

2212/AB XX.GP

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 2272/J betreffend Verdrängung des Verkehrs vom gebührenpflichtigen Straßennetz, welche die Abgeordneten Rosenstingl und Kollegen am 15.4.1997 an mich richteten, stelle ich fest:

Antwort zu den Punkten 1., 2, 5 und 6 der Anfrage:

Laut Auskunft der ÖSAG wurden für Kraftfahrzeuge bis 3,5 t höchstzulässiges Gesamtgewicht bis Ende März 1997 rund- 3,081.000 Jahresvignetten und rund 336.000 2-Monatsvignetten verkauft.

Für Motorräder wurden bis Ende März 1997 rund 35.000

Jahresvignetten sowie rund 6.000 2-Monatsvignetten verkauft.

Welcher Anteil auf in- bzw. ausländische Fahrer entfällt, kann nicht ermittelt werden, da die Verkaufsmeldungen diese Differenzierung nicht aufweisen.

Antwort zu den Punkten 3, 4, 7 und 8 der Anfrage:

In Österreich sind rund 3.590.000 PKW und rund 193.000 LKW bis 3,5 t zugelassen. Da, wie in der Antwort auf die Fragen 1, 2, 5 und 6 berichtet, die Verkaufstatistik keine Unterscheidung zwischen Inländer und Ausländer aufweist, kann der Anteil der in Österreich zugelassenen Fahrzeuge mit gültiger Autobahnvignette nicht festgestellt werden.

Ebenso kann der Anteil der in Österreich fahrenden ausländischen Kraftfahrzeuge bis 3,5 t mit gültiger Autobahnvignette nicht festgestellt werden.

Betreffend die Autobahnbenützer ergaben von der ÖSAG in den Monaten Jänner bis März an den wichtigsten Autobahngrenzübergängen und an Autobahnparkplätzen durchgeführte Kontrollzählungen, daß 96 % der österreichischen und 91 % der ausländischen Kfz mit Vignetten ausgerüstet waren.

Antwort zu Punkt 9 der Anfrage:

Die Untersuchungen über allfällige Verlagerungseffekte auf das niederrangige Straßennetz laufen über das ganze Jahr 1997. Eine Zwischenauswertung des ersten Quartals ist Ende Mai zu erwarten. Dieses Quartalsergebnis wird jedoch nicht signifikant für das Jahresergebnis sein, da es bekanntlich bei allen Mauteinführungen Pendeleffekte gibt (weg von der Autobahn, zurück zu der Autobahn). Erst eine gesammelte Jahresbetrachtung läßt verlässlichere Rückschlüsse zu.

Rntwort zu Punkt 10 der Anfrage:

Seitens des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten und seitens der Mautstraßengesellschaften wurden seit Beginn der Arbeiten zur fahrleistungsabhängigen Maut (" Road-Pricing") mehrere Untersuchungen zum Thema Preiselastizität, Akzeptanz und Kostendeckung durchgeführt. Standen am Anfang der Arbeiten die Fragen der Zahlungsbereitschaft bei verschiedenen Gebühren- und Finanzierungsformen im Vordergrund, so konzentrierten sich später die Arbeiten auf die Ermittlung potentieller Verlagerungseffekte in Folge konkreter Bemaunungssysteme bzw. -szenarios. Dabei zeigte sich beispielsweise, daß der Straßenbenützer einer verursachergerechten aber zweckgebundenen Straßenfinanzierung gundsätzlich positiv gegenübersteht. Aufgrund der zuletzt erfolgten Untersuchungen ergab sich - noch ohne entsprechender Begleitmaßnahmen im Parallelnetz sowie im Bereich der Verkehrspolitik - abhängig vom betrachteten Mautsystem Verlagerungspotentiale zwischen 3 % und 7%.

Diese Arbeiten sind somit ein wichtiger Projektteil der Gesamtarbeit und fließen in die Entscheidungsfindung ein.