

PKW-Maut

Nachdem bereits seit 2004 eine Straßennutzungsgebühr für den Schwerlastverkehr erhoben wird, plant die Bundesregierung nun auch eine Gebühr für Personenkraftwagen und kleinere Nutzfahrzeuge.

Hintergrund ist der von ADAC und Gütertransportunternehmen beklagte zunehmend schlechte Zustand deutscher Fernverkehrsstraßen, die seit der Erweiterung der Europäischen Union und der Grenzöffnungen nach Osten immer stärker befahren werden. Durch den zügigen Ausbau weiterer Autobahnen sowie die regelmäßige Reparatur bestehender Straßen sollen Staus vermieden und leistungsfähige Verkehrswege sichergestellt werden.

CVP und LRP haben in ihrem Koalitionsvertrag eine „Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur“ festgestellt und die Suche nach neuen Instrumenten angekündigt. In der Folge wurde dann das vorliegende Gesetz erarbeitet.

Anders als die bestehende Kraftfahrzeugsteuer belastet die geplante sogenannte PKW-Maut auch Fahrzeuge, die nicht in Deutschland zugelassen sind. Damit wird die tatsächliche Straßenbenutzung fairer als bisher in Rechnung gestellt.

Die Bundesregierung strebt für PKW und leichte Nutzfahrzeuge ein viel einfacheres System an als das für LKW. Wie in Österreich sollen alle mautpflichtigen Fahrzeuge einen Aufkleber („Vignette“) an der Windschutzscheibe tragen müssen, der an Tankstellen erworben werden kann.

Als Abgeordnete/r des Deutschen Bundestages haben Sie nun die Aufgabe, das Gesetz intensiv zu beraten und zu beschließen, ob und in welcher Form es in Kraft treten soll.

Begrifflichkeiten:

LKW-Maut wurde zum 1. Januar 2005 eingeführt. Sie gilt derzeit auf Bundesautobahnen für Lastkraftwagen ab 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht und kleinere Fahrzeuge, wenn sie in Verbindung mit einem Anhänger ein zulässiges Gespanngewicht von mindestens 12 Tonnen erreichen und für den Güterverkehr geeignet sind. Beahlt wird entweder manuell an speziell aufgestellten Terminals, oder automatisch über so genannte *On-Board-Units* (OBUs), die über Satellit erfassen, welche Strecken zurückgelegt wurden, und die nötigen Mautgebühren direkt per Mobilfunk überweisen. Kontrolliert wird über ca. 300 Kontrollbrücken, an denen LKW stichprobenartig identifiziert werden, bevor eine Abfrage erfolgt, ob die entsprechende Mautzahlung eingegangen ist.

Energiesteuer (vor 2005: Mineralölsteuer) ist eine als Verbrauchsteuer erhobene indirekte Steuer. Indirekt bedeutet, dass der Verbraucher die Steuer nicht direkt an den Staat, sondern an den Verkäufer zu zahlen hat, der sie dann abführt. Verbrauchsteuer bedeutet, dass die Steuer je verbrauchter Mengeneinheit (also hier: je Liter Treibstoff) erhoben wird. Damit fällt Energiesteuer immer dann und nur dann an, wenn Energie verbraucht wird. Die Energieeinsparung bewirkt somit direkt auch eine Steuereinsparung.

Kraftfahrzeugsteuer muss ein Fahrzeughalter bezahlen für das Halten von inländischen Fahrzeugen. Unter den Begriff Fahrzeug fallen alle nicht permanent schienengeführten Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger.

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Einführung von Nutzungsgebühren für PKW und leichte Nutzfahrzeuge auf Bundesfernstraßen

A. Zielsetzung

Das Bundesfernstraßennetz wird aufgrund wachsenden Verkehrsaufkommens (auch im Zusammenhang mit der Osterweiterung der Europäischen Union) zunehmend beansprucht. Die Unterhaltung und der weitere Ausbau erfordern einen hohen finanziellen Aufwand des Bundes. Durch Sicherung regelmäßiger Einnahmen für diesen Zweck werden einerseits hochwertige Autobahnen gewährleistet, andererseits wird der Bundeshaushalt entlastet.

B. Lösung

Das Gesetz schlägt nach österreichischem Vorbild die Einführung sogenannter Vignetten vor. Diese können an Tankstellen für unterschiedliche Nutzungsdauern gekauft werden.

C. Alternativen

Für den Schwerlastverkehr existiert seit 2004 ein von der Firma „Toll-Collect“ betriebenes System zur Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren, bei dem die auf Autobahnen zurückgelegte Entfernung erfasst wird. Dieses könnte auf PKW oder auch nur leichte Nutzfahrzeuge ausgedehnt werden.

In den Niederlanden wurde 2009 ein System beschlossen, bei dem über Satellit jede Bewegung von Fahrzeugen (nicht nur auf Fernstraßen) erfasst und mit Gebühren belastet wird.

Zusätzliche Einnahmen könnten auch durch eine Erhöhung von Kraftfahrzeug- und Energiesteuer beschafft werden.

D. Kosten

Die gewählte Methode (Vignettenpflicht) stellt den kostengünstigsten Weg der Gebührenerhebung dar. Es muss keine eigene Infrastruktur aufgebaut werden. Druck und Verteilung von Vignetten sind relativ leicht zu organisieren. Die Überwachung der Vignettenpflicht ist einfach und damit wenig kostenintensiv, weil PKW ohne Vignette offen erkennbar sind und über das Kennzeichen erfasst oder gleich angehalten werden können.

Entwurf eines Gesetzes zur Einführung von Nutzungsgebühren für PKW und leichte Nutzfahrzeuge auf Bundesfernstraßen

- § 1 Die Nutzung von Bundesautobahnen ist nur zulässig für Fahrzeuge, bei denen deutlich erkennbar an der Windschutzscheibe eine an Tankstellen erhältliche Vignette angebracht ist. Von dieser Regelung ausgenommen ist der Schwerlastverkehr, für den ein eigenes System zur Gebührenerhebung besteht.
- § 2 Die Vignette ist für folgende Nutzungsdauer erhältlich:
10 Tage (zu 23,10 Euro)
2 Monate (zu 66,60 Euro)
1 Jahr (zu 221,40 Euro)
Die Gebühren sind vom Bundesverkehrsministerium jährlich an die allgemeine Preisentwicklung anzupassen.
- § 3 Die eingenommenen Mittel sind ausschließlich für Erhalt und Ausbau von Straßen und Autobahnen zu verwenden. Die Kraftfahrzeugsteuer und die Energiesteuer bleiben von diesem Gesetz unberührt.

Die ÖSP lehnt die von der Bundesregierung vorgeschlagene PKW-Maut ab.

Hierfür werden folgende Argumente angeführt:

- **Deutschland braucht keine Vignetten für PKW**, weil es längst schon eine funktionierende PKW-Maut gibt, nämlich die Mineralölsteuer (die eigentlich inzwischen Energiesteuer heißt). Sie ist einfach zu erheben und belastet die Straßennutzer entsprechend ihrer Fahrleistung. Und wer als Ausländer mit dem PKW durchfährt, muss hier meist tanken und zahlt dann deutsche Steuer mit.
- **Deutschland braucht nicht mehr Geld für den Straßenbau**. Die Bahn ist als Verkehrsträger für den Personenverkehr viel sinnvoller, weil umweltschonender und sicherer.
- **Eine zweckgebundene PKW-Maut verhindert eine sinnvolle Verkehrspolitik**. Weil die Einnahmen allein für den Straßenbau verwendet werden dürften, ist eine gezielte Förderung des Bahnverkehrs nicht möglich. Der Staat darf sich nicht so leichtfertig in eine Situation begeben, in der er die Verkehrsströme nicht mehr sinnvoll steuern kann.
- **Die PKW-Maut offenbart, dass es der Regierung nur um Geld geht**. Sie verspricht zwar „mehr Netto vom Brutto“, gleichzeitig aber sucht sie nach Möglichkeiten, dem Bürger in die Tasche zu greifen.

Immerhin ist die ÖSP erleichtert, dass die Bundesregierung nicht das für LKW eingeführte „Toll-Collect“-System übernehmen will. Dieses würde bedeuten, dass 30% der eingenommenen Maut für die eingesetzte Technik ausgegeben werden müssten, da jeder PKW mit einer teuren Erfassungseinheit ausgestattet werden müsste. Dies würde zudem einen Rattenschwanz an Datenschutzproblemen und Bürokratie nach sich ziehen, weil elektronisch erfasst würde, wer sich wann wo aufgehalten hat.