Dogmatischer Murks mit der Maut

Kategorie: Der Kommentar
Veröffentlicht: Donnerstag, 01. November 2018 09:49

Kommentar von Sabine Leidig

01.11.2018: Anstatt Mobilität grundsätzlich anders zu organisieren bzw. auch ein anderes Verhältnis zur Mobilität zu fördern, setzt die etablierte Politik nach wie vor auf motorisierten Individualverkehr. So legt die GroKo der überfälligen sozial-ökologischen Verkehrswende weitere Hürden in den Weg: die LKW-Maut wird erhöht für mehr noch mehr Autobahn und die Maut-Erhebung soll nicht in öffentliche Hand.

Die Politik der Bundesregierung hat dazu geführt, dass umwelt- und klimaschädlicher (Güter-)Verkehr auf der Straße wächst, aber auf die Schiene stagniert. Zwischen 2010 und 2017 sind die Lkw-Mautsätze real um 20 Prozent gesunken - im gleichen Zeitraum stiegen die Trassenpreise (also die Schienenmaut) um 18 Prozent.

Dabei ist die gesellschaftliche Belastung beim Güterverkehr auf der Straße dreimal höher, als auf der Schiene - ausgedrückt in externen Kosten. Das wird nun durch die Senkung von Trassenpreisen für Güterzüge und die geplante Erhöhung der Lkw-Maut ein Stück weit korrigiert. Zwar ist die Maut dann immer noch immer zu niedrig, zwar bleiben unsinnige Ausnahmen bestehen, aber die Richtung könnte stimmen, wenn … ja, wenn die Bundesregierung nicht dogmatisch an der kuriosen Erfindung "Finanzierungskreislauf Straße" festhalten würde. Mit diesem Konstrukt aus 2011, als die CU/CSU mit der FDP regierte, hat die Straßen(bau)lobby dafür gesorgt, dass jeder Cent zusätzlicher Maut-Einnahmen wieder in Straßenbau gesteckt werden – und jetzt geht es um vier Milliarden Euro jährlich. Für mehr Autobahnen, Lkw-Kolonnen und Autolawinen. Wohlwissend, dass man Güterverkehr nur dann auf die Bahn verlagern kann, wenn die Schiene wieder ausgebaut und fit gemacht wird. Und dafür sind Milliarden nötig, selbst wenn ein Teil der Transporte ganz vermieden würde. Für anwohnerfreundliche Güterzugtrassen wäre das gut angelegtes Geld.

Die zweite dogmatische Fehlentscheidung in dem Zusammenhang betrifft die Erhebung der Maut: Die Lkw-Maut wird seit deren Einführung von der Betreibergesellschaft Toll Collect erhoben. Diese ist eine "Öffentlich-Private-Partnerschaft (ÖPP) - beteiligt waren die beiden Großkonzerne Telekom und Daimler. Die Erfahrungen dieser "Partnerschaft" sind desaströs: Man stritt mehr als ein Jahrzehnt vor einem Schiedsgericht um Schadensersatzzahlungen in Milliardenhöhe und Medienberichten zu Folge hat Toll Collect den Bund um hunderte Millionen Euro durch Abrechnungsbetrug "erleichtert" – eine Mitwisserschaft des Verkehrsministeriums kann dabei nicht ausgeschlossen werden.

Aufklärung ist schwer, weil sämtliche Verträge mit dem Betreiberkonsortium wie ein Staatsgeheimnis gehütet werden. Auch die Hintergründe des Vergleiches, mit dem die (zehn-jahrelangen) Schiedsverfahren beendet wurden und der Bund mit einem Drittel seiner

Phoca PDF

Forderungssumme abspeisen ließ, liegen im Dunkeln. Wirtschaftsprüfer haben vorgerechnet, dass der Bund allein in drei Jahren um 300 Millionen geprellt wurde.

Der Betreibervertrag ist inzwischen ausgelaufen. Am 1. September hatte der Bund das Unternehmen übernommen und plant, Toll Collect zum 1. März 2019 wieder an private Eigentümer zu übergeben. Den Verkaufserlös beziffert der Bund im Haushaltsentwurf 2019 mit 350 Millionen Euro. Für die Ausgaben in Zusammenhang mit der Erhebung der LKW-Maut sind 800 Millionen jährlich eingestellt.

Die Ausschreibung läuft, aber noch ist es möglich ist, das Vergabeverfahren zu stoppen (was ein Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes des Bundestages bestätigt). Selbst der Bundesrechnungshof hat vielfach ÖPP vielfach kritisiert. ÖPP-Projekte sind nicht nur teurer als konventionelle, die Konstrukte sind meist an Intransparenz kaum zu überbieten. Ein Wirtschaftlichkeitsgutachten in Sachen Toll Collect wird im Verkehrsministerium unter Verschluss gehalten, ebenso wie die zu Grunde liegenden Verträge.

Derweil läuft der Mautbetrieb in öffentlicher Hand problemlos. Es gibt keinen einzigen guten Grund, den Betrieb des Lkw-Mautsystems erneut zu privatisieren. Im Gegenteil: auch der renommierte Verkehrswissenschaftler Thorsten Beckers empfiehlt, Toll Collect im Eigentum des Bundes zu belassen.

Ein Mautbetrieb ist kein Selbstbedienungsladen für Großkonzerne, sondern dient einzig und allein dem Einzug von Mitteln für die Öffentliche Daseinsvorsorge. Wir wollen Toll Collect behalten und als öffentliches Unternehmen mit ordentlicher Mitbestimmung der Beschäftigten und demokratischer Kontrolle in den Dienst der Verkehrswende stellen.

In diesem Herbst werden Weichen gestellt: Geht es in Richtung Verkehrswende oder wird eine Verkehrspolitik zementiert, die schädlichen Lkw-Verkehr fördert und trotz aller negativer Erfahrungen auf Privatisierung setzt. DIE LINKE und die Grünen beantragen ein nachhaltiges Kontrastprogramm. CDU/CSU mauern – FDP und AfD noch mehr. Und die SPD ? schweigt.

Sabine Leidig ist Bundestagsabgeordnete der Linken und Sprecherin für soziale Bewegungen in der Linksfraktion; außerdem ist sie Vorstandsmitglied beim Institut Solidarische Moderne ISM und bei der *marxistischen linken* sowie Mitherausgeberin von kommunisten.de.

weitere Kommentare von Sabine Leidig auf kommunisten.de

- Kampfplatz Verkehrswende: Die Autogesellschaft ist ein rechtes ProjektKampfplatz Verkehrswende: Die Autogesellschaft ist ein rechtes Projekt
- Bamf: Der Skandal ist nicht zu viel Hilfe, sondern zu wenig Recht
- Für eine sozial und ökologisch gerechte Verkehrswende: JA zum Nulltarif mit Plan
- Abgas-Skandal zeigt Grundproblem neoliberal geprägter Volkswirtschaften
- "Die Bahn gehört uns allen""Die Bahn gehört uns allen"

Phoca PDF