

---

**908/J XXII. GP**

---

**Eingelangt am 17.10.2003**

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

## **ANFRAGE**

der Abgeordneten Dipl. Ing. Klaus Auer, Winkler  
Kolleginnen und Kollegen  
an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie  
betreffend Sondermautstrecken - Einführung der fahrleistungsabhängigen LKW-Maut

Am 1. Jänner 2004 wird in Österreich auf dem Autobahnen- und Schnellstraßennetz die fahrleistungsabhängige Maut für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht in Kraft treten. Mit den erwarteten Einnahmen in Höhe von 600 Mio € jährlich aus dieser LKW-Maut werden die Erhaltung und der Ausbau des hochrangigen Straßennetzes langfristig gesichert werden.

Schon derzeit gelten jedoch für besondere Abschnitte - Strecken, deren Herstellung, Erweiterung und bauliche bzw. betriebliche Erhaltung überdurchschnittlich hohe Kosten verursachen - erhöhte Mauttarife pro Kilometer. Diese erhöhten Tarife auf den Sondermautstrecken sollen auch nach Einführung der LKW-Maut mit 1. Jänner 2004 aufrecht bleiben, wodurch sich Betriebe in unmittelbarer Umgebung dieser Sondermautstrecken, z. B. auf der Tauernautobahn, zusätzlich wirtschaftlich benachteiligt fühlen und durch diese Doppelbemautung um ihre Wettbewerbsfähigkeit bangen.

In einigen Bundesländern mit Sondermautstrecken, wie z. B. in Kärnten oder in der Steiermark, wird dadurch ein erheblicher Standortnachteil für die betroffene Wirtschaft befürchtet mit negativen Auswirkungen wie sinkende Konkurrenzfähigkeit, erschwerte Betriebsansiedlungen und gefährdete Arbeitsplätze. Aus diesem Grund richten die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

### **Anfrage**

- 1) Was werden Sie tun, damit nicht einzelne Bundesländer auf Grund schon bestehender Sondermautstrecken mit der Einführung der LKW-Maut noch zusätzlich benachteiligt werden?
- 2) Sind von Ihnen bereits Maßnahmen geplant, um den durch die Doppelbemautung befürchteten wirtschaftlichen Nachteil für die betroffenen Betriebe abzufedern?
- 3) Gibt es bereits Gespräche und Verhandlungen, insbesondere zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sowie dem Bundesministerium für Finanzen, um zu einer im Sinne der Standortsicherung der Betriebe befriedigenden Lösung zu kommen?

- 4) Sind bereits Gespräche und Verhandlungen zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sowie dem Bundesministerium für Finanzen geplant, betreffend die Absenkung - in Verbindung mit einer Ökologisierung - der KFZ-Steuer-geplant?