

# Wirtschaftsdienst

## Zeitschrift für Wirtschaftspolitik

### Leitartikel

Roland Döhrn	Europäische Schuldenkrise belastet deutsche Konjunktur.....	730
--------------	---	-----

### Kurz kommentiert

Jens Boysen-Hogrefe	Brady-Bonds: Rettung für Griechenland?.....	732
Michael Ahlheim	Glücksspiel-Staatsvertrag: Der Markt ist in Bewegung geraten.....	732
Markus Groth	Klimaschutz in Europa: Einschätzungen von Stakeholdern.....	733
Ferdinand Dudenhöffer	Pkw-Maut: Viel Populismus, wenig Systematik.....	734

### Zeitgespräch

#### Rankings und Indikatoren – hilfreiche Kennzahlen oder Verkürzungen mit fatalen Folgen?

Ulrich van Suntum	Keine bloßen Scheindebatten führen.....	735
A. Rohwer, O. Hülsewig	Länderrankings: Zu welchen Ergebnissen kommt die neuere Forschung?.....	738
Ullrich Heilemann	Die Krise seit 2008/2009: Daten oder Politik?.....	742
Christoph M. Schmidt	Möglichkeiten und Grenzen umfassender Indikatorensysteme.....	745

### Analysen und Berichte

#### EU-Schuldenkrise

D. J. Snower, J. Burmeister, M. Seidel	Regelgebundene Fiskalpolitik und Schuldenkommissionen.....	751
Dirk Heiner Kranen, Sebastian Löhr	Beteiligungsrechte des Bundestages und des Bundesrates bei Maßnahmen der EFSF.....	759
Ansgar Belke	Euro-Gipfel – Schuldenschnitt und Risikopuffer.....	765
Lukas Menkhoff	Zinsspreads im Euroland: Marktsignale an die Politik.....	772

#### Arbeitsmarkt

S. Profit, S. Liebenberg	Beschäftigungswachstum durch effizientere Allokation auf dem Arbeitsmarkt.....	778
--------------------------	--	-----

#### Netzregulierung

Wolfgang Eisenbast	Investitionsanreize bei der Regulierung der Energieinfrastruktur.....	784
--------------------	---	-----

#### Rentenversicherung

M. Coppola, M. Gasche	Die Riester-Förderung – Mangelnde Information als Verbreitungshemmnis.....	792
-----------------------	--	-----

### Ökonomische Trends

Gertrude Penn-Bressel	Flächenneuanspruchnahme: Wirkungen auf Umwelt, Städtebau und Ökonomie ...	800
Leon Leschus	Konjunkturschlaglicht: Schwächere Weltkonjunktur dämpft Rohstoffpreise.....	803
	HWWI-Index der Weltmarktpreise für Rohstoffe.....	804

## Pkw-Maut

**Viel Populismus, wenig Systematik**

Bundesminister Ramsauer teilte Anfang Oktober mit, dass er sich eine Pkw-Autobahn-Maut von 76,50 Euro vorstellen kann. Ein paar Tage später hat die CSU einen Parteitagebeschluss zur Pkw-Maut herbeigeführt. Vorbild ist Österreich. Bezahlen sollen die Maut letztlich die Ausländer, da für Deutsche eine Kompensation geplant ist. Einmal abgesehen von möglichen europarechtlichen Problemen, was bewirkt die Ramsauer-Maut?

Unterstellen wir einmal, dass nur Ausländer mit einem üblichen Vertriebs- und Verwaltungsaufwand von 20% der Mautgebühr „berappt“ werden. Dann kommen bei großzügiger Annahme von 5 Mio. an Ausländer verkaufter Mauttickets pro Jahr 300 Mio. Euro in die Staatskasse. Bei Straßenbaukosten von über 20 Mrd. Euro pro Jahr ist das ein Trinkgeld. Damit ist entweder die Aussage, es treffe nur Ausländer, falsch oder die Maut beschränkt sich auf Populismus. Gleichzeitig wird die Chance vertan, die Finanzierung des Straßenverkehrs auf systematische Beine zu stellen. Abgaben- und Straßennutzungssysteme in der EU sind „gewachsene“, komplexe Gebilde mit einem hohen Maß willkürlicher Festlegungen. Fiskalinteressen, Allokationswirkungen und die Finanzierung

des Straßennetzes sollen gesteuert werden. Seit einiger Zeit versucht die EU, die Systeme zu vereinheitlichen. Hauptstoßrichtung ist die Besteuerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Die Willkür lässt sich an Beispielen festmachen. Zunächst fällt beim Autokauf Mehrwertsteuer an, die zwischen 15% in Luxemburg und 25% in Dänemark schwankt. In einigen Ländern addiert sich dazu eine Art Luxussteuer. In Dänemark beträgt diese Steuer bis zu 180% des Fahrzeugpreises. Interessant sind die Steuern auf den Fahrzeugbesitz. In Deutschland wird der „stehende“ Diesel-Pkw höher besteuert als der Benziner. Um die Diesel-Strafsteuer zu „heilen“, wurde bei der nächsten Steuerart – der Besteuerung des Kraftstoffs, also im Prinzip der Fahrzeugbewegung – Diesel-Kraftstoff willkürlich steuergünstiger angesetzt. In Deutschland lohnt sich daher ein Diesel-Fahrzeug nur für Vielfahrer, die damit einen Mengenrabatt erhalten. Für die höhere Diesel-Kfz-Steuer gibt es genauso wenig eine Regel wie für den niedrigeren Diesel-Kraftstoffsteuersatz. Beides wurde durch eine politische Entscheidung völlig willkürlich festgelegt. Hinzu kommen in Deutschland die Lkw-Maut und eine Pkw-Maut in immer mehr EU-Staaten. Bei privaten Autobahnbetreibern sind die Mautgebühren oft streckenabhängig, bei staatlicher Bemaßung liegen meist Pickerl-Lösungen vor. Was für Deutschland illustriert wurde, lässt sich in dieser Beliebigkeit auf alle EU-Länder erweitern. Europa ist ein Flickenteppich von willkürlichen Lösungen, Lenkungswirkungen werden nicht berücksichtigt.

Wie könnte die europäische Lösung aussehen? Drei Elemente sind sinnvoll: erstens, die Besteuerung der Umweltbelastung durch den Pkw, wie z.B. den CO<sub>2</sub>-Ausstoß; zweitens, eine Steuer auf den Energieverbrauch, um effizient mit Energie umzugehen; drittens, ein System, um das Verkehrsnetz zu finanzieren. Unter Umständen könnte die Straßennutzung an unterschiedlichen Orten und Zeiten differenziert bepreist werden. Datentransfers zu Flatrates und Navigation erlauben das moderne Mautsystem. Die Realität sieht weniger modern aus. Wir fallen in eine Art Mittelalter zurück mit unterschiedlichen Mautstationen und Aufklebern an den Landesgrenzen. Ein Gesamtsystem kann nur von der EU kommen und dann auf Staatenebene modifiziert werden. Nur so lässt sich ein europäischer Verkehrsraum schaffen, der mit Schadstoffemissionen, Energie und Verkehrswegekosten effizient umgeht. Ramsauers Maut vereitelt das Gesamtsystem und führt zu Reparaturlösungen mit Dauerbaustellen-Charakter.

Ferdinand Dudenhöffer  
Universität Duisburg-Essen  
ferdinand.dudenhoeffer@uni-due.de

Literatur und Links zu diesen und anderen aktuellen wirtschaftspolitischen Themen finden Sie auf der Website der ZBW unter ECONIS Select [www.zbw.eu/kataloge/econis\\_select.htm](http://www.zbw.eu/kataloge/econis_select.htm)