
184/A XXIII. GP

Eingebracht am 29.03.2007

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Antrag

der Abgeordneten Mag. Darmann, Dolinschek und Kollegen

betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 geändert wird

Der Nationalrat wolle beschließen:

Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 (BStMG), BGBl. I Nr. 109/2002, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 26/2006, wird wie folgt geändert:

1. § 10 lautet:

„§ 10. (1) Die Benützung von Mautstrecken mit einspurigen Kraftfahrzeugen und mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, unterliegt der zeitabhängigen Maut. Das Bundesstraßennetz unterliegt im Stadtgebiet nicht der zeitabhängigen Maut.

(2) Von der Pflicht zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut sind ausgenommen:

1. A 9 Pyhrn Autobahn in den Abschnitten zwischen der Anschlussstelle Spital/Pyhrn und der Anschlussstelle Ardning und zwischen der Anschlussstelle St. Michael und Anschlussstelle Übelbach,
2. A 10 Tauern Autobahn im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Flachau und der Anschlussstelle Rennweg,
3. A 11 Karawanken Autobahn im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle St. Jakob im Rosental und der Staatsgrenze im Karawankentunnel,
4. A 13 Brenner Autobahn,
5. S 16 Arlberg Schnellstraße im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle St. Anton und der Anschlussstelle Langen.

(3) Mehrspurige Fahrzeuge, die noch nie zum Verkehr zugelassen waren und ein Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen führen, unterliegen der zeitabhängigen Maut, sofern ihr Eigengewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt. Kraftfahrzeuge mit drei Rädern gelten als mehrspurige Kraftfahrzeuge.

(4) Für Anhänger, die von mehrspurigen Kraftfahrzeugen gezogen werden, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, und für Beiwagen einspuriger Kraftfahrzeuge ist keine zeitabhängige Maut zu entrichten."

Begründung:

Mit dem Jahr 1997 erhielt die Asfinag die umfassende Zuständigkeit das österreichische Autobahnen- und Schnellstraßennetz zu bemauten. Dieses zeitabhängige Mautsystem mittels Vignette wurde unter der damaligen SPÖ/ÖVP Bundesregierung deshalb beschlossen, um als Vorstufe zum geplanten flächendeckenden, fahrleistungsabhängigen Mautsystem (Road Pricing) die Finanzierung der Lücken im hochrangigen Straßennetz zu schließen.

Damit galt ab diesem Zeitpunkt für Motorrad, Pkw, Bus und vorerst für Lkw bis 12 Tonnen Gesamtgewicht die Vignettenpflicht auf allen österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen.

Mit Inkrafttreten des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes besteht das Bundesstraßennetz nur mehr aus Bundesstraßen A (Bundesautobahnen) und Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen), die mautpflichtig sind.

Weiters wurden durch die Übertragung der Bundesstraßen an die Länder einige Landesstraßen wie die zuletzt vieldiskutierte Wiener Nordbrücke nicht in Ländergewahrsam gestellt, sondern wurde ein Teil der Donauufer Autobahn und somit vignettenpflichtig.

Im Laufe der Jahre hat sich aber gezeigt, dass jene Kraftfahrer, welche die Nordbrücke zur Erreichung der Innenstadt benötigen und die Vignettenpflichtigen Stadtautobahnen nicht benützen wollen, auf die Floridsdorfer-, Brigittenauer- und Reichsbrücke ausweichen, da dort keine Vignettenpflicht gilt.

Auch in Linz und anderen Großstädten ist es zu einem Ausweichverkehr gekommen, weil sie im innerstädtischen Bereich von einer zeitabhängigen Mautpflicht betroffen sind. Anstatt einer Entlastung des Verkehrs in den Ballungszentren herbeizuführen, steigt der Ausweichverkehr in den Städten an.

Dadurch ist zu befürchten, dass in den Großstädten immer mehr Menschen im täglichen Verkehrsstau ersticken und diese Situation zu einer erheblichen Umweltbelastung führt.

Hier zeigt sich, dass es für die Kraftfahrer unzumutbar ist, wenn sie im innerstädtischen Bereich auch eine Maut entrichten müssen.

Da die Kontrolle der Vignettenverwendung gerade im innerstädtischen Bereich ohnehin ein zusätzliches Stau- und Sicherheitsrisiko im Straßenverkehr darstellt und der Einnahmenentfall der Vignette durch die Befreiung des innerstädtischen Bereiches sehr gering ausfallen würde, ist es dringend erforderlich, dass die hochrangigen Bundesstraßen im Stadtgebiet von der Mautpflicht befreit werden.

Mit Wirkung ab 1. Jänner 2008 soll die beabsichtigte Befreiung des Stadtgebietes von der zeitabhängigen Mautpflicht erfolgen.

In formeller Hinsicht verlangen die unterfertigten Abgeordneten eine Zuweisung dieses Antrages an den Verkehrsausschuss.