

A N T R A G

der Abgeordneten Razborcan, Hundsmüller, Pfister, Mag. Renner, Rosenmaier, Mag. Samwald, Mag. Scheele, Schindele, Schmidt, Mag. Suchan-Mayr, Weninger, Wiesinger und Windholz, MSc

betreffend Einführung einer flächendeckenden LKW-Maut

In Österreich gibt es derzeit 2.200 km Autobahnen und Schnellstraßen, 33.000 km Landesstraßen und 88.000 km Gemeindestraßen. LKW zahlen nur auf Autobahnen und Schnellstraßen eine kilometerabhängige Maut.

Seit 2001 gilt in der Schweiz die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA), also eine kilometerabhängige Maut für alle Straßen. International genießt die LKW-Maut der Schweiz den Ruf, die Kostenwahrheit bzw. das Verursacherprinzip am besten umzusetzen. Die Abrechnung der zu zahlenden Maut erfolgt per On-Board-Unit, welche jeder LKW mitführen muss. Gestützt auf GPS-Daten erfasst es die zurückgelegte Strecke und berechnet die Schwerverkehrsabgabe. Ein ähnliches Modell – im Einklang mit der EU-Eurovignettenverordnung – ist für Österreich einfach umzusetzen.

Eine kilometerabhängige LKW-Maut nach Schweizer Vorbild wirkt rasch und bringt eine Lösung für das Problem der Mautflucht und damit weniger LKW-Durchzugsverkehr in Städten und Gemeinden. Weiters stellt sie finanzielle Einnahmen sicher, mit denen wichtige Klimainvestitionen finanziert werden können.

Nach Berechnung der Landesverkehrsreferenten kommen so pro Jahr – nach Abzug der Betriebskosten – eine halbe Milliarde Euro an Einnahmen zusammen, welche in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs fließen können.

Darüber hinaus werden die größten Schäden an Österreichs Straßen vom Schwerlastverkehr verursacht. Die Abnutzung der Straße durch ein Fahrzeug steigt exponentiell zur Achslast, so eine Faustregel im Straßenbau. Die Sanierung wird in den nächsten Jahren jährlich eine dreistellige Millionensumme kosten, weshalb sich die Hauptverursacher an den Kosten der Straßenschäden beteiligen sollen, um nicht den Steuerzahler für alles aufkommen zu lassen.

Die positiven Effekte einer flächendeckenden LKW-Maut:

1.) Die Einführung der Lkw-Maut wird für Konsumenten kaum spürbar sein.

Der Anteil der Transportkosten an der Wertschöpfung von Lebensmitteln ist ausgesprochen gering und macht bei 100 Euro Ausgaben für Lebensmitteln nur 3 Euro aus. Weil Transportkosten nicht gleich Mautkosten sind, würde eine Erhöhung der Maut die Transportkosten nur anteilig erhöhen. Bei den Warenpreisen ist dieser Effekt dann kaum noch spürbar. Für die Schweiz schätzte das Schweizer BFS (Bundesamt für Statistik) die dadurch entstandenen Preissteigerungen auf **0,1 %**. Auch Erfahrungen aus der Einführung der LKW-Maut auf Autobahnen und Bundesstraßen in Österreich 2004 zeigen, dass die LKW-Maut nur zu einer kaum spürbaren Preissteigerung geführt hat.

2.) Die Nahversorgung am Land wird nicht gefährdet, höhere Transportkosten können sogar die regionale Wirtschaft stützen.

Die großen Einzelhandelsketten machen heute keinen Unterschied zwischen Stadt und Land und werden dies auch in Zukunft nicht machen, weil die mautbedingten Zusatzkosten nicht ins Gewicht fallen. Tendenziell könnten regionale Produkte und Anbieter (zB. Direktvermarkter, Ab Hof-Verkauf, lokaler Bäcker) sogar profitieren, ein lokaler Bäcker liefert im Regelfall im Unterschied zu Großbäckereien ohne LKW aus.

3.) Es werden mehr Anreize für umweltfreundlichen Verkehr geschaffen.

Bei einigen Gütern könnte die flächendeckende LKW-Maut eine weitere Verlagerung auf die Schiene begünstigen. Erfahrungen aus der Schweiz, aber auch hier in Österreich zeigen, dass höhere Transportkosten zu weniger Leerfahrten führen und die Umwelt- und Straßenentlastung spürbar ist. So ging bei der Einführung der LKW-Maut auf Österreichs Autobahnen der Anteil der Leerfahrten um ein Viertel zurück.

Zumindest ein Teil der Einnahmen sollte für den Ausbau des (umweltfreundlichen) öffentlichen Verkehrs verwendet werden

4.) Kein Verlust von Arbeitsplätzen.

Es gibt etwa 140.000 Berufskraftfahrer in Österreich. Neben den 59.000 Beschäftigten bei gewerblichen Güterbeförderern sind etwa 80.000 Fahrer im Werkverkehr und damit im Güternahverkehr beschäftigt. Etwa 30.000 Beschäftigte arbeiten in Betrieben mit weniger als 20 Beschäftigten. Vor allem diese kleineren Unternehmen sind es, die auf den Landes- und Gemeindestraßen fahren, wobei für diese Unternehmen die Fixkosten rund 90 % der Kosten ausmachen, beim Güterfernverkehr sind es 62 %. Variable Kosten machen daher etwa nur 10 % der Kosten für die kleineren Unternehmen aus, von diesem Anteil 10 % ist die Maut nur kleiner Teil.

5. Alle profitieren!

- Verkehrsteilnehmer, weil sie mit einer zeitnahen Reparatur der Landes- und Gemeindestraßen (weniger Schlaglöcher) und mit mehr Verkehrssicherheit rechnen dürfen;
- Bauwirtschaft, weil sich durch die Straßeninstandhaltung ein Beschäftigungsfeld auf tut;
- Arbeitnehmer durch Beschäftigungseffekte aus zusätzlichen Aufträgen für die Bauwirtschaft vor allem in ländlichen Regionen;
- Steuerzahler, weil sie nicht allein die Kosten des Schwerlastverkehrs tragen müssen;
- Umwelt, da durch die Einnahmen aus der Maut CO₂-reduzierende Maßnahmen (zB Ausbau öffentlicher Verkehr) finanziert werden können und ein weiterer Teil des Güterverkehrs auf die Schiene verlagert werden soll.

Die Gefertigten stellen daher den

Antrag

Der Hohe Landtag wolle beschließen:

„Die NÖ Landesregierung wird ersucht, an die Bundesregierung heranzutreten und sich dafür einzusetzen, dass die LKW-Maut nach Schweizer Vorbild auch auf Landes- und Gemeindestraßen in Sinne der Antragsbegründung ausgedehnt wird, welches nach einheitlichen Kriterien gestaltet ist und sich mit dem bestehenden Mautsystem auf der Autobahn gut ergänzt.“

Der Herr Präsident wird ersucht diesen Antrag dem Verkehrsschuss zur Vorberatung zuzuweisen.