

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

XXIII. GP.-NR
280 I/A(E)
06. Juli 2007

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

betreffend Abschaffung der Autobahnvignette

Wie sich unter anderem am Vignettenausweichverkehr im Raum Bregenz zeigt, ist die Autobahnvignette in der bestehenden Form ein untaugliches Instrument. Durch die ausschließliche Bemautung der Autobahnen wird Verkehr dorthin verlagert, wo er am wenigsten verloren hat: auf Ortsdurchfahrten und in dicht besiedelte Gebiete.

Demgegenüber wurden die wiederholten Vorschläge u.a. von Verkehrsminister a.D. Gorbach zur Einführung einer Tagesvignette im Großraum Bregenz von der Landesregierung und den betroffenen Gemeinden zu Recht als unbrauchbar zurückgewiesen. Abgesehen davon, dass die vorgeschlagene Regelung nur einen Teil der "Mautflüchtlinge" erfassen würde, ist nicht einzusehen, dass Land und Gemeinden zusätzliche finanzielle Mittel zur Subventionierung einer Tagesvignette aufbringen sollen.

Dasselbe gilt allerdings auch für das nun ventilierte Modell einer ebenfalls subventionierten „Korridorvignette“. Auch sie würde das Problem nicht lösen, sondern auf Dritte wie die Gemeinde Lustenau abwälzen. Zusätzlich brächte sie für die ASFINAG wirtschaftliche Nachteile und für das betroffene Land Mehrkosten und würde entsprechende Begehrlichkeiten in vielen anderen Regionen Österreichs wecken. Hier stellt sich auch die Frage der Vereinbarkeit von ergebnisverschlechternden, politisch motivierten Aufträgen des Eigentümers an die ASFINAG mit dem Aktienrecht.

Seit den Neunzigerjahren wird in der Fachwelt die Diskussion über die Frage des sinnvollsten, effizientesten Bepreisungssystems im Straßenverkehr intensiv geführt.

Sowohl im Auftrag des Verkehrsministeriums als auch des Umweltministeriums wurde in den letzten Jahren eine Reihe von Arbeiten – etwa vom Büro Dr. Herry, von der via donau, von der Universität Graz – erstellt, die für eine fahrleistungsabhängige Lösung anstelle der Fixpreis-Vignette mehr Vorteile als Nachteile – und zwar auch volkswirtschaftlich, nicht „nur“ im Hinblick auf Energieeffizienz, Umwelt- oder Klimaschutz – feststellten und daher klar eine entsprechende Umstellung empfahlen.

2006/07 haben sich etwa Prof. Kummer (WU Wien) oder Prof. Steininger (Wegener Zentrum Graz) für die Umschichtung zeitabhängiger auf fahrleistungsabhängige Abgaben ausgesprochen, unter expliziter Erwähnung der Vignette. Wie auch durch die ExpertInnen des WIFO im Jahr 2007 wurde dabei klar dargelegt, dass fahrleistungsabhängige Lösungen wirksamer steuern als Fixabgaben und dass flächendeckende Lösungen wirksamer und mit weniger Nachteilen behaftet wären als solche auf dem hochrangigen Netz allein.

Wegener Zentrum und WIFO haben zudem 2007 herausgearbeitet, dass Akzeptanz und Durchsetzbarkeit derartiger Lösungen ebenso wie Verteilungs- und Beschäftigungswirkung vor allem von der Verwendung der Einnahmen abhängen. Insbesondere die Verwendung wesentlicher Einnahmesteile für die Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs und für die Entlastung des Faktors Arbeit von Steuer- und Abgabenbestandteilen – also die Einbettung

in eine ökologische Steuerreform, wie von der Steuerreformkommission und den Grünen bereits in den Neunzigerjahren detailliert ausgearbeitet – hat dabei seitens der ExpertInnen gute Noten erhalten.

Nicht zuletzt war eine entsprechende Lösung auch bereits im Grundsatz im Bundesstraßenmautgesetz vorgesehen, wurde aus diesem jedoch auf Betreiben einzelner Interessensgruppen und Parteien entfernt.

In der Schweiz hat die Verkehrskommission des Nationalrats die Regierung aufgefordert, die Einführung von Road-Pricing zu prüfen. Das daraufhin eingerichtete umfassende Forschungsprogramm wird 2007 abgeschlossen und in entsprechende – dem Vernehmen nach positive – Empfehlungen münden.

Auch in anderen europäischen Staaten ist die Einführung und flächendeckende Ausdehnung bestehender oder neuer Systeme fahrleistungsabhängiger Bepreisung des Straßenverkehrs in Vorbereitung, etwa in der Slowakei, Slowenien, Großbritannien.

Geht man vom Prinzip Kostenwahrheit aus, so ist die Vignette – je mehr man fährt, desto billiger wird's – die unzweckmäßigste Form der Umsetzung von Bepreisung.

Diese Erkenntnis hat nicht zuletzt der Vorarlberger Landtag mit seinem am 15.12.2005 gefassten einstimmigen Beschluss aufgegriffen. Darin wird der Ersatz der PKW-Vignette durch ein fahrleistungsabhängiges, von der Straßenkategorie losgelöstes, aufkommensneutrales, zweckgebundenes Modell gefordert, wodurch systembedingte Kosten der Vignette eingespart und unerwünschte Verlagerungseffekte ausgeschlossen würden, unter Berücksichtigung begleitender Maßnahmen für Pendlerinnen und Pendler sowie grenzüberschreitender Aspekte.

Mit diesem Beschluss wurde auf das gültige Vorarlberger Landesverkehrskonzept von 2005 Bezug genommen, das ebenfalls auf breiter politischer Basis für gut befunden wurde und unter Punkt 6.2.2. festhält:

„Die PKW-Vignette als Zeitmaut – mit Fixkosten ohne Bezug zu den tatsächlich verursachten Verkehrskosten – ist eine der Ursachen für unerwünschte Verlagerungseffekte des Durchgangsverkehrs. Am einfachsten und wirksamsten wäre eine fahrleistungsabhängige Maut – analog zum LKW-Verkehr – oder eine Anhebung der Mineralölsteuer bei Entfall der Vignette, mit Begleitmaßnahmen zur Förderung der Mobilität in strukturschwachen Gebieten.“

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG:

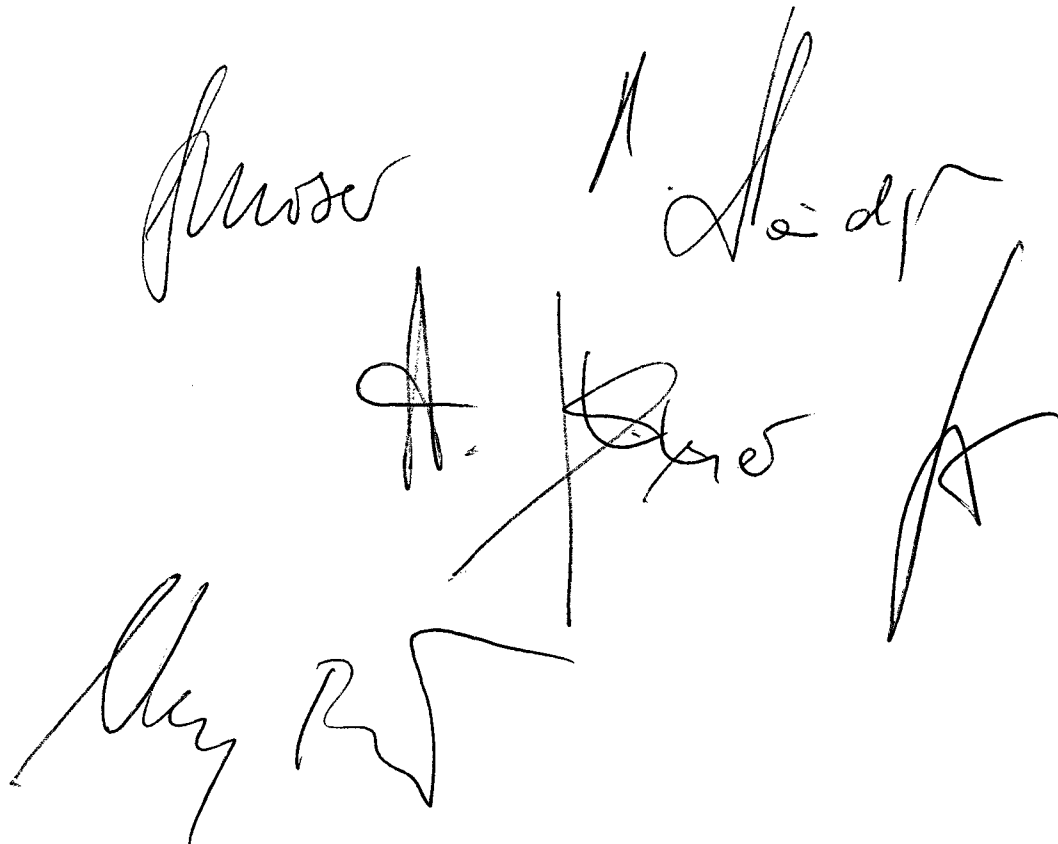
Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird entsprechend dem einstimmigen Beschluss des Vorarlberger Landtags aufgefordert, einen Vorschlag für ein fahrleistungsabhängiges und von der Straßenkategorie losgelöstes Gebührenmodell vorzulegen, mit dem die PKW-Vignette durch ein gerechteres, aufkommensneutrales und zweckgebundenes System ersetzt wird. Ein derartiges Gebührenmodell würde nicht nur die systembedingten Kosten der PKW-Vignette einsparen, sondern auch unerwünschte Verlagerungseffekte und Ausweichverkehre ausschließen.

Begleitende treffsichere Unterstützungsmaßnahmen für Pendlerinnen und Pendler, die ihren Arbeitsplatz mit vertretbarem Aufwand nur mit dem eigenen Auto erreichen können, sowie grenzüberschreitende Aspekte sind zu berücksichtigen.

Eine solche Umstellung würde auch der auf EU-Ebene deklarierten Absicht entsprechen, durch eine stärkere Variabilisierung von Fixabgaben im Verkehr ökonomisch wie ökologisch zielführend zur Lösung der Verkehrsprobleme in Europa beizutragen.

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Verkehrsausschuss vorgeschlagen.

The block contains several handwritten signatures and initials in black ink. At the top left is a signature that appears to be 'Prufer'. To its right is a signature that looks like 'M. Heider'. Below these, there are several other marks: a signature that seems to be 'H. K. G. S.', a large stylized 'A' or 'K' on the right, and at the bottom left, a signature that looks like 'K. R.' followed by a large, bold, stylized 'R' or 'K'.