

Zusammenfassung

Überprüfung der Mauttarife auf Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen

Auftraggeber

Wirtschaftskammer Österreich
Bundessparte Transport und
Verkehr
A-1045 Wien

Fachverband für das Güterbe-
förderungsgewerbe

Arbeitsgemeinschaft Internati-
onaler Straßenverkehrsunter-
nehmer Österreichs (AISÖ)

Autoren

Alex Auf der Maur
Stephan Kritzing (ZIV)
Theresa Gutberlet
Maike Breitzke

Basel, 04.05.2018
28592

Ausgangslage und Aufgabenstellung

Die Bundessparte Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich, der Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe und die Arbeitsgemeinschaft Internationaler Straßenverkehrsunternehmer Österreichs (AISÖ) haben die Prognos AG und das Zentrum für integrierte Verkehrssysteme (ZIV) damit beauftragt, die Mauttarife auf Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen zu prüfen.

Ziel dieser Untersuchung ist es festzustellen, welche Eingangsgrößen und Parameter der Mauttarifberechnung zugrunde liegen und wie diese auf das Ergebnis – die Mautsätze – wirken. Mittels öffentlich verfügbaren Informationen erfolgt eine vereinfachte Fortschreibung des Anlagevermögens sowie der infrastrukturbezogenen Ausbau-, Erweiterungs-, Instandhaltungs- und Betriebskosten des österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßennetzes.

Die ASFINAG erhebt Infrastrukturgebühren für schwere Nutzfahrzeuge sowohl für Lkw wie auch für Busse und für den motorisierten Individualverkehr. Die **Erlöse aus den Infrastrukturgebühren** für schwere Nutzfahrzeuge inklusive Sondermautstrecken werden als Lkw-Mauterlöse ausgewiesen. Die Mauterlöse der Busse werden bei den Lkw-Mauterlösen verbucht und sind somit nicht getrennt für Busse ausgewiesen.

Nach den Wegekostenrichtlinien 2006/38 in Verbindung mit 1999/62 beruhen die Mautgebühren „auf dem Grundsatz der ausschließlichen Anlastung von Infrastrukturkosten. Die gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren müssen sich ausdrücklich an den Baukosten und den Kosten für Betrieb, Instandhaltung und Ausbau des betreffenden Verkehrswegenetzes orientieren. Die gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren können auch eine Kapitalverzinsung oder Gewinnmarge zu Marktbedingungen umfassen.“ (Artikel 7, Absatz 9). Dies bedeutet, dass die Mautgebühren aus dem Schwerverkehr die den Lkw und Bussen zuordenbaren Infrastrukturkosten entsprechen müssen.

Mit der Wegekostenrechnung (WKR) aus dem Jahr 2000 (Herry 2003¹) wurden die Kosten für die österreichischen Straßen zuletzt systematisch erfasst und den verschiedenen Nutzergruppen zugewiesen. Die Maut für Lkw und Busse wurde in Österreich zum 1. Jänner 2004 eingeführt, eine öffentlich zugängliche Aktualisierung der Wegekostenrechnung ist seit 2000 nicht mehr erfolgt.

Die Infrastrukturkosten setzen sich aus den Kapitalkosten des Anlagevermögens der mautpflichtigen Autobahn- und Schnellstraßen sowie den laufenden Kosten für den Betrieb zusammen. Für die

¹ Herry 2003: Österreichische Wegekostenrechnung für die Straße 2000

Kapitalkosten wird das jeweilige Anlagevermögen mit einem Zinssatz und der Lebensdauer der einzelnen Bauteilgruppen verknüpft und in einen jährlichen Zinsbetrag umgerechnet (Annuität). Der Wert der Straßeninfrastruktur wird somit in jährliche Kosten umgerechnet. Je höher das Anlagevermögen, der Zinssatz und je tiefer die Lebensdauern angesetzt werden, desto höher fallen die Kapitalkosten aus. Die Kapitalkosten und die laufenden Kosten werden in einer Kategorienrechnung den Pkw, Lkw und Bussen zugewiesen.

Eigene Analysen

Da die Infrastrukturkosten für die Jahre ab 2000 nicht öffentlich verfügbar sind, wurden sie im Rahmen dieser Studie unter Einbezug des Baukostenindex und der Zuschreibungen der letzten Jahre fortgeschrieben; der Eingangszinssatz aus dem Jahr 2000 von 3,5 % wurde von 2004 – 2014 auf 4,5 % hochgesetzt und ab 2015 auf 3,0 % abgesenkt.

Tabelle 1: Vergleich der Infrastrukturkosten (Lkw und Busse) und Mauteinnahmen der ASFINAG für 2000, 2010 und 2015 und 2016 (in Mio. €)

Kosten und Mauterlöse	2000	2010	2015	2016	kumuliert 08-16
Kapitalkosten	447	841	743	757	7.489
Laufende Kosten	205	194	253	235	1.763
Infrastrukturkosten	652	1.035	998	992	9.252
Mauteinnahmen	-	1.031	1.253	1.274	10.088
Über (+)/Unterdeckung (-)	-	- 4	+ 255	+ 282	+ 836

Quelle: Herry 2003; eigene Berechnungen

Die Kapitalkosten haben sich seit 2000 vor allem wegen der Zuschreibungen (Neu- und Ausbau), der Valorisierung des Anlagevermögens und des höheren Zinssatzes erhöht. Die laufenden Kosten für bauliche Erhaltung sind nur unwesentlich angestiegen. Die Verbindung mit den Mauteinnahmen macht deutlich, dass in den letzten Jahren die erzielten Mauterlöse die Infrastrukturkosten (Kapital- und laufende Kosten) deutlich überdecken; allein im Jahr 2010 entsprachen die Mauterlöse ziemlich genau den Infrastrukturkosten.

Die Zinssätze wirken sehr sensitiv auf die Kapitalkosten und damit auch auf die Über- bzw. Unterdeckung. Wird ein Zinssatz verwen-

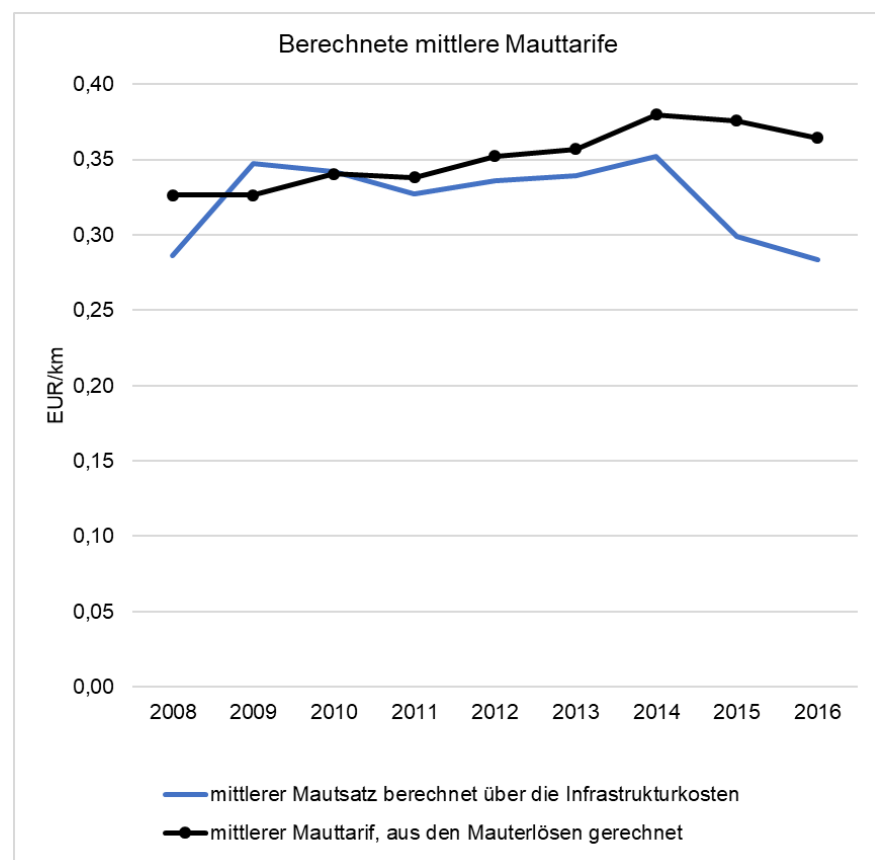
det, der sich aus den Zinsaufwendungen der ASFINAG für Fremdkapital errechnen lässt oder der Zinssatz eingesetzt, der der deutschen WKR zugrunde liegt, so steigt die Überdeckung noch weiter an, hier exemplarisch für 2016:

- Zinssatz ASFINAG 2016 (2,8 %) Überdeckung 324 Mio. €
- Zinssatz WKR Deutschland (2,975 %) Überdeckung 297 Mio. €

Übertragen auf die durchschnittlichen Mautsätze (€/Fzg.-km) bedeutet die obige Gegenüberstellung, dass die Mautsätze im Mittel ab 2011 zu hoch waren. Hierzu gibt es zwei Ansätze, die für die Jahre 2008 bis 2016 in der folgenden Abbildung veranschaulicht werden:

- Die ermittelten Infrastrukturkosten für Lkw und Busse werden durch die mautpflichtige Fahrleistung geteilt
- Die vereinnahmten Mauterlöse werden durch die mautpflichtige Fahrleistung geteilt

Abbildung 1: Mittlere Lkw-Mauttarife, berechnet als spezifische Infrastrukturkosten je Fzg.-km sowie als spezifische Mauterlöse



eigene Berechnung

Abbildung 1 zeigt, dass die aus den Mauterlösen gerechneten mittleren Mautsätze ab 2011 höher liegen als die Werte, welche über die Infrastrukturkosten errechnet wurden. Mit der Zinsreduktion im Jahr 2015 sinken die Kapitalkosten deutlich, dementsprechend hätten die Mautsätze spätestens zu diesem Zeitpunkt auch abgesenkt werden müssen. Tatsächlich sind die Mauttarife jährlich angestiegen, die leichte Reduktion der fahrleistungsgewichteten Mautsätze ab 2015, ist auf eine höhere Mautfahrleistung zurückzuführen.

Nach den auf eigenen Annahmen gestützten Modellrechnungen hätte ein durchschnittlicher Infrastrukturmautsatz von 28 €-Cent/Fzg.-km für 2016 ausgereicht, um die den Lkw und Bussen anlastbaren Wegekosten zu decken. Tatsächlich lag er 2016 im Mittel bei 36 €-Cent/Fzg.-km und damit 28 % höher.

Eine Differenzierung des Mautsatzes nach Lkw und Bussen wäre möglich, wenn die Mauterlöse der ASFINAG entsprechend unterteilt würden. Aus der Wegekostenrechnung 2000 von Herry lassen sich jedoch folgende durchschnittliche Wegekosten für Lkw und Busse ermitteln:

- Lkw: 21,4 €-Cent/Fzg.-km
- Bus: 18,5 €-Cent/Fzg.-km

Danach müssten die durchschnittlichen Mautsätze für Busse etwa 12 % niedriger als die Mautsätze für Lkw angesetzt werden.

Bewertung und Schlussfolgerungen

Die Grundlage der Mauteinhebung in Österreich ist die Österreichische Wegekostenrechnung aus dem Jahr 2000, die seitdem nicht mehr grundlegend aktualisiert worden ist.

Für die von ASFINAG vereinnahmten Mauterlöse ist es für Außenstehende nicht möglich nachzuvollziehen, ob die Mauterlöse aus dem Lkw-Verkehr die diesen Fahrzeugen zurechenbaren Infrastrukturkosten für die Autobahnen und Schnellstraßen nicht übersteigen. In Deutschland und der Schweiz sind die Wegekostenrechnungen bzw. die Grundlagen für die Mautberechnung öffentlich zugänglich und damit auch Gegenstand fachwissenschaftlicher und gerichtlicher Auseinandersetzungen.

Nach der cursorischen Prüfung der uns zugänglichen Unterlagen und den eigenen überschlägigen Berechnungen haben wir Indizien gefunden, die darauf hindeuten, dass die aktuellen Mauteinnahmen der ASFINAG, die den Fahrzeugen ab 3,5 t hzG zurechenbaren Infrastrukturkosten überdecken:

- Die Neuwertbetrachtung des Anlagevermögens führt in der Fortschreibung in Form von der Valorisierung des Anfangsanlagevermögens und der jahresweisen Zuschreibung der Erweiterungs- und Neubauinvestitionen zu einer Erhöhung des Anlagevermögens bis 2016 gegenüber dem Jahr 2000 von über 80 %. Zu überprüfen wäre, ob die Summe tatsächlich dem Anlagevermögen zu aktuellen Wiederbeschaffungskosten entspricht.

Für die deutschen Bundesautobahnen wurde in dem letzten verfügbaren Wegekostengutachten das Bruttoanlagevermögen um jahresdurchschnittlich rund 2,0 % erhöht. Wird diese Veränderungsrate für einen Zeitraum von 16 Jahren angesetzt, so ergibt sich eine Gesamtveränderung von knapp 40 %, also deutlich weniger als für die österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen.

- Wie die Zins-Szenarien zeigen, hat der Zinssatz in Verbindung mit durchschnittlichen Lebensdauer einen erheblichen Einfluss auf die jährlichen Infrastrukturkosten. Für die österreichische Wegekostenrechnung böte sich der tatsächliche Kapitaldienst der ASFINAG als Referenz für die Kapitalkosten an. Hier zeigen die Geschäftsberichte der ASFINAG, dass die Durchschnittsverzinsung in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen ist. Dies spiegelt die aktuelle Kapitalmarktpolitik im Euro-Raum mit niedrigen Zinsen. Es wäre nach Meinung der Autoren dieser Studie sachgerecht, den Zinssatz, der zur Ermittlung der Mauteinnahmen herangezogen wird, aus den tatsächlichen Zinsaufwendungen der ASFINAG abzuleiten.
- Aus Deutschland ist bekannt, dass seit Einführung der Lkw-Maut die dem Lkw zurechenbaren Infrastrukturkosten bei der Neuermittlung der Wegekosten im Jahr 2013 deutlich abgesenkt wurden – mit der Folge, dass auch die Mauttarife nach unten korrigiert wurden. Ursächlich können eine Neubewertung der Infrastrukturkosten, aber auch eine veränderte Zusammensetzung der Fahrleistungen von mautpflichtigen und mautbefreiten Fahrzeugen sein. In jedem Fall machen die Aktualisierungen und Neuberechnungen deutlich, dass eine einfache Fortschreibung der Infrastrukturkosten, so wie in Österreich praktiziert, den verschiedenen Einflussfaktoren für die Mautbestimmung nicht gerecht werden können.
- Eigene, auf Annahmen basierende Fortschreibungen der Infrastrukturkosten für Lkw und Busse ergeben für 2016 992 Mio. € (Basisvariante Zins); die tatsächlichen Lkw-Mauteinnahmen betragen jedoch 1.274 Mio. €; dies spricht für eine Überdeckung der Wegekosten.
- Bei einer getrennten Bestimmung der Wegekosten und Mautsätze für Lkw und Busse müssten die Mautsätze für Busse im

Durchschnitt etwa 12 % unter denen für Lkw liegen. Eine ähnliche Abweichung ergibt sich auch in der deutschen Wegekostenrechnung.

Abschließend ist festzuhalten, dass die Ergebnisse dieser Studie aufgrund der uns nicht zugänglichen Datenlage allein auf Indizien und eigenen Modellrechnungen beruhen. Die Studie stellt insofern keinen Nachweis zur Deckung der Wegekosten durch die Lkw- und Bus-Mauterlöse dar. Gleichwohl deuten die Analysen an, dass die Mauteinnahmen der ASFINAG die den Lkw- und Bussen zurechenbaren Wegekosten für die Autobahnen und Schnellstraßen überdecken. Ohne Einblick in die Mauttarifberechnungen selbst und die ihnen zugrundeliegenden Daten sind endgültige Aussagen nicht möglich. Die Transparenz dieser Berechnungen ist die Voraussetzung dafür, um mögliche Zweifel an der Kongruenz von Mauteinnahmen für Lkw- und Busse einerseits und den Wegekosten andererseits auszuräumen.