

## Entschließungsantrag

des Bundesrates Michael Bernard  
und weiterer Bundesräte

**betreffend Nein zur flächendeckenden LKW-Maut und damit zu einer weiteren Belastung der österreichischen Bevölkerung**

eingebracht über den Beschluss des Nationalrates vom 19. November 2021 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Normverbrauchsabgabegesetz geändert wird ([2009/A](#) und [1147 d.B.](#)), am 02. Dezember 2021, zur 934. Sitzung des Bundesrates.

Wie aus informierten Kreisen aus dem Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu hören ist, plant die grüne Ministerin eine flächendeckende LKW-Maut. Es ist zu befürchten, dass - so wie bei der exorbitante NOVA-Erhöhung - der ÖVP-Koalitionspartner auch diesen Plänen zustimmen könnte, obwohl sich die Wirtschaftskammer – wie eben auch bei der NOVA – massiv dagegen ausspricht:

*Flächendeckende Lkw-Maut ist eine Maßnahme, die nicht zu Ende gedacht wurde*

*"Beginnen wir mit den Fakten: 88,9 Prozent der Transportleistung österreichischer Unternehmen auf der Straße wurden 2020 im Inland erbracht. Ein fast ebenso hoher Anteil, nämlich rund 84 Prozent des Transportaufkommens im Straßengüterverkehr wird auf einer Strecken von lediglich bis zu 80 km transportiert. Gütertransport auf der Straße spielt sich somit zum Großteil in und für die Regionen ab. Nicht zum Selbstzweck, sondern zur Ver- und Entsorgung für Frau und Herrn Österreicher und für unsere Gewerbe- und Industriebetriebe“, stellt Günther Reder, Obmann des Fachverbands Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ), klar.*

*Von einer flächendeckenden Maut erhofft man sich weniger Durchzugsverkehr, weniger Schäden an den Fahrbahnen und mehr Verkehrssicherheit. Laut Reder gehen diese Hoffnungen in der Praxis allerdings nicht in Erfüllung: "Mittlerweile wissen wir, dass sich der Verkehr durch Belastungen und Verbote nicht in wundersamer Weise in Luft auflöst. Derartige Maßnahmen führen sicher nicht dazu, dass das Transportaufkommen weniger wird.“ Diese Ziele können nur mit einer Reduzierung der zu fahrenden Kilometer, etwa durch Evaluierung und Aufhebung von unnötigen Fahrverboten erreicht werden, so Reder, der auf die Ergebnisse der im Juni präsentierten Studie "Fahrverbote und ihre Auswirkungen auf den CO2 Ausstoß“ verweist. In dieser Studie wurde erhoben, dass sich die LKW-Fahrleistung bei Aufhebung der Fahrverbote je nach Untersuchungsgebiet um 18,5 % bzw. um 32 % reduzieren würde.*

*Was hingegen mit Sicherheit als Folge einer Einführung einer flächendeckenden Maut komme, sei eine Verteuerung von Transportleistungen. "Die Mautkosten werden in der Regel als eigene Position an die Kunden weiterverrechnet. Es ist somit davon auszugehen, dass die Konsumenten flächendeckende Mautkosten an der Supermarktkassa umgehend zu spüren bekommen“, so Reder, der daher betont: "Wie auch bei der geplanten Abschaffung des so genannten Dieselprivilegs gibt es von uns ein klares Nein zur flächendeckenden Maut. Denn diese*

würde hauptsächlich zu einer weiteren Belastung der österreichischen Bevölkerung und der heimischen Wirtschaft führen.“

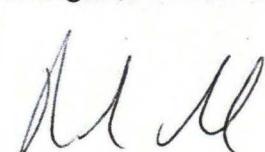
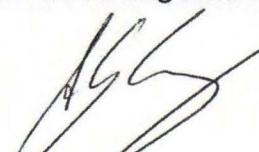
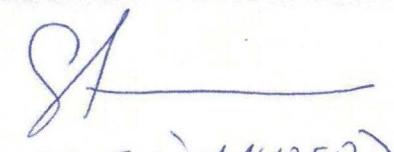
(<https://news.wko.at/news/oesterreich/Flaechendeckende-Lkw-Maut-ist-eine-Massnahme,-die-nicht-z.html>)

In diesem Zusammenhang stellen die unterfertigten Bundesräte daher nachstehenden

### **Entschließungsantrag**

Der Bundesrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung und insbesondere die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie werden aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, dass es zu keiner Einführung einer flächendeckenden LKW-Maut kommt.“

  
(BERNHARD)  
Handwritten signature of Bernhard Spanring.  
(SPANRING)  
Handwritten signature of Stephan Spanring.  
(STEPHAN SPANRING)  
Handwritten signature of Stephan Spanring.

