

DIE FLÄCHENDECKENDE LKW-MAUT

Argumente und Forderungen aus Sicht der AK



Einleitung

Die elektronische Lkw-Maut nach gefahrenen Kilometern am österreichischen Autobahn- und Schnellstraßennetz hat seit 2004 vieles zum Besseren gewendet. Es gibt weniger Leerfahrten und Lkw leisten erstmals einen gerechten Beitrag für die Infrastrukturabnutzung (via Straßenoberbau). Trotzdem steigt das Lkw-Verkehrsaufkommen weiterhin unverhältnismäßig und die Kostenwahrheit im Straßenschwerverkehr ist noch in weiter Ferne. In der Schweiz wird daher bereits seit 2001 eine Lkw-Maut auf allen Straßen (LSVA) eingehoben. Mit positiven Effekten für die Wirtschaft, Umwelt und Gesundheit seiner BewohnerInnen. Die AK tritt daher auch für eine Lkw-Maut nach Schweizer Vorbild ein.

Belastungen für Mensch und Umwelt abbauen

Übersehen wird allzu oft, dass die Gesundheitsbelastung auf Landes- und Gemeindestraßen durch Lkw am größten ist. Die „externen Kosten“ (=Lkw-Folgeschäden, die nicht vom Verursacher, sondern von der Allgemeinheit getragen werden) sind für Lärm, Abgase und Unfallfolgekosten auf Landesstraßen höher als auf Autobahnen. Der Lkw-Maut-Umgehungsverkehr auf Landesstraßen zu parallel verlaufenden Autobahnen stellt dabei ein besonderes Problem dar, da Fahrverbote nur mangelhaft von der Exekutive kontrolliert werden. Für Bewohner von Ortschaften mit starkem Durchzugsverkehr bedeutet dies eine große Belastung (Lärm, Abgase). Unfälle mit Lkw haben zudem häufig schwere Folgen.

Lkw müssen für Fahrbahnschäden bezahlen

Der Straßenoberbau wird durch Lkw – kaum durch Pkw - enorm geschädigt. Je nach Gewicht und Achszahl kann die Schädigung im Zusammenspiel mit klimatischen Bedingungen die 35.000fache Wirkung ausmachen. Die Erhaltung und Sanierung des niederrangigen Straßennetzes durch die Gebietskörperschaften (Bund, Land und Gemeinden) ist eine große Herausforderung. Veranschlagt wird diese mit 400 Mio € jährlich. Derzeit wird dies aus dem allgemeinen Budget beglichen. Dieser „unsichtbare Budgetanteil“ bindet jedoch Steuermittel für Investitionen in die Zukunft (zB Entlastung Faktor Arbeit, Ausbau öffentlichen Verkehr, Bildung, etc). Der Lkw als Verursacher, und nicht die Allgemeinheit, sollte dafür aufkommen.

Intelligent besteuern

In einem liberalisierten europäischen Binnenmarkt nimmt der Wettbewerb über nationale Grenzen hinweg zu. Transportunternehmen können durch Niederlassungen im Ausland („Ausflaggen“) vor österreichischen Steuervorschriften flüchten und beschäftigen LenkerInnen nach ausländischen Sozial- und Lohnstandards.

Lkw-Tankfüllungen mit bis über 1000 Liter verhindern zudem eine Kostenanlastung durch die Mineralölsteuer in Österreich. Nur eine elektronische Maut nach gefahrenen Kilometern kann eine effektive Kostenanlastung vor Ort sicherstellen. Ein intelligentes Mautsystem kann außerdem wertvolle Zusatzdienste von öffentlichem Interesse (zB Verfolgbarkeit von Gefahrguttransporten, Einhaltung von Lkw-Fahrverboten, Geschwindigkeitskontrolle) erbringen.

Fairen Wettbewerb für alle Verkehrsträger sicherstellen

Der umweltfreundliche Verkehrsträger Schiene muss für jeden gefahrenen Kilometer, egal ob Haupt- oder Nebenstrecke, Schienenmaut bezahlen. Der Lkw muss dies nur auf Autobahnen und Schnellstraßen. Rund 65% aller gefahrenen Lkw-Kilometer und 69% aller Lkw-Tonnenkilometer werden jedoch auf Landesstraßen abseits der Autobahn erbracht. Laut österreichischer Wegekosten-Rechnung decken Lkw nur zu rund 50% ihre Infrastrukturkosten. Dabei sind noch nicht die Folgekosten des Lkw-Verkehrs einberechnet. Ohne eine Lkw-Maut nach Schweizer Vorbild gibt es daher keine Kostenwahrheit im Verkehr und keinen fairen Wettbewerb für die Schiene.

Effiziente Mauttechnologien sind einsatzbereit

Eine Bemautung des niederrangigen Straßennetzes ist durch eine Adaptierung und Kombination mit der aktuellen Mauttechnologie für die Autobahnen möglich. Dank neu eingeführter Mautsysteme zB in der Slowakei und Frankreich kann auf neue Mauttechnologien (va Mautgeräte mit Satelliten- und Mikrowellentechnologie) zurückgegriffen und können Entwicklungsrisiken vermieden werden. Dadurch werden aufwendige Systemkosten der Mauteinhebung auf allen Straßen vermieden.

Wirtschaftlichkeit ist gegeben

Eine flächendeckende Lkw-Maut ist volkswirtschaftlich keine Belastung für den Wirtschaftsstandort Österreich. Die Schweiz mit einer durchschnittlichen Lkw-Maut von 75 Cent (Zum Vergleich der ASFINAG-Tarif: 35 Cent) auf allen Straßen ist ein schlagender Beweis dafür. Entscheidend für die wirtschaftlichen Auswirkungen einer Maut ist die Ausgabenverwendung. Durch eine Mittelverwendung zB für die Infrastruktur, öffentlichen Verkehr oder die Entlastung des Faktors Arbeit ergeben sich gesamt gesehen positive volkswirtschaftliche Effekte. Der niedrige Transportanteil an den Gesamtkosten eines Produktes (im Durchschnitt zwischen 2 und 6 Prozent) kann durch eine Mautabgabe keinen allgemeinen Inflationsanstieg auslösen. Für die Wirtschaft sind höhere Transportkosten jedoch ein verstärkter Anreiz zur Vermeidung und Verlagerung von Transporten.

Bundesrechtliche Basis für einheitliche Maut vorhanden

Eine flächendeckende LKW-Maut ist mit EU-Recht (va „Eurovignette-RL“) vereinbar. Nach österreichischem Recht ist eine Maut-Einhebung in Form einer bundeseinheitlichen Abgabe möglich. Das derzeitige Finanzverfassungsgesetz und der Finanzausgleich ermächtigt nur den Bund zur Mauteinhebung auf öffentlichen Straßen. Die Bundesländer können dies ausschließlich auf „Höhenstraßen mit touristischer Nutzung“. Die Übertragung von Eigentum bei den Bundesstraßen-B an die Länder 2002 („Verlängerung“) begründet dagegen keine Abgabenkompetenz der Länder. So wurde auch zB die Straßenbenützungsabgabe bei Kfz über 12 Tonnen Gesamtgewicht trotz „Verlängerung“ über das Jahr 2002 hinaus auf allen öffentlichen Straßen in Österreich bis 2004 eingehoben.

Was muss aus AK-Sicht getan werden?

- Einführung einer flächendeckenden Lkw-Maut in Form einer Bundesabgabe
- Adaptierung des derzeitigen Mautsystems
- Verwendung der eingenommenen Mittel für die Infrastruktur, den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die Entlastung des Faktors Arbeit