

1915/AB XX.GP

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2013/J-NR/1997, betreffend Kosten und Ausgaben für den Straßenverkehr in Österreich, die die Abgeordneten Huber und Genossen am 18. Februar 1997 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

1. und 2. Entsprechen die angeführten Zahlen der Realität?

Ist auf Basis der in der Anlage angeführten Einzeldaten ein seriöser Vergleich zwischen Einnahmen aus dem Straßenverkehr und ,Ausgaben für den Straßenverkehr möglich?

Wenn nein, Welche Parameter müßten in eine Berechnung der Ausgaben und Einnahmen den Straßenverkehr in Österreich betreffend zusätzlich einfließen, um einen realitätsbezogenen Vergleich zu ermöglichen?

Antwort:

Zunächst möchte ich darauf hinweisen, daß die Zuständigkeit für die Beantwortung dieser Anfragen grundsätzlich beim Herrn Bundesminister für Finanzen liegt. Insgesamt fällt im Zusammenhang mit den Zahlen des ARBÖ auf, daß diese jedenfalls nur einen sehr kleinen Teil der Realität abbilden, da ein beträchtlicher Teil der vom Straßenverkehr verursachten Kosten nicht angeführt werden. So fehlen bei den reinen Infrastrukturkosten z.B. die Kosten für den Bau und die Erhaltung von Landes- und Gemeindestraßen, die Kosten für Kreditaufwendungen der ASFINAG, die Kosten der Exekutive für die Verkehrsüberwachung etc. Außerdem bleiben die vom Straßenverkehr verursachten externen Kosten (das sind insbesondere Unfallfolge-,

Umwelt- und Staukosten), die sich immerhin in einer Größenordnung von 90 bis 100 Mrd. öS bewegen, in der Aufstellung des ARBÖ völlig unberücksichtigt.

Was die Angaben des ARBÖ über die finanziellen Leistungen der Kraftfahrer betrifft, so erscheint es mir im übrigen aus verkehrssicherheitspolitischen Gründen doch sehr bedenklich, wenn die von Kraftfahrern für rechtswidriges Verhalten im Straßenverkehr eingehobenen Strafen den vom Straßenverkehr verursachten Kosten gegenübergestellt werden, weil das letztlich bedeuten würde, daß der Kostendeckungsgrad des Straßenverkehrs durch rechtswidriges Verhalten und die damit verbundenen Mehreinnahmen aus Strafgeldern verbessert werden kann, was wohl nicht im Interesse der Volkswirtschaft liegen kann.

Auch ist es unrichtig, die gesamten Mineralölsteuererlöse dem Straßenverkehr zuzuscheiden, da Mineralölsteuer z.B. auch für Heizöle zu zahlen ist.

3. Wie hoch ist derzeit in Österreich der Kostendeckungsgrad a) des PKW-Verkehrs; b) des LKw-Verkehrs?

Antwort :

Vorläufige Berechnungen im Rahmen einer derzeit noch in Ausarbeitung befindlichen gemeinsamen Studie meines Ressorts und des Schweizer Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements zeigen, daß der volkswirtschaftliche Kostendeckungsgrad des Lkw-Verkehrs 1994 bei 45 % lag, beim Pkw bei 54% . Dies bedeutet einerseits, daß beide Verkehrsträger die von ihnen verursachten Kosten grundsätzlich nicht tragen, andererseits zeigt die deutliche Diskrepanz zwischen den Kostendeckungsgraden des LkW und des PkW aber auch, daß der LkW nach wie vor in beträchtlichem Maße vom Pkw quersubventioniert wird, und somit, was die Anlastung der verursachten Kosten betrifft, in erster Linie beim Lkw ein dringender Handlungsbedarf gegeben ist .