

Thema: PKW-Maut in Deutschland – Chancen und Risiken verschiedener Ansätze

Bearbeiter: Isabell Bittorf

Art der Arbeit: Bachelorarbeit

Abgabe: (September/2011)

Zusammenfassung

Steigendes Verkehrsaufkommen, Transitverkehr, unsanierte Brücken und Fahrbahnen sowie erhebliche Defizite im Bereich der Bundesfernstraßenfinanzierung führen zu immer schlechteren Zuständen der Verkehrsinfrastruktur. Gerade für eine Industrienation wie Deutschland, auf deren Straßen täglich zahlreiche Fahrzeuge unterwegs sind, besteht hier dringender Handlungsbedarf. Die nachfolgende Arbeit mit dem Titel „PKW-Maut in Deutschland – Chancen und Risiken verschiedener Ansätze“ beschreibt die Möglichkeit die Finanzierungsdefizite mithilfe einer PKW-Maut zu lösen.

Um sich dem Finanzierungsproblemen im Bundesfernstraßensektor zu nähern ist zunächst die derzeitige Situation beschrieben. Energiesteuer, Kraftfahrzeugsteuer, Mehrwertsteuer und Einnahmen aus der LKW-Maut zählen zusammen mit anderen Steuereinnahmen zum Budget des Bundeshaushaltes. Von dort erfolgt eine Verteilung der Gelder auf die verschiedenen Belange des Bundes. Wie die Finanzierung des Autobahn- und Schnellstraßennetzes auch erfolgen kann, demonstrieren zahlreiche Länder Europas bereits seit einigen Jahren. Österreich und die Schweiz arbeiten dabei mit einer Vignette, wohingegen Frankreich und Italien eher auf ein streckenbezogenes Modell setzen. Eine weitere Form der Gebührenerhebung stellt eine Innenstadtmaut dar, wie sie beispielsweise in Großbritannien oder Norwegen praktiziert wird. Aber auch außerhalb Europas finden Straßenbenutzungsgebühren ihre Anwendung, als positive Beispiele gelten Singapur oder Hongkong. Grundsätzlich unterscheidet man darauf aufbauend drei verschiedene Ausgestaltungsvarianten einer Straßenbenutzungsgebühr, die Vignette, die Kilometerbezogene und die tageszeitenbezogene Maut. Mit einer Gebührenerhebung sind verschiedene Ziele verbunden, dazu zählen Finanzierungs-, Lenkungs-, Organisations- und Fairnessziele.

Basierend auf den benannten Grundmodellen erfolgt die Aufstellung drei verschiedener Szenarien wie eine potentielle PKW-Maut in Deutschland ausgestaltet werden kann. Die Bewertung der drei Szenarien erfolgt anhand vorab festgelegter Kriterien. Zu den Kriterien zählt zunächst, inwiefern es möglich ist Infrastruktur-, Stau- und Umweltkosten den Fahrern anzulasten. Weiterhin spielt die Höhe der Systemkosten und die Einbeziehung des Transitverkehrs bei der Analyse der Szenarien eine entscheidende Rolle. Damit keine zusätzliche Belastung für die PKW-Fahrer entsteht, sind verschiedene Steuerkompensationsansätze vorgestellt. Um die Wirtschaftlichkeit der Szenarien zu vergleichen, findet eine Auflistung der potentiellen Mauteinnahmen sowie der anfallenden Systemkosten statt. Auf Grundlage dieser Kriterien erfolgt die Identifikation des wirtschaftlichsten Systems für Deutschland.

Als geeignetste Lösung bietet sich Szenario I an. Dabei handelt es sich um eine Vignette. Die Gebührenerhebung betrifft sowohl inländische als auch ausländische PKW-Fahrer, die das deutsche Autobahnnetz befahren. Die vergleichbar niedrigen Systemkosten und einfache Kontrollmöglichkeiten gewährleisten eine zügige Umsetzung des Systems. In Verbindung mit der Einführung einer PKW-Vignette soll die LKW-Maut auf 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht erweitert und die Vignettenkategorien stärker gestaffelt werden. Den Abschluss der Arbeit bilden Bevölkerungsmeinungen und politische Debatten zur PKW-Maut, die Aufschluss über die Realisierbarkeit einer Maut in Deutschland geben.

Summary

Increasing traffic density, transit traffic, bridges and roadways in need of maintenance and repair as well as significant deficits in the financing of German motorways are leading to worsening conditions of the transport infrastructure. For an industrial nation such as Germany there is an urgent need of action because numerous cars use German roads every day. The following paper titled "car toll in Germany – risks and chances of different possibilities" describes alternatives of dealing with financing deficits by means of a car toll.

Firstly, the paper explains the current financial situation of long distance state roads. Energy taxes, motor vehicle taxes, the value added tax and revenues from the lorry toll contribute among other fiscal revenues to the German federal budget. This budget then is distributed to the various public concerns and services. Numerous European countries have been demonstrating possibilities of financing motorways for years. Austria and Switzerland for example use a toll sticker (vignette) while Italy and France rely on a system in which drivers have to pay a toll on certain roads according to the distance driven. Another form of toll charge is practised in Great Britain and Norway where drivers have to pay for going into the city centre. Outside Europe road tolls are used for example in Singapore or Hongkong. Generally there are three different models of toll charge, a toll sticker, one that is based on the distance and one based on the time of day. Toll charges aim at various purposes among them financing roads, directing and organising traffic and making sure that drivers are not overly burdened by the toll charge.

Based on the aforementioned models three different scenarios of a potential car toll in Germany are discussed. These scenarios are evaluated according to previously set criteria. First, there is the question of how it is possible to charge the drivers with the costs of infrastructure, traffic congestion and pollution as well as other environmental factors. Furthermore, the costs of the system itself and the inclusion of transit traffic play a decisive role in the analysis of the scenarios. At the same time various models of tax compensations can be introduced to avoid an additional charge for domestic car drivers. Potential tax revenues and costs of the systems are listed in order to compare the profitability of the scenarios. On the basis of these criteria the most economical system for Germany can be identified.

Scenario I, the toll sticker, offers the most suitable solution. The toll charge affects domestic as well as foreign car drivers using German motorways. In this scenario the system costs are relatively low and the control mechanisms are simple, the system can be implemented quickly and easily. With the introduction of the toll sticker for cars, the lorry toll should be extended to include lorries up from a gross vehicle weight of 3.5 tons and there should be a greater variety of toll stickers available. The end of the paper states people's opinions and political debates on the subject which give an idea whether such a toll charge system could be realised in Germany.