

876/AB

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 899/J betreffend Einführung der Vignette als Zwischenstufe zum "Road Pricing", welche die Abgeordneten Peter, Partnerinnen und Partner am 28. Juni 1996 an mich richteten und aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beigelegt ist, stelle ich fest:

Antwort zu Punkt 1 der Anfrage:

Die Preise wurden so gestaffelt, daß Touristen nicht eine Jahresvignette lösen müssen, wenn sie nur für kurze Zeit nach Österreich kommen. Für PKW, Busse und LKW gibt es eine Zweimonatsvignette. Sie gilt in zwei aufeinanderfolgenden Kalendermonaten, sodaß ein regulärer Urlaub damit abgedeckt ist. Der Preis beträgt für KFZ bis 3,5 Tonnen (PKW) 150 Schilling, für Busse 1.500 Schilling.

Schließlich gibt es für Busse noch die sehr kostengünstige Wochenvignette zu 300 Schilling - das entspricht bei einem durchschnittlichen Reisebus einem Preis von nur etwa 6 Schilling je Passagier. Ich werde darüber hinaus im Herbst einen Gesetzesantrag einbringen, der es ermöglicht, auch für KFZ bis 3,5 t (PKW) eine Wochenvignette und eine 2-Monatsvignette für Motorräder einzufahren.

Antwort zu Punkt 2 der Anfrage:

Bei der Gestaltung der Vignette wurde der Autobus nicht wie die sonstigen Fahrzeuge nach Gewicht klassiert, sondern bewußt in die unterste LKW-Kategorie eingereiht, um diesem umweltfreundlichen Massenverkehrsmittel besonders entgegen zu kommen. Bei der Geltungsdauer der Vignette ist eine Abstufung in Jahresvignette, 2-Monatsvignette und Wochenvignette vorgesehen, wobei gerade die Wochenvignette mit einem Preis von S 300,-- für den Autobus maßgeschneidert wurde.

Antwort zu Punkt 3 der Anfrage:

Eine Tagesvignette würde einen unvertretbaren Administrationsaufwand verursachen, der in keiner Relation zu den Einnahmen steht. Hinsichtlich der Schweizer Regelung wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

Antwort zu Punkt 4 der Anfrage:

In der Schweiz gibt es seit 1985 eine Abgabe für die Benutzung von Nationalstraßen. Vignettenpflichtig sind Motorfahrzeuge und Anhänger bis zu einem Gesamtgewicht von jeweils 3,5 t. Es gibt nur eine Jahresvignette mit einer Gültigkeit vom 1. Dezember des Vorjahres bis zum 31. Jänner des Folgejahres. Dies bedeutet, daß die österreichische Vignette, welche für PKW auch Zweimonatsvignetten und für LKW und Autobusse auch Wochenvignetten vorsieht, wesentlich flexibler gestaltet ist, als die schweizer Vignette.

Antwort zu Punkt 5 der Anfrage:

Die Kostenanteile verhalten sich in der Schweiz etwa 50:50.

Antwort zu Punkt 6 der Anfrage:

Wie bereits in der Antwort zur Frage 1 erwähnt, werde ich eine weitere Flexibilisierung beantragen.

Für Herbst ist eine umfassende Informationskampagne zur zeitabhängigen Maut (Vignette) geplant und ich erwarte mir nach Beseitigung allenfalls noch bestehender Informationsdefizite ein Abklingen der ersten Emotionen.

Antwort zu Punkt 7 der Anfrage:

Die Informationsarbeit wird sich unter anderem speziell sowohl an ausländische Touristen wie auch an inländische Hoteliers richten.

Antwort zu Punkt 8 der Anfrage:

Es ist vorgesehen, die Vignette über ein breites Distributionsnetz im In- und Ausland zu vertreiben, sodaß Staus an den Grenzen aufgrund der Vignettenpflicht auszuschließen sind.

Antwort zu Punkt 9 der Anfrage:

Die Vignette wird zeitgerecht vor dem Zeitpunkt ihrer gesetzlichen Geltung im In- und Ausland überall dort zu erhalten sein, wo Autofahrer sie leicht erwerben können, beispielsweise bei Autofahrerklubs, sowie in Trafiken und Tankstellen im Grenzbereich.

Antwort zu Punkt 10 der Anfrage:

In vielen europäischen Ländern gibt es eine Straßenbenützungsgebühr, die auch voll Touristen zu entrichten ist: z.B. bei unserem südlichen Nachbarn Italien, Europas größtem Tourismusland. Die Beseitigung der Gratisbenutzung von Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen wird nach Umfragen von der Mehrheit der Betroffenen akzeptiert. Ich erwarte keine negativen Konsequenzen für die Tourismuswirtschaft.

Antwort zu Punkt 11 der Anfrage:

Das am 26. April 1996 vom Parlament beschlossene Bundesstraßenfinanzierungsgesetz sieht vor, die zeitabhängige Maut (Vignette) in den nächsten Jahren - zuerst für Kraftfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 Tonnen und anschließend auch für alle anderen Kraftfahrzeugkategorien - in eine fahrleistungsabhängige Maut überzuführen.

Antwort zu Punkt 12 der Anfrage:

Ich sehe grundsätzlich keine Probleme beim Übergang von der Vignette zum Road-Pricing, sofern dieser an einem Jahreswechsel stattfindet. Anderenfalls müßten für das jeweilige Jahr Vignetten mit kürzerer Laufzeit und geringerem Preis ausgegeben werden, um eine Doppelbemautung zu verhindern.

Antwort zu Punkt 13 der Anfrage:

Die beiden genannten Routen sind im Bundesstraßengesetz als Bundesstraßen B festgelegt. Die Vignettenpflicht soll gemäß Bundesstraßenfinanzierungsgesetz nur für das höchstrangige Straßennetz, nämlich die im Bundesstraßengesetz definierten Autobahnen und Schnellstraßen, Anwendung finden.

Antwort zu Punkt 14 der Anfrage:

Die vom Wirtschaftsministerium in Auftrag gegebene Grundsatzstudie beinhaltet auch Überlegungen und Umfragen ragen bezüglich der Akzeptanz. Daraus geht hervor, daß selbst bei ungünstigen Verhältnissen weniger als 10 % der Autofahrer keine Vignette kaufen werden. Durch die beabsichtigte Einführung einer Wochenvignette für PKW wird die Akzeptanz noch verbessert, sodaß ich in dieser Hinsicht keine Probleme sehe. Darüber hinaus wurde für die besonders sensiblen Bereiche eine Vorher/Nachher-Untersuchung in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse dieser Untersuchung werden zeigen, ob in diesen Bereichen Maßnahmen zur Verhinderung von Umgehungsverkehr getroffen werden müssen.