

DRINGLICHE ANFRAGE

§ 61 Abs. 3 GO-BR

der Bundesräte Michael Bernard
und weiterer Bundesräte

an den Bundesminister für Innovation, Mobilität, und Infrastruktur
betreffend **Prolongierung der Krise der österreichischen Verkehrsinfrastruktur durch Verkehrsminister Hanke – Lassen Sie sich von grün-ideologischen Autofahrerhassern treiben, Herr Minister?**

Die österreichische Verkehrsinfrastruktur steht vor einer beispiellosen Krise, die durch eine ideologisch motivierte Blockadepolitik der zuständigen Ressortleitung ausgelöst wurde. Obwohl zahlreiche Autobahn- und Schnellstraßenprojekte bereits im Bundesstraßengesetz 1971 verankert sind, wurde deren Umsetzung systematisch verzögert oder gänzlich gestoppt. Mit der Übernahme des Verkehrs- und Infrastrukturressorts durch die SPÖ unter Minister Peter Hanke vor einem Jahr ist eine umfassende Kurskorrektur überfällig.

Mit dem Amtsantritt des neuen Ressortleiters im März 2025 stellt sich nun, ein Jahr später, immer noch die Frage, wie die aktuelle Rechtslage interpretiert wird, ob gesetzlich verankerte Projekte umgesetzt werden, welche finanziellen Folgen frühere Entscheidungen hatten und ob für die Republik oder staatsnahe Unternehmen daraus Risiken entstanden sind.

Parallel dazu bestehen weiterhin strukturelle Herausforderungen:

- hohe Einnahmen aus verkehrsbezogenen Steuern und Abgaben bei gleichzeitigem Sanierungsbedarf im Straßennetz,
- anhaltende Verspätungen und Ausfälle im Bahnverkehr bei den Österreichischen Bundesbahnen,
- Qualitätsprobleme im Schienenersatzverkehr,
- Diskussionen über eine flächendeckende LKW-Maut,
- fehlende Infrastruktur für alternative Antriebe im Schwerverkehr
- drohende Einfahrverbote und E-Moped-Anarchie in Städten.

Rechtswidriger Stillstand

Die vormalige Bundesministerin Leonore Gewessler hat durch den sogenannten „Klimacheck“ einen infrastrukturpolitischen Kahlschlag im Sinne ihrer grünen Klimaideologie herbeigeführt, dessen Folgen nun die österreichische Bevölkerung ausbaden muss. Besonders schwer wiegt Gewesslers rechtswidriger Baustopp für zentrale Straßenbauprojekte wie den S1 Lobautunnel, die Marchfeld Schnellstraße S8, die Traisental Schnellstraße S34 und den Ausbau der S37. Diese Projekte sind im geltenden Bundesstraßengesetz 1971 verankert, womit ein klarer gesetzlicher Auftrag zur Umsetzung besteht. Rechtliche Gutachten und höchstrichterliche Entscheidungen bestätigen, dass die einseitige Blockade dieser Projekte ohne gesetzliche Grundlage erfolgte und die ASFINAG sowie den Wirtschaftsstandort massiv schädigt. Allein beim Lobautunnel wurden durch die Verzögerung jahrzehntelange Vorarbeiten und Kosten in der Höhe von 150 Millionen Euro gefährdet.

Der Verwaltungsgerichtshof hat bereits 1990 klargestellt, dass es nicht im Belieben der Verwaltung liegt, den Bau gesetzlich vorgesehener Straßen hinauszuschieben. Aktuell droht zudem der Traisental Schnellstraße (S34) das endgültige Aus, da das Projekt in den Kostenkalkulationen der ASFINAG-Neubauprojekte nicht mehr berücksichtigt wurde, was als Fortführung dieser grünen Verhinderungstaktik durch SPÖ-Verkehrsminister Hanke gesehen werden muss. Anscheinend will der Minister die Traisental Schnellstraße S34 nach den widerrechtlichen Baustopps seiner Vorgängerin Gewessler jetzt endgültig beerdigen. Dass die S34 nicht in den Kostenkalkulationen für die präsentierten ASFINAG-Neubauprojekte einkalkuliert wurde, spricht eine klare Sprache und bestätigt bisherige Gerüchte in diese Richtung. Für den NÖ Zentralraum, für die Bevölkerung St. Pölten, die Traisental-Gemeinden und den unter massiver Abwanderung leidenden Bezirk Lilienfeld würde das eine absolute Katastrophe darstellen.

Massive wirtschaftliche und regionale Schäden

Das Ausbleiben wichtiger Lückenschlüsse und Neubauten hat gravierende Folgen für den Wirtschaftsstandort Österreich, insbesondere in den Bereichen Arbeitsplätze und Wertschöpfung.

Allein beim Bau der S34 wurde die Schaffung von 550 neuen Arbeitsplätzen und eine Wertschöpfungssteigerung von 260 Millionen Euro prognostiziert. Beim Lobautunnel (S1) entgehen der Region laut Wirtschaftskammer sogar 1,5 Milliarden Euro an Bruttoregionalprodukt sowie die Chance auf 14.000 Arbeitsplätze.

Durch die mutwillige Verhinderung von Projekten wie dem Lobautunnel wurden bereits 150 Millionen Euro an Planungskosten in den Sand gesetzt. Zudem warnen Experten vor massiven Schadenersatzansprüchen von Vertragspartnern gegenüber der ASFINAG und einer persönlichen Haftung der Aufsichtsratsmitglieder, da diese rechtswidrigen Weisungen gefolgt sind.

Besonders Bezirke wie Lilienfeld leiden unter massiver Abwanderung, die durch eine adäquate Anbindung an das höherrangige Straßennetz (S34) bekämpft werden könnte. Auch die Marchfelder Region (S8) und das Klagenfurter Umland (S37) sind von den Stopps ebenso betroffen.

Belastung der Bevölkerung und Gefährdung der Verkehrssicherheit

Die Blockadepolitik geht unmittelbar zu Lasten der Bürger. Ohne die Entlastungsstrecken (wie den Lobautunnel oder die S34) nimmt der Durchzugsverkehr in Wohngebieten zu, was zu höheren Lärm- und Schadstoffemissionen sowie zu drastisch verlängerten Fahrzeiten für Pendler führt. Der Stopp des Ausbaus der S37 ist besonders kritisch, da auf diesem Abschnitt seit 2015 bei 283 Unfällen 17 Menschen getötet wurden.

Es verfestigt sich der Verdacht, dass sich Minister Hanke hier von Klima-Extremisten, grün-ideologisch getrimmten „Experten“ und fanatischen Autofahrerhassern treiben lässt und so die Anliegen einer lauten Minderheit über das Wohl der Mehrheit stellt. Was bei allen anderen im Bundesstraßengesetz festgelegten Straßenbauprojekten gilt, gilt bei der S34 im Besonderen - wer sie beerdigt, beerdigt Zukunftschancen und Entwicklungspotenziale einer ganzen Region.

Schiene im Chaos – Betroffene von der Politik im Stich gelassen

Gleichzeitig versinkt die Schiene im Chaos. Technische Defekte führen täglich zu massiven Verspätungen und Komplettausfällen, die besonders Pendler und Schüler in der Ostregion hart treffen. Ein mangelhaftes Ersatzteilmanagement und schlecht funktionierende Schienenersatzverkehre verschärfen die Situation. Der neue ÖBB-Rahmenplan für die Jahre 2025 bis 2030 ist kein Investitionsplan, sondern faktisch ein Zusperr- und Verschiebungsplan, der dem öffentlichen Verkehr, dem Standort und der Bevölkerung schaden wird.^{1 2} Anstatt wie behauptet die Stabilität, Qualität und Kapazität des österreichischen Bahnnetzes zu verbessern, werden wichtige Infrastrukturprojekte verzögert oder gar nicht umgesetzt. Besonders betroffen sind die Fertigstellung der Nordbahn bis Bernhardsthal, die nun um fünf Jahre auf 2037 verschoben wurde, sowie der nahezu aufgegebene zweigleisige Ausbau der Laaer Ostbahn.

Die *Niederösterreichischen Nachrichten (NÖN)* berichteten hierzu am 16. Mai 2025:

„Die ÖBB müssen nach den Sparplänen der Bundesregierung ebenfalls sparen und dehnen die Umsetzung von geplanten Projekten in die weitere Zukunft aus. Das zeigt der jetzt veröffentlichte Rahmenplan 2030. Die Weinviertler Pendler sind insofern davon betroffen, als die ausgebaute Nordbahn bis Bernhardsthal – geplant sind nicht nur der Ausbau für schnellere Züge, sondern auch die Sanierung der Bahnhöfe – erst 2037 und nicht schon 2032 eröffnet werden soll. Insgesamt wollen die ÖBB 1,4 Mio. Euro in diese Linie investieren. Derzeit wird im Raum Gänserndorf gebaut. Wirkliche Investitionen sind im Rahmenplan erst ab 2027 eingeplant, ab dann aber jährlich zwischen 90 und 131 Mio. Euro.“³

Die genannten Projekte sind von zentraler Bedeutung für die Weiterentwicklung der österreichischen Verkehrsinfrastruktur und die Mobilität der Bevölkerung. Die Verzögerung bei der Nordbahn und das Ausbleiben des zweigleisigen Ausbaus der Laaer Ostbahn werden erhebliche negative Auswirkungen auf eben jene Mobilität und auf die wirtschaftliche Entwicklung der betroffenen Regionen – wie etwa die Bezirke Mistelbach und Gänserndorf – haben.

Die besagten Verschiebungen bei der Nordbahn und die Verschiebungen beziehungsweise die Nichtumsetzung des Ausbaus der Laaer Ostbahn stellen nun zusammen mit dem altbekannten Herausögern oder Verhindern des Lobau-Tunnels und dem vom Verkehrsminister erst kürzlich angekündigten Stadteinfahrtsverbot für Wien massive Benachteiligungen für die Pendler der Ost-Region dar.⁴

Zufahrtskontrollen in Städte als Affront für Pendler

Ende letzten Jahres soll sich die Regierung zudem auf einen Entwurf geeinigt haben, der kameraüberwachte Zufahrtskontrollen in Städten ermöglicht. Vor allem die Stadt Wien pocht seit einigen Jahren darauf. Hier will die Stadtregierung eine

¹ <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/rahmenplan> (eingesehen: 22.05.2025)

² https://www.bmimi.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan_oebb.html (eingesehen: 22.05.2025)

³ <https://www.noen.at/mistelbach/laaer-ostbahn-sparen-beim-bahn-ausbau-derzeit-keine-aussicht-auf-zweigleisigkeit-473743346> (eingesehen: 22.05.2025)

⁴ <https://www.diepresse.com/19559556/verkehrsberuhigung-wer-darf-noch-in-die-wiener-innenstadt-fahren> (eingesehen: 22.05.2025)

Verkehrsberuhigung mit erheblichen Zufahrtsbeschränkungen vom Ring in Richtung City umsetzen.

„Bereits im April 2025 hat Verkehrsminister Peter Hanke (SPÖ) angekündigt, eine Zufahrtskontrolle mittels Kameras zu ermöglichen. Nach STANDARD-Informationen liegt nun ein akkordierter Entwurf der Bundesregierung vor, der in Begutachtung geschickt wird. Das Inkrafttreten der StVO-Novelle ist mit Mai 2026 geplant, wie es am Mittwoch aus Regierungskreisen hieß. Ursprünglich hatte Hanke einen Start mit Anfang des kommenden Jahres angepeilt. Das ging sich nicht aus.

Mit der Novelle können Städte Einfahrts- und Fahrverbote mit Kameras in klar definierten Zufahrtsbereichen, konkret etwa an Einfahrten in Stadtzentren, umsetzen. Die Gebiete müssen für Verkehrsteilnehmer mit einer Zusatztafel inklusive Kamerasymbol gekennzeichnet werden, auch neue Bodenmarkierungen sind vorgesehen. Auch vor Schulstraßen sollen Kameras für die Überwachung von Verkehrsbeschränkungen aufgestellt werden können.“⁵

Am Mittwoch, dem 25. Februar, präsentierte Bundesminister Hanke die geplanten Details der neuen StVO-Novelle im Rahmen einer Pressekonferenz. Für die „StVO für das 21. Jahrhundert“ (Hanke) wurden die zahlreichen kritischen Stellungnahmen kaum berücksichtigt, dafür schiebt man nun offenbar die Verantwortung an die Bezirksverwaltungsbehörden, welche diese Zufahrtsverbote selber umsetzen sollen.

Die geplante StVO-Novelle wird als „Verkehrsberuhigung“ verkauft, stellt aber in Wahrheit den nächsten Schritt in Richtung Totalüberwachung und gezielter Autofahrer-Abzocke dar. Die Novelle dürfte lediglich einseitige Belastungen für Pendler, Familien und Wirtschaftstreibende bringen. Gerade in einem Flächenbundesland wie Niederösterreich ist das Auto unverzichtbar. Die Entwicklung hin zu immer mehr Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr in den Städten ist überaus kritisch zu sehen, nicht zuletzt im Hinblick auf das grassierende Geschäftsterben. Es ist widersprüchlich, einerseits die Bevölkerung immer stärker abzukassieren, Autos zu verbannen und Parkplätze zu vernichten und andererseits vom Erhalt der Stadtkerne zu sprechen.

Ebenfalls neu geregelt sollen die Vorgaben für E-Scooter bzw. E-Mopeds werden, um die Verkehrssicherheit zu stärken. Weshalb man jahrelang den Wildwuchs von über Geh- und Radwege rasenden E-Mopeds in den Städten tatenlos zugesehen hat, blieb dabei ebenso rätselhaft wie die Ankündigung, dass Lieferdienste sich bis Oktober einen „Umstieg von E-Mopeds auf andere Fahrzeuge“ überlegen müssten. Die legislative Umsetzung der angekündigten Verbannung der E-Mopeds auf die Straße bleibt ferner juristisch unklar wie auch die ausbleibende und von den Freiheitlichen seit Jahren geforderte Kennzeichenpflicht für ebenjene E-Mopeds.

Schikanen für LKW-Fahrer

Doch dies stellt nicht die einzige besorgniserregende Entwicklung dar, die man im Verkehrswesen nicht angehen oder höchstens zu verschlimmern gedenkt: Seit

⁵ <https://www.derstandard.at/story/3100000292166/verkehrsberuhigte-innenstadt-stvo-novelle-soll-im-mai-2026-in-kraft-treten> (eingesehen: 26.02.2026)

geraumer Zeit besteht in Österreich ein akuter Mangel an qualifizierten LKW-Fahrern. Diese Entwicklung beruht auf mehreren strukturellen und gesetzlichen Faktoren. Ein wesentlicher Aspekt betrifft die strengen Bestimmungen zu Lenk- und Ruhezeiten, deren Einhaltung durch eine rückwirkende Minutenkontrolle über die vergangenen 56 Tage überprüft wird. Bereits geringfügige Überschreitungen der gesetzlich vorgeschriebenen Lenkzeiten führen zu erheblichen Strafen – sowohl für die Fahrer als auch für die Transportunternehmen.

So ist nach einer ununterbrochenen Lenkzeit von viereinhalb Stunden eine Pause von insgesamt 45 Minuten einzuhalten, entweder in einem durchgehenden Block oder in der Kombination von 15 Minuten vor und 30 Minuten nach dieser Frist. Jede Abweichung, auch im Ausmaß weniger Minuten, zieht sanktionäre Maßnahmen nach sich.

In der Praxis führt dies zu erheblichen Problemen, insbesondere angesichts des mangelhaften Ausbaus der Straßeninfrastruktur und des zu geringen Angebots an geeigneten Rastplätzen – ein Ergebnis der Versäumnisse früherer Verkehrspolitik. LKW-Fahrer sehen sich daher häufig gezwungen, ihre Ruhezeiten in Pannenbuchten oder teils sogar auf dem Pannestreifen einzulegen, um die gesetzlichen Vorgaben einzuhalten.

Diese Situation schafft vermeidbare Sicherheitsrisiken für alle Verkehrsteilnehmer und zeigt deutlich den dringenden Handlungsbedarf auf. Die bestehenden Regelungen zu Lenk- und Ruhezeiten bedürfen einer praxisgerechten Überarbeitung, begleitet von einem zielgerichteten Ausbau der Rastinfrastruktur.

Zu alldem kommt hinzu, dass laut der EU-Verordnung (EG) Nr. 561/2006, Art. 8 Abs. 6, die LKW-Fahrer in zwei aufeinanderfolgenden Wochen mindestens a. zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten oder b. eine regelmäßige und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden einhalten müssen. Ebenfalls in Art. 8 Abs. 8 steht zudem, dass die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit sowie eine wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden als Ausgleich nicht im Fahrzeug verbracht werden dürfen. Sie müssen in einer geeigneten Unterkunft stattfinden, und die Kosten dafür trägt der Arbeitgeber.⁶

Belastungen statt Entlastungen

Während die Bundesregierung auf der einen Seite Überregulierung zulässt, verbietet sie sinnvolle Innovationen auf der anderen Seite. So sind in anderen EU-Ländern sogenannte Gigaliner – LKW mit einer Länge von über 25 Meter – („Lang LKW“) erfolgreich im Einsatz und reduzieren aufgrund ihrer zusätzlichen Ladekapazität die Anzahl an Ladungen, Fahrten und damit auch Schadstoffausstoß – in Österreich sind diese jedoch verboten.

Mit 1. Jänner 2023 wurde mit der Novelle eine Pflicht eingeführt, bestimmte Entsorgungs- bzw. Abfalltransporte auf die Bahn statt Straße zu verlagern. Im Jahr 2024 war dies bei Strecken von mehr als 300 km der Fall, im Jahr 2025 von mehr als 200 km und im Jahr 2026 von mehr als 100 km. Für die betroffenen Unternehmen waren und sind die genauen Vorgaben sowie die Umsetzbarkeit bis heute unklar,

⁶ Vgl. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX%3A02006R0561-20240522&utm_source=chatgpt.com

jedoch mit riesigem bürokratischen Mehraufwand verbunden, beispielsweise wie die Verfügbarkeit von Bahnkapazitäten nachzuweisen ist oder wie Nachweise über Ausnahmen erfolgen müssen (z. B. bei fehlender Schienenkapazität).

Zusammenfassend erschüttert die aktuelle Verkehrspolitik das Vertrauen in den Rechtsstaat und gefährdet die wirtschaftliche Zukunft ganzer Regionen. Die Bundesregierung ist aufgefordert, die im Bundesstraßengesetz 1971 genannten Projekte rasch sicherzustellen, um weiteren Schaden vom Standort Österreich abzuwenden.

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Bundesräte an den Bundesminister für Innovation, Mobilität, und Infrastruktur nachstehende

Anfrage

1. Welche konkreten Schritte wurden seit Ihrem Amtsantritt unternommen, um die vom BMIMI unter Ihrer Vorgängerin ausgesetzten ASFINAG-Bauprojekte (S1 Lobautunnel, S34, A3, S8 und S37) wieder in das aktuelle Bauprogramm aufzunehmen?
2. Welche der im Bundesstraßengesetz 1971 verankerten Projekte (insbesondere S1/Lobautunnel, S8, S34, S37) sind im Bauprogramm der ASFINAG aktuell enthalten?
3. Welche dieser Projekte sind aktuell ausgesetzt oder nicht im Bauprogramm vorgesehen?
4. Welche rechtliche Grundlage zieht das Ministerium heran, falls ein im Bundesstraßengesetz enthaltenes Projekt nicht umgesetzt wird?
5. Liegt für alle im Bundesstraßengesetz 1971 verankerten Projekte bereits ein aktualisierter Zeitplan für den Baubeginn und die Fertigstellung vor? (Bitte um tabellarische Auflistung pro Projekt).
6. Wie hoch beziffert Ihr Ressort aktuell die „frustrierten Aufwendungen“ (Planungskosten, Grundstücksankäufe), die durch den vorläufigen Baustopp des Lobautunnels entstanden sind?
7. Wie hoch sind die bislang angefallenen Planungs-, Grundstücks- und Vorbereitungskosten je Projekt (S1/Lobautunnel, S8, S34, S37)?
8. Welche dieser Aufwendungen mussten ganz oder teilweise wertberichtigt oder abgeschrieben werden?
9. Wie planen Sie, die Verkehrssicherheit auf der S37 (Klagenfurter Schnellstraße) kurzfristig zu erhöhen, nachdem dort aufgrund des Ausbaustopps weiterhin eine hohe Unfallrate besteht?
10. Wie hoch war die Unfallrate auf der S37 im Vergleich zu den Vorjahren?
11. Liegen aktuelle Erhebungen zur Verkehrsbelastung (PKW/LKW) sowie zu potenziellen Zeit- und Schadstoffeinsparungen für die S1, S8, S34 und S37 nach deren Fertigstellung vor?
12. Welche aktuellen Verkehrsbelastungszahlen (PKW/LKW, durchschnittlicher täglicher Verkehr) liegen für die betroffenen Korridore der Projekte S1, S8, S34 und S37 vor?
13. Wie viele Zugausfälle und Verspätungen über 5 Minuten gab es in den Jahren 2024 und 2025 (aufgeschlüsselt nach Bundesländern), die auf technische Defekte am Rollmaterial zurückzuführen sind?

14. Welche konkreten Maßnahmen wurden ergriffen, um die Probleme im Ersatzteilmanagement der ÖBB-Werkstätten zu beheben?
15. Wie viele neue Zugsgarnituren sind aktuell für welche Streckenabschnitte fest bestellt?
 - a. Wann erfolgt deren jeweilige Inbetriebnahme?
16. Welche Qualitätsstandards wurden für den Schienenersatzverkehr (Buskapazitäten, Taktfrequenz) definiert, um die Wartezeiten für Pendler zu minimieren?
17. Wie hoch waren die Gesamteinnahmen aus kraftfahrzeugbezogenen Steuern und Abgaben im letzten Kalenderjahr (aufgeschlüsselt nach Fahrzeugart)?
18. Wie viel Prozent der KFZ-bezogenen Einnahmen flossen in das allgemeine Bundesbudget ohne Verkehrsbezug?
19. Wie hoch beziffert Ihr Ressort die zusätzlichen jährlichen Einnahmen bei Einführung einer flächendeckenden LKW-Maut auf allen Straßen Österreichs?
20. Ist eine solche flächendeckende LKW-Maut geplant?
21. Welche Auswirkungen hätte eine flächendeckende LKW-Maut nach Berechnungen Ihres Ressorts auf die Inflationsrate in Österreich?
22. Welche Maßnahmen setzt das Ministerium, um die Technologieoffenheit (Verbrenner, E-Fuel, Wasserstoff, Batterie) im Schwerlastverkehr (über 3,5 t) sicherzustellen?
23. Welche Maßnahmen setzt das Ministerium, um die Technologieoffenheit (Verbrenner, E-Fuel, Wasserstoff, Batterie) im privaten und gewerblichen PKW-Bereich sicherzustellen?
 - a. Wie viele mit Wasserstoff als Treibstoff bzw. mit Brennstoffzelle angetriebene LKW über 3,5 t sind in Österreich zugelassen?
 - b. Wie viele mit Wasserstoff als Treibstoff bzw. mit Brennstoffzelle angetriebene PKW sind in Österreich zugelassen?
24. Wie viele öffentliche Wasserstofftankstellen für LKW sind aktuell in Österreich in Betrieb?
 - a. Wie viele Neueröffnungen sind für das Jahr 2026 geplant?
25. Wie viele öffentliche Schnellladestationen (über 150 kW) für schwere LKW existieren aktuell an den österreichischen Autobahnen?
26. Wie viele öffentliche Schnellladestationen für PKW existieren aktuell an den österreichischen Autobahnen?
27. Wie viele E-LKW über 3,5 t sind in Österreich zugelassen?
28. Wie viele E-LKW unter 3,5 t sind in Österreich zugelassen?
29. Wie viele E-PKW sind in Österreich zugelassen?
30. Wie viele E-Busse sind in Österreich zugelassen?
31. Werden Sie sich dafür einsetzen, hinsichtlich sogenannter „Gigaliner“ (Lang LKW) eine gesetzliche Änderung durchzuführen, um diese zu erlauben und Schadstoffausstoß damit zu minimieren?
 - a. Wenn nein, warum nicht?
 - b. Wenn ja, wann kann man mit der Umsetzung rechnen?
32. Welche Position vertritt das BMIMI im Rat der Europäischen Union bezüglich der Aufrechterhaltung der Zulassungsfähigkeit von Verbrennungsmotoren nach 2035?
33. Ist geplant, eine Kennzeichenpflicht für gewerblich genutzte E-Scooter und E-Roller einzuführen, um die Ausforschung bei Unfällen zu ermöglichen?
 - a. Wenn nein, wie sollen diese als „normale“ Verkehrsteilnehmer behandelt werden können wie in der Pressekonferenz vom 25.02. verkündet?

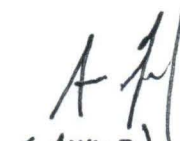
34. Wo und wie werden die Daten der Einfahrtskontroll-Kamerasysteme des sogenannten „kamerabasierten Zufahrtsmanagement“ gespeichert werden?
35. Sollen die Zufahrtsverbote ganztägig gelten oder zeitlich befristet?
36. Welche Studien oder Berichte über die Auswirkungen von Einfahrtsverboten auf den lokalen und stationären Einzelhandel wurden als Grundlage für die StVO-Novelle verwendet?
 - a. Was besagen diese Studien bzw. Berichte über die Auswirkungen von Einfahrtsverboten auf den lokalen und stationären Einzelhandel?
37. Werden in der Nähe der betroffenen „verkehrsberuhigten“ Zonen Park-and-Ride-Anlagen errichtet?
 - a. Wenn ja, wo?
 - b. Wenn ja, bis wann?
38. Ist die Einführung einer verpflichtenden Haftpflichtversicherung für alle gewerblich genutzten Elektro-Kleinfahrzeuge Teil der neuen StVO-Novelle?
39. Wie viele Unfälle unter Beteiligung von E-Scootern wurden im letzten Jahr erfasst, bei denen der Verursacher nicht ermittelt werden konnte?
40. Auf welchem Wege sollen die Lieferdienste bewegt werden, ihre Flotten auf „andere Fahrzeuge“ umzustellen?
41. Wurde das unter Ihrer Vorgängerin praktizierte Verfahren der Projekterstellung („Klimacheck“) rechtlich neu bewertet, um Konformität mit dem Bundesstraßengesetz herzustellen?
42. Gab es seit Ihrem Amtsantritt Weisungen an den Aufsichtsrat oder Vorstand der ASFINAG bezüglich des Bauprogramms, die von den gesetzlichen Vorgaben des Bundesstraßengesetzes abweichen?
43. Liegen Schätzungen über drohende Schadenersatzforderungen von Vertragspartnern der ASFINAG aufgrund der bisherigen Projektstopps vor?
44. Inwiefern planen Sie, die unter Ihrer Vorgängerin eingeleitete Evaluierung des Bauprogramms offiziell zu beenden, um Rechts- und Planungssicherheit für die Bauwirtschaft wiederherzustellen?
45. In wie vielen Städten in Österreich sind derzeit Maßnahmen zur Verkehrsüberwachung bzw. Zufahrtskontrolle geplant, und um welche Städte handelt es sich dabei?
 - a. Ab wann sollen diese Maßnahmen jeweils in Kraft treten?
46. Welche konkreten Maßnahmen der Verkehrsüberwachung bzw. Zufahrtsbeschränkung sind nach dem aktuellen Planungsstand vorgesehen?
 - a. Welche Ziele verfolgt das Bundesministerium mit diesen Maßnahmen?
 - b. Welche Daten sollen dabei erfasst, verarbeitet und gespeichert werden?
 - c. Welchen konkreten Nutzen erwartet sich das Bundesministerium davon?
47. Welche Studien, Wirkungsanalysen oder Folgenabschätzungen liegen zu den wirtschaftlichen Auswirkungen allfälliger Einfahrts- oder Zufahrtsverbote vor?
48. Sind im Zusammenhang mit diesen Maßnahmen zusätzliche Park-and-Ride-Anlagen geplant?
 - a. Wenn ja, wo sollen diese errichtet werden?
 - b. Wann ist mit deren Fertigstellung zu rechnen?
49. Welche Maßnahmen setzt oder plant das Bundesministerium, um durch intelligente Ampelschaltungen und moderne Verkehrssteuerung den Verkehrsfluss auf stark belasteten Hauptverkehrsrouten zu verbessern?
50. Gibt es konkrete Planungen zur Einführung oder Ausweitung intelligenter Ampelschaltungen?
 - a. Wenn ja, in welchen Städten oder Regionen?
 - b. Wenn ja, in welchem Umfang und ab wann?

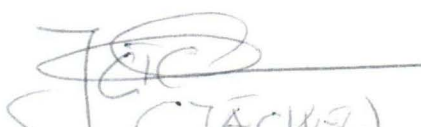
51. Welche Maßnahmen plant das Ministerium zur Evaluierung oder Anpassung bestehender Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen und Schnellstraßen?
52. Sind Teststrecken oder Pilotprojekte mit geänderten Höchstgeschwindigkeiten geplant?
 - a. Wenn ja, wo?
 - b. Wenn ja, ab wann?
53. Welche Maßnahmen setzt oder plant das Bundesministerium, um automatisiertes bzw. autonomes Fahren in Österreich rechtlich und infrastrukturell zu ermöglichen?
54. Welche Maßnahmen setzt oder plant das Bundesministerium zur Bekämpfung des Mangels an LKW-Fahrern in Österreich?
55. Ist eine Überarbeitung der bestehenden Regelungen oder der Kontrollpraxis im Bereich der Lenk- und Ruhezeiten geplant
 - a. Wenn ja, welche Änderungen sind vorgesehen und ab wann sollen diese gelten?
56. Sind zusätzliche Rastplätze für den Schwerverkehr geplant?
 - a. Wenn ja, wo sollen diese errichtet werden?
 - b. Wenn ja, wann ist mit deren Fertigstellung zu rechnen?
57. Wie viele Kontrollen hinsichtlich der Einhaltung der Wochenendruhezeiten von LKW-Fahrern wurden seit Inkrafttreten der geltenden Regelung durchgeführt?
 - a. Wie viele Verstöße wurden festgestellt?
 - b. Wie hoch ist der Gesamtbetrag der dabei verhängten Strafen?
 - c. Um welche Verstöße handelte es sich dabei konkret (bitte um Aufschlüsselung)?
58. Welche Maßnahmen setzt oder plant das Ministerium, um zusätzliche Übernachtungsmöglichkeiten für LKW-Fahrer bei oder in der Nähe von ASFINAG-Parkplätzen zu schaffen?
 - a. Wenn ja, an welchen Standorten sollen diese entstehen?
 - b. Wenn ja, wann ist mit deren Fertigstellung zu rechnen?
59. Wie viele Anfragen im Sinne des novellierten AWG bezüglich der Verlagerung von Abfalltransporten auf die Schiene wurden seit 2023 gestellt? (bitte um Aufschlüsselung nach Materialien)
 - a. Welche Kosten sind hierbei in der Administration entstanden?
 - b. Welche Kosten sind hierbei bei den Unternehmen entstanden?

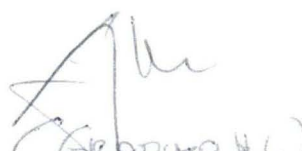

(ULLRICH)


(SPANRING)


(STEINMAURER)


(AMHOF)


(TACKEL)


(GRADOWOHL)

In formeller Hinsicht wird verlangt, diese Anfrage gemäß § 61 Abs 3 GO-BR dringlich zu behandeln und dem Erstanfrager Gelegenheit zur mündlichen Begründung zu geben.