

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

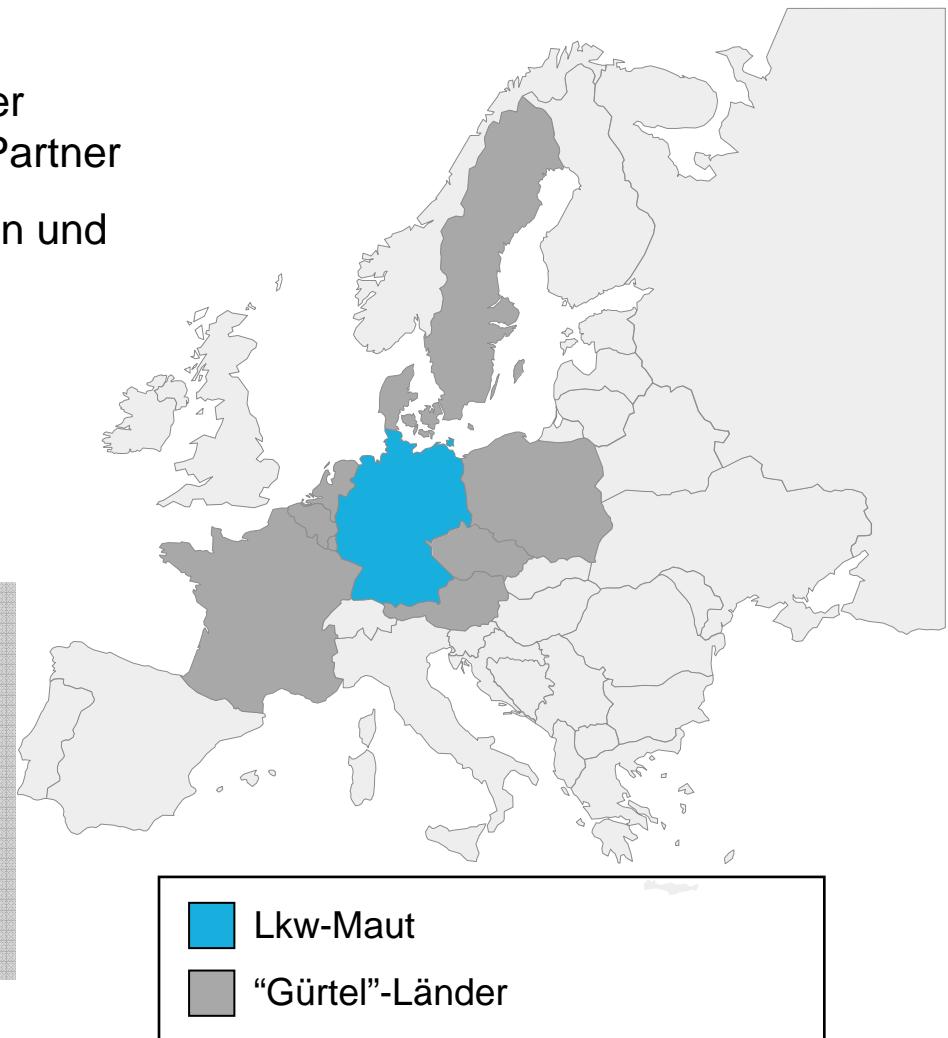


Geschäftsfeld: Lkw-Maut Deutschland

- 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.
- Verkaufstellen: 3.500 in 10 Ländern
- Zahlungsmittel: Bar, Kredit- u. Tankkarten
- Kontakt zu 25 Herausgebern von Tankkarten in Europa

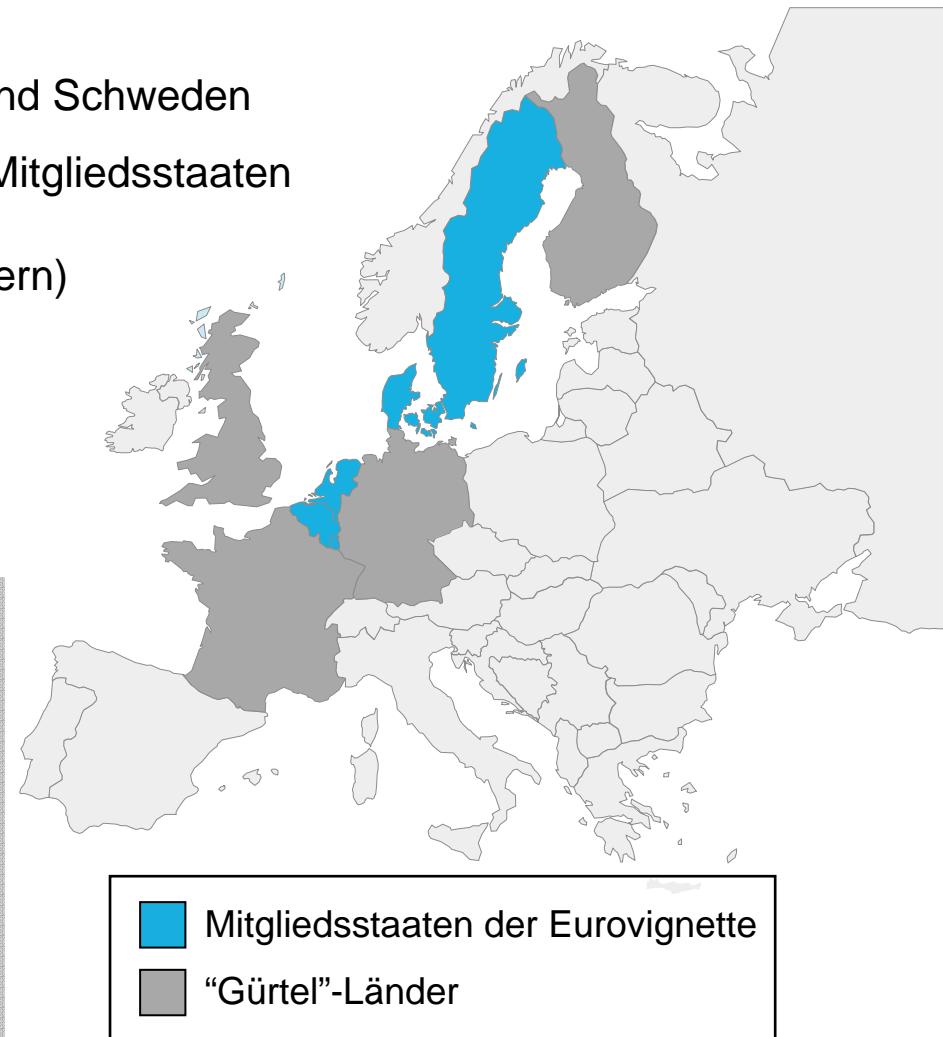


Geschäftsfeld: Elektronische Eurovignette

- 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.



1. Frage

Brauchen wir überhaupt Straßenbenutzungsgebühren (SBG)?

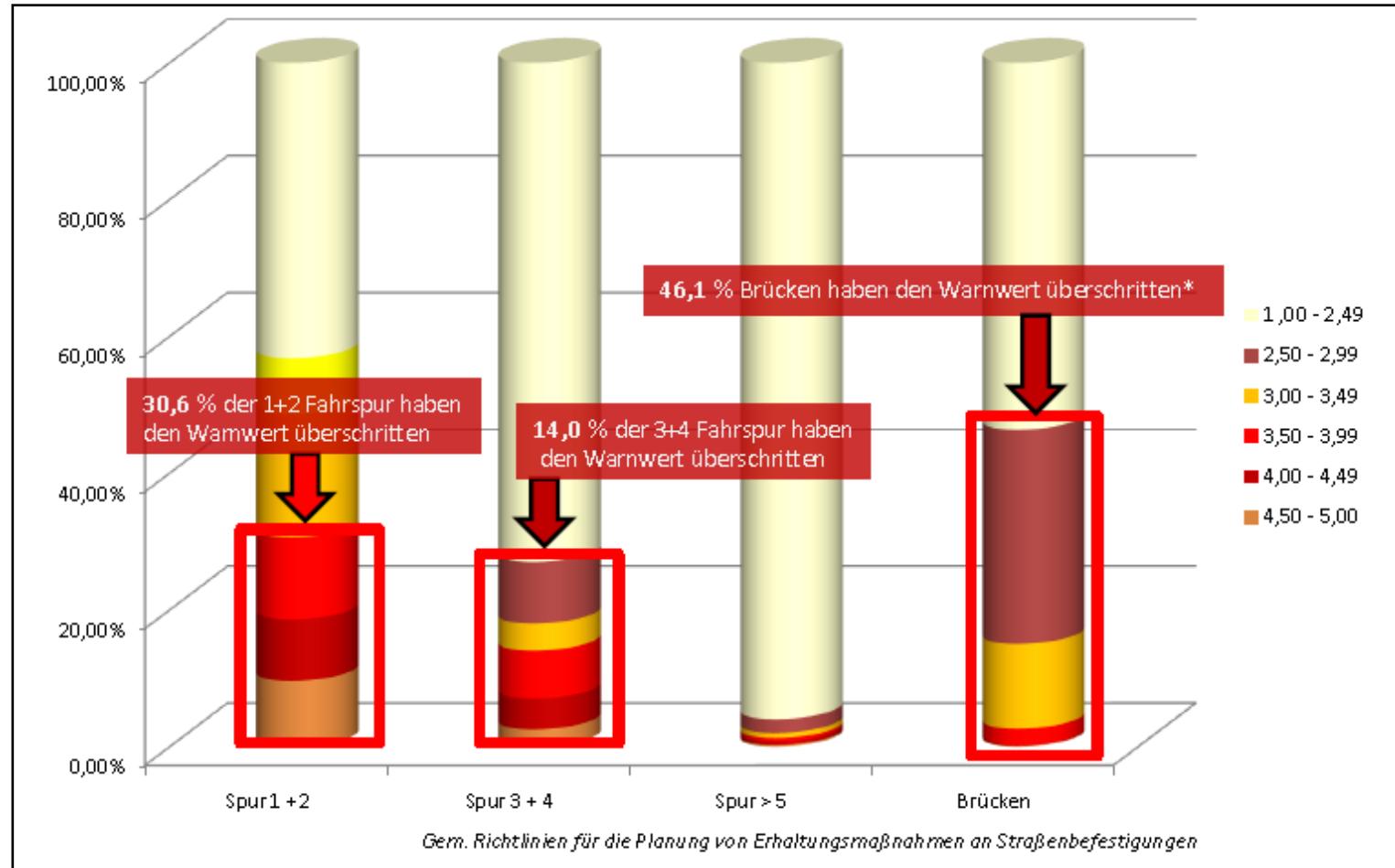
■ Ja!

■ 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“.



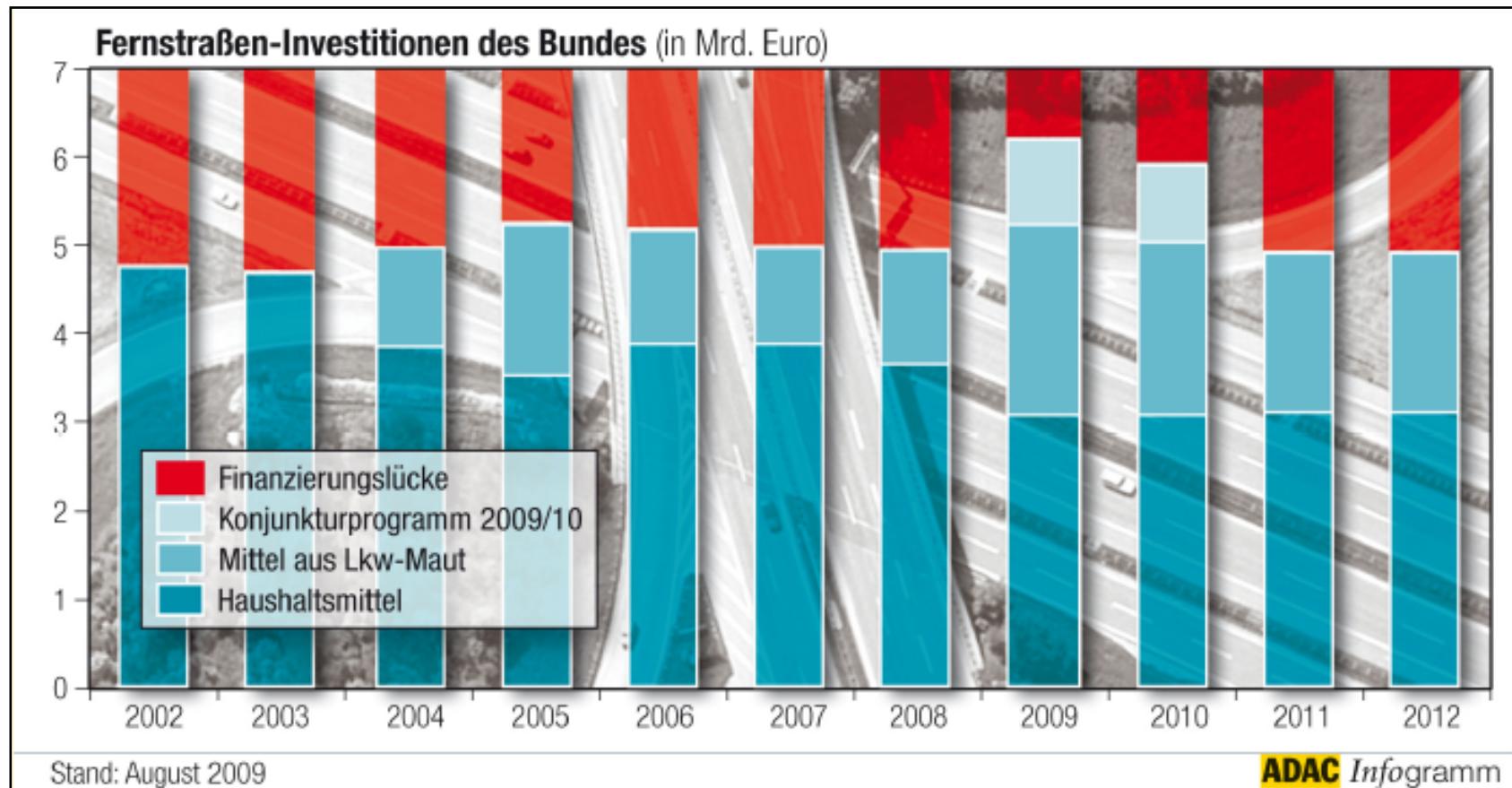
Zustand der Bundesfernstraßen und Brücken



Quelle: T. Schmid: "Verkehrswegefinanzierung 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

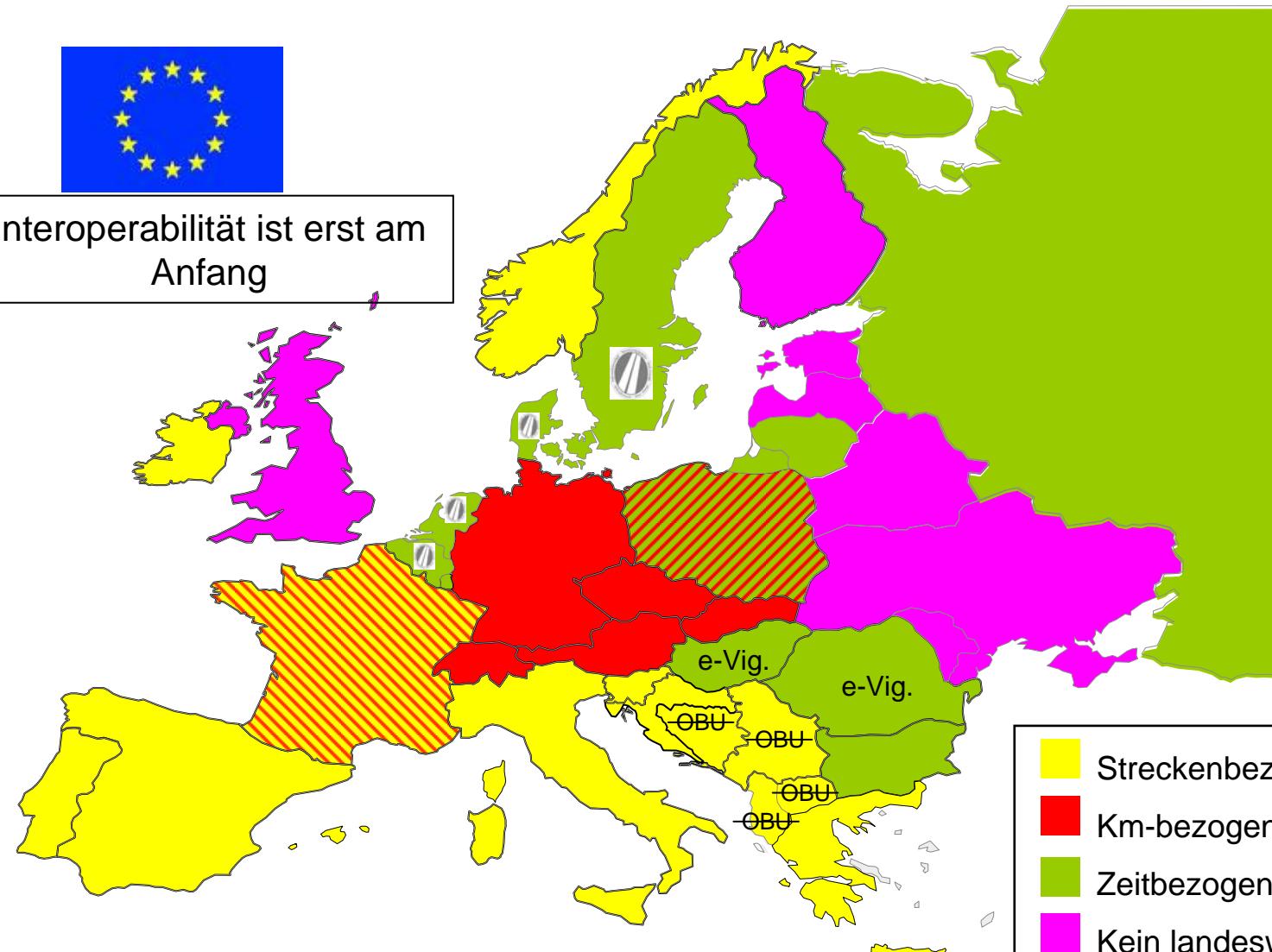
- **Zeitbezogene G.:** Für unterschiedliche Zeiträume werden unterschiedliche Gebühren erhoben. (-> Österreich, Schweiz)
- **Km-bezogene G.:** Für jeden gefahrenen Kilometer wird eine bestimmte Gebühr erhoben. (-> LKW Maut in D)
- **Streckenbezogene G.:** Für bestimmte längere Streckenabschnitte werden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



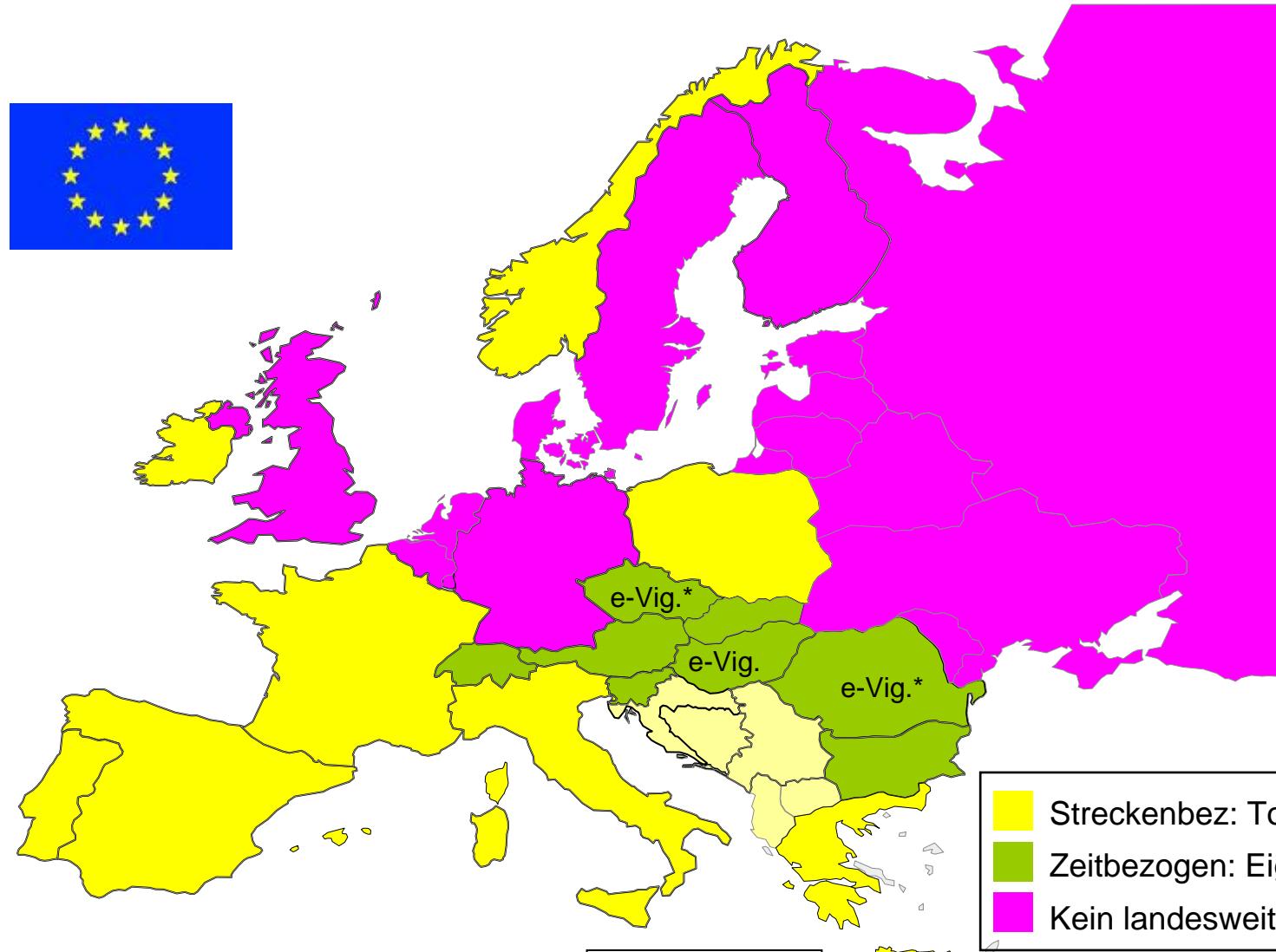
Welche SBG-Systeme gibt es in Europa? - Lkw



Interoperabilität ist erst am Anfang



Welche SBG-Systeme gibt es in Europa? - Pkw



* In preparation



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

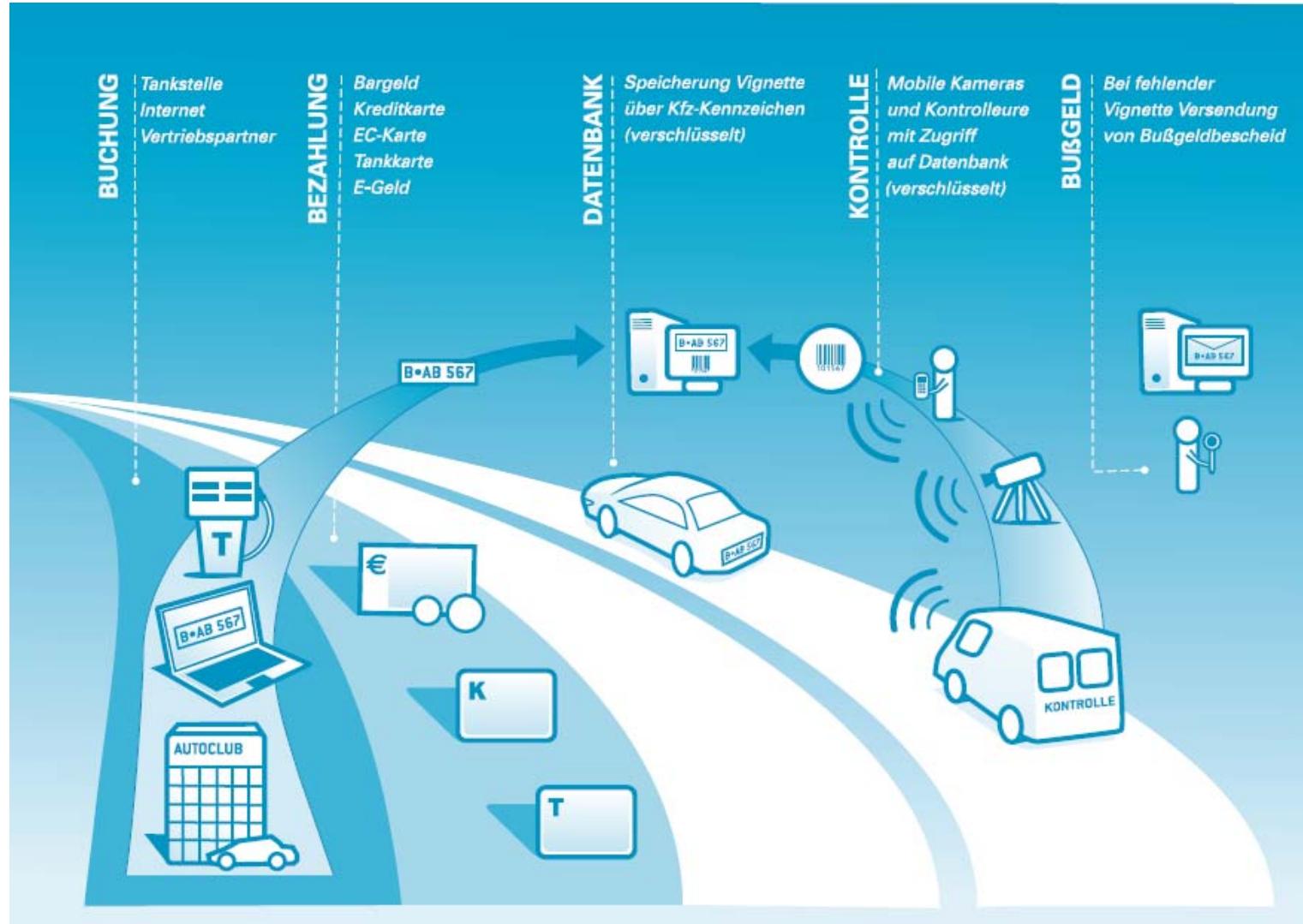
- Vignette wird im Internet oder an Servicestellen gebucht und in eine zentrale Datenbank verschlüsselt übertragen. Kontrolle laufen in verschlüsselter Form gegen diese Datenbank
- Paßt zum Flat Rate Charakter einer verursachungsgerechten Kostenzuordnung

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



7. Frage

Wie funktioniert die VirtuelleVignette?



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 VirtuelleVignette

- **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

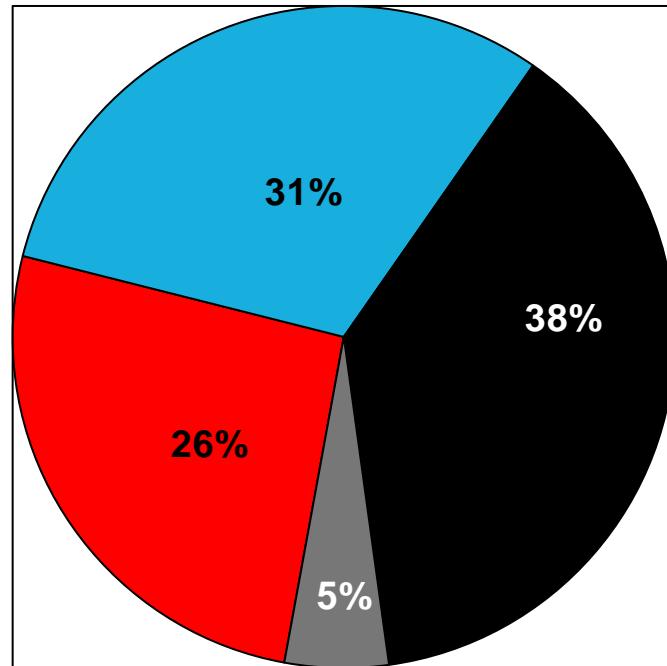
- **Pendlер** werden nicht benachteiligt.

Relevanter Unterschied zu entferungsabhängigen 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.



- Unfälle ■ Baustellen
- Überlast ■ Andere

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





**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

