
537/J XXIII. GP

Eingelangt am 21.03.2007

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend ungenutzte LKW-Maut- und Querfinanzierungsspielräume - Stichwort Unterinntal

In der neugefassten EU-Wegekostenrichtlinie (Richtlinie 2006/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Mai 2006 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge) ist in Art. 7 Abs. 11 normiert:

Unbeschadet des Artikels 9 ... kann in Ausnahmefällen bei Verkehrswegen in Bergregionen ... ein Mautaufschlag für bestimmte Straßenabschnitte erhoben werden,

- a) die von einer akuten, den ungehinderten Fahrzeugverkehr beeinträchtigenden Verkehrsüberlastung betroffen sind oder*
- b) deren Benutzung durch Fahrzeuge erhebliche Umweltschäden verursacht, sofern*
 - die durch den Mautaufschlag erzielten Einnahmen in vorrangige Vorhaben von europäischem Interesse nach Anhang III der Entscheidung Nr. 884/2004/EG investiert werden, die unmittelbar zur Verringerung der betreffenden Verkehrsüberlastung bzw. der betreffenden Umweltschäden beitragen und die auf derselben Verkehrsachse liegen wie der Straßenabschnitt, für den der Mautaufschlag gilt;*
 - der Mautaufschlage, der auf gemäß Absatz 10 differenzierte Mautgebühren angewandt werden darf, 15 % ... nicht überschreitet, außer wenn die erzielten Einnahmen in grenzüberschreitende Abschnitte vorrangiger Vorhaben von europäischem Interesse ... investiert werden; in letzterem Fall darf der Aufschlag 25 % nicht überschreiten.*

Diese Norm ist die Grundlage für die Mautzuschläge in Tirol. Während für die A 13 Brennerautobahn der 25%ige Mautzuschlag bereits eingehoben und für das Projekt Brennerbasistunnel zur Verfügung gestellt wird, liegt die Möglichkeit des 15%igen Mautzuschlages für die Querfinanzierung der Unterinntaltrasse noch immer brach.

Dabei steht im Koalitionsabkommen auf S. 63:

„Die Möglichkeiten zur Querfinanzierung aufgrund der bestehenden WegekostenRL werden voll ausgeschöpft.“

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Warum nützt Österreich diese mühsam erkämpfte Regelung zur Querfinanzierung der Unterinntaltrasse nicht?
2. Glauben Sie nicht, dass unsere europäischen Partner an unserer Glaubwürdigkeit in den Bemühungen um die Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene zweifeln, wenn wir Möglichkeiten der Querfinanzierung brach liegen lassen?
3. Was werden Sie unternehmen, um diesen nicht argumentierbaren Zustand rasch zu beenden?
4. Können Sie sicherstellen, dass der Fertigstellungstermin 2012 für die Unterinntaltrasse gehalten wird?
5. Wenn nein, was sind die Gründe dafür?
6. Wie stellen Sie sicher, dass die Unterinntaltrasse auch wirklich von Güterzügen genutzt wird und nicht wieder – vor allem nachts – viel lautere Güterzüge auf der Bestandsstrecke fahren, was die Nachtruhe der AnrainerInnen erheblich beeinträchtigt?
7. Wird das Infrastrukturbenützungsentgelt IBE so gestaltet werden, dass die wesentlich lautereren Güterzüge mit Sicherheit die neue Unterinntaltrasse nützen und damit eine erhebliche Lärmreduktion eintritt?
8. Ist aus Ihrer Sicht gesichert, dass der Betrieb der Unterinntaltrasse und der Bestandsstrecke im Unterinntal in einer Hand sein wird, sodass sonstige Abstimmungsschwierigkeiten und damit suboptimale Nutzung der Gesamtstrecke verlässlich ausgeschlossen werden können, und wenn ja, durch welche entsprechende Veranlassungen bzw. Entscheidungen?