

 **Bundesministerium**
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Bericht der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

**gemäß § 33 Abs. 13 Bundesstraßen-Mautgesetz 2002, BGBl. I Nr. 107/201
über das Ergebnis der Evaluierung der Auswirkungen der Mautbefreiungen
durch § 13 Abs. 1a und 1b Bundesstraßen-Mautgesetz 2002**

Wien, im Februar 2021

1. Einleitung/Ausgangssituation

Die im Nationalrat am 13. November 2019 beschlossene Novelle des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 - BStMG, BGBl. I Nr. 107/2019, sieht in § 13 Abs. 1a unbefristete Legalausnahmen von der Vignettenpflicht für Mautstreckenabschnitte in Grenzgebieten bei Kufstein (A 12), Bregenz (A 14) und Salzburg (A 1) vor. Zusätzlich wurden befristete Legalausnahmen von der Vignettenpflicht vorgesehen, und zwar für die am 28. August 2020 in Betrieb gegangenen Bypass-Brücken der Voest-Brücke (A 7) bis zur Fertigstellung der Neuen Donaubrücke Linz, voraussichtlich in den Jahren 2022/2023 und für die erst am Baubeginn befindliche A 26 bis zum Tag der Verkehrsfreigabe ihres Anschlusses an die A 7, voraussichtlich im Jahr 2032.

Mit diesen Legalausnahmen sollen „*beinahe durchgehend stattfindende Ausweichverkehre auf nicht mautpflichtigen autobahnnahe Straßen, die regelmäßig eine unzumutbare Beeinträchtigung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zur Folge haben und zu einer unzumutbaren verkehrsbedingten Lärmbelästigung und einer unzumutbaren verkehrsbedingten Luftverschmutzung führen, verhindert werden. [...]*“ (vgl. Initiativantrag 7/A XXVII. GP vom 23.10.2019)

Darüber hinaus wurde die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen in § 13 Abs. 1b ermächtigt, durch Verordnung weitere Strecken von der Vignettenpflicht

auszunehmen, „wenn dies erforderlich ist, um einerseits eine unzumutbare Beeinträchtigung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf nicht mautpflichtigen Straßen und andererseits eine unzumutbare verkehrsbedingte Luftverschmutzung oder Lärmbelästigung zu vermeiden, die sich auf Grund besonderer örtlicher Verhältnisse ergeben.“

Als Ergänzung zu dem neuen Regelungsregime wurde in § 33 Abs. 13 vorgesehen, dass die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Auswirkungen sowohl der Legalausnahmen als auch allfälliger durch Verordnung festgelegter Ausnahmen in Zusammenarbeit mit der ASFINAG und den Bundesländern evaluiert und dem Nationalrat bis spätestens Februar 2021 einen Bericht über das Ergebnis dieser Evaluierung vorlegt.

Im 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 vom 11.11.2019 (vgl. 3 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXVII. GP) wurde diesbezüglich angeführt, dass mit dieser Evaluierung insbesondere die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen in den betroffenen Regionen und die finanziellen Auswirkungen auf die ASFINAG beleuchtet werden sollen. Dabei soll auf Basis der Evaluierungsergebnisse geprüft werden, ob die angestrebten Ziele der Verbesserung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs und der Reduzierung der verkehrsbedingten Luftverschmutzung oder Lärmbelästigung auf begleitenden Straßen durch die im Gesetz vorgesehenen streckenbezogenen Ausnahmen von der Vignettenpflicht erreicht werden konnten, und ob diese daher aufrechterhalten werden sollen.

Im Hinblick darauf wurde auf Ersuchen des BMK im Auftrag der ASFINAG eine Untersuchung der verkehrlichen und umweltrelevanten Auswirkungen der Ausnahmen von der Vignettenpflicht in den Grenzgebieten bei Salzburg (A 1), Kufstein (A 12) und Bregenz (A 14) durchgeführt. Ziel der Untersuchung war, etwaige Verlagerungseffekte der Vignettenbefreiungen zu identifizieren und zu quantifizieren, Entlastungseffekte für das untergeordnete Straßennetz darzustellen und die Auswirkungen auf die Mauteinnahmen der ASFINAG abzuschätzen. Auf Basis der festgestellten verkehrlichen Veränderungen sowie auf Basis von LenkerInnenbefragungen wurden zusätzlich die Auswirkungen auf Lärmbelästigung und Luftverschmutzung untersucht. Die für die Untersuchung notwendigen Verkehrsdaten für die Landesstraßen wurden von den Ämtern der Landesregierungen Salzburgs, Tirols und Vorarlbergs zur Verfügung gestellt.

Die Legalausnahme von der Vignettenpflicht für die Bypass-Brücken der Voest-Brücke (A 7) und für die A 26 wurde nicht evaluiert, da sie befristet ist und im Fall der A 26 eine noch nicht unter Verkehr stehende Strecke betrifft.

Die Ergebnisse der von der ASFINAG beauftragten Untersuchung sind im beiliegenden Kurzbericht dargestellt. Dieser Kurzbericht, der detaillierte Endbericht der Verkehrsuntersuchung sowie die detaillierten Berichte zu den Umweltauswirkungen wurden auch den betroffenen Bundesländern zur Information und Stellungnahme übermittelt. Von der Möglichkeit zur Stellungnahme haben alle drei betroffenen Bundesländer Gebrauch gemacht. Die Untersuchung der verkehrlichen und umweltrelevanten Auswirkungen der Vignettenbefreiungen und die Bundesländer-Stellungnahmen dienen als Grundlage für diesen Bericht über die Ergebnisse der Evaluierung der Vignettenausnahmen in den Grenzgebieten bei Salzburg, Kufstein und Bregenz.

2. Zusammenfassende Ergebnisse der Evaluierung

Das verkehrswissenschaftliche Gutachten kommt im Wesentlichen zu folgenden Ergebnissen:

Für einen systematischen Vorher-Nachher-Vergleich der Verkehrssituation in den betroffenen Grenzgebieten reicht die Datensituation ab Einführung der Vignettenausnahmen mit 15. Dezember 2019 derzeit nicht aus. Aufgrund der COVID-19-Pandemie stehen repräsentative Verkehrsdaten aus den automatischen Zählstellen auf Autobahnen und Landesstraßen nur für Jänner und Februar 2020 und ergänzend Daten aus den LenkerInnenbefragungen im August 2020 zur Verfügung. Ab März 2020 überlagern sich etwaige Auswirkungen der Vignettenbefreiung jedoch mit Effekten aufgrund der wegen der Pandemie generell eingeschränkten Mobilität.

Auf die Problematik des kurzen repräsentativen Untersuchungszeitraums und die mangelnde Aussagekraft von daraus abgeleiteten Einschätzungen weisen auch die betroffenen Länder in ihren Stellungnahmen hin. Die Durchführung von Befragungen sei laut den Ländern Salzburg und Vorarlberg zwar grundsätzlich sinnvoll, jedoch unter den gegebenen Voraussetzungen bzw. in der durchgeführten Form nicht ausreichend, um aussagekräftige Schlussfolgerungen treffen zu können.

Der im verkehrswissenschaftlichen Gutachten durchgeführte Vergleich der Verkehrszählungsdaten von Jänner und Februar 2020 mit den relevanten

Vergleichszeiträumen von 2017 bis 2019 vor Einführung der Vignettenbefreiung zeigt, dass für diese zwei Monate in jedem der drei Untersuchungsgebiete an einigen Verkehrszählstellen signifikante Verkehrsrückgänge am niederrangigen Straßennetz zu beobachten waren. Die größten Verkehrsrückgänge treten hierbei insbesondere an Freitagen, Samstagen und Sonntagen auf. An den übrigen Wochentagen sind die Verlagerungswirkungen zum Teil deutlich geringer.

Aus der Verkehrsdatenanalyse und den LenkerInnenbefragungen wurden in der Folge für das ganze Jahr durchschnittliche Verlagerungspotenziale in Bandbreiten abgeschätzt. Demgemäß gibt es Potenzial für verlagerten Verkehr in allen drei Untersuchungsgebieten verglichen mit dem jahresdurchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen 2017 bis 2019 der Kraftfahrzeuge bis einschließlich 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht. Im Landesstraßennetz können die Entlastungen in Salzburg und Vorarlberg in der Größenordnung von maximal -7% (B 1 Wals West bzw. B 1 Walserberg) bis -12% (L 190 Hörbranz) liegen. In Tirol beträgt das Verlagerungspotenzial auf der B 171 grenznahe zwischen -6% und -21%. Das Verlagerungspotenzial auf der B 171 bei der Innbrücke in Kufstein beträgt zwischen -2% und -6%.

Die Gutachter weisen jedoch ausdrücklich darauf hin, dass – bedingt durch die kurzen Erhebungszeiträume – die Verlagerungspotenziale (v.a. was deren Maximalwerte betrifft) auch andere Effekte als die Vignettenbefreiung beinhalten, die aufgrund der Datenlage nicht eindeutig isoliert werden konnten.

Die Länder Salzburg, Tirol und Vorarlberg verweisen in ihren Stellungnahmen auf die beobachteten Verkehrsrückgänge bzw. auf die Verlagerungspotentiale, die nach Auffassung der Länder eine Beibehaltung der bestehenden Vignettenausnahmen nahelegen, weisen aber auch auf die methodischen Herausforderungen aufgrund der Pandemie-bedingt unzureichenden Datenlage hin.

Die Evaluierung der Umweltauswirkungen kommt im Wesentlichen zum Ergebnis, dass durch die Vignettenbefreiungen keine Reduktion von Luftverschmutzung oder Lärmbelastung entlang der betroffenen Landesstraßen in einem relevanten Ausmaß erreicht werden kann.

Das Land Salzburg hält in seiner diesbezüglichen Stellungnahme fest, dass die Evaluierungen in Bezug auf die Umweltauswirkungen im Wesentlichen schlüssig und nachvollziehbar seien. Die Länder Vorarlberg und Tirol äußern sich nicht zu den Evaluierungsergebnissen der Umweltauswirkungen.

Zu den verkehrlichen Effekten und zu den Umwelteffekten ist zusammenfassend festzuhalten, dass diese Phänomene im Rahmen der Evaluierung laut Gutachter nicht ausreichend auf die Vignettenbefreiungen zurückgeführt werden konnten bzw. deren Effekt nicht eindeutig isolierbar war. Als Ursache hierfür ist insbesondere die unzureichende Datenlage aufgrund der Corona-Pandemie anzuführen.

Die Auswirkungen auf die Mauterlöse der ASFINAG wurden von der ASFINAG auf Basis der Verkehrsdaten der Monate Jänner und Februar 2020 unter zusätzlicher Berücksichtigung des Bekanntheitsgrades der Vignettenbefreiung errechnet. Hierbei rechnet die ASFINAG mit Mindereinnahmen für 2020 von mind. Euro 14,1 Mio. brutto. Durch den noch weiter zunehmenden Bekanntheitsgrad der Vignettenbefreiungen erwartet die ASFINAG in den nächsten Jahren Mindereinnahmen in einer Bandbreite von Euro 18,8 Mio. bis 23,5 Mio. brutto pro Jahr.

3. Schlussfolgerungen

Die Gutachter gelangen zur Schlussfolgerung, dass der vom Initiativantrag 7/A XXVII. GP verfolgte Zweck der Vignettenbefreiung (Verhinderung „*beinahe durchgehend stattfindender 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 Lärmbelästigung und einer unzumutbaren verkehrsbedingten Luftverschmutzung führen*“) nicht erreicht werden konnte.

Die betroffenen Länder können diese Schlussfolgerung bzw. Einschätzung wegen der aufgezeigten Verkehrsrückgänge bzw. Verlagerungspotenziale am niederrangigen Straßennetz nicht nachvollziehen.

Die Einschätzung der Gutachter stützt sich jedoch insbesondere auch darauf, dass durch die Einführung der Legalausnahmen am niederrangigen Straßennetz trotz Verkehrsrückgängen und Verlagerungspotentialen laut den Untersuchungen keine relevante Vermeidung von Umweltauswirkungen zu erwarten sei, wie sie seitens des Gesetzgebers aber als zusätzliches Kriterium für die Rechtfertigung von Vignettenbefreiungen vorgesehen worden ist (vgl. Initiativantrag 7/A XXVII. GP).

Es bleibt aber festzuhalten, dass – auch im Sinne der Stellungnahmen der Länder – die Ergebnisse und Schlussfolgerungen der Evaluierung aufgrund der durch die Corona-

Pandemie eingeschränkter Mobilität nur beschränkte Aussagekraft haben. Daher können die vorliegenden Ergebnisse keine fundierte Grundlage für eine etwaige Aufhebung der Vignettenbefreiungen bieten.

Aufgrund der mangelnden Belastbarkeit der Ergebnisse dieser Evaluierung wird vom BMK daher empfohlen, die bestehenden Vignettenbefreiungen bis auf Weiteres unverändert beizubehalten und etwaige Änderungen des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 hinsichtlich der Vignettenbefreiungen allenfalls nach einer neuerlichen Evaluierung vorzunehmen.

