

Flächendeckende Maut für Fahrzeuge über 3,5 t

2015

Um den am 3.4.2014 beauftragte Beschluss der Verkehrsreferenten der Auswirkungen einer Ausweitung der LKW-Maut abzuarbeiten, haben die Bundesländer nachstehende Studien durchgeführt und beauftragt:

- **Univ. Prof. DI Dr. Johann Litzka**
 - Studie über den Bedarf der baulichen Erhaltung der Landesstraßen
- **Herry Consult GmbH** mit Univ. Prof. Dr. Karl Steininger
 - Flächendeckende Maut für Fahrzeuge über 3,5 t verkehrliche und wirtschaftliche Auswirkungen
- **WIFO**
 - Volks- und regionalwirtschaftliche Bedeutung von Verkehrsinfrastruktur
Schwerpunkt niederrangigeres Straßennetz
- **ÖIR GmbH**
 - Regionalwirtschaftliche Auswirkungen einer flächendeckenden Maut für KFZ > 3,5 t
- **Rapp Trans AG**
 - Memo Maut auf Bundesstraßen Europas
 - Begleitung und Konzeptentwicklung Maut der Bundesländer

Erhaltungsbedarf – Straßenoberbau Landesstraßen

	Dzt. Aufwand (Mio €/Jahr)	tats. Bedarf	Zusätzlicher Bedarf
ca. 34.000 km Landesstraßen	195,5	319,9	124,4 (63,6%)
Bauwerke	81,7	175,4	93,7 (114,7%)
Gesamt (Prof. Litzka)**	277,2	495,3	218,1 (78,7%)
Sonderbauwerke*	0	mind. 100	100
Summe Landesstraßen			318,1
ca. 88.000 km Gemeindestr.	Mehr als doppelte	Netzlänge	mind. gleicher Bedarf

*) In der Studie Prof. Litzka sind der Bedarf der betriebliche Erhaltung, Sonderbauwerke, Straßenausrüstung, Verkehrszeichen und Verkehrsleitsystem und der besonders aufwendige Erhaltungsbedarf von Tunnel- und Ampelanlagen nicht enthalten.

***) Die Studie enthält auch den Errichtungsbedarf und Erhaltungsbedarf des Radwegenetzes und den Gemeindestraßenbedarf der weiteren ca. 88.000 km Gemeindestraßen nicht.

Bei Beibehaltung des derzeitigen Erhaltungsaufwandes wird der Erhaltungsrückstand von derzeit 22% auf 30% bis zum Jahr 2024 ansteigen und käme es dadurch zu einem riesigen Substanzwertverlust. Der tatsächliche zusätzliche Bedarf liegt für die Landesstraßen über 318,1 Mio/Jahr.

Zu erwartende Einnahmen und deren Verwendungsvorschlag

Einnahmenerwartung 2019	651 Mio Euro		
Erwartete jährliche Kosten (Betrieb und Abschreibung)	74 Mio Euro		
Verbleibende Einnahmen	577 Mio Euro		
Vorschlag Einnahmenverteilung *)	Länder	Städten und Gemeinden	
	63%	37%	
	364 Mio	213 Mio ***)	
Einnahmenverwendung	Straßenerhaltung	ÖV	
	75% **)	25% **)	
	273 Mio	91 Mio	

*) Basierend auf Fahrleistungs- und Infrastrukturkostenverteilung der Landes- und Gemeindestraßen.

***) Aufteilung zwischen Straßenerhaltung und ÖV obliegt den Ländern.

**) Aufteilung zwischen Straßenerhaltung und ÖV obliegt den Städten und Gemeinden.

Mehrbedarf ÖV

- Die österreichweit ausgearbeiteten Angebotsstandards (Mindestangebot) im ÖV sind in den Bundesländern umzusetzen
- Der Schienenverkehr ist in Abstimmung mit dem integrierten Taktfahrplan der ÖBB 2025 auch im Regional- und S-Bahnverkehr um 10% zu steigern
- Zumindest die Indexsteigerungen der Verkehrsdienstbestellungen müssen zusätzlich finanziert werden, um das derzeitige Angebot zu halten
- Die Rückgänge der FLAF – Mittel aufgrund geringerer Schülerzahlen sind zur Aufrechterhaltung des Regionalverkehrs zu kompensieren

Technische Machbarkeit -Vorgehen & Arbeitsschritte

Phase 1

Gebührenkonzept

1. (Politische) Zielsetzungen
2. Rechtlicher Rahmen
3. Institutioneller Rahmen
4. Pflichtige Fahrzeuge
5. Pflichtiges Netz
6. Tarifmodell

Systemkonzept

1. Erhebungskonzept („Technologie“)
2. Gelegentliche Nutzer
3. Kontrolle und Ahndung
4. Vertrieb, Service und Information

Berechnung der
Bruttoeinnahmen

Berechnung der
Errichtungs- und Betriebskosten

Volkswirtschaftliche und raumplanerische Auswirkungen

Phase 2

Entscheid zur **Detailplanung:**

- Detaillierung Systemkonzept (inkl. Vorgehen Beschaffung)
- Weitere rechtliche und volkswirtschaftliche Abklärungen

Bemerkung:
Phase 2 & 3 sind
nicht Bestandteil
der aktuellen
Bearbeitung

Phase 3

Entscheid zur **Umsetzung / Ausschreibung:**

- Schaffung der rechtlichen Rahmenbedingungen
- Spezifikation und Ausschreibung

Gebührenkonzept rechtliche Umsetzung

- **Gemeinschaftliche Bundesabgabe***
 - bundeseinheitliche Regelung
 - wird von Bundesgesetzgeber verantwortet
 - Verteilschlüssel z. B. Fahrleistungsschlüssel oder Bevölkerungsschlüssel, oder

- **Art. 15a B-VG Vereinbarung****
 - alle 9 Bundesländer verpflichten sich zur Einführung einheitlicher Gesetze
 - Einführung einer Straßenbenützungsabgabe auf Landesebene erfordert eine Änderung des Finanzausgleichsgesetzes

*) Wird aus derzeitiger Sicht nicht vorgeschlagen.

**) Wird vom Länderarbeitskreis präferiert.

Welche Straßen werden bemaute?

- **Alle Landes- und Gemeindestraßen**
 - inkl. Privatstraßen der Länder und der Gemeinden
- **Ausnahmen**
 - Forststraßen, ländliches Wegenetz
 - Eisenbahnzufahrtsstraßen
 - bereits bemaute Privatstraßen (z.B. Glockner HA-Straßen)
 - Privatareale, private Siedlungsstraßen, Wegegenossenschaften, usw.

Das Netz ist in der Graphenintegrations-Plattform (GIP) vollständig und korrekt sowie in der nötigen Genauigkeit erfasst.

Gebührenkonzept - Rechtlicher Rahmen

- **Mautgläubiger**
 - Bundesländer bzw. Rechtspersönlichkeit, die von Bundesländern zur Mauterhebung eingesetzt wird
- **Mautschuldner**
 - Wie bei der GO-Maut
 - Kraftfahrzeuglenker und Zulassungsbesitzer
 - Mehrere Mautschuldner haften zur ungeteilten Hand
- **Rechtstitel**
 - Gebühr, kein Nutzungsentgelt steuerlicher Charakter, somit wird keine Leistung geschuldet
 - Umsatzsteuerbefreit

Gebührenkonzept - Mautpflichtige Fahrzeuge

- **Mehrspurige Kraftfahrzeuge**
 - mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht (hzGG) > 3,5 Tonnen
- **Ständige Ausnahmen**
 - wie bei der GO-Maut (vgl. BStMG, § 5)
 - Zusätzlich:
Fahrzeuge bestimmt zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes (sog. Iof-Fahrzeuge)
(eindeutige Abgrenzung anhand der Zulassungsbescheinigung möglich)
- **Keine Ausnahmen für**
 - Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs; und Fahrzeuge der Gebietskörperschaften
- **Tarife wie auf Autobahnen und Schnellstraßen (GO-Maut)**

Systemkonzept - Rahmenbedingungen

- **Wichtige Rahmenbedingungen Erhebung:**
 - Maut der Bundesländer GNSS/CN OBU muss mit der GO-Maut interoperabel sein - Voraussetzung Post-Pay Vertrag
 - GO-Maut wird weiterhin mittels CEN DSRC 5.8 GHz Technologie erhoben
 - Zusätzlich Einbuchungssystem oder Smartphone Maut-App (nur die Maut der Bundesländer erfasst und abgerechnet)
 - Mauterheber ist für die Auswertung der Fahrdaten und Berechnung der Maut zuständig
 - Kundenmanagement und Abrechnung der Maut kann durch Dritte erfolgen
- **Wichtige Rahmenbedingungen Kontrolle:**
 - Mautaufsicht muss mit Befugnissen ausgestattet sein (hoheitliche Aufgaben)
 - Mauterheber ist für den (technischen) Betrieb und die Wartung der Kontrollinfrastruktur verantwortlich

Systemkonzept - Erhebungskonzept – Übersicht

- **GNSS/CN OBU**
 - «Thin Client», die aufgezeichneten Daten werden an das Zentralsystem übermittelt und ausgewertet
 - Regelfall für die inländischen Nutzer und ausländische Nutzer, die regelmäßig Ziele in Österreich anfahren
- **Einbuchungssystem mit vorgängiger Deklaration der Fahrstrecke**
 - WEB-basierte Applikation für die Deklaration von Startort, Zwischenpunkten und Zielort
 - Sofern Alternativrouten möglich sind, werden diese angezeigt und der Nutzer kann seine bevorzugte Auswahl treffen
- **Aufzeichnung der Fahrroute mittels einer Smartphone Maut-App**
 - Der Nutzer muss die Aufzeichnung starten (einloggen) und beenden (ausloggen)
 - Die aufgezeichneten Daten werden an das Zentralsystem übermittelt und ausgewertet

Alle Nutzer haben freie Wahl welchen Ansatz sie verwenden

Systemkonzept - Kontrolle – Strategie

- **Kontrolle und Ahndung von Mautprellern auf dem niederrangigen Straßennetz**
 - Andere Anforderungen und Strategien erforderlich als auf Autobahn
 - Nur geringe Kontrolldichte realisierbar - hoher Aufwand & kleiner Ertrag
- **Mautaufsichtsorganen**
 - Anordnungs- und Zwangsbefugnisse erforderlich
- **Wer könnte kontrollieren**
 - Polizei oder Zollwache
 - Mautkontrolle – nicht als Kernaufgabe betrachtet
 - Service- und Kontrolldienst ASFINAG – Mautaufsicht
 - von den Bezirksverwaltungsbehörden bestellt und vereidigt
 - Befugnisse derzeit auf das ASFINAG Netz beschränkt
 - Eigene Mautaufsichtsorgane der Bundesländer
 - ähnlich ASFINAG Mautaufsicht
 - Outsourcing an Dritte – «Wach- und Schließgesellschaft»

Systemkonzept - Vertrieb, Service und Information

- **Vertrieb**
 - Bestehendes Vertriebsnetz der GO-Maut als Rückgrat
 - Eigene Verträge zwischen Betreiber und Vertriebsstellenpartnern
 - Einrichten neuer Vertriebsstellen an Grenzübergängen abseits der Autobahn und innerhalb der Bundesländer
 - Akquise neuer Vertriebspartner
 - Migration von GO-Box auf GNSS/CN OBU muss gut geplant sein
- **Service und Information**
 - Enge Kooperation zwischen Mautbetreiber und ASFINAG anzustreben
 - Call Center
 - Internetauftritt

Betriebskonzept

- **Mauterheber – Eine Rechtspersönlichkeit**
 - Im Auftrag der Bundesländer verantwortlich für die Mauterhebung
 - Wird mit einem Mautbetreiber einen Betreibervertrag abschließen
- **Mautbetreiber – «Maut der Bundesländer Service GmbH»**
 - Ist für Errichtung, Betrieb und Wartung des gesamten Maut- und Kontrollsystems verantwortlich
- **Ist ein eigenständiges Unternehmen**
 - Erhebt die Maut in Namen und Auftrag des Mauterhebers
 - Beschafft Infrastruktur und Dienstleistungen am Markt, u.a.
 - Erhebungs- und Kontrollsystem (Technik, tech. Betrieb und Wartung)
 - Vertriebsstellennetz, Call Center und WEB-Services
 - Verfügt über eigenes Personal für operative Aufgaben, u.a.
 - Management, CRM, Zahlungsverkehr und Reklamationsmanagement
 - Betriebsüberwachung und Weiterentwicklung
 - Mautaufsicht und manuelle Nachbearbeitung Kontrolldaten

Kostenschätzung - Errichtungskosten

Errichtungskosten (exkl. USt)	Mio [EUR]	Anteil	Bemerkungen
Projektkosten	5,0	5%	
Mauterfassung (inkl. Zentralsystem)	75,0	72%	Kosten pro OBU: 140 Euro
Infrastruktur für Kontrolle	20,0	19%	
Infrastruktur für Vertrieb	5,0	5%	inkl. Kosten für Migration GO-Box
Total	105,0		

- Alle Angaben ohne Umsatzsteuer (USt)
- Finanzierungskosten sind nicht berücksichtigt

Kostenschätzung - Jährliche Betriebskosten

Jährliche Betriebskosten (excl. USt)	Mio [EUR]	Anteil	Bemerkungen
Mautbetreiber Personal und Overhead	5,0	7%	Kosten der Betriebsorganisation
Mauterhebung GNSS/CN OBU und alternativer Systemzugang Betrieb und Unterhalt Mautsystem inkl. Nutzerbetreuung, Veranlagung & Abrechnung	40,0	53%	Kostentreiber: <ul style="list-style-type: none"> • OBUs - Kosten sinken: 120 Euro • Nachführung digitale Karte • Nutzerbetreuung
Kontrolle Betrieb und Unterhalt des Kontrollsystems; Personal für manuelle Nacherhebung bzw. Mautaufsicht	8,0	11%	Kostentreiber: <ul style="list-style-type: none"> • Personalkosten • Betrieb, Wartung und Erneuerung der Kontrollinfrastruktur
Entschädigungen Dritte Kommissionen Zahlungsmittelherausgeber und Remuneration Service Anbieter	14,0	19%	Tank- und Kreditkartenkommissionen: ca. 1 bis 2 % des Umsatzes.
Mautbetreiber Personal und Overhead	8,0	11%	
Durchschnitt pro Jahr	75,0		

- Alle Angaben ohne Umsatzsteuer (USt)
- durchschnittlichen jährlichen Betriebskosten über 15 Jahre

Kostenschätzung - Eckdaten

- **Einnahmen**

- Planfall 2019: 651 Millionen Euro im Jahr
- 15 Jahre Projektdauer: > 10 Milliarden Euro

- **Errichtung**

- Mauterheber: 4 - 5 Millionen Euro Projektkosten
- Mautbetreiber: ~105 Millionen Euro Errichtungskosten

- **Betrieb/Verlauf der 15-jährigen Projektdauer abgeschrieben**

Betriebskosten durchschnittlich 75 Millionen Euro pro Jahr

- ~10 bis 12% der erwarteten Einnahmen pro Jahr
- 15 Jahre Vertragsdauer: ~1 Milliarde Euro (Betriebs-, Wartungs- und Erneuerungskosten)
- ~10% der erwarteten Einnahmen

Das präsentierte LKW-Mautsystem hat folgende wirtschaftliche Auswirkungen

- Eine durchschnittliche Preissteigerung (des VPI-Warenkorbs) um ca. 0,15%
- Eine Erhöhung des Anteils der Transportkosten an der regionalen Wertschöpfung zwischen 0,05% (Wien) und 0,8% (Jennersdorf)
- In peripheren Regionen erhöht sich der Anteil der Transportkosten an der regionalen Wertschöpfung um durchschnittlich 0,4% - insbesondere betrifft dies die Regionen Waldviertel, Teile des Mühlviertels, Jennersdorf, Liezen, Südoststeiermark, Völkermarkt, St.Veit und Feldkirchen
- Eine Erhöhung der Produktionskosten transportintensiver Branchen (Bergbau +1,4%, Bau +0,3%, Handel +0,2%)

Wer hat Vorteile durch die LKW-Maut:

- Erhöhung und Verbesserung des ÖV
- Erhöhung des Produktionsniveaus in der Bauwirtschaft
- Ordnungsgemäße Erhaltung des Straßenzustandes auch in peripheren Gebieten
- Reduzierung des LKW-Fahrleistung um 2% und damit Unfallreduktion, Schadstoffreduktion und Transport-verlagerung auf die Schiene
- Reduzierung der Mautflüchtlinge von der Autobahn auf das niederrangige Netz

Beschlussvorschlag

- Die Landesverkehrsreferentenkonferenz nimmt den vorgetragenen Bericht des Länderarbeitskreises „Flächendeckende Maut für Fahrzeuge über 3,5 t“ zur Kenntnis.
- Dem Länderarbeitskreis „Flächendeckende Maut für Fahrzeuge über 3,5 t“ wird der Auftrag erteilt, bis zur nächsten Tagung der Landesverkehrsreferentenkonferenz die Vorbereitungen hinsichtlich einer möglichen Einführung eines Mautsystems auf Landes- und Gemeindestraßen – unter Beachtung der europarechtlichen Rahmenbedingungen (allfällige „Wegekosten-RL-Neu“) – bis zur Entscheidungsreife in nachstehenden Bereichen fortzuführen:
 - rechtlichen Rahmenbedingungen vorbereiten (Art. 15a B-VG Vereinbarung)
 - Systemkonzept ausarbeiten (Detailplanung und Implementierungsreife).