



II-3111 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER
FÜR WIRTSCHAFTLICHE ANGELEGENHEITEN
ROBERT GRAF

Zl. 10.101/490-XI/A/1a/87

Wien, am 12. Februar 1988

Herrn
Präsidenten des Nationalrates
Mag. Leopold Gratz

1403 IAB
1988 -02- 15
zu 1398 IJ

Parlament

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 1398/J betreffend Einführung eines 100-Fahrtenblocks auf der Brennerautobahn für LKW der Kategorie C, welche die Abgeordneten Strobl, Dr. Müller, Weinberger, Mag. Guggenberger und Genossen am 17. Dezember 1987 an mich richteten, beehre ich mich wie folgt Stellung zu nehmen:

Zu Punkt 1 der Anfrage:

Der 100-Fahrtenblock soll einerseits die Maut-Mehrbelastung des in- und ausländischen Gütertransportgewerbes, die sich bei hoher Fahrtenhäufigkeit seit Aufhebung der Jahreskarte ergab, etwas mildern, dabei andererseits aber doch sicherstellen, daß die durch höhere Fahrtenhäufigkeit entstehende verstärkte Abnutzung der Straße sowie die erhöhte Umweltbelastung entsprechend abgegolten wird. Durch diese Regelung wird der Entschließungsantrag des Nationalrates vom 4. Juni 1987 in vollem Umfang erfüllt.

Zu Punkt 2 der Anfrage:

Die Übertragung von Einzelabschnitten des Mautblocks wird durch Bindung an das Kennzeichen des (Zug-)Fahrzeuges verhindert.

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER
FÜR WIRTSCHAFTLICHE ANGELEGENHEITEN
ROBERT GRAF

Zu Punkt 3 der Anfrage:

Diese Regelung beeinträchtigt in keiner Weise die beabsichtigte Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene, da das System auf die Häufigkeit der Benutzung abgestellt ist. In diesem Zusammenhang möchte ich jedoch darauf hinweisen, daß für eine wirkungsvolle Verlagerung des Schwerverkehrs auf den Brenner-Korridor noch der Ausbau der österreichischen Schienenwege und der Verladeeinrichtungen erforderlich ist. Derzeit ist eine Bahnverladung ja nur von München bis Ala bei Trient möglich.

Zu Punkt 4 der Anfrage:

Nein. Die Entscheidung, einen 100er-Block einzuführen, bzw. die Höhe des Preises desselben sehe ich als Kompromiß zwischen den radikalen Forderungen des in- und ausländischen Transportgewerbes, welches eine weit über das jetzige Maß hinausgehende Reduktion der Mautkosten verlangt, und der Forderung, die Benutzungskosten aus Umweltgründen möglichst hoch anzusetzen.

Zu Punkt 5 der Anfrage:

Unter der Annahme, daß die Frequenzstatistik des Jahres 1987 für die seinerzeitigen Jahreskarten zu ÖS 25.000,-- sich annähernd für das zukünftige Kaufverhalten bezüglich des 100er-Blocks als signifikant erweisen sollte, sind aus dem Wechsel des Mautinstrumentariums (Block statt Jahreskarte) geringfügige Mehreinnahmen zu erwarten.

