

Kommentar: Kommt jetzt die Maut für alle?

Von Hans-Robert Richarz

„Ein direkter Link zwischen Maut und steuerlicher Entlastung ist nicht möglich“, bekräftigte EU-Verkehrskommissar Siim Kallas in einem Interview mit der Frankfurter Allgemeinen Zeitung noch im Juli. Jetzt, drei Monate später und vier Tage vor Ende seiner Amtszeit verkündet er: "Zusammen mit Experten der Kommission habe ich mich in den letzten Monaten mehrmals mit Minister Dobrindt und seinem Team getroffen. Ich schätze den offenen Dialog zwischen Deutschland und der Kommission, und ich bin sehr erfreut zu sehen, dass der deutschen Seite an der Entwicklung eines Konzepts gelegen ist, das auf unsere Bedenken besonders hinsichtlich der Nichtdiskriminierung eingeht."

Heißt das etwa, der ewig lächelnde Minister Alexander Dobrindt plane nun entgegen seiner und der Kanzlerin Angela Merkel früherer Versprechen eine Maut für Deutsche und Ausländer gleichermaßen? Zuzutrauen wäre es ihm.

Bis jetzt war aus dem Verkehrsministerium in Berlin nur durchgesickert, dass der Bayer nun Abgaben ausschließlich auf Autobahnen und Bundesstraßen erheben wolle. Damit wolle er der Wirtschaft grenznaher Gebiete entgegenkommen, die empfindliche Einnahmeverluste befürchtete, sollte die Maut - wie ursprünglich geplant - für alle deutschen Straßen eingeführt werden. Insbesondere Dobrindts CSU-Parteifreunde aus Bayern und maßgebliche CDU-Vertreter aus Nordrhein-Westfalen hatten lautstrak dagegen protestiert. Dabei ist in Berlin allerdings übersehen worden, dass die meisten Grenzübergänge zwischen Flensburg und Füssen oder Freiburg im Breisgau und Frankfurt an der Oder in Bundesstraßen münden. Sollen etwa in Zukunft ausländische Autofahrer, die sich nicht dem Maut-Diktat unterwerfen wollen, nur noch über Feldwege in die Bundesrepublik einsickern dürfen?

"Wir unterstützen ausdrücklich das Prinzip, dass Autofahrer für die Straßen bezahlen müssen, die sie benutzen", ließ Kallas am Montag verbreiten. "Die Finanzierung unserer Infrastruktur ist eine langfristige Aufgabe, die auf ein stabiles Fundament angewiesen ist.

Deutschland beispielsweise benötigt pro Jahr fünf Milliarden Euro allein für Erhaltungsmaßnahmen. Viele unserer Mitgliedsstaaten stehen vor dem gleichen Problem." Ob Deutsche, Italiener, Österreicher oder Holländer - alle sollten die gleiche Summe zahlen wie jeder Benutzer einer Autobahn. "Alle Europäer müssen gleich behandelt werden", meinte Kallas, "das steht in den Europäischen Verträgen und ist nicht verhandelbar."

Die Einführung einer Pkw-Maut in einem Land, in dem das Auto eine so wichtige Rolle in der Wirtschaft spielt, sei eine "mutige und innovative Initiative" und "ein wichtiges Signal an den Rest von Europa". Er sei daher sehr erfreut, dass Deutschland die Mauteinnahmen für die Infrastrukturfinanzierung reserviert, sagte der scheidende EU-Kommissar. "Die Beurteilung der endgültigen Maut-Gesetze wird die Aufgabe meiner Nachfolgerin als Verkehrskommissarin sein. Die Amtszeit der derzeitigen Kommission endet diese Woche. Aber ich bin sicher, dass die neue Kommission den Prozess ebenso konstruktiv begleiten wird wie die aktuelle."

Wie allerdings sämtliche Versprechungen deutscher Politiker zur steuerlichen Behandlung deutscher Autofahrer mit den europäischen Grundsätzen zu vereinbaren sind, steht auf einem ganz anderen Blatt. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Hans-Robert Richarz.
