



II-1155 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIC ÖSTERREICH
 DER BUNDESMINISTER FÜR
 ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
 DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
 Tel. (0222) 711 62-9100
 Teletex (232) 3221155
 Telex 61 3221155
 Telefax (0222) 713 78 76
 DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/4-4-91

346 IAB

1991-03-14

zu 291 J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
 Abg. Dr. Müller und Genossen vom 16.1.1991,
 Nr. 291/J-NR/1991, "Kostendeckung des
 Straßenverkehrs"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Ist Ihnen die Studie der Universität Cambridge bekannt? Gibt es durch empirisches oder statistisches Material Hinweise, daß diese Ergebnisse nicht auf Österreich übertragbar sind?

Läßt sich aus der genannten Studie für Österreich errechnen, welche Straßenkosten durch Lastkraftwagen über 7,5 Tonnen in Österreich tatsächlich verursacht werden und wie sieht die Abgabenleistung dazu im Vergleich aus?
 Welche Subventionierung des LKW-Verkehrs errechnet sich daraus?"

Es ist wesentlicher Grundsatz der Österreichischen Verkehrspolitik, jedem Verkehrsträger die von ihm verursachten Kosten anzulasten. Die Erreichung der Kostenwahrheit im Verkehr ist ein mittel- und längerfristiger Prozeß, der nur schrittweise realisiert werden kann. Auch seitens der EG wurden entsprechende Bemühungen auf internationaler Ebene schon Ende der 60er Jahre gesetzt. Österreich hat zeitparallel die entsprechenden Grundsatzarbeiten geleistet. Basis der meisten Berechnungen in dieser Fragestellung war der sogenannte Aasho-Road-Test, der den Zusammenhang zwischen Achsdruck und Straßenabnutzung zum ersten Mal umfassend auf empirischer Basis untersuchte.

Es ist jedoch einzuschränken, daß das quantitative Ergebnis auch auf amerikanische Konstruktionsprinzipien der Achsfederung und amerikanische Straßenbaunormen zurückzuführen ist.

- 2 -

Beschäftigten sich diese Studien vorwiegend mit der Anlastung der Infrastrukturkosten der Verkehrswege, so ist die verkehrspolitische Diskussion mittlerweile dahingehend fortgeschritten, als nunmehr die gesamten negativen externen Effekte moderner Verkehrsbedienungen in eine Wegekostenrechnung einbezogen werden.

Österreich hat hier ebenfalls grundlegende Arbeiten geleistet. Zu erinnern ist an die österreichische Unfallfolgekostenrechnung von Prof. Faller und die volkswirtschaftliche Kostenvergleichsstudie Schiene/Straße von Prof. Tichy. Gegenwärtig wird auch unter Beteiligung und Federführung meines Ressorts eine Wegekostenrechnung Schiene/Straße erarbeitet, von denen der Modul Schiene mittlerweile abgeschlossen ist, der Modul Straße ist etwa zur Hälfte fertig.

Die Ergebnisse der Cambridge-Studie werden selbstverständlich in diese Untersuchung einfließen. Sie enthält aktualisierte und damit wertvolle Hinweise auf die Zusammenhänge zwischen Achslast und Straßenabnutzung, stellt jedoch hinsichtlich seiner grundsätzlichen Aussage den Aasho-Road-Test nicht in Frage. Die Ergebnisse können daher als Orientierung zur Abschätzung des gesamten Kostenrahmens herangezogen werden, sind jedoch ebenso wie der Aasho-Road-Test nicht im Detail auf Österreich übertragbar.

Die Cambridge-Studie gibt wertvolle Hinweise, wenn es um die Abschätzung von Gesamtgrößen geht. Bei der Kostenzurechnung auf einzelne Kostenträger, beispielsweise Lkw ab 7,5 t, sind die Ergebnisse nicht übertragbar, da etwa die entsprechenden Charakteristika des österreichischen Straßennetzes keine entsprechende Berücksichtigung finden.

Unterschiede ergeben sich etwa durch den hohen Anteil von Gebirgsstraßen an Österreichs Straßennetz, durch die geographischen Besonderheiten sowie unter Umständen durch klima-

- 3 -

tische Einflüsse (häufiger Frost in alpinen Gebieten, Schneeräumung und Salzstreuung).

Zu Frage 3:

"Welche Möglichkeiten sehen Sie durch kraftfahrzeugtechnische Maßnahmen, etwa durch Vermehrung der Achsanzahl, die Straßen- schäden zu minimieren?

Sollte dies nicht bei der Vorschreibung des umweltfreundlichen LKW's in einem langfristigen Programm Berücksichtigung finden?"

Für die Straßenbelastung sind neben der Höhe der (statisch bestimmten) Achslasten, auf die sich die in den Kraftfahrvorschriften enthaltenen Grenzwerte beziehen, die dynamischen Radlasten des in Bewegung befindlichen Fahrzeuges sowie die Verteilung der Achslasten über die Länge des Fahrzeuges bzw. des Fahrzeugzuges von Bedeutung.

Die zur Verminderung der Achslasten anzuwendende Erhöhung der Anzahl der Achsen ist durch praktische Gegebenheiten (Platzangebot für die Radaufhängungen, Reifenverschleiß) begrenzt. Die in der "besonders straßenschonenden Bauweise" (§ 4 Abs. 8a KFG 1967) umschriebenen Anforderungen an Federung und Dämpfung der Achsen ergeben die Möglichkeit zur Erhöhung der statischen Achslasten bei gleichbleibender Beanspruchung der Straßen. Eine Verallgemeinerung dieser in Österreich bisher nur für Omnibusse mit erhöhter Achslast vorgeschriebenen Anforderungen auf alle Nutzfahrzeuge könnte nur langfristig erfolgen, weil Umbauten des bestehenden Fahrzeugbestandes kaum möglich sind.

Ein unmittelbarer Zusammenhang mit Fahrzeugemissionen, deren Quantifizierung dem Begriff des "umweltfreundlichen LKW" zugrundeliegen, besteht nicht.

Zu Frage 4:

"Wie beurteilen Sie, insbesondere im Zusammenhang mit dem Verkehr auf der Brenner-Strecke, die Erhöhungen der LKW-Maut? Wie hoch müßte die LKW-Maut je Einzelfahrt tatsächlich sein,

- 4 -

um die Kosten zu begleichen?

Ab welcher Höhe der LKW-Maut am Brenner ist eine erhebliche Umlenkung des LKW-Verkehrs (etwa im Ausmaß von 40 %) von der Straße auf die Schiene zu erwarten?"

Aufgrund meiner Mitkompetenz in Mautfragen habe ich schon wiederholt auf die nicht optimale Auslegung der Maßnahme einer Mauterhöhung aufmerksam gemacht. So ist etwa der Anreiz zur Verlagerung des Lkw-Verkehrs auf die Schiene nicht gestiegen: Die Lkw-Jahreskarte ist zwar teurer geworden, es besteht aber nach wie vor der sogenannte Schilifteffekt, das heißt Vielfahrer werden belohnt. Auch die Verteuerung der 100-Fahrtenkarten für Lkw ist kein ausreichender Schritt in Richtung Kostenwahrheit zwischen LKW und PKW, da die Relation zwischen Pkw- und Lkw-Maut immer noch zu gering ist. Schließlich sind durch die sehr kräftige Verteuerung der Pkw-Jahreskarten vor allem die Nahfahrten betroffen, was zu einem Abdrängeffekt auf die parallele Bundesstraße führen kann.

In Zukunft wird es darum gehen, entsprechend dem Arbeitsabkommen der beiden Regierungsparteien auch den Stand der Lkw-Technik bei der Maut zu berücksichtigen und die Mautsätze nach Lärm und Schadstoffemissionen zu differenzieren.

Im Rahmen der oben angeführten Wegekostenstudie Österreich - Modul Straßenverkehr wurde durch das Amt der Tiroler Landesregierung ein Zusatzauftrag vergeben, der die Wegekosten des Verkehrs über die Brennerautobahn errechnen soll. Mit den Arbeiten wurde bereits begonnen, die Ergebnisse werden in Kürze vorliegen. Aufgrund der Ermittlung der Kosten nach einzelnen Fahrzeugkategorien kann eine Umrechnung auf die Lkw Maut aufgrund der Statistik der Fahrtenhäufigkeit vorgenommen werden.

Im Rahmen einer Verkehrsstudie Brenner, die eine Verkehrsprognose 2010 Schiene/Straße vornimmt, und die vom Deutschen

- 5 -

Verkehrsministerium und meinem Ressort vergeben wurde, hat mein Ressort nunmehr einen Zusatzauftrag vergeben, der untersuchen soll, ab welcher Mauthöhe eine signifikante Verkehrerverlagerung von der Straße auf die Schiene erfolgt. Gemäß vorliegenden Anbot der Untersuchungsstelle werden die Ergebnisse ab Mitte April vorliegen.

Wien, am 13. März 1991

Der Bundesminister

