

Der Mythos vom subventionierten Straßenverkehr – Wegekostendeckung von Straße und Schiene in Deutschland

ADAC, BDI und BGL haben eine Wegekostenrechnung für das Basisjahr 2007 für Straße und Schiene beim Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) in Auftrag geben. Bei der Wegekostenrechnung soll die Frage beantwortet werden, welche Kosten dem Staat durch Bau, Unterhaltung und Betrieb der Verkehrswege entstehen und in welchem Maße die verschiedenen Nutzergruppen durch Abgaben, Steuern und Gebühren Einnahmen generieren, die den Kosten gegenübergestellt werden können. Die Studie belegt den hohen Wegekostendeckungsgrad des Pkw-Verkehrs. Forderungen nach neuen oder gar höheren Abgaben verbieten sich vor diesem Hintergrund.

1. Hintergrund der Wegekostenrechnung in Deutschland.

Zuletzt hat das DIW vor 10 Jahren im Auftrag des ADAC und BGL eine verkehrsträgerübergreifende Wegekostenrechnung vorgelegt. Seit 1997 hat sich die Datenbasis bei Straße und Schiene erheblich verändert. Gründe dafür sind u. a. die Revision der Fahrleistungsrechnung in Deutschland (die Pkw Fahrleistungen waren deutlich zu niedrig angesetzt), die Einführung der Lkw-Maut und neu zur Verfügung stehende Daten und Methodenkenntnisse.

2. Ergebnisse der Aktuellen Wegekostenrechnung für das Jahr 2007.

Die Ergebnisse der DIW Studie sind eindeutig:

- Der inländische Pkw-Verkehr deckt seine Kosten auf allen Straßen zu über 200 % und auf den Autobahnen zu über 420 %. Konkret wird also jeder Euro an von den Autofahrern auf Autobahnen verursachten Infrastrukturkosten durch Steuerzahlungen von 4,21 Euro beglichen.
- Gesunken ist der Wegekostendeckungsgrad der ausländischen Pkw auf allen Straßen. Hierfür ist vor allem die Zunahme des Tanktourismus zu Lasten der Mineralölsteuereinnahmen in Deutschland verantwortlich. Auf den Autobahnen decken sie ihre Kosten zu knapp 200 %. (Insoweit kann das Argument „Gerechtigkeit“ für eine Vignette auf Autobahnen nicht gelten)
- Auch die mautpflichtigen deutschen Nutzfahrzeuge des Güterverkehrs deckten 2007

auf den Bundesautobahnen ihre Wegekosten zu knapp über 200 Prozent. Hier wirkt sich die Lkw-Maut deutlich aus. Auf allen Straßen decken die deutschen Nutzfahrzeuge ihre Kosten zu 99 %.

- Der Schienenverkehr war dagegen nur im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs kostendeckend. Der Wegekostendeckungsgrad für Schienenverkehre lag 2007 bei insgesamt 47 %. Im Personennahverkehr betrug er 117 %, im Personenfernverkehr 56 % und im Güterverkehr nur 11 %.

3. Einnahme-Ausgaberechnung in Deutschland.

Einnahme-Ausgaberechnungen stellen für ein bestimmtes Kalenderjahr die Einnahmen des Staates von den Verkehrsnutzern den Investitionsausgaben des Staates für die Verkehrsinfrastruktur gegenüber. Die Einnahmen-Ausgabenrechnung des DIW für das Jahr 2007 zeigt einen deutlichen Überschuss der Wegeeinnahmen über die Wegeausgaben des Staates. Die Straßennutzer zahlten 2007 durch Energiesteuern, Kfz-Steuer und Maut mehr als das Zweieinhalbfache dessen ein, was der Staat für Straßen ausgab. Auf Bundesfernstraßen nahm der Staat sogar dreimal so viel ein, wie er für Bundesfernstraßen ausgab. Der Wegeausgaben-Deckungsgrad auf Bundesfernstraßen ist von 1997 bis 2007 von 313 Prozent auf 352 Prozent gestiegen. Dies macht deutlich, dass der deutsche Staat immer geringere Anteile der ihm zufließenden Wegeentgelte des Straßenverkehrs tatsächlich für Ausgaben im Straßenwesen einsetzt.

4. Fazit

Von einer Subvention der Autofahrer kann keine Rede sein. Vielmehr subventionieren die Autofahrer in Deutschland mit ihren Steuern und Abgaben nicht nur andere Verkehrsträger, sondern werden auch zum „Stopfen“ anderer Haushaltslöcher herangezogen. Neue Autofahrerabgaben sind nicht notwendig, um zusätzliche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur finanzieren zu können. Es fehlt nicht an Geld für zusätzliche Straßenbaumaßnahmen, sondern am politischen Willen, die vorhandenen Mittel entsprechend bedarfsgerecht zu verwenden.