

Sehr geehrte Herren!

Ihrer in Absatz 93 der Mitteilung KOM 2009(279) vom 17.6.2009 ausgesprochenen Einladung zur Abgabe einer Bemerkung zu den verkehrspolitischen Vorschlägen der EU darf ich gerne im Nachstehenden nachkommen und Sie zu deren Berücksichtigung einladen:

## I.) Anmerkungen zu Verkehrspolitik als Umweltpolitik

### 1. Umweltauswirkungen - allgemeines

Die Mitteilung der Kommission nennt die „Milderung der Umweltauswirkungen des Verkehrs“ als „immer dringenderes Ziel“ (Abs. 25).

Umweltpolitik als Grundfeste verkehrspolitischer Maßnahmen wird aus Sicht der Allgemeinheit zu begrüßen sein.

Mobilität steigert grundsätzlich den Wohlstand der Bürger. Umweltpolitische Maßnahmen sollen daher Mobilität nicht verhindern sondern lenken - hin zu umwelt-freundlichen Verkehren.

Umweltauswirkungen bestehen in Abgasen, Lärm und sonstige Umweltwirkungen (Versiegelung von Boden, Zerschneidung von zusammenhängenden Gebieten usw).

Derjenige, der Umweltausstöße verursacht, muss einen Anreiz erhalten, diese zu senken. Anreize können einerseits durch allgemeine Verbote oder durch Steuern und Zuschüsse gesetzt werden.

Reine Verbote eignen sich eher weniger für Lenkungsmaßnahmen, da sie in ihrer Allgemeinheit die Vorlieben und Bedürfnisse des Einzelnen nicht berücksichtigen (zB ein Fahrverbot an einem bestimmten Wochentag).

Steuern, Abgaben, Gebühren und Zuschüsse verteuern oder verbilligen dagegen eine unerwünschte oder erwünschte Verhaltensweise. Ist das Bedürfnis des Einzelnen, ein unerwünschtes Verhalten (zB Pkw-Fahrt) zu setzen, überdurchschnittlich groß, wird er trotz Verteuern dieses Verhaltens durch eine Abgabe (zB durch Maut oder Mineralölsteuer) dieses setzen. Die geleistete Abgabe kann aber zur Behebung der verursachten Schäden oder Unliebigkeiten verwendet werden.

### 2. Umweltauswirkungen - Besonderes

#### 2.1 Abgase (insbesondere Pkw)

Die Entstehung von Abgasen kann beschränkt werden, indem a) einerseits die Zulassung von Abgaserzeugern bzw. Verkehrsmitteln gesteuert wird, b) andererseits indem das Erzeugen der Abgase selbst verteuert wird. Beispiele: a) Bei der Zulassung von Kraftfahrzeugen (Flugzeugen, Schiffen) wird eine Abgabe fällig, deren Höhe sich nach dem Abgasausstoß oder - vereinfachend - dem Verbrauch richtet. In Österreich erfolgt dies - in derzeit geringer Ausprägung - durch die NoVA. Eine Art NoVA - bzw. Mindestsätze hierfür - könnte für die gesamte EU mittels Richtlinie eingeführt werden. b) Die Abgashöhe hängt sehr stark mit dem Verbrauch zusammen. Wird der Verbrauch teurer, wird weniger gefahren und damit weniger verbraucht. Durch Erhöhung der Mineralölsteuer (auf EU-Ebene: durch Vorgabe von Mindestsätzen für die Mineralölsteuer) wird Treibstoff teurer und damit weniger gefahren.

Für den Flug- und den Schiffsverkehr gilt sinngemäß das gleiche. Eine Mineral-ölsteuer auf Flugbenzin bzw. Schiffsdiesel erscheint in einer wesentlichen Höhe jedoch schwierig zu erheben, da Betankungen einfach ins Ausland verlagert würden. Stattdessen müsste man wohl an zurückgelegten Flugstrecken anknüpfen, eine Art Luftstreckenmaut einführen. Die Länge der zurückgelegten Flugstrecken sollte verhältnismäßig einfach messbar sein. Durchfliegt ein Flugzeug österreichischen (euro-päischen) Luftraum, wird für jeden geflogenen Kilometer ein bestimmter Betrag fällig. Eine weitere Besteuerungsmöglichkeit ist die Landung: Landet ein Flugzeug oder Schiff in bzw. auf einem Hafen, wird eine Landungsabgabe fällig, für die die EU Mindestbeträge mittels Richtlinie festsetzen kann.

## 2.2 Lärm

Die Entstehung von Lärm kann gleichermaßen beschränkt werden, indem a) einerseits die Zulassung von lärmreichen Verkehrsmitteln und b) andererseits deren Betrieb verteuert wird. Beispiele: a) Die Zulassungsgebühr für Pkw, Schienengüterwagen, Flugzeuge wird an deren Lärmausstoß geknüpft. b) Im Betrieb zahlen Schienengüterwagen und Flugzeuge einen Teil der Benützungsg Gebühr nach dem Maß ihres Lärmausstoßes. Und die jährlich zu entrichtende Kraftfahrzeugsteuer (Modell Österreich und Deutschland) wird zu einem Teil ebenfalls an den Lärmausstoß gekoppelt. Damit wird dem jeweiligen Zulassungsbesitzer ein Anreiz gesetzt, Lärmdämpfungsmaßnahmen einzubauen bzw. nachzurüsten. Mit Gegenschallanlagen kann Lärm an der Quelle um 80% (10 dB) gesenkt werden. Der Einbau von Gegenschallanlagen bei Lkw, Pkw und Flugzeugen muss steuerlich gefördert, die Höhe der laufenden Abgaben bei den genannten Verkehrsmitteln daran geknüpft werden.

## 2.3 Sonstige Umweltwirkungen

Diese (Versiegelung von Boden, Zerschneidung von zusammenhängenden Gebieten usw.) treten mit besonderem räumlichen Bezug auf. Maßnahmen gegen sie zu ergreifen, wird den örtlich zuständigen Verwaltungseinrichtungen obliegen, da diese die örtlichen Verhältnisse am besten kennen. Sie sollten bei sämtlichen Verkehrsmaßnahmen daher weitestmögliche Mitspracherechte haben und darüber hinaus eigene Maßnahmen setzen können, wie insbesondere Stadtverkehrsmauten einführen können usw.

## II.) Anmerkungen zu Verkehrspolitik als Wettbewerbspolitik

### 1. Schienenverkehrsmarkt

Die Nachfolgeunternehmen der Staatsbahnen vermeiden derzeit Wettbewerb und bilden für sich in ihrem Gebiet ein Monopol. Die Personenverkehrsunternehmen der jeweiligen Staatsbahnnachfolger müssten sich in mehrere einzelne Unternehmen aufspalten, die sich untereinander Wettbewerb lieferten.

## III.) Anmerkungen zu sonstigen Maßnahmen der Verkehrspolitik

### 1. Grundlagenforschung

Fortschritte in der Energiespeichertechnik insbesondere hinsichtlich von Gewichtseinsparungen ermöglichen die Verwendung anderer Triebwerke / Motoren, namentlich von Elektromotoren (vgl. EK-Mitteilung, Abs. 28). Forschung in diesem Bereich muss daher gefördert werden.

### 2. Eigene Anschaffungen

Öffentliche Einrichtungen treten immer wieder als Nachfrager von Verkehrsmitteln und -leistungen auf, zB beim Kauf von Dienstkraftwagen. Mit der Vergabe von Beschaffungsaufträgen kann Verkehrspolitik betrieben werden. Zum Beispiel könnten von der Polizei 1000 Fahrzeuge mit einem besonderen Ausstattungsmerkmal, zB einem Kohlefaserrumpf (Gewichtseinsparung), in Auftrag gegeben werden. Das herstellende

Unternehmen kann bei einem Großauftrag die Fixkosten der Anschaffung der Maschine, die diesen Kohlefaserrumpf presst, auf 1000 Fahrzeuge verteilen. Damit wird deren Herstellung erst wirtschaftlich. Bei der Anschaffung solcher Fahrzeuge durch Private können diese dann die Kohlefaserrümpfe zum Grenzkostenpreis erwerben.

Mit freundlichen Grüßen  
Georg Inführ