





Republik Österreich

  
Dr. Johannes Ditz  
Wirtschaftsminister

- 3 -

**Punkt 6 der Anfrage:**

Welche Gelder sind aufgrund dieser mangelhaften Maut-EDV bislang der ASFINAG entgangen? Mit welchen Konsequenzen?

**Antwort:**

Grundsätzlich werden der ASFINAG keine Gelder entgehen, da alle Forderungen seitens der Alpen Straßen AG gegenüber dem Auftragnehmer geltend gemacht werden.

Diese umfassen, wie bereits erwähnt, den Zinsverlust aus den verspätet gelegten Kreditkartenabrechnungen sowie den aus der vorübergehenden Außerbetriebnahme der neuen Maut-EDV-Anlage zwischen 17.1. und 8.2.1995 resultierenden Betrag.

**Punkt 7 der Anfrage:**

Welche Garantie besteht dafür, daß getätigte Fahrten in Rechnung gestellt werden können?

**Antwort:**

Die Abfertigungsdaten der Mautstellen für die mit Kreditkarten getätigten Fahrten stehen zur Verfügung. Lediglich die Rechnungslegung an die Kreditkartenorganisationen war wegen Soft- und Hardwareproblemen bisher nicht möglich. Seit 5.7.1995 laufen laut Alpen Straßen AG aber auch diese Verrechnungsvorgänge.

**Punkt 8 der Anfrage:**

Wann wird die Behebung des EDV-Schadens erfolgen? Seit wann besteht dieser Schaden?

Republik Österreich

~~\_\_\_\_\_~~  
Dr. Johannes Ditz  
Wirtschaftsminister

- 4 -

**Antwort:**

Seit Inbetriebnahme der neuen Bemautungsanlage am 4.1.1995 bemüht sich die Lieferfirma, den damals bekanntgewordenen Mangel zu beheben. Am 5.7.1995 war es der Alpen Straßen AG nach ausführlicher Prüfung erstmalig möglich, Daten an die Kreditkartengesellschaften zur Verrechnung zu übergeben.

**Punkt 9 der Anfrage:**

Ist es richtig, daß zeitweise Mautstellen der Alpenstraßen AG wegen Personalmangel geschlossen werden müssen? An wievielen Tagen des Jahres 1995 ist dies an welchen konkreten Stellen geschehen? Welche Verluste sind dadurch entstanden?

**Antwort:**

Prinzipiell bleiben nachts besonders schwach frequentierte Nebenmautstellen wie z.B. Patsch, Europabrücke, teilweise Matri und Brennersee aus betriebswirtschaftlichen Gründen dann unbesetzt, wenn die Betriebskosten die zu erwartenden Einnahmen an dieser Mautstelle übersteigen würden. In Extremfällen kann es jedoch notwendig sein, zur Bewältigung unerwartet hoher Verkehrsmengen an der Hauptmautstelle zusätzliches Personal von schwächer frequentierten Nebenmautstellen dorthin zu verlagern. Laut Auskunft der Alpen Straßen AG ist dies 1995 an einer der beiden Mautstellen der Anschlußstelle Stubaital mehrere Stunden bei Nacht der Fall gewesen. Durch extrem hohes Verkehrsaufkommen in Schönberg und eine Vielzahl von kurzfristig aufgetretenen Krankheitsfällen bei dem aus betriebswirtschaftlichen Gründen zahlenmäßig knapp gehaltenen Mautnerpersonalstand mußten die Mautstellen in Stubai teilweise bzw. kurzfristig ganz unbesetzt bleiben. Der damit verbundene Einnahmenentfall liegt in einer nur sehr geringen Größenordnung, da diese Mautstelle überwiegend von Besitzern von

Republik Österreich

  
Dr. Johannes Ditz  
Wirtschaftsminister

- 5 -

pauschalen Zeitkarten frequentiert wird, bei denen ohnehin kein unmittelbares Mautinkasso sondern nur eine Kontrolle erfolgt. Diese Maßnahme diene jedenfalls zur Abwehr weit größerer Einnahmenverluste, die sonst durch vermehrtes Abwandern von der Autobahn bei allzu verzögerter Mautabfertigung an der Hauptmautstelle zu erwarten gewesen wären.

Punkt 10 der Anfrage:

Bestehen Planungen, die Anschlußstelle Innsbruck-Süd (2,1 Mio. Fahrzeuge) zu bemauten? Wenn ja, ab wann und welche Einnahmen würden durch eine derartige Maßnahme zu erwarten sein?

Antwort:

Derzeit bestehen keine Absichten, das seit 1980 eingestellte Mautinkasso in Innsbruck-Süd wieder aufzunehmen. Die Abschnitte zwischen Innsbruck Ost bzw. West und Innsbruck Süd werden sehr stark vom Lokal- und Regionalverkehr der Innsbrucker Umlandgemeinden zur Umfahrung des Innsbrucker Stadtgebietes genutzt. Eine Wiederbemautung in Innsbruck-Süd würde zu massiven Verkehrsverlagerungen in das ohnehin hoch belastete Stadtstraßennetz führen. Die Frequenz an der Anschlußstelle Innsbruck-Süd würde drastisch zurückgehen, was sich auch aus einer Hochrechnung der Frequenz aus dem letzten mautpflichtigen Jahr 1979 ableiten läßt. Im Falle der Bemautung dürfte nur mehr mit 300.000 bis 400.000 Kfz in Innsbruck-Süd gerechnet werden. Da noch dazu ein großer Teil dieses verbleibenden Verkehrs die extrem billigen pauschalen Zeitkarten verwenden würde, wäre die zusätzliche Belastung des Innsbrucker Straßennetzes auch durch Mautmehreinnahmen in keiner Weise zu rechtfertigen.

