

Bericht

des Verkehrsausschusses

über den Antrag 233/A(E) der Abgeordneten Georg Willi, Kolleginnen und Kollegen betreffend gesicherte Finanzierung für Straßenerhaltung und Öffentlichen Verkehr durch eine flächendeckende LKW-Maut

Die Abgeordneten Georg Willi, Kolleginnen und Kollegen haben den gegenständlichen Entschließungsantrag am 24. Februar 2014 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Die zunehmenden Rückstände bei Erhaltung und Sanierung des etwa 110.000 km umfassenden Landes- und Gemeindestraßennetzes und die Finanzierung der nötigen Ausbau- und Tarifmaßnahmen im Öffentlichen Verkehr erfordern in den nächsten Jahren mehr Mittel:

- Den Erhaltungsrückstand im Bereich des niederrangigen Straßennetzes hat eine im Auftrag mehrerer Bundesländer erstellte, bisher unveröffentlichte Studie von TU-Wien/Prof. Litzka und PMS Consult 2011/12 beziffert: Demzufolge müssten beispielsweise im Landesstraßennetz die Erhaltungs- und Sanierungsinvestitionen um ca 1.800 Euro pro Kilometer und Jahr oder 40% gesteigert werden - nur um weitere Verschlechterungen des Erhaltungszustandes hintanzuhalten. Derzeit sind im Mittel über die Länder hinweg schon rund 25% dieser Straßen in schlechtem oder sehr schlechtem Zustand. Mit Fokus auf die ehemaligen Bundesstraßen B kommt der Rechnungshof in seinem aktuellen Bericht 2014/3 zu ähnlichen Einschätzungen. Der Anteil der LKW an diesen Straßenschäden liegt bei fast 50% und damit vielfach über ihrem Fahrleistungsanteil, weil zB ein Schwer-LKW selbst bei Einhaltung des geltenden Tonnagelimits die Straße zigtausendfach stärker als ein PKW beansprucht.
- Zusätzlich nötige Mittel für den Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr wiederum wurden nie in dem Ausmaß bereitgestellt, die seit 1999 – begleitend zum ÖPNRV-Gesetz – immer wieder angekündigt wurden. Dafür vorgesehene, aber nicht oder nicht ausreichend zweckgebundene Mittel wurden wiederholt anderweitig verwendet. Das hat in vielen Regionen zu großen Mängeln im Öffi-Angebot geführt. Und es hat den Spielraum für wichtige Tarifmaßnahmen (365-Euro-Ticket in allen Bundesländern, Österrichticket/bundesweite Netzkarte für alle Öffis nach Schweizer Vorbild) massiv eingeengt.

Die Finanzierung von deutlich mehr und besseren Zugs- und Busverbindungen wird im Hinblick auf den Umschwung bei der Verkehrsmittelwahl – weg vom immer teureren Auto, hin zu besser leistbaren, umweltschonenden Verkehrsmitteln – immer dringlicher.

Das seit 2001 umgesetzte Beispiel in der Schweiz belegt: Ohne messbare Belastung der Haushalte kann mit einer flächendeckenden LKW-Maut unter anderem

- mehr Kostenwahrheit und damit Effizienz im LKW-Verkehr umgesetzt werden,
- mehr Gerechtigkeit zwischen LKW und Bahn hergestellt werden – die Bahn zahlt im Gesamtnetz ‚Schienenmaut‘ (IBE/Infrastrukturbenutzungsentgelt)
- können verursachergerecht die nötigen Mittel zur Sanierung der hauptsächlich vom LKW-Verkehr verursachten Straßenschäden im Landes- und Gemeindestraßennetz aufgebracht werden und
- können die dringend nötigen Zusatzmittel für mehr und besseres Angebot im Öffentlichen Verkehr lukriert werden.

Seitens der Bundesländer gibt es mittlerweile parteiübergreifend Interesse an einer solchen Win-win-win-Paketlösung, die ja bereits vor einigen Jahren vom BMVIT mit Partnern einer grundsätzlich positiv resümierenden Machbarkeitsstudie unterzogen wurde:

So haben sich bei einer öffentlichen Fachveranstaltung im Herbst 2013 in Wien unter anderem hochrangige Vertreter Salzburgs und Niederösterreichs deutlich sowohl für die Einführung der flächendeckenden LKW-Maut als auch für die zweckgebundene Einnahmenverwendung für Straßenerhaltung und mehr und besseren Öffentlichen Verkehr deklariert.

Der Salzburger Landtag hat im November 2013 bereits einen einstimmigen Allparteien-Antrag zur Prüfung einer an das Schweizer Modell angelehnten, flächendeckenden LKW-Maut an den Bund gerichtet.

Österreich befindet sich damit im internationalen Gleichklang, so ist die Ausdehnung der LKW-Maut über das hochrangige Straßennetz hinaus unter anderem in Deutschland im Programm der neuen Bundesregierung paktiert.“

Der Verkehrsausschuss hat den gegenständlichen Entschließungsantrag in seiner Sitzung am 12. März 2014 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligte sich außer dem Berichterstatter Abgeordneten Georg **Willi** die Abgeordnete Elisabeth **Hakel**.

Ein Vertagungsantrag wurde mit Stimmenmehrheit angenommen.

In seiner Sitzung am 9. April 2015 wurden die Verhandlungen über den Antrag 233/A(E) wieder aufgenommen. An der Debatte beteiligten sich die Abgeordneten Carmen **Schimanek**, Christoph **Hagen**, Johann **Singer**, Georg **Willi**, Michael **Pock**, Johannes **Schmuckenschlager**, Andreas **Ottenschläger** und Ing. Thomas **Schellenbacher**.

Bei der Abstimmung fand der gegenständliche Entschließungsantrag der Abgeordneten Willi, Kolleginnen und Kollegen nicht die Zustimmung der Ausschussmehrheit (**für den Antrag: G, dagegen: S, V, F, T, N**).

Zum Berichterstatter für den Nationalrat wurde Abgeordneter Andreas **Ottenschläger** gewählt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle diesen Bericht zur Kenntnis nehmen.

Wien, 2015 04 09

Andreas Ottenschläger

Berichterstatter

Anton Heinzl

Obmann