

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Alois Stöger, diplomé
Genossinnen und Genossen

betreffend Umsetzung einer flächendeckenden LKW-Maut

In Österreich werden LKW auf Autobahnen und Schnellstraßen einer Maut nach der EU-Eurovignetten VO unterworfen. Nicht jedoch auf allen anderen Straßen. Dies führt u.a. zu unerwünschten Umgehungsverkehren. Die Höchstgrenze der Maut liegt bei der Kostendeckung. Grundsätzlich dürfen in Rahmen dieser Verordnung Kosten für Infrastruktur, Lärmbelastung und Luftverschmutzung eingerechnet werden. Ebenso wird nach Emissionsklassen differenziert.

In Österreich sind die Kosten für die Infrastruktur höher als In Deutschland, im Wesentlichen beruhend auf der alpinen Situation (Tunnelbau und Kosten der Trassierung) sowie des allgemein guten Zustandes des Autobahnnetzes (Umsetzung des ASFINAG-Bauprogrammes).

Grundsätzlich soll die LKW-Maut Kostenwahrheit im Transport bringen und den Modal-Split zugunsten des umweltfreundlichen Verkehrsmittels Bahn verbessern.

Die SPÖ-Verkehrsminister waren stets bemüht, externe Faktoren (Umwelt, Lärm) in die EU-Eurovignettenverordnung zu integrieren und waren dabei höchst erfolgreich. Die österreichische LKW-Maut ist EU-konform.

Bereits im Jahre 2008 wurde durch das damalige Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie eine Studie zur Umsetzung einer flächendeckenden LKW-Maut in Auftrag gegeben und als entsprechende Vorteile wurden die verbesserte Kostendeckung im untergeordneten Straßennetz, die Verringerung der Leerfahrten, ein verstärkter Umstieg auf alternative Transportarten (vor allem auf die Schiene) sowie die Verbesserung der Umweltsituation durch den Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge und eine Reduzierung der Fahrtenanzahl aufgezeigt.

Eine flächendeckende LKW-Maut soll Ausweichverkehre verhindern und der Kostenwahrheit im Transport dienen. Auch auf die flächendeckende LKW-Maut ist insofern die Eurovignetten-Richtlinie anzuwenden, da damit davon auszugehen ist, dass die richtlinienkonforme Bemautung nicht gegen den Grundsatz des freien Warenverkehrs verstößt.

Bei einer Straßennetzlänge von etwa 110.000 km ist mit erheblichen Mehreinnahmen zu rechnen, die letztlich für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung stehen und die Finanzierung der Straßenerhaltung sichern.

Bereits im Februar 2014 wurde ein entsprechender Antrag der Abgeordneten Willi, Freundinnen und Freunde im Nationalrat eingebracht.

Letztlich führt das Modell einer flächendeckenden LKW-Maut zu einer Verbesserung des Modal-Split zugunsten der Eisenbahn, ist damit umweltfreundlich, lärmschonend und CO₂-reduzierend. Die Erhöhung des Modal Split im Güterverkehr von 30 auf 40 Prozent zugunsten der Bahn würde eine Einsparung von ca. 1,5 Mio. Tonnen CO₂ jährlich bedeuten.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher nachfolgenden

Entschließungsantrag

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung und insbesondere die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, 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 neben der Erhaltung des Straßennetzes für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs verwendet werden.“

Stoph
[Stöckl]

Dreier
(NECK)

Wagner
(KORRERS)

Hol
(KUCHENHOF)

(HERR)

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Verkehrsausschuss vorgeschlagen.

