

09.04.2017

PKW-Maut: Der pauschale Griff in unsere Taschen

"Mit mir wird es keine Pkw-Maut geben."

So äußerte sich Angela Merkel im TV-Duell mit SPD-Kanzlerkandidat Peer Steinbrück am 2.9.2013. Wohl selten ließen sich Politiker zu markigeren Aussagen hinreißen wie zum Thema PKW-Maut. Bundeskanzlerin Angela Merkel ist da kein Einzelfall. Zum Thema Maut hatten alle eine dezidierte Meinung. Die allermeisten hielten die Maut für Unsinn und den bürokratischen Aufwand für nicht gerechtfertigt. Nur die CSU mit ihrem Vorsitzenden stand felsenfest hinter der sog. Ausländermaut. Wieder einmal zeigt die Geschichte, dass gegen den politischen Willen kein Kraut gewachsen ist. Die Kräfte, etwas durchzusetzen, scheinen (nicht nur) in der Politik umgekehrt proportional zur Sinnfälligkeit zu sein.

Die PKW-Maut, ein trojanisches Pferd?

Obwohl, ganz allmählich bekommt man eine Ahnung davon, dass die Maut vielleicht doch nicht so sinnlos ist, wie sie auf den ersten Blick erscheint. Wenigstens nicht für eine gewisse Art von Heuschrecken. Sie ist ein erster Schritt auf dem Weg zur Privatisierung der Autobahnen nach dem Muster der Bundesbahn. Was soll daran schlecht sein?

- Der Autokritiker behauptet, öffentliches Eigentum in die Hände von Privatpersonen oder privaten Investoren zu geben ist Diebstahl. Dazu sind unsere Volksvertreter nicht legitimiert. Sie berufen sich aber darauf, von der Mehrheit des Volkes gewählt zu sein, und deshalb schalten und walten zu können, wie es ihnen beliebt. Die Praxis gibt ihnen Recht. Bis jetzt wurde es ihnen noch nie und nirgends untersagt.
- Ein weiteres Argument gegen Privatisierungen wäre die schlechte Erfahrung damit in Deutschland und vielen anderen Ländern. Die Nutznießer der privatisierten Einrichtungen verstehen es meisterhaft, den Profit zu maximieren – meistens auf Kosten von Pflege und Unterhalt. Was das im Falle der Autobahnen bedeutet muss man nicht näher erläutern. Die Monopolstellung von Autobahnbetreibern erleichtert das hemmungslose Ausbeuten unheimlich, unliebsamer Wettbewerb steht nicht zu befürchten.
- Die heftigste Aversion jedoch ruft die Art und Weise hervor, wie die Maut erhoben wird. Einfach als fälliger Betrag wie eine Steuer, der sich der Besitzer eines Fahrzeugs nicht entziehen kann. Egal wie viel oder wie wenig man auf den Straßen unterwegs ist, der Staat fordert seinen Obolus in gleicher Höhe. Das erinnert fatal an die Fernsehgebühren, die jedermann bezahlen muss, auch wenn er keinen Fernsehapparat besitzt. Da wird also der Pendler, der brav mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Fahrrad zur Arbeit fährt und nur gelegentlich das Auto nutzt, genauso behandelt wie der Vielfahrer, der im Jahr 50.000 Kilometer zurücklegt.

Sollte eine Maut nicht streckenabhängig erhoben werden? Anhand der gefahrenen Kilometer ließe sich das wunderbar abrechnen. Wer viel fährt, zahlt viel, wer wenig fährt, zahlt wenig. Aber das wäre zu simpel. Eine derartige Maut könnte man gleich auf den Kraftstoffpreis umlegen, und sich so den bürokratischen Aufwand sparen. Jedenfalls kommt in der geplanten pauschalen Form der Griff in unsere Taschen einer Enteignung gleich.

War unser Ziel in grauer Vorzeit nicht weniger Staat, weniger Gängelei von oben, mehr individuelle Entscheidungsfreiheit? Mit Angela Merkel nähern wir uns mit Riesenschritten der Planwirtschaft, wie wir sie eigentlich überwunden glaubten. Planwirtschaft nimmt dem Individuum das Heft aus der Hand. Niemand kann mehr frei entscheiden, wie viel oder wie wenig ihm die grenzenlose Mobilität wert ist. Leider trifft es wieder einmal diejenigen am härtesten, die über wenig finanzielle Mittel verfügen oder nur einen ganz gewöhnlichen Arbeitsplatz besitzen. Wer seinen fahrbaren Untersatz von der Steuer absetzen kann oder sich auf Firmen- oder Staatskosten mit Chauffeur durch die Lande kutschieren lässt, dem sind solche Peanuts herzlich egal. Die lachen sich ins Fäustchen und verhöhnen höchstens noch diejenigen, die sich darüber aufregen - als Wutbürger.

Diese Art der stillen Enteignung hat in Politikerkreisen große Popularität erlangt. Allerdings muss man sich fragen, ob die Methode des pauschalen Steuereintreibens im beginnenden Zeitalter der Totalüberwachung nicht überholt ist. Wenn demnächst jedes Fahrzeug mit Sim-Card ausgestattet ist, wird es nicht lange dauern, bis der Staat daraus die gefahrenen Kilometer und die zugehörige Straßenkategorie ableiten kann: Autobahn, Landstraße oder Ortschaft.

Dann hat es der Bürger wieder selbst in der Hand, wieviel Maut er sich leisten kann oder leisten will. Diesen wünschenswerten Zustand der persönlichen Entscheidungsfreiheit könnte man aber auf einfachere Art und Weise heute schon herbeiführen, ohne Totalüberwachung.

In drei Schritten zur progressiven, sozialverträglichen Maut:

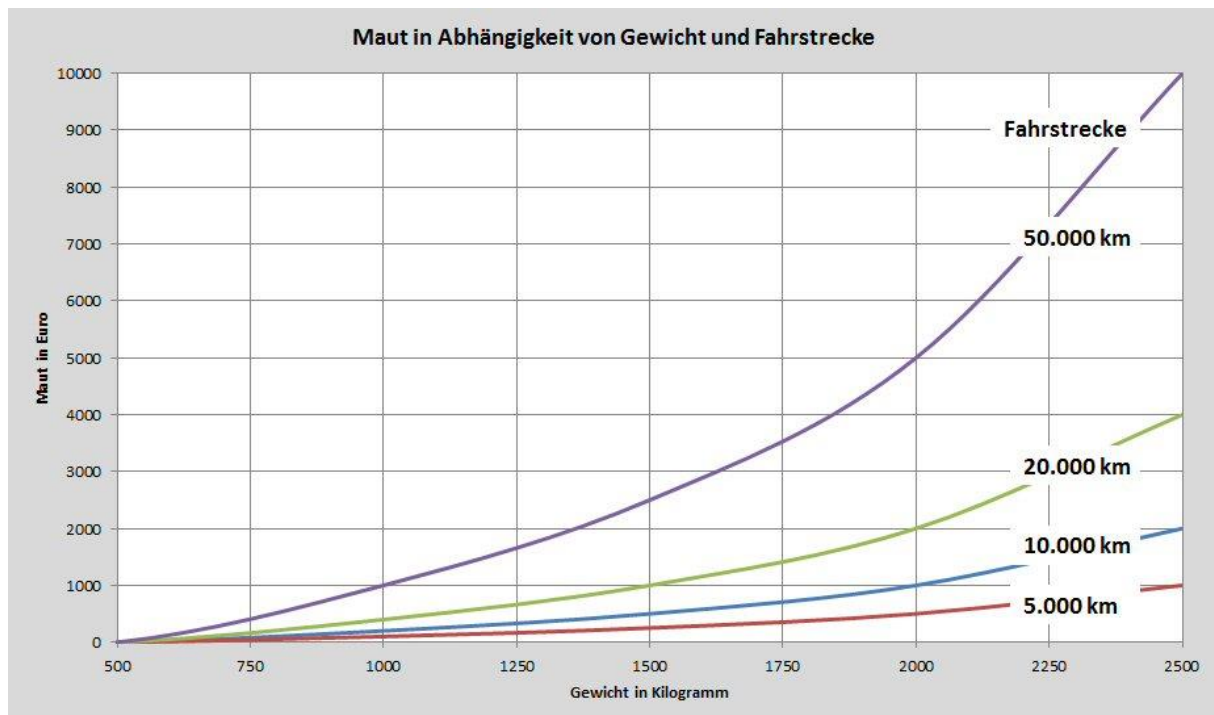
Eine sozialverträgliche, bedarfsgerechte Maut muss drei Dinge berücksichtigen:

- 1. Größe des Fahrzeugs**
- 2. Gefahrene Kilometer**
- 3. Straßenkategorie**

Außerdem ist darauf zu achten, die sozial Schwachen nicht über Gebühr zu belasten. Bei den sozial Starken hingegen sind Gewissensbisse wegen finanzieller Überbelastung unangebracht. Hier kann die Maut progressiv ansteigen, was sich im Preis der Fahrzeuge widerspiegelt. Im Detail sieht dieser Vorschlag folgendermaßen aus.

Basis der Maut ist das **Fahrzeuggewicht**. Das Gewicht eignet sich als Berechnungsgröße besonders gut, da kleine, leichte Fahrzeuge die Infrastruktur, also Straßen und Brücken, deutlich weniger belasten als große, schwere Apparate. Außerdem beanspruchen Autos in der Größenordnung eines VW Up weniger Verkehrsraum als die Boliden am anderen Ende der Wachstumsskala wie Audi Q7, Porsche Cayenne oder VW Touareg. Fahrzeuge unter 500 Kilogramm Leergewicht zahlen generell keine Maut. Darüber steigt die Maut progressiv an, bis 1.500 Kilogramm relativ verhalten, darüber zieht sie deutlich an.

Der zweite Parameter bei der Mautberechnung ist die **zurückgelegte Strecke**. Diese gibt der Fahrer bei seiner Mauterklärung an, solange die automatische Erfassung via Sim-Card noch nicht funktioniert. Mit einer Überprüfung durch das Mautamt muss der Fahrzeughalter rechnen. Berechnungsbasis ist hier eine Jahresstrecke von 10.000 Kilometern. Ein Fahrzeug mit 1.000 Kilogramm zahlt bei dieser Strecke 100 Euro im Jahr, ein Schwergewicht mit 2,5 Tonnen muss 2.000 Euro berappen. Alle anderen liegen dazwischen. Die Kosten anderer Laufstrecken ergeben sich aus dem Verhältnis von tatsächlicher Strecke zu 10.000 Kilometern. Ein Fahrzeug mit 20.000 Kilometern zahlt demnach das Doppelte, eines mit nur 5.000 Kilometern die Hälfte von 10.000 Kilometern.



Was jetzt noch fehlt, um die Sache rund zu machen, ist ein Bezug auf die Kategorie der Straße. **Ortschaften, Landstraßen und Autobahnen** werden unterschiedlich „bemauset“. Das bisherige Ergebnis der Berechnung wird mit einem Faktor multipliziert. Dieser Faktor ist für die drei in Frage kommenden Orte unterschiedlich. Auf der Autobahn gilt Faktor 1, auf Landstraßen Faktor 2, und in Ortschaften Faktor 5. Beispiel: Unser Fahrzeug mit 1.000 Kilogramm und 10.000 Kilometern legt 50 Prozent der Strecke auf Autobahnen, 30 Prozent auf Landstraßen und 20 Prozent in Ortschaften zurück. Das ergibt in Summe $(50€ \times 1) + (30€ \times 2) + (20€ \times 5) = (50 + 60 + 100)€ = \underline{210 \text{ Euro}}$. Sinn und Zweck dieser Einteilung ist, die Fahrzeuge möglichst aus den Ortschaften herauszuhalten. Und möglichst auf die Autobahnen zu lotsen. Die automatische und lückenlose Erfassung der in den jeweiligen Straßenkategorien gefahrenen Kilometer wird noch einige Zeit dauern. Ältere Fahrzeuge verfügen nicht über die notwendigen Voraussetzungen, andere wiederum wollen sich nicht in die Karten schauen lassen. Bei diesen geht man von einer festen Verteilung aus, die in etwa dem statistischen Mittelwert entspricht.

Fairness und Gerechtigkeit

Ist diese Form der Mauterhebung nicht reichlich unfair? Zur Beantwortung dieser berechtigten Frage ein paar Beispiele.

Elektromobile: Stadtfahrzeuge wie z.B. die Elektromobile werden überproportional bemauset, völlig richtig. Der Autokritiker ist allerdings der Auffassung, dass man die Elektrifizierung der Mobilität nicht auf den Schultern der „normalen“ Autofahrer abladen darf. Die Errichtung von Ladesäulen kostet die Kommunen eine Menge Geld, das an anderer Stelle fehlt, z.B. für den öffentlichen Nahverkehr. Ladeplätze schmälern den ohnehin knappen Parkraum für die „normalen“ Autofahrer noch weiter. Und wer weiß schon, was sich die Promoter der Elektromobilität sonst noch ausdenken werden, um dem schwächelnden Elektroabsatz anzukurbeln. Zum Trost sind die in der Stadt gefahrenen Kilometer aufgrund der niedrigen Durchschnittsgeschwindigkeit sehr gering.

Firmenwägen: Firmenfahrzeuge sind Kilometerfresser, die meisten davon werden auf Autobahnen einverleibt. Da gehören sie auch hin, handelt es sich doch oftmals um große, schwere Kaliber mit zwei Tonnen und mehr. Die Anschaffung kleinerer Fahrzeuge wäre ein probates Mittel, die Mautbelastung zu senken. Andererseits, wer sich ein Fahrzeug für mehr als 70.000 Euro leistet, der wird sich auch von ein paar Tausend Euro für die Maut nicht abschrecken lassen.

SUVs: SUVs sind durchweg schwerer als vergleichbare Limousinen, werden also mautmäßig stärker zur Kasse gebeten. Vor allem bei den Dinosauriern am oberen Ende der Skala schlägt die Progression unbarmherzig zu. Aber was soll's? Sollen sie doch gefälligst aus den engen Innenstädten verschwinden, wo sie nur die Nerven der übrigen Verkehrsteilnehmer strapazieren. Wenn sie das nicht wollen, ist es nur recht und billig, wenn sie entsprechend dafür zahlen. Oder sie lassen sich herab und steigen auf gewöhnliche, leichte Limousinen um, ohne überflüssigen Krimskrums wie z.B. schweren Allradantrieb.

Pendler: Am härtesten trifft es natürlich wieder einmal die Pendler. Eine Wohnung in der Stadt können sie sich nicht leisten, deshalb nehmen sie locker eine volle Stunde Fahrzeit in Kauf – einfach. Die Pendler sind es aber auch, die den Verkehr im Stadtbereich regelmäßig zum Erliegen bringen. Bildung von Fahrgemeinschaften und Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs würde die Situation entspannen. Man kann halt im Leben nicht alles haben. Manchmal muss man Prioritäten setzen.

Ausländer: Ursprünglich bezeichnete man die Maut als Ausländermaut. Einige Politiker wollten nicht einsehen, dass Ausländer die deutschen Autobahnen kostenlos benutzen dürfen, während die Benutzung in fast allen europäischen Ländern gebührenpflichtig ist. Wenn deutsche Autos auf allen Straßen Maut bezahlen müssen, muss auch die Maut für ausländische Fahrzeuge entsprechend angepasst sein. Das bedeutet, eine generelle Vignette für die Fahrt auf Deutschlands Straßen, nicht nur auf der Autobahn. Die Kosten der Vignette richten sich nach dem Gewicht des Fahrzeugs und der Verweildauer. Die Kosten sind auf jeden Fall deutlich höher als die Maut für Inländer.

Wehret den Anfängen!

Grundsätzlich ist eine PKW-Maut nichts Schlechtes, wenn sie wie nach obigem Strickmuster richtig gemacht ist. Wenn dann auch noch die KFZ-Steuer komplett entfällt, schlägt man zwei Fliegen mit einer Klappe – Vereinfachung und Sozialverträglichkeit. Das Wichtigste daran ist, dass jeder die Höhe der Maut selbst bestimmen kann – durch die Zahl der Kilometer und die Größe des Fahrzeugs. Vielleicht fände auch eine Trendumkehr statt, weg von SUV-Hype und von immer noch mehr Leistung, Größe und Gewicht. Die Hersteller wären gezwungen, kleinere, leichtere Fahrzeuge anzubieten.

Eines ist klar, eine ähnliche Form der Maut wird es nicht geben. Das wäre ja Umverteilung von oben nach unten, und das geht der herrschenden Elite gegen den Strich. Also werden wir brav unseren Obolus entrichten, wenn auch mit der Faust in der Tasche. Die paar Euro tun nicht weh, denn es ist ja für einen guten Zweck, nämlich für die Millionen der Vorstände und Führungskräfte der Autobahn-Betreiber AG.

Wenn wir uns nicht wehren, brauchen wir uns auch nicht zu wundern, dass solche Methoden zur Gewohnheit werden. Z.B. wenn der Staat demnächst ungefragt auf unsere Sparkonten zugreift, falls wieder einmal Banken zu retten sind. Wehret den Anfängen, heißt es. Leider haben wir die Anfänge mit der Zustimmung zu den Fernsehgebühren schon verpasst.

Jacob Jacobson