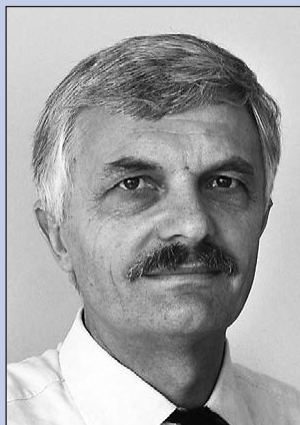


Radikale Mautpläne der Niederlande: die Lösung zukünftiger Verkehrsprobleme?



Univ.-Prof. Dr. Dr.
Gerd Sammer

Universität für Bodenkultur Wien
Institut für Verkehrswesen

Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats
dieser Zeitschrift

Die niederländische Regierung plant mit der Einführung einer kilometerabhängigen Maut ab dem 1. Jänner 2012 für den Pkw-Verkehr einen radikalen Wechsel der bisherigen Verkehrspolitik. Die Kraftfahrzeugssteuer und die beim Autokauf fällige Mehrwertsteuer von 25 % werden durch diese Maut ersetzt. Der Beschluss sieht vor, die Maut nach Umwelteigenschaften des Autos, nach Ort und Zeit so zu differenzieren, dass ein Steuerungseffekt im Sinne der Stauvermeidung und des Umwelt- sowie Klimaschutz zu erwarten ist. Die Einhebung soll über ein kombiniertes System von Satellitennavigation und Mobilfunk erfolgen, ähnlich dem deutschen System der Lkw-Maut. Derzeit ist eine Mauthöhe von 3 bis 7 Eurocent pro gefahrenen Kilometer geplant. Sie soll zu spürbaren Mehreinnahmen führen. Soweit sind die heute verfügbaren Fakten. Aus verkehrsplanerischer Sicht stellt sich die Frage, welche Lösungspotenziale und Risiken damit verbunden sind.

Aus verkehrspolitischer Sicht eröffnet diese Form der Besteuerung die Lösung mancher der heutigen Verkehrsprobleme: Realisierung einer verursachergerechten Finanzierung der Straßenverkehrsinfrastruktur und Internalisierung der externen Kosten durch Lärm, Schadstoffe und Treibhausgasemissionen. Je nach Streckenabschnitt, Verkehrssituation und Fahrzeugkategorie kann eine differenzierte Gebühr eingehoben werden, um die Verkehrsnachfrage zeitlich wie örtlich durch eine differenzierte Tarifbildung gezielt zu steuern. Allerdings sind auch viele Fragen offen: Es gibt keine Erfahrungen, wie die Autolenker auf so ein Mautsystem reagieren. Will man unerwünschte Nebeneffekte (z.B. Ausweichen in billigere Nebenrouten, Überlastung des öffentlichen Verkehrs zu Spitzenzeiten, langfristige Umsiedlungseffekte) vermeiden, so sind viele Forschungsfragen abzuarbeiten, um einen geeigneten Regelmechanismus für die angestrebten Ziele zu entwickeln.

Interessante Entwicklungsmöglichkeiten eröffnet die Ausstattung aller Autos mit der GPS- und Mobilfunktechnologie für die Sammlung von Informationen für verschiedene Anwendungen. Damit wird es möglich, flächendeckend die aktuelle Verkehrssituation (Menge und Geschwindigkeit) für den fließenden und ruhenden Verkehr sowie die Abgasemissionen auf dem gesamten Straßennetz zu erfassen und für eine strategische Verkehrsnetzsteuerung sowie eine Geschwindigkeitsüberwachung zu nutzen. Es wird keine aufwendige straßensei-

tige Infrastruktur für die Verkehrsdatenerfassung benötigt. Von großem Interesse für die Verkehrswissenschaft ist die Langzeiterhebung von Quell-Zieldaten, die eine signifikante Qualitätssteigerung für Verkehrsprognosen ermöglichen würde. Bis heute wissen wir wenig über das Langzeitverhalten der räumlichen Quell-Zielverteilung der Verkehrsnachfrage, weil solche Erhebungen mit herkömmlichen Methoden zu aufwendig sind. Ein interessanter Zusatznutzen könnte die Einführung eines entfernungs- und streckenabhängigen Autoversicherungssystems bringen, dass das Risiko des einzelnen Autos treffsicherer berücksichtigen könnte.

Den Auftrag für die Entwicklung und Implementierung haben die Firmen Siemens und IBM erhalten. Um einerseits eine Monopolentwicklung zu vermeiden und andererseits eine Kompatibilität für Mautsysteme in anderen europäischen Ländern für Bord-Geräte, Abrechnung, Datennutzung zu anderen Zwecken als Mauteinhebung etc. zu garantieren, sollte auf eine klare Schnittstellendefinition und auf durchdachte rechtliche Rahmenbedingungen schon jetzt geachtet werden. Die Frage der Mauteinhebung für ausländische Kraftfahrzeuge bedarf einer gesamt-europäischen Lösung. Es wäre fatal, wenn jedes Land in der EU sein eigenes, früher oder später einzuführendes Mautsystem implementieren würde. Hier ist die Europäische Kommission gefordert, die notwendigen Standardisierungen so rasch wie möglich durchzuführen.

Unter den Risiken sind vor allem die Orwell'sche Vision von der Überwachung und das nicht zu unterschätzende Risiko des Datenmissbrauchs zu nennen. Dies lässt sich aus heutiger Sicht lösen, wenn eine geeignete Organisationsform für den Mautbetrieb gefunden wird. Grundsätzlich wäre eine Kostenutzen- und Zweckmäßigkeitanalyse der flächendeckenden kilometerabhängigen Maut im Vergleich mit einer mautähnlichen Abgabe einer Treibstoffpreisabgabe auf europäischer Ebene wünschenswert, da die Transaktionskosten eines technologisch sehr komplexen Systems nicht zu unterschätzen sind. Hierbei sind alle möglichen Zusatznutzen natürlich einzubeziehen.

Diese niederländischen Mautpläne stellen einen interessanten Lösungsansatz mit vielen offenen Fragen dar, zu dem wir Verkehrsexperten einen essenziellen Beitrag leisten sollten.

Gerd S a m m e r