



BORIS PALMER

Mitglied des Landtags von Baden-Württemberg  
Fraktion GRÜNE, umwelt- und verkehrspolitischer Sprecher

Boris Palmer MdL, Konrad-Adenauer-Str. 12, 70173 Stuttgart

70173 STUTTGART  
Konrad-Adenauer-Str. 12  
Telefon (0711) 20 63-691  
Telefax (0711) 20 63-660  
boris.palmer@gruene.de  
www.boris-palmer.de

Stuttgart, den 19. Oktober 2005

## **Die Maut-Debatte braucht ökologische Leitplanken**

Nach der Bundestagswahl hat die Debatte über die Einführung einer PKW-Maut eine unerwartete Dynamik erhalten. Im Abstand von wenigen Tagen unternahmen zuerst mehrere Bundesländer unter der Führung der CDU/FDP-Regierung in Baden-Württemberg und dann der designierte SPD-Finanzminister Peer Steinbrück unterschiedliche Vorstöße für die Einführung einer Nutzungsgebühr für PKW auf Autobahnen. Es gibt also bereits eine große Koalition für die PKW-Maut. Daher dürfte es nur eine Frage der Zeit sein, bis die neue Bundesregierung diese Vorschläge aufgreift.

Die Grünen haben sich einhellig gegen die Einführung einer Vignette positioniert. Aus gutem Grund. Eine Vignette, wie sie das Modell der Landesregierung von Baden-Württemberg vorsieht, hat ökologisch betrachtet massive Nachteile: Vielfahrer werden entlastet, Wenigfahrer belastet, die variablen Kosten sinken, die Fixkosten steigen. Durch die Mauteinnahmen würde mit großer Wahrscheinlichkeit ein Bauboom bei den Autobahnen einsetzen. Zugleich würde der Druck zum Bau von Umgehungsstraßen wachsen, um den Mautausweichverkehr zu beherrschen.

Eine PKW-Maut muss jedoch nicht zwingend ökologisch nachteilig sein. Richtig konstruiert, kann sie sogar Vorteile für die Umwelt erbringen. Die Grünen sollten sich deshalb von einer starren Ablehnung einer PKW-Maut lösen, die vielleicht Beifall vom ADAC einbringt, aber zweifellos vorhandene Chancen ungenutzt lässt. Stattdessen sollten die Grünen sich darauf konzentrieren, die Bedingungen zu formulieren, die vor der Einführung einer Maut erfüllt sein müssen, wenn sie verkehrlich, finanziell und vor allem ökologisch Sinn ergeben soll.

Diese grünen Anforderungen an ein Mautmodell sind:

- Streckenabhängige Erhebung. Nur wenn der gefahrene Kilometer bemaute wird, kann eine Maut zum Umstieg auf die Bahn und zur sparsameren Nutzung der Autobahn ermuntern.

- Emissionsabhängige Erhebung: Wie bei der LKW-Maut müssen schadstoffarme Fahrzeuge durch einen Bonus begünstigt werden.
- Elektronische Erfassung: Maut-Häuschen müssen die absolute Ausnahme bleiben, der Verkehrsfluss darf durch die Maut nicht gestört werden.
- Beherrschung des Ausweichverkehrs: Vor Einführung einer PKW-Maut müssen die Verdrängungseffekte auf das nachgelagerte Straßennetz so präzise wie möglich abgeschätzt und so weit wie möglich begrenzt werden.
- Vermeidung von Steuerausfällen: Die PKW-Maut muss zweckgebunden für den Straßenbau eingesetzt werden. Dadurch frei werdende Mittel dürfen nicht für Steuersenkungen, sondern nur zur Haushaltssanierung eingesetzt werden.

Das von der Landesregierung Baden-Württemberg und Ministerpräsident Oettinger vorgeschlagene Modell einer Vignette mit Absenkung der Mineralölsteuer erfüllt nur eine der fünf genannten Bedingungen: Maut-Häuschen wären unnötig. Ansonsten hat es nur Nachteile: Es begünstigt Vielfahrer, es führt zu Steuerausfällen und einem Straßenbauboom, der Verkehr wird massiv auf nachgeordnete Straßen verdrängt. Die Grünen lehnen diese Konstruktion aus guten Gründen geschlossen ab.

Der Vorschlag des designierten Bundesfinanzministers ist hingegen diskussionswürdig. Durch den Verkauf der Autobahnen könnte die Bundesschuld um bis zu 175 Milliarden oder etwa 15% verringert werden. Dadurch entstünde im Haushalt eine Zinersparnis von 6 Milliarden Euro. Wenn Steinbrück diese zur Haushaltssanierung und für Zukunftsinvestitionen wie Bildung einsetzen würde, wäre dies positiv. Ein jährlicher Betriebszuschuss an die Autobahngesellschaften wäre damit natürlich ausgeschlossen. Sonst ergibt die Transaktion finanzpolitisch keinen Sinn.

Das Argument, der Autofahrer bezahle seine Wegekosten bereits mit Steuern und dürfe nicht zusätzlich belastet werden, greift nicht. Die externen Kosten, also die Schäden an Klima, Umwelt, Mensch und Natur sind höher als die Steuerbelastung des Autoverkehrs. Solange dies so ist, ist die Besteuerung auch ohne Verwendung der Einnahmen für den Straßenbau gerechtfertigt. Es gibt auch keinen Grund für eine Zweckbindung der Mineralölsteuer oder der KFZ-Steuer für den Straßenbau. Die Sektsteuer wird schließlich auch nicht zur Produktion von Sekt eingesetzt. Steuern dienen der allgemeinen Finanzierung öffentlicher Leistungen. Wie soll man sonst Schulen bezahlen? Etwa mit einer Schulsteuer?

Wenn die Mautbetreiber zu einer streckenbezogenen elektronischen Erfassung mit einem einheitlichen Standard und auf Differenzierung nach Schadstoffklassen verpflichtet werden, könnte Steinbrücks Modell vier von fünf grünen Forderungen an eine PKW-Maut erfüllen. Kritisch bleibt die Frage des Ausweichverkehrs zu bewerten. Hier muss durch Forschung geklärt werden, ob ergänzende Maßnahmen wie die Einbeziehung der vierspurigen Bundesstraßen in das Mautsystem oder stark reduzierte Tarife auf Kurzstrecken eine Lösung sind.

Aus den genannten Anforderungen an ein Mautsystem ergibt sich, dass die Einführung einer PKW-Maut kurzfristig nicht möglich ist, weil eine Vignettenlösung negative Gesamteffekte hätte und die Technik für eine Erfassung analog zur LKW-Maut derzeit nicht zu einem akzeptablen Preis zur Verfügung steht.

Daraus folgt aus grüner Sicht, dass die PKW-Maut derzeit zugunsten einer Verbesserung der LKW-Maut zurückgestellt werden und genauer untersucht werden muss. Im nächsten Schritt sollten zunächst ab 2007 die LKW zwischen 7,5t und 12t in das Mautsystem einbezogen werden. Ab 2009 könnten dann die LKW ab 3,5t folgen. Sobald dies EU-rechtlich zulässig ist, muss auch die generelle Bemautung der vierspurigen Bundesstraßen folgen. Damit würde das Mautsystem qualitativ und quantitativ so weit ausgebaut, dass nach 2010 auch die Einführung der elektronischen Maut für PKW in Reichweite rückt. Bis dahin sollten die technischen, verkehrlichen und politischen Bedingungen geklärt sein. Es ist deshalb richtig, die Debatte darüber jetzt zu führen, aber unter ökologischen Vorzeichen.