

Verkehrspolitik | 17.07.2014 | Lesezeit 2 Min.

Pickerl à la Österreich

Deutschland diskutiert wieder einmal über eine Pkw-Maut. Dabei wird allerdings meistens nur über die Einnahmen geredet – und nicht darüber, wie man die Ausgabenseite am besten organisiert. Hier könnte Deutschland von seinem österreichischen Nachbarn lernen.

Die deutschen Fernstraßen sind unterfinanziert. Marode Brücken und bröckelnde Fahrbahnen machen den Sanierungsbedarf allorts deutlich. Ein anderes Problem ist weniger offensichtlich: Weil die Fernstraßen aus dem Bundeshaushalt finanziert werden, richten sich Baumaßnahmen oft nach Kassenlage.

Österreich dagegen hat, um die Begehrlichkeiten von Haushaltspolitikern erst gar nicht zu wecken, 1997 ein System ins Leben gerufen, das die Einnahmen ohne Umwege direkt in den Straßenbau lenkt: die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG), die zu 100 Prozent dem Bund gehört.

Die ASFINAG ist für alle Autobahnen und Schnellstraßen inklusive der vielen Brücken und Tunnels zuständig. Ihre Einnahmen bezieht sie aus drei Mautsystemen (Grafik):



1. Streckenbezogene Lkw-Maut. Anders als in Deutschland, wo die Maut satellitengestützt abgerechnet wird, basiert das System in Österreich auf Mikrowellensendern und -empfängern.

2. Pkw-Vignetten. Die ASFINAG verkauft jedes Jahr mehr als 20 Millionen Vignetten, darunter etwa 3,4 Millionen Jahrespickerl, die derzeit 82,70 Euro pro Stück kosten. Der Vignettenpreis ist an den Anstieg der Verbraucherpreise gekoppelt.

3. Sondermauten. Auf sechs Streckenabschnitten – zum Beispiel am Brenner – werden für alle Kraftfahrzeuge weitere Gebühren fällig.

Insgesamt verfügte die ASFINAG im Jahr 2013 über Mauteinnahmen von 1,7 Milliarden Euro.

Über die Verwendung dieser Gelder entscheidet die ASFINAG weitgehend autonom. Diese Konstruktion hat deutliche Vorteile gegenüber dem deutschen System, wo Autobahnen und Bundesstraßen von den Ländern im Auftrag des Bundes verwaltet werden:

- Weil die österreichische Finanzierungsgesellschaft keine Behörde ist, kann sie unabhängig von staatlichen Haushaltsjahren planen und ist damit ähnlich flexibel wie ein Privatunternehmen.

Einen Wermutstropfen gibt es allerdings. Während die ASFINAG ihre Instandhaltungsausgaben autonom planen kann, wird der Aus- und Neubau gemeinsam mit dem Bund und den Ländern beschlossen - hier hat also die Politik doch Einfluss. Allerdings geht dieser nicht so weit, dass Gelder der ASFINAG - mit Ausnahme einer jährlichen Dividende von 100 Millionen Euro - in den Bundeshaushalt fließen.

- Bei der Suche nach neuen Mitarbeitern erweist sich die Rechtsform einer Aktiengesellschaft ebenfalls als Vorteil. So haben die Straßenbauverwaltungen in Deutschland derzeit große Probleme, Ingenieure anzuwerben, weil sie sich an die Gehaltsvorgaben des öffentlichen Diensts halten müssen. In Österreich dagegen können die Gehälter frei verhandelt werden.

Allerdings leidet auch die ASFINAG an einem Konstruktionsfehler. Weil die Politik mehrere große Bauvorhaben angeschoben hat, die nicht aus den Einnahmen finanziert werden konnten, machte die Gesellschaft Schulden - inzwischen sind es mehr als 11 Milliarden Euro und der Zinsaufwand schluckt einen großen Teil der Mauteinnahmen.

Kernaussagen in Kürze:

- Die Sanierungen an deutscher Fernstraßen werden aus dem Bundeshaushalt finanziert und richten sich Baumaßnahmen oft nach Kassenlage.
- Österreich hat ein Mautsystem ins Leben gerufen, das die Einnahmen ohne

Umwegedirekt in den Straßenbau lenkt: die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG), die zu 100 Prozent dem Bund gehört.

- Insgesamt verfügte die ASFINAG im Jahr 2013 über Mauteinnahmen von 1,7 Milliarden Euro.