

XXV.GP.-NR
233 /A(E)**ENTSCHLIESSUNGSANTRAG****24. Feb. 2014**

der Abgeordneten Georg Willi, Freundinnen und Freunde

betreffend gesicherte Finanzierung für Straßenerhaltung und Öffentlichen Verkehr durch eine flächendeckende LKW-Maut

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.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung und insbesondere der Bundesminister für Finanzen im Zusammenwirken mit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie wird aufgefordert, die Umsetzung einer flächendeckenden LKW-Maut in Österreich ohne weiteren Aufschub einzuleiten.

Die Einnahmen aus dieser flächendeckenden LKW-Maut sollen für die Erhaltung des Straßennetzes in den Regionen und Gemeinden sowie zu mindestens gleichem Anteil für den Öffentlichen Verkehr (Angebotsausweitung, Tarifmaßnahmen wie 365-Euro-Tickets und Österrichticket) verwendet werden.

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Verkehrsausschuss vorgeschlagen.

