

Österreichs Autobahnen werden durch Benützer finanziert

Alle Schnellstrassen sind ausschliesslich gebührenfinanziert, und der Preis der Vignette ist an den Konsumentenpreisindex gebunden

Bau, Erhalt und Finanzierung österreichischer Autobahnen werden ausschliesslich über eine aus dem Staatshaushalt ausgegliederte, zu 100 Prozent staatliche AG abgewickelt. Das Modell hat sich bewährt.

Matthäus Kattinger, Wien

Die Aufgaben und Zuständigkeiten im österreichischen Strassennetz sind klar verteilt. Für das hochrangige Netz (Autobahnen, Schnellstrassen) ist seit 1997 die zu 100 Prozent staatliche Asfinag, die Autobahnen- und Schnellstrassen-Finanzierungs AG, verantwortlich. 2002 gingen die als Bundesstrassen geführten, anderen überregionalen Verbindungen in die Hoheit der bereits die

AUTOBAHNVIGNETTE

Eidgenössische Volksabstimmung vom 24. November

Landesstrassen betreuenden Länder über, während die Gemeindestrassen in der Obhut der Kommunen blieben. Ende 2012 umfasste das dem Endausbau nahe hochrangige Strassennetz 2178 Kilometer, zudem sind 56 Kilometer Autobahnen und 226 Kilometer Schnellstrassen in Bau bzw. Planung; die Länge des Netzes der Landesstrassen beträgt 33 360 Kilometer, jenes der Gemeindestrassen 88 670 Kilometer.

Ende der Zweckbindung

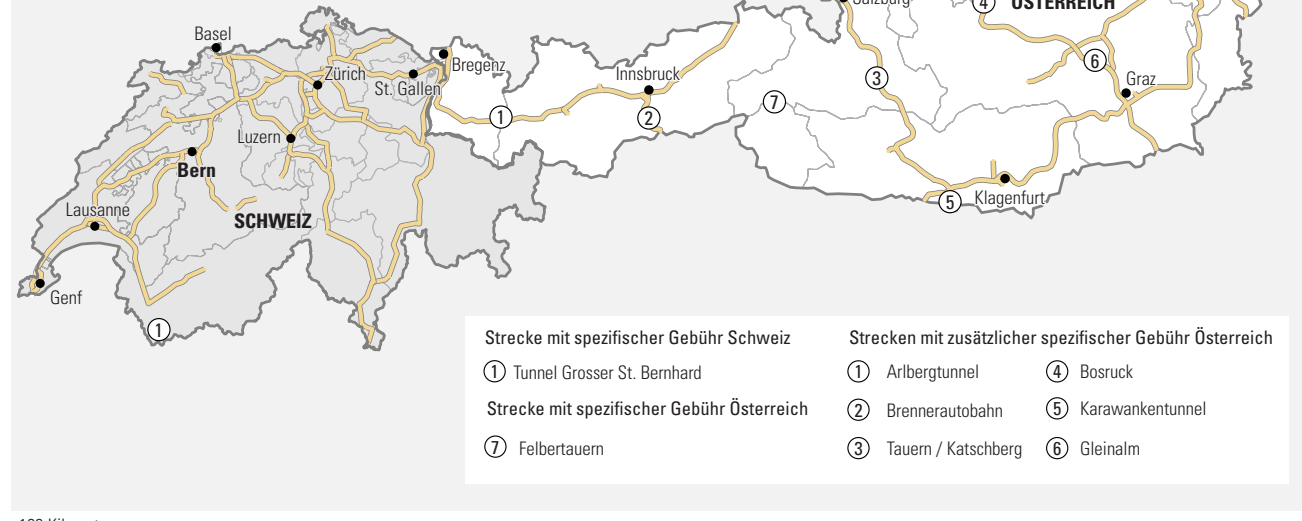
Bis in die 1980er Jahre war der Bau von Autobahnen und Schnellstrassen über den Staatshaushalt mit zum Teil zweckgebundenen Einnahmen aus Auto-bezogenen Steuern finanziert worden. Der erste Schritt in Richtung «klare Zuständigkeiten» kam 1982 mit der Gründung der Asfinag, die erst nur als Finanzierungsgesellschaft tätig war. Sie übernahm die zentrale Kreditaufnahme für erst sechs und dann zwei operative Autobahn-Sondergesellschaften.

1997 erhielt die Asfinag die Gesamtverantwortung für höherrangiges Strassennetz samt Schulden. Damit verbunden war das Recht, im eigenen Namen Maut und Benutzungsgebühren zu erheben; neben der Sonder-Maut für besonders aufwendige Tunnel (Bosruck, Gleinalm, Hohe Tauern, Katschberg, Karawanken, Arlberg) bzw. die Brenner-Autobahn wurde eine Vignette als General-Maut für alle anderen hochrangigen Strassen eingeführt. In der ersten Phase betraf diese rein zeitbezogene Maut alle Fahrzeuge mit weniger als 12 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht. 2004 kam es zum überfälligen Split und zur Einführung der fahrleis-

Gebührenpflichtige Schnellstrassen in der Schweiz und in Österreich

	Schweiz	Österreich
Landesfläche:	41 285 m ²	83 855 m ²
Schnellstrassennetz (gerundet):	1800 km	2200 km
Einwohnerzahl 2012:	8,0 Mio	8,5 Mio
Vignettenpreis / Jahr:	Fr. 40,-	80.60 € / 33.10 € (Motorräder)
Vignettenpreis / 2 Monate:		24.20 € / 12.10 € (Motorräder)

Zur Finanzierung der Schnellstrassen tragen neben den Vignetten bei:
 - In der Schweiz: Treibstoffsteuer, Treibstoffzuschlag.
 - In Österreich: zusätzliche spezifische Gebühren (vergleiche Karte).



100 Kilometer

NZZ-INFOGRAFIK / bea

tungsabhängigen Lastwagen-Maut. Seither gilt die zeitbezogene Vignette noch für Fahrzeuge von bis zu 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht.

Für 2012 weist die Asfinag Maut-Erlöse in Höhe von 1,62 Milliarden Euro aus, wovon 1,06 Milliarden aus der Lastwagen-Maut und 519 Millionen aus Maut-Erlösen von Personenwagen und Motorrädern stammen. Von Letzteren entfallen 383 Millionen auf die Vignette und 136 Millionen auf Erlöse von Sonder-Maut-Strecken. Unter sonstigen Erträgen finden sich Einnahmen von 77 Millionen für von der Polizei erhobene, der Asfinag zustehende Strafgebühren auf Autobahnen und Schnellstrassen. Die Bindung der Tarife sowohl von Vignette als auch Lastwagen-Maut an den har-

ZAHLENSTREIT UM VIGNETTE

P. S. · Das Bundesamt für Strassen kritisiert die Berechnung von Kosten und Nutzen der Vignetten-Erhöpfung durch TCS und ACS (NZZ 23. 10. 13). Diese vernachlässige insbesondere, dass die Kantone auch von Lärmschutz und Bauten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit usw. finanziell entlastet werden. Ausgeblendet werde auch, dass der Bund mit den Zusatzeinnahmen zusätzlich zu den im Netzbeschluss explizit erwähnten drei Ausbauten weitere Vorhaben finanzieren werde.

monisierten Konsumentenpreisindex erhöht die Planungssicherheit. So steigt der Preis der Jahres-Vignette für das Auto im Dezember 2013 von 80 Euro 60 auf 82 Euro 70, für Motorräder von 32 Euro 10 auf 32 Euro 90; ausserdem gibt es Zehn-Tages- und Zwei-Monats-Vignetten. Auf den Strecken mit Sonder-Maut kostet die Einzelfahrt zwischen 4 Euro 50 (Pyhrn-Autobahn) und 10 Euro (Tauern); auch hier gibt es Jahres-, Monats- und Zehn-Fahrten-Karten.

Diskussionen über ein Abgehen von der zeitabhängigen Vignette auf ein fahrleistungsabhängiges Road-Pricing auch für Personenwagen kommen immer wieder auf, doch ist ein solcher Systemwechsel in Österreich politisch kaum durchsetzbar. Das liegt nicht zu-

letzt daran, dass der Druck der beiden mächtigen, den traditionellen Grossparteien SPÖ und ÖVP nahestehenden Autofahrer-Klubs extrem gross ist. Zudem wäre wegen der Ausweichmöglichkeiten Road-Pricing für Personenwagen wohl nur unter Einbezug des höherwertigen Landesstrassen-Netzes möglich.

Bei der Asfinag ist man mit dem Status zufrieden. Im Gespräch sieht Geschäftsführer Klaus Schierhackl die von Österreich gewählte Konstellation einer Aktiengesellschaft, die zu 100 Prozent dem Staat gehört, als europäischen Idealfall an. Damit liessen sich zwei Vorteile vereinbaren: Die Republik sei als Auftraggeber eingebunden, alle Projekte würden in Abstimmung beschlossen, aber man gehe mit dem Verständnis

Angefochtene Bevorzugung

M. K. Wien. · An einem Nebenschauplatz der Sonder-Maut, nämlich dem Felbertauern-Tunnel, droht Österreich wegen Begünstigung der einheimischen Autofahrer ein EU-Vertragsverletzungsverfahren. Während durch Lienzer Kennzeichen legitimierte Osttiroler den Felbertauern zwischen Osttirol und Salzburg gratis passieren können, Autofahrer aus anderen Tiroler Bezirken sowie aus bestimmten Regionen Kärntens und Salzburgs nur 8 Euro bezahlen, müssen alle anderen für die Einzelfahrt 10

Euro berappen. Gegen diese Begünstigung hat eine deutsche Lenkerin geklagt. Verliert Österreich das Verfahren wegen Verletzung von EU-Recht, könnte das Folgen auch für alle anderen abgestuften Tarife haben, die eine Begünstigung von Anrainern oder Einheimischen gewähren: von der einfachen Mautstrasse von Gemeinden über das Schwimmbad bis zum Lift.

Eine ähnliche Regelung gibt es am Brenner, wo Bewohner zweier Täler mit Vignette keine Maut zahlen.

Mehr Strafverfahren gegen Tierquäler

Stiftung für das Tier im Recht sieht verbesserte Strafverfolgung als Grund

Im Jahr 2012 wurden in der Schweiz von den Strafbehörden mehr Verstösse gegen das Tierschutzgesetz untersucht als je zuvor. Dies geht aus der neuesten Jahresanalyse der Stiftung für das Tier im Recht (TIR) hervor. Danach wurden im vergangenen Jahr 1404 Strafverfahren wegen Widerhandlungen gegen das Tierschutzgesetz geführt. Dies bedeutet einen Zunahme von 158 Fällen gegenüber dem Vorjahr.

Die Stiftung wertet diese Entwicklung positiv. Sie führt sie auf einen verbesserten Vollzug des Tierschutzgesetzes zurück und nicht auf eine Zunahme der Widerhandlungen. Beim Vollzug bestünden aber massive kantonale Unterschiede. Vielerorts bestehe noch immer «dringender Handlungsbedarf».

Strukturen entscheidend

Am meisten Strafverfahren führten 2012 die Kantone Bern und St. Gallen durch (je 248), dicht gefolgt vom Kan-

ton Zürich (237). Sehr wenige Verfahren wegen Verstössen gegen das Tierschutzgesetz gab es in den Kantonen Genf, Nidwalden, Glarus, Uri und Wallis (jeweils unter 10 Verfahren).

«Die massiven Unterschiede zwischen den Kantonen sind durch die unterschiedlichen strukturellen Rahmenbedingungen bedingt», sagt Michelle Richner von der TIR. Die Kantonspolizei Bern beispielsweise verfügt über eine spezielle Fachstelle für Tierdelikte. In Zürich hat das Veterinäramt in allen Strafverfahren, die das Tierschutzgesetz betreffen, Parteistellung und kann so bei Bedarf intervenieren. In den Kantonen, die durch geringe Fallzahlen auffallen, fehlen gemäss Richner solche Strukturen.

Unzufrieden ist die Stiftung mit der Höhe der Strafen für Widerhandlungen gegen das Tierschutzgesetz. Die Analyse der TIR zeigt, dass 2012 mehrheitlich Bussen unter 500 Franken oder bedingte Geldstrafen kombiniert mit einer

unbedingten Busse ausgesprochen wurden. Zu einer Freiheitsstrafe wurde im Berichtsjahr niemand verurteilt. Die TIR kritisiert die ausgesprochenen Strafen als zu mild. Dadurch würden Delikte gegen Tiere bagatellisiert. Die Stiftung fordert die Strafbehörden auf, den Strafrahmen, den das Tierschutzgesetz bietet, verstärkt auszunützen.

Dunkelziffer bei Katzen

Ein besonderes Augenmerk richtete die TIR im letzten Jahr auf die Misshandlung von Katzen. Obwohl es in der Schweiz mehr als doppelt so viele Katzen wie Hunde gebe, seien im letzten Jahr etwa viermal weniger Strafverfahren im Zusammenhang mit Katzen als mit Hunden geführt worden. Für Christine Künzli, stellvertretende Geschäftsführerin der TIR, gibt es für dieses Ergebnis keine plausible Erklärung. Sie geht bei der Misshandlung von Katzen von einer grossen Dunkelziffer aus.

Vietnam zögert noch

Bundesrat Schneider-Ammann wirbt für Freihandelsabkommen

pfi. Hanoi · Bundesrat Johann Schneider-Ammann hat zu Beginn seiner fünftägigen Südostasienreise am Donnerstag in der vietnamesischen Hauptstadt Hanoi vor allem für einen Durchbruch in den Freihandelsgesprächen geworben. Die Schweiz führt im Rahmen der Efta seit Mai 2012 offizielle Verhandlungen. Doch nach der fünften Verhandlungsrunde stecken die Gespräche fest. Er habe in seinen politischen Gesprächen beim Premierminister sowie weiteren Ministern unter anderem auf die Komplementarität der Wirtschaften der Schweiz und Vietnams hingewiesen, erklärte Schneider-Ammann.

Das geostrategisch in der Region zunehmend wichtige Vietnam verhandelt parallel zu den Gesprächen mit der Efta mit den USA über ein transpazifisches Freihandelsabkommen und mit der EU sowie mit der russischen Zollunion je über einen Freihandelsvertrag. Die grosse Rolle von staatlichen und staatsnahen Betrieben sowie Insider-Privati-

eines Unternehmens vor und sei weder Amt noch blosse Strassenverwaltung.

Den Ausbau des hochrangigen Strassennetzes sieht Schierhackl weitgehend abgeschlossen, wiewohl auf dem Papier noch Pläne für 300 bis 350 Kilometer Autobahnen bzw. Schnellstrassen existieren. Dabei handle es sich zum Teil um höchst umstrittene Projekte, zudem sei mit dem staatlichen Haushaltskonsolidierungspaket 2012/2016 das Bauprogramm um rund ein Fünftel auf 6,9 Milliarden Euro reduziert worden, wovon zu zwei Drittel der Bau neuer Abschnitte betroffen ist. In der Bilanz 2012 der Asfinag schlagen für den Bau 632 Millionen Euro zu Buche, wovon 288 Millionen den Neubau und 305 Millionen die Erhaltung betrafen. Für die Bedienung der (staatlich garantierten) Schulden der Asfinag von 11,53 Milliarden Euro (Ende 2012) wurden 405 Millionen aufgewendet. Den Schuldenstand sieht Schierhackl als «beherrschbar» an. Die Asfinag, die dieser Tage eine 1-Milliarden-Euro-Anleihe (1,75 Prozent) herausgegeben hat, finanziere das Bauprogramm aus eigener Kraft. Würde man den Neubau stoppen, könnten die Schulden innert 22 Jahren getilgt werden, was unter der durchschnittlichen Lebensdauer von 30 Jahren liege.

Erste PPP-Erfahrungen

Eines der letzten abgeschlossenen Autobahn-Projekte der Asfinag wurde in Form einer öffentlich-privaten Partnerschaft (PPP) abgewickelt. Die nordöstliche Autobahn-Anbindung Wiens in Richtung Tschechien war im Dezember 2006 an die Bonaventura Strassen-Errichtungen GmbH, ein Konsortium aus Alpine Bau, Hochtief und Egis, vergeben worden. Bonaventura übernahm Bau, Vorfinanzierung und Betrieb bis 2039. Bei Baukosten von 800 Millionen Euro beträgt der Barwert der Gesamtkosten einschliesslich Finanzierung 933 Millionen. Bezahlt wird der Konzessionär einerseits über eine «Schatten-Maut» (je nach Zahl der gezahlten Autos), andererseits per Entgelt für die Qualität der Verfügbarkeit.

In Summe erhält Bonaventura pro Jahr rund 60 Millionen Euro. Da die Autobahn auf dem Höhepunkt der Krise (Januar 2010) in Betrieb ging, blieb das Verkehrsaufkommen zunächst um rund ein Fünftel unter den zu Hochkonjunkturzeiten erstellten Prognosen zurück. Mittlerweile liege das Minus «im ganz niedrigen zweistelligen Bereich». Trotzdem sieht der Asfinag-Geschäftsführer die Erfahrungen mit dem PPP positiv. Es sei nicht auszuschliessen, dass man später wieder auf ein PPP-Modell zurückgreife, nur unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen des Kapitalmarktes sei das nicht sinnvoll, sagt er.

sierungen haben dazu geführt, dass politisch einflussreiche Kreise in dem nach wie vor von einem zumindest dem Namen nach kommunistischen Einheitsregime eisern kontrollierten Staat vom gegenwärtigen Zustand profitieren. Sie wehren sich gegen mit umfassenden Freihandelsabkommen verbundene weitere Liberalisierungen und Reformen. Gleichzeitig leidet das Land unter einer Wachstumsschwäche und könnte zusätzlichen Handel und Investitionen gebrauchen. Etwas zwiespältig sind auch die Anliegen der zahlreichen mitgereisten Wirtschaftsvertreter. Einerseits interessieren sich viele für Geschäfte in dem Land mit seinen sehr niedrigen Löhnen, leistungswilligen Arbeitskräften und seiner ausgebauten Agrarwirtschaft. Andererseits suchen manche bereits ansässige Firmen Unterstützung und Hilfe in Auseinandersetzungen mit der Bürokratie, illegalen Kopien, Korruption und mangelnder Rechtssicherheit.