PFG | Parteifreie Gewerkschafter_innen

Antrag Nr. 4

der wahlwerbenden Gruppe Parteifreie Gewerkschafter_innen
an die 186. Vollversammlung der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
am 3. November 2026

Studie zur stärkeren Gewichtsdifferenzierung der LKW-Maut

Das aktuelle österreichische LKW-Mautsystem (GO-Maut) greift ab einer technisch zulässigen Gesamtmasse (tzGm) von mehr als 3,5 Tonnen. Innerhalb dieses Systems wird das Gewicht jedoch im Wesentlichen nur indirekt über die Achsanzahl berücksichtigt. Das tatsächliche Transportgewicht bzw. die aktuelle Beladung eines LKW wird bei der Berechnung der Maut nicht herangezogen. Für ein stark vom internationalen LKW-Transit betroffenes Land wie Österreich könnte eine direkte, progressive Berücksichtigung der technisch zulässigen Gesamtmasse (tzGm) als zusätzliche Tarifkomponente erhebliche Vorteile bringen.

1. Höhere Verursachergerechtigkeit
Die Straßenabnutzung hängt wesentlich von den auf die Infrastruktur wirkenden Lasten ab. Ein 40-t-LKW verursacht in der Regel deutlich höhere Infrastrukturkosten als leichtere Fahrzeuge. Eine stärkere Gewichtsdifferenzierung würde die entstehenden Kosten stärker dem jeweiligen Verursacher zuordnen.

2. Stärkere Beteiligung des Transitverkehrs
Der internationale Transitverkehr wird überwiegend mit schweren Sattelzügen und Fahrzeugkombinationen durchgeführt, während der regionale Verteilerverkehr häufig leichtere Fahrzeuge nutzt. Eine Gewichtskomponente würde daher tendenziell den Langstrecken-Transit stärker belasten und regionale Verkehre vergleichsweise weniger treffen.

3. Verringerung von Fehlanreizen
Im heutigen Achsensystem zahlen Fahrzeuge mit gleicher Achsenzahl, aber deutlich unterschiedlichem Gewicht dieselbe Maut, obwohl ihre Belastung für die Infrastruktur stark voneinander abweicht. Eine Gewichtskomponente könnte diesen Unterschied besser abbilden.

4. Zusätzliche Mittel für Infrastruktur und Umweltschutz
Schwere Fahrzeuge verursachen höhere Aufwendungen für Straßenerhaltung, Brücken, Tunnel und Lärmschutz. Eine stärkere Gewichtskomponente bei der Mautberechnung würde zusätzliche zweckgebundene Mittel generieren, die in den Ausbau des umweltfreundlichen Schienengüterverkehrs (Verlagerung auf die Bahn) sowie in den regionalen Lärmschutz investiert werden können.

5. Förderung effizienterer Logistik
Wenn schwerere Fahrzeuge höhere Mautsätze entrichten, steigt der wirtschaftliche Anreiz, Leerfahrten zu reduzieren, Fahrzeugauslastungen zu optimieren und Transporte gegebenenfalls auf die Schiene zu verlagern, was verkehrspolitisch sinnvoll und wünschenswert ist.

Die Vollversammlung der Arbeiterkammer Wien fordert den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur auf, im Rahmen einer Studie zu prüfen, ob und in welcher Form die bestehende Achsendifferenzierung durch stärker nach Infrastrukturbeanspruchung differenzierte Fahrzeug- oder Gewichtsklassen sinnvoll ergänzt werden kann und welche Auswirkungen dies auf Transit, Regionalverkehr, Schiene, Mauteinnahmen und heimische Wirtschaft hätte.

Angenommen ☒	Zuweisung ☐	Ablehnung ☐	Einstimmig ☐	Mehrheitlich ☒