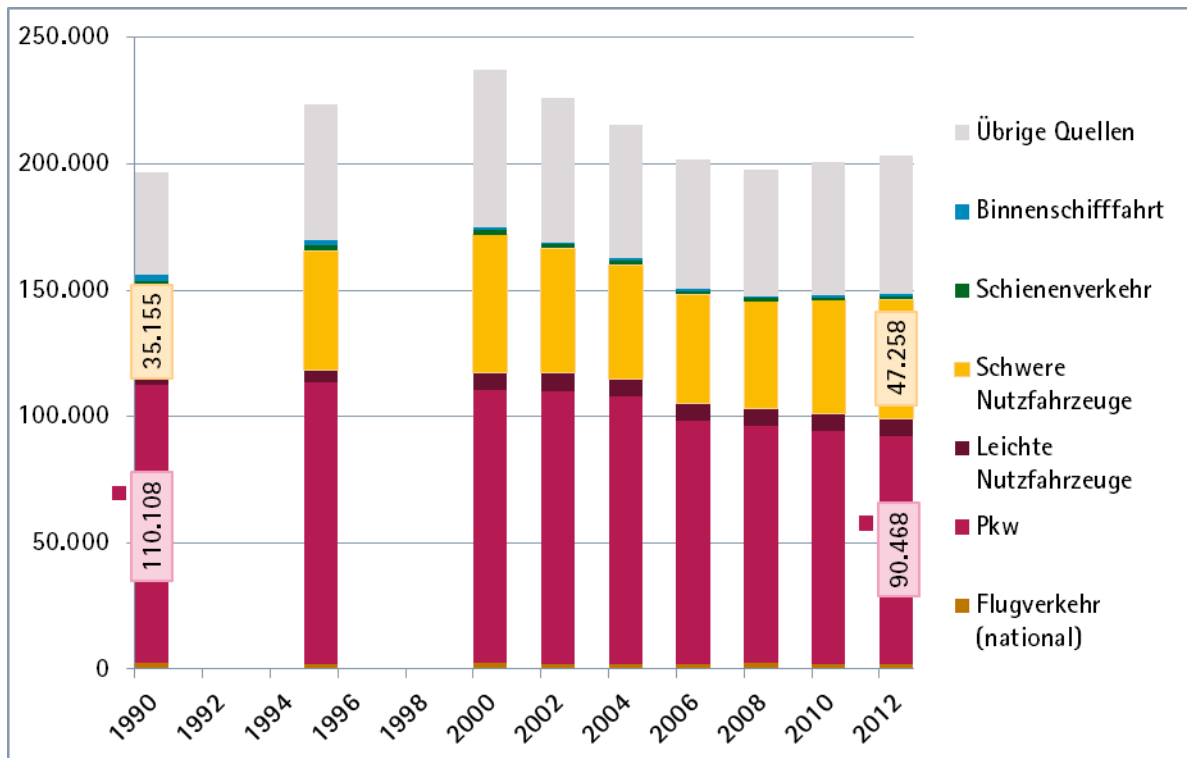
Kontakt:

Dr. Werner Reh
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V./
Friends of the Earth International
Am Köllnischen Park 1
10179 Berlin
Fon 030/27586435
Mobil 0173/6071601
Fax 030/27586440
Mail werner.reh@bund.net
Internet www.bund.net/mobilitaet

⁶ Wissenschaftlicher Beirat 2013, S. 142.

⁷ Vgl. http://www.bund.net/themen_und_projekte/mobilitaet/infrastruktur/femstrassenplanung/anmeldeprozess/

ANLAGE: Diagramm „Entwicklung der CO₂-Emissionen innerhalb des Verkehrssektors 1990–2012“



Quelle: TREMOD-Daten des Umweltbundesamtes, 2014. Eigene Graphik