

Pkw-Maut

Das Thema „Autobahngebühr für Pkw“ wird in Deutschland regelmäßig emotional diskutiert. Rationale Argumente kommen in dieser Debatte jedoch oftmals zu kurz. Ein nüchterner Blick auf die Fakten zeigt, dass eine Pkw-Maut nicht sinnvoll ist.

Aktuelle Situation

In unregelmäßigen Abständen findet sich das Thema Pkw-Maut auf der politischen Tagesordnung. Dieser Umstand verleitet auch viele Autofahrer zu teils kontroversen Diskussionen. Es überrascht nicht, dass die Einführung einer Pkw-Maut auf den ersten Blick überlegenswert erscheint: In der Regel wird ein finanzieller Ausgleich, Beteiligung ausländischer Fahrzeuge an den entstehenden Kosten sowie bessere Straßen und mehr Geld für den Verkehrshaushalt versprochen. An der grundsätzlichen Situation hat sich jedoch seit Jahren nichts geändert: Eine Pkw-Maut ist kein sinnvolles Modell für die Autobahnen in Deutschland – deshalb wendet sich der ADAC entschieden gegen derartige Bestrebungen. Argumente, die scheinbar für eine solche Gebühr sprechen, erweisen sich bei genauer Betrachtung als nicht stichhaltig.

Fakten, die gegen eine Autobahngebühr in Deutschland sprechen

Aus vielerlei Gründen ist eine Autobahnnutzungsgebühr für Pkw in Deutschland abzulehnen, gleich ob sie als Vignette oder streckenbezogene Maut erhoben werden soll:

1. Eine Pkw-Autobahngebühr kann nicht eingeführt werden, ohne die deutschen Autofahrer zusätzlich finanziell zu belasten – sämtliche Argumente möglicher Kompensationen sind unrealistisch oder gar falsch. Es sind außerdem die Erhebungskosten einer Gebühr zu berücksichtigen, die sowohl bei einer streckenabhängigen Maut als auch bei einer zeitabhängigen Vignette zusätzlich anfallen.
2. Eine Pkw-Maut ist nicht notwendig, um ausreichende Mittel für den Straßenbau und -erhalt in Deutschland bereitzustellen – hier scheidet es im Grundsatz nicht an Geld für zusätzliche Straßenbaumaßnahmen, sondern insbesondere am politischen Willen, vorhandene Mittel entsprechend zu verwenden. Gesamteinnahmen in Höhe von jährlich rund 53 Mrd. Euro stehen lediglich gut 19 Mrd. Euro pro Jahr an Ausgaben für das deutsche Straßennetz gegenüber – rechnerisch fließen also fast zwei Drittel der von Autofahrern erhobenen Sonderabgaben in straßenverkehrsfremde Zwecke.

3. Ausländische Fahrzeuge werden durch die Energiesteuer bereits umfassend an den Infrastrukturkosten beteiligt – sie bringen dem Staat damit fast das Doppelte an Einnahmen als sie an Kosten verursachen. Ohnehin wird der Anteil ausländischer Pkw an der gesamten Pkw-Fahrleistung auf deutschen Autobahnen häufig überschätzt: Er liegt im Jahresschnitt nur bei knapp sieben Prozent. Berechnungen belegen, dass mögliche Mautzahlungen ausländischer Pkw nicht einmal ausreichen würden, um die entstehenden Systemkosten zu decken.

4. Die Situation in Deutschland ist mit dem umliegenden Ausland nicht vergleichbar – in Deutschland stellen die Autobahnen einen integralen Bestandteil eines gewachsenen Gesamt-Straßennetzes dar, der nicht durch Maßnahmen der Gebührenbewirtschaftung künstlich vom Restnetz separiert werden darf. Zu berücksichtigen ist dabei ferner, dass die vorhandenen Autobahnen in Deutschland bereits in vollem Umfang durch die in- und ausländischen Benutzer bezahlt worden sind.

5. Eine Pkw-Maut ist ökologisch kontraproduktiv – durch den mit einer Pkw-Gebühr verbundenen Ausweichverkehr wird es insgesamt zu höherem Kraftstoffverbrauch, steigendem Schadstoffausstoß und insbesondere erhöhter Belastung von Wohngebieten nicht zuletzt auch durch stärkere Lärmimmissionen kommen.

6. Durch die Einführung einer Pkw-Maut werden Unfall- und Getötetenzahlen steigen – deshalb ist es nicht verantwortbar, den Verkehr durch Erhebung von Gebühren auf Autobahnen von den statistisch gesehen sichersten Straßen in Deutschland auf unfallträchtigere, nachgeordnete Verkehrswege zu verdrängen. Bei einer – keineswegs utopischen – Verlagerung von 20 Prozent des Pkw-Verkehrs gäbe es rein rechnerisch pro Jahr rund 250 zusätzliche Getötete sowie über 10.000 zusätzliche Verletzte auf den deutschen Straßen.