

Pkw-Maut: Standpunkt des ökologischen Verkehrsclubs VCD

Der ökologische Verkehrsclub VCD lehnt den Gesetzentwurf für die Pkw-Maut ab, den Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt am 30. Oktober 2014 in die Ressortabstimmung gegeben hat. Diese Maut ist ausländerfeindlich, unsozial und unökologisch. Sie soll entgegen der bisherigen Planung „zunächst“ nur auf Autobahnen erhoben werden.

Zur Finanzierung der Infrastruktur und bei einer zunehmenden Elektrifizierung des Straßenverkehrs macht allerdings die Einführung einer fahrleistungsabhängigen Maut Sinn, die von allen Autofahrern auf allen Straßen für jeden gefahrenen Kilometer erhoben wird. Für die praktische Umsetzung müssten schnell Maßnahmen ergriffen werden, die den Datenschutz sichern und zu vertretbaren Erhebungskosten führen.

Der am 30.10. 2014 vorgelegte Gesetzentwurf unterscheidet sich kaum von dem Konzept, das bereits im Juli dieses Jahres vorgestellt wurde und bereits zu diesem Zeitpunkt für Kritik sorgte. Die einzige wesentliche Abänderung senkt die prognostizierten Einnahmen und schwächt damit die Begründung für das Vorhaben. Die Maut, die offiziell Infrastrukturabgabe heißt, soll zwar für alle Fernstraßen eingeführt, aber nur auf der Autobahn tatsächlich erhoben werden. Damit ist Dobrindt vor den Politikern - auch aus dem eigenen Lager - aus grenznahen Regionen eingeknickt, die für die regionale Wirtschaft zu Recht Nachteile im kleinen Grenzverkehr befürchteten.

Die Höhe der Pkw-Maut soll vom Hubraum der Pkw abhängen und nach Schadstoffklassen differieren. Die Jahresvignette kostet für Serienfahrzeuge zwischen 16,20 Euro und maximal 130,00 Euro. Deutsche Autofahrer müssen die Infrastrukturabgabe entrichten. Parallel dazu wird die Kfz-Steuer für in Deutschland zugelassene Autos aber derart geändert, dass sie um genau den Betrag sinkt, der für die Jahresvignette fällig wird. Haltern von Pkw, für die bisher keine Kfz-Steuer zu entrichten ist, wird die Infrastrukturabgabe ganz erlassen. Nur Halter ausländischer Pkw zahlen de facto. Für sie gibt es neben der Jahresvignette zeitlich begrenzte Vignetten: zehn Tage für zehn Euro, zwei Monate für 22 Euro.

In der Realität handelt es sich bei den differenzierten Mautsätzen um durchschaubare Rechen-tricks, um die populistische Ausländermaut rechtsfest zu machen.

Laut Koalitionsvertrag darf diese Infrastrukturabgabe, die Halter von in Deutschland zugelassenen Pkw nicht zusätzlich belasten. Somit ist der häufig gebrauchte Begriff „Ausländer-Maut“ weiterhin zutreffend. Ziel der CSU ist es, Ausländer mit einem nennenswerten Anteil an der Finanzierung des deutschen Autobahnnetzes zu beteiligen.

Monatlang haben Experten des Verkehrsministeriums dafür intensiv an einer praktikablen Lösung gearbeitet. Der vorgelegte Gesetzentwurf verfehlt jedoch das Ziel. Europarechtlich bleibt er bedenklich und er wird nicht die von Dobrindt angekündigten jährlichen Einnahmen in Höhe von 505 Millionen Euro – nach Abzug aller Kosten – für die Instandhaltung der Straßeninfrastruktur generieren. Die Einnahmen werden nicht in einem angemessenen Verhältnis zum bürokratischen Aufwand stehen.

Der ökologische Verkehrsclub VCD nimmt zum Entwurf des Bundesverkehrsministeriums wie folgt Stellung und bewertet Alternativen.

Vignettenmaut - „E-Vignette“

Der VCD lehnt eine Maut ohne Differenzierung nach der Fahrleistung grundsätzlich ab. Sie ist unsozial und hat keine ökologische Lenkungswirkung. Unsozial ist sie deshalb, weil Wenigfahrer, die mit einem im Ausland zugelassenen Kleinwagen nur auf kurzen Strecken aber häufig auf deutschen Autobahnen unterwegs sind, genau so viel zahlen, wie die vielfahrende Geschäftsleute mit

einer Luxuslimousine. Für Autofahrerinnen und Autofahrer mit in Deutschland zugelassenen Pkw fehlt der Anreiz die Fahrleistung zu verringern.

Die aktuelle Neuerung: Mautzahler sollen keine Vignette erwerben, die an die Windschutzscheibe geklebt wird. Dazu das Bundesverkehrsministerium: „Die Infrastrukturabgabe wird als elektronische Vignette (E-Vignette) erhoben. Die Fahrberechtigung wird mit dem amtlichen Kraftfahrzeugkennzeichen verknüpft.“ Das heißt, dass Halter von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen im Internet oder an grenznahen Verkaufsstellen die Fahrberechtigung für ein Fahrzeug mit einem bestimmten Nummernschild erwerben. Kontrolliert wird dann über elektronische bzw. optische Systeme von Autobahnbrücken aus oder auch mit mobilen Geräten. Das ist technisch machbar. Doch es muss aus datenschutzrechtlichen Gründen gewährleistet sein, dass die Daten aller erfassten Mautzahler sofort gelöscht werden. Unklar ist bislang, wie gesichert werden soll und wie hoch der Aufwand ist, damit für die mautpflichtigen Fahrzeuge aus dem Ausland auch die individuell festgelegten Mautbeträge kassiert werden. Über eine elektronische Kontrolle ist nicht zu erkennen, welchen Hubraum und welchen Antrieb ein Pkw hat.

Unsinnige Mautbeträge

Nach dem Entwurf von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt soll die Mauthöhe von mehreren Faktoren abhängen:

- Diesel oder Benzin
- Hubraum
- Schadstoffklasse (EU-Grenzwertstufe)

Für Fahrzeuge, sollen folgende Beträge pro 100 ccm Hubraum gezahlt werden:

mit Ottomotor (Benziner) eine Infrastrukturabgabe von

- 6,50 Euro mit einer Schadstoffklasse Euro 3 und schlechter
- 2,00 Euro mit der Schadstoffklasse Euro 4 und Euro 5
- 1,80 Euro mit der Schadstoffklasse Euro 6

mit Dieselmotor eine Infrastrukturabgabe von

- 9,50 Euro mit einer Schadstoffklasse Euro 3 und schlechter
- 5,00 Euro mit der Schadstoffklasse Euro 4 und Euro 5
- 4,80 Euro mit der Schadstoffklasse Euro 6

Für alle Fahrzeuge gilt eine Kappungsgrenze von 130,00 Euro. Der niedrigste Vignettenpreis liegt bei 16,20 Euro für den kleinsten Benzin, der auf dem Markt ist und als Euro 6-Fahrzeug zugelassen ist. Der Mautbetrag für moderne Dieselfahrzeuge sinkt im Vergleich zum Entwurf aus dem Juli 2014, was durchaus berechtigt ist. Aber die ökologische Schiefelage der Mauthöhenberechnung wird dadurch lediglich gemildert, jedoch nicht beseitigt. Im ersten Entwurf unterschritt kein Diesel die Kappungsgrenze. Jetzt werden für den kleinsten Diesel auf dem Markt - mit einem Motor mit 1100 ccm Hubraum - 52,80 Euro bei Euro 6 fällig.

Für alle, ob Ausländer, Inländer, Besitzer von im Ausland oder im Inland zugelassenen Autos kostet die Jahresvignette das Gleiche. Unterschied: Bei Deutschen wird die Kfz-Steuer um genau den Preis der Vignette gekürzt.

Mautsystem – Ökologisch kontraproduktiv

Die hubraumbasierten Sockelbeträge der Kfz-Steuer sind nicht ökologisch begründet, sondern einzig und allein dadurch, dass sie die unterschiedliche Energiesteuer (Mineralölsteuer) ausgleichen sollen. Für Benzin ist sie 18,4 Cent pro Liter höher als für Dieselmotorkraftstoff.

Ein Beispiel für die ökologisch willkürlich festgesetzte Mauthöhe:

Für den VW Golf 1.6 TDI BM - mit einem Verbrauch von 3,2l Diesel auf 100 Kilometer und einem CO₂-Ausstoß von 85g pro Kilometer - werden demnach 80,00 Euro fällig. Für den Drei-Liter-Lupo und den Audi 3L, die einen Verbrauch von 2,99 Litern Diesel auf 100 Kilometer haben, und die heute als 10 Jahre alte Gebrauchtwagen auf der Straße sind, kostet die Infrastrukturabgabe hingegen 114,00 Euro. Für fast alle älteren Diesel ist unabhängig von ihrem Kraftstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß somit der Höchstbetrag von 135,00 Euro zu zahlen.

Der SUV BMW X5 xDrive 35i, mit einem Verbrauch von 8,5l Super auf 100 Kilometer und einem CO₂-Ausstoß von 197g CO₂ pro Kilometer, kommt mit Euro 6 auf eine Maut von nur 54 Euro.

Der Ausstoß des Treibhausgases CO₂ – die global gesehen schädlichste Emission von Pkw – wird in dem vorliegenden Konzept überhaupt nicht berücksichtigt.

Das Mautkonzept tritt damit die Klimaziele der Bundesregierung mit Füßen. Die Differenzierung nach Schadstoffklassen ist willkürlich, und dient als Rechentrick, damit die zu zahlende Maut niedriger ausfällt als die für das jeweilige Fahrzeug fällige Kfz-Steuer.

Der Preis für 10-Tages-Vignetten und die Zweimonats-Vignetten wird nicht nach Schadstoffklassen oder sonst einem Kriterium differenziert, sie kosten immer gleich. Wer mit einem SUV innerhalb von zehn Tagen eine Deutschlandrundtour macht, zahlt genau so viel wie der Österreicher der mit einem Kleinwagen einen Tagestrip nach München unternimmt.

Wenn Maut, dann fahrleistungsabhängig

Damit eine Pkw-Maut zielführend ist, muss sie aus Sicht des VCD auf jeden Fall fahrleistungsabhängig erhoben werden. Für jeden Kilometer, der gefahren wird, muss gezahlt werden. Die Maut darf auch nicht auf Autobahnen beschränkt bleiben, sie muss auf allen Straßen gelten, da es ansonsten zu einer erheblichen Verlagerung des Verkehrs kommen würde, insbesondere auf langen Entfernungen. Letzteres hatte Dobrindt auch erkannt, die Infrastrukturabgabe sollte laut Entwurf aus dem Juli 2014 auf allen Straßen gelten. Doch bei einer Vignette, die für Inländer kostenlos ist, bleibt dies allerdings wirkungslos. Bei Ausländern hätte diese Vignetten-Regelung negativen Einfluss auf den „kleinen Grenzverkehr“ und damit auf die Wirtschaft in grenznahen Regionen. Der Protest von Discountern, Gastronomen und Tourismusverbänden hatte schließlich Erfolg. Minister Dobrindt musste an diesem Punkt zurückziehen, vor allem, um die Mehrheit für sein Mautgesetz in der CSU/CDU zu sichern.

Sinn macht nur eine fahrleistungsabhängige Maut, bei welcher der zu zahlende Betrag nach Fahrzeugart, Schadstoffausstoß und Emission des Treibhausgases CO₂ differenziert wird. Im vorliegenden Entwurf haben jedoch die Euro-Grenzwertstufen einen zu geringen und der CO₂-Wert überhaupt keine Relevanz, entscheidend ist allein der Hubraum, wobei ein großer Hubraum eines Benziners finanziell deutlich besser wegkommt als ein effizienterer Diesel. Also handelt es sich im vorliegenden Entwurf um das Gegenteil einer klimapolitisch begründeten Abgabe.

Mit einer fahrleistungsabhängigen Maut ist es, wenn politisch gewünscht, auch möglich, das Verkehrsaufkommen zu steuern – durch unterschiedliche Preise auf bestimmten Strecken zu bestimmten Tageszeiten. Beispiel: höhere Preise zur Rush-hour. Darüber hinaus sollte der Mautbetrag so gestaltet sein, dass die Nutzung übergeordneter Straßen vorteilhaft ist. Das heißt, die Autobahnnutzung sollte günstiger sein als die der Landstraße.

Unumgänglich wird eine Pkw-Maut, spätestens dann, wenn sich Elektroautos, für die keine Mineralölsteuer fällig wird, massenhaft durchsetzen. Der Aufbau der Erhebungstechnik, der nach heutigem Stand hohe Erhebungskosten und datenschutzrechtliche Probleme mit sich bringt, bedingt jedoch, dass es bis zur Einführung einer fahrleistungsabhängigen Pkw-Maut noch einige Jahre dauern wird.

Einnahmen aus der Maut

Der VCD ist wie die Daehre- und Bodewig-Kommission der Meinung, dass statt Neubau, zunächst der Erhalt der Infrastruktur im Fokus stehen muss. Unabhängig davon, ist ein weiterer Neubau von Autobahnen aus Gründen des demografischen Wandels und ungenutzter Potenziale bei der Verlagerung des Güterverkehrs auf Bahn und Binnenschiff nicht erforderlich.

Die Einnahmen aus der angestrebten Pkw-Maut sind für den Erhalt der Straßeninfrastruktur bestenfalls ein Tropfen auf den heißen Stein.

Minister Dobrindt nimmt an, dass durch die Maut auf Autobahnen 700 Millionen Euro von Autofahrern eingenommen wird, die ihr Auto im Ausland zugelassen haben. Dem sollen Systemkosten von rund 195 Millionen Euro entgegen stehen.

Die Einnahmen von 700 Millionen Euro brutto, die bei Ausländern erzielt werden sollen, sind abenteuerlich hoch angesetzt. Besitzer von im Ausland zugelassenen Pkw können rechnen. Wenn sie einen Kleinwagen mit Benzinmotor ab Baujahr 2009 haben, dann kostet die Jahresvignette weniger als 30 Euro. Wenn sie einen Diesel fahren, werden sie eher mehrfach die 10-Tagesvignette für 10 Euro und die Zwei-Monats-Vignetten für je 22 Euro kaufen. Wer wird die Jahresvignette kaufen, wenn diese beim Höchstpreis zwei Euro teurer ist, als sechs Zwei-Monatsvignetten? Selbst der Handwerker aus Polen, der regelmäßig in Deutschland arbeitet und dafür seinen älteren Diesel braucht, kommt unter der Voraussetzung, dass er in seinen Jahresurlaub nicht durch Deutschland fährt, mit den Zwei-Monatsvignetten besser weg.

Aussagen über den durchschnittlichen Ertrag einer Jahresgebühr für die Infrastrukturabgabe liegen zurzeit noch nicht vor. Das Bundesverkehrsministerium (BMVI) hatte im Juli 2014 mit einem unrealistisch hohen Durchschnittspreis von 88 Euro gerechnet. Um auf 700 Millionen Euro jährliche Einnahmen für eine Autobahnmaut zu kommen, muss der kalkulierte Betrag jetzt ebenfalls sehr hoch liegen.

Als Systemkosten nahm das BMVI bisher die von Österreich an und senkte den Ansatz jetzt noch einmal. Ob die angekündigte „elektronische Vignette“ die Erhebungs- und Kontrollkosten senkt, ist unbestimmt, zunächst fallen aber Investitionen an. Zusätzlich muss für über 40 Millionen deutsche Pkw die Kfz-Steuer neu berechnet und in die Steuerbescheide eingearbeitet werden.

Alternative: Europaweite Maut

Der ausländerfeindliche Beigeschmack und die Probleme mit dem EU-Recht haben in der letzten Zeit auch zu Vorschlägen animiert, eine europaweite Maut einzuführen. Eine auf den ersten Blick charmante Lösung. Für den VCD aber ein durchsichtiges Ablenkungsmanöver. Wie oben beschrieben, braucht es ein kompliziertes und zeitaufwändiges Verfahren, eine fahrleistungsabhängige Maut einzuführen. Eine Vignetten-Maut hingegen kommt für EU-Mitgliedsstaaten wie Frankreich und Italien, die privat finanzierte oder privat betriebene Autobahnen haben, auf absehbare Zeit überhaupt nicht in Frage.

Alternative: Lkw-Maut

Die 2005 eingeführte Lkw-Maut zeigt, dass eine Straßennutzungsgebühr, deren Höhe sich nach Fahrleistung, Achsenzahl und Schadstoffklasse bemisst, das geeignete Instrument ist. Allerdings ist eine Weiterentwicklung sinnvoll, denn Lkw belasten die Straßen sehr viel stärker als Pkw. Die nächsten effektiven Weiterentwicklungsschritte sind die Einbeziehung aller Lkw ab 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht, die Ausdehnung auf alle Straßen sowie die Einrechnung der externen Kosten in die Höhe der Maut. Da das System Lkw-Maut bereits eingeführt ist, geht es bei der Frage nach der zügigen Weiterentwicklung mehr um das politische „Wollen“ statt um das „Können“.

Minister Dobrindt und die Experten, die an der Einführung der Pkw-Maut bzw. Infrastrukturabgabe gearbeitet haben, vergaßen in dem ersten Konzept, wie es schien, in dem selbstgesetzten Zeitdruck, dass auch nach der geplanten Ausweitung der Lkw-Maut auf Lkw ab 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht eine Klasse von Fahrzeugen völlig ohne Maut bleibt: die Fahrzeuge mit einem zulässigem Gesamtgewicht zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen. Aktuell sind das über 260.000 Nutzfahrzeuge. Da es in dem Gesetzentwurf im Oktober 2014 bei dieser Lücke bleibt, ist klar, das BMVI will diese Fahrzeugklasse aussparen.

Der VCD fordert, dass diese Lkw auch die Lkw-Maut bezahlen müssen – entsprechend dem zulässigen Gesamtgewicht, fahrleistungsabhängig sowie nach dem Schadstoffausstoß (Euro-Grenzwerte) differenziert.

Ungleichgewicht Straße – Schiene

Sinnvoll ist darüber hinaus die Einführung einer Maut für Busse, denn der Fernlinienbusverkehr belastet die Straßen zunehmend. Damit würde nicht nur der Busverkehr in die Finanzierung der Straßenschäden mit einbezogen, sondern auch die Ungleichbehandlung gegenüber dem Schienenverkehr gemildert. Allerdings ist die Busmaut kein wesentliches Mitfinanzierungsinstrument. Aufgrund der geringeren Anzahl von Fernlinienbussen werden nur geringe Beträge eingenommen. Aus Basis des aktuellen Wegekostengutachtens von wäre mit 77 Mio. Euro pro Jahr, bei einer Erhebung auf den Autobahnen zu rechnen.

Im Schienenverkehr werden für Zugfahrten im Personen- und Güterverkehr auf dem gesamten Schienennetz Benutzungsgebühren fällig, die sogenannten Trassenpreise. Auch hier gibt es Handlungsbedarf, denn unabhängig von der Mautdiskussion muss über die Senkung der Trassenpreise nachgedacht werden, da diese den Schienenverkehr in starkem Maße verteuern und seine Konkurrenzfähigkeit gegenüber der Straße schmälern. Eine starke Nutzermitfinanzierung, die den Ausbau der Schiene nicht behindert, ist an dieser Stelle sinnvoll.

Alternative: Energiesteuer (Mineralölsteuer)

Die Mineralölsteuer (heute unter Namen Energiesteuer) ist seit dem Jahr 2003 nicht erhöht worden. Ein Cent dieser Steuer pro Liter bringt rund 600 Millionen Euro in die Bundeskasse. Die Erhöhung der Energiesteuer könnte ein sinnvolles Instrument sein, da die Energiesteuer eindeutig einen ökologischen Lenkungseffekt hat. Wer mehr Kraftstoff verbraucht, weil er viel fährt oder weil er mit einem Auto mit hohem Verbrauch unterwegs ist, zahlt mehr als Wenigfahrer und Halter von effizienten Pkw. Bei einer zunehmenden Elektrifizierung des motorisierten Individualverkehrs verliert die Mineralölsteuer aber an Lenkungswirkung.

Fazit:

Die Autobahnmaut, die der Bundesverkehrsminister vorschlägt, ist unsinnig. Sie löst keines der Probleme, die uns heute bewegen. Auch der von der Straßenbaulobby geforderte Straßenneubau ist fast vollständig überflüssig. Bereits für den Erhalt unserer umfangreichen Infrastruktur reichen die heute zur Verfügung stehenden Mittel nicht aus. Also muss effizienter geplant und gebaut werden. Zusätzliche Mittel gilt es bei den intensiven Nutzern zu generieren. Beim Autobahnverkehr sind dies in erster Linie Lkw, dann Busse und danach Vielfahrer.

Stand: 31.10.2014

Für Rückfragen:

Inhaltlich: Gerd Lottsiepen, Verkehrspolitischer Sprecher, Fon: 030/280351-11 • gerd.lottsiepen@vcd.org

Für Interviewanfragen: Anja Smetanin, VCD-Pressesprecherin • Fon 030/280351-12 • presse@vcd.org