

## **Anfrage**

der Abgeordneten Georg Willi, Freundinnen und Freunde an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Systematik beim Zusammenhang zwischen Tonnage/Straßenabnutzung und Bemautung

Große Wohnmobile mit über 3,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht sind derzeit von der fahrleistungsabhängigen LKW-Maut im hochrangigen Straßennetz erfasst. Trotz einzelner Vereinfachungen in der Abwicklung scheint dies für diese potenzielle Zielgruppe der österreichischen Tourismus- und Freizeitwirtschaft abschreckende Wirkung zu haben, negatives Medienecho zulasten des Tourismuslandes Österreich ist zudem Saison für Saison in den Quell-Ländern wie Deutschland oder Niederlande zu verbuchen.

Daher gab es bereits wiederholt Vorstöße innerhalb wie außerhalb des Parlaments mit dem Ziel einer weniger aufwändigen und kulanteren Lösung für diese Fahrzeugkategorie.

In der Sitzung des Verkehrsausschusses des Nationalrats am 2.7.2014 führten Sie im Rahmen einer Debatte über einen Oppositions-Antrag zum diesem Thema aus, dass Sie einer Sonderlösung für diese Fahrzeugkategorie ablehnend gegenüberstehen, unter anderem weil damit eine bestehende lückenlose Systematik aufgebrochen würde. In dem Moment, wo man das öffne, würde man Gefahr laufen, dass Begehrlichkeiten aufkommen; konkret erwähnt wurden beispielsweise Vorstöße seitens der Schausteller. Sie meinten daher, man solle am geltenden Verursacherprinzip mit der strengen Grenze bei 3,5 Tonnen festhalten, die aufgrund der Straßenabnutzung wichtig sei.

Diese Argumentation hat durchaus etwas für sich.

Allerdings ist der durchaus wünschenswerte möglichst enge Zusammenhang zwischen Bemautung und Straßenabnutzung in einem anderen Bereich gravierend durchbrochen. Erstaunlicherweise bleibt dies seitens des BMVIT entweder unbemerkt oder wird bewusst so beibehalten. Dies, obwohl es dabei um den verkehrs- wie umweltpolitisch weit sensibleren Bereich des Gütertransports geht.

Denn anders als in Deutschland oder der Schweiz, wo jedenfalls das Gewicht der gesamten Fahrzeugkombination (Zugfahrzeug+Anhänger bzw. Sattelzugmaschine+Auflieger) ausschlaggebend für Einstufung und Höhe der Bemautung ist, wird in Österreich das Gewicht eines Anhängers bei einem Zugfahrzeug mit einem Gewicht bis 3,5 Tonnen nicht zu dem des Zugfahrzeuges hinzugezählt, sondern es wird bei der Frage LKW-Maut ja oder nein ausschließlich auf dieses höchstzulässige Gesamtgewicht des Zugfahrzeuges abgestellt.

Dadurch ist es in Österreich möglich, auch mit Gütertransport-Fahrzeugkombinationen mit zB 7,5 Tonnen LKW-mautfrei die Autobahnen und Schnellstraßen zu befahren, solange das Zugfahrzeug unter 3,5 Tonnen bleibt. Dieses Schlupfloch wird zur Umgehung der LKW-Maut (und daneben bis 7,5 Tonnen insgesamt auch zur Umgehung von LKW-Fahrverboten) auch genutzt und von den Fahrzeugherstellern offensiv – „Mautkiller“ u.dgl. – beworben.

Im Ergebnis wird also bei Wohnmobilen die Gewichtsgrenze sehr genau genommen und es werden damit auch Nachteile für die österreichische Tourismus- und Freizeitwirtschaft in Kauf genommen – bei Klein-LKW-Fahrzeugkombinationen a la „Minisattel“ wird hingegen sehr großzügig agiert und es werden für das wirtschaftliche Wohl der Gütertransporteure auch Einnahmehausfälle und unerwünschte verkehrspolitische Ergebnisse (Umgehung LKW-Maut und LKW-Fahrverbote, Mautfreiheit im Gegensatz zu flächendeckender Schienenmaut/IBE bei der Bahn) in Kauf genommen. Dies erscheint im Ergebnis ungerecht und unsachlich.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

### **ANFRAGE**

- 1) Warum bleibt in Österreich das Gewicht eines Anhängers anders als in der Schweiz oder Deutschland für die Einstufung in Sachen LKW-Mautpflicht unberücksichtigt?
- 2) Ist Ihnen bekannt, dass infolge dieser kraftfahrrechtlichen Besonderheit in Österreich zB mit Sattelzügen („Minisattel“) mit 7,5t Gesamtgewicht oder mehr die LKW-Maut gezielt umgangen werden kann?
- 3) Halten Sie es im Sinn einer widerspruchsfreien Systematik bei der Mauteinhebung auf Basis des Beitrags des jeweiligen Fahrzeugs zur Straßenabnutzung für sinnvoll und gerecht, dass Wohnmobile ab 3.501 kg hzG fahrleistungsabhängige Maut bezahlen müssen, Sattelzüge für den gewerblichen Gütertransport hingegen auch weit darüber, zB bei 7.500 kg hzG noch nicht?
- 4) Welche Maßnahmen planen Sie bis wann im Einzelnen, um diese Lücke in der Maut-Systematik, die zu Umgehung der LKW-Maut führt, zu schließen?
- 5) Falls Sie keine Maßnahmen planen: Warum nicht?
- 6) In der Verkehrsausschusssitzung vom 2.7.2014 erwähnten Sie im Rahmen der Diskussion über die Bemautung von Fahrzeugen über 3,5 Tonnen auch, dass Kosten der Luft- und Lärmbelastung auch in die Mauthöhe eingerechnet werden und Österreich hier Vorreiter sei.  
Wann werden Sie im Sinn einer solchen Vorreiterrolle tatsächlich dafür sorgen, dass anders als bisher auch die externen Kosten durch Luft- und Lärmbelastung Niederschlag in den LKW-Mautsätzen in Österreich finden, wie es auf Grundlage der EU-Wegekostenrichtlinie seit langem zulässig wäre?

frag Hill.  
Zil  
H. K. / K. / K.  
K. / K.