



Mario Rohracher

Mario Rohracher ist seit 2004 Leiter des Bereiches Verkehr und Konsumentenschutz im ÖAMTC. Nach dem Studium der Elektrotechnik und der Technischen Physik an der Technischen Universität Wien graduierte er 1978 zum Diplomingenieur; Aufbau der Sparte Weltraumtechnik bei Schrack Elektronik AG; 1988 bis 1997 Geschäftsführer der Schrack Aerospace GmbH; 1998 bis 2001 Geschäftsführer der Interessenvertretung der österreichischen Autozulieferindustrie AOEM; 2001 wurde er zum Mitglied des Vorstandes der Eybl International AG bestellt. Während seiner Industrietätigkeit zahlreiche Funktionen in nationalen und internationalen Gremien: langjähriges Mitglied des Aufsichtsrates der österreichischen Weltraumagentur ASA; Mitglied des Industriepolitischen Komitees der EUROSPACE (Paris), Mitglied des Vorstandes der Europäischen Vereinigung der Autozulieferindustrie CLEPA (Brüssel); Laufende Vortragstätigkeit im In- und Ausland.

Kontakt Dipl.-Ing. Mario Rohracher
ÖAMTC
Schubertring 1-3
A-1010 Wien
Tel +43 1 71199 1200
Fax +43 1 71199 1270
mario.rohracher@oeamtc.at
www.oeamtc.at

Mario Rohrer

Verkehrsinfrastruktur – Wer trägt die Kosten?

Pkw-Maut: Ultima Ratio oder entbehrliches Übel?

Jede Zeit hat ihre Gespenster. Die meisten Menschen haben von ihnen gehört, viele glauben sie zu kennen oder zumindest eine bestimmte Vorstellung von ihnen zu haben, jedenfalls genügend, um auf Stammtischen und im Freundeskreis über sie zu diskutieren. Gespenster verschwinden zeitweise, tauchen dann aber in unregelmäßigen Abständen wieder auf. Besonders gerne zeigen sie sich in Vorwahlzeiten, da sie hervorragend geeignet sind zu polarisieren. Dann locken sie auch eine Vielzahl von Experten auf den Plan und freuen sich diebisch über die damit meist einhergehende Verunsicherung unter den Bürgern.

So ein Gespenst ist im Verkehrsbereich die Pkw-Maut, auf neu-deutsch auch „Road pricing“ genannt, also „Straßenbepreisung“, auch als kilometerabhängige Autobahn-, beziehungsweise Straßenmaut bezeichnet. Derzeit von – fast – allen politischen Parteien offiziell als den geplagten Autofahrern nicht zumutbare weitere Belastung verdammt, geistert die mögliche Einführung nach den Wahlen im Herbst dennoch unverdrossen in einschlägigen Zirkeln umher.

Derzeitige Einnahmen reichen nicht aus

Welches Problem gilt es zu lösen?

Österreich liegt spätestens seit der EU-Ostöffnung im Zentrum eines europäischen Wirtschaftsraumes, der zunehmende Anforderungen an die Mobilität des Güter- und Personenverkehrs stellt. Zudem erfordert die arbeitsteilige Wirtschaft inklusive des rasch wachsenden Dienstleistungssektors auch im Inland eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur, in der die Straße eine dominierende Rolle spielt und, da sind sich sogar die Experten einig, auf Jahre hinaus spielen wird. Der notwendige Ausbau und die Erhaltung kosten Geld, umso mehr, als dem Erhalt einer intakten Umwelt durch vielfältige und manchmal extrem kostspielige Auflagen (z.B. Tunnel statt Brücke, Lärmschutzbauten, etc.) Rechnung zu tragen ist. Mit Gründung der ASFINAG (Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-AG) wurde ein Instrument geschaffen, mit dem viele anstehende Bauvorhaben erfolgreich auf Schiene gebracht werden konnten, ein Modell, um das uns sogar das Ausland beneidet. Es zeichnet sich allerdings ab, dass mit den derzeit zur Verfügung stehenden Einnahmen aus Lkw-Maut, Pkw-Vignette sowie diversen Strecken- und Sondermaturen bei der Be-

Gespent Pkw-Maut

*Dominierende Rolle
der Straße*

*Teure Umwelt-
auflagen*

Modell ASFINAG

*ASFINAG:
Einnahmen reichen
nicht aus*

*Prioritäten
überprüfen*

wältigung wichtiger Ergänzungen des hochrangigen Straßennetzes („Lückenschluß“) sowie dringend erforderlicher dreispuriger Ausbauten bestehender Autobahnen nicht mehr das Auslangen gefunden wird. Die Schere, die sich durch den wachsenden Zinsendienst bei Aufnahme weiterer Kredite, wenn auch durch die Haftung der Republik günstig zu bedienen, und gleichbleibenden Einnahmen auftut, wird zum Problem. Fazit: Die ASFINAG benötigt höhere Einnahmen oder Projekte müssen verschoben oder gestrichen werden. Beides kann nicht im Interesse des Landes liegen, wiewohl die Prioritäten einer permanenten Prüfung zu unterziehen sind.

Wer ist Nutznießer der Mobilität?

*Verursacherprinzip
hinterfragen*

Welche Lösungen zur Behebung der Finanzmisere kommen in Frage? Hier treten nun die Verfechter des sogenannten „Verursacherprinzips“ („user-pays-principle“) auf den Plan und fordern: Derjenige, der fährt, verursacht Kosten. Dafür soll er bezahlen, er hat schließlich auch den Nutzen. So einfach, so bedenklich!

Privatisierung

Die zugrunde liegende beinahe ausschließliche Betonung des Kostenargumentes führt beinahe ebenso konsequent in eine Privatisierungsdiskussion gemeinwirtschaftlicher Leistungen, die allerdings gerade im Verkehrssektor leicht zu massiven Sicherheitsdefiziten führen kann (so hat z.B. in England die Privatisierung der Bahn gleich in den ersten Jahren zu einer Häufung von Unfällen und Verspätungen geführt)

*Straßennetz als
„Backbone“
für freie
Marktentfaltung*

Es ist hingegen verstärkt die Frage nach dem Nutzen zu stellen, und wer die Nutznießer einer funktionierenden Straßeninfrastruktur sind (diese Frage gilt natürlich auch für die Verkehrsträger Luft, Schiene und Wasser). Warum werden Straßen befahren und gebraucht? Doch wohl nicht zu dem Zweck, Kosten zu verursachen! Unser Straßennetz, insbesondere das hochrangige, ist unbestritten eine wichtige Basis für eine gesunde Wirtschaft, ein „Backbone“, also ein Rückgrat, auf dem sich die Marktkräfte frei und in fairem Wettbewerb entfalten können. Das betrifft die arbeitsteilige Gütererzeugung, den Handel, gewerbliche und soziale Dienstleistungen, den Tourismus und nicht zu vergessen, die individuelle Mobilität, die eine wachsende Freizeitindustrie speist. All diese Leistungen sind Teil unseres Wohlstandes und konzentrieren sich längst nicht mehr auf Ballungszentren, sondern verteilen sich im Land. So werden Regionen entwickelt, neue Geschäftszweige entstehen und Arbeitsplätze werden geschaffen. Dazu kommt, dass die Wahl des Arbeitsplatzes längst nicht mehr frei ist und von den Arbeitnehmern eine hohe Mobilität verlangt werden muß.

*Straßeninfrastruktur
bewirkt vielfachen
Nutzen*

Fazit: Die Frage nach den Nutznießern von Infrastruktur ist nicht rein auf die „Befahrer“ zu reduzieren. Konsequenterweise ist deshalb auch das puristische „user-pays-principle“, bezogen auf den Straßenbenützer, in Frage zu stellen. Im Lichte des Gesagten erscheint es wesentlich gerechter, die finanzielle Last des notwendigen Ausbaus, der Verbesserung und der Erhaltung unseres Straßennetzes auf einen größeren Kreis an Nutznießern aufzuteilen.

Teil der Mineralölsteuer als zweckgebundene Straßeninfrastrukturabgabe ist eine mögliche Lösung

Anstatt an neue hohe Belastungen einer kleinen Gruppe von Autofahrern zu denken, erscheint es wesentlich zielführender, einen Teil der Mineralölsteuer in Form einer zweckgebundenen Straßeninfrastrukturabgabe an die ASFINAG abzuführen. Bei der zu entrichtenden Abgabe wäre bereits ein Bruchteil der Gesamteinnahmen aus der Mineralölsteuer (MöSt 2005: 3,7 Mrd. Euro) zur Mitfinanzierung der wesentlichen Projekte ausreichend. Die Vorteile dieses Ansatzes liegen auf der Hand: Die MöSt ist fahrleistungsabhängig; wer mehr fährt, zahlt mehr. Sie enthält eine ökologische Komponente: sparsame Fahrzeuge verbrauchen und zahlen weniger pro Kilometer. Die MöSt trifft alle Fahrzeugbenutzer und alle Straßen: damit ist ein sozialer Ausgleich wesentlich besser erreicht als durch eine Beschränkung einer allfälligen Maut auf wenige Autobahnbenutzer und das in beträchtlicher Höhe. Ein weiterer Vorteil besteht in der kostengünstigen Einhebung im Wege der Mineralölsteuer. Im Vergleich dazu fallen bei einer Einhebung über Mautgalgen oder Satellitensysteme Investitionen in Höhe von bis zu 30 Prozent der Einnahmen an. Nicht eingerechnet die Kosten der zusätzlichen Bürokratie bei der Verfolgung von Mautsündern, Fehlabbuchungen, etc.

Volkswirtschaftlicher Exkurs: Studien belegen, dass eine Verteuerung der Mobilität als erstes dämpfend auf andere Haushaltsausgaben wirkt. Dies zieht einen negativen Effekt auf die Inlandsbeschäftigung nach sich, ohne auf der anderen Seite den Markt positiv zu stimulieren.

Die vorgeschlagene MöSt-Lösung entspricht auch jüngsten Überlegungen der EU-Kommission, die eine schrittweise Abkehr von (fixen) Zulassungssteuern hin zu verbrauchs- und km-abhängigen Abgaben beinhalten.

Wenn als Argumente für eine Pkw-Maut also Schlagworte wie „Kostenwahrheit“ und „Verursacherprinzip“ fallen, weil sie in erster Näherung plausibel und „gerecht“ klingen, so erscheint es den politischen Entscheidungsträgern zumutbar, diese Begriffe auch im Lichte ihres Anspruchs, günstige Rahmenbedingungen für eine gedeihliche Weiterentwicklung unserer sozialen Marktwirtschaft zu schaffen, genauestens zu prüfen.

Aus heutiger Sicht möge das Gespenst elektronische Pkw-Maut in der von einigen Lobbyisten geforderten Form in der Mottenkiste glorreicher Ideen sanft entschlummern – die Österreicher haben Besseres verdient!

*Zweckgebundene
Infrastrukturabgabe
als Teil der MöSt*

*MöSt ist fahr-
leistungsabhängig*

*Einhebung der MöSt
ist kostengünstig*

*Teure Mobilität
dämpft Wachstum*

*MöSt-Lösung ist
EU-kompatibel*

*Staat: günstige
Rahmenbedingungen
schaffen statt ein-
seitige Belastungen*