

# 1 Junge Liberale – KV Mannheim

2  
3 **Beschlossen auf der Mitgliederversammlung**  
4 **am 4. April 2007**



## 8 **Keine allgemeine Pkw-Maut auf deutschen Straßen**

9  
10 Die Jungen Liberalen Baden-Württemberg sprechen sich gegen die Einführung einer allgemeinen  
11 Pkw-Maut auf deutschen Straßen aus. Der finanzielle Erfolg der Lkw-Maut darf nicht dazu  
12 verleiten, zusätzlich auch Pkw-Fahrer über ein weiteres Abgabensystem zu belasten. Die  
13 Möglichkeiten einer City-Maut und einer Bemautung privat finanzierter Streckenabschnitte  
14 bleiben hiervon unberührt.

15  
16 Eine Pkw-Maut wäre zu aufwändig und ineffizient, sie würde die tatsächlichen Kosten nicht auf  
17 die Verursacher umlegen und sie ist datenschutzrechtlich fragwürdig. Die JuLis fordern  
18 stattdessen weiterhin die Zusammenlegung der Kfz- und Mineralölsteuer zu einer einzigen  
19 verbrauchsabhängigen Steuer. Dies erspart bürokratischen Aufwand, entspricht dem  
20 Verursacherprinzip und gibt auch finanzielle Anreize zum Umweltschutz.

### 23 **Begründung:**

24 Autofahrer haben ihren Anteil zur Finanzierung der deutschen Straßen bereits über die Kfz- und  
25 die Mineralölsteuer beglichen. Ausländische Autofahrer nutzen Deutschland in der Regel  
26 entweder als Transitland und tanken daher an einer deutschen Tankstelle – oder sie nutzen  
27 Deutschland als Zielland und zahlen eine konsumabhängige Mehrwertsteuer. Dadurch zahlen sie  
28 bereits jetzt ein Mehrfaches dessen an den deutschen Staat, was sie an Kosten auf unseren Straßen  
29 verursachen. Würde die Kfz-Steuer für deutsche Autofahrer entsprechend gesenkt, wie es derzeit  
30 die CSU fordert, würden die zusätzlichen Mauteinnahmen durch ausländische Fahrzeuge nicht  
31 einmal die Erhebungskosten decken. Auch der relativ geringe Anteil ausländischer Pkws von nur  
32 5% rechtfertigt kein System, das alle anderen Autofahrer mit belastet.

33 Ausländische Lkw hingegen können Deutschland mit ihren großen Tanks auch ohne  
34 Zwischenstopp durchqueren und machen immerhin 25% aller Lastwagen auf deutschen  
35 Autobahnen aus. Gleichzeitig verursachen Lkw etwa 90% der Straßenabnutzung. Die Erhebung  
36 einer streckenabhängigen Lkw-Maut scheint daher berechtigt, wenn auch das bisherige  
37 Erhebungssystem große Mängel aufweist.

38  
39 Eine zeitabhängige Autobahnvignette wäre nicht nur eine indirekte Subvention der Vielfahrer  
40 durch eine starke Belastung der Wenigfahrer, sie würde auch ein neues Verkaufs- und  
41 Kontrollsystem bzw. kostenintensive Erweiterungen des Toll Collect-Systems erfordern.  
42 Ökologisch wie ökonomisch unsinnig wären Verzerrungseffekte wie die Verlagerung des Pkw-  
43 Verkehrs auf nicht mautpflichtige Straßen. Als verbrauchsunabhängige Pauschalgebühr ist eine  
44 Zeitvignette nicht geeignet, die durch den Pkw-Verkehr verursachten externen Kosten (Lärm,  
45 Luftverschmutzung, Überlastung etc.) auf den Autofahrer zu übertragen.

46  
47 Eine streckenabhängige Pkw-Maut käme diesem Ziel etwas näher, würde die unterschiedlich  
48 hohen Belastungen verschiedener Fahrzeugtypen und Fahrweisen aber nicht berücksichtigen. Die  
49 Systemkosten wären deutlich höher und eine Erhebung der Fahrtstrecken wie bei der Lkw-Maut  
50 wäre aus datenschutzrechtlicher Sicht nicht zu verantworten. Anders als bei dienstlichen Lkw-  
51 Fahrten genießt die Bewegung privater Autofahrer einen besonderen Schutz der Privatsphäre. Die  
52 Aufzeichnung privater Bewegungsprofile ist mit dem Wunsch nach einer zusätzlichen Pkw-  
53 Gebühr nicht zu rechtfertigen.