

2276/J XX.GP

der Abg. Rosenstingl und Kollegen

an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr

betreffend Verdrängung des Verkehrs vom gebührenpflichtigen Straßennetz

Die Einführung von Benützungsabgaben für das hochrangige Straßennetz führt zu einer Verdrängung des Verkehrs auf gebührenfreie Straßenstücke. Eine Quantifizierung dieses Sachverhaltes ist unbedingt durchzuführen. Ohne einer solchen dürfen Entscheidungen über zukünftige große Projekte nicht getroffen werden, da sonst die Qualität der Entscheidungsprozesses und damit die Kompetenz der Regierung in Frage steht.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr die nachstehende

Anfrage:

1. Wie hoch ist der Anteil der in Österreich zugelassenen Kraftfahrzeuge bis 3,5 Tonnen mit gültiger Autobahnvignette?
2. Wie hoch ist der Anteil der in Österreich fahrenden ausländischen Kraftfahrzeuge bis 3,5 Tonnen mit gültiger Autobahnvignette?
- 3, Wie hoch ist also der Anteil der in Österreich zugelassenen Motorräder mit gültiger Autobahnvignette?
4. Wie hoch ist also der Anteil der in Österreich fahrenden ausländischen Motorräder mit gültiger Autobahnvignette?

5. Gibt es in Ihrem Ressort Untersuchungen über die Zahl der Kraftfahrzeuglenker, die durch die Maut vom mautpflichtigen Straßennetz auf andere Straßen gewechselt haben? Wenn ja: Wie hoch ist der Anteil? Wenn nein: Gibt es Interesse an solchen Daten oder wird dieses Problem verdrängt?
6. Sind Ihnen als Mitglied der Bundesregierung im Zusammenhang mit der geplanten Einführung des Road-pricings Pläne bekannt, Preis-Nachfrage-Funktionen zu ermitteln, um die Auswirkung einer kilometerabhängigen Straßenabgabe auf den Verkehrsfluß festzustellen? Wenn ja: Wann werden diese zu Ergebnissen führen und wie werden diese in den Entscheidungsprozeß zur Einführung des Road-pricings einbezogen? Wenn nein: Wie kann die Bundesregierung eine Investition in ein Milliardenprojekt rechtfertigen, ohne die genauen Auswirkungen als Kriterium in den Entscheidungsprozeß einbezogen zu haben? Wie kompetent ist eine Bundesregierung, die wichtige Entscheidungen unüberlegt und leichtfertig trifft?
7. Ist nach Ihrer Ansicht das Road-pricing ein taugliches Mittel zur Verkehrslenkung?
8. Welche verkehrspolitischen Ziele verfolgt die Bundesregierung in Hinblick auf die Verteilung des gegebenen Verkehrs zwischen dem hochrangigen Straßennetz und dem nicht-hochrangigen Straßennetz?
9. Wie vertragen sich diese Ziele der Verkehrslenkung mit den Plänen zur Einführung einer kilometerabhängigen Benützungsg Gebühr auf Autobahnen und Schnellstraßen?