

Die Debatte um die Autobahnmaut ist verlogen

BZ-GASTBEITRAG: Lüder Gerken glaubt nicht, dass die Einnahmen aus einer möglichen Pkw-Maut dem Straßenbau zugute kommen

Es verdichten sich die Anzeichen, dass in Deutschland – pikanterweise aber erst nach der Bundestagswahl 2009 – eine Autobahnmaut für Autos eingeführt wird: Wie man hört, soll das praktisch schon ausgemacht sein – gleichgültig wer die nächste Bundesregierung stellt. Ablehnende Äußerungen von Politikern in der Öffentlichkeit sind danach also nur noch Lippenbekenntnisse.

Was ist davon zu halten? Wird einmal mehr der Bürger geschröpft? Die Antwort lautet leider: Ja. Das zeigt die 2005 eingeführte Lkw-Maut.

Nehmen wir als Beispiel chilenischen Rotwein, der per Schiff nach Bremen gelangt und von dort mit einem Lkw nach Freiburg gebracht wird. Durch die Lkw-Maut hat der Fuhrunternehmer höhere Transportkosten. Natürlich kalkuliert er diese Kosten in den Preis ein, den er für den Transport verlangt. Folglich zahlt der Freiburger Weinhändler mehr für die Anlieferung des Weines. Und natürlich kalkuliert auch er diese höheren Kosten in den Preis ein, zu dem er im Laden den Wein verkauft. Der Wein ist daher teurer als ohne Lkw-Maut. Und genauso verhält es sich mit allen anderen Dingen, die per Lastwagen vom Hersteller zum Händler transportiert werden: Fernsehgeräte, Zucker, Spielwaren, Schuhe. Die Kosten landen letztlich beim Bürger.

Nur: Wie überwinden unsere Politiker damals den Widerstand gegen die Maut? Sie behaupteten unermüdlich, das marode Straßennetz müsse wegen der überhand nehmenden Staus erneuert und ausgebaut werden. Da der Staat aber aus den allgemeinen Steuereinnahmen kein zusätzliches Geld zur Verfügung stellen könne, sei für den Mehrbedarf eine Lkw-Maut unverzichtbar. Man kündigte an, die Mauteinnahmen genau dafür zu verwenden.

In der Tat sind Staus für das Transportgewerbe sehr teuer. Denn Zeit ist Geld: Solange ein Lastwagen im Stau steht, kann er nicht produktiv genutzt werden; die Kosten fallen aber weiter an. Oft sind bei Verspätung außerdem Strafgerichte fällig. Schätzungen gehen von über 100 Milliarden Euro an Staukosten aus. Auch diese Kosten werden am Ende auf den Verbraucher abgewälzt. Ein durch die Maut finanzierter zusätzlicher Straßenausbau würde diese Kosten verringern, zum Wohle der Bürger.

Voraussetzung ist natürlich, dass die Politiker ihr Wort halten und die Mauteinnahmen auch wirklich zusätzlich in

den Straßenbau stecken. 2007 nahm der Staat 3,4 Milliarden Euro über die Maut ein, in diesem Jahr wird mit 3,5 Milliarden gerechnet. Was schätzen Sie: Wieviel davon wurden für den Straßenbau ausgegeben?

Zum Vergleich: Vor Einführung der Maut gab die Bundesrepublik Deutschland für den Straßenbau 4,9 Milliarden Euro aus. Und 2007? Ebenfalls 4,9 Milliarden Euro. Und 2008? Ebenfalls 4,9 Milliarden Euro. Man reibt sich die Augen: also genauso viel wie vor Einführung der Maut.

Fazit: Es kam die Maut – und sonst nichts. Wo sind die Mauteinnahmen geblieben? Jedenfalls nicht, wie es versprochen worden war, im Straßenbau.

Aber kündigte die Bundesregierung nicht kürzlich an, dass sie – zur Ankerbelung der Konjunktur – für den Straßenbau eine Milliarde Euro zusätzlich ausgeben will? Leider ist auch das eine Mogelpackung. Denn gleichzeitig wird die Lkw-Maut angehoben. Geschätzte Mehreinnahmen: eine Milliarde Euro. Die Ankündigung verrät, dass auch diese zusätzlichen Mauteinnahmen eigentlich



Lüder Gerken FOTO: BZ

gar nicht für den Straßenbau vorgesehen waren. Und sie verrät, dass auch diese Mehreinnahmen nach Ende der Rezession aus dem Etat für Straßenbau wieder gestrichen werden.

Verlogen ist die Debatte von Beginn an. Auch die Erhöhungen der Mineralölsteuer auf Benzin und Diesel seit 1960 wurden meist damit gerechtfertigt, dass man das Geld für zusätzlichen Straßenbau benötige. Die Realität sieht anders aus: Die jährlichen Einnahmen von inzwischen 34 Milliarden Euro werden, mit Ausnahme der besagten 4,9 Milliarden Euro, für andere Dinge ausgegeben.

Der Bürger steht weiterhin brav im Stau

Nun soll also auch die Pkw-Maut kommen. Man muss kein Prophet sein, um vorauszusagen, wie das laufen wird: Unsere Politiker werden verkünden, die Pkw-Maut sei unverzichtbar für Reparatur und Ausbau unserer Straßen, damit wir weniger im Stau stehen. Wenn die Pkw-Maut dann da ist, werden auch diese Milliarden irgendwo hinfließen, nur nicht in den Straßenbau. Und wir stehen weiter brav im Stau.

– Der Autor ist Vorsitzender der Stiftung Ordnungspolitik und des Centrums für Europäische Politik.