

3757/AB XXII. GP

Eingelangt am 17.03.2006

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-11.500/0001-I/CS3/2006 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, 16. März 2006

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3796/J-NR/2006 betreffend Zusatzbelastung durch Einführung einer PKW-Maut, die die Abgeordneten Heinzl und GenossInnen am 18. Jänner 2006 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Gibt es in ihrem Ministerium Überlegungen, wie eine fahrleistungsabhängige Zahlung für die Straßenbenutzung durch PKWs funktionieren könnte?

Antwort:

Nein.

Fragen 2, 3 und 7:

Wenn ja, wie weit sind diese Überlegungen gediehen?

Mit welchen Einnahmen rechnen Sie, wenn eine fahrleistungsabhängige Zahlung für die Straßenbenutzung von PKW-Lenkern in Österreich gefordert werden würde? Welche Fahrleistung steht diesen Einnahmen gegenüber?

Ist das System der „Black Box“ Ihren Informationen zufolge technisch dafür geeignet, die für die Abrechnung einer PKW-Maut notwendigen Daten zu sammeln oder kann das System für diesen Zweck adaptiert werden?

Antwort:

Siehe Antwort zu Frage 1.

Fragen 4 und 8:

Wie hoch sind die Kosten, die Ihnen Informationen zufolge den PKW-Besitzern über verkehrsbezogene Steuern und Abgaben in den Jahren 2000, 2001, 2002, 2003 und 2004 und aus welchen Bestandteilen setzen sich diese Kosten zusammen?

Welcher Anteil der verkehrsspezifischen Budgeteinnahmen – Vignette, Mineralölsteuer u.a. wird tatsächlich für den Straßenbau, Infrastrukturprojekte oder ähnliches verwendet?

Antwort:

Steuern und Abgaben fallen in den Kompetenzbereich des Finanzministers.

Bei den grundsätzlich in meinen Kompetenzbereich fallenden Einnahmen aus der Autobahn-Vignette handelt es sich weder um Steuern oder Abgaben noch um Budget-Einnahmen, sondern um ein auf Basis des ASFINAG -Gesetzes und des Fruchtgenussvertrages ASFINAG - Bund durch die ASFINAG im eigenen Namen und auf eigene Rechnung erhobenes privatrechtliches Benutzungsentgelt. Diese Einnahmen sind zu 100 Prozent für Investitionen in das bemaute Straßennetz, und damit zum Vorteil der Benutzer dieses Straßennetzes, zweckgebunden.

Fragen 5 und 6:

Werden Sie durch Bundesbestellungen an Verkehrsdienstleistungen bei den ÖBB und anderen Verkehrsunternehmen dafür sorgen, dass der öffentliche Nahverkehr (Nebenbahnen, Buslinien etc.), auf dessen Bestand die Pendlerinnen und Pendler in den ländlichen Regionen als Alternative zum Auto angewiesen sind, aufrechterhalten und ausgebaut wird?

Wenn sie Frage 5 bejahen können: wie hoch sind die Mittel, die sie dafür über das derzeitige Maß hinaus im Jahr 2006 aufwenden werden?

Antwort:

Der Bund selbst nimmt im Rahmen der Bestellerförderung keine Bestellungen vor. Dies ist Aufgabe der Gemeinden beziehungsweise der Länder. Erst bei Erfüllung entsprechender Qualitäts-Kriterien wird seitens des Bundes eine Kofinanzierung für die jeweilige Bestellung an Verkehrsdienstleistung bereitgestellt.

Frage 9:

Welchen Anteil der allgemeinen Kosten des Straßenverkehrs trägt der Schwerverkehr und welchen Anteil tragen die PKW-Besitzer?

Antwort:

Es ist für mich nicht nachvollziehbar, was die Anfrager unter „Allgemeine Kosten des Straßenverkehrs“ konkret verstehen.

Von den Infrastrukturkosten (Bau, Erhaltung, Betrieb, Finanzierung, Bemaute, Verwaltung) des gesamten Autobahn- und Schnellstraßennetzes können knapp 60 % dem Schwerverkehr (Fahrzeuge über 3,5 t) zugerechnet werden. Diese Kosten werden über die Einnahmen der fahrleistungsabhängigen Maut gedeckt.

Mit freundlichen Grüßen