

Vorwort

Bei weitem nicht alle gesellschaftlichen Werte können und sollen in Geld ausgedrückt werden. Gleichzeitig wird unser Wirtschaftssystem stark über Kosten und Erträge reguliert. Nur im Bereich des Verkehrs ist das noch viel zu wenig durchgängig verankert. Hier bleiben viele Kosten unsichtbar für jene, die sie verursachen. Erst wenn die Kosten des Verkehrs für jene, die sie verursachen, stärker wahrnehmbar sind, wird sich der Verkehr auf jene Fahrten und Transporte beschränken, die aus gesamtgesellschaftlicher Sicht kostendeckend beziehungsweise aus privater Sicht sinnvoll sind.

Das enorme Verkehrswachstum stellt die Verkehrspolitik vor große Herausforderungen. Vor allem auch hinsichtlich dessen Folgen und deren Finanzierung. In der Vergangenheit wurde den Verkehrsproblemen häufig mit dem Ausbau von Infrastruktur begegnet. Ein weiterer kostspieliger Ausbau der Verkehrsinfrastruktur wird immer schwerer finanzierbar und der mit der erweiterten Infrastruktur zu erwartende Verkehr steht mit seinen Folgewirkungen im Widerspruch zu den Klimaschutz-Zielen. Eine moderne Verkehrspolitik wird daher vor allem Instrumente brauchen, um Effizienz steigernd ohne große Infrastrukturen steuernd in das Verkehrssystem einzugreifen.

Ein wichtiger Weg der Steuerung des Verkehrs sind Pricing-Instrumente. Ob es um Unfallfolgekosten, verkehrslärmbedingte Entwertung von Immobilien, global wirkende Emissionen des Verkehrs oder die effiziente Nutzung von Infrastruktur geht, für praktisch jedes Verkehrsproblem gibt es bereits erfolgreich erprobte Pricing-Instrumente.

Die VCO-Publikation „Pricing – Verkehr nachhaltig steuern“ beschreibt, inwiefern auch international eingesetzte Pricing-Maßnahmen für Österreich geeignet sind. Das reicht von einer CO₂-Steuer, um die Klimaschutz-Ziele zu erreichen, über eine flächendeckende Lkw-Maut, um den Gütertransport effizienter zu machen, bis hin zu einer City-Maut, um die Stauprobleme der Städte in Österreich in den Griff zu bekommen. Zentral ist auch, die massiven kontraproduktiven Förderungen des Pkw- und Lkw-Verkehrs zu beenden. Mehr Kostengerechtigkeit im Verkehr hat Hand in Hand zu gehen mit der Senkung von allgemeinen Steuern wie der Lohnsteuer.

Es braucht politischen Mut, um die erforderlichen Maßnahmen zur Steuerung des Verkehrs zu setzen. Mit Sicherheit wird es sich lohnen, denn das Geld liegt dann nicht mehr auf der Straße und geht verloren, sondern steht gesamtgesellschaftlich zur Steigerung der Lebensqualität zur Verfügung.



Dr. Willi Nowak
VCO-Geschäftsführung

Inhaltsverzeichnis

Ansätze und Ziele für optimierten Verkehr	9
Steuerung des Verkehrs ist mehr als Infrastrukturbau	12
Steuerungswirkung von Verkehr fördernden Regelungen	16
Wie lange noch Pflicht zur Parkplatz-Bereitstellung?	17
Wie jene, die pendeln müssen, sinnvoll gefördert werden können	18
Kilometergeld – Kostenersatz für Dienstfahrten	19
Pricing-Maßnahmen mit positivem Klima-Effekt	20
Mauten – Ziele und Effekte	22
Flächendeckende Lkw-Maut	24
Güterverkehr – Wettbewerbsverzerrung zu Gunsten der Straße	26
EU und Lkw-Maut	28
Alpentransitbörse – Verkehrsmanagement für die Alpen	29
Warum City-Mauten ökonomisch sinnvoll sind	30
Eine fahrleistungsabhängige Pkw-Maut ist für Österreich sinnvoll	32
Parkraumbewirtschaftung als Pricing-Instrument	34
Kostenersparnis durch Öffentlichen Verkehr in Österreich	36
Welche Steuern und Abgaben es im Kfz-Bereich in Österreich gibt	38
Wie ökonomisch optimierte Preise auf Pkw- und Lkw-Verkehr wirken	40
Literatur, Quellen, Anmerkungen	43
VCÖ-Schriftenreihe Mobilität mit Zukunft	48