

Auf dem Weg zu einer modernen Infrastrukturpolitik? Die PKW-Maut für Ausländer

Thorsten Winkelmann

1. PKW-Maut als Wahlkampfthema

Kaum ein Thema im ansonsten themenarmen Bundestagswahlkampf polarisierte so wie das Vorhaben der CSU, eine PKW-Maut für Ausländer auf deutschen Autobahnen einzuführen. Im Regierungsprogramm der Christlich-Sozialen Union – dem sogenannten „Bayernplan 2013-2018“ aus dem Frühsommer 2013 – hieß es hierzu: „Wir wollen mehr Fairness und Gerechtigkeit bei der Straßenfinanzierung. Fast alle unsere Nachbarländer in Europa erheben eine PKW-Maut. Umgekehrt müssen ausländische Autofahrer für die Benutzung unserer Autobahnen nichts bezahlen. Diesen unfairen Zustand wollen wir ändern. Wir wollen eine PKW-Maut einführen für Reisende aus dem Ausland auf deutschen Autobahnen [...]“ (CSU 2013: 9). Bereits vor der Bundestagswahl erklärte

der bayerische Ministerpräsident Horst Seehofer, er werde keinen Koalitionsvertrag ohne eine Maut-Regelung unterschreiben. So hielt dann auch dieses Anliegen Einzug in den Koalitionsvertrag vom 27. November 2013 zwischen CDU, CSU und SPD. Demnach will die Schwarz-rote Bundesregierung durch zusätzliche Mittel den Standortvorteil Infrastruktur stärken. Entsprechende Investitionen sollen eine „Ausweitung der LKW-Maut sowie eine europarechtskonforme PKW-Maut [ermöglichen], mit der wir Halter von nicht in Deutschland zugelassenen PKW an der Finanzierung zusätzlicher Ausgaben für das Autobahnnetz beteiligen wollen, ohne im Inland zugelassene Fahrzeuge höher als heute zu belasten“ (Bundesregierung 2013: 9). Schon in diesem Jahr plant die Bundesregierung, den hierfür erforderlichen gesetzlichen Rahmen zu verabschieden (ebd.: 40), um dann von 2015 an die Nutzung deutscher Autobahnen



Dr. Thorsten Winkelmann

wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Politische Wissenschaften an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg

für alle Autofahrer kostenpflichtig zu machen. Vorgesehen ist eine Vignette, die etwa 100 Euro im Jahr kosten soll. Daneben soll es ähnlich wie in Österreich „Pickerl“ für einige Tage und Wochen geben. Deutsche Fahrzeughalter, so Verkehrsminister Alexander Dobrindt, bekommen das Geld auf die Kfz-Steuer angerechnet, so dass am Ende nur ausländische Autofahrer zahlen. Inwieweit die Einführung einer vom jeweiligen Streckennutzer zu entrichtende Maut ein Schritt hin zu einer umfassenden Reform des Verkehrssteuersystems darstellt, welche Vor- und Nachteile mit dem angedachten Maut-Verfahren einhergehen, und welche weiteren Maßnahmen für eine nachhaltige Verkehrsinfrastrukturpolitik erforderlich wären, analysiert der vorliegende Beitrag.

2. Probleme von Verkehrsinfrastrukturen

Hochwertige wie gut ausgebaute Verkehrsinfrastrukturen schaffen eine wesentliche Voraussetzung für die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit eines Landes und bilden damit die Grundlage für Wohlstand und sozialen Frieden. Projekte im Straßenbau weisen in der Regel erhebliche Unsicherheiten auf, da sie einen langfristigen Planungshorizont und – insbesondere bei Brücken- und Tunnelbauwerken – oftmals kaum standardisierbare Einzelfalllösungen erfordern. Üblicherweise ‚zementieren‘ Verkehrsinfrastrukturen bestimmte Planungsüberlegungen für mehrere Jahrzehnte, weshalb vor ihrer Errichtung umfangreiche Bedarfs- und Nutzungsanalysen durchgeführt werden müssen. Die Unsicherheiten dieser Prognosen verhindern genaue Vorhersagen bezüglich der Auslastung oder des tatsächlichen Bedarfs. Folgerichtig implizieren Infrastrukturvorhaben immer auch irreversible Entscheidungen, die kommende Generationen in finanzieller wie in materiell-gegenständlicher Hinsicht binden. Üblicherweise findet eine (nahezu

vollständige) Finanzierung durch den Staat statt, weil die Erstellung entsprechender Einrichtungen über privatwirtschaftlich organisierte Märkte zu suboptimalen Ergebnissen führen würde. Auch wegen der beachtlichen Anfangsinvestitionen kann eine kostendeckende Infrastruktur in der Fläche zu privatwirtschaftlichen Konditionen kaum bereitgestellt werden. Deswegen übernimmt die öffentliche Hand üblicherweise die Bereitstellung entsprechender Einrichtungen. Damit einher geht eine Finanzierungslücke, die seit Jahren angesichts des zunehmenden Verkehrsaufkommens größer wird. Deutschlands Straßennetz ist marode, unterfinanziert und die notwendigen Erhaltungsmaßnahmen werden zeitlich nach hinten verschoben. Auch im internationalen Vergleich fällt Deutschland zurück, denn während man hierzulande im Jahr 2011 lediglich 0,45 Prozent des BIP in das Straßennetz investierte, brachten Luxemburg (0,51 Prozent), Spanien (0,56 Prozent), Frankreich (0,59 Prozent), Norwegen (0,78 Prozent) oder die Schweiz (0,81 Prozent) deutlich höhere anteilige Beträge auf. Pro Kopf investiert Deutschland 142 Euro je Einwohner in das Straßennetz, während anderswo in Europa mehr für die Verkehrsinfrastruktur ausgegeben wird.

Konkret fehlen allein dem Bund jährlich insgesamt rund 8 Milliarden Euro für Erhalt, Betrieb und Sanierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur. So ist auf 19 Prozent der Autobahnen und auf 41 Prozent der Bundesstraßen der sogenannte Warnwert erreicht oder überschritten, mit dem die dringende Notwendigkeit von Reparaturen angezeigt wird (Deutscher Bundestag 2013: 205ff.). Nahezu jede zweite Brücke an Bundesfernstraßen weist einen erheblichen Sanierungsstau auf, wodurch allein in diesem Bereich ein Investitionsbedarf von jährlich 2 Milliarden Euro entsteht (Deutscher Bundestag 2011). Hinzu kommen noch die nötigen Ersatzinvestitionen im kommunalen Straßennetz, die auf jährlich rund 8 Milliarden Euro taxiert werden.

Abbildung 1: Investitionen in Straßen pro Einwohner im Jahr 2011
(Zahlen aus: ProMobilität 2013: 9)

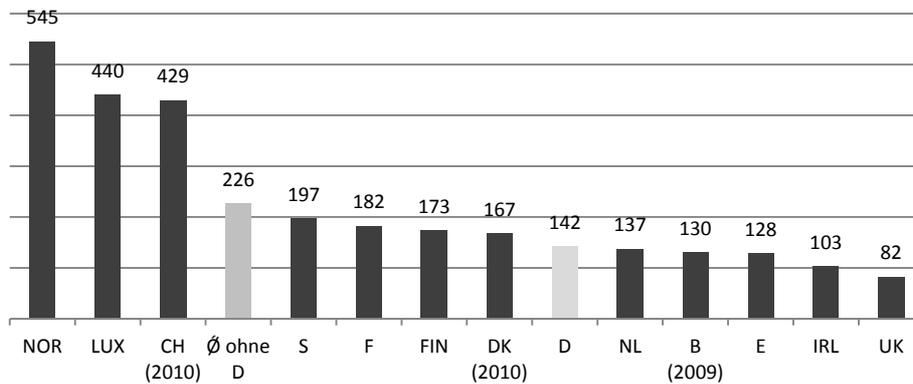
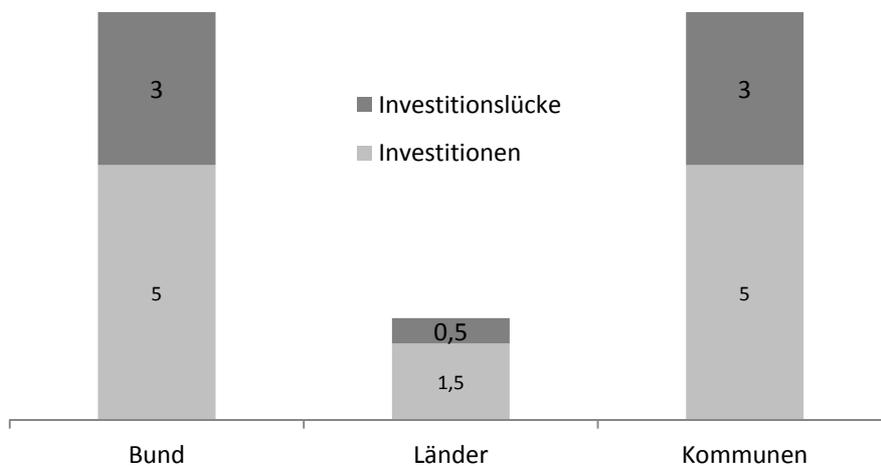


Abbildung 2: Investitionslücken im deutschen Straßennetz (in Mrd. Euro)
(ProMobilität 2011)



Um diese Finanzierungslücke zu reduzieren, werden seit längerem unterschiedliche Verfahren zur zusätzlichen Einnahmengenerierung diskutiert, die vom Straßencent über die private Finanzierung von Autobahnen bis hin zu Mautlösungen reichen. Dabei stehen im Wesentlichen drei verschiedene Maut-Modelle in der Diskussion:

- Eine zeitbezogene Maut - die Vignette - stellt eine pauschale Gebühr

für die unbegrenzte Nutzung innerhalb einer bestimmten Geltungsdauer dar.

- Eine fahrleistungsbezogene Maut belegt jeden auf dem mautpflichtigen Straßennetz zurückgelegten Kilometer mit einer Gebühr.
- Eine flächenbezogene Maut - die City-Maut - erhebt Gebühren für den Zugang in oder die Durchfahrt durch Innenstädte.

3. Unterschiedliche Mautmodelle

Die zeitbezogene Maut belegt Fahrzeuge pro Zeiteinheit mit einer einmaligen Gebühr, deren Höhe sich in der Regel an den durchschnittlichen Kosten eines bestimmten Straßennetzes orientiert. Mit dem Erwerb einer Vignette ist die unbegrenzte Fahrt auf diesem Straßennetz innerhalb der Geltungsdauer erlaubt. Dadurch finanzieren nicht mehr ausschließlich öffentliche Haushaltsmittel das Straßennetz, sondern weitaus stärker die Gruppe der Nutzer. Eine Vignettenlösung mag zur anteiligen Finanzierung des Wegenetzes beitragen, ohne jedoch Verkehrsströme oder den Umfang an Umweltbelastungen beeinflussen zu können. Eine derartige pauschalisierte Gebühr verhindert eine verursachergerechte Kostenanlastung innerhalb der Gruppe der Autofahrer. Menschen, die das Straßennetz nur gelegentlich nutzen, werden überdurchschnittlich stark

zur Finanzierung des Straßennetzes herangezogen, während Vielfahrer einen Vorteil hätten, sinken doch die Durchschnittskosten je Fahrzeugkilometer mit zunehmender Fahrleistung. Wie Erfahrungen in Österreich in diesem Zusammenhang zeigen, ruft die Vignette außerdem negative Ausweichreaktionen auf das nachgeordnete Straßennetz hervor.

Eine fahrleistungsbezogene Maut eignet sich grundsätzlich dazu, die Kosten des Straßennetzes (Wegekosten) und externe Effekte wie die Unfall-, Umwelt- und Gesundheitskosten verursachergerecht anzulasten. Würden die auf PKW entfallenden Kosten des deutschen Bundesautobahn- oder Bundesfernstraßennetzes mit einer fahrleistungsbezogenen Maut den Verursachern vollständig angelastet, ergäben sich nach Berechnungen des Bundesamtes für Umwelt und Naturschutz für die verschiedenen Fahrzeugkategorien die in Tabelle 1 genannten Mautsätze (vgl. Umweltbundesamt 2010: 7).

Tabelle 1: Durchschnittliche Wegekosten für die Bundesfernstraßen in Deutschland in Euro je Fahrzeugkilometer (Euro/km)

Fahrzeugkategorie	Bundesautobahnen	Bundesstraßen	Bundesfernstraßen
PKW	0,03	0,04	0,03
LKW unter zwölf Tonnen zulässigem Gesamtgewicht	0,06	0,09	0,07
LKW über zwölf Tonnen zulässigem Gesamtgewicht	0,17	0,27	0,19

Für die Nutzung von Bundesfernstraßen müssten demnach inländische wie ausländische PKW-Fahrer gleichermaßen durchschnittlich drei Cent pro Kilometer bezahlen, zuzüglich der Kosten für die Einführung, Erhebung und Überwachung der Maut. Hinzu kommen die aus Umwelt-, Stau- und Gesundheitsbelastungen resultierenden sogenannten externen Kosten, wodurch sich die Maut um weitere drei Cent pro Kilometer erhöhen würde. Insgesamt addieren sich

damit die Aufwendungen für PKW-Fahrer auf durchschnittlich neun Cent pro Kilometer. Technisch umsetzbar wäre ein solches verursachergerechtes Mautmodell durch das bereits bestehende satellitengestützte System von „Toll Collect“. Dieses Verfahren wurde hierzulande für schwere Nutzfahrzeuge (zulässiges Gesamtgewicht von über 12 Tonnen) auf Autobahnen zum 1. Januar 2005 eingeführt und sieht pro Kilometer je nach Anzahl der Achsen und der

Schadstoffklasse einen Betrag zwischen neun und 14 Cent vor. Die dabei erzielten Einnahmen von rund 4,6 Milliarden Euro pro Jahr fließen nach Abzug der Systemkosten und den sogenannten „Harmonisierungsmaßnahmen“ ausschließlich in die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Aufgeschlüsselt bedeutet dies: 51 Prozent gehen an die Straße, 38 Prozent an die Schiene und 11 Prozent an die Binnenwasserstraße. Neben der Finanzierung ermöglicht die fahrleistungsbezogene Maut auch die Steuerung des Verkehrsaufkommens. Berechnungen zufolge verringert eine Gebühr von € 0,15/km die Fahrzeugkilometer im Transportgewerbe um 15 Prozent (vgl. Transport & Environment 2010: 2). Weniger Fahrzeugkilometer reduzieren den Kraftstoffverbrauch und Treibhausgasemissionen. Dadurch werden Anreize geschaffen, den Auslastungsgrad der Fahrzeuge (Zahl der Insassen) zu erhöhen oder Fahrten auf öffentliche Verkehrsmittel zu verlagern. Wie Erfahrungen mit der LKW-Maut erkennen lassen, kommt es jedoch zu Ausweichreaktionen im nachgeordneten Straßennetz, auf dem keine Maut verlangt wird. Problematisch an einer fahrleistungsbezogenen PKW-Maut sind ebenfalls die Kosten für die Errichtung eines solchen Systems sowie die laufenden Aufwendungen für Erhebung, Erfassung und Kontrolle. Zudem müsste jedes Fahrzeug mit einer sogenannten On-Board-Unit ausgestattet werden, welche die Fahrzeugerfassung sowie die Kalkulation der Gebühr übernimmt. Die flächendeckende Registrierung, wann und wo jemand fährt, führt darüber hinaus zu datenschutzrechtliche Fragen.

Eine City-Maut soll hingegen den motorisierten Individualverkehr in Innenstädten und die damit verbundene Schadstoffbelastung einschränken (vgl. Umwelt Bundesamt 2010: 5). Sie belegt das Ein- oder Durchfahren mit einer wegstreckenunabhängigen Gebühr. Großstädte wie London, Singapur, Göteborg haben City-Maut-Systeme etabliert und

diese in ein umfassendes Bündel stadtplanerischer, verkehrspolitischer und umweltpolitischer Maßnahmen integriert. Vor allem für die Städte stellt dies eine Möglichkeit der Einnahmeerzielung dar. Darüber hinaus zeigen Erfahrungen, dass die Einführung einer City-Maut das Verkehrsaufkommen in den Hauptverkehrszeiten reduziert und den Verkehrsfluss spürbar beschleunigt. Eine City-Maut ist gleichwohl nur geeignet für Städte mit zentralen Stadtkernen, zu denen nur wenige Einfallstraßen führen. Andernfalls steigen die Kosten der Mauterhebung. Derartige Belastungen begünstigen den Trend zur Suburbanisierung, da beim Einkaufs- und Freizeitverhalten vermehrt mautfreie Standorte auf der „grünen Wiese“ bevorzugt werden.

4. Vor- und Nachteile einer PKW-Maut

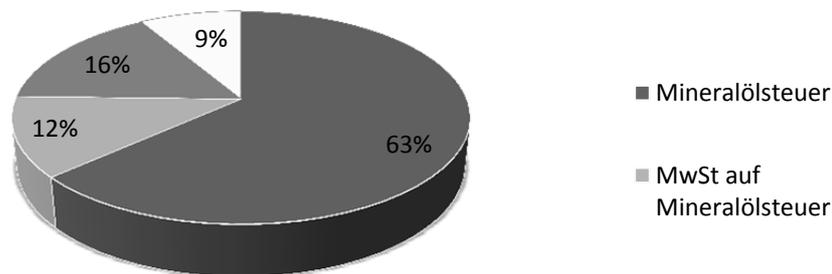
Mit der Einführung eines flächendeckenden Mautsystems gehen eine Reihe von Vor- und Nachteilen einher. Im Gegensatz zur Kfz-Steuer, deren Höhe sich nach dem Hubraum und den PKW-spezifischen Schadstoffemissionen richtet, würde eine entfernungsabhängige PKW-Maut die Kosten der Straßenabnutzung direkt dem Verursacher aufbürden. Bisher finanziert das allgemeine Steueraufkommen die Verkehrsinfrastruktur, wodurch eine verursacherunabhängige Verteilung auf die gesamte Bevölkerung erfolgt. Mautgebühren beinhalten dagegen eine individualisierte Kostenzuordnung, womit dem Äquivalenzprinzip verstärkt Rechnung getragen wird. Durch Äquivalenz von Fahrleistung und Entgeltbelastung stimmen idealerweise die Leistungen des Einzelnen (die Entrichtung der Mautgebühr) mit der Gegenleistung des Staates (die Bereitstellung der Straßen) überein. Insofern würden nicht mehr ausschließlich die Allgemeinheit, sondern vermehrt die jeweiligen Nutzer der Autobahnen zu deren Finanzierung herangezogen. Die

Substitution von Steuern durch individuelle Kostensätze lenkt also über den Preismechanismus das Verhalten. Eine von der Bundesregierung angedachte Vignette in Höhe von 100 Euro wirkt wie eine Pauschale für die Autobahnnutzung. Wer nur einmal im Jahr mit dem Auto via Autobahn in den Urlaub fährt, wird in gleicher Höhe belastet wie ein Handlungsreisender mit 90.000 Autobahnkilometern im Jahr. Statt einer Vignettenlösung wäre eine kilometergenaue Abrechnung erforderlich, wie es beispielsweise das bereits bestehende Abrechnungssystem „Toll Collect“ für LKWs ermöglicht.

Einnahmen aus der PKW-Maut könnten direkt in den Ausbau des Straßennetzes fließen. Bislang gehen die unterschiedlichen PKW-bezogenen Abgaben wie Kfz-

Steuern, Mineralöl-, Öko- und Umsatzsteuer, Erdölbevorratungsbeitrag usw. in den allgemeinen Haushalt und finanzieren damit auch nicht-verkehrsbezogene Aufgaben. Wie die Ausgabenschwerpunkte im Bundeshaushalt verdeutlichen, werden diese nicht-zweckgebundenen Einnahmen zunehmend zur Finanzierung von sozialen Belangen eingesetzt. Hieraus ergibt sich, dass trotz steigender Abgabenlast für die PKW-Benutzung die Investitionsquoten sowie Instandhaltungsausgaben für die materielle Verkehrsinfrastruktur rückläufig sind. Nach Berechnungen des „Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs“ (ADAC) zahlen die Autofahrer jedes Jahr 53 Milliarden Euro an Abgaben in die Staatskasse, von denen nur 19 Milliarden Euro wieder in die Infrastruktur zurückfließen.

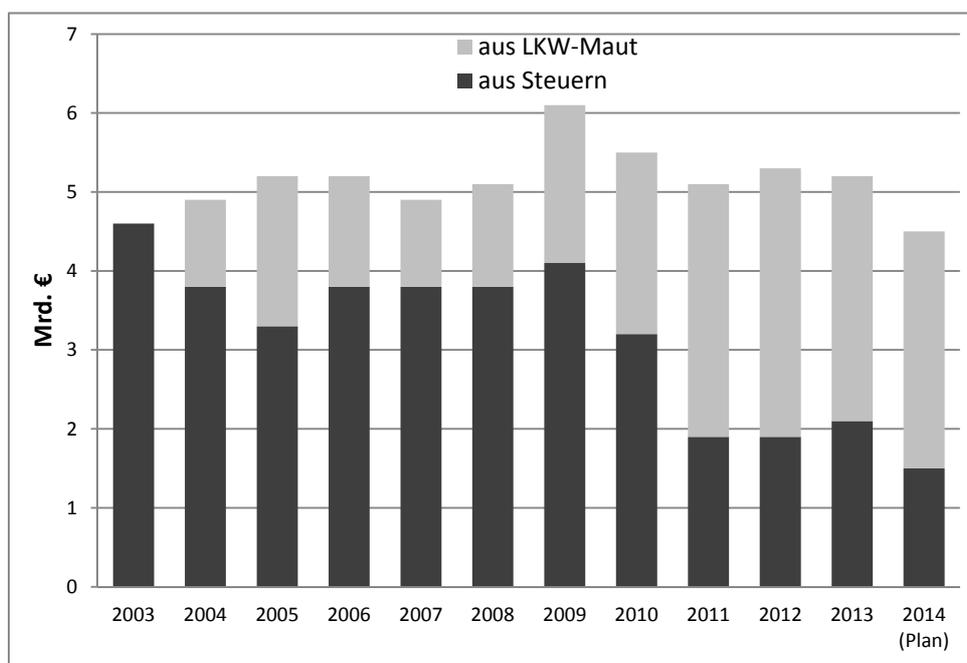
Abbildung 3: Abgaben des Straßenverkehrs (in Prozent) (Zahlen aus: o.V. 2012)



Zweckgebundene Mauteinnahmen bewirken zweierlei: Einerseits entsteht ein eigener Finanzierungstopf für Infrastruktur, wodurch Verkehrsprojekte nicht mehr den jährlichen Budgetstreitigkeiten unterliegen und damit auf einer langfristigen Grundlage stehen würden. Andererseits tragen Mehreinnahmen zur Verstärkung von Infrastrukturausgaben bei. Wie Erfahrungen mit der LKW-Maut hingegen verdeutlichen, hat

die Zweckgebundenheit der Einnahmen keineswegs zu einer Erhöhung der Investitionen in das Wegenetz geführt (vgl. Abbildung 4). So ist mit der Einführung einer PKW-Maut zu befürchten, dass es zu keiner – vollständigen – Substitution von Steuern durch Kostensätze kommt. Statt einer belastungsneutralen Umschichtung erscheint es realistischer, dass die Kosten bei gleichbleibender Steuerlast steigen.

Abbildung 4: Investitionen in Bundesverkehrswege aus Steuern und LKW-Maut
(Zahlen aus: ProMobilität 2013b)



Aufgrund seiner geographischen Lage ist Deutschland eines der wichtigsten Transitländer Europas. Infolge der Ausweitung der Handelsbeziehungen durch die europäische Integration, der Erschließung Osteuropas und der weltweiten Globalisierung hat sich das Verkehrsaufkommen vervielfacht. Dabei kommen ausländische Autofahrer nach Auffassung der CSU bei der Nutzung deutscher Straßen vergleichsweise günstig weg, während Bundesbürger auf fremden Straßen entsprechende Gebühren zu entrichten haben. In Europa erheben 21 Länder eine PKW-Maut auf Autobahnen, außer: Deutschland, Albanien, Belgien, Dänemark, Lettland, Litauen, Montenegro, Niederlande und Schweden (o.V. 2013). Diese von der CSU ausgemachte Ungerechtigkeit, die im Wahlkampf insbesondere auf die in Österreich erhobene Vignette abzielte, beseitigt eine auf alle PKW-Fahrer bezogene Maut. Der damit zusammenhängende Vorwurf, ausländische PKW-Fahrer tragen nicht zur Deckung der Straßenkosten hierzulande

bei, hält einer genaueren Prüfung jedoch nicht stand. Vielmehr tanken ausländische PKWs bei ihrer Fahrt durch Deutschland überwiegend auch in Deutschland und entrichten die dabei anfallenden Steuern für Mineralöl. Der Wegekostendeckungsgrad ausländischer PKWs für die Straßen im Bundesgebiet beträgt knapp 200 Prozent (vgl. Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung 2009). Insofern refinanzieren sie – genau wie inländische Kraftfahrer auch – bereits heute schon die mit dem Verkehr verbundenen (Folge-)Kosten um ein Vielfaches.

Unklar bleibt die Höhe der zu erwartenden Einnahmen: Nach Schätzungen der Bundesregierung entstehen durch eine ausschließlich von ausländischen PKW-Fahrern zu entrichtende Maut jährliche Mehreinnahmen in Höhe von 900 Millionen Euro abzüglich anfallender Investitions- und Kontrollkosten, womit letztlich rund 600 Millionen Euro erzielt werden könnten. Der Autofahrerclub ADAC hält dagegen nur 262 Millionen Euro für realis-

tisch, stellen doch auf das Jahr gerechnet Ausländer lediglich 5,2 Prozent des PKW-Verkehrs auf Autobahnen (so o.V. 2013). Vor diesem Hintergrund sprechen die vergleichsweise hohen Einführungskosten gegen die Einführung einer Maut. Selbst die „preisgünstige“ Vignettenlösung verursacht einmalig einen erheblichen Investitionsbedarf, deren Amortisierung nur dann gelingen kann, wenn die Maut ohne steuerliche Abzugsmöglichkeit auf alle PKW-Fahrer ausgedehnt würde. Ausschließlich ausländische PKW-Besitzer zu belasten, verstößt womöglich gegen geltendes EU-Recht. Im Artikel 18 des Vertrags zur Arbeitsweise der Europäischen Union heißt es nämlich: „Unbeachtet besonderer Bestimmungen der Verträge ist in ihrem Anwendungsbereich jede Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit verboten.“ Eine nur ausländische Kraftfahrzeugfahrer betreffende Abgabe dürfte in diese Kategorie fallen. Eine EU-konforme Ausgestaltung müsste die Einführung der Maut von der beabsichtigten steuerlichen Entlastung zeitlich entkoppeln. D.h., dass zunächst eine PKW-Maut sowohl für In- als auch für Ausländer eingeführt und mit zeitlichem Abstand die Kfz-Steuer gesenkt würde. Auch die umgekehrte Vorgehensweise ist denkbar; also erst die Kfz-Steuer senken und im Nachhinein die PKW-Maut einführen. Dies wäre jedoch aus haushaltspolitischen Gründen eine unbefriedigende Lösung, da zeitliche Verzögerungen bei der Mauteinführung zu Einnahmeausfällen in Milliardenhöhe führen würden. Unter Berücksichtigung einer „zeitlichen Schamfrist“ von „mindestens einem Jahr“ (so Kainer; Ponterlitschek 2013: 200) sorgte eine Kfz-steuerabzugsfähige Maut für mehr Wettbewerbsgleichheit, denn die europäischen Verträge zielen auf einen Binnenmarkt mit einem freien und unverfälschten Wettbewerb ab. Insofern ist „ein Wettbewerbsvorteil für Inländer [...] für den Binnenmarkt genauso schädlich wie ein Wettbewerbsvorteil für Ausländer“ (ebd.: 201). Das derzeitige Finanzierungssystem der Infrastruktur durch die Kfz- und Mine-

ralölsteuer übervorteilt inländische PKW-Fahrer.

5. Wenn PKW-Maut, dann richtig!

Die PKW-Maut für Ausländer soll nach Auffassung der CSU die „Gerechtigkeitslücke schließen“, die insbesondere dadurch entsteht, dass deutsche Autofahrer im europäischen Ausland vielfach Straßennutzungsgebühren bezahlen müssen. Dieses eher emotionale Argument wird gemeinsam mit einem weiteren, strukturpolitischen angeführt: Straßen und Brücken, mithin weite Teile der Verkehrsinfrastruktur, seien infolge einer über fünf Jahrzehnte anhaltenden investiven Hungerkur sanierungsbedürftig, wenn nicht marode geworden. Mautbezogene Mehreinnahmen ließen sich für den dringend benötigten Erhalt des Wegenetzes verwenden. Diese wahlkampftaktisch durchaus gelungene Argumentation verfügt gleichwohl über kein in sich stimmiges Konzept und verkennt überdies, dass gegenwärtig nur ein Teil der verkehrsbezogenen Gesamteinnahmen zur Infrastrukturfinanzierung herangezogen wird. Mit anderen Worten: Die bereits bestehenden Steuern und Abgaben reichen zweckgebunden aus, um den Ausbau des Wegenetzes voranzutreiben sowie den bestehenden Sanierungsstau zu beheben. Da dies jedoch Kürzungen in anderen Bereichen erforderlich machen würde, sollte die Einführung der PKW-Maut genutzt werden, einige grundlegende Überlegungen zur Infrastruktur und deren Finanzierung anzustellen: Mobilität kostet Geld. Und diese Kosten sollten möglichst verursachergerecht zugeordnet werden. Statt ausschließlich die Allgemeinheit zur Finanzierung der Infrastruktur heranzuziehen, sind vermehrt die jeweiligen Nutzer zu belasten. Dadurch würden die mit dem „motorisierten Individualverkehr“ verbundenen negativen Effekte stärker als bislang internalisiert, d.h. dem Verursacher zugeordnet.

Eine pauschalisierte Maut, die noch dazu für inländische PKW-Fahrer steuerlich abzugsfähig ist, würde diese Anliegen jedoch nicht erfüllen. Vignettenlösungen haben den großen Nachteil einer mangelnden Fahrleistungsabhängigkeit im Sinne einer orts- und zeitspezifisch gestaffelten Belastung. Dennoch kann die Vignette als Einstieg für eine stärkere Nutzerfinanzierung dienen, weil die Einführung einer kilometerabhängigen, streckenbezogenen Gebühr neben einem technischen vor allem einen erheblichen zeitlichen Aufwand bedeutet. Bis dahin ließe sich eine zeitabhängige Vignette für den PKW-Verkehr auf Autobahnen wie etwa in Österreich oder der Schweiz einführen. Rechtsdogmatisch stellt die Maut eine Gebühr dar, deren Zweckgebundenheit ein entscheidender Vorteil gegenüber der Mineralölsteuer ist, die als Steuer gemäß dem Non-Affektationsprinzip – auch als „Gesamtdeckungsprinzip“ bekannt – im allgemeinen Staatshaushalt aufgeht und damit auch für nicht-verkehrsbezogene Aufgaben zur Verfügung steht. Mautfinanzierungen defiskalisieren die Verkehrsinfrastruktur, d.h., dass die Finanzierung von den Wechsellagen und Risiken des Staatshaushaltes abgekoppelt wird. Dadurch entsteht im Vergleich zur derzeitigen Situation eine stabilere Finanzierungsbasis für den erforderlichen Ausbau des Wegenetzes.

Literatur

- Bundesregierung (2013): Deutschlands Zukunft gestalten. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, Berlin.
- CSU (2013): 2013-2018. Der Bayernplan, Regierungsprogramm der Christlich-Sozialen Union, München.
- Deutscher Bundestag (2013): Unterrichtung durch die Bundesregierung. Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2011, Drs. 17/12230.
- Deutscher Bundestag (2011): Zustand von Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen in Deutschland, Drs. 17/5325
- Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung: Wegekosten und Wegekostendeckung des Straßen- und Schienenverkehrs in Deutschland im Jahre 2007, Berlin 2009.
- Kainer, Friedemann; Ponterlitschek, Sarah (2013): Einführung von nationalen Straßenbenutzungsgebühren für PKW: Verstoß gegen das europarechtliche Diskriminierungsverbot? in: ZfR 7/2013, S. 198-201.
- o.V. (2013): Streit über Pkw-Maut, in: Berliner Zeitung vom 2.11.2013.
- o.V. (2012): Abgaben des Straßenverkehrs, im Internet, <http://www.promobilitaet.de/media/image/460.abgaben-strassenverkehr-2010-500.jpg>.
- ProMobilität (2013): Investitionen westeuropäischer Staaten in Straßeninfrastruktur, Berlin 2013, im Internet, http://www.promobilitaet.de/media/file/974.Pro_Mobilitaet_Investitionen_westeuropaeische_Staaten_in_Strasseninfrastruktur_2013.pdf.
- ProMobilität (2013b): Investitionen in Bundesverkehrswege vor und nach Einführung der Lkw-Maut, im Internet, http://www.promobilitaet.de/media/file/861.Investitionen_in_Bundesverkehrswege_vor_und_nach_Lkw-Maut_Pro_Mobilitaet.pdf.
- ProMobilität (2011): Abgaben des Straßenverkehrs, im Internet <http://www.promobilitaet.de/media/image/460.abgaben-strassenverkehr-2010-500.jpg>.
- Transport & Environment (2010): Über die Auswirkungen der Einführung der LKW-Maut, im Internet, http://www.transportenvironment.org/sites/default/files/media/2010_07_Briefing_Deutsch_Effects_of_lorry_charging.pdf.
- Umwelt Bundesamt (2010), PKW-Maut in Deutschland? Eine umwelt- und verkehrspolitische Bewertung, Dessau.