

Dossier – Telematik

Fortsetzung von Seite 25

Man sollte statt höherer Mautgebühren den Sprit stärker besteuern, rät der Verkehrsexperte Puwein. Die Vignette, die jeder Lenker für die Autobahn-Benutzung blechen muss, sei ungerecht gegenüber Wenigfahrern und hätte ökologisch eine völlig falsche Lenkungswirkung. „Für einen großen, benzinfressenden Jeep zahlt man heute gleich viel wie für einen VW Lupo, der vier Liter auf 100 Kilometer verbraucht. Das ist kein Anreiz, Kraftstoff zu sparen, sondern viel eher, nicht auf den Autobahnen zu fahren und auf die Bundesstraßen auszuweichen“, sagt Wifo-Experte Puwein in einem Interview mit *economy*.

Einhebung kinderleicht

Zusätzlicher Charme eines Aufschlags auf die Mineralölsteuer (Möst): Es gibt nur wenige Zahlungspflichtige, denn die Möst wird von den Ölfirmen eingehoben. „Die Einhebung ist am billigsten, denn dafür sind keine Installationen notwendig. Bei der normalen Einhebung über die Mautgalgen gehen gleich 30 Prozent der Einnahmen drauf“, gibt Puwein zu bedenken.

Einziges Schönheitsfehler des Wifo-Vorschlags: Er wäre nur bei europaweit einheitlichen Mineralölsteuer-Sätzen umzusetzen. Während Österreich bezüglich Möst laut dem Verkehrsexperten ein Billigland ist, sei die Steuerbelastung auf Sprit in Deutschland oder Italien höher. „Luxemburg andererseits ist die Tankstelle Europas, da nimmt so mancher Laster einen größeren Umweg in Kauf“, so Puwein.

Die Autofahrer werden schon heute über die Mineralölsteuer zur Kasse gebeten, lehnen die Autofahrerklubs Öamtc und Arbö eine kilometerabhängige Pkw-Maut entschieden ab. „Mit der Mineralölsteuer gibt es bereits ein viel besseres Konzept. Bei einer Bilanz der Vorteile und Nachteile gibt es doppelt so viele Argumente gegen die Maut wie dafür. Man sollte das Verursacherprinzip nicht auf die Spitze treiben“, sagt Öamtc-Verkehrswirtschaftsexpertin Elisabeth Brugger-Brandau. Dazu sei mit der Verbrauchsabhängigkeit der Besteuerung von Diesel und Benzin die geforderte ökologische Komponente bereits enthalten, meint der Öamtc.

Noch ablehnender ist der Autofahrerklub Arbö. „Für uns ist eine Pkw-Maut ein rotes Tuch. Eine fahrleistungsabhängige Bemannung ist nur dann vorstellbar, wenn im Gegenzug alle anderen motorbezogenen Steuern abgeschafft werden“, sagt Arbö-Pressesprecherin Lydia Ninz. Dazu zählt sie auch die Normverkehrsabgabe (NoVA), die 2008 abgeschafft werden wird, weil die EU gegen Zulassungssteuern ist. Die Ausfälle durch die Streichung der NoVA

Planspiel Pkw-Maut				
Studie im Auftrag des Umweltministeriums				
Planungsvarianten	„A-5“	„B-5“	„C-5“	„C-10“
Netz	Autobahn, Schnell- und Landstraßen (B)	Autobahn, Schnell- (B) +(L) und Gemeindestraßen	Landesstraße und Gemeindestraßen	
Gebühren (Cent/km)	5	5	5	10
zeit- bzw. belastungsabhängig	nein	nein	in Ballungszentren: 7-9 Uhr; 16-18 Uhr	10 20
Wirkungen der Planungsvarianten				
Verkehrsentwicklung	-5,1%	-6,5%	-6,7%	-14,3%
Road Pricing Einnahmen (Mrd. Euro), davon budgetwirksame Einnahmen (Mrd. Euro)	1,956 1,108	3,007 1,704	3,180 1,802	6,092 3,452
Rückgang CO ₂ -Emissionen (in Mio. Tonnen)	570	722	744	1.580
Bewertung durch Bevölkerung	1,3	2,1	3,4	4,9
	(1 = sehr gerecht, 5 = sehr ungerecht)			
Quelle: TU Graz, APA Grafik: economy				

dürften sich auf rund eine halbe Mrd. Euro belaufen. Dazu kommt die Versicherungssteuer, die sich im Jahr 2004 auf mehr als 1,4 Mrd. Euro belief. Der größte Brocken ist aber bei weitem die Mineralölsteuer, sie spülte im Jahr 2004 fast 3,6 Mrd. Euro in die Kasse des Finanzministers, für 2005 dürfte sie wegen der Eindämmung des Tanktourismus ausländischer Autofahrer und Verbrauchseinschränkungen wegen der derzeit hohen Spritpreise geringer ausfallen. Den Finanzminister freut jeder getankte Liter, denn auf die Mineralölsteuer wird überdies Umsatzsteuer fällig. Laut Arbö nahm der oberste heimische Säckelwart allein an Umsatzsteuern auf Sprit im Vorjahr 214 Mio. Euro mehr ein.

Steuer statt Maut

Der Deal „Tausche Steuern gegen Maut“ bildet die Basis der weitreichenden Pläne der britischen Regierung. Auf der Insel ist die Besteuerung von Treibstoff vergleichsweise sehr hoch. In Großbritannien, dem europäischen Liberalisierungspionier, hat die Regierung beim Thema Pkw-Maut schon den Sprung ins kalte Wasser gewagt. Das Transportministerium will spätestens im Jahr 2015 zur Reduktion der Verkehrsströme für die Straßenbenutzung je nach Tageszeit, nach Verkehrsaufkommen, aber auch nach der Art der Straßen (ob Autobahn oder Landstraße) eine darauf abgestimmte Maut umsetzen. Im Gegenzug werden alle Steuern gestrichen. Dadurch wird laut dem britischen Transportminister Alistair Darling die Hälfte der Autofahrer besser aussteigen als heute.

Um die EU erst gar nicht auf den Plan zu rufen, ist die Maut als Steuer (Road Charge) konzipiert. Abgerechnet wird über Satellit wie beim deutschen System zur Lkw-Bemannung. Österreich setzt dagegen auf

die Mikrowellentechnik, wo zur Abrechnung stationäre Mautgalgen eingesetzt werden.

Die in Großbritannien diskutierten Mautsätze sind teilweise extrem hoch: Für eine Meile (rund 1,7 Kilometer) auf der vielbefahrenen Autobahn M 25 könnten zu Stoßzeiten 1,34 Pfund (rund 1,95 Euro) fällig werden, der Mindestsatz soll umgerechnet gut 1,7 Cent pro Kilometer betragen. Dieser britische Sonderweg wird auch dadurch erleichtert, dass auf den Straßen der Insel nur wenige ausländische Trucker unterwegs sind und auch der Faktor Transitverkehr komplett wegfällt. Detail am Rande: Ausgangspunkt der britischen Mautüberlegungen war es, die Straßen stau- und verstopfungsfreier zu machen. Aber auch in Österreich gibt es schon konkrete Vorstellungen zu Rahmenbedingungen und Auswirkungen eines Road Pricing für

Pkw. Vorgerechnet wurde dies in einer vom Umweltministerium in Auftrag gegebenen Studie der TU Graz und der Universität Graz. Die Maut sollte auf Kilometerabhängigkeit umgestellt werden, so bald dies technisch möglich ist, sagt Werner Gobiet, der Leiter des Instituts für Straßen- und Verkehrswesen an der Grazer TU: „Auf lange Sicht wird Road Pricing für Pkw kommen, dieses System wird sozial verträglicher sein und besser die Kostenwahrheit abbilden. Die Vignette ist dafür nicht das richtige Mittel, sie ist nur ein Finanzierungssystem“, sagt Gobiet im Gespräch mit *economy*. Pkw-Road Pricing wirke in der Tendenz progressiv, sodass ärmere Haushalte dadurch in geringerem Ausmaß belastet seien als reichere. Frühestes Datum für eine Umstellung wäre das Jahr 2008, wenn das Galileo-Satellitenortungsnetz aufgespannt worden ist.

Ausgangspunkt der Berechnungen der Studie ist ein flächendeckendes Pkw-Road Pricing. Insgesamt wurden mehrere Maut-Varianten untersucht (siehe Grafik): von fünf Cent pro Kilometer nur auf Autobahnen und Schnellstraßen bis zu zehn Cent je Kilometer auf allen österreichischen Straßen sowie einem doppelten Satz in Hauptstädten zu Stoßzeiten. Die Einnahmen eines flächendeckenden, zeitlich differenzierten Road Pricing würden alles, was die Asfinag durch die Vignette einnimmt, bei weitem übertreffen.

Bis zu sechs Milliarden

Die Maut könnte je nach Variante bis zu mehr als sechs Mrd. Euro im Jahr einbringen. Selbst in der für die Autofahrer billigsten Variante würden fast zwei Mrd. Euro hereinkommen. Zum Vergleich: Im Vorjahr hat die Asfinag mit der Autobahnvignette in etwa 300 Mio. Euro eingenommen. Zudem habe Road

Pricing noch deutliche ökologische Lenkungseffekte, erklärt der Grazer Verkehrsexperte. Dadurch könnte der Verkehr um mindestens fünf Prozent und der Kohlendioxid-Ausstoß um 570.000 Tonnen sinken. Unerwünschte soziale Nebeneffekte wie die höhere Belastung von Pendlern könnten durch gezielten Einsatz der Einnahmen kompensiert werden.

Geteilt sind die Meinungen in Österreich hinsichtlich des Themas City-Maut, das ist eine Gebühr, die bei Fahrt in innerstädtische Bereiche zu berapen ist. Während Gobiet von der TU Graz daran bemängelt, dass dadurch der stauanfällige innerstädtische Verkehr nicht steuerbar ist, spricht sich der Verkehrsclub Österreich (VCÖ) dafür aus und lehnt zugleich generelles Road Pricing ab. „In London oder Stockholm nimmt der Verkehr durch die City-Maut um 15 bis 20 Prozent ab“, sagt Christian Gratzer vom VCÖ.

Intelligenztest

Österreich hat den ersten Schritt zur Einführung telematischer Verkehrssteuerungssysteme schon hinter sich. Auf Tirols Autobahnen läuft ein Testbetrieb in Echtzeit. Dabei wird der Verkehr von der Asfinag-Steuerungszentrale in Wien-Inzersdorf ferngesteuert. Über elektronische Anzeigetafeln kann direkt ins Verkehrsgeschehen eingegriffen beziehungsweise auf Unfälle oder Staus unmittelbar reagiert werden. Bis zum Jahr 2010 sollen alle heimischen Ballungsräume an das Asfinag-Telematiknetz angeschlossen sein. Die Kosten für die Einführung der intelligenten Straße betragen 300 Mio. Euro.

Laut Asfinag soll das neue System die Unfälle um bis zu 35 Prozent senken und mithelfen, 15 Prozent mehr Fahrzeuge auf die Highways zu bringen.

Clemens Rosenkranz



Die Asfinag investiert bis zum Jahr 2010 rund 300 Mio. Euro in die Verkehrssteuerung durch Telematik für alle österreichischen Ballungszentren, in Tirol läuft schon ein Test in Echtzeit. Foto: APA