

5694/J XX.GP

ANFRAGE

der Abgeordneten G. Moser, Freundinnen und Freunde
an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten
betreffend LKW - Maut

Die Forderung nach Kostenwahrheit im Verkehrsbereich beruht auf wirtschaftlichen und ökologischen Argumenten. Gemäß dem EU Grünbuch "Faire und effiziente Preise" und dem EU Weißbuch führt die Anrechnung externer Kosten zu einem effizienteren und wirtschaftlicheren Verkehrssystem. Als Instrument zur Verbesserung der Kosteneffizienz im Straßenverkehr wird die Einführung fahrleistungsabhängiger Kilometerabgaben empfohlen.

Auch entsprechend diesem Vorschlag beschloß die Schweiz mit 1.1.2001 eine leistungsabhängige Straßenverkehrsabgabe für LKW flächendeckend einzuführen.

Seit dem Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996 ist in Österreich die Einführung einer LKW - Bemautung vorgesehen. Die damit im Zusammenhang eingesetzte Expertengruppe kam zu dem Ergebnis der Einführung eines halboffenen Mautsystems mit dualer Möglichkeit der Bezahlung bis zum 1.1.2002. Dieses Modell erfordert massive Infrastrukturinvestitionen und erfaßt aufgrund der Positionierung der Mautstellen nur einen Teil des LKW - Verkehrs (es trägt ausschließlich fiskalpolitischen Erwägungen Rechnung und bedeutet keinen Schritt in Richtung Kostenwahrheit und verkehrspolitisch notwendige Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene).

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE

1. Unter welchen politischen Vorgaben wurde das vorliegende Modell der LKW - Maut erarbeitet, welche politischen Zielsetzungen verfolgen Sie mit der Einführung der LKW - Maut auf Teilen des österreichischen Autobahnsystems?
2. Aus welchen Gründen wurden die Empfehlungen des EU - Grünbuchs einer gleichmäßigen Anlastung der externen Kosten nicht berücksichtigt?
3. Wann erfolgt die Mautstellen- und Mauttarif - Verordnung?

4. Mit welchen adäquaten Begleitmaßnahmen wollen Sie verhindern, daß bis zu 7% des mautpflichtigen Verkehrs ins Parallelstraßennetz verlagert wird?
5. Wie können Sie gewährleisten, daß das Maut - System mit Beginn 2002 eingeführt werden kann?
6. Das geplante System der LKW - Maut schließt eine PKW - Bemautung aus verschiedenen Gründen (Platz, Ausländeranteil, Staus,...) aus. Auf welche Weise gedenken Sie das Prinzip der Kostenwahrheit im PKW - Verkehr einzuführen.
7. Warum wurden die mautpflichtigen Fahrzeuge nicht nach Gewicht und Schadstoffausstoß, sondern nach Achsenzahl kategorisiert?
8. Welche Vorkehrungen werden getroffen, daß Mautpreller auf der Hauptfahrbahn von der Exekutive rechtzeitig nach Auswertung der digitalen Bilder verfolgt werden? Fand der erhöhte Kontrollaufwand der Gendarmerie Eingang in die Kostenkalkulation des Mautsystems? Wenn nein, warum nicht?
9. In welcher Größenordnung läßt sich der Stab von 1.050 Mitarbeitern für den Betrieb später verringern?
10. Ein Großteil der LKW - Fahrten fällt in den mautfreien Ballungszentren an. Wie rechtfertigen Sie diesen Einnahmeverlust?
11. Im Abschnitt Innviertel und Hausruckviertel steht das Verhältnis von Fahrten mit Passieren der Mautstellen zu denen ohne Passieren der Mautstellen 43 zu 57. Erscheint Ihnen dies zweckmäßig? Wenn ja, warum?
12. Aus welchen Gründen übersteigt der Tarif bei konventioneller Bezahlung häufig den der elektronischen Bezahlung um über 100% ?
13. Gemäß einer "Kundenbefragung" der Asfinag führt das LKW - Mautsystem zu keiner Verlagerung auf die Schiene. Wie beurteilen Sie diesen Negativ - Effekt?