



Maut für Alle ***– sozial, effizient, umweltbewusst***

Wiesbadener Modell der TransCare GmbH

Zusammenfassung und Aktualisierung der Studie zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur und Vorschläge zur Erhebung einer sozialgerechten Maut für Lkw, Pkw und Motorräder auf allen Straßen Deutschlands

*Von Ralf Jahncke,
Geschäftsführender Gesellschafter TransCare GmbH*

Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage	1
2.	Ziele einer intelligenten Straßenbenutzungsgebühr	4
3.	Wiesbadener Modell	4
4.	Finanzierung der Maut für Alle	6
5.	Nutzen einer Pkw-Maut	8

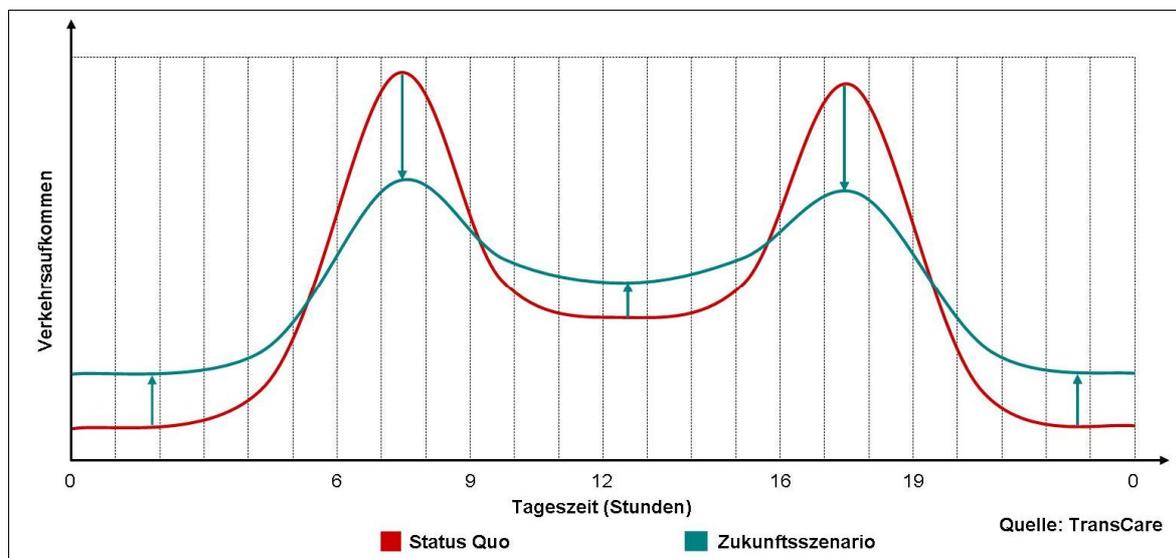
1. Ausgangslage

In den vergangenen Jahren und insbesondere in den letzten Wochen ist in Deutschland die Diskussion über die Einführung einer Pkw-Maut immer mehr in den Vordergrund gerückt. Deutschlands Straßen sind marode und der Verkehrshaushalt ist hierfür mit rund 10 Mrd. EUR Jahresbudget um ca. 3-5 Mrd. EUR unterfinanziert. Deutschland steht insoweit vor der Herausforderung

- **eine attraktive Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen,**
- **die notwendigen höheren Mittel ohne spürbaren Mehraufwand für die deutschen Pkw-Fahrer zu finanzieren und**
- **ohne weiteren einschneidenden Flächenverbrauch das steigende Verkehrsaufkommen auf der Straße sinnvoll zu bewältigen.**

Gerade zu Hauptverkehrszeiten wie beispielsweise zur Rush-Hour und zum Ferienbeginn erleben wir bereits seit vielen Jahren regelmäßig Staus bis hin zum Verkehrskollaps, die durch den gestiegenen Baustellenbetrieb und Verkehrseinschränkungen durch altersschwache Brücken zu mittlerweile unerträglichen Verhältnissen führen. Mal ganz vom Ärger im Stau und der notwendigen Planungs- und Terminänderungen abgesehen, führen diese Staus zu jährlichen volkswirtschaftlichen Kosten in Milliardenhöhe.

Der permanente Ausbau der Infrastruktur ist aber a) nicht möglich und b) in vielen Fällen ökonomisch auch nicht sinnvoll, denn wer investiert schon in Infrastruktur für wenige Stunden Auslastung. An vielen chronisch überlasteten Stellen der Verkehrsinfrastruktur kann aufgrund von mangelnder Fläche auch kaum oder nur sehr teuer ein weiterer Ausbau vorgenommen werden. Auch werden bisher Möglichkeiten der Verkehrssteuerung und Verstetigung weitgehend nicht genutzt. Dies trotz gestiegenem Umweltinteresse in Politik und Wirtschaft.



Tagesganglinien im mobilen Individualverkehr

In Zeiten von Feinstaubplakette und Atomausstieg sollte nun auch ein Paradigmenwechsel bei der Infrastrukturfinanzierung und Verkehrssteuerung vollzogen werden. Es gilt daher, intelligente Lösungen zu nutzen oder zu entwickeln, die zeitgleich Basis für eine effiziente Infrastrukturnutzung und deren sozialgerechte Abgeltung/Finanzierung sind.

Wir, das Wiesbadener Beratungsunternehmen TransCare, haben hierzu ein Konzept vorgelegt, das sich von anderen nutzungsabhängigen Mautmodellen im Wesentlichen durch zwei Punkte unterscheidet:

- Das Nutzungsentgelt gilt für alle Straßen und für alle Verkehrsteilnehmer.
- Die Maut wird nicht nur nutzungs-, sondern auch belastungsabhängig erhoben.

Das Konzept beruht außerdem auf zwei Kernaussagen:

- Die Verkehrsinfrastruktur ist schlecht bzw. unregelmäßig ausgelastet, und die Lösung muss bei einer Verlagerung (Verkehrsträger) bzw. einer Entzerrung der Verkehrsspitzen ansetzen.
- Steigende Mobilitätskosten müssen verursachungs- und sozialgerecht verrechnet werden.

Sozialgerecht bedeutet in diesem Zusammenhang, dass die Maut belastungs- und nutzungsabhängig ist, dabei aber die Mobilitätskosten für den Bürger nicht erhöht, mindestens nicht dann, wenn er sich umweltbewusst verhält.

Mobilität kostet Geld. Und diese Kosten sollten verursachergerecht belastet werden. Nutzer mit einem umweltfreundlichen Pkw und einer geringen Nutzung sollen begünstigt und Nutzer, die das Angebot vermehrt in Anspruch nehmen, müssen sich dementsprechend auch in erhöhtem Maße an den Kosten beteiligt werden. Das System ist aber nicht - wie die primitive Vignette - ein Abkassiermodell. Dies setzt voraus, dass Teile der Kraftfahrzeugsteuer sowie der der Mineralölsteuer durch elektronisch und damit dynamisch zu erhebende Mautgebühren ersetzt werden und insoweit keine Mehrkosten bei heute durchschnittlicher Pkw-Nutzung entstehen. Dafür wird anhand des durchschnittlichen Benzinverbrauchs, einer repräsentativen Fahrleistung pro Jahr und der durchschnittlichen Kfz-Steuer und Ökosteuern ein Preis pro Kilometer Fahrstrecke berechnet, der als Basis dient. Von dieser Basis ausgehend werden die Gebühren während der Hauptverkehrszeiten, während niedriger Auslastung, sowie für Kfz mit kleinem und großem Hubraum gebildet.

Diesen Mautkosten steht allerdings zusätzlich ein Service bzw. eine Leistung für den Nutzer gegenüber wie zum Beispiel:

- Stauvermeidung
- Kürzere Fahrzeiten
- Kostentransparenz
- Gleichmäßigere Auslastung der Infrastruktur
- Dynamische Statusinformationen zu (intermodalen) Verkehrsalternativen

Damit dieses Konzept effizient zum Tragen kommt, muss es Schritt für Schritt zu einem Paradigmenwechsel in unserer Gesellschaft kommen, der es uns ermöglicht, unser Leben flexibler zu gestalten (Arbeitszeiten/Home-Office/Schulbeginn/Wechseltage von Reiseanbietern, etc.), um somit zu einer Entzerrung des Verkehrs beizutragen. Im Ergebnis kann jeder einzelne Nutzer durch seine persönliche Entscheidung, wann und wie er die Infrastruktur nutzt, zu einer besseren Auslastung der Infrastruktur beitragen.

2. Ziele einer intelligenten Straßenbenutzungsgebühr

Aus den oben genannten Herausforderungen lassen sich klare Ziele für eine intelligente Straßenbenutzungsgebühr ableiten. Diese Ziele werden bereits seit Jahren durch die Politik verfolgt, allerdings mit nur mäßigem Erfolg. Nachfolgend sind sie aufgelistet und Basis des Konzeptes der Pkw-Maut:

- Direkte Zuweisung der Mauteinnahmen zum Verkehrshaushalt
- Verkehrslenkung, -verlagerung und -vermeidung
- Senkung der umweltschädlichen Belastungen
- Steigerung der Mobilität
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Steigende Auslastung der Fahrzeuge
- Steigerung des volkswirtschaftlichen Nutzens
- Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen

3. Wiesbadener Modell

Je nach Einsatzgebiet und beabsichtigten Zielen gibt es verschiedene Möglichkeiten der Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren. Vorab werden zum besseren Verständnis die verwendeten Begriffe Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Verkehrslenkung definiert: Unter Verkehrsvermeidung versteht man die Reduzierung des Verkehrsaufkommens. Verkehrsverlagerung bezeichnet konkret diejenigen Fahrten, die sich vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr oder auf den nicht motorisierten Individualverkehr verlagern. Die Verkehrslenkung hat hingegen ausschließlich die Steuerung des motorisierten Individualverkehrs innerhalb des bestehenden Straßennetzes zum Ziel.

Möglichkeiten zur Erhebung von Straßennutzungsgebühren sind z.B.:

- pauschale Gebühr (z.B. City-Maut, Vignette)
- nutzungsabhängige Gebühr (z.B. Lkw-Maut)
- belastungs- und nutzungsabhängige Gebühr (Wiesbadener Modell).

Die pauschale und die nutzungsabhängige Gebühr sind zwar ein sinnvoller Beitrag zur Verkehrsvermeidung bzw. Finanzierung der Infrastruktur, allerdings

verfehlen sie das Ziel der Verkehrslenkung und -steuerung und führen ausschließlich zu einer Verteuerung der Mobilität. Mobilität ist aber ein Grundbedürfnis, das nicht nur für Wohlhabende uneingeschränkt verfügbar sein darf.

Wirklich zukunftsgerecht ist einzig eine belastungs- und nutzungsabhängige Gebühr, die weitgehend über die Absenkung bisheriger Abgaben kompensiert wird. Darauf basiert das **Wiesbadener Modell**, das wie folgt funktioniert:

1. Einführung eines Nutzungsentgeltes (Maut), das die bisherigen Systeme Kfz-Steuer und Energiesteuer teilweise ersetzt.
2. Gestaltung des Nutzungsentgeltes in der Form, dass aktive und intelligente Verkehrssteuerung möglich wird:
 - a. das Nutzungsentgelt gilt auf allen Straßen und für alle Verkehrsteilnehmer,
 - b. das Entgelt ist bei den heute im Durchschnitt gefahrenen 13.500 km p.a. und je Fahrzeug nicht höher als die Kosten durch Kfz- und anteilige Mineralölsteuer bisher,
 - c. der Grundpreis beträgt 2 Cent/km auf der Basis eines 6 Liter- oder Elektrofahrzeuges und ist verbrauchsabhängig nach oben gestaffelt,
 - d. das Entgelt wird belastungsabhängig erhoben, d. h. im Stau ist deutlich mehr zu zahlen als bei freier Fahrt auf freien Straßen,
 - e. durch Anzeige im Fahrzeug ist die Bepreisung völlig transparent,
 - f. aus dem System der Lkw-Maut mit der so genannten On-Board-Unit wird eine „Mobibox“ mit Mehrwertdienstleistungen weiterentwickelt,
 - g. das Nutzungsentgelt wird über eine SmartCard (Cash- oder Kreditkarte) direkt bei der Fahrt erhoben,
 - h. der Datenschutz ist jederzeit gewährleistet, da die gespeicherten Daten nur dem Betreiber und dem Nutzer (für die Rechnungserstellung) bekannt sind oder aber über eine Personendaten unabhängige Cash-Karte genutzt wird,
 - i. in die Mobibox können auch mehrere SmartCards eingeführt werden, so zahlt jeder Mitfahrer nur noch anteilig (Carpooling),
 - j. die Mobibox liefert Zusatzdienste (Infos über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), über die günstigste Streckenführung, über Park+Ride etc.),

- k. die Einnahmen werden entsprechend der genutzten Straßenklassen auf die verantwortlichen Gebietskörperschaften (Bund/Länder/Kommunen) verteilt.
3. Weiterentwicklung des deutschen Systems der Lkw-Maut für die Mauterhebung nach dem „Wiesbadener Modell“. Dieses ist von der Systemarchitektur sowohl prinzipiell dafür vorgesehen als auch technisch führend und kann damit auch als Exportschlager genutzt werden.
4. Vollständige Transparenz des neuen Systems für den deutschen Steuerzahler.
5. Schaffung einer Einführungsphase, in der die Fahrzeuge ohne Mobibox nach einer Karenzzeit über eine feste monatliche Gebühr (Kfz-Steuerfaktor 2,0) höher bepreist werden, als es beim Nutzungsentgelt der Fall wäre.

4. Finanzierung der Maut für Alle

Wie soll denn aber nun die Finanzierung funktionieren? Hierzu haben wir ein relativ einfaches aber sehr einleuchtendes Rechenmodell entwickelt. Es basiert auf zwei großen Besitzständen:

1. Der Finanzminister darf keine nennenswerte Verminderung der Nettobilanz aus Einnahmen und Ausgaben erleiden.
2. Der deutsche Pkw-Fahrer darf bei intelligenter Fahrzeugnutzung nicht finanziell höher belastet werden.

Der Finanzminister hat derzeit folgende Situation:

Einnahmen aus Straßenverkehr im Bundeshaushalt 2013

Kfz-Steuer	8,3 Mrd. EUR	(davon Pkw 6,8 Mrd. EUR)
Energiesteuer	33,1 Mrd. EUR	
Lkw-Maut „netto“	4,0 Mrd. EUR	(4.523 Mio. EUR ./ 560 Mio. EUR (=13%) Ausgaben für die Mauterhebung)
Gesamt	45,4 Mrd. EUR	

Demgegenüber stehen Ausgaben für alle Straßen von lediglich rund 10 Mrd. EUR, die dem Verkehrsministerium jährlich vom Finanzminister zugewiesen werden. Es werden aber 13 - 15 Mrd. EUR jährlich benötigt.

Bei der Einführung einer Maut für alle auf allen Straßen, also nicht nur für Lkw > 12t auf Autobahnen und einigen wenigen 4-streifig ausgebauten Bundesstraßen, werden deutliche Mehreinnahmen generiert. Dabei gehen wir in unserer Berechnung von folgenden Mautsätzen und -einnahmen aus:

Fahrzeugart	Mautsätze	Mauteinnahmen
Lkw > 12 t/ Sattelzugmaschinen	16 Ct/km	6.595.457.067 EUR
Lkw 7,5 bis 12 t	10 Ct/km	805.568.000 EUR
Leichte Lkw 3,5 – 7,5 t	8 Ct/km	1.237.400.200 EUR
Leichte Nutzfahrzeuge < 3,5 t	6 Ct/km	6.200.866.667 EUR
Fernbusse	8 Ct/km	815.682.071 EUR
Pkw	2 Ct/km	12.053.304.413 EUR
Krafträder > 125 cm ³	2 Ct/km	320.796.908 EUR
Gesamt		28.029.075.125 EUR

Bei Erhebung dieser o.g. Mautsätze auf allen deutschen Straßen betrüge das zu erwartende Mautaufkommen insgesamt 28,1 Mrd. EUR/Jahr. Der Anteil der von Pkw bezahlten Maut läge bei 12,1 Mrd. EUR/Jahr und würde durch die Absenkung der Energiesteuer auf Benzin und Diesel für alle Fahrzeuge um 5 Ct/l + MwSt = 6 Ct/l (5 Mrd. EUR) sowie die Reduzierung der Kfz-Steuer nur für Pkw um 75% (5,1 Mrd. EUR) zu 80% gegenfinanziert. Ein kleiner Nebeneffekt: Auch deutsche Lkw erhielten dann die mit Einführung der Lkw von der Politik versprochene Kompensation über die Reduzierung der Energiesteuer!

Für den Straßenverkehrshaushalt bedeutet dies folgende Rechnung:

Mauteinnahmen (davon 4 Mrd. EUR von ausl. Fahrzeugen)	28,1 Mrd. EUR/Jahr
Kosten für die Mauterhebung (dann 7,5% wg. Degression)	2,1 Mrd. EUR/Jahr
Rückerstattung für reduzierte Mineralölsteuer	8,6 Mrd. EUR/Jahr
Teilerstattung Kfz-Steuer aus Mautüberschuss	3,0 Mrd. EUR/Jahr
= verbleiben für das Verkehrsressort	14,4 Mrd. EUR/Jahr

Für das Finanzministerium ergibt sich dann folgender Haushalt:

Kfz-Steuer (8,3 Mrd abzgl. 75% von 6,8 Mrd. EUR Pkw)	3,2 Mrd. EUR/Jahr
Energiesteuer (nach Absenkung)	24,6 Mrd. EUR/Jahr

Lkw-Maut (Rückerstattungen aus Verkehrsministerium)	11,6 Mrd. EUR/Jahr
Eingesparte Überweisung ans Verkehrsministerium	6,0 Mrd. EUR/Jahr
Gesamt	45,4 Mrd. EUR/Jahr

Demnach hätte der Finanzminister dieselben Einnahmen aus dem Straßenverkehr wie bisher, während das Verkehrsministerium einen direkten Zufluss von 14,4 Mrd. EUR/Jahr, mithin 4,4 Mrd. EUR/Jahr zusätzlich, generieren würde. Es wären damit ausreichend Mittel und im selben Atemzug die lange geforderte Nutzerfinanzierung durchgesetzt.

Die so dringend notwendige Erhöhung des Verkehrshaushaltes um 4,4 Mrd. EUR/Jahr würde zu rund 2,2 Mrd. EUR von ausländischen Verkehrsteilnehmern (1,8 Mrd. EUR werden derzeit schon von ausl. Lkw > 12t erhoben) und zu 2 Mrd. EUR von inländischen Pkw finanziert (aktuell zahlt der Pkw 6,8 Mrd. EUR/Jahr Steuer, in Zukunft 1,7 (75%) + 12,1 Mrd. Maut abzgl. 5 Mrd. Energiesteuereinsparung).

Inländische Pkw-Halter hätten damit zusätzlichen Ausgaben von knapp 50 EUR/Jahr pro Pkw (d.h. im Durchschnitt 0,3 Ct/km) bei gleichbleibendem, also nicht umweltbewussterem Fahrverhalten.

Die Veränderung zu deutlich umweltbewussterem Mobilitätsverhalten hätte keine gravierenden finanziellen Auswirkungen, da den dann geringeren Mauteinnahmen auch geringere Kosten für die Verkehrsinfrastruktur gegenüberstünden.

5. Nutzen einer Pkw-Maut

Mit der Umsetzung dieses Vorschlags wird ein völliges Umdenken bei der Nutzung der Straße einhergehen. Das beginnt beim bewussten Fahren. Jeder kennt den „langen Hals“ bei der Taxifahrt, um den aktuellen Fahrpreis auf dem Taxameter zu verfolgen. Der transparente „Fahrpreis“ der Maut nach dem „Wiesbadener Modell“, angezeigt im Fahrzeugdisplay als Nutzungsentgelt für die aktuelle Fahrt, wird beim Fahrzeugnutzer eine der Taxifahrt ähnliche Wirkung haben. Der Straßennutzer wird sich ergo zunehmend Gedanken über sein Mobilitätsverhalten machen.

Eine zusätzliche Wirkung wird die der Telefonrechnung ähnelnde monatliche Abrechnung (bei Kreditkarte) bzw. das Aufzahlen (bei der Cash-Karte) erzielen. Damit wächst die Kostentransparenz des motorisierten Individualverkehrs im Vergleich zum ÖPNV, und damit werden öffentliche Verkehrsangebote eher ins Kosten-Kalkül für die Wahl der „Bewegungsart“ gezogen. Dieser prinzipielle Bewusstseinswandel wird durch die mit diesem System zusätzlich lieferbaren Informationen unterstützt. So könnte das System beispielsweise bei der Fahrt in eine Stadt über Zufahrtalternativen im öffentlichen Verkehr informieren, die Wegführung zum günstigsten P+R-Platz liefern und über Fahrpläne informieren. Es könnte Ticketbuchungen annehmen, die dann auf derselben SmartCard hinterlegt werden könnten, die in der Mobibox im Auto steckt und mit der dann bargeld- und berührungslos der ÖPNV genutzt werden könnte.

Eine ganz besondere Wirkung wird die belastungsabhängige Bepreisung haben. Denkbar und zur Verkehrssteuerung sinnvoll wären ein Rabatt von 25 Prozent bei leeren Straßen und ein Zuschlag von 50 Prozent im Stau. In Baustellen und in baustellenbedingten Staus wird keine Maut erhoben, das motiviert die Verantwortlichen mehr, rasch zu sanieren, als die Aufforderung des Ministers Ramsauer, sog. Schlafbaustellen zu melden. Dann wird sich jeder Straßennutzer und -betreiber sehr genau mit der Verkehrssituation beschäftigen. Er wird zu antizyklischem Verhalten angeregt und trägt damit zur Entzerrung des Verkehrs bei. Verkehrsspitzen und die damit verbundenen Staus würden zumindest abgemildert oder sogar vollständig vermieden. Über den Tagesverlauf hinweg wäre die Straßeninfrastruktur gleichmäßiger und damit besser ausgelastet mit der Folge, dass die zur Verfügung stehende Infrastruktur mehr Verkehr aufnehmen könnte als bisher. Sicherlich muss die Straßeninfrastruktur weiterhin gezielt verbessert werden, es könnten aber viele ökonomisch unsinnige Ausbaumaßnahmen temporärer Infrastrukturengpässe aufgrund der besseren Verkehrsverteilung vermieden werden. Außerdem könnte zusätzlich die gesamte Infrastruktur für dynamische Verkehrsleitsysteme eingespart werden, da auch deren Funktion im vorgeschlagenen System integriert ist.

Dass diese Argumentation sehr umstritten sein wird, ist uns bewusst. Dennoch bietet gerade diese Entwicklung enorme Chancen, z. B. durch

- gestaffelte Schulanfangszeiten (nicht alle Schulen beginnen um 8 Uhr),
- Flexibilisierung der Arbeitszeiten,

- größere Freiheiten bei der Freizeitplanung,
- u.v.m.

Aber nicht nur der Staat, die Umwelt und der Straßennutzer generieren Vorteile aus dem vorgeschlagenen System, sondern auch die Industrie:

Auf Basis des deutschen Mautsystems kann – wenn nur rasch genug gehandelt wird – ein weltweiter Exportschlager entstehen. Nicht nur der Verkauf der Systeme, sondern vor allem auch die Servicedienstleistungen bei der Vorbereitung, Implementierung und dem dauerhaften Betrieb, können zehntausende Arbeitsplätze auf Jahre hinaus schaffen. Außerdem wird es, wie bei der Einführung des Katalysators, zu einem Boom beim Kauf von Neufahrzeugen kommen und demzufolge zu einer Steigerung des Gebrauchtwagenmarktes zugunsten der neuen EU-Länder.

Deutschland ist Vorreiter in der Energiepolitik und Weltmarktführer in der Logistik. Das können wir auch im Bereich der intelligenten Mobilität werden und damit den Wirtschaftsstandort Deutschland stärken. Hier ist auch ein Feld, im Bereich der IT-Technologie wieder Boden zurückzugewinnen.