

Interview mit Prof. Barbara Lenz

## PKW-Maut: Her mit der Vignette?

*Dienstag, 3. Dezember 2013*

Der Koalitionsvertrag strebt die Umsetzung einer PKW-Maut in Deutschland schon für das Jahr 2014 an. Aber Maut ist nicht gleich Maut. Barbara Lenz vom Institut für Verkehrsforschung beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) erklärt, was es zu bedenken gibt.

*Das Interview führte Leonie Achtnich im Auftrag von Helmholtz*

**Frau Lenz, bald soll es die Maut auf deutschen Straßen geben. Was genau ist denn die Maut?**

Der Begriff Maut hat ganz unterschiedliche Inhalte. In der aktuellen Debatte sprechen wir über eine Vignette, die eine Gebühr unabhängig von der Strecke erhebt. Dieses Modell, das es auch in Österreich und der Schweiz gibt, bedeutet, dass die Autofahrer für die Benutzung einer bestimmten Infrastruktur Geld zahlen. Dadurch sollen die Kosten, die für diese Infrastruktur anfallen, anteilig refinanziert werden. Etwas ganz anderes ist die LKW-Maut, die wir in Deutschland bereits seit einigen Jahren haben. Die ist streckenabhängig. Zum einen sind bestimmte Strecken ausgewiesen als Mautstrecken, zum anderen ist die Bezahlung von der Länge der Strecke abhängig, die genutzt wird. Und dann gibt es noch die Idee der City-Maut, die in der Regel nicht für bestimmte Strecken anfällt, sondern für ein bestimmtes Gebiet. Da wird ein Gürtel gelegt um einen Raum, meistens ist das die Innenstadt, und die Durchfahrt durch dieses Gebiet kostet Geld. Ein Unterschied macht aber nicht nur die Art der Maut, sondern vor allem die Frage: Mit welcher Zielsetzung erhebe ich sie?

**Und was ist die Zielsetzung der PKW-Maut, die jetzt verhandelt wird?**

Sowohl die LKW-Maut als auch die Vignette haben vorrangig das Ziel der Infrastrukturfinanzierung. Die Vignette bedeutet, dass diejenigen, die auf der Autobahn oder Bundesstraße fahren, auch an den Kosten dafür beteiligt werden. Wie groß die Einnahmen tatsächlich sind, ist zum einen natürlich vom Preis der Vignette abhängig, dann aber auch davon, welche Kosten mit der Erhebung der Maut verbunden sind. Bei der LKW-Maut spielt außerdem eine Rolle, dass man eine Reduzierung der Leerfahrten und eine Verringerung des Schadstoffausstoßes der Lkw erreichen will; deswegen ist die Maut gestaffelt nach Emissionsklassen. Die City-Maut dagegen hat zum Ziel, dass in einem bestimmten Raum weniger gefahren wird, um die Emissionen und auch den Raumanspruch zu reduzieren, den Fahrzeuge mit sich bringen. Zumindest mittelfristig zielt die City-Maut auch auf eine Verschiebung in der Verkehrsmittelwahl ab, das heißt, dass Menschen auf andere Verkehrsmittel ausweichen.

**Viele zweifeln an der Realisierung der PKW-Maut. Denken Sie, dass sie umgesetzt wird?**

Ich stelle es mir als sehr schwierig vor, jetzt nochmals die Initiative anzuhalten. Ich glaube also schon, dass sie umgesetzt wird.

**Verändert sich mit der Maut das Fahrverhalten?**

Das erscheint mir wenig wahrscheinlich. Derjenige, der heute die Autobahn nutzt, wird sie auch in Zukunft nutzen. Die Frage ist: Kommt es zu Ausweichverkehr? Oder bleiben die Leute weiterhin auf der Autobahn? Dazu lässt sich im Moment nur schwer etwas sagen. Wir wissen zu wenig darüber, welche Wege speziell auf der Autobahn zurückgelegt werden, wen es betrifft und wann. Aber man kann davon ausgehen, dass die Maut umso eher akzeptiert wird, je dichter der Verkehr auf den Bundesstraßen ist. Denn noch ist es so, dass man auf der Autobahn eben

deutlich schneller vorwärts kommt. Aber da lassen sich jetzt wirklich noch keine Prognosen machen. Man hat auch bei der LKW-Maut befürchtet, dass es zu Ausweichverkehren kommt, was auch an vereinzelten Stellen passiert ist. Diese speziellen Abschnitte wurden dann auch mit Maut belegt. Aber es ist nicht so großflächig passiert, wie manche befürchtet hatten.

### **Wie könnte denn das Vignetten-System konkret umgesetzt werden?**

Es ist mir nicht bekannt, mit welchem System die neue Vignette eingeführt werden soll. Die Kontrolle könnte eventuell so funktionieren wie bei der LKW-Maut. Das Bundesamt für Güterverkehr ist dafür mit Kontrollfahrzeugen auf der Autobahn unterwegs. Eine andere Variante wäre ein Verfahren mittels Infrarotwellen, ich kenne das aus Santiago de Chile. Dort haben die Fahrzeuge eine Karte vorne an der Windschutzscheibe. Beim Durchfahren unter einem Balken erfasst ein Responder die Ein- und Ausfahrt. Das erfordert aber zusätzliche Infrastrukturen für die Erfassung. Eine weitere Möglichkeit kennt man aus der Schweiz. Dort hat man lange an der Grenze kontrolliert, ob die Vignette vorhanden ist oder nicht. Ich kann mir aber nicht vorstellen, dass man in Deutschland wieder den Schlagbaum an den Grenzen einführt. Besonders weitreichend wäre das System gewesen, das man in Holland einführen wollte: Keiner zahlt KfZ-Steuer, aber für jeden tatsächlich gefahrenen Kilometer fallen Gebühren an, die in Spitzenzeiten des Verkehrs höher sind als zu den normalen Zeiten. Technisch wäre das möglich gewesen, politisch ist es aber gescheitert. Nicht zuletzt deswegen, weil das Fahrzeug, und damit die Autofahrer, dann immer überwacht werden, um eine kilometerfeine Abrechnung zu erreichen.

### **Ist denn Datenschutz ein Thema bei der PKW-Maut?**

Nein, bei der Vignette nicht, denn man weiß ja nicht, wem die Vignette gehört. Sie können sie keinem Fahrzeug zuordnen. Es ist einfach ein sichtbares Element am Auto, und das Auto hat es eben oder hat es nicht. Und wenn es die Vignette nicht hat, dann darf es nicht auf der Autobahn fahren. Ich weiß allerdings nicht, wie man sich das bei deutschen Fahrzeugen vorstellt, denn wenn die Vignette mit der Kfz-Steuer verrechnet werden soll, muss sie ja datentechnisch irgendwie festgehalten werden.

### **Die Nachbarländer beschweren sich über die deutschen Pläne zur Maut. Schadet das dem deutschen Image?**

Ich würde sagen: Nein. Es gibt so viele europäische Länder, unter anderem die Schweiz und Österreich, in denen die Vignette ganz normal ist. Von der EU kam ja bereits die Aussage, dass eine Verrechnung der Vignette mit der KfZ-Steuer europarechtskonform ist. Wie das dann genau gemacht wird, wird man sehen.

### **Sie selbst haben zur City-Maut gearbeitet. Kann man Erfahrungen daraus auf die jetzige Debatte übertragen?**

Wir haben einmal mit der Idee experimentiert, was passieren könnte, wenn man in Berlin eine Maut einführen würde. Aber der Fall Berlin ist schwierig, das beginnt bei der Frage, für welches Gebiet in der Stadt eine solche Maut überhaupt gelten könnte. Wahrscheinlich gäbe es in den mit Maut belegten Abschnitten weniger Verkehr, dafür entstünden an anderer Stelle Umfahrvorkehrer, so dass es insgesamt kaum zu einer Reduzierung der Emissionen kommt. Die City-Maut ist aber etwas anderes als die jetzt geplante PKW-Maut. Und sie ist derzeit kein Thema in Deutschland. Ich kann mir kaum vorstellen, dass sich das in den nächsten vier Jahren ändert.

---

## **Kontakte**

*Dorothee Bürkle*

*Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)*

*Media Relations, Energie und Verkehr*

*Tel.: +49 2203 601-3492*

*Fax: +49 2203 601-3249*

*Dorothee.Buerkle@dlr.de*

*Prof. Dr. Barbara Lenz*

*Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)*

*Institut für Verkehrsforschung, Institutsleiterin*

*Tel.: +49 30 67055-206*

### Institutsdirektorin Barbara Lenz untersucht den Verkehr von Morgen



Institutsdirektorin Prof. Barbara Lenz und ihre Mitarbeiter forschen in den Schwerpunkten Wirtschafts- und Personenverkehr. Wie entwickelt sich unsere Mobilität in Zukunft, welche Rolle spielen die verschiedenen Verkehrsträger in 20 Jahren? Fragen wie diesen geht Barbara Lenz auf den Grund.

Quelle: DLR..

---

*Kontaktdaten für Bild- und Videoanfragen sowie Informationen zu den DLR-Nutzungsbedingungen finden Sie im Impressum der Website des DLR.*