

Konzeption, Instrumente und Auswirkungen der Transitverkehrspolitik Österreichs und der Schweiz

Wolfgang Rauh

Seit 1. 1. 2004 sind Einschränkungen für den Lkw-Transitverkehr durch Österreich Geschichte. Österreich ist mit seinem Ökopunkt-System für den Transitverkehr gescheitert. Bis zum November 2004 hat der Lkw-Verkehr über den Brenner gegenüber dem Vorjahr um 14,4% zugenommen. Ist Österreich damit zu einem Opfer der Verkehrspolitik der Europäischen Union geworden, die die Freiheit des Warenverkehrs ohne Rücksicht auf die Interessen von Umwelt und Gesundheit der Bevölkerung durchsetzt? Oder ist Österreich gar ein Opfer der Schweizer Verkehrspolitik geworden, die den Lkw-Transitverkehr früher durch ein Gewichtslimit von 28 Tonnen und jetzt durch eine hohe Lkw-Maut von seinem Territorium verdrängt und in die Nachbarstaaten - vor allem nach Österreich - verbannt?

"Wir haben sowohl mit dem Transitabkommen, das noch bis 2005 gilt, wie auch mit dem Landverkehrsabkommen von Kloten eine Lösung gefunden, die unsere Regulierung vor allem im Transitverkehr mit nicht diskriminierenden und marktwirtschaftlichen Instrumenten klar dauerhafter sichert." Erklärte der Direktor des Schweizer Bundesamtes für Verkehr im Hinblick auf das Scheitern der Transitverhandlungen Österreichs. Stimmt diese optimistische Einschätzung und warum hat Österreich - im Gegensatz zur Schweiz ein EU-Mitglied - es nicht verstanden, eine ähnlich günstige Lösung zu finden? Das sind die Themen, die im Folgenden beantwortet werden sollen.

1 Transit wird gegenüber hausgemachtem Verkehr überschätzt

Lkw-Transitverkehr unterscheidet sich von sonstigem Lkw-Verkehr in erster Linie durch eine Definition (vom Ausland ins Ausland) die sich aus der Zufälligkeit von Grenzverläufen ergibt. Da relevante Unterschiede zwischen Lkw-Transitverkehr und sonstigem Lkw-Verkehr nicht auszumachen sind, ist die Frage zu stellen, ob der Lkw-Transitverkehr sich in Größe und zeitlicher Entwicklung von sonstigem

Lkw-Verkehr unterscheidet.

Die geringste Gewichtung erhält der Lkw-Transitverkehr, wenn er als Anteil an der Kfz-Fahrleistung in Österreich beschrieben wird. In Österreich werden insgesamt etwa 58 Mrd. Kfz-Kilometer (Pkw + Lkw) gefahren. Im Güterverkehr werden 8,6 Mrd. Kfz-Kilometer auf Fahrten zurück gelegt, die zumindest Ziel oder Quelle in Österreich haben (Binnen-Quell- und Zielverkehr). Der Transit-Lkw-Verkehr erreicht 0,311 Mrd. Kfz-Kilometer pro Jahr. Das bedeutet, dass der Güterverkehr für 15,6% aller in Österreich zurückgelegten Fahrzeugkilometer verantwortlich ist. Dem Lkw-Transitverkehr sind rund 0,5% aller Kfz-Kilometer und 3,5% aller Lkw-Kilometer zurechenbar (Estermann/Fusseis 2001, eigene Berechnung der Prozentsätze).

Der Anteil den der Lkw-Transitverkehr an der gesamten Belastung durch den Straßenverkehr hat, lässt sich sicherlich nicht ausreichend durch dessen Anteil an der gesamten Kfz-Fahrleistung (Pkw-Kilometer + Lkw-Kilometer) beschreiben. Schon der Titel der Arbeit von Estermann und Fusseis - "Transitverkehr anders gesehen" - deutet darauf hin, dass die Kenngröße Kfz-Fahrleistung bewusst gewählt wurde, um durch ein entgegengesetztes Extrem auf die Überbewertung der Belastungen durch den Transitverkehr in den Medien hinzuweisen.

2 Transit entspricht etwa 6% der Brutto-Tonnenkilometer

Ein brauchbarer Maßstab für den Anteil des Lkw-Transitverkehrs an der von der Bevölkerung wahrgenommenen Belastung durch den Straßen-Güterverkehr ist die Transportleistung in Netto- bzw. Brutto-Tonnenkilometer. Nach der Studie "Verkehr in Zahlen" (Herry/Russ, 2002) erreichte die Transportleistung des Straßen-Güterverkehrs im Jahr 1999 in Österreich 26,4 Milliarden Tonnenkilometer. Davon waren 6,7 Milliarden Tonnenkilometer oder 25,5% Transitverkehr. Eine Kenngröße, die Belastungen der Bevölkerung durch den Verkehr (Lärm, Abgase) noch besser beschreiben könnte, als die Netto-Trans-

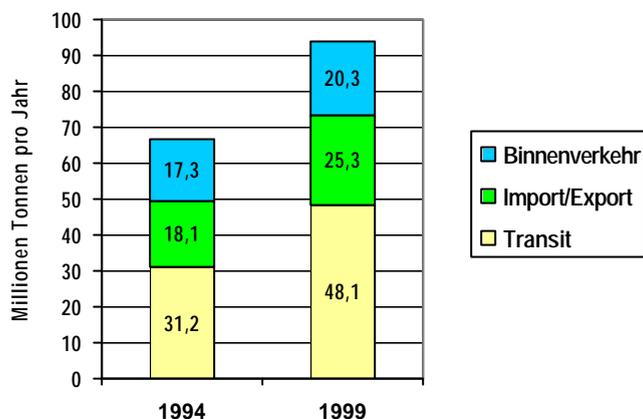
portleistung sind die Brutto-Tonnenkilometer (= Gewicht von Fahrzeug und Ladung mal zurückgelegter Strecke). Der Lkw-Verkehr hat einen Anteil von 54% der Brutto-Tonnenkilometer (eigene Berechnung nach Herry/Sedlacek, 2003). Da im Lkw-Verkehr wachsender Distanz neben der Fahrzeuggröße auch Auslastungsgrade um bis zu 59% steigen (Spiegel T., 1999) dürfte der Anteil des Transitverkehrs an den Lkw-Brutto-Tonnenkilometern bei etwa 11,5% und an den Kfz-Brutto-Tonnenkilometern (Lkw + Pkw) bei etwa 6% liegen.¹ Der Anteil des Lkw-Transitverkehrs an der gesamten Belastung der Österreichischen Bevölkerung durch den Straßenverkehr wäre damit annähernd vernachlässigbar. Dabei darf jedoch nicht übersehen werden, dass der Transitverkehr in einzelnen Alpentälern sehr wohl eine schwere und unzumutbare Beeinträchtigung von Gesundheit und Lebensqualität der dort lebenden Menschen darstellt.

3 Hoher Anteil des Transits am alpenquerenden Verkehr

Vom Pitztal am Ostende der Alpen bis zum Klostertal in Vorarlberg gibt es viele Alpentäler in Österreich, die durch Lkw-Verkehr stark mit Lärm und Abgasen belastet werden. Durch Zufälligkeiten des Verlaufes von Staatsgrenzen zwischen den großen europäischen Wirtschaftsräumen gibt es genau ein Tal, in dem der Transitverkehr über 90% der Lkw-Verkehrsbelastung ausmacht. Das ist das nach Daten von Untersuchungen zum Transitverkehr das Wipptal zwischen Innsbruck und dem Brenner (Herry/Sedlacek, 2003, S. 154). Schon im Unterinntal sinkt der Anteil des Lkw-Transitverkehrs auf etwa 50% des Lkw-Aufkommens (eigene Berechnung nach Nadler&Steierwald, 2002). Auf den übrigen stark befahrenen Strecken in Ballungsräumen verursacht der Transitverkehr nur Bruchteile der Verkehrsbelastung.

Das Aufkommen des alpenquerenden Güterverkehrs betrug im Jahr 1999 93,7 Millionen Tonnen auf Bahn und Straße (Herry/Russ, 2002, S. 154). Zwischen 1994 und 1999 ist das Aufkommen des alpenquerenden Güterverkehrs in Österreich um 41% gestiegen und der Anteil des Transits an diesem Aufkommen von 47% auf 51% (Herry/Russ, 2002, S. 154).

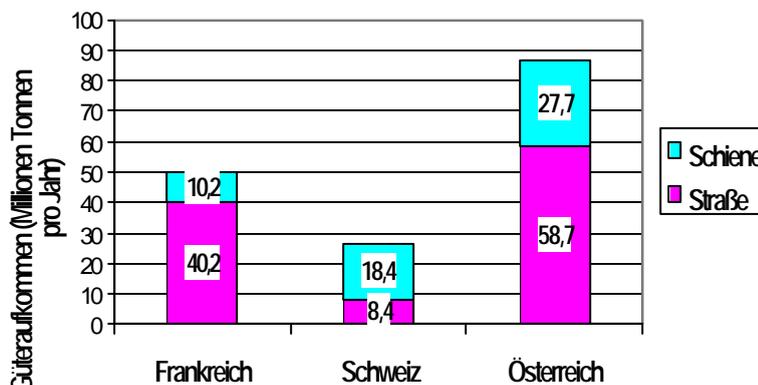
Abbildung 1: Etwa 50% des alpenquerenden Güter-Aufkommens von Bahn und Straße ist Transit



Quelle: eigene Darstellung nach Herry/Russ, 2002, S. 154

Österreich hat mit 86,4 Millionen Tonnen pro Jahr das absolut höchste Aufkommen an alpenquerendem Güterverkehr gefolgt von Frankreich mit 50,4 Millionen Tonnen und der Schweiz mit 26,8 Millionen Tonnen (ITE, 2003).² Auch gemessen an der jeweiligen Länge des Alpenbogens hat die Schweiz das niedrigste Aufkommen. Pro Kilometer des Alpenbogens hat Frankreich um 127% und Österreich um 87% mehr Güter-Aufkommen als die Schweiz. Da die Schweiz zudem in der Zone der höchsten wirtschaftlichen Aktivität in Europa liegt (in der sogenannten "Banane" zwischen Mailand und London) kann das relativ geringe Güteraufkommen als Indiz für den Einfluss der schweizerischen Verkehrspolitik gewertet werden. Ein weiteres Indiz für die Wirksamkeit der schweizerischen Verkehrspolitik ist der hohe Anteil der Bahn am Güterverkehr. Die Bahn hält in der Schweiz einen Anteil von 69% am alpenquerenden Güterverkehr. In Österreich beträgt der Bahn-Anteil nur 32% und in Frankreich nur 20%.

Abbildung 2: Alpenquerender Güterverkehr in drei Staaten des Alpenbogens



Quelle: eigene Darstellung nach ITE, 2003

4 Staatliche Instrumente der Verkehrspolitik

In der Verkehrspolitik im Allgemeinen und in der Transit-Politik im Besonderen stehen die grundsätzlichen Möglichkeiten und Instrumente staatlichen Handelns zur Verfügung:

- Eigentum und Befugnis begründende Rechtsnormen
- Information und Koordination
- Verhaltenslenkende Rechtsnormen
- Staatsausgaben
- Staatseinnahmen

Die Zuteilung von Kontingenten über die Anzahl von Transitfahrten mit Lastwagen fällt unter die Befugnis begründenden Rechtsnormen. Einen Schritt in Richtung ökonomischer Optimierung ist die privatrechtliche Möglichkeit des Handels von Durchfahrtsrechten. Einerseits könnte der Staat Durchfahrtsrechte an private Akteure verkaufen; andererseits können Durchfahrtsrechte zwischen den privaten Akteuren gehandelt werden.

Relativ geringe Bedeutung haben die Instrumente der Information und Koordination. Teilweise koordinierende Funktion hat der staatlich initiierte Aufbau von physischen Güterverkehrszentren oder von virtuellen Plattformen für die Güter-Logistik.

Verhaltenslenkende Rechtsnormen wie Nacht- und Feiertags-Fahrverbote schränken den Fahrbetrieb auf bestimmte Zeiten ein. Ausnahmen von solchen Verboten wie zum Beispiel für Lkw-Fahrten im Rahmen des Kombinierten Verkehrs bilden Verhaltenslenkende Anreize.

Von größter Bedeutung für die Verkehrspolitik sind die Instrumente der Staatseinnahmen und -ausgaben. Entscheidungen über Art und Umfang von Infrastrukturinvestitionen einerseits sowie verkehrsspezifische Steuern (Mineralölsteuer, Elektrizitäts-Abgabe, Kfz-Steuer, Motorbezogene Versicherungssteuer) und Mauten (Lkw-Maut, Schienen-Benützungsentgelt) beeinflussen die Entwicklung des Verkehrsvolumens und die Verkehrsmittelwahl. Bau und Betrieb von Infrastrukturen sowie die Festsetzung von Mauthöhen einschließlich Überwachung kann im Rahmen gesetzlicher Vorgaben vom Staat an privat rechtlich organisierte Akteure ausgelagert werden.

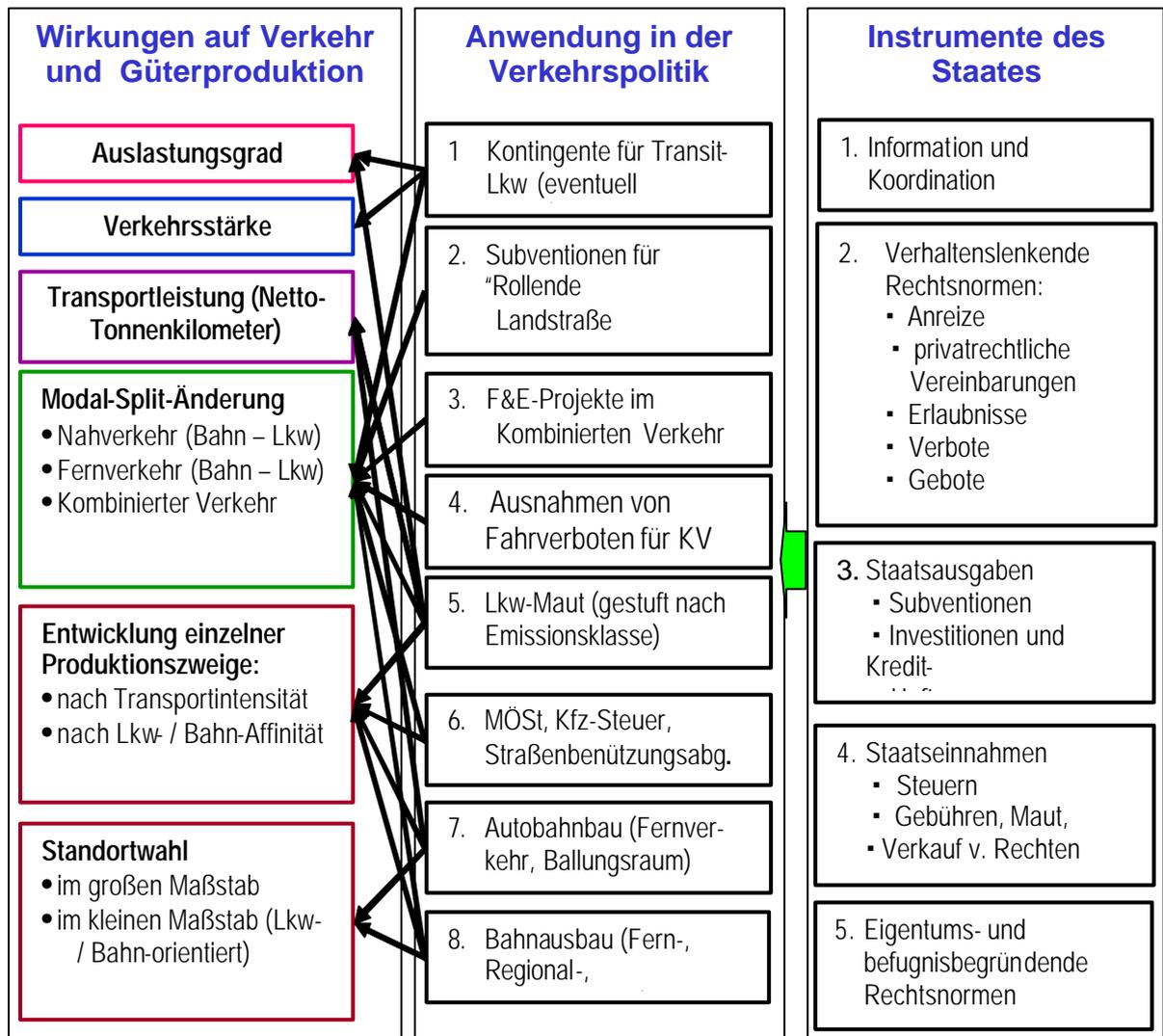
Vorübergehend war in der österreichischen Transitverkehrspolitik auch das Instrument der Subventionen für den Transport von Lastwagen auf der Bahn (begleiteter Kombiniertes Verkehr = "Rollende Landstraße") von Bedeutung. Für den Güterverkehr der Bahn haben staatlich geförderte Forschungsprogramme zur Anwendung neuer Technologien im Schienenverkehr Bedeutung.

Lkw-Kontingente und Lkw-Mauten wirken durch die Limitierung der Fahrtenzahl bzw. über die Preiselastizität auf die Transportleistung des Straßen-Güterverkehrs. Auf steigende Kosten pro Lkw-Fahrt reagieren die Transporteure mit höherer Auslastung der Fahrzeuge (verbesserte Logistik, weniger Leerfahrten). Die Wettbewerbsposition der Bahn und des Kombinierten Verkehrs verbessert sich. Der Trend zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße wird gebremst.

Entscheidungen über den Ausbau von Bahn- und Straßennetz beeinflussen vor allem die Entwicklung des Modal-Split (Aufteilung zwischen Bahn und Lkw) des Güterverkehrs. Der "natürliche" Wettbewerbsvorteil der Bahn liegt beim Fernverkehr. Erst der Ausbau des Autobahnnetzes außerhalb der Ballungsräume (d.h. ohne ökonomische Rechtfertigung durch entsprechende Verkehrsstärken) macht den Lkw auch im Fernverkehr gegenüber der Bahn konkurrenzfähig. Darüber hinaus wird der Marktanteil der Bahn durch den Grad der direkten Erreichbarkeit wichtiger Industriestandorte über Regionalbahnen und Anschlussbahnen beeinflusst.

Langfristig beeinflusst der Ausbaugrad des Bahn- bzw. des Straßennetzes die Entwicklung einzelner Industriezweige (abhängig von Transportintensität und Affinität zu Bahn- oder Straßen-Güterverkehr) und die lokalen Standortentscheidungen der Industrie. Bei schrumpfendem Bahnnetz und wachsendem Autobahnnetz werden "zukunftsfähige" Standorte in der Regel in der Nähe von Autobahnanschlüssen gesucht.

Abbildung 3: Instrumente des Staates - Anwendung und Wirkungen



Quelle: eigene Darstellung nach Schönback, 2004

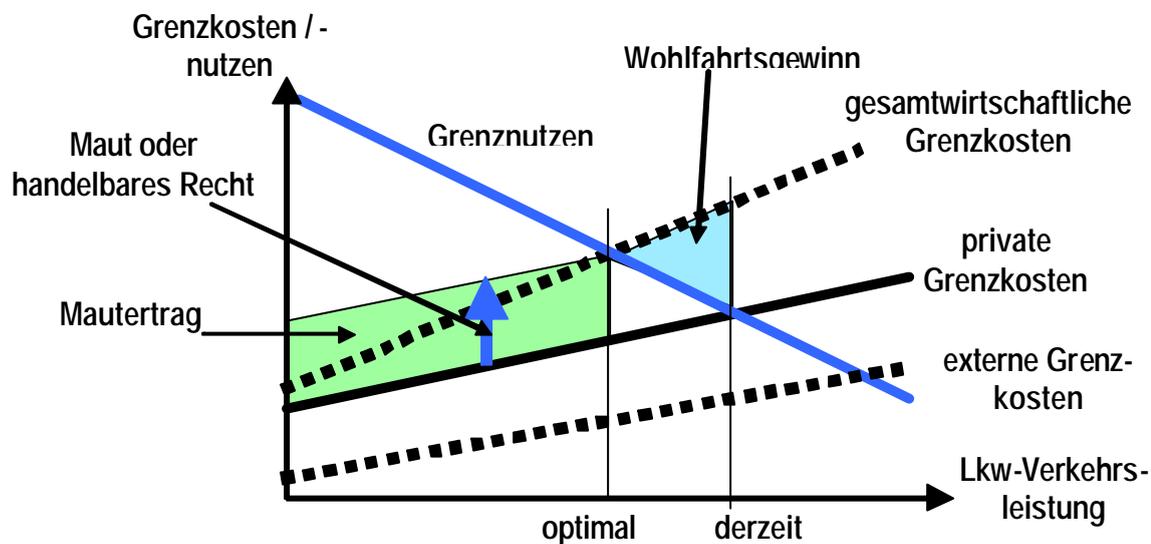
5 Ökonomische Optimierung des Lkw-Verkehrs kann Umweltbelastung reduzieren

Wenn Österreich von den EU-Partnern gefordert hat, Regelungen zuzulassen, die ausschließlich den Transitverkehr treffen, dann widersprach das einerseits dem Diskriminierungsverbot und andererseits war der Nutzen solcher Regelungen beschränkt, weil Belastungen durch den Transitverkehr nur einen geringen Teil der Gesamtbelastung durch den

Verkehr ausmachen. Maßnahmen, die zu einer Entlastung der lärm- und abgasbelasteten Bevölkerung führen sollen müssen daher den gesamten Verkehr, zumindest aber den gesamten in- und ausländischen Straßen-Güterverkehr betreffen.

Wenn eine Regelung getroffen wird, die das Wachstum des Straßen-Güterverkehrs eindämmen soll, dann sollte es eine Regelung sein, die möglichst geringe Kosten verursacht. Das günstigste Nutzen-Kosten-Verhältnis ist von Maßnahmen zur Internalisierung externer Kosten des Lkw-Verkehrs zu erwarten.

Abbildung 4: Durch Internalisierung externer Kosten Nutzen stiften



Quelle: eigene Darstellung

Wird der Preis von Lkw-Fahrten durch eine fahrleistungsabhängige Maut oder durch handelbare Fahrrechte um den Betrag der externen Kosten des Lkw-Verkehrs (Differenz zwischen sozialen und privaten Grenzkosten) erhöht, kann dies volkswirtschaftlichen Nutzen (Wohlfahrtsgewinne) bei gleichzeitiger Reduktion des Lkw-Verkehrsaufwandes und der damit verbundenen Umweltbelastung bringen (schraffierte Fläche in Abbildung 4). Der Mauterlös oder der für Fahrrechte erlöste Preis ist ein Transfer (gepunktete Fläche in Abbildung 4).

Wenn dagegen einschränkende Regulierungen des Verkehrs getroffen werden (z.B. sektorale Fahrverbote, Begrenzung der Fahrtenzahl) oder wenn das Recht, die Einhaltung rechtlicher Vorschriften durch die Lkw-Lenker zu überwachen, in schikanöser und behindernder Weise ausgeübt wird, verursacht dies ökonomische und politische Kosten. Eben solche Kosten würden spontane Blockaden der Transitrouten durch die Bevölkerung verursachen.

Die Voraussetzung für Wohlfahrtsgewinne durch Einführung einer Lkw-Maut ist, dass die derzeit von den Fuhrunternehmern zu kalkulierenden Kosten (private Grenzkosten) niedriger sind, als die sozialen Grenzkosten, die durch die jeweiligen Fahrten für die Allgemeinheit entstehen. Ob und wie weit diese Voraussetzung gegeben ist, wird im Folgenden zu überprüfen sein.

6 Hohe externe Kosten des Straßen-Güterverkehrs

Die externen Kosten durch Schadstoffe, Lärm und Verkehrsunfälle betragen beim Straßen-Güterverkehr 112,9 Euro und beim Schienen Güterverkehr 8,4 Euro pro 1000 Netto-Tonnenkilometer (Herry/Trafico, 2001 zitiert nach Herry/Russ, 2002, Seite 204). Die Anlastung der jeweiligen externen Kosten würde sich also nicht nur reduzierend auf den Güterverkehrsaufwand sondern auch zu Gunsten des weniger unfallträchtigen und umweltbelastenden Gütertransportes auf der Bahn auswirken.

Externe Kosten des Lkw-Verkehrs ergeben sich jedoch nicht nur durch Verkehrsunfälle und Umweltbelastung sondern auch durch unzureichende Dekung der Straßenkosten. Die Aufteilung der Straßenkosten (laufende Kosten und Kapitalkosten) nach Fahrzeugkategorien erfolgt auf Grundlage von Verkehrsleistungsmerkmalen wie Fahrzeugkilometer, Brutto-Tonnenkilometer und Achslastkilometer. Durch diese Verkehrsleistungsmerkmale kann der Ressourcenverbrauch, den die jeweiligen Fahrzeugkategorien bei der Straßenbenützung verursachen, näherungsweise mathematisch beschrieben werden. Zum Beispiel hängt die Abnutzung der Straßenoberfläche überwiegend von den Achslastkilometern ab. Tunnelprofile und Bedarf an Straßenkapazität (Faktoren für Kapital- und Erhaltungskosten) hängen von den Fahrzeugabmessungen und der

zurückgelegten Strecke ab (Fahrzeugkilometer). Der Kapital- und Erhaltungsaufwand für entsprechend tragfähige Unterbauten und Brücken hängt überwiegend von den Brutto-Tonnenkilometern ab.

Der Zusammenhang zwischen Verkehrsleistungsmerkmalen der jeweiligen Fahrzeugklasse und den laufenden Kosten sowie Kapitalkosten wurde im Fall der Wegekostenrechnung Straße 2000 aus empirischen Daten zahlreicher Straßenabschnitte durch Mehrfach-Regressionen ermittelt. Empirische Daten sind einerseits durch Verkehrszählungen ermittelte Verkehrsleistungsmerkmale der einzelnen Fahrzeugklassen auf dem jeweiligen Straßenabschnitt sowie die im Rahmen der Ermittlung des Anlagekapitals und der laufenden Kosten von den Straßenverwaltungen erhobenen Daten.

7 Geringe Infrastruktur-Kostendeckung bei schweren Lkw

Als Einnahmen der Straßenbetreiber aus der Infrastrukturbenützung gelten neben Erträgen aus Mautgebühren und Autobahn-Vignetten auch Erträge verkehrsspezifischer Steuern und Abgaben. Die Liste der Einnahmen aus dem Lkw-Verkehr umfasst daher die anteiligen Erträge aus der Mineralölsteuer, Erträge aus der Kfz-Steuer, aus Hochmauten für bestimmte Alpenpässe und Tunnels, aus der Straßenbenützungsabgabe und Autobahnvignette (bis 31.12.2003) und der Lkw-Maut (ab 1.1.2004).

Aus der Kategorisierung von Einnahmen und Straßenkosten ergeben sich Kostendeckungsgrade nach Fahrzeugkategorie bzw. Gewichtsklasse und Straßenkategorie. Die Kostendeckungsgrade nach Gewichtsklasse lagen im Jahr 2000 nach der österreichischen Wegekostenrechnung für die Straße 2000 im Durchschnitt aller Straßen zwischen 58% bei Lkw mit 7,5 bis 12 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht und 31% bei der höchsten Gewichtsklasse mit über 28 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht (Herry/Sedlacek, 2003, S. 99 - 103).

Tabelle 1: Infrastruktur-Kostendeckung nach höchstzulässigem Gesamtgewicht

höchstzulässiges Gesamtgewicht	Infrastruktur-Kosten	Einnahmen	Infrastruktur-Kostendeckung
Lkw bis 7,5 t	119	59	50%
Lkw 7,5 bis 12 t	92	53	58%
Lkw 12 bis 18 t	246	121	49%
Lkw 18 bis 28 t	270	84	31%
Lkw über 28 t	1824	570	31%
alle Lkw	2551	887	35%

Quelle: eigene Bearbeitung nach Herry/Sedlacek, 2003, S. 99 - 103

Nach Straßenkategorie lag der Infrastruktur-Kostendeckungsgrad (ohne externe Kosten) des Lkw-Verkehrs im Jahr 2000 zwischen 83% auf Autobahnen und 11% auf Landes- und Gemeindestraßen (Herry/Sedlacek, 2003, S. 106). Daraus folgt einerseits, dass eine Bemannung von Lkw zur Deckung

von Infrastrukturkosten ökonomisch sinnvoll wäre. Es folgt weiters, dass eine solche Bemannung nicht nur auf das hochrangige Straßennetz beschränkt sein darf sondern vor allem auf dem untergeordneten Straßennetz erfolgen muss, wo die Kostendeckung wesentlich geringer ist, als auf Autobahnen.

Tabelle 2: Deckung der Infrastrukturkosten durch den Lkw-Verkehr

	Infrastruktur-Kosten	Einnahmen	Infrastruktur-Kostendeckung
Autobahnen und Schnellstraßen	625	517*	83%
Bundesstraßen B	489	205	42%
Landes und Gemeindestraßen	1437	165	11%
alle Straßen	2551	887	35%

*noch ohne Lkw-Maut

Quelle: eigene Bearbeitung nach Herry/Sedlacek, 2003, S. 106

Die externen Kosten des Lkw-Verkehrs durch Kosten der Umweltbelastung (einschließlich damit verbundene Gesundheitskosten) sowie durch externe Unfallkosten werden mit insgesamt 1856 Millionen Euro pro Jahr beziffert (Herry/Sedlacek, 2003, S. 106). Werden die externen Kosten des Lkw-Verkehrs zusätzlich zu den Infrastrukturkosten berücksichtigt, ergeben sich sogenannte "Gesamtkostendeckungsgrade", die wesentlich unter den Infrastruktur-Kostendeckungsgraden liegen. Der Gesamt-Kostendeckungsgrad des Lkw-Verkehrs auf allen Straßen wird mit 20% beziffert. Auf Gemeindestraßen liegt er bei lediglich 8%. Am höchsten ist er mit 37% auf Autobahnen und Schnellstraßen (Herry/Sedlacek, 2003, S. 106).

8 Optimale Mauthöhen bei Einrechnung externer Kosten

Die Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benützung des hochrangigen Straßennetzes durch schwere Nutzfahrzeuge sieht vor, dass die anteiligen Straßenkosten des Lkw-Verkehrs ausschließlich aus Mauterträgen gedeckt werden. Für die Lkw-Maut auf Autobahnen ergibt sich dann die seit 1.1.2004 geltende Mauthöhe von 22 Cent pro durchschnittlichem Lkw-Kilometer. Wenn auf allen Straßen die anteiligen Straßenkosten des Schwerverkehrs über eine Maut finanziert werden müssten, dann müsste diese Maut im Durchschnitt aller Straßen 43 Cent pro durchschnittlichem Lkw-Kilometer betragen (siehe Tabelle 3, 1. Datenzeile). Werden die

Erträge verkehrsspezifischer (im konkreten Fall Lkw-spezifischer) Steuern und Abgaben in voller Höhe als Deckungsbeiträge für Straßenkosten gerechnet, wären die Mautgebühren zur Deckung verbliebener ungedeckter Straßenkosten wesentlich niedriger, nämlich 3,9 Cent pro durchschnittlichem Lkw-Kilometer auf Autobahnen und 28 Cent auf allen Straßen (siehe Tabelle 3, 2. Datenzeile).

Werden von Steuererträgen aus dem Lkw-Verkehr im Sinn der Internalisierung Deckungsbeiträge für dessen externe Kosten abgezogen, bleibt weniger Geld zur Deckung der Infrastrukturkosten. Daher steigt die zur Deckung offen gebliebener Infrastrukturkosten notwendige Höhe der Lkw-Maut. Sollen neben Infrastrukturkosten auch Klimakosten gedeckt werden, würde die Maut pro durchschnittlichem Lkw-Kilometer 9,7 Cent auf Autobahnen und 34 Cent im Durchschnitt des gesamten Straßennetzes betragen (siehe Tabelle 3, 3. Datenzeile).

Wenn zusätzlich zu Infrastruktur- und Klimakosten die externen Unfallkosten des Lkw-Verkehrs gedeckt werden sollen, müsste die Maut pro durchschnittlichem Lkw-Kilometer 12 Cent auf Autobahnen und 40 Cent im Durchschnitt des gesamten Straßennetzes betragen (siehe Tabelle 3, 4. Datenzeile).

Wenn zusätzlich zu Infrastruktur-, Klima- und externen Unfallkosten auch die externen Umwelt- und Gesundheitskosten des Lkw-Verkehrs gedeckt werden sollen, müsste die Maut pro durchschnittlichem Lkw-Kilometer 31 Cent auf Autobahnen und 59 Cent im Durchschnitt des gesamten Straßennetzes betragen (siehe Tabelle 3, 5. Datenzeile).

Tabelle 3: Zur Deckung ungedeckter Infrastrukturkosten erforderliche Höhe der Lkw-Maut pro durchschnittlichem Fahrzeugkilometer, wenn Lkw-spezifische Steuererträge in unterschiedlichem Maß zur Deckung externer Kosten herangezogen werden.

	Autobahnen u. Schnellstraßen	Bundesstraßen B	Landes- u. Gemeindestraßen	alle Straßen
Infrastruktur Deckung nur aus Mautertrag	22	28	103	43
volle Anrechnung von Steuererträgen (MÖSt, Kfz-Steuer, M-Versicherungssteuer)	3,9	16	91	28
Deckung von Infrastruktur- + Klimakosten	9,7	22	97	34
Deckung von Infrastruktur- + Klima- + Unfallfolgekosten	12	30	110	40
Deckung von Infrastruktur- + Klima- + Unfall- + Umwelt- und Gesundheitskosten	31	49	128	59

Quelle: eigene Berechnungen nach Daten aus Herry/Sedlacek 2002 S. 98 und 106

9 Österreich sieht sich als Opfer der EU-Verkehrspolitik

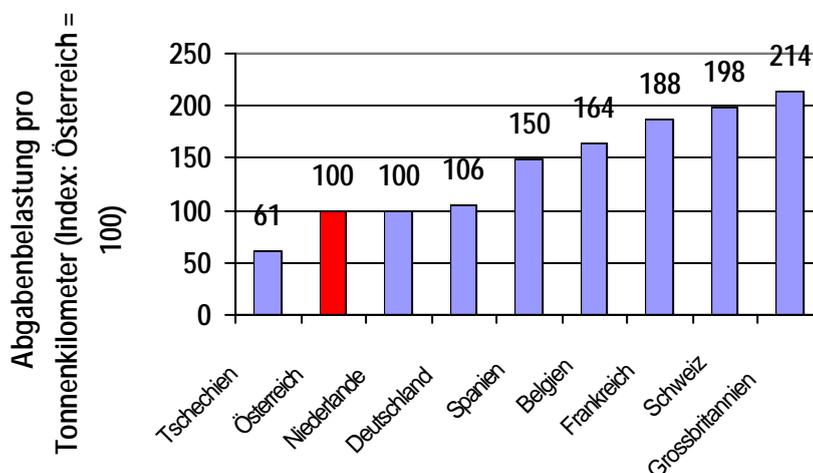
Schon vor dem Beitritt Österreichs zur EU wurde die vom Straßenverkehr ausgehende Umweltbelastung kaum mehr mit dem wachsenden inländischen Lkw- und Pkw-Verkehrs in Zusammenhang gebracht. Als Ursache der Belastungen wurde und wird in den Medien fast ausschließlich der Lkw-Transitverkehr dargestellt. In einem Bericht des Amtes der Salzburger Landesregierung zur Geschichte des Ökopunktesystems (www.salzburg.gv.at/pdf-strassen-oeko-punktesystem.pdf) heißt es: "Die in Österreich aufgetretenen Umweltprobleme weckten den Wunsch nach Maßnahmen, um der vom Transitverkehr ausgehenden Verschlechterung der Umweltsituation Einhalt zu gebieten." Im selben Bericht heißt es weiter: "Die seit langem zu beobachtende Zunahme des Straßengüterverkehrs in Österreich wurde noch dadurch verstärkt, dass die Schweiz die Gewichtsbegrenzungen für Lkw künstlich niedrig hielt, so dass ein erheblicher Teil des Verkehrs auf Österreich verlagert wurde."

Politik und Medien haben es erfolgreich verstanden, Österreich als Opfer der Verkehrspolitik der Europäischen Union und zudem als Opfer der Schweizer Verkehrspolitik darzustellen. Der Transitverkehr erscheint als willkommene Möglichkeit, von der Verantwortung der heimischen Verkehrspolitik für die hausgemachten Verkehrsprobleme abzulenken. Dass die Entscheidungsträger in Österreich den Lkw-Verkehr sogar durch besonders niedrige Abgabenbelastung fördern, zeigt der Vergleich mit Nachbarstaaten und anderen Staaten der EU (siehe Abb. 7). In einer Reihe europäischer Staaten - darunter auch in der Schweiz - ist die Abgabenbelastung des Lkw-Verkehrs rund doppelt so hoch wie in Österreich (OECD/ECMT 2000, S.63).

10 Transitvertrag war eine Durchbrechung des Diskriminierungsverbotes

Schon Ende der Achtzigerjahre des vorigen Jahrhunderts hatte sich die für viele österreichische Interessensgruppen (Bauindustrie, Autoklubs, Autoimporteure) unerfreuliche Kritik an der Umweltbelastung durch den Straßenverkehr (Stichwort: "Waldsterben") schrittweise zu einer Kritik an der Umweltbelastung durch ausländische Lastwagen gewandelt. Ein Großteil der politischen Aktivitäten zum Thema "Verkehr u. Umwelt" drehte sich fortan um das sog. "Transitproblem". Schon am 2. Mai 1992 wurde ein Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Republik Österreich über den Transit-Güterverkehr unterzeichnet. In Artikel 15 des Abkommens steht: "Die Vertragsparteien kommen überein, dass die von Lastkraftwagen im Transitverkehr durch Österreich erzeugten Abgase und der Lärm verringert werden sollen. Die Verringerung der Abgase und der Lärmemissionen soll durch die Reduzierung der NOx-Emissionen repräsentiert werden" Und weiter: "Das gesamte NOx-Emissionsniveau, das von den in einer der Vertragsparteien - d. h. den damaligen 12 Mitgliedstaaten oder Österreich - zugelassenen Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht von über 7,5 Tonnen im Transit durch Österreich verursacht wird, soll, beginnend mit dem Jahr 1992, innerhalb von 12 Jahren bis zum Ende des Jahres 2003 um 60% reduziert werden". Das Abkommen sah auch eine mengenmäßige Obergrenze in Höhe von 108% der 1991 durchgeführten Fahrten vor. Bei Überschreitung dieser Obergrenze sollte im Folgejahr die Zahl der Ökopunkte nach einem festgelegten Schlüssel vermindert werden. Die Aufteilung der Ökopunkte auf die Mitgliedstaaten erfolgte durch die Verordnung (EWG) Nr. 3637/92 des Rates.

Abbildung 5: Lkw-Verkehr wird in Österreich durch besonders niedrige Abgabenbelastung gefördert



Quelle: OECD/ECMT, 2000, Seite 63

Im Verlauf der Beitrittsverhandlungen die 1993 vor dem EU-Beitritt Österreichs stattfanden, bestand Österreich darauf, das Ökopunktesystem auch nach dem Beitritt zur Europäischen Union uneingeschränkt weiter zu führen. Da eine Sonderregelung für Fahrzeuge nach Herkunft oder Ziel innerhalb des Binnenmarktes dem Diskriminierungsverbot widerspricht, musste das Ökopunktesystem nach Zustimmung der anderen Mitgliedstaaten als Protokoll Nr. 9 der Beitrittsakte beigefügt werden. Es trat am 1. Januar 1995 in Kraft. Zugleich wurde das Ökopunktesystem überarbeitet, um erstmals auch Schweden und Finnland einzubeziehen und Österreichs veränderten Status als Mitgliedstaat zu berücksichtigen. Mit Ende des Jahres 2003 ist das Ökopunktesystem ausgelaufen.

11 Bleibender Nutzen: Technisches Know How

Das Ökopunktesystem beruhte auf einer jährlichen Anzahl von Ökopunkten, die der Anzahl der Fahrten im Basisjahr (1991) multipliziert mit dem prognostizierten durchschnittlichen NOx-Vorgabewert für das betreffende Jahr entspricht. Ursprünglich erfolgte die Vergabe der Ökopunkte in Form von Wertmarken, doch am 1. Januar 1998 wurde ein telematikgestütztes elektronisches Punktesystem eingeführt, um die Handhabung der Regelung nach Entfall der Grenzkontrollen an den EU-Binnengrenzen Österreichs zu erleichtern. Für jeden Lastkraftwagen war bei einer Transitfahrt durch Österreich eine bestimmte Zahl von Ökopunkten zu entrichten, wobei ein Ökopunkt der Emission von 1 g NOx je Kilowattstunde (kWh) durch den Lkw entspricht.

Die Aufteilung der Ökopunkte auf die Mitgliedstaaten erfolgte nach einem festen Schlüssel, der in der Verordnung 3637/92 festgelegt wurde.

Bis zum April 1998 beruhte das System gänzlich auf Ökopunkten in Papierform. Ab dem 1. April 1998 handelte es sich vornehmlich um ein telematikgestütztes elektronisches System.

Bei der Gestaltung des elektronischen Ökopunktesystems wurde darauf geachtet, dass für die Fuhrunternehmen möglichst geringe Kosten durch den Einbau technischer Geräte in die Lkw entstanden. Ein relativ einfaches und unkompliziertes Abbuchungsgerät (Ökotag) diente der Erfassung des Lkw und war mit den im COP Dokument enthaltenen fahrzeugspezifischen Daten geladen (wozu die Anzahl der pro Fahrt benötigten Ökopunkte zählt). Der Ökotag wurde an die Windschutzscheibe des Lkw geklebt. Bei der

Einreise nach Österreich musste der Fahrer dem System durch Betätigung eines Knopfes am Ökotag signalisieren, ob es sich um eine ökopunktepflichtige Fahrt handelt oder nicht. Die Lesegeräte können den Ökotag eines Lkw auswerten, ohne dass das Fahrzeug anhalten oder das Tempo drosseln muss. Die Information, ob der Lkw über die für eine Transitfahrt erforderliche Anzahl von Ökopunkten verfügt, war im Zentralrechner des Ökopunktesystems gespeichert. War das jeweilige Ökopunkte-Konto leer, erhielt der Ökotag eine elektronische Kennzeichnung ("Flagging"), damit die Kontrollorgane erkennen können, dass der Lkw österreichisches Gebiet ohne Ökopunkte durchfährt.

Seit 31.12.2003 ist das Öko-Punktesystem Geschichte. Eine einfache und preiswerte Technik der Abbuchung von Ökopunkten wurde in Österreich durch Abwandlung vorhandener Mautsysteme auf Mikrowellenbasis entwickelt und zur Serienreife gebracht. Die Entwicklung des Abbuchungssystems brachte den beteiligten Firmen wertvolle technische Erfahrungen, die wesentlich dazu beigetragen haben dürften, dass ein Konsortium aus der österreichischen Kapsch AG und dem italienischen Autobahnbetreiber Autostrade die Ausschreibung für die Errichtung des österreichischen Lkw-Mautsystems gewonnen hat. Am 1.1.2004 ist das Mautsystem auf Autobahnen und Schnellstraßen ohne nennenswerte Probleme in Betrieb gegangen.

12 Ziel des Transitvertrages wurde formal erreicht

Was die Verminderung der Stickoxid-Emissionen des Lkw-Transitverkehrs betrifft, wurde der Transitvertrag jedenfalls formal erfüllt. Zwischen 1995 und 2003 wurde die Zahl der ausgegebenen Ökopunkte wie vorgesehen Jahr für Jahr schrittweise von 16,9 Millionen auf 9,5 Millionen reduziert. Damit sollten die Emissionen der Transit-Lkw um 60% gegenüber dem Wert von 1991 reduziert sein. Mit der schrittweise reduzierten Anzahl von Ökopunkten wurde das Auslangen gefunden, weil die Technik der Abgasreduzierung rasche Fortschritte machte und weil die Fuhrunternehmer für Fahrten durch Österreich möglichst neue, abgasarme Fahrzeuge eingesetzt haben. Auch verbesserte Logistik und dadurch erhöhte Auslastungsgrade dürften zur Erfüllung dieses Punktes des Transitvertrages beigetragen haben.

Es gibt zweifellos die Möglichkeit, dass Herstellerangaben über Stickoxid-Emissionen zu niedrig angesetzt waren. Es dürfte auch immer wieder zu illega-

len Fahrten ohne oder ohne ausreichende Anzahl von Ökopunkten gekommen sein. Es besteht jedoch kein Grund zur Annahme, dass dadurch das Reduktionsziel bei Stickoxiden wesentlich verfehlt wurde. Da die Abgasbestimmungen für Lastwagen in der EU weiter verschärft werden und die Durchdringung der Flotte mit neuen, abgasreduzierten Fahrzeugen laufend zunimmt, ist selbst bei fortlaufender Zunahme der Transitfahrten nicht mehr mit einem Anstieg der Stickoxidemissionen zu rechnen.

Dass Entlang der Transitstrecken wenig von einer Verbesserung der Situation zu bemerken ist, liegt nicht zuletzt am ungebremsten Zuwachs des inländischen Lkw und Pkw-Verkehrs. Zwischen 1990 und 2000 hat die Anzahl der in Tirol zugelassenen Pkw um 31% zugenommen. Auf der A12 westlich von Innsbruck (Zählstelle Kematen) hat der Lkw-Verkehr bereits seit 1990 etwa die selbe Intensität wie am Brenner erreicht obwohl dort der Transit-Anteil minimal ist (nur Seefeld und Fernpass). Östlich von Innsbruck (Zählstelle Vomp) ist der Anteil des Transitverkehrs auf der A12 von mehr als 60% in der zweiten Hälfte der Achtzigerjahre des vorigen Jahrhunderts bis 2002 auf etwa 50% gesunken. Binnenverkehr sowie Ziel und Quellverkehr sind also stärker gewachsen als der Transitverkehr.

Uneinigkeit besteht zwischen den österreichischen Behörden und der EU-Kommission bezüglich der Einhaltung der 108-Prozent-Klausel (Anzahl der Transitfahrten darf auf maximal 108% des Wertes von 1991 steigen). Eine von Österreich beim Europäischen Gerichtshof (EuGH) eingebrachte Klage wurde in einem am 21.11.2003 veröffentlichten Urteil abschlägig beschieden.

Österreich war davon ausgegangen, dass im Jahr 2000 zu viele Lkw im Transit durch Österreich unterwegs waren und deshalb 2001 weniger Ökopunkte vergeben werden sollten. Dabei stützten sich die heimischen Behörden darauf, dass im elektronischen Abbuchungssystem mehr als die zulässigen 1,61 Mio. Fahrten (108-Prozent-Klausel) deklariert worden waren. Die EU-Kommission machte hingegen geltend, dass zahlreiche dieser abgebuchten Fahrten nicht das inhaltliche Kriterium, dass die Fahrt in einem Zug durch Österreich durchführen muss, erfüllen. Konkret geht es um 92.816 Fahrten, für die keine Ausreiseinformation vorliegt, und 54.386 Fahrten mit Ein- und Ausfahrt über die selbe Grenzstation. Es sei laut Transitvertrag Aufgabe der österreichischen Behörden, Ein- und Ausfahrt jeder Transitfahrt nachzuweisen. Österreich habe aber "keinerlei Beweis" dafür vorgelegt, dass es sich bei den strittigen Fahrten wirklich um Transitfahrten

gehandelt habe. Die rein auf die Deklaration abstellende Berechnung Österreichs "findet in den einschlägigen gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen keinerlei Grundlage", heißt es in dem Urteil.

13 Die Verkehrspolitik der Schweiz gegenüber der EU

Im Gegensatz zur Situation in Österreich hatte in der Schweiz in den Neunzigerjahren des vergangenen Jahrhunderts nicht die Schweiz selbst sondern die Lkw-Betreiber der EU-Staaten ein Transitproblem. In der Schweiz war der alpenquerende Transitverkehr auf der Straße immer relativ gering, weil das Gebirgsland aus Kostengründen für Schwerfahrzeuge auf allen Straßen (nicht nur in den Alpen) nie ein Gewichtslimit über 28 Tonnen zugelassen hatte. Dieses Gewichtslimit galt nicht nur für ausländische Lastwagen und nicht nur auf Transitrouten sondern selbstverständlich auch für inländische Lkw auf allen Schweizer Straßen.

Wie drastisch ein solches Gewichtslimit wirkt, wird bei Betrachtung der Verkehrsleistungen des Lkw-Verkehrs nach Gewichtsklassen klar. Auf österreichischen Autobahnen machen Lkw der Gewichtsklasse über 28 Tonnen 82,2% der Brutto-Verkehrsleistung aus (eigene Berechnungen nach Daten aus Herry, 2003). Damit bedeutet ein Gewichtslimit von 28 Tonnen praktisch das Aus für den Lkw-Fernverkehr und es wird klar warum die EU-Kommission vehement auf die Aufhebung dieses Limits drängte.

1992 wurde zwischen der Schweiz und der EU ein Transitabkommen abgeschlossen. Die EU musste das schweizerische 28-Tonnen-Gewichtslimit für Lkw zunächst akzeptieren. Die Schweiz verpflichtete sich als Gegenleistung nur zum Bau neuer Bahnbasistunnels durch den Gotthard und den Lötschberg (Projekt NEAT), um dem Transitverkehr ausreichende Kapazitäten auf der Bahn anzubieten. Auf die Frage der Kosten, die dem Straßenverkehr anzu-lasten sind, wurde von der Schweiz schon damals besonderer Wert gelegt. Im Transitabkommen wurde diesbezüglich ein mit der EU koordiniertes Vorgehen vorgesehen. Die Geltungsdauer des Transitabkommens war von Anfang an auf 12 Jahre befristet, also bis 2004. Faktisch wurde es bereits im Jahr 2001 durch das Landverkehrsabkommen abgelöst, das die Vertreter der Schweiz und der EU im Jahr 1999 unterzeichnet haben. Es regelt die Beziehungen in diesem Bereich sehr detailliert nach einem genauen Zeitplan und bringt wichtige Neuerungen. Beide Vertragsparteien mussten Konzessionen machen:

Die Schweiz stimmte einer schrittweise Erhöhung des Lkw-Gewichtslimits auf das EU-Niveau von 40 Tonnen zu. Die EU musste einer Anhebung der Gebühren für den Schwerverkehr durch Einführung einer leistungsabhängigen - also von Fahrzeuggewicht und zurückgelegter Entfernung abhängigen - Schwerverkehrsabgabe (LSVA) zustimmen. Die Höhe dieser LSVA wurde durch Monetarisierung externer Kosten des Straßen-Güterverkehrs ermittelt wobei die Schweizer Behörden sich auf Rahmenvorgaben der EU-Kommission stützen konnten. Die LSVA ist zusätzlich nach der Schadstoffkategorie - es gelten die Schadstoffkategorien nach EU-Definition - abgestuft.

14 Keine Systemdurchbrechung in der Schweiz

Alle wesentlichen Bestimmungen des Landverkehrsabkommens gelten einheitlich für Fahrzeuge aus der EU und für Schweizer Fahrzeuge. Sie sind nicht diskriminierend und führen zu keinerlei Wettbewerbsverzerrung. Die Schweiz hat keine Sonderregeln und keine Durchbrechung von Prinzipien des Binnenmarktes von der EU verlangt. Vielmehr hat die Schweiz die EU auf jenem Weg vorangebracht, den diese nach ihrem eigenen politischen Programm erklärtermaßen gehen will. Der Rahmen für dieses Programm ist in Weißbüchern der EU-Kommission "Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010 - Weichenstellungen für die Zukunft" (EU-Kommission, 2001) und "Faire Preise für die Infrastrukturbenutzung" (EU-Kommission 1998) abgesteckt: "Die Maßnahmen der Gemeinschaft müssen daher darauf abzielen, die derzeit dem Verkehrssystem auferlegten Steuern schrittweise durch Instrumente zu ersetzen, die *die Infrastrukturkosten und die externen Kosten am wirksamsten internalisieren*. Bei diesen Instrumenten handelt es sich zum einen um die Tarifierung der Infrastrukturnutzung, die besonders wirksam zur Regelung der Stauprobleme und Verringerung der anderen Umweltbelastungen beiträgt, und zum anderen um die Kraftstoffbesteuerung, die sich gut dazu eignet, die Kohlendioxidemissionen zu mindern. Diese beiden Instrumente, die auf eine stärkere Differenzierung und Modulierung der Steuern und Nutzungsgebühren hin ausgerichtet sind, müssen aufeinander abgestimmt eingesetzt werden, da das erste Instrument durch das zweite ergänzt wird. ... *Der Infrastrukturtarifierung liegt das Prinzip zugrunde, dass die Kosten für die Infrastrukturnutzung sowohl die Kosten der Infrastruktur als auch die externen Kosten, die mit Unfällen, Luftver-*

schmutzung, Lärmbelastung und Staus verbunden sind, umfassen müssen." (EU-Kommission, 2001, Seite 82, keine Hervorhebung im Original).

Gewichtslimite und leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) werden in mehreren Etappen erhöht. So haben einerseits die Transporteure Zeit, sich den neuen Verhältnissen anzupassen. Andererseits nimmt der Zeitplan Rücksicht auf den Ausbau der Schienenkapazitäten. Am 1. Januar 2001 hat die Schweiz die erste Stufe der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) eingeführt. Gleichzeitig erhöhte sie das Gewichtslimit für schwere Nutzfahrzeuge von 28 auf vorerst 34 Tonnen. Bereits ab 2005 gilt dann das 40-Tonnen-Limit. Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) wird von derzeit durchschnittlich 1,12 Eurocent auf 1,64 Eurocent pro Tonnenkilometer erhöht. Aus Erträgen der LSVA wird der Ausbau der neuen Alpentransversalen der Bahn (NEAT) finanziert. Mit der Eröffnung des ersten NEAT-Tunnels, spätestens aber am 1. Januar 2008, erreicht die LSVA den vereinbarten Höchstwert von 1,81 Eurocent pro Tonnenkilometer. Bis 2004 gelten zweierlei Übergangsregelungen: Die Schweiz akzeptiert eine Anzahl von 40-Tonnen-Fahrzeugen (2001/2002: 300 000 Fahrzeuge, 2003/ 2004: 400 000 Fahrzeuge). Sie müssen eine Abgabe entrichten, die über jener für 34-Tonnen-Fahrzeuge liegt.

15 Ergebnisse und Ausblick

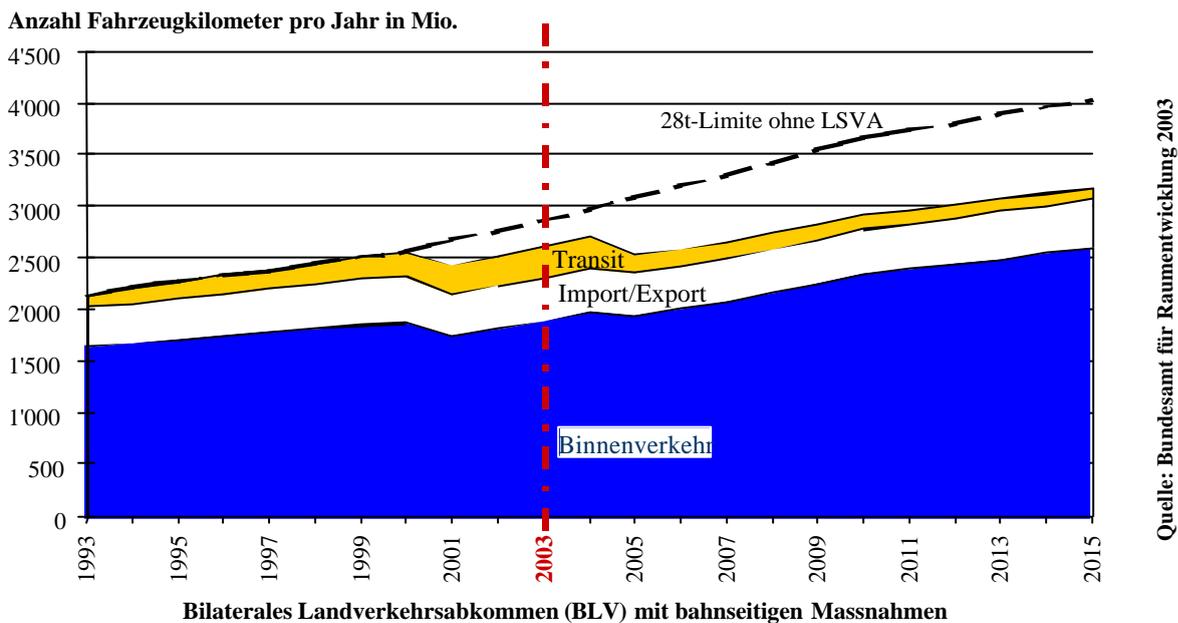
Nachdem im November 2003 die Bemühungen Österreichs um eine Verlängerung seines Transitvertrages endgültig gescheitert waren, erklärte Max Friedli, Direktor des Schweizer Bundesamtes für Verkehr, in einem Interview mit der neuen Züricher Zeitung im Hinblick auf die Entwicklung in Österreich: "Wir haben sowohl mit dem Transitabkommen, das noch bis 2005 gilt, wie auch mit dem Landverkehrsabkommen von Kloten eine Lösung gefunden, die unsere Regulierung vor allem im Transitverkehr mit nicht diskriminierenden und marktwirtschaftlichen Instrumenten klar dauerhafter sichert." (NZZ, 17. 11. 2003)

Der Schaffung von fairen und effizienten Rahmenbedingungen für den gesamten Güterverkehr ist die Schweiz durch ihre Verkehrspolitik zumindest nahe gekommen. Die Zunahme der Beeinträchtigungen von Umwelt und Lebensqualität durch den Lkw-Verkehr wurde in der Schweiz durch ökonomische Optimierung - d.h. durch Anlastung bislang externer Kosten - bei einem im Vergleich zu Österreich nie-

drigen Niveau erfolgreich gebremst. Das dazu eingesetzte Preisinstrument der LSVA bringt Erträge, die teilweise für einen Ausbau der Bahn genutzt werden können. Die LSVA hat im Jahr 2001 einen Nettoertrag von 470 Millionen Euro erbracht. Für das Jahr 2005 wird mit einem Ertrag von 750 Millionen Euro

gerechnet. Zwei Drittel dieser Mittel stehen für den Ausbau der Neuen Alpentransversale der Bahn - Gotthard und Lötschberg - zur Verfügung. Die flankierenden Maßnahmen zur Stärkung der Bahn umfassen insgesamt 1900 Millionen Euro (UVEK, 2002, Seite 15).

Abbildung 6: Prognose für die Entwicklung des Straßen-Güterverkehrs der Schweiz



Im Gegensatz zur Schweiz dürfte sich die Entwicklung des Lkw-Verkehrs in Österreich weiter vom ökonomischen Optimum entfernen. Nicht nur, weil der Transitvertrag inzwischen ausgelaufen ist, ist es weitgehend belanglos, wie der EuGH die weiter anhängigen Klagen Österreichs bezüglich der Einhaltung des Transitvertrages entscheidet. Die Österreichische Verkehrspolitik gegenüber der EU hat sich mehr als ein Jahrzehnt auf ein vorgeschobenes Detailproblem - den Lkw-Transitverkehr - konzentriert und dabei die eigentliche Aufgabe, faire und effiziente Rahmenbedingungen für den gesamten Güterverkehr - vernachlässigt.

Die zentrale Regelung, die auf EU-Ebene faire und effiziente Rahmenbedingungen für den gesamten Güterverkehr garantieren kann, ist die sogenannte "Wegekostenrichtlinie" der EU (1999/62/EG). Diese Richtlinie regelt die Erhebung von Gebühren für die Benützung des hochrangigen Straßennetzes durch schwere Nutzfahrzeuge. Nach den von der EU-Kommission formulierten und vom Rat angenommenen

Rahmenvorgaben der EU-Verkehrspolitik sollte unter anderem diese Richtlinie dafür sorgen, dass sowohl Infrastrukturkosten als auch externe Kosten des Schwerverkehrs in die Bemessung von Gebühren für die Infrastrukturnutzung einfließen. Nach einem Vorliegenden Entwurf zur Änderung dieser Richtlinie (KOM(2003) 448 endgültig) wird dieser Forderung noch weniger entsprochen werden als bisher. Unter anderem sollen selbst die Annuitäten für das Anlagekapital der Straßen nicht mehr in voller Höhe anrechenbar sein (KOM(2003) 448 endgültig, Seite 4).

16 Künftige Entwicklung der Mautgebühren in Österreich und in der Schweiz

In Österreich wird nur das hochrangige Straßennetz bemautet, in der Schweiz dagegen alle Straßen. In Österreich und in Deutschland wird die Diskussion

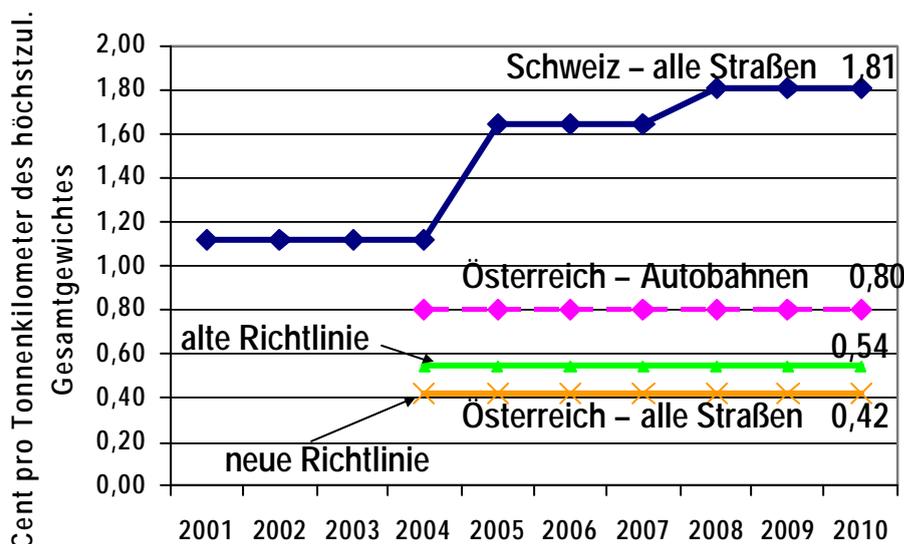
über die Lkw-Maut auf Basis der Mauthöhe pro durchschnittlichem Lkw-Kilometer (Mauthöhe pro durchschnittlichem Lkw-Kilometer = Summe der zu bezahlenden Mautgebühren geteilt durch Summe aller Lkw-Fahrleistungen auf Autobahnen) geführt. Die tatsächliche Mauthöhe pro Brutto-Tonnenkilometer kann dabei je nach Gewichtsklasse unterschiedlich sein. In der Schweiz wird dagegen von einem einheitlichen Mautsatz pro Brutto-Tonnenkilometer ausgegangen. Dieser Wert wird mittels statistischer Daten über die Auslastungsgrade der Lkw auf einen Mautsatz in Rappen beziehungsweise Cent pro Brutto-Tonnenkilometer bezogen auf das höchstzulässige Gesamtgewicht umgerechnet (Beispiel: Der Mautsatz pro Brutto-Tonnenkilometer sei 1 Cent. Ein Lkw mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 40 Tonnen wiege im Durchschnitt 30 Tonnen. Die Maut pro Fahrzeugkilometer ist dann 30 Cent und die Maut pro Brutto-Tonnenkilometer bezogen auf das höchstzulässige Gesamtgewicht beträgt 0,75 Cent).

Um die Mauthöhen in Österreich und der Schweiz vergleichbar zu machen, wurden die österreichischen Mautsätze in Cent pro Brutto-Tonnenkilometer bezogen auf das höchstzulässige Gesamtgewicht umgerechnet. Um die Vergleichbarkeit auch hin-

sichtlich der bemauteten Straßennetze sicher zu stellen, wurde die österreichische Lkw-Maut auf Autobahnen in eine fiktive Lkw-Maut für das gesamte Straßennetz umgerechnet, die in Summe einen gleich hohen Mautertrag bringen und dadurch eine annähernd gleich gute Internalisierung externer Kosten sicher stellen würde.

Die Ergebnisse sind folgende (alle Werte pro Tonnenkilometer bezogen auf das höchstzulässige Gesamtgewicht): Derzeit (2004) beträgt die Schweizer Lkw-Maut (LSVA) 1,12 Cent, die österreichische Lkw-Maut beträgt 0,80 Cent auf Autobahnen. Würde die Österreichische Lkw-Maut wie in der Schweiz auf allen Straßen gelten, dann würde sie unter der Vorgabe, dass die Summe der Mauterträge gleich hoch sein soll wie derzeit, 0,54 Cent betragen. Würde der derzeitige Vorschlag der EU zur Änderung der sogenannten "Wegekostenrichtlinie" (1999/62/EG) umgesetzt werden, dann müsste die Lkw-Maut auf Autobahnen von 0,8 auf 0,62 Cent reduziert werden. Der Vergleichswert für das gesamte Straßennetz (Annahme gleich hoher Mauterträge) würde dann 0,42 Cent betragen. In der Schweiz dagegen, steigt die Mauthöhe ab 2005 auf 1,64 Cent und ab 2008 auf 1,81 Cent (UVEK, 2002, S.9).

Abbildung 10: Entwicklung der Mauthöhen in Österreich und in der Schweiz



Quelle: UVEK 2002, S.9 und eigene Berechnungen

Literatur

Estermann G, Füsseis W., "Transitverkehr anders gesehen. Ein weiterer Beitrag zur Lösung der sog. Transitproblematik", Österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft (ÖZV) 1/2001, Wien, 2001

EU-Kommission, Faire Preise für die Infrastrukturbenutzung: Ein abgestuftes Konzept für einen Gemeinschaftsrahmen für Verkehrs-Infrastrukturgebühren in der EU, Weißbuch KOM (1998) 466 endg., Brüssel, 1998

EU-Kommission, Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft, Weißbuch, Brüssel, 2001 (http://europa.eu.int/comm/energy_transport/library/partie1-lb-de.pdf bis /partie4-lb-de.pdf)

Herry M., Sedlacek N., Österreichische Wegekostenrechnung für die Straße 2000, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Herausgeber), Straßenforschung - Heft 528, Wien, 2003

Herry M., Russ M., Wolf S., Verkehr in Zahlen, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Herausgeber), Wien, 2002

Herry, M., Trafico, Externe Kosten im Güterverkehr in Österreich - Globalrechnung, Gutachten im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie und der ÖBB, Wien, 2001

INFRAS/IWW, Externe Effekte des Verkehrs, Internationaler Eisenbahnverband (UIC) (Auftraggeber, Herausgeber), Paris, 1995

Initiative Transports Europe ITE (2003), www.ite-euro.com

Nadler & Steierwald (2002): Auswertung der amtlichen Dauerzählstellen im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, erstes Quartal 2002, <http://www.nast.at/nast/Dauerzah.htm>, Stand 29.12.2003

OECD, Efficient Transport for Europe - Policies for Internalisation of External Costs, ECMT (European Conference of Ministers of Transport) (Herausgeber), Paris, 1998

OECD, Efficient Transport Taxes and Charges, ECMT (European Conference of Ministers of Transport) (Herausgeber), Paris, 2000

Rauh W., Leistungsfähiger Verkehr durch effiziente Preisgestaltung, VCÖ Verkehrsclub Österreich (Herausgeber), Wissenschaft & Verkehr 4/98, Wien, 1998

Spiegel, Thomas, unveröffentlichte Sonderauswertung zur Erhebung Alpenquerender Güterverkehr,

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien, 1999

UVEK (Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation), Fair und effizient - Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) der Schweiz, Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) des UVEK, Bern, 2002

1 Eigene Berechnungen auf Basis von Brutto-Verkehrsleistungsdaten aus Herry/Sedlacek, 2003 unter der Annahme, dass bei Transitfahrten das zulässige Gesamtgewicht der Fahrzeuge und deren Auslastung über und der Leerfahrtenanteil unter dem Durchschnitt der Binnen- und Ziel-/Quellverkehrsfahrten liegt.

2 Herry (2002) rechnet auch den Güterverkehr über Brukneudorf (A4) zum alpenquerenden Verkehr (?). Das erklärt im Wesentlichen die Differenz zu den Angaben von ITE.

AUTOR:

DI Wolfgang Rauh

Verkehrsclub Österreich (VCÖ)

Bräuhausgasse 7-9, 1050 Wien

wolfgang.rauh@vcoe.at