

SCHWERVERKEHRSABGABE

FLÄCHENDECKENDE MAUT

für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen

Amt der Kärntner Landesregierung

Abteilung 9 - Straßen und Brücken
Flatschacher Straße 70
9020 Klagenfurt am Wörthersee
Tel.: 050 / 536 19002

DI Volker Bidmon

Amt der Steiermärkischen Landesregierung

Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau
Stempfergasse 7
8010 Graz
Tel.: 0316 / 877 2550

DI Andreas Tropper

MACHBARKEITSPRÜFUNG

1 | Allgemeines

Auf Grund des zunehmend schlechten Straßenzustandes auf Landes- und Gemeindestraßen in Österreich (regional natürlich unterschiedlich, aber gesamt gesehen ein österreichweites Thema) wurde bei der Landesverkehrsreferententagung im Jahre 2014 in Klagenfurt beschlossen, sich hinsichtlich der Einführung einer Maut und über zweckgebundene Mittel für Landes- und Gemeindestraßen Gedanken zu machen.

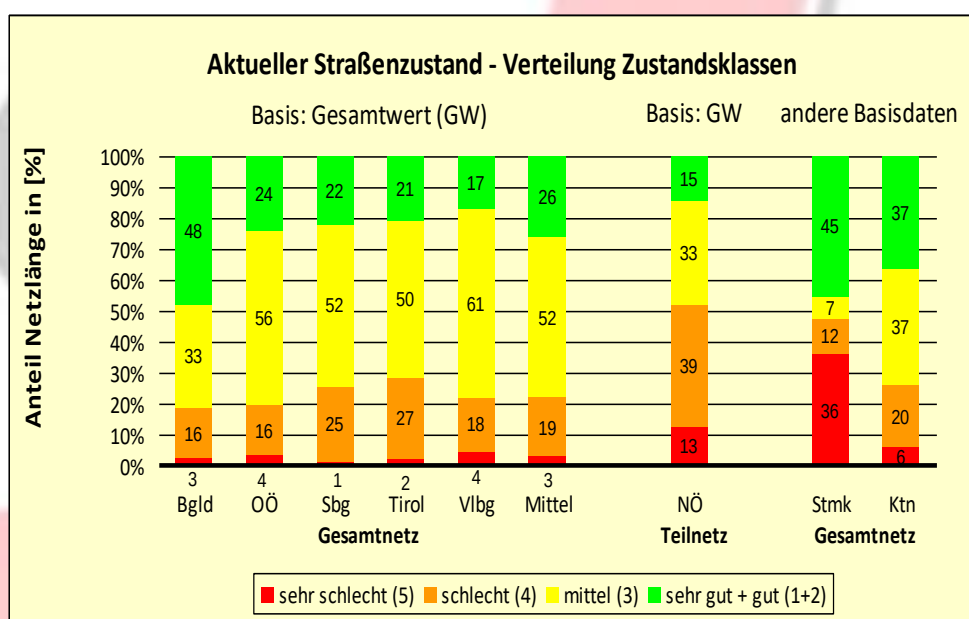
2 | Studien

Um die beauftragten Beschlüsse der Verkehrsreferententagungen vom 03.04.2014 und 30.04.2015 vertieft abzuarbeiten, haben die Bundesländer nachstehende Studien beauftragt und durchgeführt:

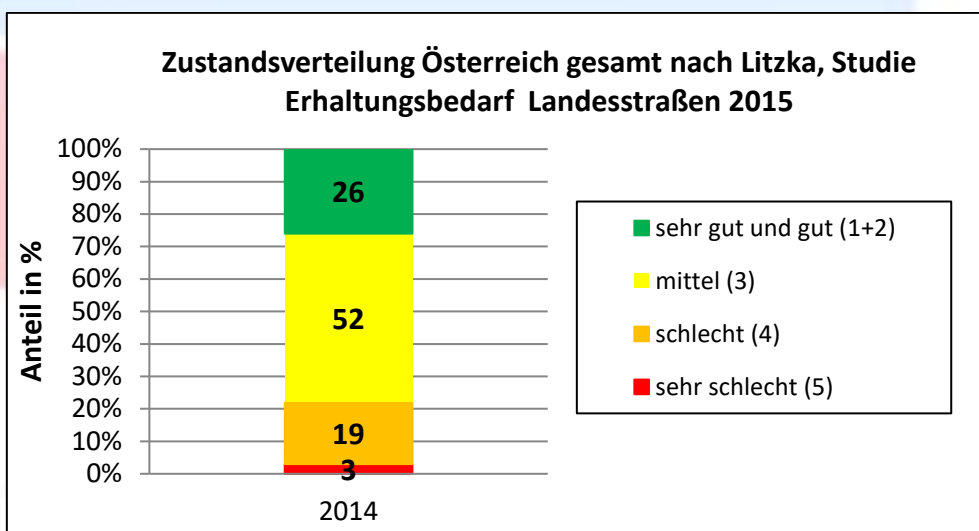
- Univ. Prof. DI Dr. Johann LITZKA – Erhaltungsbedarf auf Landesstraßen
- Herry Consult GmbH mit Univ. Prof. Dr. Karl STEININGER – wirtschaftliche und verkehrliche Auswirkungen, CO2 Einsparung
- WIFO – volks- und regionalwirtschaftliche Bedeutung
- ÖIR GmbH - regionale Auswirkungen
- Rapp Trans AG – Erhebungs-, Kontroll- und Betriebskonzept, Kostenschätzung, Implementierungsberechnungen; europaweiter Mautsystemvergleich
- Univ. Prof. Dr. Bernhard RASCHAUER – Beurteilung EU-Konformität, Abgabenrechtliche Beurteilung, konzeptive Art. 15 a B-VG Vereinbarung und Haftungsbeurteilung

3 | Straßenzustand

Straßenzustandstabelle in Österreich, Stand 2010 von Prof. Litzka (bestätigt im Zuge der Studie 2015)



(Aktueller Straßenzustand in Österreich – gemittelte Werte aus oben angeführter Tabelle)



Aus der österreichweiten Gesamttabelle ist ersichtlich, dass sich bereits 74 % der Landesstraßen in der Güteklasse 3, 4 und 5 befinden.

Aus diesem Grund ist es aus fachlicher Sicht unbedingt erforderlich, über die Notwendigkeit von zweckgebundenen Mitteln zu informieren, weil bereits jetzt ein Erhaltungsrückstand von für die rd. 33.000 km Landesstraßen von **mehreren Milliarden €** österreichweit vorhanden ist.

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 (nach Prof. Litzka). In dieser Studie wurde nur der Straßenoberbau berücksichtigt und ist der Straßenunterbau nicht berücksichtigt.

4 | Finanzbedarf

	Dzt. Aufwand (Mio €/Jahr)	tats. Bedarf	Zusätzlicher Bedarf
ca. 33.000 km Landesstraßen	195,5	319,9	124,4 (63,6%)
Bauwerke (Brücken)	81,7	175,4	93,7 (114,7%)
Gesamt (Prof. Litzka)	277,2	495,3	218,1 (78,7%)
Sonderbauwerke (Mauern)	0	mind. 100	100
Straßenunterbau			100
Summe Landesstraßen			418,1
ca. 88.000 km Gemeindestraßen	Mehr als doppelt	Netzlänge	mind. gleicher Bedarf

Aus diesem österreichweiten Ländervergleich ergibt sich ein **zusätzlicher**

Sanierungsbedarf für Landesstraßen von p.a. ca. 124 Mio. € (ohne Unterbau)

Bauwerke wie Brückensanierung

hier ergibt sich ein Mehrbedarf von p.a. ca. 94 Mio. €

Sonderbauwerke wie Mauersanierung

hier ergibt sich ein Mehrbedarf von p.a. ca. 100 Mio. €

Straßenunterbau

hier ergibt sich ein Mehrbedarf von p.a. ca. 100 Mio. €

Somit ergibt sich ein zusätzlicher Gesamtmehrbedarf von zumindest 418 Mio. € p.a. Angemerkt wird, dass bereits im Zuge der Verlängerung der Bundesstraßen zu wenige Finanzmittel für diese Straßen zur Verfügung gestellt wurden.

Für Gemeindestraßen (ca. 88.000 km) wurde in der Arbeitsgruppe "Flächendeckende LKW-Maut" zumindest derselbe Bedarf abgeschätzt. Hier gibt es keine detaillierten Untersuchungen.

Konsequenterweise wird hier angemerkt, dass auch für das ländliche Wegenetz zukünftig entsprechende Mittel zur Verfügung gestellt werden sollen.

Somit zeigt sich, dass im Zusammenhang mit den Landes- und Gemeindestraßen in Österreich dringender finanzieller Handlungsbedarf besteht. Jedes Hinauszögern dieses Problems verschärft die Situation zunehmend dramatisch und führt zu immensen Substanzverlusten!

5 | Zusätzlicher Bedarf im ÖV

Die vorgeschriebenen Mindeststandards mit Abstimmung des integrierten Taktfahrplanes mit den ÖBB mit den Regional- und S-Bahnverkehr bis 2025 erfordert alleine einen zusätzlichen Finanzbedarf von mehr als 100 Mio. Euro/Jahr für die Länder. Die Finanzierung des ÖV wird zusätzlich durch Indexsteigerungen, dem Rückgang aus dem FLAF (wegen der sinkenden Schülerzahlen) zu Lasten der Länder erhöht.

6 | Wo fällt die Schwerverkehrsabgabe an?

A | Alle Landes- und Gemeindestraßen

inkl. Privatstraßen der Länder und der Gemeinden

B | Ausnahmen

Forststraßen, ländliches Wegenetz

Eisenbahnzufahrtsstraßen

bereits bemaute Privatstraßen (z.B. GROHAG)

Privatareale, private Siedlungsstraßen, Weggenossenschaften, usw.

C | Tarif/Abgabe

Wie auf österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen, jedoch ohne USt (mehrspurige Fahrzeuge über 3,5t – Schwerverkehr)

Das Netz ist in der Graphenintegrationsplattform (GIP) vollständig und korrekt, sowie in der nötigen Genauigkeit erfasst.

7 | Kostenschätzung / Eckdaten

Einnahmenerwartung 2019	650 Mio. Euro		
Erwartete jährliche Kosten (Betrieb und Abschreibung)	73 Mio. Euro		
Verbleibende Einnahmen	577 Mio. Euro		
Vorschlag Einnahmenverteilung *)	Länder		Städte und Gemeinden
	63%		37%
	364 Mio. Euro		213 Mio. Euro ***)
Einnahmenverwendung	Straßenerhaltung	ÖV	
	75% **)	25% **)	
	273 Mio. Euro	91 Mio. Euro	

*) 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.

8 | Rechtliche Aspekte

- Die Schwerverkehrsabgabe für Fahrzeuge über 3,5t entspricht der Wegekostenrichtlinie.
- Es ist eine Art. 15 a B-VG Vereinbarung zwischen den Ländern abzuschließen.
- Die Länder haben nach § 8 F-VG (Finanzverfassungsgesetz) das Abgabenfindungsrecht.
- Änderung des § 14 Abs 1 Z 7 FAG 2008 idgF (Finanzausgleichsgesetz) zur Einhebung einer Schwerverkehrsabgabe.
- Die Schwerverkehrsabgabe ist als Gebühr vorgesehen und hat zweckgebunden zu sein.
- Ein Aufteilungsschlüssel zwischen Straßenerhaltung und ÖV wäre den jeweiligen Ländern vorzubehalten.

9 | Technische Machbarkeit – Gebührenkonzept – Systemkonzept - Detailplanung

Phase	Beschreibung		Output
1	Gebührenkonzept 1. Zielsetzungen 2. Rechtlicher Rahmen 3. Institutioneller Rahmen 4. Pflichtige Fahrzeuge 5. Pflichtiges Netz 6. Tarifmodell	Systemkonzept 1. Erhebungskonzept 2. Gelegentliche Nutzer 3. Kontrolle und Ahndung 4. Vertrieb, Service und Information	• Bruttoeinnahmen • Errichtungs- und Betriebskosten • Volkswirtschaftliche und raumplanerische Auswirkungen • Mauterhebungsrelevante Annahmen zum Systemkonzept
2	Detailplanung • Detaillierung Systemkonzept • Abklärung weiteres Vorgehen bezüglich Ausschreibung und Beschaffung • Abklärung weiterer rechtlicher und volkswirtschaftlichen Auswirkungen		• Erhebungskonzept • Kontrollkonzept • Vertriebskonzept • Vorgehensweise Beschaffung
	Ausschreibung / Umsetzung • Schaffung der rechtlichen Rahmenbedingungen • Spezifikation und Ausschreibung • Errichtung des Systems		• Ausschreibung • Umsetzung

10 | Möglicher Zeitplan

- | | |
|--|-----------|
| ○ Ausschreibung spezialisierter Berater bis Zuschlag und Arbeitsbeginn | 6 Monate |
| ○ Konzept und Planung der Ausschreibungen, Detailplanung | 5 Monate |
| ○ Erstellung der Ausschreibungsunterlagen | 4 Monate |
| ○ Ausschreibung der technischen Komponenten und Dienstleistungen | 9 Monate |
| ○ Errichtung, Abnahmen und Feldtest (Pilotierung) | 12 Monate |

In Summe dauert das Projekt somit von der Initialisierung bis zur Einführung gemäß Zeitplan **drei Jahre**.

11 | Vorteile

- CO2 Reduktion für das Gesamtnetz von mehr als 75 Mio. t
- Die Landesklimaschutzreferenten unterstützten die vorbereitenden Arbeiten mit Beschluss vom 11. November 2015 zu VSt-3752/4
- Erhaltung der Infrastruktur für den ländlichen Raum und Verbesserung der Erreichbarkeit und Reduktion der Tonnagenbeschränkung
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Erhöhung und Verbesserung des ÖV
- Erhöhung des Produktionsniveaus in der Bauwirtschaft
- Reduzierung der LKW-Fahrleistung um 2% und damit Unfallreduktion, Schadstoffreduktion und Transportverlagerung auf die Schiene

- Wettbewerbsanpassung zur „Schienenmaut“ (auch auf der Schiene ist ein fahrleistungsabhängiges Entgelt zu entrichten)
- Reduzierung der Mautflüchtlinge von der Autobahn auf dem niederrangigen Netz

12 | 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 %)

13 | Status Strassengebühren auf untergeordneten Strassen in Europa & Internationale Trends

- **Schweiz:** Seit 2001 wird die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) auf allen Straßen (Netzlänge ca. 71.000 km) erhoben.
- **Slowakei:** Die Gebührenpflicht wurde 2014 auf etwa 15.000 km zusätzliche Straßen (Bundes-, Land- und Kreisstraßen) erweitert.
- **Polen:** Das abgabepflichtige Straßennetz umfasst derzeit 3.150 km, wovon ca. 823 km untergeordneten Straßen sind. Eine Erweiterung um weitere 148 km Schnellstraßen wurde im April 2016 angekündigt.
- **Ungarn:** Das abgabepflichtige Strassennetz umfasst derzeit 6.500 km, wovon ca. 5.000 km untergeordneten Straßen sind.
- **Russland:** Das seit dem 15. November 2015 in Betrieb befindliche Mautsystem (nur für Güterfahrzeuge > 12 Tonnen) umfasst ca. 50.000 km Autobahn und Nationalstraßen.
- **Belgien:** Das seit dem 1. April 2016 in Betrieb befindliche Mautsystem ist de facto für das gesamte Straßennetz (Netzlänge ca. 148.000 km) ausgelegt, derzeit sind aber lediglich 2.500 km Autobahn und Nationalstraßen abgabepflichtig.
- **Deutschland:** Für 2018 ist eine Erweiterung des LKW-mautpflichtigen Straßennetzes auf alle Bundesstraßen (von heute 2.300 km auf alle 41.000 km) geplant.

Ein fahrleistungsbezogenes Streckenbenutzungsentgelt auf dem untergeordneten Straßennetz ist eine zeitgemäße Entwicklung in Europa.

13 | Varianten zur Abdeckung des Erhaltungsdefizites

- Es gibt mehrere Varianten zur Finanzierung des Erhaltungsdefizites am untergeordneten Straßennetz.

14 | Beschlussvorschlag

Die Landesverkehrsreferentenkonferenz nimmt die Berichte betreffend die rechtliche, technische und wirtschaftliche Machbarkeit, sowie die volkswirtschaftlichen Auswirkungen der Einführung einer Schwerverkehrsabgabe auf Landes- und Gemeindestraßen dankend zur Kenntnis.

Die Landesverkehrsreferentenkonferenz bekräftigt die Notwendigkeit zur Sicherung von zweckgebundenen Mittel, um einen weiteren Substanzverlust im Netz der Landes- und Gemeindestraßen entgegenzuwirken. In diesem Zusammenhang wird auch der unmittelbare Mehrbedarf für den ÖV zu beachten sein.