

Flatrates und Fixzahlungen abschaffen!

Kennen Sie das auch? Ein durch Werbung, „Gewinnversprechen“ und mit kriminellen Mails vollgemülltes Postfach in Ihrem Mail-Konto. Eine Flut von Nachrichten banaler Art in den „Sozialen Netzen“, denen Sie nicht entkommen, weil Ihre Freunde meinen, das würde Sie interessieren. Endloses Telefonieren im Zug auf den Sitzen in der Nachbarschaft. Vom 49-Euro bzw. 58-Euro-Ticket überfüllte Züge an Wochenenden. Überladene Teller bei der Selbstbedienung am Buffet, von denen vieles nicht gegessen wird. All das kostet scheinbar nichts, weil es mit einem Einmalbetrag abgegolten ist.

Viel entscheidender als diese fast banalen Beobachtungen für unser Leben sind folgende Flatrates bzw. feste Zahlungen:

- Durch die KFZ-Steuer fällt ein Teil der Kosten für die PKW/LKW-Nutzung als Festpreis an. Wenn sie dann überlegen, was eine zusätzliche die Autofahrt kostet und was die Alternativen dazu sind (z. B. Bahn), berücksichtigen Sie üblicherweise die KFZ-Steuer richtigerweise nicht, weil sie ja schon bezahlt ist.
- Wer Bahn fährt und das 58-Euro-Ticket nutzt, fährt im Nahverkehr kostenlos, egal wie oft und wie weit. Dies fördert eine undifferenzierte Nutzung, was zur Folge hat, dass die Züge teilweise überfüllt, teilweise leer sind. Ähnliches gilt für die Bahncards.
- Die Entnahme von Grundwasser kostet in Bayern derzeit nichts, in anderen Bundesländern wenige Cent pro Kubikmeter (1 Kubikmeter = 1.000 Liter!). Der Anreiz, Wasser zu sparen, ergibt sich nur aus dem Preis der Wasserwerke, die ebenfalls einem fixen Grundpreis zusätzlich zum Verbrauch verlangen. Industriebetriebe zahlen derzeit nichts für den Verbrauch, höchstens für Abwasser.
- Frei ist auch die Nutzung der Weltmeere als Fischfanggebiet, die Umgestaltung der Alpen zur Freizeitanlage und noch gering bepreist die Einspeisung von Kohlendioxid in die Atmosphäre. Und vieles mehr folgt diesem Muster.

In allen Beispielen erfolgt die Kostenzuordnung nicht verursachungsgerecht. Man zahlt einmal einen fixen Betrag (oder teilweise gar nichts) und nutzt dann die Leistung beliebig oder bis zu einer sehr großzügigen Obergrenze aus, ohne einen einzigen weiteren Cent zu bezahlen. Oder die Kosten der laufenden Nutzung sind durch die vorab bezahlte Gebühr so gering, dass es zu einem übermäßigen Verbrauch kommt. Das schadet der Umwelt und damit letztlich den Verbrauchern selbst.

Warum wurden Flat-Rates und Fixzahlungen erfunden?

Es gibt verschiedene Gründe:

- Einfachheit der Abrechnung
- Absichtliche Lenkung in einen erwünschten Mehrverbrauch
- Hoffnung, dass die Flatrate nicht ausgenutzt wird
- Irrige Annahme, der Verbrauch von „Natur“ würde nichts kosten
- Falsch angewandte Teilkostenrechnung

Einfachheit der Abrechnung

Die Einfachheit der Abrechnung spielt nur dann eine Rolle, wenn der Einzelverbrauch nicht erfasst werden kann oder die Erfassung einen deutlichen Mehraufwand

bedeutet. Dies kann am Buffet oder in der Kantine eine Rolle spielen. In vielen anderen Fällen (Telefon, Internet, Bahn, PKW/LKW, Wasser etc.) wird die Nutzung ohnehin sehr differenziert erfasst oder kann leicht festgestellt werden (z. B. über den Benzinverbrauch oder ein Mautsystem) bzw. es könnten einfachste Lösungen geschaffen werden. Ein Beispiel ist die mögliche Erfassung im öffentlichen Verkehr beim Ein- und Aussteigen, Abrechnung differenziert nach gefahrenen Kilometern und nach aktuellem Andrang der Nutzung.

Auch bei der Selbstbedienung in der Kantine kann man z. B. den Salat wiegen, wie es ja schon oft geschieht.

Absichtliche Lenkung in einen erwünschten Mehrverbrauch

Durch eine fixe Gebühr kann der Preis für die Einzelleistung gegenüber einem Preis auf Vollkostenbasis gesenkt werden. Wenn in der Disko der Eintrittspreis die Kosten für Getränke stark absenkt und trotz dieses niedrigeren Preises pro Getränk noch ein Deckungsbeitrag anfällt (Verkaufspreis höher als Einkaufspreis), werden die Gäste trinken, soviel sie können. Denn zum einen ist das Getränk billig, zum anderen will man den Eintrittspreis wieder hereinholen. Ähnlich wirkt die KFZ-Steuer, die die Einzelfahrt verbilligt und – so denke ich – von der KFZ-Industrie und den Ölkonzernen geliebt wird, um den Verbrauch zu erhöhen.

Hoffnung, dass die Flatrate nicht ausgenutzt wird, aber stabile Einnahmen erzeugt

Ein Beispiel für diese Wirkung sind Sportstudios: Es gibt sicher viele Gäste, die unentwegt trainieren und dadurch bei Flatrate sehr günstige Preise pro Nutzung erzielen (siehe oben). Ich kenne aber auch viele Fälle, bei denen der Vertrag im guten Willen für mehr Gesundheit abgeschlossen wird, dann aber nach anfänglichem Eifer die Nutzung abflacht. Der Vorteil für den Anbieter ist hier die konstante Einnahme, vor allem bei automatischer Vertragsverlängerung, wenn der Kunde nicht rechtzeitig kündigt.

Irrige Annahme, der Verbrauch von „Natur“ würde nichts kosten.

Der Verbrauch von „Natur“ kostet nichts, wenn wir nur entnehmen, was nachwächst. Hier kenne ich nur das Beispiel „Deutscher Wald“, in dem dieses Prinzip eingehalten wird. Ansonsten herrscht Raubbau im Verzehr von Luft, Trinkwasser, Meeren, Land, Biotopen und so weiter nicht nur durch den Verzehr, sondern auch durch die Vermüllung (Luftschadstoffe, Plastik etc.).

Teilkostenrechnung

Die Teilkostenrechnung ist bei leeren Kapazitäten ein sinnvolles Instrument. Dann zählen die Kosten der fixen Kapazitäten nicht, weil sie „ohnehin da sind“. Mit Sicherheit kommt aber mit dem durch Flatrates/Fixgebühren im Normalfall angeheizten Verzehr der Punkt, an dem die vorhandene Kapazität nicht ausreicht. Dann müssen neue Funkmasten und Server, Straßen und Schienenwege, Kraftwerke aller Arten, Müllverbrennungsanlagen, Tiefbrunnen und am Ende Filter zum Absaugen von Kohlendioxid aus der Luft gebaut werden. Jetzt ist Vollkostenrechnung angesagt, bei der die Kosten der Kapazitätserweiterung eingerechnet sind. Teilkostenrechnung funktioniert auf Dauer nie und führt zum Ruin der Firmen bzw. der gesamten Gesellschaft.

Warum also keine Flatrates/Fixzahlungen?

Folgende Gründe sprechen gegen Flatrates/Fixzahlungen:

- Wie oben aufgezeigt, führen sie zu exzessivem und unnötigem Verbrauch. Sie sind das Gegenteil vom Streben nach Sparsamkeit und Nachhaltigkeit.
- Flatrates/Fixzahlungen sind ungerecht: Der sparsame und zurückhaltende Verbraucher subventioniert die Nutzer mit hohem Verbrauch ebenso wie die Verschwender. Viele leiten daraus ab: Solange sich andere unsozial verhalten, tue ich es auch. Im Umweltschutz höre ich oft genug: „Solange die Chinesen und Amerikaner..., ist mein Sparen wirkungslos.“

Was sind die Alternativen? Ich behandle drei Beispiele:

PKW und LKW-Verkehr:

Egal ob PKW oder LKW: Ein Auto verbraucht entweder Parkraum oder fährt auf der Straße. Beim Fahren braucht es ebenfalls Platz, erzeugt Lärm und verbraucht Kraftstoff mit der damit verbundenen Umweltbelastung. Ferner zerstört es Straßen primär nach Gewicht und gefahrenen Kilometern.

Der Platzverbrauch wird durch Parkgebühren geregelt. Soweit, so gut! Die gefahrenen Kilometer sind aber durch die Fixgebühr der KFZ-Steuer verbilligt und nicht verursachungsgerecht besteuert.

Die derzeitige KFZ-Steuer hängt zwar vom Fahrzeug ab, berücksichtigt aber alle negativen Folgen des Fahrens bzw. der Straßennutzung nicht. Deshalb muss sie abgeschafft werden und durch ein sinnvolleres System ersetzt werden, das den Steueranfall ersetzt. Ich sehe hierzu zwei Lösungsansätze:

Eine erste Idee zur nutzungsabhängigen Umlage der KFZ-Steuer ist, diese auf den Benzin/Dieserverbrauch zu verteilen. Denn der Benzin/Dieserverbrauch ist zum einen näherungsweise proportional zu den gefahrenen Kilometern und dem Gewicht des Fahrzeuges und damit dem Fahrzeugtyp. Selbstverständlich muss die Besteuerung nach dem Energieinhalt des Kraftstoffs erfolgen, denn dieser dominiert den Ausstoß an Kohlendioxid. Damit wird Diesel teurer als Benzin. Die sonstige Besteuerung der Kraftstoffe (insbesondere CO₂ Abgabe) kann unverändert beibehalten werden.

Dieser Vorschlag ist sehr einfach umzusetzen. Er beinhaltet aber das Problem, dass Fahrzeuge mit gleichem Kraftstoff- bzw. Energieverbrauch eine sehr unterschiedliche Schadenswirkung haben können. Das betrifft die Abgase bzw. deren Reinigung, das Gewicht, die Lärmerzeugung und vieles mehr. Insbesondere die Abnutzung der Straßen nimmt mit steigendem Gewicht überproportional zu. Eine Umlage auf Benzin/Diesel kann aber nicht nach Fahrzeugtyp unterscheiden.

Die zweite Idee ist deshalb, die gefahrene Strecke als Ausgangspunkt der Besteuerung zu wählen. Die Steuer pro gefahrenen Kilometer wird pro Fahrzeugtyp in Abhängigkeit vom Schadstoffausstoß, Gewicht und Lärmerzeugung festgelegt und in Rechnung gestellt. Es reicht die Differenzierung nach Schadstoffklasse und Gewicht. Ich hätte noch gerne den Lärm dabei (Motorräder), aber es muss nicht alles auf einmal geändert werden.

Zur Streckenmessung kann das bestehende Mautsystem von der Autobahn auf alle Bundes- und Landstraßen erweitert werden. Das hatte Herr Andreas Scheuer ja schon für ausländische PKW/LKW geplant. Die Studie dazu liegt vor und hat viel

Geld gekostet. Noch einfacher wäre eine Erfassung über Satellitenortung, die heute schon in jedem Navigationsgerät verbaut ist. Dazu müssten wir endlich ein Internetland werden. Oder man erfasst den Kilometerstand jeweils beim TÜV und stellt ihn dann in Rechnung.

Die Wirkung im Beispiel:

Zur durchschnittlichen Fahrleistung von PKW pro Jahr habe ich den Wert 8.500 km gefunden. Bei meinem Honda CRV Diesel, den ich für Waldarbeiten nutze, zahle ich 355 Euro an KFZ-Steuer. Für den Staat kostenneutral umgelegt auf den durchschnittlichen Wert pro km sind das 4,18 Cent pro km Verteuerung (355 Euro geteilt durch 8.500 km) bzw. 4,18 Euro pro 100 km. Wenn ich weniger als 8.500 km fahre, spare ich Geld. Bei höherer Fahrleistung muss ich mehr als bisher bezahlen. Probe: 8.500 km x 0,0418 Euro = 355 Euro.

Bei einer Umlage auf den Kraftstoffpreis gilt in meinem Fall: Das Auto verbraucht 7 Liter Diesel auf 100 km. Der Mehrpreis für Diesel muss also pro Liter so gewählt werden, dass er 4,18 Euro bei 7 Litern ist. Das sind 4,18 Euro / 7 Liter = 0,59 Euro Mehrpreis pro Liter.

Bitte beachten: Meine Rechnung ist nur ein Beispiel. Die Umlage müsste so erfolgen, dass sie jeweils für einen KFZ-Typ kostenneutral ist. Weil mein altes Dieselauto relativ hoch besteuert wird, rechne ich mit einem deutlich niedrigeren Mehrpreis für den gefahrenen Kilometer für andere, umweltschonendere Autos.

Dieser Preisimpuls würde deutlich in folgenden Richtungen wirken: Wahl eines Autos, das weniger verbraucht und eine günstige Maut pro Kilometer aufweist. Weniger Fahrten, die auch zu Fuß, mit dem Fahrrad oder der Bahn zurückgelegt werden können. Energiesparender Fahrstil. Langfristig Impulse bei der Wahl des Wohn- und Arbeitsortes und damit weniger Zersiedelung der Landschaft.

Nun wird ein **großes Geschrei** entstehen, dass die Pendler*innen und andere Vielfahrer*innen ungerecht behandelt werden, weil sie deutlich mehr bezahlen müssen. Dass die Menschen mit wenig Fahrleistung (z.B. Senior*innen) aber viel mehr zahlen, als ihrem Verbrauch an Ressourcen entspricht, wird als richtig empfunden. Es gilt offensichtlich das Prinzip, dass die Wegnahme von Privilegien als schmerzhafter empfunden wird als der Vorteil für bisher schlechter gestellte.

Nun sind Schockwirkungen politisch immer schwer umzusetzen, siehe das im Kern richtige „Heizungsgesetz“. Deshalb kann ein Gesetzentwurf eine stufenweise Änderung in z. B. 10 Jahren mit Bestandsschutz für Altfahrzeuge in diesem Zeitraum vorsehen.

Bahn:

Es dürfte klar geworden sein, dass ich weder vom „49-bzw. 58-€-Ticket“ für einen Monat noch vom „365-Euro-Ticket“ für ein Jahr und schon gar nicht von kostenlosen Fahrten begeistert bin. Auch die Bahn Card und insbesondere die Bahn Card 100 ist kontraproduktiv.

Jede Fahrt muss einzeln kosten und zwar nach zurückgelegten Kilometern und aktuellem bzw. voraussichtlichem Andrang. Schaffen wir es DV-technisch oder wegen des Datenschutzes nicht, den Einsteige- und Ausstiegsort zu erfassen? Registrierung durch Ortung oder Karte? Egal ob man mit Bahn, Bus oder sonstigem Transportmittel – egal mit welchem Anbieter – fährt? Eine Fahrt, ein Ticket, ein Preis! Wobei vorab

der Preis feststeht, wenn der Reiseverlauf und die Reisezeit angegeben werden. Frühbuchung mit Zugbindung sollte günstiger sein.

Zu meiner großen Freude habe ich heute gelesen, dass der Münchner Verkehrsverbund genauso eine App anbietet. Aber leider ist auch hier eine Flatrate versteckt. Wer viel fährt, zahlt den Preis der Tageskarte, auch wenn er den ganzen Tag nichts anderes tut, als hin- und her zu fahren.

Wo bleibt der Impuls für ein Umsteigen auf die Bahn? Am einfachsten wäre doch, die aktuellen Fördermittel in die Fahrpreisverbilligung zu stecken (z. B. generell um 25 %). Wobei dies nicht zu Lasten des dringenden Ausbaus des öffentlichen Verkehrsnetzes geschehen darf. Und: bereits heute sind Fahrkarten mit Frühbuchung konkurrenzlos günstig!

All das kann und sollte mit sozialen Komponenten gekoppelt werden, z. B. freie Fahrt für Kinder bis 12, halber Preis für Kinder bis 18 und Senioren z. B. ab 70.

Internet:

Ich beschreibe gleich, wie ich mir die Tarifstruktur vorstelle: Wieder geht es um Bereitschaft und Nutzung. Die Bereitschaft ist durch eine einmalige Anschlussgebühr und eine geringe Basisgebühr abgegolten. Darüber hinaus gibt es zwei Preiskomponenten: Eine für den Datentransfer pro übertragenem Datenvolumen und eine für den Speicherplatz – jeweils abgerechnet pro Megabyte. Wieso? Weil sowohl die Datenübertragung als auch die Speicherung in der „Cloud“ Strom frisst, langfristig neue Übertragungswege und Server verlangt, neue Türme in die Landschaft gestellt werden müssen (wir haben für den aktuellen Bedarf zu wenige!) und vieles mehr. Vielleicht hört damit auf, dass von einem einzigen Urlaub mehr als tausend Fotos verschickt und gespeichert werden, dass ich in den „Sozialen Medien“ irrsinnige und jedenfalls für mich unsinnige Videos bekomme. Dass ungewünschte Werbung dem Versender richtig Geld kostet, wenn sie an sehr viele Adressen verschickt wird. Und viele andere Beispiele mehr. Auch hier gilt: Weniger ist mehr!

Den Preis pro Einheit müssen die Anbieter festlegen. Es wird dank noch vorhandenem Wettbewerb darauf hinauslaufen, dass der „mittlere“ Nutzer gleich viel zahlt wie jetzt. Rechtlich umgesetzt werden kann der Zwang zum nutzungsproportionalen Tarif durch ein Gesetz, das den Fixpreis auf einen bestimmten Anteil des Gesamtpreises (pro Nutzer) begrenzt. Weiteres siehe im Folgeabschnitt „Politische Umsetzung“.

Politische Umsetzung

Wenn erkannt ist, dass Flat-Rates und Fixpreise in vieler Hinsicht und insbesondere für den Klimaschutz schädlich sind, ist bei der Umsetzung politischer Druck notwendig. Die EU bzw. Deutschland könnten z. B. beschließen, dass der Fixpreis auf einen bestimmten Anteil des individuellen Preises begrenzt ist. Der könnte mit maximal 50 % starten und in 10 Jahren schrittweise auf maximal 10 % des Verbrauchspreises sinken. Den Rest kann man dem Wettbewerb überlassen.

Aber ich sehe schon: Seit ich politisch interessiert bin, wird die Umlage der KFZ-Steuer auf den Kraftstoffpreis verlangt. Das war vor 60 Jahren. Wenn es so weiter geht, wird mein Enkelkind noch lange darauf warten müssen. Ich vermute, grundlegende Reformen sind nicht mehr möglich. Oder nur dann, wenn die Umweltverschmutzung so massiven Problemen führt, dass Einsicht kommt.

Schreiben Sie mir, was Sie von meinen Gedanken halten!

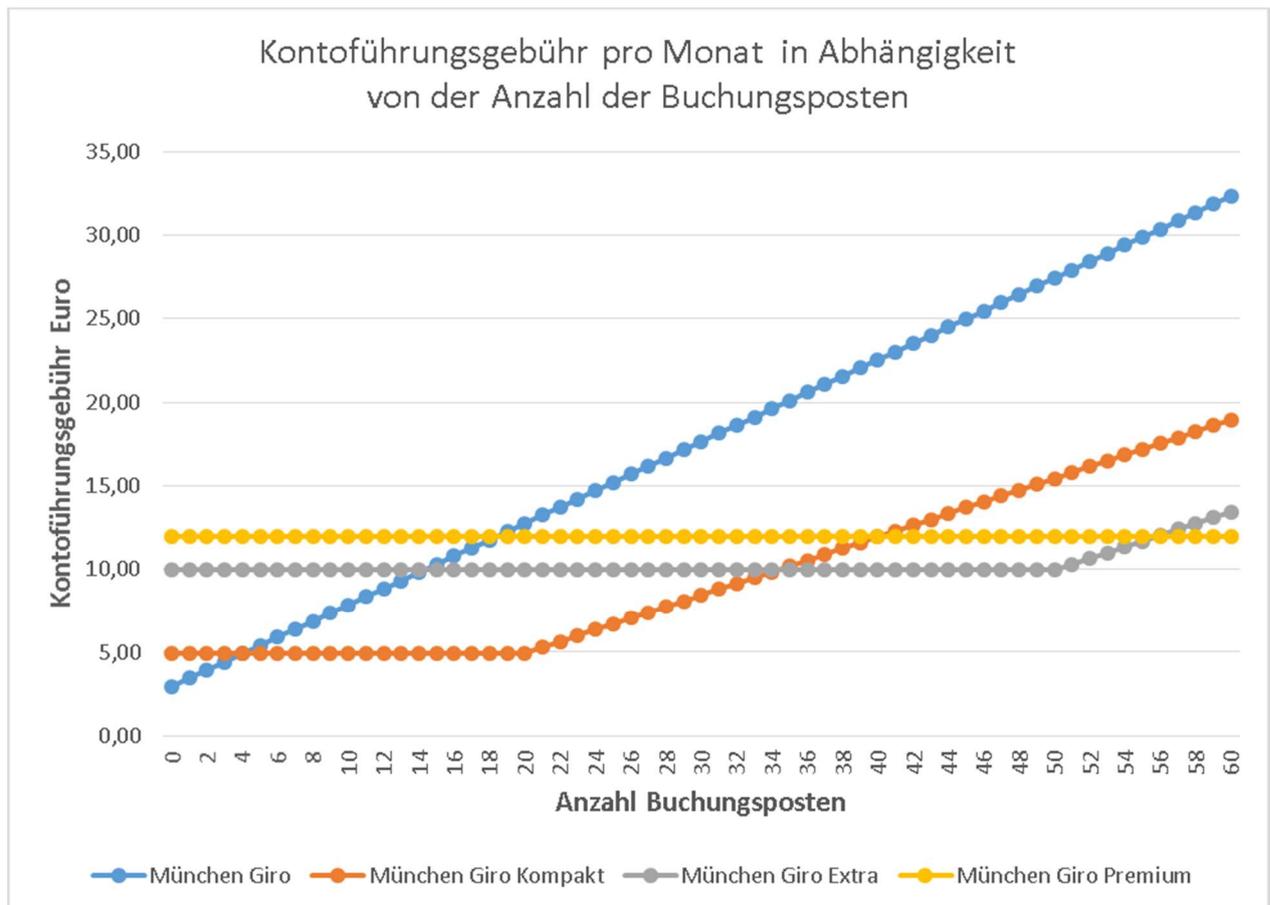
Christian Sievi

Das folgende zusätzliche Beispiel ist allenfalls für Bänker*innen interessant

Girokonto

Die Stadtsparkasse München ist im Sommer 2024 mit einem neuen Kostenmodell stark in die Diskussion geraten.

Die vier Gebührenmodelle können hinsichtlich der Kosten in Abhängigkeit von der Anzahl der Buchungsposten der nachfolgenden Grafik entnommen werden (Stand Juni 2024).



Beim Vergleich habe ich die sonstigen Vorteile, die in den Modellen enthalten sind (z.B. Kosten bei beleghaften Überweisungen) nicht berechnet. Zu beachten ist auch, dass Online-Überweisungen, Bargeldabhebungen (in der Sparkassengruppe) und Zahlungen unter 10 € nicht als Buchungsposten gezählt werden.

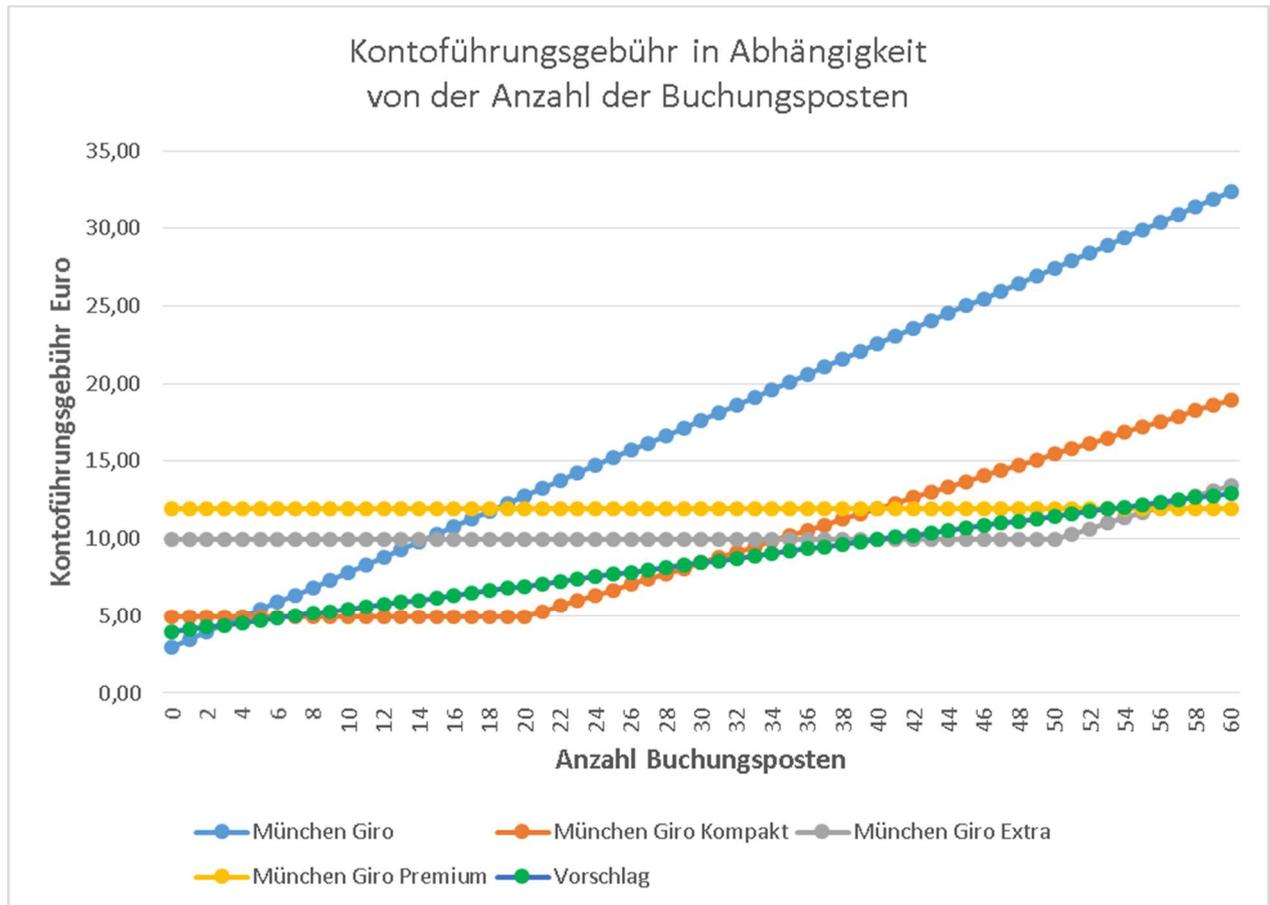
Das Basismodell „München Giro“ ist also nur das beste Modell, wenn man höchstens 4 Buchungen hat. Danach wird es zur Kostenfalle. Welcher Kunde blickt da durch?

Im Rechner der Stadtsparkasse „was ist das günstigste Modell“ wird nur zwischen den Grenzen „bis zu 5“, „bis zu 20“, „bis zu 50“ und über 50 unterschieden. Gibt man „bis zu 50“ ein, wird „München Giro Extra“ empfohlen. Korrekt wäre in diesem Fall eine Grenze zwischen 36 und 55 Buchungen.

Wie ginge es besser ohne Fixgebühr

Sicher ist eine Grundgebühr notwendig. Damit sollen die Kosten eines Kontos, auf dem nichts oder sehr wenig passiert, abgefangen werden. Ich denke, dass 3,95 € p.m. angemessen sind. Darüber hinaus kostet jede Buchung 0,15 Cent.

Dies führt zu folgenden Kontoführungsgebühren im Vergleich zum aktuellen Vorschlag (grüne Linie).



Bei den vorgeschlagenen 15 Cent pro Buchung ist das Kontomodell bis auf teilweise geringe Mehrkosten im Bereich bis 6 Buchungen günstiger als „Giro Kompakt“, danach bis zu ca. 31 Buchungen etwas teurer als dieses Modell. Wie die Gesamtrechnung im Anbetracht auf die aktuell verschiedenen Nutzungen der Kontenmodelle aussieht, kann ich nicht beurteilen. Entsprechend kann der variable Preis angepasst werden. Es kann auch mit einer oder zwei Absenkungen des Betrags pro Buchung gearbeitet werden.

Mein Vorschlag zum Girokonto würde sicher viel Kritik auf sich ziehen. Aber mindestens bei weiteren Neugestaltungen der Kontoführungsmodelle sollte in dieser Richtung gedacht werden.