

3 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXVII. GP

Bericht des Budgetausschusses

über den Antrag 7/A der Abgeordneten Hermann Gahr, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 geändert wird

Die Abgeordneten Hermann **Gahr**, Kolleginnen und Kollegen haben den gegenständlichen Initiativantrag am 23. Oktober 2019 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Mit dieser Novelle zum Bundesstraßen- Mautgesetz 2002 werden Ausnahmen von der Pflicht zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut geschaffen:

Legalausnahmen (§ 13 Abs. 1a) und eine Verordnungsermächtigung (§ 13 Abs. 1b); beide betreffen außerordentliche Härtefälle, die durch Ausweichverkehre durch „Maut-Flucht“ verursacht werden.

Es sollen damit beinahe durchgehend stattfindende Ausweichverkehre auf nicht mautpflichtigen autobahnnahen Straßen, die regelmäßig eine unzumutbare Beeinträchtigung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zur Folge haben und zu einer unzumutbaren verkehrsbedingten Lärmbelastung und einer unzumutbaren verkehrsbedingten Luftverschmutzung führen, verhindert werden.

Unter einer unzumutbaren Beeinträchtigung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sind insbesondere massive Staubildungen sowie Beeinträchtigungen der Verkehrs- und Versorgungssicherheit wie Behinderung der Durchfahrt von Blaulicht-Einsatzorganisationen oder der Zufahrt zu Krankenhäusern zu verstehen.

Bei einer unzumutbaren verkehrsbedingten Lärmbelastung oder einer unzumutbaren verkehrsbedingten Luftverschmutzung ist auf die einzuhaltenden Grenzwerte, insbesondere das Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L), abzustellen.

Mit der Einfügung der Abs. 1a und 1b soll die bestehende Ausnahme des Abs. 1, welche sich auf Fahrzeuge bezieht, deren Verwendung im öffentlichen Interesse gelegen ist, auf bestimmte Mautstrecken erweitert werden.

Zu Z 1 (§ 13 Abs. 1a und 1b) und 4 (§ 38 Z 1):

Strecke A 1 Westautobahn zwischen der Staatsgrenze am Walserberg und der Anschlussstelle Salzburg Nord

Die Legalausnahme in § 13 Abs. 1a Z 1 berücksichtigt insbesondere auch aus topographischen Gründen die Besonderheit der Stadt Salzburg als größte österreichische Grenzstadt (Rathaus – Staatsgrenze: 7km) in der Verkehrsplanung und -organisation. In der Grenzregion Salzburg, insbesondere zwischen der Staatsgrenze am Walserberg, den Ortsdurchfahrten Wals/Siezenheim auf der B1 und der B155 aus Freilassing kommend, besteht ein enorm erhöhtes Verkehrsaufkommen. Im Nahbereich der Salzburger Stadtautobahn ist der Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxid erheblich überschritten. Durch den Vignetten-Ausweichverkehr wird dieser Wert beträchtlich negativ beeinflusst und stellt für die hohe Zahl an Anwohnern nahe der Stadtautobahn eine enorme Mehrbelastung der Gesundheit dar.

Vor allem die Gemeinde Wals/Siezenheim ist hier beträchtlich durch den bereits in Deutschland abfahrenden und über die B20 und B21 kommenden Verkehr mehrbelastet.

Die ohnehin hohe Lärmbelastung der direkten Anwohner entlang der B 1 wird durch den zusätzlichen Vignetten-Ausweichverkehr noch weiter erhöht. Die Verkehrsbelastung wird speziell in diesem Bereich durch Einkaufszentren und Flughafen Salzburg zusätzlich verstärkt. Ein großer Teil der aus Richtung Deutschland kommenden Fahrzeuge fährt frühzeitig in Deutschland von der Autobahn ab (zB in Bad Reichenhall), um so über die mautfreien Landesstraßen in die Einkaufszentren oder zum Flughafen zu gelangen. Dieser Ausweichverkehr über die B1 belastet in weiterer Folge die Hauptstraße und Holzmeisterstraße (beide Wals) und damit im Besonderen die Ortsdurchfahrt Wals/Siezenheim. Bei der An- und Abreise treten hohe Verkehrsspitzen auf, für die Gemeindestraßen nicht geeignet sind und über die sie nicht abgewickelt werden können.

Weitere Verkehrserreger zwischen der Staatsgrenze Walsberg und der Anschlussstelle Salzburg Nord sind das Stadion Klessheim sowie das Messezentrum Salzburg. Bei Veranstaltungen dient die jeweils andere Veranstaltungsstätte als zusätzliche Parkfläche. Die Anreise, vor allem aus Richtung Freilassing und Bad Reichenhall, erfolgt hier ebenfalls über das überlastete niederrangige Straßennetz. Im Speziellen sind das die B155 Münchener Bundesstraße, die B1 Wiener Straße sowie die weiterführenden Gemeindestraßen. Die Zufahrt zum Parkplatz Messezentrum ist im niederrangigen Straßennetz nur durch ein sehr dicht besiedeltes Wohngebiet möglich. Das Stadtgebiet Liefering ist hier insbesondere vom Ausweichverkehr betroffen. Mit der Ausnahme von der Pflicht zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut von der Staatsgrenze bis zur Anschlussstelle Salzburg Nord wird die Autobahn für den Quell- und Zielverkehr wieder attraktiv und führt speziell in diesem Gebiet zu einer Reduktion des Vignetten-Ausweichverkehrs.

Insbesondere in den Sommermonaten ist die Stadt Salzburg unter der Woche, vor allem an Schlechtwettertagen, einem massiven Tagesreiseverkehr ausgesetzt. Dieser überlagert sich mit dem bereits erhöhten Grundverkehrsaufkommen, verstopft somit die Zufahrten in die Stadt Salzburg und verhindert damit die Erreichbarkeit anderer öffentlicher Einrichtungen. Dies führt zunehmend zu Behinderungen bei allfällig erforderlichen Einsatzfahrten der Einsatzorganisationen.

Eine Ausnahme der A1 West-Autobahn bis Anschlussstelle Nord von der Autobahnmaut würde zudem die Akzeptanz der Park & Ride Anlage Messe, welche die Tagedtouristen mit einem eigenen Shuttle direkt in das Stadtzentrum bringt, enorm erhöhen und damit dem Ausweichverkehr und Verkehrschaos in der Stadt entgegenwirken.

Hinzu kommt, dass gerade der Zentralraum Salzburg durch den alltäglichen Verkehr bereits enorm staugeplagt ist. Der Vignetten-Ausweichverkehr verstärkt dies zusätzlich. Dies führt vor allem entlang der B155 regelmäßig zu Rückstaus, die die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs in diesem Bereich stark einschränken.

Strecke A 7 Mühlkreis Autobahn zwischen der Anschlussstelle Hafenstraße und der Anschlussstelle Urfahr

Eine weitere Legalausnahme in § 13 Abs. 1a Z 2 umfasst die neu zu errichtenden Bypässe der Mautstrecke A 7 Mühlkreis Autobahn zwischen der Anschlussstelle Hafenstraße und der Anschlussstelle Urfahr. Diese kurze Autobahnstrecke bildet im Wesentlichen die sogenannte VOESTBRÜCKE ab. Die Mautpflicht über diese Brücke führt zur Nutzung von nicht mautpflichtigen Ausweichstrecken („Maut-Flucht“).

Der dadurch stattfindende Ausweichverkehr auf nicht mautpflichtigen autobahnnahe Straßen führt in der Regel zu anderen „Donaubrücken in Linz“. Diese Mautflucht hat im Linzer Stadtgebiet unnötige Fahrtstrecken zur Folge, was eine unnötige Beeinträchtigung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zur Folge hat. Die Donau in Linz kann nur über wenige Brücken gequert werden, wodurch an diesen Verbindungswegen zusätzliche verkehrsbedingte Lärmbelastung und Luftverschmutzung verursacht wird.

Durch die Errichtung der Bypässe an der VOESTBRÜCKE wird eine Verbesserung der dortigen Verkehrssituation erwartet, weshalb zu diesem Zeitpunkt mit dieser Ausnahme gestartet wird. Die zeitliche Befristung ergibt sich aus der besonderen Verkehrssituation bis zur Fertigstellung der neuen Linzer Donaubrücke.

Strecke A 12 Inntalautobahn zwischen der Staatsgrenze bei Kufstein und der Anschlussstelle Kufstein-Süd

Die Legalausnahme in § 13 Abs. 1a Z 3 umfasst die Mautstrecke A 12 Inntalautobahn im Abschnitt zwischen der Staatsgrenze bei Kufstein und der Anschlussstelle Kufstein Süd.

In der Grenzregion Kufstein, insbesondere der Ortsdurchfahrt Kufstein auf der B 171, besteht rund um die Uhr ein stark erhöhtes Verkehrsaufkommen. Vor allem in den Ortsteilen Zell und Endach ist das Straßennetz regelmäßig überlastet (im Besonderen auf der hoch belasteten Salurner Straße). Die Lärm-

und Schadstoffbelastung der direkten Anwohner entlang der B 171 und die Trennwirkung der ohnehin hoch belasteten B 171 werden durch den zusätzlichen (Ausweich-)Verkehr noch weiter erhöht.

Unzumutbar ist insbesondere, dass die Erreichbarkeit des Bezirkskrankenhauses Kufstein sowie anderer öffentlicher Einrichtungen regelmäßig stark eingeschränkt ist und zunehmend Behinderungen bei allfällig erforderlichen Einsatzfahrten der Einsatzorganisationen auftreten.

Ein großer Teil der aus Richtung Deutschland kommenden Urlauber, die den Raum Söll-Leukental/Brixental/Kitzbühel anfahren wollen (Tages-Schifahrer, Urlauber), fährt frühzeitig in Deutschland von der Autobahn ab (zB in Kiefersfelden oder in Oberaudorf), um so über die mautfreien Bundesstraßen durch das Stadtgebiet von Kufstein in den Raum Söll-Leukental/Brixental/Kitzbühel zu gelangen (das Gleiche gilt auch in die Gegenrichtung).

Dieser Ausweichverkehr über die B 172 Walchsee Straße in die Skigebiete belastet im Besonderen auch die Ortsdurchfahrten Niederndorf, Walchsee und Kössen. Bei der An- und Abreise im Urlauber-Schichtwechsel treten hohe Verkehrsspitzen auf, die über die Ortsdurchfahrt Kufstein nicht abgewickelt werden können. Mit der Ausnahme von der Pflicht zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut von der Staatsgrenze bis zur Anschlussstelle Kufstein Süd wird die Autobahn für den Quell- und Zielverkehr in die großen Schigebietsregionen wieder attraktiv.

Hinzu kommt, dass im Bereich Kufstein-Süd regelmäßig wiederkehrende Rückstaus auftreten und die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs in diesem Bereich stark eingeschränkt ist, da zahlreiche Schwerfahrzeuge zum Tanken in die Gewerbegebiete abfahren und durch das Zu- und Abfahren zu/von den Tankstellen bzw. durch das verkehrsbedingte Anhalten im Bereich der Kreisverkehre der Reiseverkehr massive Rückstaus bis auf die Autobahn zur Folge hat.

Strecke A 14 Rheintal/Walgau Autobahn zwischen der Staatsgrenze bei Hörbranz und der Anschlussstelle Hohenems

Die Legalausnahme in § 13 Abs. 1a Z 4 ist eine Konsequenz aus der Tatsache, dass in Vorarlberg einige Gemeinden des unteren Rheintales, insbesondere die Landeshauptstadt Bregenz von erheblichem Ausweichverkehr in Folge der Mautpflicht auf der A 14 Rheintal-Walgauautobahn betroffen sind, vor allem aufgrund von Durchgangsverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz, welcher die vergleichsweise kurze, bemaute Strecke im hochrangigen Netz meidet. Das führte in den Jahren 2008 bis 2013 zur Einführung der sog. Korridorvignette auf dem Abschnitt der A 14 zwischen Staatsgrenze Hörbranz und der Anschlussstelle Hohenems. Die Korridorvignette und die anschließende Inbetriebnahme der 2. Pfänderröhre brachte eine Entlastung der Ausweichroute L 190 von durchschnittlich, täglich 22.400 Kraftfahrzeugen im Jahr 2008 auf 18.900 KFZ/24h im Jahr 2018. Dennoch führt der Ausweichverkehr nach wie vor zu teils unzumutbaren Beeinträchtigungen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf dem Landesstraßennetz. Die L 190 führt, von der Staatsgrenze Lindau-Hörbranz parallel zur A 14 als einzige, mautfreie Straßenverbindung entlang des Bodensees zwischen dem Leiblachtal und Bregenz und ist auf Grund der topographischen Situation zwischen Berg und Bodensee ein neuralgischer Engpass, der durch die Führung der Eisenbahnlinie entlang des Sees zusätzlich verschärft wird und keine räumlichen Veränderungen der Straßenführung zulässt.

Auf Grund der täglich auftretenden massiven Überlastungserscheinungen, kommt es zu erheblichen Behinderungen von Einsatzfahrzeugen und Verzögerungen im öffentlichen Verkehr. Im weiteren Verlauf durch das Stadtgebiet von Bregenz, kommt es durch diese Mehrbelastungen zu massiven Beeinträchtigungen bei der Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen, wie zum Beispiel dem Landeskrankenhaus Bregenz. Vor allem betrifft die Mautflucht auch die L 202, welche von Bregenz bis zum Grenzübergang Höchst-St. Margrethen in die Schweiz führt und die Siedlungsgebiete der Stadt Bregenz, der Gemeinden Hard, Fussach und Höchst (Sanierungsgebiet nach IG-L) unzumutbar beeinträchtigen. In diesem Bereich sind ungefähr 54.000 Menschen durch die vom Verkehr verursachten Lärm- und Luftschadstoffbelastungen unmittelbar betroffen. Die Strecken von Lochau bis Bregenz und von Bregenz bis Höchst sind Dauerbrenner in den Verkehrsmeldungen des österr. Rundfunks.

Daher soll der Streckenabschnitt der A 14 Rheintal-Walgauautobahn zwischen Staatsgrenze bei Hörbranz bis zur Anschlussstelle Hohenems von der Pflicht zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut ausgenommen werden, um den örtlichen Verhältnissen des Nadelöhres im Raum Bregenz gerecht zu werden und unzumutbare Belastungen der Bevölkerung im unteren Rheintal zu vermeiden.

Eine Mautbefreiung der A 14 Strecke zwischen Staatsgrenze Hörbranz und Anschlussstelle Bregenz würde nur eine Verkehrsverlagerung auf die stark verdichteten Siedlungsgebiete von Bregenz, Lauterach, der Marktgemeinde Wolfurt bedeuten, welche bis jetzt noch nicht direkt vom Verkehr betroffen sind. Eine Herausnahme bis zu den weiter südlich gelegenen Anschlussstellen Wolfurt-Lauterach, Dornbirn-

Nord, und Dornbirn-Süd führt zu einer erheblichen Verlängerung der Ausweichroute über die L 190 bzw. L 204 und zu einer nicht vertretbaren Mehrbelastung der Siedlungsgebiete bzw. des Zentrums der Stadt Dornbirn mit fast 50.000 Einwohnern sowie vor allem der größten Marktgemeinde Österreichs, Lustenau (Sanierungsgebiet nach IG-L) mit knapp 23.000 Einwohnern, die bereits heute von massiven Verkehrsbelastungen auch durch den grenzüberschreitenden Güterschwerverkehr betroffen ist. Dieser wird auf Grund der fehlenden S 18 Bodenseeschneelstraße über den Grenzübergang Lustenau-Au geführt, welcher überdies die einzige Zollgrenzstelle über die EU-Außengrenze zur Schweiz ist, die auch für den Reiseverkehr von 0 bis 24 Uhr geöffnet ist.

Eine verkehrspolitisch wirksame Mautbefreiung erfordert daher die Herausnahme des Streckenabschnittes zwischen der Staatsgrenze bei Hörbranz und der Anschlussstelle Hohenems, welche unmittelbar an der Zollgrenzstelle zur Schweiz liegt und eine zusätzliche Belastung dicht besiedelter Ortsteile vermeidet. In diesem Zusammenhang wird auf eine Begleitstudie zur Korridorvignette verwiesen, die belegt, dass während dieser Maßnahme keine wesentliche Erhöhung der Verkehrsbelastung in Dornbirn, Lustenau, Hohenems oder südlich davon aufgetreten ist.

Strecke A 26 Linzer Autobahn

Die Legalausnahme in § 13 Abs. 1a Z 5 umfasst die Mautstrecke A 26 Linzer Autobahn. Bis zur tatsächlichen Fertigstellung ist eine Mautpflicht nicht gerechtfertigt. Die A 26 Linzer Autobahn wird erst mit dem Anschluss an die A 7 Mühlkreis Autobahn an das Autobahnnetz der ASFINAG angebunden. Bis dahin handelt es sich lediglich um ein sehr gut ausgebautes Straßenstück mit regionaler Bedeutung. Die Mautpflicht soll daher erst durch den Anschluss an das Autobahnnetz im Bereich der A 7 Mühlkreis Autobahn (Knoten Linz/Hummelhof) erfolgen.

Verordnungsermächtigung

Die Verordnungsermächtigung in § 13 Abs. 1b bezieht sich auf ähnlich gelagerte Härtefälle, sollten solche in Zukunft auf Mautstrecken auftreten (z.B. regelmäßige Nichterreichbarkeit von Krankenhäusern und öffentlichen Einrichtungen aufgrund von „Maut-Flucht“). Damit wird die Möglichkeit geschaffen, in begründeten Ausnahmefällen auch in diesen Regionen von der Pflicht zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut Abstand zu nehmen.

Erforderlich dafür sind zwei kumulative Voraussetzungen, die im Einzelfall nachgewiesen werden müssen: erstens eine unzumutbare Beeinträchtigung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf den Ausweichstrecken, zweitens eine unzumutbare verkehrsbedingte Lärmbelastung oder eine unzumutbare verkehrsbedingte Luftverschmutzung in der betroffenen Region.

Damit soll ein Instrument zur Vermeidung von künftigen Härtefällen geschaffen werden, die in bestimmten Regionen durch die Nutzung von nicht mautpflichtigen „Ausweichstrecken“ zur Umgehung der Mautpflicht auf Autobahnen entstehen können.

Die Ausnahmeregelung greift, sofern und soweit die vorgenannten kumulativen Voraussetzungen vorliegen. Dabei ist insbesondere auf die örtlichen Verhältnisse abzustellen, so dass die Beurteilung kleinräumig erfolgen muss.

In Anlehnung an § 13 Abs. 1 wird eine gemeinsame Verordnungsermächtigung für den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit dem Bundesminister für Finanzen vorgeschlagen.

Zu Z 2 (§ 15 Abs. 1 Z 3):

Die Mautordnung soll auch Informationen über die Ausnahmen von der Pflicht zur Entrichtung der zeitabhängigen Maut gemäß § 13 Abs. 1a und 1b enthalten.

Zu Z 3 (§ 33 Abs. 13 bis 15):

Die Ausnahmen sollen mit 15. Dezember 2019 in Kraft treten. Das besondere Inkrafttreten und die zeitliche Befristung der Bestimmungen für die Strecken in Linz ergibt sich aus der besonderen Verkehrssituation bis zur Fertigstellung der neuen Linzer Donaubrücke.“

Der Budgetausschuss hat den gegenständlichen Initiativantrag in seiner Sitzung am 11. November 2019 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichtersteller Abgeordneten Hermann **Gahr** die Abgeordneten Hermann **Weratschnig**, MBA MSc, Alois **Stöger**, diplômé, Dipl.-Ing. Karin **Doppelbauer**, Kai Jan **Krainer**, Dr. Christoph **Matznetter**, Karlheinz **Kopf** sowie Christoph **Stark**.

Im Zuge der Debatte haben die Abgeordneten Hermann **Gahr**, Kolleginnen und Kollegen einen Abänderungsantrag eingebracht, der wie folgt begründet war:

„Die Auswirkungen der Mautbefreiung sollen durch die Bundesministerin oder den Bundesminister in Zusammenarbeit mit der ASFINAG und den Bundesländern evaluiert und dem Nationalrat soll spätestens im Februar 2021 ein Bericht vorgelegt werden. Dabei sollen insbesondere die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen in den betroffenen Regionen (Wirkung auf bestehende Ausweichverkehre; Auswirkungen auf Bevölkerung, Gesundheit und Umwelt) und die finanziellen Auswirkungen auf die ASFINAG beleuchtet werden.

Auf Basis der Evaluierungsergebnisse soll geprüft werden ob die angestrebten Ziele durch die Mautbefreiungen erreicht werden konnten, und ob diese daher aufrechterhalten werden sollen bzw. ob andere Maßnahmen erforderlich sind.“

Bei der Abstimmung wurde der Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des oben erwähnten Abänderungsantrages der Abgeordneten Hermann **Gahr**, Kolleginnen und Kollegen mit Stimmenmehrheit (**dafür**: V, G, N, **dagegen**: S, F) beschlossen.

Ferner beschloss der Budgetausschuss mit Stimmenmehrheit (**dafür**: V, G, N, **dagegen**: S, F) folgende Feststellung:

„**Der Budgetausschuss stellt zu § 13 Abs. 1a und 1b fest:**

Der Budgetausschuss geht davon aus, dass von regionaler Seite die mit diesem Gesetzesantrag geplante Entlastung für durch ‚Maut-Flucht‘ geplagte Regionen durch eine Befreiung bestimmter Mautstrecken von der Vignettenpflicht mit weiteren Maßnahmen begleitet wird, um eine unzumutbare verkehrsbedingte Lärmbelästigung oder Luftverschmutzung zu vermeiden. Solche Maßnahmen sollten etwa umfassen:

- Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs entlang dieser Haupttrouten,
- eine verbesserte Erreichbarkeit von P&R Standorten (z.B. in Verbindung mit gratis Parkmöglichkeit in Kombination mit Shuttle) und
- Konzepte zum Umgang mit (Tages)Touristen (insbesondere Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr).“

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Budgetausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2019 11 11

Hermann Gahr

Berichterstatter

Peter Haubner

Obmann

