

PRESSEMITTEILUNG

Intelligentes Maut-Konzept statt Ausnahmen für Grenzregionen

Innerhalb der CSU ist ein Streit um Ausnahmen bei der Pkw-Maut entbrannt. Die Sorgen grenznaher Regionen sind verständlich und zeigen, wie ungerecht dieses Maut-Konzept ist. Stattdessen könnte eine intelligente und fahrleistungsabhängige Pkw-Maut alle Probleme lösen.

„Die bayerischen Landes- und Kommunalpolitiker haben Recht: Dobrindts Mautpläne erschweren den grenznahen Verkehr“, kommentiert Damian Ludewig, Geschäftsführer des Forums Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS). „Hier wird offensichtlich, wie absurd und ungerecht der aktuelle Entwurf ist. Wer nur kurz zum Einkaufen über die deutsche Grenze fährt, soll genauso viel zahlen wie jemand, der von Kufstein bis Kiel fährt?“ Der bisherige Vignetten-Vorschlag von Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) sieht nur eine zeitliche Unterscheidung von Zehntages-, Zweimonats- und Jahresvignetten für ausländische Fahrzeuge vor. Der bayerische Innenminister Joachim Herrmann (CSU) hatte in der *Welt am Sonntag* vorgeschlagen, dass alle Landkreise entlang der Grenzen von der Mautregelung ausgenommen werden und Unterstützung von CSU-Kommunalpolitikern erhalten.

„Wenn Verkehrsminister Dobrindt unbedingt eine Maut einführen möchte, dann sollte es eine faire, intelligente und fahrleistungsabhängige Maut statt einer Vignette sein. So könnten auch die Sorgen der Landkreise aufgelöst werden“, erklärt Ludewig. „Wer nur im Grenzraum unterwegs ist, würde auch nur für diese Strecke belastet. Wer durch das ganze Land fährt, zahlt hingegen entsprechend mehr“. Dabei ließen sich auch weitere Faktoren, wie CO₂-Emissionen und Luftschadstoffe in den Preis einbeziehen: Wer ein besonders umweltschädliches Auto fährt, müsste dementsprechend mehr bezahlen.

Als potentiellen Vorteil einer intelligenten Pkw-Maut sieht das FÖS die Möglichkeit, eine verkehrliche Lenkung auszuüben. Durch die preisliche Berücksichtigung von Parametern wie Tageszeit und aktueller Verkehrsnachfrage könnte der Verkehr effektiv gelenkt werden. „Statt der geplanten Flatrate könnten Preissignale Stauzeiten reduzieren“, erklärt Alexander Mahler, Verkehrsreferent beim FÖS.

Das FÖS spricht sich dafür aus, stärker zu diskutieren, wohin die Mittel aus der Pkw-Maut fließen sollen. „Grundsätzlich sollten die Einnahmen dahin fließen, wo die Straßen benutzt und wo externe Kosten erzeugt wurden. Das heißt zum großen Teil an die Kommunen und Länder“, so Mahler weiter. Die Mehreinnahmen sollten zudem nicht nur für die Straße, sondern auch zur Stärkung des Öffentlichen Verkehrs eingesetzt werden. So kann eine Reform der Verkehrsfinanzierung sozial ausgestaltet werden.

Kontakt: Martin Ruck, Referent für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit,
martin.ruck@foes.de, 030-7623991-41