

Eingelangt am: 19.03.2003

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

ANFRAGE

der Abgeordneten Petra Bayr, Kurt Eder, Gerhard Reheis und Genossinnen
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend
Wegekostenrichtlinie der EU.

Der kürzlich erschienene Arbeitsentwurf zur Wegekostenrichtlinie der EU-Kommission stellt einen nicht übergehbaren Schritt einer Vorgabe von europaweiter Verkehrsplanung dar und ist daher sowohl in ökonomischer als auch ökologischer Hinsicht wichtig. Damit werden langfristig Weichen gestellt, wie schon in unmittelbarer Zukunft die Verkehrsflüsse durch Europa gelenkt werden. Sollte der vorliegende Entwurf so umgesetzt werden, bedeutet das eine wesentliche Erschwernis der Quersubvention von der Straße hin zur Schiene. Im Entwurf werden externe Kosten bei der Festlegung von Mauttarifen auch künftig nicht entsprechend berücksichtigt werden können, obwohl zahlreiche Studien bestätigen, dass etwa beim Schwerverkehr die real verursachten Kosten nur zu knapp einem Drittel über bestehende Steuern und Abgaben bedeckt werden.

Vor allem in Ballungsräumen wird der verkehrspolitische Spielraum bei Umsetzung der vorliegenden Wegekostenrichtlinie sehr begrenzt sein. Die Möglichkeit für erhöhte Maut auf den Schwerverkehr in dicht besiedelten Ballungsräumen zugunsten der Lebensqualität der ansässigen Bevölkerung und der Umwelt scheint ebenso in noch weitere Ferne gerückt zu sein wie der rasche Ausbau der Schieneninfrastruktur.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage:

1. Ist Ihnen der neueste Arbeitsentwurf zur Wegekostenrichtlinie der EU-Kommission inhaltlich bekannt?
2. Wenn ja, seit wann?
3. Wenn nein, weshalb nicht?
4. Wenn Ihnen der Arbeitsentwurf zur Wegekostenrichtlinie der EU-Kommission bekannt ist, welche darin angeführten Maßnahmen und Richtlinien erachten Sie als politisch zielführend für Österreich und welche nicht?

5. Bekennen Sie sich zur Quersubventionierung des Schienenverkehrs durch den Straßenverkehr?

6. Wenn ja, welche Schritte werden Sie auf europäischer Ebene setzen, um Quersubventionierung des Schienenverkehrs zu forcieren?
7. Wenn nein, warum nicht?
8. Bekennen Sie sich zur realen Kostendeckung durch die Maut im Schwerverkehr?
9. Wenn ja, welche Schritte werden Sie auf europäischer Ebene setzen, um eine solche reale Kostendeckung zu bewerkstelligen?
10. Wenn nein, warum nicht?
11. Bekennen Sie sich zur Möglichkeit der erhöhten Maut für den Schwerverkehr in dicht besiedelten Ballungsräumen zugunsten der Lebensqualität der ansässigen Bevölkerung und der Umwelt?
12. Wenn ja, welche Schritte werden Sie auf europäischer Ebene setzen, um eine solche erhöhte Maut durchzusetzen?
13. Wenn nein, warum nicht?
14. Bekennen Sie sich zum raschen Ausbau der Schieneninfrastruktur?
15. Wenn ja, wo ist es Ihrer Meinung nach sinnvoll, Prioritäten zu setzen?
16. Wenn nein, warum nicht?
17. Welche konkreten Änderungen würden sich bei der Umsetzung dieses Arbeitsentwurfs zur Wegekostenrichtlinie der EU-Kommission bei der Einhebung von Mautgebühren in Österreich ergeben?
18. Ab wann ist mit der Umsetzung der Wegekostenrichtlinie in nationales Recht zu rechnen?
19. Welche Ziele verfolgt Österreich im Hinblick auf eine neue Wegekostenrichtlinie?
20. Was sind Ihre Vorstellungen über die Inhalte einer Wegekostenrichtlinie aus österreichischer Sicht?
21. Wann wird Österreich sensible Zonen festlegen, in denen in Zukunft höhere Mautgebühren eingehoben werden können? Werden dabei auch Gebiete außerhalb des Alpengebiets und urbane Großräume wie z.B. Wien, Graz oder Linz benannt werden?
22. Welche konkreten Schritte zur Durchsetzung der österreichischen Ansprüche an eine Wegekostenrichtlinie werden Sie setzen?
23. Bis wann werden Sie angesichts der Tatsache, dass bis Mitte des Jahres die EU-Kommission einen Vorschlag über eine neue Wegekostenrichtlinie auszuarbeiten hat, eine österreichischen Verhandlungsposition formulieren?

24. In welcher Form wird dabei das Parlament bei dieser für die Zukunft der österreichischen Verkehrspolitik so wichtigen Frage eingebunden werden?
25. In welcher Form werden aus heutiger Sicht die Transitvertragsverhandlungen durch den dann vorliegenden Vorschlag der EU-Kommission beeinflusst werden?