

Franz Nauschnigg*

Die österreichische Infrastrukturgesellschaft ASFINAG als verkehrspolitisches Modell

Derzeit wird in der EU heftig diskutiert, wie die Investitionstätigkeit und damit Wachstum und Beschäftigung am besten angekurbelt werden können. EU-Kommissionspräsident Juncker hat in diesem Zusammenhang eine Investitionsoffensive für die kommenden drei Jahre angekündigt. Der Autor schlägt vor, dass nationale Infrastrukturinvestitionen ergänzend nach dem Modell der österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) finanziert werden können. Da die ASFINAG dem Privatsektor zugerechnet wird, würde dies die nationalen Budgets nicht belasten.

Die EU-Kommission hat einen „Investitionsplan für Europa“ (auch als „Juncker-Plan“ bekannt)¹ vorgestellt, mit dem ein Volumen von 315 Mrd. Euro mobilisiert werden soll. Damit sollen die Investitionen in der EU, die als Folge der Krise um 15% zurückgegangen sind – wodurch eine Investitionslücke entstand –, wieder erhöht werden. Denn die bisherige EU-Wachstumsstrategie war nicht ausreichend, um das Wachstum in der EU substanziell zu erhöhen, da sie überwiegend auf Strukturreformen basierte, die erst mittel- bis langfristig wirken. Am Anfang erfolgte sogar oft eine Verschlechterung der Wachstumsperformance.

Mit dem „Juncker-Plan“ wird die Nachfrage erstmals offensiv angekurbelt. Es ist jedoch fraglich, ob er allein ausreicht, um Wachstum und Beschäftigung in der EU nachhaltig zu stärken und die gegenwärtige wirtschaftliche Stagnation in der EU zu überwinden. Nationale Investitionen im öffentlichen Sektor sind jedoch durch die angespannte Budgetlage und die Restriktionen des Stabilitäts- und Wachstumspaktes in den meisten Ländern schwierig zu finanzieren.

* Franz Nauschnigg war von 1995 bis 1999 wirtschaftspolitischer Berater der österreichischen Finanzminister Staribacher, Klima, Edlinger und in die Schaffung der ASFINAG involviert. Der Artikel stellt seine persönliche Meinung dar.

1 Europäische Kommission: An Investment Plan for Europe, 26.11.2014, COM(2014) 903 final.

In Österreich ist eine Infrastrukturgesellschaft, die ASFINAG, für die Planung, die Finanzierung, den Ausbau, die Erhaltung, den Betrieb und die Bemannung des österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßennetzes zuständig.² Die ASFINAG ist vollständig im Eigentum der Republik Österreich, wird jedoch in der EU nach dem Europäischen System der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung (ESVG) 1995 trotz 100%igem Eigentum des Bundes und Staatsgarantie für Schulden dem Privatsektor zugerechnet. Die ASFINAG finanziert sich durch Maut-einnahmen und erhält keine finanziellen Zuschüsse aus dem Staatsbudget. Die Einnahmen aus dem Verkauf der Vignette, der Lkw-Maut und Sondermautstrecken werden wieder in den Bau, den Betrieb und die Sicherheit des Straßennetzes in Österreich investiert.

Mit dem ASFINAG-Modell für Infrastrukturfinanzierung, das die nationalen Budgets nicht belastet, könnten ergänzend zum „Juncker-Plan“ zusätzliche nationale Infrastrukturinvestitionen finanziert oder auch mit den EU-Mitteln kofinanziert werden. Damit könnte die derzeit niedrige Zinsphase für eine günstige Infrastrukturfinanzierung genutzt werden. Die ASFINAG ist damit auch ein Modell dafür, wie die Flexibilität des EU-Stabilitäts- und Wachstumspaktes für außerbudgetäre Infrastrukturinvestitionen genutzt werden kann.

Historische Eckdaten zur ASFINAG

Die ASFINAG wurde 1982 als zentrale Finanzierungsgesellschaft für alle Autobahngesellschaften Österreichs gegründet. 1997 übernahm sie über einen Fruchtgenussvertrag die Gesamtverantwortung für das Autobahnen- und Schnellstraßennetz in Österreich. Das Eigentum blieb

2 Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG): ASFINAG Geschäftsbericht 2013.

Franz Nauschnigg, Mag., leitet die Abteilung für Integrationsangelegenheiten und Internationale Finanzorganisationen in der Österreichischen Nationalbank in Wien.

beim Bund. Zur Finanzierung wurde eine Vignette für Pkw in Höhe von 1000 Schilling für die Jahresvignette (etwa 73 Euro), zusätzlich zu Einnahmen aus Sondermautstrecken, eingeführt. Die ASFINAG übernimmt Altschulden aus dem Autobahnbau vom Bund in der Größenordnung von etwa 3% des BIP und die Finanzierung (mit Staatsgarantie) und den Ausbau des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes in Österreich.

2004 folgte die Einführung der streckenabhängigen Lkw-Maut für Fahrzeuge über 3,5 t. 2006 übernahm die ASFINAG den Straßenbetrieb direkt durch Beendigung der Werkverträge mit den Bundesländern. Die ASFINAG bleibt auch im neuen ESVG 2010 im Privatsektor, weil gezeigt werden konnte, dass sie sich selbst aus Markteinnahmen finanziert. Die ASFINAG hat seit 1997 Eigenkapital aus Innenfinanzierung von 2,8 Mrd. Euro aufgebaut. Ihr Kapital betrug Ende 2013 insgesamt 3,3 Mrd. Euro, bei Schulden von 11,4 Mrd. Euro. Die ASFINAG kann ihre Verpflichtungen durch ihre Einnahmen abdecken. 2013 lagen diese mit 2 Mrd. Euro weit über den Ausgaben von 1,1 Mrd. Euro.³

Wirtschaftspolitische Überlegungen zur ASFINAG

Mitte der 1990er Jahre wurde insbesondere zur Erfüllung der budgetären Konvergenzkriterien für den Euro-Beitritt eine wachstumsfreundliche Budgetkonsolidierung in Österreich durchgeführt. Das notwendige Sparpaket zur Senkung des Defizits wurde 1996 durch ein Wachstums- und Konjunkturförderungspaket ergänzt.⁴ Nach dem EU-Beitritt Österreichs traten die damit verbundenen negativen Effekte in den bisher geschützten Bereichen unmittelbar ein, während die Strukturereformen erst mittel- bis langfristig wirkten. Am Anfang erfolgte eine Verschlechterung der Wachstumsperformance, wobei insbesondere in den betroffenen Sektoren, insbesondere Landwirtschaft, Nahrungsmittelindustrie bzw. einige Dienstleistungsbereiche, die Beschäftigung abgebaut wurde. Da die positiven Effekte erst mittel- bis langfristig überwogen, kam es zu einem J-Kurven-Effekt beim Wirtschaftswachstum und bei der Beschäftigung. Diese negativen Struktureffekte wurden kurzfristig durch expansive Fiskalmaßnahmen, insbesondere außerbudgetäre Infrastrukturinvestitionen überkompensiert.⁵

3 Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG), a.a.O.

4 F. Nauschnigg: Macroeconomic policymaking – lessons from Austro-Keynesianism, in: Konferenzband, Delivering the Lisbon goals – The role of macroeconomic policy, Europäischer Gewerkschaftsbund und European Trade Union Institute, 2006; ders.: Growth-friendly fiscal consolidation, ETUI Policy Brief, Nr. 4/2010, www.etui.org/research/Media/Files/EEEPB/2010/4-2010.

5 F. Nauschnigg: Growth-friendly fiscal consolidation ..., a.a.O.

Die Einrichtung der ASFINAG war ein wesentlicher Teil dieser Maßnahmen, wodurch außerbudgetär durch Infrastrukturinvestitionen die Inlandsnachfrage angekurbelt und langfristig der Wirtschaftsstandort Österreich durch eine bessere Infrastruktur gestärkt wurde. Sie übernahm Schulden vom Staat, wodurch das Konvergenzkriterium „sinkender Schuldenstand“ erfüllt wurde. Die ASFINAG-Investitionen werden nicht mehr defizitwirksam verrechnet, da sie durch Mauten, Pkw-Vignette und seit Anfang 2004 durch Lkw-Maut finanziert werden. Das Prinzip für diese Ausgliederungen war, dass Investitionen aus dem öffentlichen in den privaten Sektor transferiert werden. Der Bund behält das Eigentum und überträgt nur das Fruchtgenussrecht an der ASFINAG. Die ASFINAG bekommt zusätzlich Bundesgarantien für die Schuldenaufnahme, sodass die Finanzierung günstiger als durch Private erfolgen kann. Im Gespräch waren 1996 auch klassische öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP), aber private Investoren erreichen nicht die niedrigen Finanzierungskosten des Staates. Private Investitionen werden daher immer teurer als eine Finanzierung nach dem ASFINAG-Modell sein, was eine Rolle spielt, da die Finanzierung einen der größten Kostenblöcke darstellt. Effizienzvorteile sollten durch privatwirtschaftliche Organisationsmodelle erreicht werden.

Vorteile dieses Public-Private-ASFINAG-Finanzierungsmodells sind:

- *höhere Infrastrukturinvestitionen:* bei der ASFINAG etwa 0,2% bis 0,4% des BIP, zusätzlich flexibel der Konjunktur entsprechend einsetzbar – 2007 geringe Ausgaben von 0,8 Mrd. Euro, bis 2010 auf 1,7 Mrd. Euro erhöht.
- *günstige Finanzierung durch Bundesgarantien für Schulden;*
- *bessere Darstellung und buchhalterische Behandlung von Investitionen:* Im Budget, wie generell im öffentlichen Sektor in der Kameralistik, wurden öffentliche Infrastrukturinvestitionen als Ganzes als Aufwand im Jahr der Erstellung behandelt, die das Budgetdefizit erhöhen. Im Privatsektor gibt es selbstverständlich die doppelte Buchführung mit Abschreibungen je nach Lebensdauer der Investition;
- *erhöhter Druck zur Bezahlung der Wegekosten durch die Straßennutzer:* Die Pkw-Jahresvignette kostet 84,40 Euro 2015. Für Lkw ab 3,5 t waren je nach Achslast und Umweltstandard zwischen 0,16 und 0,44 Euro/km zu bezahlen. Der Lkw trägt seine Straßenkosten nicht und es kommt dadurch zu Verzerrungen

zwischen den Verkehrsträgern.⁶ Warum soll der Steuerzahler den Verkehr subventionieren? Es erfolgt ein Übergang von der Steuer- auf die Nutzerfinanzierung;

- *effizienteres und flexibleres Handeln einer nicht-staatlichen Verwaltung:* Das WIFO stellte bereits 2005 fest: „Die bisherige Korporatisierung bringt bereits spürbare Effizienzgewinne“.⁷ Die Einführung der Lkw-Maut erfolgte in Österreich, wie geplant, Anfang 2004 ohne Probleme und Zeitverzögerungen. Insbesondere die Übernahme des Straßenbetriebes durch die ASFINAG nach Beendigung der Werkverträge mit den österreichischen Bundesländern wirkte effizienzsteigernd. Bis die Übernahme des Straßenbetriebes von den Bundesländern abgeschlossen war, dauerte es allerdings fast zehn Jahre. Es war daher sinnvoll, die Aufgabe der Verhandlung mit den Ländern der ASFINAG zu übertragen und nicht schon 1996 eine fertige Lösung mit den Bundesländern zu suchen, da sich dadurch alles verzögert hätte;
- *Kombination der Vorteile des Privatsektors:* Effizienz, Flexibilität mit denen des öffentlichen Sektors (niedrigere Finanzierungskosten);
- *Zurückdrängen politischer Zielvorgaben, stattdessen Ausbauprioritäten nach den Verkehrsströmen;*
- *zentrale Verwaltung, womit Synergien genutzt und Transaktionskosten gespart werden können.*

Die Bauwirtschaft wurde durch den beschleunigten Ausbau der Infrastruktur zur Konjunkturstütze. Die Bauinvestitionen stiegen von 1996 bis 2000 in Österreich durchschnittlich um 0,6% (in Deutschland sanken sie durchschnittlich um 1,3%).⁸ Damit gelang von 1995 bis 1999 in Österreich sowohl Wachstum (zwischen 2,1% und 3,6%) als auch Budgetkonsolidierung (das Defizit sank von 5,8% auf etwas über 2% des BIP) miteinander zu vereinbaren. Die Arbeitslosigkeit stieg nur leicht an und erreichte 1999 wieder den Wert von 1995 von 3,9%.⁹ Das Budget wurde damit wachstumsfreundlich konsolidiert.

6 „Im grenzüberschreitenden Warenverkehr zeigte sich eine Gleichläufigkeit der Warenstruktur bei den Verkehrsträgern Schiene und Straße. Das zeigt, daß sich die spezifische technische Überlegenheit des einzelnen Verkehrsmittels nicht durchsetzen konnte. Das läßt den Schluß auf Kostenverzerrungen zu. In diesem Bereiche wäre ein Ansatzpunkt für die Verkehrspolitik gegeben.“ Vgl. F. Nauschnigg: Die Verkehrsträger Schiene und Straße; Entwicklung in Österreich von 1960 – 1980, Diplomarbeit, Universität Graz, bei Univ.-Prof. Dr. Gunther Tichy, 1982.

7 WIFO: Effizienzsteigerungen in der Verkehrsinfrastruktur durch Privatisierungsschritte, Monatsbericht 3/2005.

8 EU Kommission: Herbstprognose 2002, in: Europäische Wirtschaft, Nr. 5/2002.

9 F. Nauschnigg: Growth-friendly fiscal consolidation ..., a.a.O.

Das ASFINAG-Modell wurde auch von der EU bei der 2014 erfolgten Umstellung des Systems der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung (ESVG) anerkannt. Hier gab es einige Diskussionen mit einzelnen Hardlinern in der EU-Kommission und bei Eurostat, die von einzelnen Ländern unterstützt wurden. Weil aber überzeugend demonstriert werden konnte, dass die ASFINAG ihre Verpflichtungen durch ihre Einnahmen (2013 Lkw-Maut 1,1 Mrd. Euro, Vignette 0,4 Mrd. Euro, Sondermauten 0,15 Mrd. Euro) abdecken kann, bleibt die ASFINAG weiter im privaten Sektor. Wichtig war auch, dass sich EZB-Präsident Draghi für die Nutzung der Flexibilität des Stabilitäts- und Wachstumspaktes aussprach.¹⁰ Nachdem nunmehr sogar die deutsche Bundesregierung überlegt, das ASFINAG-Modell anzuwenden,¹¹ ist auch von deutscher Seite kein Angriff gegen das Modell mehr zu erwarten.¹²

Andere Finanzierungsmodelle in Österreich

Aufbauend auf dem ASFINAG-Modell des Finanzministeriums gab es in den 1990er Jahren auch weitere Finanzierungsmodelle insbesondere für Schienen- (Verkehrsministerium) und Gebäudeinfrastruktur (Wirtschaftsministerium) in Österreich.

1. *Finanzierungsgesellschaft für die Schieneninfrastruktur:* Im Jahr 1997 wurde eine Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (SCHIG vollständig im Bundesbesitz) zur außerbudgetären Finanzierung des Eisenbahnausbaus errichtet und später den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) übertragen. Darauf folgte ein forcierter Ausbau der Bahninfrastruktur um jährlich 2 Mrd. Euro bis 2,4 Mrd. Euro (Strecken, Tunnel, Bahnhöfe – allein in Wien wurden zwei große Bahnhöfe umgebaut bzw. komplett neu errichtet; der neue Wiener Zentralbahnhof war zeitweise die größte Baustelle Europas, die ohne Bürgerproteste abgewickelt wurde). Die Ausgaben werden nach ESVG nunmehr dem staatlichen Sektor zugerechnet, da die ÖBB die Schulden von 22 Mrd. Euro nicht selbst abtragen kann, diese zählen daher zu den Staatsschulden. Österreich ist damit langfristig besser aufgestellt als Deutschland, da es über eine modernere Bahninfrastruktur verfügt, die noch langfristig genutzt werden kann. In Deutschland

10 Mario Draghi: Speech in Jackson Hole 2014 „the existing flexibility within the rules could be used to better address the weak recovery and to make room for the cost of needed structural reforms.“

11 D. Delhaes: Milliarden gegen den Stau, in: Handelsblatt vom 11.2.2015, S. 1.

12 Besonders freut mich, dass die Expertenkommission „BMW-Investitionsstrategie“ – Infrastruktur, in der ich das ASFINAG-Modell vortragen durfte, sich dafür entschieden hat. Der deutsche Wirtschafts- und auch der Finanzminister wollen eine Verkehrsinfrastrukturgesellschaft nach dem Vorbild Österreichs gründen. Vgl. z.B. D. Delhaes: Der neue Investitionspakt, in: Handelsblatt vom 22.4. 2015, S. 10.

wird im Vergleich weniger in die Bahninfrastruktur investiert. Die Deutsche Bahn hat dadurch auch eine wesentlich geringere Verschuldung als die ÖBB, und ihre Schulden werden daher auch nicht zu den deutschen Staatsschulden dazugezählt. Diese sind daher niedriger, allerdings um den Preis unzureichender Investitionen in die Bahninfrastruktur.

2. *Bundesimmobiliengesellschaft*: Im Jahr 1997 wurden Bundesliegenschaften (Schulen, Universitäten usw.) an die Bundesimmobiliengesellschaft (BIG vollständig im Bundesbesitz) gegen Entrichtung eines Entgeltes von etwas über 1% des BIP übertragen. Die Finanzierung erfolgte durch Vermietung der Gebäude an den Bund. Die Mieten führen zu einer rationelleren Nutzung der Mietobjekte durch die öffentliche Verwaltung. Die Bauinvestitionen werden durch diese außerbudgetäre Finanzierung angekurbelt, was die Bauwirtschaft belebt. Auch diese Ausgaben wurden 2014 nach ESVG dem staatlichen Sektor zugerechnet, weil die Erträge überwiegend aus der Vermietung an den Bund kommen.

ASFINAG als Modell für Infrastrukturausbau in Österreich und der EU

Da sich die Wirtschaft nach der Krise noch nicht in allen EU-Ländern wieder erholt hat, ist weiterhin eine offensive Wirtschaftspolitik erforderlich. Aufgrund der hohen Staatsschulden als Folge der Finanzkrise sollte dies allerdings nicht über eine Erhöhung des Budgetdefizits erfolgen, sondern der eingeschlagene moderate Konsolidierungskurs fortgesetzt werden, um die derzeitige günstige Finanzierung für Österreich, aber auch andere Länder des Euroraums nicht zu gefährden. Präsident Juncker hat dafür ein Finanzierungspaket vorgeschlagen. Dieses könnte durch nationale Infrastrukturfinanzierung nach dem ASFINAG-Modell in den EU-Mitgliedstaaten ergänzt werden und damit einen wesentlich höheren Wachstumsimpuls bringen.

Infrastrukturinvestitionen haben gerade in der derzeitigen Phase mit unterausgelasteten Kapazitäten einen hohen Fiskalmultiplikator. Der Internationale Währungsfonds (IWF) hat im Herbst 2014 festgestellt, dass öffentliche Infrastrukturinvestitionen das Wirtschaftswachstum kurz- und langfristig erhöhen¹³ – besonders in Zeiten hoher Reservekapazitäten in der Volkswirtschaft. Sogar schuldenfinanzierte Projekte können über den Fiskalmultiplikator das Wachstum steigern und auch die Staatsschuldenquote muss dadurch nicht zunehmen, wenn die Projekte effizient sind. Der Fiskalmultiplikator ist besonders wirksam, wenn die Geldpolitik wegen des Erreichens

13 IWF: World Economic Outlook, Kapitel 3, Oktober 2014.

der Nullzinsgrenze nicht mehr voll handlungsfähig ist. Die US-Notenbank Federal Reserve kommt auf Multiplikatoren der Fiskalpolitik zwischen 1,1 und 2,5, wodurch die Fiskalpolitik das Wachstum wirksam ankurbeln kann und im günstigsten Fall der Anstieg des BIP den Schuldenanstieg überkompensiert, sodass die Staatsschulden in Relation zum BIP sogar sinken.¹⁴

In einer Metastudie,¹⁵ in der insgesamt 89 Studien über Multiplikatoreffekte untersucht wurden, ergab sich für öffentliche Investitionen der höchste Multiplikator von 1,2. Auch die EU-Kommission kommt zu dem Schluss, dass in wirtschaftlich schlechten Zeiten die Fiskalmultiplikatoren wirksamer sind, wobei die Multiplikatoren auf der Ausgabenseite zwei- bis dreimal höher sind als auf der Einnahmenseite.¹⁶ In der derzeitigen Phase ökonomischer Unterauslastung der Volkswirtschaften der EU sind daher öffentliche Infrastrukturinvestitionen besonders wachstumswirksam.

Österreich sollte hier als Best-Practice-Modell vorgehen. Das ASFINAG-Modell sollte wie schon 1997 bis 2000 und 2008 bis 2010 zur Ankurbelung der österreichischen Bauwirtschaft verwendet werden. Aus Umweltgesichtspunkten könnte eine Querfinanzierung des Schieneninfrastrukturausbaus durch EU-rechtlich mögliche höhere Mauten für Lkw auf den jeweiligen Transitstrecken erfolgen. Weiter ist eine Anwendung des ASFINAG-Modells für die Finanzierung des Ausbaus anderer Infrastrukturbereiche wie Energie- und Telekommunikationsnetze denkbar, eventuell mit der Schaffung einer Infrastrukturholding mit einer zentralen Finanzierungsfunktion – für das Strom-, Gas-, Breitbandnetz, vielleicht auch für Wohnbau und Gebäudeinfrastruktur.

Insbesondere der sehr teure Ausbau der Stromnetze zu „smart grids“ könnte durch das ASFINAG-Modell wesentlich günstiger erfolgen. In Österreich sollte überlegt werden, ob das Stromnetz vom Verbund an die ASFINAG übertragen oder nach dem ASFINAG-Modell finanziert werden sollte. Der Verbund bekommt dafür derzeit eine Verzinsung von etwas über 6%. Mit dem ASFINAG-Modell könnten die Zinskosten wahrscheinlich um über die Hälfte gesenkt werden, was den österreichischen Stromkunden im Vollausbau Ersparnisse in der Größenordnung von etwa 100 Euro je Haushalt pro Jahr bringen könnte.

14 T. S. Hills, T. Nakata: Fiscal Multipliers at the Zero Lower Bound: The Role of Policy Inertia, Federal Reserve Board, Nr. 2014-107, Washington DC 2014.

15 W. Gechert: Fiscal Multipliers: A Meta Regression Analysis, IMK Working Papers, Nr. 97, Juli 2012.

16 N. Carnot, F. Castro: The Discretionary Fiscal Effort: an Assessment of Fiscal Policy and its Output Effect, in: Europäische Wirtschaft, Economic Papers, Nr. 543, Februar 2015.

Tabelle 1

Tarife der österreichischen Vignette 2015

in Euro

	10-Tages- Vignette	2-Monats- Vignette	Jahres- Vignette
Motorrad	5,00	12,70	33,60
Auto und Kfz bis einschließlich 3,5 t	8,70	25,30	84,40

Das ASFINAG-Modell könnte dann auch auf andere EU-Länder und dort auf andere Infrastrukturbereiche wie Transport-, Energie-, Telekommunikationsnetze ausgeweitet und in den einzelnen EU-Ländern flexibel je nach ihren Infrastrukturbedürfnissen eingesetzt werden. Zentral ist, dass bei all diesen Projekten Einnahmen entstehen, sodass die durch den Staat garantierten Schulden über die Laufzeit der Projekte zurückgezahlt werden können. Darüber hinaus müssen Synergieeffekte durch das gesamte Netz und den Betrieb des Netzes genutzt werden können.

Österreichisches Vignettenmodell

Die Vignette dient der Erhebung der Straßenbenutzungsgebühr für Pkw. Gegenüber einer Treibstoffsteuer hat sie den Vorteil, dass sie unabhängig von der Antriebsart (Benzin, Diesel, Gas, Strom) ist und auch davon, in welchem Land der Treibstoff gekauft wurde. Dies ist bei einem kleinen Transitland wie Österreich bedeutsam, damit auch ausländische Pkw für die Straßenbenutzung ihren Beitrag leisten. Sie ist günstig und einfach zu kontrollieren. Die Vignette wurde 1997 nicht diskriminierend eingeführt und es gab für österreichische Pkw-Besitzer keine entsprechenden Steuersenkungen. Auch eine fahrleistungsabhängige Maut wurde damals in Erwägung gezogen, jedoch wegen der dafür notwendigen langen Vorlaufzeiten, höheren Erhebungskosten und der schwierigen politischen Akzeptanz wieder verworfen. Die Tarife für 2015 zeigt Tabelle 1.

Eine gültige Vignette ist unerlässlich, um das österreichische Autobahnen- und Schnellstraßennetz zu befahren, und bewahrt Pkw-Fahrer vor einer möglichen Ersatzmaut-

zahlung in Höhe von 120 Euro. Für Kraftfahrzeuge über 3,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht, das sind Lkw, Busse und schwere Wohnmobile, gilt im Straßennetz der ASFINAG eine fahrleistungsabhängige Maut. Die Tarife hängen von der Zahl der Achsen, den zurückgelegten Kilometern und der EURO-Emissionsklasse der Fahrzeuge ab und gehen von 0,16 bis 0,44 Euro/km. Insbesondere bei alpenquerenden und daher besonders teuren Autobahnen gibt es auch Sondermaturen.

Deutsches Vignettenmodell

Die derzeit vorgeschlagene deutsche Infrastrukturabgabe (Vignettenmodell) ist EU-rechtlich bedenklich und führt zu einer Ausländerdiskriminierung. In der ökonomischen Gesamtwirkung werden durch die deutsche Infrastrukturabgabe die Ausländer belastet, während die Inländer durch die gleichzeitig vorgesehene Senkung der Kfz-Steuer ökonomisch entlastet werden.

In Österreich erfolgte die Einführung der Vignette für Pkw ohne gleichzeitige Entlastung der inländischen Autofahrer. Es gab damals auch in Österreich Stimmen, die ähnliche Konstruktionen wie jetzt in Deutschland vorschlugen. Diese wurden jedoch nach informellen Gesprächen mit der EU-Kommission, die sich gegen derartige Konstruktionen wegen des Nicht-Diskriminierungsgebotes gegenüber Ausländern aussprach, abgelehnt. Die Befürworter der deutschen Regelung¹⁷ sollten bedenken, dass bei einer Genehmigung des deutschen Modells andere EU-Länder möglicherweise auf entsprechende Gegenmaßnahmen setzen. Österreich könnte z.B. nach dem deutschen Modell eine Erhöhung der Vignettenpreise bei gleichzeitiger Entlastung der inländischen Pkw-Fahrer vornehmen. Dies würde vor allem wieder deutsche Pkw-Fahrer treffen. Die EU kann eine derartige Politik, welche die Lasten ökonomisch jeweils nur den Ausländern aufbürdet und die Inländer gleichzeitig entlastet, nicht wollen. Sie wäre auch ökonomisch kontraproduktiv.

17 Vgl. beispielsweise S. Jaenichen: Verkehrswegegebühren und Ausländerdiskriminierung, in: Wirtschaftsdienst, 95. Jg. (2015), H. 1, S. 32-38.

Title: The Austrian ASFINAG as a Model for More Infrastructure Investment in the EU

Abstract: The EU is currently debating how to increase investment for improved growth and employment. EU Commission President Juncker has announced an investment plan of more than €315 bn. Public sector investments in the EU are hampered by high debt and deficits and the restrictions of the Stability and Growth Pact. The Austrian ASFINAG finances and operates the Austrian highway system and has improved it significantly through massive investments in the last two decades. Although it is state-owned and has a state guarantee for its debt, which allows cheap financing, it is a private company that belongs to the private sector, and it can cover its costs through user fees. This ASFINAG model, which makes use of the flexibility in the Stability and Growth Pact, could be used to increase infrastructure investments in the EU significantly.

JEL Classification: E22, H41, R48