Im Wahlkampf gab sich die „Teflon-Kanzlerin“ Angela Merkel redlich Mühe, jede auch nur ansatzweise konkrete Aussage zu vermeiden. In einem Punkt gelang ihr dies bekanntlich nicht: „Mit mir wird es keine PKW-Maut geben“, so Merkel. Nahezu zeitgleich polterte jedoch Horst Seehofer aus dem fernen München, dass er keinen Koalitionsvertrag unterzeichnen würde, in dem die PKW-Maut nicht enthalten sei. Eine CDU-SPD-Koalition unter Ausschluss der CSU wäre zwar rechnerisch möglich. Wesentlich wahrscheinlicher ist es jedoch, dass Angela Merkel umkippt und ihre einzige konkrete Wahlkampfaussage Lügen straft. Schön für Horst Seehofer, schlecht für die Bürger. Von **Jens Berger**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

http://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/131108_PKW_Maut_NDS.mp3

Podcast: Play in new window | Download

Was soll die PKW-Maut überhaupt bringen? Auf diese simple Frage gibt es verschiedene Antworten. Aus Umweltschutz-Gesichtspunkten wäre es freilich wünschenswert, den PKW-Verkehr einzuschränken. Doch dies wäre, wenn es denn nur über eine Gebühr zur Straßenbenutzung reguliert würde, sozial ungerecht und würde darauf hinauslaufen, das Millionen Niedrigverdiener, Erwerbslose und Rentner die Opfer wären. Ökologisch und ökonomisch sinnvoll wäre es hingegen, die Alternativen zum Individualverkehr zu stärken. Doch dafür hat man ja angeblich kein Geld und die Deutsche Bahn ist zudem bereits voll und ganz damit ausgelastet, sich global aufzustellen. Wer in Katar und Russland Milliarden investiert, kann nun einmal dem deutschen Bürger keine bessere Alternative zum Individualverkehr anbieten. Dabei ist die Deutsche Bahn ein lupenreines Staatsunternehmen. Man kann also durchaus sagen, dass es politisch gewollt ist, die Alternativen zum Individualverkehr auch weiterhin zu schwächen. (Nicht nur) Diejenigen, die sich vor einer PKW-Maut drücken wollen oder müssen, würden also bei Einführung einer PKW-Maut zu einem großen Teil auf die Bundes- und Landesstraßen ausweichen – was sowohl ökologisch, als auch ökonomisch eindeutig kontraproduktiv wäre.

Doch um ökologische Fragen geht es der CSU ohnehin nicht. Wenn man bei dieser Partei abseits des Populismus und eines übersteigerten Egos ein Motiv für die Maut sucht, wird man höchstens bei den Finanzen fündig. Klar, auf den ersten Blick klingt es so, als würde ein Vignetten-Modell á la Österreich dem deutschen Fiskus einen ordentlichen Geldsegen bescheren. Legt man die derzeit kursierenden Preise für die Maut an, ist jedoch das genaue Gegenteil der Fall. Da der deutsche PKW-Fahrer ja durch die Absetzbarkeit der Maut von der PKW-Steuer voll kompensiert werden soll, werden hier die 100 Euro pro Jahresvignette

zu keinem einzigen Cent Mehreinnahmen für den Staat führen. Dafür fallen jedoch gewaltige Kosten für den Vertrieb, die Verwaltung und die Kontrolle an. In Österreich sind dies 11% der Gesamteinnahmen. Der ADAC schätzt – und da die Zahlen vom ADAC kommen, sind sie natürlich mit Vorsicht zu genießen –, dass eine PKW-Maut auf der diskutierten Basis rund 2,8 Milliarden Euro einbringen würde, wovon jedoch lediglich 262 Millionen Euro von Ausländern stammen und damit nicht 1:1 kompensiert werden. 262 Millionen Euro Einnahmen stünden so 308 Millionen Euro Kosten (11% von 2,8 Milliarden Euro) gegenüber. Kann man das Ego der CSU-Granden nicht preiswerter polieren?

Ist die Maut erst da, wird man diese Fragen stellen. Man braucht dabei sicherlich nicht sonderlich viel Phantasie, um sich auch die Antworten auszumalen. Da die Preise der Vignette keinen großen Einfluss auf die Kosten haben, wird man dann schon bald an der Preisschraube drehen. Dann wird die PKW-Maut jedoch so teuer, dass man Besitzer von leicht motorisierten Kleinwagen nicht mehr voll über die PKW-Steuer kompensieren kann. Besitzer vergleichsweise umweltfreundlicher Fahrzeuge werden dann netto zur Kasse gebeten werden, während Besitzer von „Spritschleudern“ die Maut nach wie vor voll von der PKW-Steuer absetzen können. Dies ist nicht nur sozial ungerecht, sondern hätte auch eine fatale ökologische Signalwirkung.

Wer die Macht der Lobbyisten kennt, mag ohnehin nicht daran glauben, dass das „Hightech-Wunderland“ Deutschland ein System adaptieren wird, dass aus profanen Aufklebern besteht, die man sich auf die Windschutzscheibe klebt. Wahrscheinlicher ist es, dass hierzulande ein technisch hochgezüchtetes System mit Onboard-Units und satellitengestützter Überwachung eingeführt wird, dessen Kosten – man denke nur an Toll-Collect – weitaus höher ausfallen werden als veranschlagt und dem Bürger aufgebürdet werden. Derartige Hightech-Lösungen machen jedoch nur dann Sinn, wenn man ein Maut-Modell einführt, bei dem man eine nutzungsbasierte Gebühr erhebt – also z.B. 10 Cent pro gefahrenen Kilometer auf einer Autobahn. Dies hätte jedoch fatale Auswirkungen für die Regionalpolitik.

Schon heute sind es nicht die Ballungsräume, sondern die ländlichen Gegenden, in denen die Bahn keine sinnvolle Alternative zum Individualverkehr anbietet. Die ländlichen Gegenden leben jedoch von ihren Pendlern, die nur all zu oft mit dem PKW über eine Autobahn zu ihrem Arbeitsplatz pendeln und schon heute unter der hohen Mineralölsteuer leiden. Wer hierzulande eine nutzungsbasierte PKW-Maut einführt, verstärkt damit das Sterben der ländlichen Regionen und verschärft andere Probleme, wie beispielsweise die Mietpreisexplosion in den Ballungsräumen. Auch hier wären vor allem diejenigen die Opfer, die auch heute schon kaum mit ihrem Geld über die Runden kommen.

Montesquieu sagte einst: „Wenn es nicht notwendig ist, ein Gesetz zu machen, dann ist es notwendig, kein Gesetz zu machen“. Doch Montesquieu kannte damals auch das übersteigerte Ego bayerischer Provinzfürsten noch nicht.