

**Pkw-Maut** | 03.10.2013 | Lesezeit 2 Min.

## Falscher Weg

*Der deutsche Staat steckt seit Jahren zu wenig Geld in den Erhalt und Ausbau des Straßennetzes. Die Einführung einer Pkw-Vignette würde die bestehenden Probleme aber nicht lösen, sondern neue schaffen.*

---



Bund, Länder und Gemeinden geben pro Jahr etwa 19 Milliarden Euro für das Straßenwesen aus – das sind 6,5 bis 7 Milliarden Euro weniger, als eigentlich benötigt würden. Allein dem Bundesverkehrsminister fehlen jährlich etwa 3 Milliarden Euro in seiner Kasse.

Dabei mangelt es dem Staat nicht am nötigen Geld:

---

Im vergangenen Jahr nahm der Bund mehr als 42 Milliarden Euro allein an Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer ein.

---

Die politischen Entscheidungsträger bringen aber bislang nicht den Willen auf, die Steuergelder auch in erforderlichem Maße für den Erhalt und Ausbau der Verkehrswege in Deutschland einzusetzen.

Daran würde auch eine neue Einnahmequelle in Form einer Pkw-Vignette nichts ändern, denn in Deutschland fehlt ein institutioneller Rahmen, der die Verwendung der Einnahmen für den Straßenverkehr sichert. Die bisherigen Zusagen aus der Politik, die Mittel zweckgebunden einzusetzen, waren wenig belastbar. Die Finanzierung der Verkehrswege müsste vielmehr vom jährlichen Haushalt abgekoppelt werden - beispielsweise indem die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft aufgewertet wird. Das lehrt die Erfahrung mit der im Jahr 2005 eingeführten Maut für LKW:

---

Trotz der Einnahmen aus der Lkw-Maut - im vergangenen Jahr waren das immerhin 3,4 Milliarden Euro - sind die Gesamtinvestitionen in das Bundesfernstraßennetz seit 2005 nahezu konstant geblieben.

---

Angesichts gestiegener Baukosten gab es bei den realen Investitionen sogar ein dickes Minus. Die Mauteinnahmen haben im Verkehrsetat nur Steuermittel ersetzt. Heute steckt der Bund gut 2 Milliarden Euro aus dem Steuertopf ins Straßennetz - 2005 waren es über 5 Milliarden Euro.

Die im Bundestagswahlkampf diskutierte Variante einer Abgabe nur für Ausländer hätte sogar noch mehr Nachteile. Sie ist schon aus juristischen Gründen unzulässig, denn EU-Recht und Grundgesetz verbieten die Diskriminierung von Personen aufgrund ihres Wohnorts.

Zudem würde eine solche Ausländer-Vignette wenig einbringen, schließlich entfallen nur 5 Prozent der auf deutschen Straßen zurückgelegten Pkw-Kilometer auf ausländische Fahrzeuge. Modellrechnungen des ADAC kommen daher bei einem Preis von 100 Euro im Jahr pro Vignette auf Einnahmen von lediglich 225 Millionen Euro.

Um die erforderlichen zusätzlichen Milliarden aufzubringen, müssten also die ohnehin schon gebeutelten deutschen Autofahrer ebenfalls für die Vignette zahlen. Die Autobahnmaut würde außerdem den Verkehr auf nachgeordnete Straßen abdrängen,

was zu höherem Kraftstoffverbrauch und mehr Unfällen führen würde. Eine Vignette benachteiligt zudem jene, die die Autobahnen selten nutzen.

Auch das Argument, angesichts der Mautgebühren im Ausland wäre ein deutsches Pendant nur gerecht, überzeugt nicht. Denn nur in 7 der 28 EU-Länder gibt es Vignetten (Grafik). Weitere 6 Staaten erheben streckenbezogene Gebühren, zum Beispiel Frankreich und Italien. Dagegen kommen 12 EU-Länder ganz ohne Maut aus und 3 kassieren sie nur auf einzelnen Streckenabschnitten wie Brücken oder Tunneln.

### **Kernaussagen in Kürze:**

- Der deutsche Staat steckt seit Jahren zu wenig Geld in den Erhalt und Ausbau des Straßennetzes.
- Im vergangenen Jahr nahm der Bund mehr als 42 Milliarden Euro allein an Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer ein.
- Eine Ausländer-Vignette würde wenig einbringen, schließlich entfallen nur 5 Prozent der auf deutschen Straßen zurückgelegten Pkw-Kilometer auf ausländische Fahrzeuge.