

A N F R A G E

der Abgeordneten Stöger
Genossinnen und Genossen

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Verwendung von Mauteinnahmen aus verkehrsbedingter Luftverschmutzung und Lärm

Seit 1.1.2017 werden am hochrangigen Autobahn- und Schnellstraßennetz der ASFINAG bei der fahrleistungsabhängigen Bemautung für KFZ über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht Mautzuschläge für die verkehrsbedingte Luftverschmutzung und Lärmbelastung eingehoben. Im Jahr 2017 haben diese € 47 Mio Erlöst. Laut § 8b (1) ASFINAG-Gesetz müssen diese Einnahmen an den Bund überwiesen und für Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung des Verkehrs verwendet werden. In Artikel 9 Abs. 2 der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung werden auch die möglichen Ansätze angeführt, die die Umweltbelastung auf unseren Autobahnen mindern sollen.

Die Belastung der Menschen durch LKW-Verkehr entlang unserer Autobahnkorridore nimmt ständig zu. In Ihrem Schreiben an die EU-Kommissarin, Frau Violeta Bulc, erwähnen Sie, dass der Transit „ein Ausmaß erreicht habe, das unmittelbar wirksame und zielgerichtete Maßnahmen absolut notwendig und unumgänglich macht“. (Tiroler Tageszeitung, 14.2.2018)

In diesem Zusammenhang stellen die unterfertigten Abgeordneten an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

- 1) Wann werden durch das BMVIT die ersten Maßnahmen aus diesen Mauteinnahmen gesetzt und finanziert, so dass die Menschen entlang den Transitrouten entlastet werden?
- 2) Streben Sie den weiteren Ausbau dieser Mautzuschläge für verkehrsbedingte Luftverschmutzung und Lärmbelästigung an, da im BStMG der EU-rechtliche Rahmen aufgrund RL 1999/62/EG noch nicht ausgeschöpft wird und diese Mauteinnahmen ohnehin zu rund 60% von Lkw mit ausländischem Kennzeichen stammen?

- 3) Was hindert Sie, die Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung auch bei sogenannten Euro 6-Lkw anzulasten, da auch diese Lkw trotz Dieselpartikelfilter- und SCR-Technik genauso durch Bremsabrieb und Aufwirbelung 70% des Feinstaubs (PM₁₀) eines gewöhnlichen Lkws (Quelle: Österreichischen Umweltbundesamt/Handbuch der Emissionsfaktoren) verursachen?
- 4) Was hindert Sie, die Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung in Gebirgsregionen mit dem Faktor 2 zu erhöhen, da nicht nur Tirol, sondern ein Großteil unseres Landes gemäß RL 99/62/EG und insbesondere Anhang IIIb als Gebirgsregion auszulegen ist?
- 5) Welche Gründe hindern Sie, die EU-rechtlich ohnehin niedrig bemessenen Kosten der verkehrsbedingten Lärmbelastung in den Nachtstunden mit dem Faktor 2 zu erhöhen, obwohl dieser für den Schlaf der Mensch entlang der Transitkorridore besonders belastend ist?
- 6) Wie ist Ihre Haltung und der Stand ihrer Bemühungen bei den derzeitigen Verhandlungen auf EU-Ebene zu einer neuen Wegekosten-RL gediehen, eine Initiative zum EU-rechtlichen Ausbau bei der Internalisierung weiterer externer Kosten zu starten? Konnten Sie schon Partner, insbesondere in unseren Nachbarstaaten in Mittel- und Osteuropa, für diese Bemühungen finden?



