

II-13600 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 6634 13

1994 -05- 06

ANFRAGE

des Abgeordneten Anschöber, Freundinnen und Freunde
an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten
betreffend Road-Pricing

Ende April 1994 ging der Wirtschaftsminister mit seinen konkreten Plänen für ein Road-Pricing in Österreich an die Öffentlichkeit. Grundsätzlich sind Schritte in Richtung Kostenwahrheit nach Ansicht der Fragesteller nicht nur begrüßenswert, sondern längst überfällig.

Gerade die vom Wirtschaftsminister präsentierten Pläne scheinen allerdings in einem hohen Maß unausgegoren und vor allem ungeeignet, um tatsächlich sich der Kostenwahrheit in Österreich anzunähern. Vielmehr würde dieses vorgeschlagene System mit den darin enthaltenen Tarifen vor allem im Lkw-Verkehr in den zentralen Transitstrecken zu einer drastischen Verbilligung des Lkw-Verkehrs führen. Dies ist natürlich völlig untragbar.

Aus diesem Grund richten die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten folgende schriftliche

ANFRAGE:

1. Welche Gesamteinnahmen sind nach den vom Wirtschaftsminister vorgeschlagenen Tarifen ab welchem Zeitpunkt aus den vorgeschlagenen Road-Pricing-Modell in Österreich zu erwarten?
2. Wie hoch sind derzeit die jährlichen Zinsen für die Straßenbaukredite aus ASFINAG?

3. Wie hoch sind derzeit die Gesamtschulden aus ASFINAG und in welchem Zeitraum und mit welchen Jahresraten bzw. Jahreskonditionen sollen sie rückgezahlt werden?
4. Wie hoch ist derzeit die Jahresmaut für Lkw auf der Brennerstrecke?
5. Wie hoch wäre nach dem vorgeschlagenen Road-Pricing-Tarif für Lkw von öS 1,20 die Belastung für die Lkw Einzelfahrt am Brenner? Welche Kosten würden sich im Fall einer täglichen Fahrt pro Jahr daraus ergeben?
6. Wie beurteilt der Minister diese Verbilligung des Lkw-Verkehrs im Vergleich zwischen Maut und Road-Pricing am Brenner?
7. Wie würde die gleiche Berechnung und der gleiche Kostenvergleich im Fall der weiteren bisher bestehenden Mautstrecken an der Pyhrn, an der Tauernautobahn zwischen Mautbelastung für die Einzelfahrt und geplanten Road-Pricing für die Einzelfahrt bzw. Jahresmautkarte und Road-Pricing-Belastung bei täglicher Fahrt pro Jahr aussehen?
8. Road-Pricing ist nach den Plänen der Bundesregierung auch als Ersatz für die im Fall eines EU-Beitrittes dramatisch reduzierte Schwerverkehrsabgabe geplant. Der Großteil des Nord-Süd-Verkehrs ist auf der Brennerstrecke unterwegs. Wie hoch müsste nach Berechnungen des Ministers das Road-Pricing für Lkw auf der Brennerstrecke sein, um im Fall einer täglichen Fahrt auf der Brennerstrecke den Entfall der herkömmlichen Maut und der Schwerverkehrsabgabe exakt wettzumachen?
9. Welche Akkordierungsschritte sind im Rahmen der Bundesregierung in der Frage Road-Pricing in nächster Zukunft geplant?
10. Bis wann wird seitens der Bundesregierung ein konkretes Konzept über den Ersatz der Schwerverkehrsabgabe im Fall eines Beitrittes vorgelegt?
11. Wie soll im Detail für den ausländischen Frächter der Ersatz für die Verbilligung des Transits durch die dramatisch reduzierte Schwerverkehrsabgabe aussehen? Welche Detailschritte mit welchen konkreten Kostenbelastungen am Beispiel der Brennerstrecke, der Tauernstrecke und der Pyhrnstrecke sind hier geplant?