



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

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

Pr. Zl. 17.014/4-4-1994

II-14248 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage des Abg. Anschöber,

Freundinnen und Freunde vom 6. Mai 1994,

Zl. 6633/J-NR/1994, "Road-Pricing"

65321AB

1994-07-06

zu 66331J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1, 5, 6 und 7:

"Welche Gesamteinnahmen sind nach den vom Wirtschaftsminister vorgeschlagenen Tarifen ab welchem Zeitpunkt aus den vorgeschlagenen Road-Pricing-Modell in Österreich zu erwarten?"

Wie hoch wäre nach dem vorgeschlagenen Road-Pricing-Tarif für LKW von ÖS 1,20 die Belastung für die LKW Einzelfahrt am Brenner? Welche Kosten würden sich im Fall einer täglichen Fahrt pro Jahr daraus ergeben?"

Wie beurteilt der Minister diese Verbilligung des LKW-Verkehrs im Vergleich zwischen Maut und Road-Pricing am Brenner?"

Wie würde die gleiche Berechnung und der gleiche Kostenvergleich im Fall der weiteren bisher bestehenden Mautstrecken an der Pyhrn, an der Tauernautobahn zwischen Mautbelastung für die Einzelfahrt und geplanten Road-Pricing für die Einzelfahrt bzw. Jahresmautkarte und Road-Pricing-Belastung bei täglichen Fahrt pro Jahr aussehen?"

Die Aussagen des Herrn Wirtschaftsministers zur Frage eines künftigen Road-Pricing-Systems, wurden mit mir nicht akkordiert und stützen sich auf eine von der französischen Firma TRANSROUTE Consultants im Auftrag des Wirtschaftsministeriums durchgeführte Studie. Dem ho. Ressort liegt bis heute lediglich ein Kurzbericht über diese Studie vor.

Diesem zusammenfassenden Kurzbericht des Wirtschaftsministeriums über diese Studie ist zu entnehmen, daß ein offenes entwicklungsfähiges Mautsystem bei der vom Wirtschaftsministerium favorisierten Mauthöhe von durchschnittlich 0,3 öS/km für Pkws und durchschnittlich 1,2 öS/km für Lkws bei Ausdehnung dieses Tarifes auf die bestehenden Mautstrecken ab dem Jahr 2000 ca. 6,3 Mrd. öS Bruttoeinnahmen (Wert 1992) erbringen soll, wobei die Einnahmen aus dem Pkw- und die Einnahmen aus dem Lkw-Verkehr nicht gesondert ausgewiesen werden.

- 2 -

Die Kostenbelastung für eine PKW- Einzelfahrt am Brenner bei gleichzeitigem Wegfall der bestehenden Maut kann aus diesen Zahlen nicht abgeleitet werden, da mir keine Angabe über den konkreten Tarif am Brenner vorliegt.

Für alle weiteren Detailauskünfte muß ich Sie daher an den Herrn Wirtschaftsminister verweisen.

Zu Frage 2:

"Wie hoch sind derzeit die jährlichen Zinsen für die Straßenbaukredite aus ASFINAG?"

Der jährliche Zinsaufwand der ASFINAG für Straßenbaukredite, die die ASFINAG seit ihrer Gründung im Jahr 1982 aufgenommen hat, sowie für Altverbindlichkeiten der Straßenbausondergesellschaften beläuft sich auf rd. 3,6 Mia. öS (Bezugsjahr 1993).

Zu Frage 3:

"Wie hoch sind derzeit die Gesamtschulden aus ASFINAG und in welchem Zeitraum und mit welchen Jahresraten bzw. Jahreskonditionen sollen sie rückgezahlt werden?"

Die Gesamtschulden der ASFINAG betragen im Jahr 1993 90,3 Mia. öS (davon entfielen 71,3 Mia. auf den Straßenbau). Gemäß Artikel 2 § 10 des ASFINAG-Gesetzes wird mit der Tilgung der Schulden, die bis spätestens 31. Dezember 2015 abgeschlossen sein muß, nach Beendigung der Bautätigkeit der ASFINAG begonnen.

Zu Frage 4:

"Wie hoch ist derzeit die Jahresmaut für LKW auf der Brennerstrecke?"

Die Mauttarife für Kraftfahrzeuge über 1,3 m Höhe mit mehr als 3 Achsen auf der Brennergessamtstrecke betragen derzeit:

- Einzelfahrt: öS 1.000,- bzw. öS 750,- für lärmarme Lkw
- 100-Punkte-Karte: öS 4.000,-; 15 Punkte bzw. öS 600,- pro Fahrt
- 100-Fahrten-Karte für lärmarme Lkw: öS 50.000,-; öS 500,- pro Fahrt

- 3 -

Jahreskarten gibt es auf der Brennerstrecke in dieser Mautkategorie keine.

Zu den Fragen 8, 9, 10, 11:

"Road-Pricing ist nach den Plänen der Bundesregierung auch als Ersatz für die im Fall eines EU-Beitrittes dramatisch reduzierte Schwerverkehrsabgabe geplant. Der Großteil des Nord-Süd-Verkehrs ist auf der Brennerstrecke unterwegs. Wie hoch müßte nach Berechnungen des Ministers das Road-Pricing für LKW auf der Brennerstrecke sein, um im Fall einer täglichen Fahrt auf der Brennerstrecke den Entfall der herkömmlichen Maut und der Schwerverkehrsabgabe exakt wettzumachen?"

Welche Akkordierungsschritte sind im Rahmen der Bundesregierung in der Frage Road-Pricing in nächster Zukunft geplant?

Bis wann wird seitens der Bundesregierung ein konkretes Konzept über den Ersatz der Schwerverkehrsabgabe im Fall eines Beitrittes vorgelegt?

Wie soll im Detail für den ausländischen Frächter der Ersatz für die Verbilligung des Transits durch die dramatisch reduzierte Schwerverkehrsabgabe aussehen? Welche Detailschritte mit welchen konkreten Kostenbelastungen am Beispiel der Brennerstrecke, der Tauernstrecke und der Pyhrnstrecke sind hier geplant?"

Gemäß einer entsprechenden Übereinkunft zwischen den Koalitionsparteien muß sichergestellt werden, daß durch eine Kombination von Abgaben und Mautsystemen eine zumindest gleichbleibende Belastung des Schwerverkehrs erreicht wird. Zum Zwecke der Akkordierung der diesbezüglichen Maßnahmen wurde eine interministerielle Arbeitsgruppe eingerichtet, die bis spätestens 1. August 1994 konkrete Vorschläge ausarbeiten soll. Konkrete Angaben über die künftige Gesamt-Kostenbelastung der Lkws können daher erst nach diesem Datum gemacht werden. Dem Parlament liegt jedoch bereits heute ein Entwurf für eine gesetzliche Änderung der Kraftfahrzeugsteuer und der Straßenbenützungsabgaben vor.

Wien, am 4. Juli 1994

Der Bundesminister

