

Endlich ist es so weit.

Ich bin ja so dankbar. Es kommt einer Erlösung gleich.

Mein schlechtes Gewissen hat mich seit vielen Jahren gepeinigt.

Immer, wenn ich mit meinem Auto oder Motorrad über diese wundervoll gepflegten Strassen Deutschlands gefahren bin. Wenn ich diese brillant konstruierten Brücken passiert habe. Diese perfekten Tunnel. Die großzügigen und übersichtlichen Autobahnkreuze.

Dann habe ich ein immer größeres Schuldgefühl empfunden.

Weil ich doch so gut wie nichts leiste für dieses herrliche Straßennetz!

Hierzu eine kleine Überschlagsrechnung:

Beim Treibstoff liegen die Steuern bei ca. 80 Cent pro Liter (Mittelwert aus Benzin und Diesel, Quelle: Wikipedia). Nun fahre ich mit Autos und Motorrädern ca. 60.000 Kilometer pro Jahr. Bei einem mittleren Verbrauch von acht Litern pro 100 KM verbrauche ich 4.800 Liter Treibstoff im Jahr und zahle somit rund 3.840 Euro an Treibstoff-Steuern. Hinzu kommt die KFZ-Steuer für die Fahrzeuge – für alle Fahrzeuge zusammen rund 600 Euro. Also rund 4.500 Euro an Steuern, die mit dem Straßenverkehr in direktem Zusammenhang stehen und von mir gezahlt werden.

Der Neubau eines Autobahnkilometers kostet hingegen rund 27 Millionen Euro (Quelle: Wikipedia).

Mein Anteil daran beträgt also 0,0166 %. Was 16,66 Zentimetern entspricht. Das ist so gut wie nichts! Zudem fahre ich ja nicht immer den selben Kilometer.

In der Regel befahre ich bestimmte Abschnitte der A1, A2, A3, A7 und A61, wenn ich nach Hamburg, Berlin, Köln, Frankfurt etc. fahre. Mein Anteil an diesen Strecken liegt also nochmals einige Zehnerpotenzen darunter, wenn ich 500 Kilometer hin- und später wieder zurück fahre.

Ich bin Herrn Dobrindt dankbar dafür, dass er trotz aller Widerstände und Anfeindungen den Mumm besessen hat, die PKW-Maut durchzusetzen, da ich andernfalls wegen meines schlechten Gewissens wohl umfangreich in Therapiesitzungen hätte investieren müssen.

Und er hat es wirklich fundiert vorbereitet. Während Automobilklubs wie der ADAC oder ACE nur wenige hundert Millionen Euro Einnahmen postulieren – bei Kosten von rund 300 Millionen zur Maut-Verwaltung, kommt Herr Dobrindt auf 500 Millionen Überschuss. Also im allerbesten Fall pro Jahr 18,5 Kilometer Autobahnerneuerung.

Damit konfrontiert, dass Einrichtungen, die sich seit Jahrzehnten mit nichts anderem als dem Straßenverkehr beschäftigen, zu wesentlich schlechteren Zahlen kommen als er selbst, erklärte Herr Dobrindt Ende Februar 2015: er habe seine Zahlen berechnet, während andere ihre Zahlen nur geschätzt hätten. Das hat mich dann vollends überzeugt. Denn eine mögliche Einnahme in der Zukunft lediglich zu schätzen, ist sicherlich nicht korrekt.

Dass Herr Dobrindt mit seiner Erklärung also für sich in Anspruch nimmt, a) eine Methode herausgefunden hat, wie sich die Zukunft exakt berechnen läßt und b) zudem weiterhin ernst genommen werden möchte, zeigt, welche Selbstwahrnehmung Bundesminister haben können.

In der Gegenwart lassen sich aber schon mal ein paar Fakten bemühen.

Autofahrer zahlen pro Jahr einen mehr oder weniger großen vierstelligen Betrag im Bereich der Mineralöl- und KFZ-Steuer (siehe oben). Die Maut wird - je nach Fahrzeug - zwischen unter 30 und maximal 130 Euro liegen. Nach Berechnungen von Herrn Dobrindt ist ein Mittelwert von 71 Euro korrekt.

Während die Summe aller Autofahrer also 39,4 Milliarden Euro Energiesteuer (frühere Mineralölsteuer) plus 8,5 Milliarden Euro Kraftfahrzeugsteuer = 47,9 Milliarden zahlt (Quelle: Statistisches Bundesamt, destatis.de), liegen die Ausgaben für den Straßenbau bei 17,5 Milliarden Euro (Quelle: Wikipedia).

Das ist nach dem Gesamtdeckungsprinzip möglich und legitim! Denn es ist ja weder erforderlich noch sinnvoll, die 47,9 Milliarden Euro Einnahmen für den Straßenverkehr komplett auszugeben.

Experten beziffern den jährlichen Fehlbetrag auf einige Milliarden Euro.

Die PKW-Maut kommt tatsächlich nur den Autofahrern zugute. Insofern ein guter Ansatz.

Gemäß der Kommission "Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung" (berichtet an Verkehrsministerkonferenz) müsste Deutschland jährlich mindestens 7,2 Milliarden Euro zusätzlich in Straßen, Schienen und Wasserwege stecken. Da dies seit Jahren jedoch unterblieben ist, fehlen natürlich sehr viel größere Beträge - um beispielsweise marode Brücken zu sanieren.

Wer nun von der Maut den Dobrindt'schen Mittelwert 71 Euro multipliziert mit dem PKW-Bestand in Deutschland (44,1 Millionen, Quelle: Kraftfahrtbundesamt, www.kba.de), gelangt zu 3,131 Milliarden Euro, die aber den Haltern bekanntlich wieder erstattet werden sollen. Lediglich die ausländischen Verkehrsteilnehmer sollen von der Erstattung ausgenommen werden. Hier stellt sich nicht nur die Diskriminierungsfrage, sondern auch, ob Herr Dobrindt den Begriff der Herrenrasse auf der Basis einer Renaissance des Ariernachweises wieder einführen möchte. Wenn auch die 1. Generation eines in Deutschland zugelassenen Autos diesmal wohl auszureichen scheint.

Die Größenordnung, mit der die Maut nach den exakten Zukunftsberechnungen eines Herrn Dobrindt Ertrag abwirft, reicht folglich um einige Zehnerpotenzen nicht, das Problem zu lösen, weil Milliarden eingesammelt, gezahlt, verwaltet und wieder zurückverteilt werden.

Das ist in etwa so, als ob ich das eindringende Wasser am Leck eines Schiffes mit einem Suppenlöffel beseitigen wollte, während das Leck einen halben Meter Durchmesser hat. Und meine riesigen Lenzpumpen damit beschäftigt sind, währenddessen den Ozean von Steuerbord nach Backbord herüberzupumpen. Das Schiff in diesem Szenario wird untergehen. Es weiß nichts von der Geduld der Steuerzahler, die jeden Unsinn mitzumachen gezwungen sind.

Denn das Problem, einen milliardenschweren Fehlbetrag mit wenigen hundert Millionen Euro, die auf unpopulärste Weise eingetrieben werden, ausgleichen zu wollen, läßt denjenigen, der sich dieses Projekt auf die Fahne geschrieben hat, nicht zwingend kompetent erscheinen. Und – mit Blick auf die „mir san mir“-Philosophie des südlichsten Bundeslandes – der Rest von Deutschland diese Peinlichkeit zu ertragen ebenfalls gezwungen wird.

Es wäre nicht mehr als ein netter Versuch.

Außer, es ginge nicht um die Maut, sondern um die Vergrößerung des Verwaltungswasserkopfes. Aus dieser Perspektive wäre die Konstruktion zweckmäßig. Denn selbst Herr Dobrindt rechnet mit einem dreistelligen Millionenbetrag zur Erhebung und Verwaltung der PKW-Maut.

Wesentlich interessanter als diese Arbeitsbeschaffungsmaßnahme wäre es jedoch, wenn jemand, der eine ganze Heerschar von juristisch hoch qualifizierten Rechtsberatern besitzt, eine Konstruktion erfindet, die sich beim besten Willen nicht mit dem in der Eu geltenden Recht in Einklang bringen ließe. Wegen der Gleichbehandlung, bei der einige – mit deutscher Zulassung - dann doch gleicher wären als andere.

Wer also bereits beim Entwurf weiß, dass eine Maut-Rückerstattung via KFZ-Steuer unmöglich ist und das Scheitern gleichsam mit einpreist, kann nur das Ziel verfolgen, damit die Einnahmen zu maximieren. Wer seine Wähler Glauben machen möchte, es gäbe keine höheren Kosten, obwohl er vom Gegenteil weiß, der hat seine eigenen Wähler natürlich in ganz besonderer Weise hinter das Licht geführt.

Muss ich jetzt noch mit einem schlechten Gewissen herumfahren?