

Wirtschaft Wirtschaftspolitik Eine intelligente Autobahn-Maut bietet viele Vorteile

Frankfurter Allgemeine

Frankfurt am Main 25°

Wirtschaftspolitik

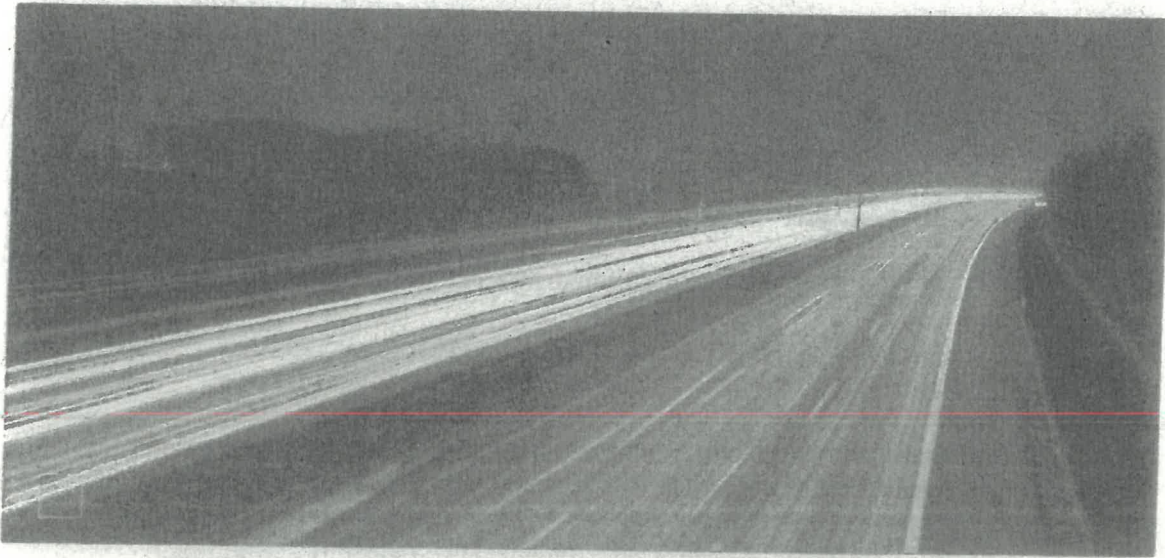
FAZ-INDEX 2.317,54 +0,75 % DAX 12.602,74 +0,61 % EUR/USD 1,1278 -0,11 % DOW JONES 26.786,68 --

ALLE KURSE

STRASSENVERKEHR

Der Segen einer intelligenten Maut

VON RALPH BOLLMAN UND CHRISTIAN SIEDENBIEDEL AKTUALISIERT AM 14.07.2014 09:14



Verkehrsminister Dobrindt will die Vignette in Deutschland zur Pflicht machen. Dabei gäbe es viel bessere Lösungen für eine Maut. Sie vermeiden Staus und schonen die Umwelt.

Jetzt soll sie kommen, die große Pkw-Maut: Nicht nur für Autobahnen will Verkehrsminister Alexander Dobrindt die Vignette zur Pflicht machen – auch für Bundes- und Landesstraßen. Also für jedes Auto, das in Deutschland unterwegs ist. Das verbreitete Gefühl dabei ist: Außer der CSU in Bayern braucht diese Maut kein Mensch. Autofahrer können sich des Eindrucks nicht erwehren: Wenn der Staat erst einmal anfängt, fürs Autofahren Gebühren zu kassieren, wird er diese Einnahmequelle immer weiter ausbauen. Und das wird teuer.



Christian Siedenbiedel
Redakteur in der Wirtschaft.

Dabei kann eine Maut, richtig konstruiert, viel Positives bewirken. Sie kann helfen, Staus zu vermeiden – und sogar die Umwelt schützen. Nur muss man sie ganz anders konstruieren, als Dobrindt das jetzt vorhat. „Was jetzt mit der Vignetten-Kleberei geplant ist, ist mittelalterlich“, sagt

Michael Rodi, Jurist und Mautexperte an der Universität Greifswald. „Deutschland sollte die Chance nutzen, eine intelligente Pkw-Maut einzuführen“, meint auch Günter Knieps, Verkehrsökonom an der Universität Freiburg.

Intelligente Maut kann helfen Staus zu reduzieren

Das Modell einer „intelligenten Maut“ – das ist aus Sicht der Ökonomen vor allem der Versuch, für die Benutzung einer Straße den richtigen Preis zu verlangen. In einer Marktwirtschaft soll der Preis Angebot und Nachfrage regeln. Schon jetzt ist Autofahren zwar

alles andere als gratis. Die Benutzung einer bestimmten Straße zu einer bestimmten Uhrzeit aber kostet nichts zusätzlich. Das hat zur Folge, dass auf bestimmten Strecken – etwa zur Urlaubszeit oder im Berufsverkehr – alle fahren wollen. Und man so im Stau steckt. Das ist zeitraubend – und schädigt durch unnötige Abgase auch die Umwelt.

„Eine intelligente Maut sollte sich an der Knappheit orientieren“, sagt Verkehrsökonom Knieps. „Es muss entfernungsabhängige Gebühren geben. Deren Höhe sollte davon abhängen, wie viele Autofahrer gerade eine Straße benutzen wollen.“ Anders als bei der Vignette zahlt man also nicht einmal einen hohen Betrag zum Beispiel für ein Jahr – sondern für jede Tour einen kleinen. Was eine Strecke kostet, hängt dann davon ab, wo sie lang führt: Eine vielbenutzte Autobahn ist teurer als eine Landstraße in der Provinz. Und die Gebühr kann auch noch im Verlauf des Jahres, der Woche und selbst des Tages schwanken: Im Berufsverkehr ist die gleiche Straße teurer als nachts.

MEHR ZUM THEMA



1/2

„Auf diese Weise hat die Maut nicht nur eine Finanzierungs-, sondern auch eine Lenkungsfunktion“, sagt Verkehrsökonom Knieps. „Eine auslastungsabhängige Maut hilft, die Zahl der Staus zu reduzieren.“ Ohne dass man dafür teure Neubauten braucht.

Satellitengestütztes Mautsystem für Pkw

Die technischen Voraussetzungen sind längst da: Bei der Maut für Lastwagen werden schon jetzt alle Bewegungen auf Autobahnen und einigen hochfrequentierten Bundesstraßen per Satellit erfasst. Je nach der Strecke, die ein Lastwagen gefahren ist, zahlt der Fahrer dann mehr oder weniger. Abgerechnet wird in 90 Prozent der Fälle automatisch – über ein elektronisches Gerät, das in die Fahrerkabine eingebaut wird. Es ermittelt mit Hilfe von GPS, wie viele Kilometer der Lastwagen gefahren ist, und schickt die Daten mittels Mobilfunk ans Rechenzentrum. Einmal im Monat bekommt der Spediteur die Rechnung, auf Wunsch mit Einzelnachweis wie beim Telefon.

Das Problem liegt im Moment noch beim Endgerät, der sogenannten On-Board-Unit (OBU). „Die derzeitige Gerätegeneration sieht noch aus wie ein Autoradio“, sagt Martin Rickmann, Sprecher des Mautbetreibers Toll Collect. Sie kostet 150 Euro, die Toll Collect übernimmt, und muss in einer Autowerkstatt eingebaut werden, was der Spediteur bezahlt.

Die meisten Experten sind sich aber einig: Die Kosten für die On-Board-Unit werden sinken, erst recht, wenn eine Massenproduktion für mehr als 40 Millionen deutsche Pkw anläuft. „Technisch ist ein satellitengestütztes Mautsystem auch für Pkw machbar“, sagt Verkehrsexperte beim Umweltbundesamt. „Mittelfristig werden OBU's deutlich günstiger sein als heute im Lkw.“ Die Behörde befürwortet schon lange eine entfernungsabhängige Pkw-Maut.

Der große Vorteil dieser Lösung: Sie erfordert keinerlei Hardware an den Straßen – keine Mauthäuschen wie in Frankreich oder Italien, aber auch keine Mautbrücken wie für die Lastwagen in Österreich. Denn die rund 300 Kontrollbrücken auf deutschen Autobahnen dienen ausschließlich der Überwachung, ob jeder Lastwagen das vorgeschriebene Gerät an Bord hat. Die satellitengestützte Abrechnung funktioniert auch ohne sie. Deshalb ist eine Ausweitung auf Bundes- und Landesstraßen ohne zusätzliche Investitionen möglich.

Würde ein Missbrauch der Daten drohen?

Das große Problem dabei: der Datenschutz. Die Vorstellung, dass jede Autofahrt, ob zur Geliebten oder zum Arzt, von einer zentralen Instanz überwacht werden kann, ist vielen Leuten unheimlich. Wird der Staat das nicht ausnützen? Wenn er schon die Daten über alle Auto-Bewegungen hat – wird er dann nicht auch gleich für Geschwindigkeitsübertretungen automatisch kassieren? Und besteht nicht die Gefahr, dass Kriminelle die Daten hacken – und

damit üble Geschäfte machen? Einbrecher wüssten sicher gerne, wann die Bewohner eines Hauses gerade weit weggefahren sind.

WEITERLESEN NACH DIESER ANZEIGE

ANZEIGE

JETZT SCHNELL
EINS VON 50 GRATIS-
TICKETS SICHERN:
FAZ.NET/ESA

„Der Datenschutz ist eine ganz zentrale Frage für die Akzeptanz eines intelligenten Mautsystems“, sagt Verkehrsökonom Knieps. Es müsse eine verbindliche Zusage geben, dass der Staat die Daten aus dem Mautsystem für keine anderen Zwecke verwenden darf – etwa nicht zur Geschwindigkeitskontrolle oder zur Überwachung der Bürger. Und es müsse transparent sein, wie man auch technisch einen Missbrauch der Daten verhindere: „Die Daten müssen zum Beispiel regelmäßig gelöscht werden.“

Bei der Einführung der Lastwagenmaut fürchteten viele Fahrer, ihr Chef könnte über das System künftig jede PINKELPAUSE und jedes MITTAGSSCHLÄFCHEN kontrollieren. Und der Staat könnte alle Verstöße gegen Tempolimits und Pausenzeiten sofort ahnden. Inzwischen ist es um diese Fragen ruhiger geworden.

Ein Fall aus Nordhessen zeigte vor einigen Jahren: Der Datenschutz bei Toll Collect, dem Betreiber des Lastwagen-Mautsystems, gilt sogar gegenüber der Staatsanwaltschaft. Auf einem Parkplatz an der Autobahn 7 in der Nähe des Kirchheimer Dreiecks war ein Mann brutal zusammengeschlagen worden. Die Polizei suchte nach einem Lastwagen, mit dem der Täter geflohen war. Es war klar, dass dieses Auto vom Mautsystem erfasst worden sein musste. Aber Toll Collect blieb hart und gab die Daten nicht heraus – genauso wenig wie das Bundesamt für Güterverkehr.

Von Singapur lernen

„Strenger Datenschutz ist natürlich sehr wichtig, auch für die Akzeptanz einer Maut“, sagt Mautbefürworter vom Umweltbundesamt. Allerdings sind schon heute eine Menge Ortungsdaten in der Welt: Fast jeder Autofahrer besitzt ein Smartphone, mit dem sich der Standort ermitteln lässt. Und die EU hat bereits beschlossen, dass von 2015 an alle neuen Autos in Europa mit einem E-Call-System ausgestattet sein müssen. Dieser Apparat soll nach Unfällen automatisch den Rettungswagen bestellen – und dafür per GPS feststellen, wo das Auto gerade ist. „Es wäre ein Leichtes, dieses Gerät so zu erweitern, dass man damit auch die Maut abrechnen kann“, sagt Mautexperte Rodi.

Noch besser wäre es, wenn es auch dafür einen europaweiten Standard gäbe. Bei den Lastwagen arbeiten die Mautfirmen an einer einheitlichen On-Board-Unit für ganz Europa, die 2016 auf den Markt kommen soll. Damit entfällt dann auch das komplizierte manuelle Zahlverfahren, das derzeit noch für ausländische Lastwagen angeboten wird: Sie müssen die Strecke, die sie fahren wollen, vorab von Hand in den Computer eingeben.

Lernen könnten die Deutschen für ihr Mautsystem auch aus Singapur. Dort wurde bereits im Jahre 1975 weltweit die erste City-Maut eingeführt, die zunächst unabhängig von der

Auslastung für eine bestimmte Zeitdauer erhoben wurde. 1998 wurde diese starre Mautabgabe durch ein elektronisches „Road Pricing“ ersetzt, für das jedes Auto in Singapur mit einem Karten-Lesegerät ausgestattet ist. Jedes Mal, wenn ein Fahrzeug einen der 69 Checkpoints passiert, wird die tageszeitabhängige Gebühr automatisch von einer Geldkarte abgebogen.

Aufbauend auf dem Vorbild Singapurs, haben inzwischen auch andere Städte wie London und Stockholm ebenfalls eine elektronische, zeitabhängige Innenstadtmaut eingeführt. Die Niederlande waren vor wenigen Jahren schon kurz davor, als erster Flächenstaat eine landesweite Pkw-Maut einzuführen. „Je sauberer und bewusster gefahren wird, desto weniger zahlt man“, sagte der damalige Verkehrsminister Camiel Eurlings. Er versprach 50 Prozent weniger Staus, 7 Prozent weniger Verkehrstote, 10 Prozent weniger klimaschädliches Kohlendioxid. Das Projekt fiel allerdings 2010 dem überraschenden Sturz der Regierung zum Opfer.

Straßen-Neubau erübrigt sich

Eurlings wollte die Kfz-Steuer komplett abschaffen und sämtliche Kosten des Straßennetzes auf die Autofahrer umlegen. Im Schnitt sollte die Maut zunächst 3 Cent pro gefahrenen Kilometer betragen, später dann 6,7 Cent – eine Größenordnung, die Experten auch für Deutschland realistisch erscheint: Für die 190 Kilometer lange Strecke von Frankfurt nach Köln wären knapp 13 Euro fällig.

Die Grundidee der intelligenten Mautsysteme ist, dass es für die Autofahrer insgesamt nicht teurer werden soll: Im Gegenzug werden sie steuerlich entlastet.

Hat man erst einmal ein flächendeckendes System installiert, kann man die Maut nach Strecke und Auslastung steuern. Wer im Berufsverkehr durchs Rhein-Main-Gebiet will, zahlt dann mehr als ein Autofahrer, der nachts durch Mecklenburg-Vorpommern brettert. Anfangs kann man Auslastungsdaten aus der Vergangenheit verwenden, um den Preis für eine bestimmte Strecke festzulegen. Will man das System verbessern, wird der Preis in Echtzeit danach berechnet, wie viel Autos sich auf dem jeweiligen Streckenabschnitt gerade befinden.

„Der Autofahrer muss auf einer Anzeigetafel am Straßenrand oder auf einem Display im Auto erkennen können, warum er eine besonders teure Straße benutzt“, sagt Verkehrsökonom Knieps. „Dann kann er sein Verhalten darauf einstellen.“ Er kann zum Beispiel die besonders befahrene und teure Autobahn meiden und stattdessen einen Umweg über die Bundesstraße in Kauf nehmen – solange sie noch leer ist. „Wenn man alle Straßen in das System mit einbezieht, und einige sind dann teurer und einige billiger, sollte man den Ausweichverkehr in den Griff bekommen“, sagt Mautexperte Rodl. „Sonst muss man eben so lange die Preise ändern, bis es passt.“

Ein weiterer Vorteil: Werden die vorhandenen Straßen gleichmäßiger ausgelastet, erübrigen sich Neubauten, die viel Geld kosten und gegen Anwohnerproteste schwer durchsetzbar sind. So argumentiert nicht nur das Umweltbundesamt – sondern auch der Ökonom Hans-Werner Sinn, Chef des Münchener Ifo-Instituts. „Statt zur Bekämpfung der Staus auf den Autobahnen immer mehr Straßen zu bauen, ist es volkswirtschaftlich sinnvoller, den Verkehr durch eine zeitabhängige Straßenmaut zu entzerren“, sagt er. „Die nun vorgesehene Maut leistet das nicht.“

Quelle: F.A.S.

Hier können Sie die Rechte an diesem Artikel erwerben.

WEITERE THEMEN