

AGES. The easy way to pay.

Die virtuelle Vignette

– Einige Gedanken zu Straßenbenutzungsgebühren –

Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V.

Bezirksvereinigung Rhein-Ruhr

Essen, 26. Oktober 2010

Dr. Ludger Linnemann

Daten und Fakten

- **Gründung:** 1994 in Düsseldorf
- **Sitz:** seit Februar 2009 in Langenfeld/Rheinland
- **Mitarbeiterzahl:** 75
- **Umsatz (in 2009):** €150 Mio.
- **Geschäftsansatz:** Dienstleister im Bereich Straßenbenutzungsgebühren
- **Zielmärkte:** Europa
- **Geschäftsfelder:** Lkw-Maut in Deutschland
Eurovignette für BeNeLux, Schweden und Dänemark

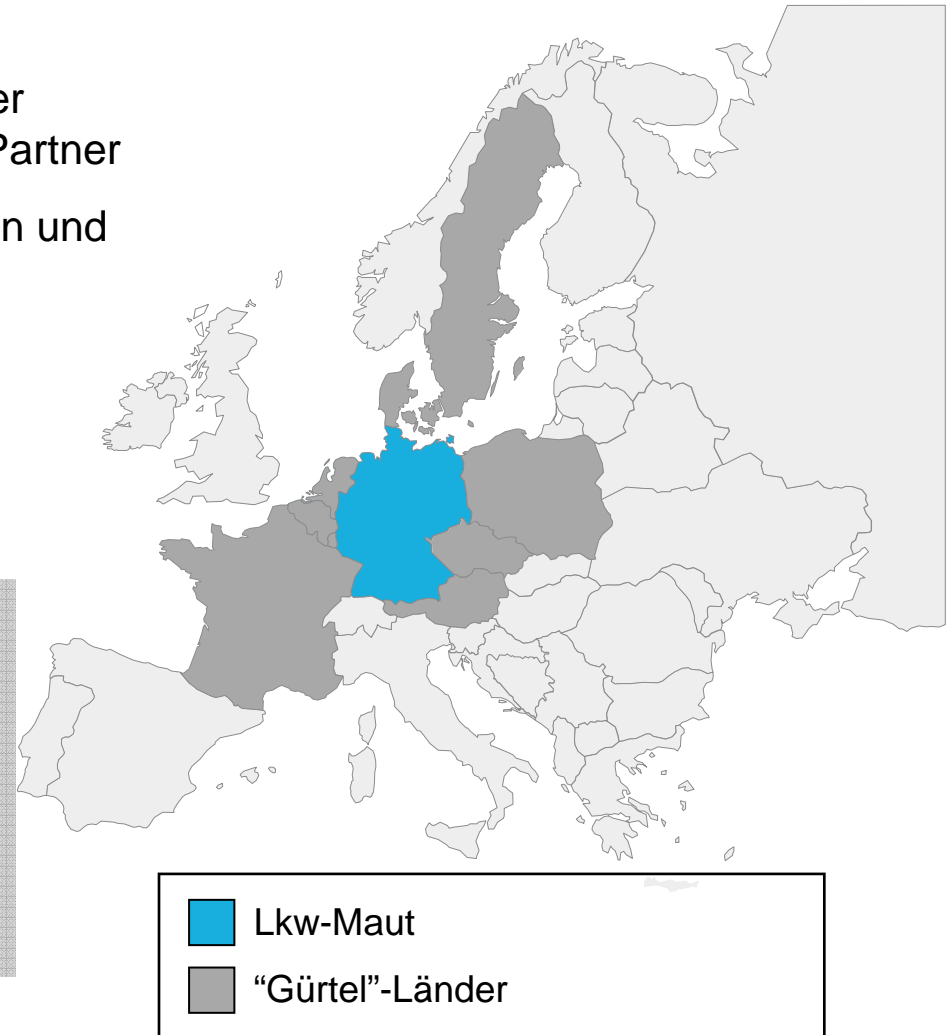


Geschäftsfeld: Lkw-Maut Deutschland

- AGES war bei der Ausschreibung stärkster Bewerber neben Toll Collect und ist nun Partner
- Registrierung von über 90% der deutschen und ausländischen Nutzer
- Erstellung und Versand von über 100.000 Abrechnungen monatlich
- Abwicklung des Zahlungsverkehrs
- Übernahme des Ausfallrisikos

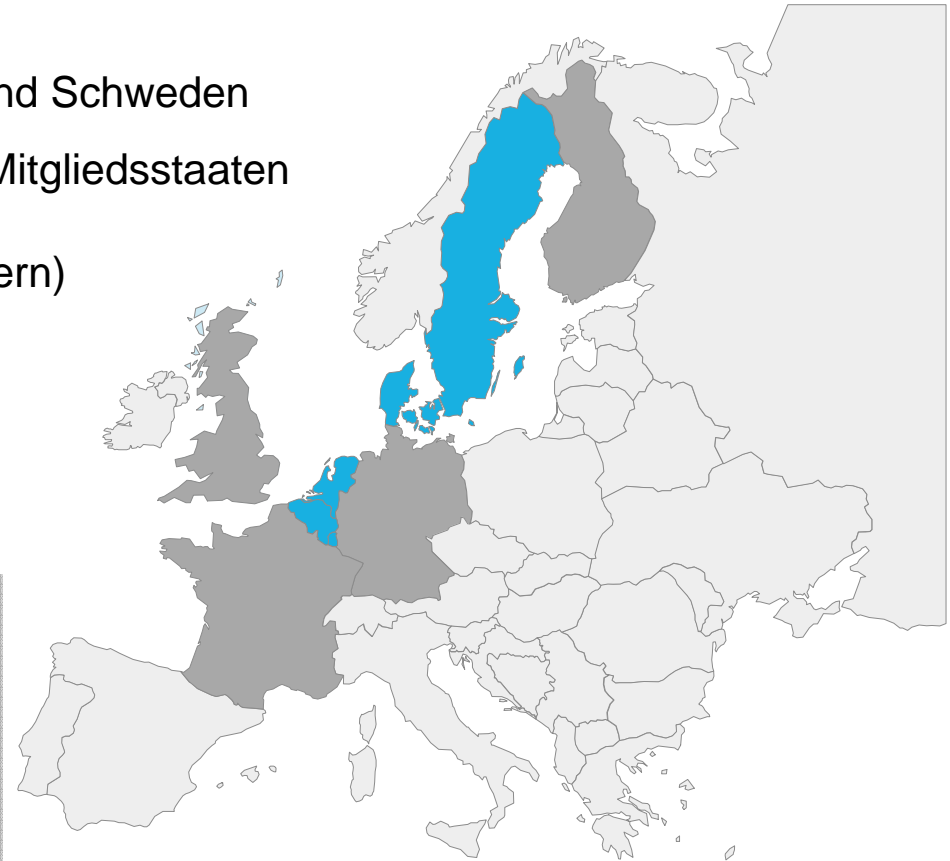
Zahlen und Fakten

- Mauteinnahmen 2009: € 4,4 Mrd.
- Verkaufsstellen: 3.500 in 10 Ländern
- Zahlungsmittel: Bar, Kredit- u. Tankkarten
- Kontakt zu 25 Herausgebern von Tankkarten in Europa



Geschäftsfeld: Elektronische Eurovignette

- Seit Okt. 2008 für BeNeLux, Dänemark und Schweden
- AGES ist Generalunternehmer für alle 5 Mitgliedsstaaten der Eurovignette
 - Verkaufsstellennetz (800 PoS in 9 Ländern)
 - Internetportale
 - Abwicklung Zahlungsverkehr
 - Unterstützung der Staaten bei Kontrolle
 - Abrechnung der Einnahmen mit Staaten



Zahlen und Fakten

- 4 Währungen
- 3 Zeitzonen
- 9 Länder
- Transaktionen 2009: 9 Mio.
davon Ausländer: 8 Mio.
- Vignetteneinnahmen 09: € 460 Mio.
davon Ausländer: € 130 Mio.

- Mitgliedsstaaten der Eurovignette
- "Gürtel"-Länder



Brauchen wir überhaupt Straßenbenutzungsgebühren (SBG)?

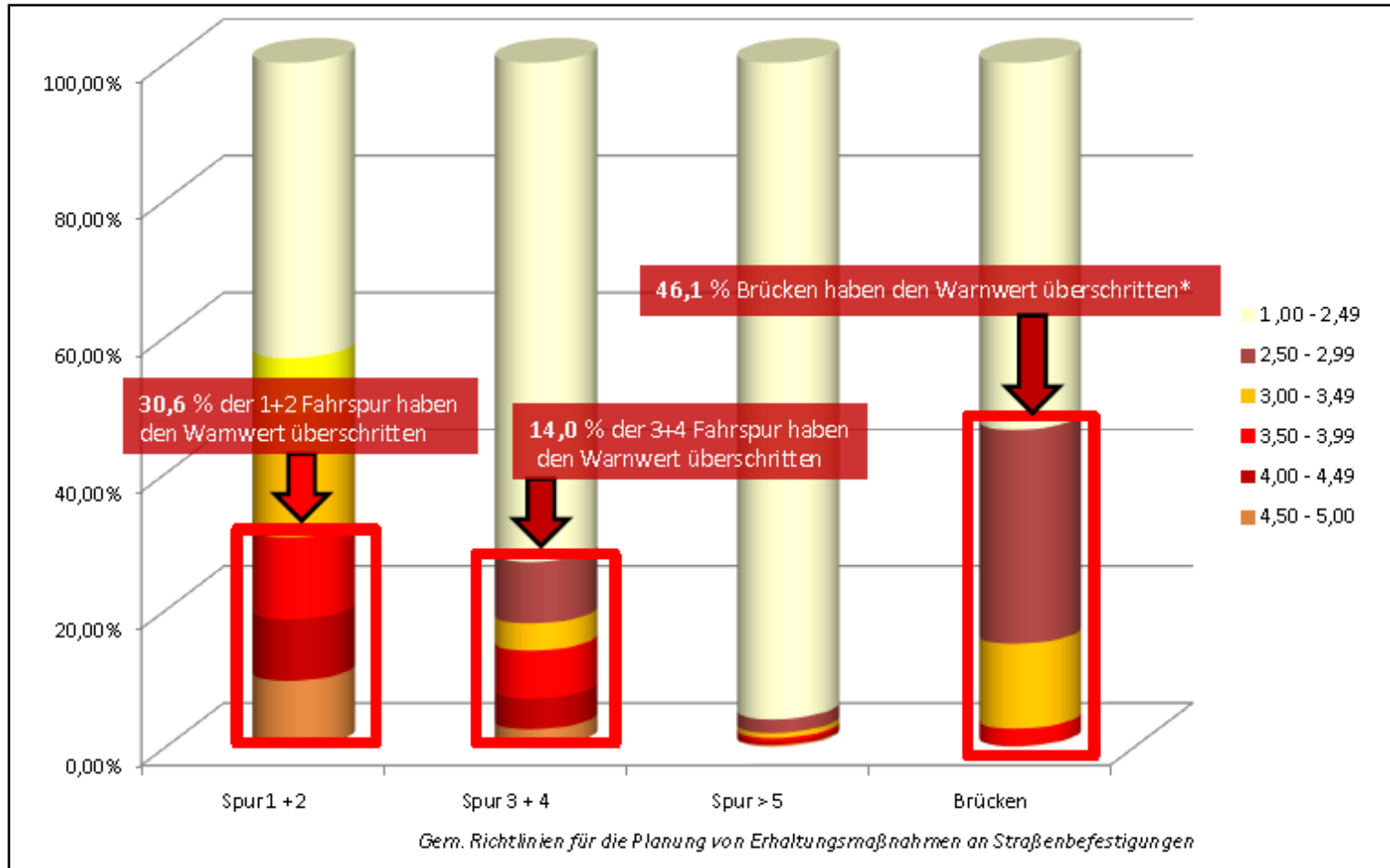
■ Ja!

■ Denn

- Die (Bundesfern-) Straßen sind in einem schlechten Zustand
- Sie sind in einem schlechten Zustand, weil zu wenig Mittel dafür zur Verfügung stehen.
- Es stehen zu wenig Mittel zur Verfügung, da die gegenwärtige Art der Finanzierung, die Finanzierung aus öffentlichen Haushalten, anscheinend nicht ausreichend ist.
- Der Grund liegt in der sog. „Rationalitätenfalle“: Hohe Investitionen heute, die Erträge liegen weit in der Zukunft“.



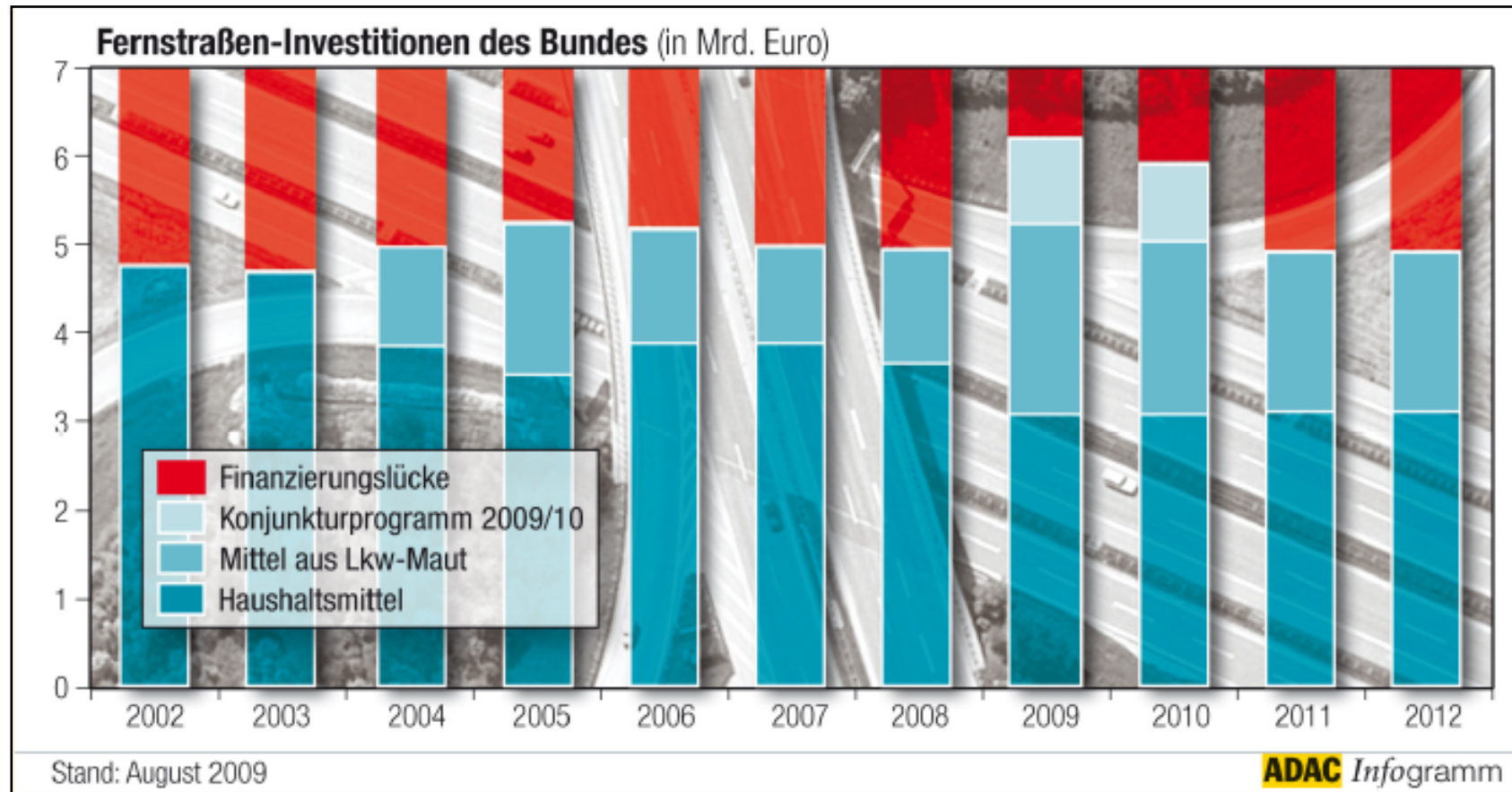
Zustand der Bundesfernstraßen und Brücken



Quelle: T. Schmid: "Verkehrswegfinanzierung heute – Mehr Mobilität für den Euro!", Vortrag gehalten beim InnoZ Symposium "Autofahren anders bezahlen", 15.06.2010 in Berlin



Finanzierungsbedarf im Bundesfernstraßenbau



Quelle: W. Kugele: "Das ADAC-Modell – Auto finanziert Straße", Vortrag gehalten bei "Wirtschaftsgespräche am Tiergarten", 06.05.2010



Welche Arten von SBG gibt es?

■ Straßenbenutzungsgebühren

- **Definition:** Ein Automobilist erwirbt das Recht, für einen bestimmten Zeitraum eine bestimmte/s Straße oder Straßennetz benutzen zu dürfen. Die hierfür eingenommen Gebühren sind einer bestimmten Leistung individuell zurechenbar und soll deren Kosten decken (vgl. BVerfGE 50, 217 [226] zitiert nach Wikipedia).

–

■ Berechnungsgrundlagen für Gebühren

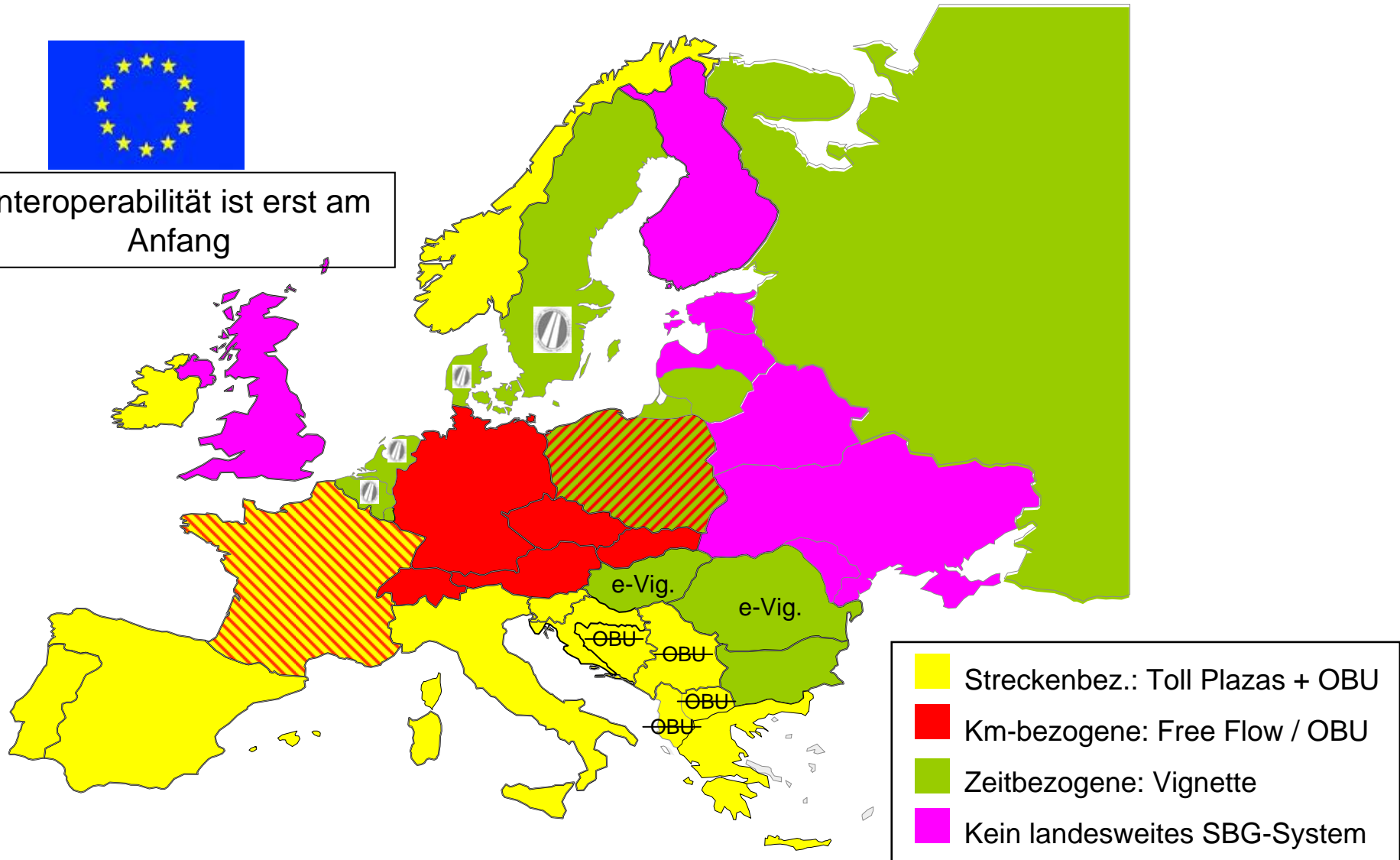
- **Zeitbezogene G.:** Für unterschiedliche Zeiträume werden unterschiedliche Gebühren erhoben. (-> Österreich, Schweiz)
- **Km-bezogene G.:** Für jeden gefahrenen Kilometer wird eine bestimmte Gebühr erhoben. (-> LKW Maut in D)
- **Streckenbezogene G.:** Für bestimmte längere Streckenabschnitte werden bestimmte Gebühren erhoben. Hierbei werden meist auch die Finanzierungskosten der privaten Konzessionäre miteingerechnet. (-> Frankreich, Italien, Spanien)



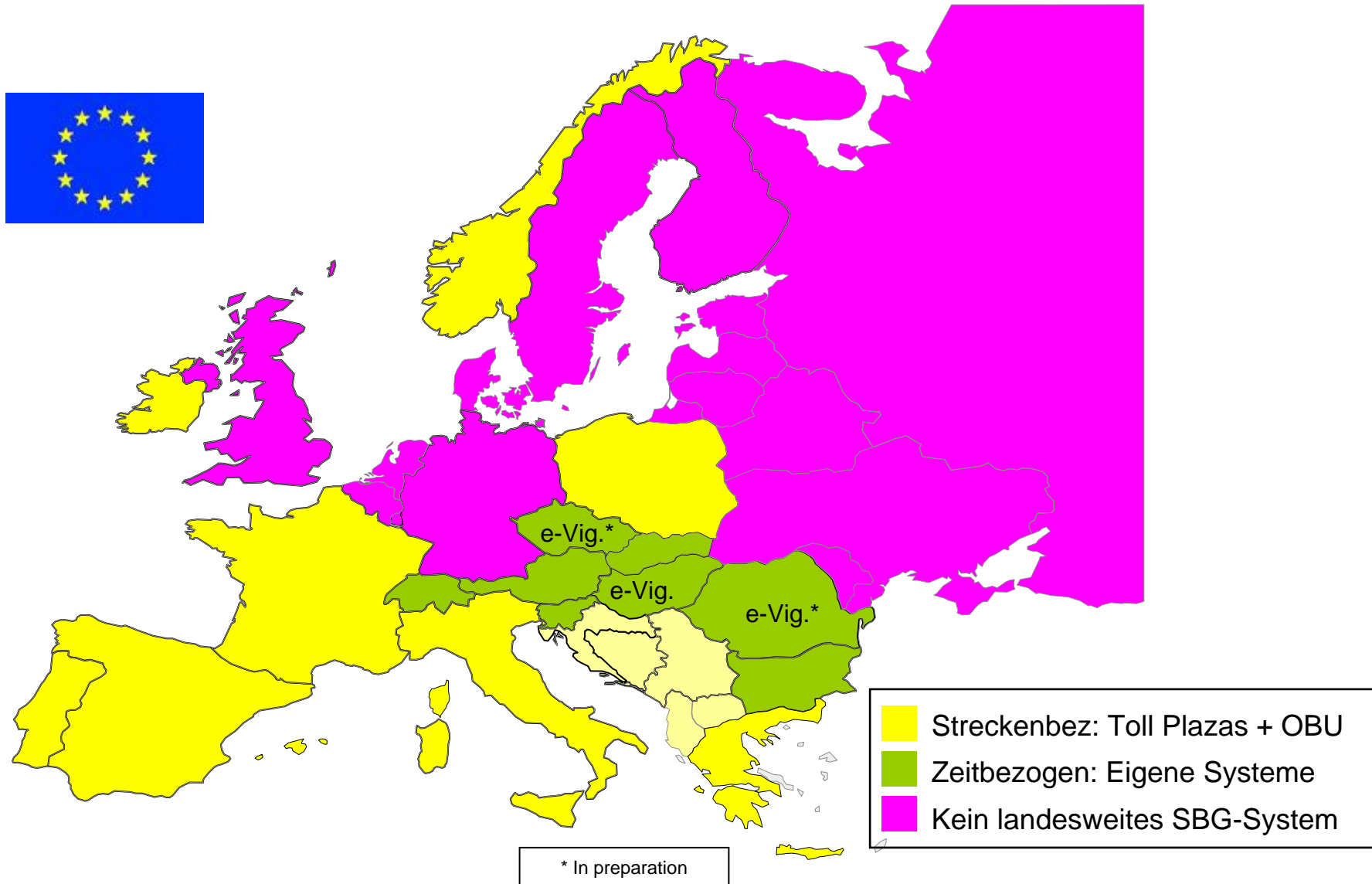
Welche SBG-Systeme gibt es in Europa? - Lkw



Interoperabilität ist erst am Anfang



Welche SBG-Systeme gibt es in Europa? - Pkw



Was ist e. verursachungsgerechte Anlastung von Kosten?

■ **Kostenverursachung**

- Laut einer Studie der BAST ist die dynamische Belastung einer Straße durch e. Lkw 60.000 mal größer als die eines Pkws
- Das bedeutet, Pkw verursachen keine Straßenschäden pro Kilometer im Gegensatz zu Lkw
- Die Schäden an Straßen entstehen durch Lkw und das Wetter

■ **Verursachungsgerechte Zuordnung für Lkw**

- Kosten pro Kilometer sollten berechnet werden

■ **Verursachungsgerechte Zuordnung für Pkw**

- Die Gesamtkosten sollten auf alle Nutzer als eine Flat Fee umgelegt werden
- Eine Gebühr sollte als Bereitstellungsgebühr für die Straßeninfrastruktur angesehen werden. Nach der letzten Wegekostenrechnung ergibt dies ca. 100 €/ Jahr und PKW. (BMVBS, 31.12.2007)



Welche Kosten sollen bei SBG erhoben werden?

■ **Betrieb, Erhalt und Ausbau**

- Finanzierung über SBG sinnvoll

■ **Lückenschluß und Neubau**

- Dies orientiert sich sehr stark am wirtschafts- und strukturpolitischen Bedarf
- Eine (Anschub-) Finanzierung über den Haushalt könnte Sinn machen

■ **Externe Kosten**

- Wurde lange innerhalb der EU kontrovers diskutiert
- Als ext. Kosten werden wohl miteinbezogen: Lärm, Luftverschmutzung
- Stau wird nicht miteinbezogen. Aber höhere Spreizung möglich
- Es gibt Probleme bei der Berechnung und bei der Begründung (z.B. Wer ist im Stau von externen Kosten betroffen?)



Welche Systeme gibt es, um SBG für PKW zu erheben?

■ Mit Mautcomputer im Fahrzeug

- Ähnlich wie beim deutschen Lkw-Maut System
- Für ca. 40 Mio dt. Pkw und ca. 20 Mio. Ausländer pro Jahr
- Kundenverwaltung notwendig
- Bei Kurzwellenkommunikation ist Infrastruktur (Daten- und Telekommunikationsleitungen) an jedem Streckenabschnitt nötig

■ Virtuelle Vignette

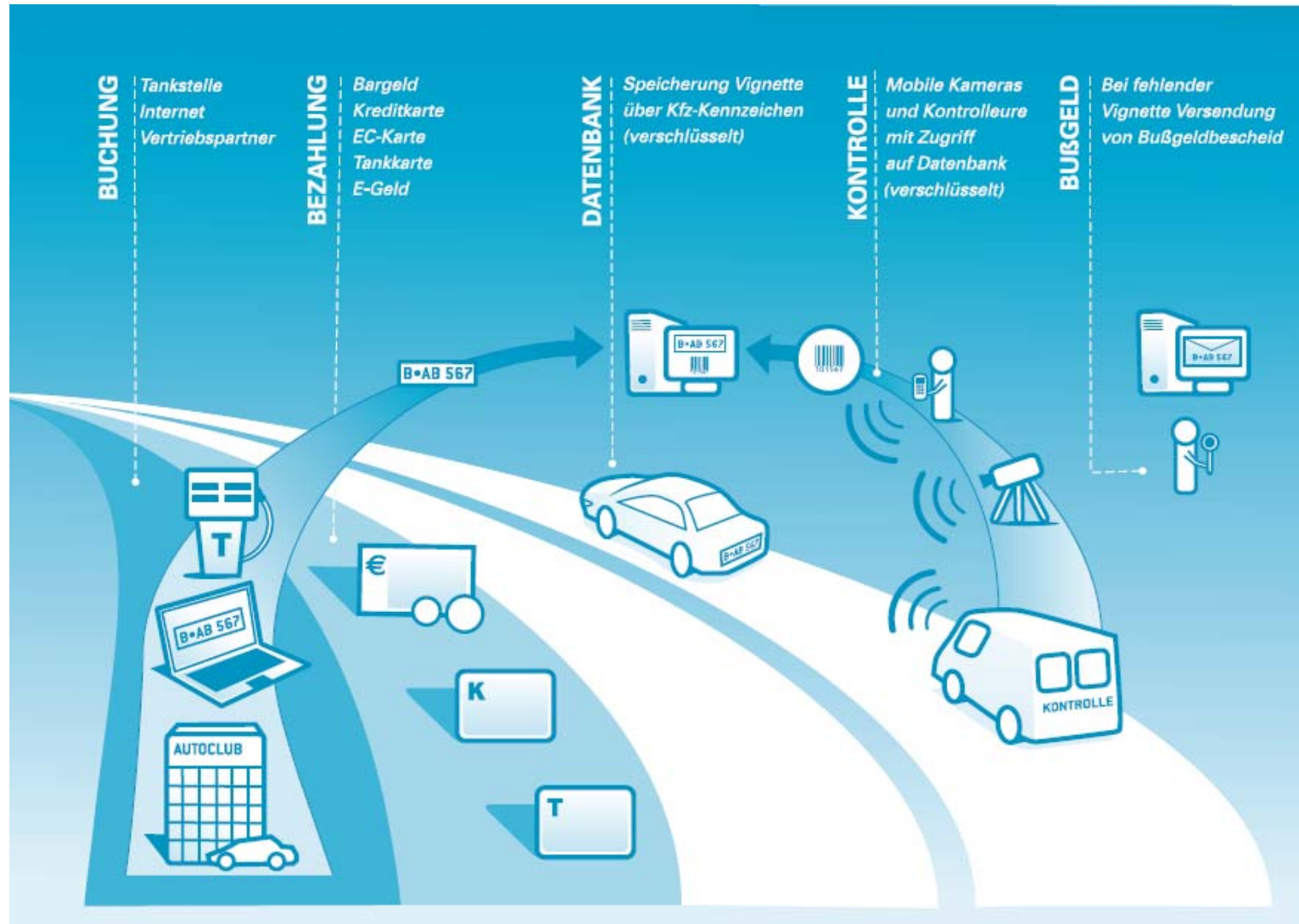
- Vignette wird im Internet oder an Servicestellen gebucht und in eine zentrale Datenbank verschlüsselt übertragen. Kontrolle laufen in verschlüsselter Form gegen diese Datenbank
- Paßt zum Flat Rate Charakter einer verursachungsgerechten Kostenzuordnung

- Die **Papiervignette**, so wie sie in Österreich und der Schweiz verwendet wird, soll hier nicht weiter betrachtet werden



7. Frage

Wie funktioniert die Virtuelle Vignette?



Welchen Fragen muß sich jedes SBG-System stellen?

- **Gerechtigkeit (-> verursachungsgemäße Anlastung von Kosten)**
- **Datenschutz**
- **Ausweichverkehre**
- **Integration von Ausländern**
- **Benachteiligung von Pendlern**
- **Kosten/Nutzen bzw. Einnahmen/Ausgaben**



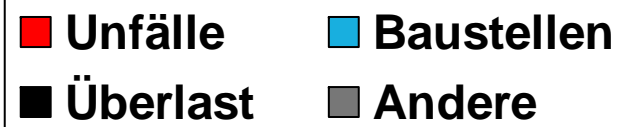
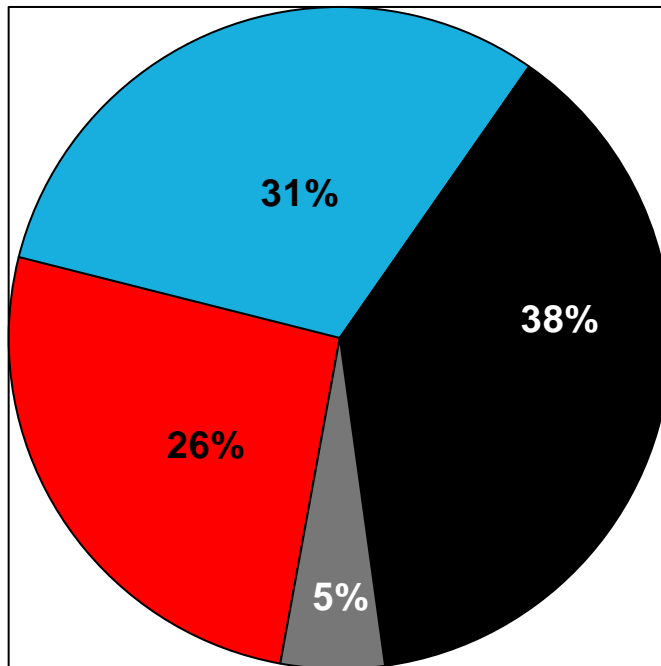
Politische Themen – Ausblick für die Virtuelle Vignette

- **Datenschutz** ist gewährleistet.
Bei der Benutzung der Straßen entstehen keinerlei Daten. Kfz-Kennzeichen werden nur bei Stichprobenkontrollen in verschlüsselter Form erfaßt und werden automatisch gelöscht, wenn kein Verstoß vorliegt. Es werden weder Bewegungsprofile erstellt noch persönliche Daten erhoben.
- **Ausweichverkehre** sind zu vernachlässigen.
Der Flatrate-Charakter der virtuellen Vignette bietet keinen Anreiz auszuweichen. Ein Großteil der Fahrer kauft eine Jahresvignette.
- **Ausländische Fahrer** werden diskriminierungsfrei integriert.
Sie erwerben virtuelle Vignette zu gleichen Bedingungen wie heimische Fahrer und leisten so ihren Beitrag zu den Wegekosten
- **Pendler** werden nicht benachteiligt.
Relevanter Unterschied zu entfernungsabhängigen Systemen. Die Kosten für die Infrastruktur des Straßenverkehrs werden dennoch verursachungsgerecht verteilt.



Muß ein SBG-System den Verkehr steuern können?

62% der Staus werden nicht durch Überlast erzeugt.



Quelle: Verkehrsministerium, Bundesland Hessen, "Staufreies Hessen", 20.11.2007

- **Alle Nutzer (Pkw und Lkw) müssen miteinbezogen werden.**
- **Preiselastizität der Nutzer ist zu gering, als dass höhere Preise ihr Verhalten beeinflussen könnten.**
- **Empfehlung**
 - SBG Systeme nicht mit Verkehrssteuerung überladen
 - Tempolimits, um Verkehr zu verflüssigen
 - Ausbau von Engpässen
 - Einsatz von kollektiven Telematik-Systemen
- **Akzeptanz:**
 - Die Leute werden solche System akzeptieren, da sie keine Staugebühren im Stau bezahlen müssen.





**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

**Für Fragen stehen wir Ihnen
gerne zur Verfügung.**

Dr. Ludger Linnemann

Director Marketing & Vertrieb

AGES Maut System GmbH & Co. KG
Berghausener Str. 96
D - 40764 Langenfeld

Telefon: +49 (2173) 3 346-346
E-Mail: Ludger.Linnemann@ages.de

