



Die kleine Maut-Box der Pandora

Die Republik steckt in der Schuldenfalle, und beim Klimaschutz geht auch nichts weiter. Die Rechnung werden die Autofahrer präsentiert bekommen – entweder mit höherer Mineralölsteuer oder Kilometermaut.

Voraussichtlich ab 2011 werden Autofahrer in Tschechien Plastikboxen in Größe einer Zündholzschachtel mitführen. Die Minigeräte sollen die Pickerl-Vignette ersetzen und können wie eine Prepaid-Karte aufgeladen werden. Offizieller Grund der Übung: Die E-Vignette ist weniger betrugsanfällig als die Vignette, am Einheitspreis soll sich nichts ändern. Trotzdem ist so eine Umstellung ein Quantensprung, denn einmal installiert gleicht diese Mini-Box der Büchse der Pandora.

Bei den Mautbalken für die Lkw-Maut genügen marginale Umstellungen, und fertig ist die Pkw-Maut, deren Höhe nicht mehr fixiert ist wie bei der Vignette, sondern sich nach den gefahrenen Kilometern richtet. Noch ein paar Balken und Videokameras am Stadtrand, und fertig ist die City-Maut. Weitere Features für die Verkehrssteuerung: kein Problem. Was für Tschechien gilt, gilt für Österreich; die beiden Länder haben dasselbe Lkw-Mautsystem. Mit Kapsch, der steirischen Eikon oder Siemens wären drei weltweit renommierte Mautspezialisten aus Österreich gerüstet für die Pkw-Maut. So einfach die technische Seite, so heikel die politische. Die Pkw-Maut gutzuheißen wäre für Regierungspolitiker ungefähr so, als würden sie Temelin loben. „Mit Faymann nicht“, gibt sich Kapsch-Traffic-Com-Vorstand Erwin Toplak keinen Illusionen hin (siehe Interview rechts).

Sackgasse Defizit

Irgendwann muss aber auch Bundeskanzler Faymann die Frage beantworten, wie Österreich aus der Schuldenfalle herauskommt. Sind die Sonntagsreden über Verwaltungsreformen verhallt, muss er neue Steuern abnicken. In Deutschland trauen sich die ersten Ökonomen mit

Sparvorschlägen schon aus der Deckung, obwohl der Nachbar mit 3,8 Prozent heuer ein geringeres Defizit anpeilt als Österreich mit 4,2 Prozent (ein Defizitverfahren der EU haben beide am Hals). Norbert Walter, der renommierte Chefvolkswirt der Deutschen Bank, hält eine Pkw-Maut für die beste neue Einnahmequelle. Eine höhere Mehrwert- oder Einkommensteuer könnte den Konsum zu stark bremsen. Das wäre auch in Österreich riskant, denn die Zahl der Arbeitslosen wird nächstes Jahr auf 400.000 steigen und die Kaufkraft entsprechend sinken.

Was den Druck auf die Pkw-Maut zusätzlich erhöht, sind die Klimaziele der EU, von denen Österreich noch weit entfernt ist. Im Bereich Verkehr muss die Republik bis 2020 mindestens 16 Prozent an Treibhausgasen einsparen. Nicht leicht bei einem Verkehrsaufkommen, das deutlich steigen wird, sobald der Wirtschaftsmotor wieder anspringt. Abgesehen von drohenden Strafen aus Brüssel stellt sich die Frage, wie lange sich ein Land im 21. Jahrhundert noch gegen eine Ökologisierung des Verkehrs wehren kann. „Mit der Vignette werden Vielfahrer belohnt. Je mehr sie fahren, desto billiger wird die Gebühr pro Kilometer“, meint Angela Köppl vom Wirtschaftsforschungsinstitut. Bei einer Pkw-Maut wären mehr Anreize gegeben, bei langen Strecken auf die Bahn umzusteigen oder Autos zu teilen.

In bisherigen Diskussionen kursierten Mauthöhen zwischen vier und fünf Cent pro Kilometer. Denkbar und technisch machbar wäre es, zwei Tarife für Spritfresser und klimafreundliche Autos einzuführen. Der Verkehrsclub Österreich plädiert für eine „Pkw-Maut light“ auf Autobahnen und Schnellstraßen. „Für Vielfahrer könnte man eine Obergrenze einführen“, schlägt Ex-



Das österreichische Lkw-Mautsystem kann jederzeit einfach für eine Pkw-Maut aufgerüstet werden. Technisch ein Klacks, politisch aber (noch) ein Tabuthema. Foto: Bilderbox.com

perte Martin Blum vor. Eine Pkw-Maut auf dem gesamten Straßennetz hält er für zu aufwendig. Weichen dann nicht alle auf die Bundesstraße aus? „Bei Wien – Salzburg würden sich die Autofahrer zwölf Euro sparen, denken Sie, dafür weicht jemand auf die B1 aus?“ Die Grünen haben denselben Ansatz, aber im Rahmen ihrer ökologischen Steuerreform. Bei dieser sollen fossile Brennstoffe in allen Lebensbereichen stärker besteuert werden. Gleichzeitig soll jeder einen gewissen Betrag zurückbekommen, über niedrige Lohnnebenkosten. In Summe sollen kleine Haushalte mit einem großen Fuhrpark be- und größere Haushalte mit kleinem Fuhrpark entlastet werden.

The Easy Way Out

Zurück zur Koalition. Werner Faymann (SPÖ) und Josef Pröll (ÖVP) werden sich den Aufschrei sparen und wohl bei der Mineralölsteuer (MöSt) an-

setzen. Dass Steuern rund 45 Prozent des Spritpreises ausmachen, ist noch immer nicht jedem geläufig, deswegen wird der Aufschrei an der Zapfsäule weniger groß sein als bei einer Pkw-Maut. Es könnten ja auch die Saudis schuld am höheren Spritpreis sein. Eine höhere MöSt hilft der Regierung zudem bei den Klimazielen. Für ein Drittel der CO₂-Emissionen sind nämlich Tanktouristen aus Deutschland verantwortlich. Tanken die wieder daheim, hilft das der rot-weiß-roten Klimabilanz. Ewig kann allerdings nicht an der Steuerschraube gedreht werden, denn die Internationale Energieagentur sagt für 2013 einen neuerlichen Benzinpreis-Rekord voraus. Grund: In der Krise haben die Ölgesellschaften nicht in die Förderung neuer Ressourcen investiert, dieser Engpass werde die Preise nach oben schnellen lassen. Autofahrer, die nur selten die Autobahn benutzen, würden in

diesem Szenario wohl eine Pkw-Maut bevorzugen.

Die ökologische Pkw-Maut bleibt also auf dem Tisch. Brüssel nähert sich der Pkw-Maut durch die Hintertür: Bis 2012 sollen die Mautsysteme für Lkw in ganz Europa vereinheitlicht sein, schreibt die Europäische Kommission vor. Zusatz: bis 2015 auch für Pkw. Natürlich sei es Sache der Mitgliedsländer, ob sie eine Pkw-Maut überhaupt einführen. So macht es Brüssel: den Weg ebnen und dann mit sanftem Druck auf diesen umleiten. Direkter hat es Kurt Eder, der Ex-Verkehrssprecher der SPÖ, einmal mit Verweis auf die kleinen Boxen ausgedrückt: „Man kann die elektronische Pkw-Maut nicht aufhalten, sie wird nicht in ein oder zwei Jahren kommen, aber es wird gar nicht mehr so lange dauern, man kann diese Entwicklung nicht aufhalten.“ Das war vor drei Jahren.

Clemens Neuhold