

Initiativantrag
der sozialdemokratischen Abgeordneten
betreffend
eine flächendeckende Lkw-Maut für Klimaverträglichkeit und Kostenwahrheit

Gemäß § 25 Abs. 6 Oö. LGO 2009 wird dieser Antrag als dringlich bezeichnet.

Der Oö. Landtag möge beschließen:

Die Oö. Landesregierung wird ersucht, sich bei der Bundesregierung für die Einführung einer bundesweiten fahrleistungsabhängigen Lkw-Maut einzusetzen.

Begründung

Der stetig steigende Gütertransport mit Lastkraftwagen auf allen Straßennetzen verursacht immense Mengen an CO₂-Ausstoß und Belastung durch andere Schadstoffe wie zB Feinstaub. Im Zeitraum 1990 bis 2016 nahm laut Klimaschutzbericht des Umweltbundesamtes der Ausstoß von CO₂ verursacht durch Lkw-Transporte um 91,4 % zu. Das bedeutet einen Anstieg von jährlich 4.243.000 Tonnen auf 8.121.000 Tonnen.

Derzeit zahlen in Österreich Lkw nur auf den Autobahnen und Schnellstraßen eine kilometerabhängige Maut. Anders als in der Schweiz zahlen Lkw auf Landes- und Gemeindestraßen nichts. Österreichweit gibt es derzeit 2.200 km Autobahnen und Schnellstraßen, 33.000 km Landesstraßen und 88.000 km Gemeindestraßen.

Die Landesstraßen in Oberösterreich umfassen rund 6.000 km Netzlänge (davon rd. 1.600 km Landesstraßen B und rund 4.400 km Landesstraßen L). Das oö. Gemeindestraßennetz umfasst rund 13.100 km Netzlänge. All diese Straßennetze stellen öffentliche Straßen dar, die von der öffentlichen Hand zu erhalten sind.

Alleine die bauliche Erhaltung der Landesstraßen kostet laut Landesrechnungshof jährlich rund € 50 Mio. Das sind mehr als € 8.300 pro vorhandenen Kilometer Landesstraße.

Schwere Lastkraftwagen verschleifen die Straße im Schnitt 15.000 mal mehr als Pkw. Damit sind sie die Hauptverursacher der Straßenabnutzung. Inklusive der externen Kosten deckt der Lkw-Verkehr in Österreich nur 21 Prozent der durch ihn verursachten Kosten auf Landes- und Gemeindestraßen durch bereits bestehende Steuerleistungen.

Um den Gütertransport klimaverträglicher zu gestalten und Kostenwahrheit des Gütertransports auf der Straße im Vergleich zum Güterverkehr auf der Schiene herzustellen, bietet sich das erfolgreiche Modell der Schweizer Lkw-Maut an:

Dort sind Lkw seit 1985 verpflichtet, eine Straßennutzungsgebühr zu zahlen. Bis 2001 wurde diese pauschal per Vignette erhoben. Seither gilt die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA), also eine kilometerabhängige Maut. Diese Maut gilt 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.

Die Erlöse einer österreichischen flächendeckenden Lkw-Maut sollten den Ländern und Gemeinden zufließen. Sie sollen für CO₂-reduzierende Maßnahmen zweckgewidmet sein. Nach einer Berechnung der Landesverkehrsreferenten käme pro Jahr eine halbe Milliarde Euro zusammen (nach Abzug der Betriebskosten). Derzeit zahlen Bund und Länder rund 1 Mrd. Euro für den Regionalverkehr und Nahverkehr auf der Schiene. Damit finanzieren sie 100 Millionen Zugkilometer pro Jahr (Verteilung Bund – Länder: 70 - 30).

Die flächendeckende Lkw-Maut brächte außerdem eine Lösung für das Problem der Mautflucht und damit weniger Lkw-Durchzugsverkehr in den Städten und Gemeinden. Damit sind jene Lkw gemeint, die sich die Autobahnmaut sparen wollen und auf die Landes- und Gemeindestraßen ausweichen. Kostenwahrheit für den Lkw-Verkehr brächte mehr Güterverkehr auf die Schiene. Der Wettbewerbsnachteil der Bahn im Güterverkehr könnte durch Kostenwahrheit verringert werden. Auch die Europäische Union bestätigt, dass es hier ein systematisches Ungleichgewicht gibt. Deswegen ist es beihilfenrechtlich erlaubt, den Güterverkehr auf der Schiene staatlich zu fördern. Eine Verkehrsverlagerung auf die umweltfreundliche Schiene – sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr – ist der Schlüssel für ein klimafreundliches Verkehrssystem.

Auch die Verkehrssicherheit wird für alle VerkehrsteilnehmerInnen durch eine Verringerung und konsequente Verlagerung des Lkw-Verkehrs von Landes- und Gemeindestraßen auf Autobahnen und Schnellstraßen erheblich erhöht.

Linz, am 7. Oktober 2019

(Anm.: SPÖ-Fraktion)

Rippl, Bauer, Weichsler-Hauer, Peutlberger-Naderer, Lindner, Schaller, Promberger, Krenn, Müllner, Makor, Binder