

2005/J XX.GP

des Abgeordneten Anschober, Freundinnen und Freunde an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten betreffend Einführung von elektronischem Road-Pricing  
Die Mautvignette ist laut Bundesstraßenfinanzierungsgesetz und Regierungsbereinkommen lediglich eine Zwischenlösung. Ab 1998 für Lkws und 2001 für Pkws soll die Vignette durch eine fahrleistungsabhängige Maut mittels elektronischem Road-Pricing ersetzt werden.

Da bisher noch keine konkreten Maßnahmen bekannt sind, die auf eine zeitgerechte Realisierung dieses fahrleistungsabhängigen Mautsystems schließen lassen, stellen die unterfertigten Abgeordneten folgende

**ANFRAGE:**

- 1) Was sind für Sie die wichtigsten Motive in Hinblick auf die im Bundesstraßenfinanzierungsgesetz vorgeschriebene Einführung von elektronischem Road-Pricing in Österreich?
- 2) Die Vignette wurde von den zuständigen Ministerien immer als befristete Zwischenlösung bis zur Einführung eines fahrleistungsabhängigen Road-Pricings bezeichnet. Wann ist aufgrund des aktuellen Standes mit der Einführung von elektronischem Road-Pricing für Lkw bzw. für Pkw zu rechnen? Wie ist der aktuelle Stand der Vorbereitungsarbeiten?
- 3) Wurde der EU-Kommission bzw. dem Rat zusagt, die Vignette in Österreich nur als Zwischenlösung einzuführen? Wenn ja, wie ist der konkrete Wortlaut dieser Zusagen bzw. Vereinbarung?
- 4) Haben Sie aufgrund der Kritik seitens der Autofahrer-Organisationen ÖAMTC und ARBÖ bezüglich des Road-Pricings ihrer Meinung geändert? Halten Sie daran fest, daß ein fahrleistungsabhängiges Road-Pricing realisiert werden soll?
- 5) Welche Aktivitäten werden seitens Ihres Ministeriums bzw. der ASG 1997 noch gesetzt, um eine baldige Realisierung des Road-Pricings zu ermöglichen?

6) Als Alternative zum elektronischen Road-Pricing bietet sich ein flächendeckendes Road-Pricing mittels regelmäßiger Erfassung des Kilometerstandes - etwa im Zuge der §57-Pickerl-Überprüfung - an.  
Wurde ein derartiges Modell eines flächendeckenden, kilometerbezogenen Road-Pricings bereits ernsthaft überprüft? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht?

7) Wenn nein, sind Sie bereit, dieses Modell noch vor dem Sommer 1997 auf seine praktische Umsetzbarkeit überprüfen zu lassen?

8) Welches Ergebnis erbrachte die im Auftrag des Wirtschaftsministeriums erstellte Studie von Herry/Dieter bezüglich eines Vergleiches zwischen Vignette, Road Pricing und Kilometerabgabe? Welche Varianten wurde dabei mit welcher Argumentation vorgeschlagen?

9) Halten Sie einen geeichten und manipulationssicheren Kilometerzähler für technisch machbar? Wie hoch wäre der Aufwand für die Nach- bzw. Umrüstung bereits zugelassener Kraftfahrzeuge?

10) Erlauben die derzeitigen Gesetze die Einhebung einer kilometerbezogenen Abgabe (Kilometerabgabe) im gesamten Straßennetz (inkl. Gemeinde- und Landesstraßen) oder ist dies derzeit nur auf Autobahnen, Schnellstraßen bzw. auch auf Bundesstraßen B möglich? Wenn nein, welche Gesetze müssten geändert werden?

11) Wie könnten bei dem in Frage 6 genannten Modell jene Kilometer berücksichtigt werden, die außerhalb des österreichischen Staatsgebietes zurückgelegt werden?

12) Wie könnte die Erfassung ausländische Fahrzeuge aussehen?

13) Welche technischen Varianten des elektronischen Road-Pricings werden derzeit näher geprüft bzw. wurden bereits ausgewählt?

14) Wie beurteilen Sie diese Systeme hinsichtlich der in Deutschland (Versuch auf der A555) gemachten Erfahrungen? Warum treffen die vom deutschen Verkehrsministerium in diesem Zusammenhang formulierten Bedenken für das geplante österreichische System nicht zu?

15) Ist Ihnen ein elektronisches Road-Pricing-System bekannt, das eine Fehlerzahl von allerhöchstens 10.000 pro Jahr für ganz Österreich sicherstellt?

16) Wenn nein, mit welchem bürokratischen Aufwand wäre allein die Abwicklung von Einspruchsverfahren seitens der betroffenen AutofahrerInnen verbunden? Wieviele Dienststellen müssen Ihrer Schätzung zufolge für die Abwicklung dieser Verwaltungstätigkeit geschaffen werden? Wie hoch wären die jährlichen Kosten?

17) Welche Auswirkungen auf die Unfallbilanz erwarten Sie durch eine ausschließlich das hochrangige Straßennetz betreffende Einführung von Road-Pricing? Mit wievielen zusätzlichen Verkehrstoten müsste im Jahresdurchschnitt gerechnet werden?

18) Welche Auswirkungen auf die Verkehrsichte im nachgeordneten Straßennetz insbesondere im Osten Österreichs sind zu erwarten, falls etwa zwischen der ungarischen Grenze und Wien lediglich für die Benützung der A4-Ostautobahn Road-Pricing gelten sollte?

19) Wie groß war die DTV-Belastung (24 Stunden) auf der 810 bei Bruck an der Leitha vor Errichtung der A4 (also z.B. in den Jahren 1988-1990), wie hoch war sie 1996, wie hoch ist sie jetzt nach Einführung der Mautvignette?

20) Wie groß war die DTV-Belastung (24 Stunden) auf der A23-Südosttangente im Bereich Praterbrücke, im Abschnitt Laaerberg sowie im Bereich Inzersdorf 1995 und 1996, wie hoch ist sie jetzt nach Einführung der Mautvignette?

21) Wie hoch sollte Ihrer Meinung nach der Road-Pricing Tarif pro gefahrenem Kilometer sein?

22) Wie hoch müßte der Road-Pricing Tarif sein, um eine Reduktion der in Österreich gefahrenen Pkw-Kilometer um wenigstens 5 % zu erreichen?

23) Wie beurteilen Sie den im Verkehrskapitel des Nationalen Umweltplans enthaltenen Vorschlag, flächendeckendes Road Pricing einzuführen? Welche Relevanz besitzen die vorgeschlagenen Maßnahmen des Nationalen Umweltplans für die Planungen Ihres Ministeriums?

24) Wie beurteilen Sie die Aussagen der Studie 'Verkehr 2020 - Energieverbrauchssenkung und Emissionsreduktion im Straßenverkehr' im Auftrag des Verkehrsministeriums, in der klar zum Ausdruck gebracht wird, daß nur die flächendeckende Einführung von Road Pricing zu einer nennenswerten Schadstoffreduktion führen würde?