

1539/AB XX.GP

Herrn  
Präsidenten des Nationalrates  
Dr. Heinz FISCHER  
Parlament  
1017 Wien

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 1491/J betreffend finanz- und verkehrspolitische Sinnhaftigkeit der Mautvignette, welche die Abgeordneten Anschober, Freundinnen und Freunde am 27. November 1996 an mich richteten und aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beigelegt ist, stelle ich fest:

Antwort zu Punkt 1 der Anfrage:  
Die geschätzten Brutto- und Nettoeinnahmen für das Jahr 1997 sind den beiliegenden Tabellen zu entnehmen.

Antwort zu Punkt 2 der Anfrage:  
Die einzige Forderung der Europäischen Kommission, die sich auf den Erlös auswirkt, ist die Einführung einer Wochenvignette für die Fahrzeugkategorie bis 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht. Da

gleichzeitig mit der Einführung dieser Wochenvignette die ursprünglich vorgesehene Kombinationskarte mit den bisherigen bestehenden Mautstrecken wegfällt, ergibt sich nach den vorliegenden Abschätzungen unter Einbeziehung von Mautverlusten und Rabbattierungen auf bestehenden Mautstrecken eine Erlösminderung von rund 45 Mio.S. Dieser Betrag liegt bei weitem innerhalb der Schätzgenauigkeit der Einnahmen. Eine Aufschlüsselung nach Fahrzeugtypen ist in diesem Fall nicht möglich, da eine Zurechnung von Mautverlusten auf einzelne Kartentypen nicht möglich ist.

Antwort zu Punkt 3 der Anfrage:

Der Verwaltungsaufwand für die Vignette beträgt einschließlich Abschreibungen für Beschilderung und Kontrollbuchten rund 257 Mio.S im Jahre 1997.

Antwort zu Punkt 4 der Anfrage:

Der Reinerlös im Jahre 1997 beträgt geschätzt 2.209 Mio.S netto. Hierzu kommen Einnahmen aus Umsatzsteuer in Höhe von rund 443 Mio.S. Eine Aufschlüsselung auf Fahrzeug- oder Vignettentypen ist nicht möglich, da ein Großteil der Kosten nicht auf die einzelnen Typen umlegbar ist.

Antwort zu Punkt 5 der Anfrage:

Die Kosten für die Informationskampagne zur Einführung der Vignette im Herbst 1996 und Frühjahr 1997 betragen rund 30,0 Mio.S.

Antwort zu Punkt 6 der Anfrage:

Es wurden für folgende Bereiche eine Vorher-/Nachheruntersuchung in Auftrag gegeben:

Bereich Ost Autobahn - B 10, Bereich Landeshauptstadt Salzburg,  
Bereich Wien - Südosttangente, Bereich Kufstein, Bereich Brenner,  
Bereich Bregenz, Bereich A 7 Linz und Bereich Graz - Spielfeld.

Antwort zu den Punkten 7 und 13 der Anfrage:

Bisher wurde eine Ist-Aufnahme des Verkehrs, sowohl im Sommer als auch im Herbst durchgeführt. Da diese Untersuchung eine Vorher-/Nachheruntersuchung ist, wird ein umfassendes Ergebnis erst gegen Ende des Jahres 1997 vorliegen.

Antwort zu Punkt 8 der Anfrage:

Ausnahmeregelungen wurden für alle Bereiche der Staatsgrenzen und alle Bereiche gefordert, in denen Autobahnen an dichter verbautem Siedlungsgebiet vorbeiführen.

Antwort zu Punkt 9 der Anfrage:

Der Gesetzgeber hat vorgesehen, daß die zeitabhängige Maut auf allen Autobahnen und Schnellstraßen im gesamten Bundesgebiet gilt. Der Bau und die Erhaltung des hochrangigen Straßennetzes ist gerade in den Ballungsräumen, für die eine Ausnahme gefordert wird, sehr aufwendig und teuer, sodaß es ungerechtfertigt wäre, gerade für diese Strecken jetzt keine Maut einzuhaben.

Antwort zu Punkt 10 der Anfrage:

Wie in der Antwort zu Frage 7 erklärt, wird das Verkehrsgeschehen im Bereich des Brenners in einer Vorher-/Nachheruntersuchung erfaßt. Allfällige Maßnahmen in diesem Bereich sind abhängig von dem Ergebnis dieser Untersuchung und können derzeit nicht prognostiziert werden.

Antwort zu Punkt 11 der Anfrage:

An mich wurde die Einführung eines derartigen " Paßpickerls " nicht herangetragen .

Antwort zu Punkt 12 der Anfrage:

In der bereits im Nationalrat eingebrachten Novelle zum Bundesstraßengesetz ist vorgesehen, die A 22 im Bereich Brüggenauer Brücke zur B 14a zurückzustufen, da die Brüggenauer Brücke unter anderem zwei Straßen des niederrangigen Netzes in direkter Linie verbindet (Donauturmstraße mit Handelskai) und es in diesem Abschnitt unbillig wäre, eine Autobahnmaut zu verlangen. Der zweite vorgesehene Abschnitt ist die Kremser Donaubrücke, die schon bisher für den Langsamverkehr freigegeben wurde und daher in keiner Weise der Charakteristik einer Schnellstraße entspricht. In der Novelle zum Bundesstraßengesetz ist vorgesehen, die B 37 bis an den südlichen Brückenkopf zu verlängern und erst ab diesem Punkt mit der S 33 zu beginnen.

Anlage nicht gescannt !!