

ÖAMTC: Lkw-Maut muss ohne Verzögerungen eingeführt werden

Utl.: Sechs Monate Aufschub bedeuten 250 Millionen Euro weniger für Straßenbau und Straßenerhaltung

Wien (ÖAMTC-Presse) - Unabhängig davon, für welches technische System - GPS/GSM oder Mikrowellentechnologie - und unabhängig davon, für welchen der drei Anbieter die Entscheidung für das zukünftige Lkw-Road-Pricing morgen, Freitag, getroffen wird: Der ÖAMTC fordert die strikte Einhaltung des Zeitplanes im Interesse der Finanzierung des Generalverkehrsplanes Österreich. "Jede weitere Verschiebung wäre eine verkehrspolitische Unterlassungssünde ersten Ranges, bedeuten doch alleine sechs Monate Aufschub bei der Lkw-Maut einen Einnahmentgang von rund 250 Millionen Euro, die dringendst für die Sanierung des hochrangigen Straßennetzes in Österreich benötigt werden", warnt Karl Obermair, Chef der ÖAMTC-Interessenvertretung.

Zur Erinnerung: Die Diskussion rund um die Einführung des Lkw-Road-Pricings in Österreich hat mittlerweile auch schon einige Jahre auf dem Buckel: Schon der 30. April 1996 (!) war das Ausgabedatum des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes, das erstmals festgelegt hat, dass der Bund während des Jahres 1998 mit der Einhebung einer fahrleistungsabhängigen Maut für Kraftfahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen zu beginnen hat. Bis zur tatsächlichen Einführung im Laufe des Jahres 2003 bzw. mit Vollbetrieb ab 2004 werden für Bau und Erhaltung des hochrangigen Straßennetzes in Österreich immerhin schon - je nach Berechnungsart - zwei bis drei Milliarden Euro entgangen sein.

Die Einnahmen aus dem kommenden Lkw-Road-Pricing sind nach Ansicht des ÖAMTC unverzichtbar, schließlich dienen sie als Finanzierungsgrundlage des "GVPÖ", des Generalverkehrsplans für Österreich. Die Finanzierung des gesamten Paketes an Straßeninfrastruktur für die nächsten drei Jahrzehnte basiert größtenteils auf den erwarteten Einnahmen aus der Lkw-Maut. Die Einnahmen aus dem Lkw-Road-Pricing kommen den Benutzern selbst zugute, weil über die ASFINAG eine Verwendung der Mittel für die Straßeninfrastruktur garantiert ist. "Die vielerorts schon angedachte Quersubventionierung für andere Verkehrsträger - wie zum Beispiel die Schiene - widerspricht dem Prinzip der Kostenwahrheit und entbehrt somit jeder sachlichen Rechtfertigung", argumentiert Obermair.

Wirtschaftlich ist mit der Einführung der Lkw-Maut nach einer jüngst veröffentlichten Studie des Wirtschaftsforschungsinstitutes (WIFO) mit generell positiven Auswirkungen zu rechnen: Das Wirtschaftswachstum wird demnach um 0,15 Prozent steigen und 5.700 neue Arbeitsplätze werden entstehen, womit ein Rückgang der Arbeitslosenquote um 0,2 Prozentpunkte einhergehen wird. Einziges Wermutströpfchen für die Konsumenten sind erwartete Preissteigerungen mit 0,2 Prozent, die auf höhere Transportkosten zurückgeführt werden könnten.

(Schluss)

ÖAMTC-Pressestelle/Sabine Fichtinger

Rückfragehinweis: ÖAMTC Pressestelle

Tel.: (01) 711 99-1218

*** OTS-ORIGINALTEXT UNTER AUSSCHLISSLICHER INHALTLICHER
VERANTWORTUNG DES AUSENDERS ***

OTS0091 2002-05-23/11:02

231102 Mai 02

Link zur Aussendung:

http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20020523_OTS0091