

Maut – warum eigentlich nicht?

Liebe Leserinnen und Leser,

eine ausreichende Finanzierung unserer Verkehrssysteme ist Grundvoraussetzung für die erfolgreiche Weiterentwicklung unserer Volkswirtschaft. Allen Beteiligten ist klar, dass grundlegende Veränderungen in den Finanzierungsmodellen und auch neue Finanzierungsinstrumente erforderlich sind, um diese Zukunftsaufgabe zu bewältigen.

In Deutschland gibt es bereits zahlreiche Instrumente, durch die der Nutzer für seine mögliche oder realisierte räumliche Mobilität im Personen- und Güterverkehr bezahlen muss, wie z. B. Tarife für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, Kraftfahrzeugsteuer, Mineralölsteuer oder Parkgebühren. Die primären Ziele beim Einsatz dieser Instrumente liegen in der Regel im Bereich Finanzierung. Die Bepreisung des Verkehrs ist aber auch ein sehr wichtiges Instrument des Verkehrsmanagements. Auf jeden Fall sind die Wirkungen immer in beiden Bereichen zu beachten. Nach aller Erfahrung bei uns und im Ausland kann man mit differenzierten Preisen die Verkehrsnachfrage zeitlich, räumlich und modal sehr gut beeinflussen. Dies kann zu einer viel effizienteren Nutzung von Infrastruktur und Fahrzeugen führen. Im Flugverkehr und zunehmend auch im Bahnverkehr wird eine solche Regelung der Nachfrage über den Preis von uns allen angenommen, und wir akzeptieren dort zu Spitzenzeiten höhere Preise als zu anderen Zeiten. Im Straßenverkehr regeln wir aber die Nachfrage bisher fast ausschließlich mit dem Stau, der uns Zeit und Nerven kostet und die Umwelt belastet.

Zur Umsetzung solcher Instrumente im Straßenverkehr besteht in Deutschland bisher vor allem in der Politik große Zurückhaltung, weil die Akzeptanz in der Bevölkerung als gering eingeschätzt wird. Internationale Fallbeispiele wie die City-Maut in London oder Stockholm belegen aber, dass auch für einschneidende neue Instrumente eine hohe Akzeptanz erreichbar ist, wenn dadurch wesentliche Probleme wahrnehmbar gemindert werden.

Die Auswahl und Gestaltung der Preisinstrumente erfordert große Sorgfalt. Ein Szenario mit denkbar schlechten Wirkungen auf Verkehrsverteilung und Raumentwicklung wäre, dass wir nur in den Städten eine City-Maut und auf den Autobahnen eine pauschale Maut (z. B. Vignette) einführen. Viel besser wäre hingegen ein integrierter, flächendeckender Ansatz, der die verschiedenen Instru-



Univ.-Prof. Dr.-Ing.
Manfred Boltze

Technische Universität Darmstadt
Verkehrsplanung und Verkehrstechnik und
ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrs-
systeme

Hessischer Technologiebeauftragter für
den Bereich „Mobilität und Verkehr“

Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats
dieser Zeitschrift

mente auch intermodal im Zusammenhang betrachtet. Unerwünschte Nebenwirkungen könnten dann durch angebotene Alternativen und Kompensationsmaßnahmen weitgehend vermieden werden. Im Einzelnen sind die modalen, intermodalen und finanzierungsabhängigen Wirkungen vollständig und im Gesamtzusammenhang zu betrachten. Die Technik für ein flächendeckendes Mautsystem haben wir heute nur ansatzweise, aber ich bin sicher, dass unsere Industrie diese entwickeln kann.

Aus volkswirtschaftlicher Sicht sollte den Entscheidungen zu Preisinstrumenten immer eine Gegenüberstellung von Gesamtnutzen und Gesamtkosten zugrundeliegen. Vermiedene Staukosten und andere externe Kosten müssen dabei mit berücksichtigt werden. Eine flächendeckende, dynamische Maut bedeutet auch nicht zwangsläufig, dass die finanziellen Belastungen der Autofahrer insgesamt höher werden; man kann diese z. B. bei der Mineralölsteuer und Kfz-Steuer weitgehend kompensieren. Aber auch hier gibt es – wie bei der aus Akzeptanzgründen notwendigen Zweckbindung der Einnahmen – ein Vertrauensproblem zwischen Autofahrern und Politik. Dies ist angesichts der Finanznot unserer Städte, der vielen Schlaglöcher in unseren Straßen und der bisherigen Verwendung von Einnahmen aus Mineralölsteuer und Lkw-Maut auch verständlich.

Neue Preisinstrumente bieten für das Verkehrsmanagement große Chancen. Wie diese im Einzelnen auszugestalten sind, kann heute noch nicht beantwortet werden. Eine sachliche und durch Forschung fundierte Diskussion auch neuer Instrumente ist aber für Deutschland im Sinne einer zukunftsfähigen Gestaltung unserer Verkehrssysteme jetzt unbedingt erforderlich. Mit pauschaler Verweigerung aus Angst vor individuellen Folgen für einzelne Politiker werden wir eine wesentliche Chance verpassen.

Ihr