

Was die Einführung einer Pkw-Maut bedeuten würde

Laut Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD soll die Pkw-Maut bis Ende der neuen Legislaturperiode in Deutschland eingeführt werden. Ziel: zusätzliche Mittel für die Infrastruktur generieren. Das Konzept des Verkehrsministeriums zur Erhebung sieht dabei vor, dass deutsche Autofahrerinnen und Autofahrer nicht zusätzlich belastet werden. Zur Kasse sollen vielmehr ausländische Autofahrer gebeten werden. Ist das Konzept zielführend?

Aktuell werden hoch komplizierte Maut-Konzepte an die Öffentlichkeit herangetragen, allein um das Wahlversprechen des bayerischen Koalitionspartners einzulösen.

Der ökologische Verkehrsclub VCD warnt: das Vignetten-Modell, kombiniert mit einer Kompensation für Autofahrerinnen und Autofahrer im Inland, erzeugt neue Ungerechtigkeiten und ist ökologisch kontraproduktiv. Das aktuelle Vorhaben des Verkehrsministeriums mit Staffelung der Beiträge, ergänzt um eine Senkung der Kfz-Steuer für besonders effiziente Pkw, ändert daran nichts. Offen bleibt ebenso die Machbarkeitsfrage.

Sechs Argumente:

1. Die Pkw-Maut in Vignettenform **ist unsozial** – Vielfahrer werden mit einer Flatrate bevorteilt, der Rentner, der mit seinem VW Golf regelmäßig, aber nur 1.000 Kilometer im Jahr auf der Autobahn unterwegs ist, zahlt pro Kilometer 50 mal so viel wie der vielfahrende Geschäftsmann in der Mercedes S-Klasse. Wochenvignetten werden die Ungerechtigkeit kaum ausbalancieren – wenn Wenigfahrer mehrfach im Jahr unterwegs sind.
2. Weiterhin gilt: Die Pkw-Maut hat **keine ökologische Lenkungswirkung** – der Anreiz, die Fahrleistung mit dem Auto zu vermindern, entfällt.
3. Die Pkw-Maut ist mit **hohem Aufwand für das Eintreiben** der Straßengebühr verbunden, insbesondere wenn die Mautsätze individuell berechnet werden – demgegenüber stehen viel geringere Einnahmen.
4. Wird die Pkw-Maut mit Entlastung bei der Kfz-Steuer kombiniert, ist der Nutzen insgesamt gering.
5. Die Einführung einer Pkw-Maut kann nur mit einer **Reform der Kfz-Steuer** verbunden sein – ansonsten würden Autos mit einem hohen CO₂-Ausstoß und hohem Gewicht bevorteilt und Fahrzeughalter, die für umweltbewusstes Handeln zuvor belohnt wurden, nachträglich bestraft – auch wenn die Pkw-Maut gestaffelt wird. Bereits heute zahlen Fahrzeughalter von überdurchschnittlich effizienten Otto-Pkw eine Kfz-Steuer unter 100 Euro pro Jahr. Für diese kann die Kfz-Steuer gar nicht so weit abgesenkt werden, dass sich die Kosten für die Mautvignette ausgleichen.

Beispiele: VW Golf 1.4 TSI Kfz-Steuer bei Zulassung heute 58 Euro

Toyota Prius+ (Kombi) Kfz-Steuer bei Zulassung heute 38 Euro

Normal-Benziner mit Ottomotor (1,4l, 130gCO₂/km) bei Zulassung heute 98 Euro

5.1. Batterieelektrische Autos, die heute gekauft und zugelassen werden, sind für zehn Jahre von der Kfz-Steuer befreit. Sogenannte Null-Emissions-Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb sind für fünf Jahre ab erstmaliger Zulassung steuerbefreit. Eine noch weitere Absenkung der Kfz-Steuer ist nicht möglich. Einzige Lösung: vollständige Befreiung von der Pkw-Maut.

5.2. Mit der geplanten Doppellösung des Verkehrsministeriums – über eine Staffelung der Pkw-Maut nach dem emittierten CO₂-Ausstoß und Senkung der Kfz-Steuer – **bleibt die Frage nach dem Kostenaufwand** für die Erhebung der Maut unbeantwortet. Das Pkw-Maut-System könnte vielmehr zum bürokratischen Monster werden. Der finanzielle Nutzen für das Infrastrukturbudget ist somit strittig.

6. **Fraglich** ist zudem, ob das neue Konzept **europarechtlich** zulässig ist, denn bei der Einführung der Pkw-Maut müssten deutsche und ausländische Autofahrende gleichbehandelt werden. Dies ist allerdings nicht der Fall, wenn nur deutsche Autofahrer Anspruch auf Öko-Boni für klimaschonende Fahrzeuge haben, so u.a. EU-Verbraucherkommissar Siim Kallas.

Fazit: Die Einführung einer Pkw-Maut bleibt unsinnig, auch wenn diese ggf. aus rechtlicher Sicht einführbar wäre.

Weitere Informationen finden Sie unter: <http://www.vcd.org/verkehrspolitik.html>

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