

Einführung einer Pkw-Maut

BUND-Position

Stand: 11. November 2009

Der BUND lehnt die Einführung einer Pkw-Maut ab. Sie ist das falsche Instrument, um eine ökologisch und sozial verträgliche Verkehrsentwicklung in die Wege zu leiten. Bundesverkehrsminister Ramsauer fordert eine Pkw-Maut einzig und allein um mehr Finanzmittel für den Straßenbau zu erschließen. Das ist aber ein falscher Ansatz.

Unklar ist zunächst, in welcher Form eine Pkw-Maut erhoben werden soll:

Autobahn-Vignette

Dies wäre die einfachste, mit wenig Verwaltungsaufwand und auch kurzfristig umzusetzende Form der Erhebung einer Pkw-Maut. Alle anderen Modelle einer fahrleistungsabhängigen Straßenbenutzungsgebühr bedürfen noch der technischen Ausreifung und einer langwierigen Umsetzung.

Eine Autobahn-Vignette ist aus Sicht des BUND strikt abzulehnen:

- Sie führt zu massiven Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz der Bundes- und Landstraßen. In den letzten Jahren sind parallel zum Autobahnnetz etliche Bundesstraßen 4-spurig ausgebaut worden und sind daher für die Autofahrer eine potenzielle Alternative zur Autobahn (z.B. B 10 zwischen Stuttgart und Ulm). Der schon bei der LKW-Maut auftretende Mautausweichverkehr (Mautflucht) würde sich massiv verschärfen und in den Städten und Gemeinden zu unzumutbaren Belastungen von Lärm und Schadstoffen führen.
- Eine Autobahn-Vignette bietet keinen Anreiz zur Vermeidung von Autoverkehr, sondern vielmehr für Mehrverkehr. Je mehr Kilometer gefahren werden, desto billiger wird jeder einzelne Kilometer.
- Eine Autobahn-Vignette begünstigt Vielfahrer und bevorzugt übermotorisierte, schwere, spritfressende und emissionsintensive Autos, da sie einheitlich für alle Autos erhoben wird. Sie bietet keinen Anreiz, auf CO₂-sparsame Fahrzeuge umzusteigen.
- Das Argument, ausländische Autofahrer an den Kosten der Straßen zu beteiligen ist vorgeschoben. Der Anteil ausländischer Pkw auf deutschen Straßen ist gering (unter 5 %) – und sie werden, wenn sie hierzulande tanken, bereits über die Mineralölsteuer an diesen Kosten beteiligt.

Pkw-Maut als fahrleistungsabhängige Straßenbenutzungsgebühr

Auch in dieser Form ist eine Pkw-Maut das falsche Instrument. Und zwar aus folgenden Gründen:

- Der technische und infrastrukturelle Aufwand, eine fahrleistungsabhängige und ggf. an der Emissionshöhe der Autos und evtl. auch noch zeitlich und räumlich differenzierte Gebühr zu erheben ist enorm groß. Mit der aktuell zur Verfügung stehenden Technik (Toll Collect) ist eine Mauterhebung nach den skizzierten Anforderungen derzeit nicht möglich. Auch ist zu bedenken, dass über 40 Millionen Autos mit den entsprechenden „On-Board-Units“ ausgerüstet werden müssten. Hinzu kommen in der Betriebsphase sehr hohe Verwaltungskosten.

- Sollte die Technik zur Verfügung stehen, stellt sich das Problem des Datenschutzes. Denn prinzipiell ermöglicht diese Art der Gebührenerhebung eine lückenlose Nachvollziehung der Fahrtenprofile eines jeden Autofahrers und damit eine lückenlose Überwachung. Dass dies möglich ist, zeigt schon heute die Lkw-Maut (Standortortung, Datennutzung für polizeiliche Ermittlungen). Missbräuchlich genutzt, ebnet eine Pkw-Maut potenziell den Weg in einen Überwachungsstaat.
- Eine wichtige Voraussetzung wäre auch, dass die Pkw-Maut flächendeckend auf dem gesamten Straßennetz erhoben wird. Eine Maut nur auf Autobahnen führt zu massiven Verkehrsverlagerungen auf Bundes- und Landstraßen.

Insgesamt greift der Ansatz, über eine Pkw-Maut mehr Geld für den Straßenbau zu gewinnen zu kurz. Erstens verlangt eine nachhaltige Verkehrsentwicklung deutlich mehr Mittel für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Zweitens müssen dem Autoverkehr alle ungedeckten Umweltkosten (externe Kosten) angelastet werden. Eine umfassende Studie der Universität Dresden beziffert die durch Einnahmen nicht gedeckten externen Kosten der Pkw auf etwa 22 Mrd. Euro jährlich.

Externe Kosten für Pkw-Verkehr nach einer Studie der Universität Dresden

Position	Betrag in Milliarden Euro	
	Pkw-Verkehr	Lkw-Verkehr
Energie- und Ökosteuer	26,8	8,7
Kfz-Steuer	5,8	2,9
Maut (nur Lkw für Autobahn)	-	4,0
Kosten des Straßennetzes	-19,9	-11,5
Kosten ungedeckter Schäden		
Unfälle	-12,9	-4,4
Lärm	-4,7	-4,0
Luftverschmutzung	-3,7	-3,3
Klimaschäden	-7,7	-3,1
Naturverbrauch	-2,2	-0,8
Sonstiges	-4,1	-1,4
Zahlungen minus Kosten	-22,6	-12,9

Quelle: Prof. Georg Hirte, Dresden

Die geplante niederländische Kilometermaut

Die niederländische Regierung schlägt vor, ab 2012 die Nutzung der Pkw mit einer Steuer von zunächst 3 Cent je Kilometer zu erheben. Die 25%ige Steuer beim Neuwagenkauf und die Kfz-Steuer werden auf die gefahrenen Pkw-Kilometer umgelegt. Das Kilomergeld soll steigen von durchschnittlich 3 Cent ab 2012 auf 6,7 Cent im Jahre 2018 ansteigen und nach den CO₂-Emissionen gestaffelt sein. Dafür soll – auf Staatskosten – jedem Pkw ein GPS-Gerät eingebaut werden, das nur die Kilometer – einschließlich der im Ausland gefahrenen – messen und abrechnen soll. Der Autoverkehr soll dadurch um 15%, die CO₂-Emissionen der Pkw um 10% zurückgehen (*taz vom 16.11.2009, S. 9*). Das niederländische Parlament hat diesem Vorschlag noch nicht zugestimmt.

Gut am niederländischen Modell ist, dass Steuern, die die Fixkosten der Autos erhöhen und zum Vielfahren anregen, auf die Nutzung umgelegt sollen und dadurch ein Beitrag zur CO₂-Minderung geleistet würde. Auch die Staus würden gemindert. Indem mit dem GPS-Gerät nur die gefahrenen Kilometer und nicht die gefahrenen Wege erhoben werden wird dem Argument begegnet, alle Autofahrer müssten überwacht werden.

Die Höhe der Steuern richtet sich nach den bisherigen Steuern auf Pkw in den Niederlanden. Umweltbezüge wie externe Kosten oder Reduktionsziele für Klimagase oder andere Emissionen spielen keine Rolle. Auch Infrastrukturkosten gehen nicht in die Berechnung ein, obwohl es sich im Grunde um eine Pkw-Maut handelt.

Angedacht ist auch eine höhere Bepreisung von Staus. Eine Lkw-Maut soll in den Niederlanden gemäß den EU-Vorgaben kommen. Sie lastet allen Lkw die von ihnen verursachten Infrastrukturkosten an.

Die niederländische Pkw-Maut kann bestenfalls als nationale Inselfösung funktionieren. Auf das Transitland Deutschland ist sie nicht übertragbar. Sie hat bisher keinen klaren umweltpolitischen Bezug, was ihre Durchsetzung erschweren wird. Im Vergleich zu einer CO₂-Abgabe löst sie erheblich höhere Infrastrukturkosten aus.

CO₂-Abgabe statt Pkw-Maut einführen

Alternativ zur Maut schlägt der BUND eine CO₂-Abgabe für Pkw vor. Frankreich hat eine entsprechende Abgabe von 14 Euro pro Tonne CO₂ im Sommer 2009 eingeführt. Das entspricht 3-4 Cent je Liter. Ursprünglich sollte diese Abgabe eine Höhe von 32 Euro (entspricht 7 Cent je Liter). Eine CO₂-Abgabe ist direkt mit dem Klimaschutz verbunden und zielt direkt auf die Nutzung der Autos.

Auch die EU-Kommission plant derzeit die Einführung einer CO₂-Abgabe. Die Bundesregierung fordert in ihrer Koalitionsvereinbarung die EU-Kommission auf, „ein neues Konzept zur Anlastung externer Kosten vorzulegen. Dieses muss alle Verkehrsträger einbeziehen und nach gleichen Kriterien behandeln. Stau und Unfallkosten dürfen in die Berechnung nicht einbezogen werden.“ Dieses Anliegen ist sehr zu begrüßen. Allerdings ist das Ausnehmen der Unfallkosten ist nicht nachvollziehbar, weil diese bisher nur einen Teil der Unfall-Folgekosten abdecken und diese auf das allgemeine Gesundheitswesen abwälzen. Daher müssen die durch die Autoversicherungen nicht abgedeckten Schäden vollumfänglich in diese aufgenommen werden.

Wie sieht die vom BUND geforderte CO₂-Abgabe für Pkw, die die externen Kosten anlastet aus? 587 Mrd. km betrug die Pkw-Fahrleistung in Deutschland 2007, das entspricht bei einem Durchschnittsverbrauch von 7,5 Litern einem bundesweiten Verbrauch von 44 Mrd. Litern pro Jahr. Eine Anlastung von 9,7 Mrd. Euro Kosten pro Jahr (22,6 Mrd. Euro externe Kosten der Pkw minus Unfallkosten) bzw. ein zusätzliches Finanzaufkommen von jährlich 9,7 Mrd. Euro würde den Spritpreis um 22 Cent pro Liter erhöhen.

Wie teuer würde die Tonne CO₂ 100 Millionen Tonnen stoßen die Pkw in Deutschland aus. Pro Tonnen müssten also 97 Euro bezahlt werden. Mit einer Jahresfahrleistung von 12.000 km und CO₂-Emissionen von 170 g je km stößt ein Pkw 2 Tonnen CO₂ pro Jahr aus. Gezahlt werden müssten pro Jahr knapp 200 Euro zusätzlich. Durch sparsame Fahrweise, effizientere Autos, Pkw-Mitnahme, Umstieg auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel etc. würden die individuellen Kosten nach Einführung einer CO₂-Abgabe rasch gesenkt. Die Verwendung der Mehreinnahmen von 10 Mrd. pro Jahr sollte die Erreichung weiterer positiver Umwelteffekte sicher stellen. Statt Straßen auszubauen und die CO₂-Emissionen zu erhöhen sollten Investitionen in die Bahn, den Nahverkehr und das Fahrrad gefördert werden, mit einem Teilbetrag auch das Umsteigen von spritfressenden Pkw auf besonders effiziente und saubere Fahrzeuge.

Kontakt und weitere Informationen:

BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
Bundesgeschäftsstelle
Dr. Werner Reh
Referat Verkehr
Am Köllnischen Park 1
10179 Berlin
Tel.: 030/2 75 86-435
Fax: 030/2 75 86-440
werner.reh@bund.net