

1964/AB XX.GP

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 1957/J betreffend Vignette, welche die Abgeordneten Anschober, Freundinnen und Freunde am 17. Februar 1997 an mich richteten und aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beigelegt ist, stelle ich fest:

Antwort zu Punkt 1 der Anfrage:

Bei der Produktionsbestellung im Juni 1996 war die Wochenvignette noch nicht projektrelevant. Erst Ende September 1996 wurde sie über Druck der EU-Kommission zur Realisierung in die Projektarbeit einbezogen. Zu diesem Zeitpunkt war die erste Vignettenproduktionstranche bereits in Arbeit, eine Bedarfsberechnung für geänderte Kaufnachfrage (z.B. 1 Wochenvignettenkäufer wird bis zu 8 Wochenvignetten pro Jahr kaufen) lag jedoch nicht vor, da dieser zusätzliche Vignettentyp in den Basisberechnungen mangels Kenntnis nicht angedacht und daher nicht berechnet war. Es wurden

daher geplante Vignettenkontingente - z.B. 2 Monatskombipack , welches ersatzlos entfiel - in Wochenvignettenkontingente um- disponiert .

Die aktuelle Bedarfsneuberechnung auf Basis " Einbeziehung Wochen- vignette" wurde dann zu einem späteren Zeitpunkt erstellt und führte zu einem voraussichtlichen Potential von ca. 12 Mio. Kurz- zeitvignetten. Wieviel Prozent davon Monatsvignetten und wieviel Wochenvignetten sein werden, ist derzeit nicht errechenbar. Diese Erkenntnis bleibt einer Betrachtung des realen Kaufverhaltens vorbehalten .

Antwort zu Punkt 2 der Anfrage:

Die ersten Wochenvignetten wurden, wie oben dargestellt, durch Umdispositionen des Auftrages, der auf die genannte Reflexfolie abstellt , produziert . Bis zum Zeitpunkt der Vergabe der Vignettenproduktion war, wie ebenfalls bereits dargelegt, eine Wochenvignette für PKW nicht vorgesehen. Für den Bietervergleich wurde, aus sicherheitstechnischen Überlegungen, nur eine entsprechend fälschungssichere Trägerfolie herangezogen. Die Frage wer Bestbieter gewesen wäre, wenn ein billigeres Folienmaterial Kalkulationsgrundlage gewesen wäre, ist daher nicht beantwortbar.

Antwort zu Punkt 3 der Anfrage:

Die Produktion der weiteren Wochenvignetten erfolgte zu rund 4 Mio. Stück noch aus dem Altauftrag durch Swarco, der letzten rund 6 Mio. Stück nach einer neuerlichen Bieteranfrage durch Forster Österreich .

Antwort zu Punkt 4 der Anfrage:

Gegen Swarco wurden die Ansprüche wegen Minderqualität, direkter Folgekosten und Lieferverzug geltend gemacht, weitere Schadener-

satzansprüche sind ausdrücklich vorbehalten. Gegen CMG wurden Schadenersatzforderungen formuliert, vorerst von dieser jedoch in Abrede gestellt. Weitere Schritte sollen folgen.

Antwort zu Punkt 5 der Anfrage:

Als Konsequenz der im Zusammenhang mit der Einführung der zeitabhängigen Maut ( Vignette ) aufgetretenen Probleme habe ich veranlaßt, daß die ÖMG aufgelöst wird. Weiters habe ich eine Aufgabentrennung für die Projekte "fahrleistungsabhängige Maut," und "Umsetzung Vignette," mit klaren Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten der beiden Bundesstraßengesellschaften veranlaßt. Dabei wird die ASG das Projekt zur Einführung einer fahrleistungsabhängigen Maut eigenverantwortlich durchführen und zwar nicht nur für Tirol und Vorarlberg, sondern für das gesamte österreichische Autobahnen- und Schnellstraßennetz.

In diesem Zusammenhang darf ich auch auf die zum Thema Maut im Bautenausschuß am 21.3.1997 geführte ausführliche Aussprache hinweisen.

Antwort zu Punkt 6 der Anfrage:

Am 19. Februar 1997 und am 5. März 1997 haben bei ÖSAG bzw. bei der Alpen Straßen AG Hauptversammlungen stattgefunden und wurde eine Umbildung in der Besetzung des Aufsichtsrates vorgenommen.

In beiden Aufsichtsräten wurde - wie bereits in der Beantwortung der parlamentarischen Anfrage 1869/J ausführlich erläutert - ein Wechsel hinsichtlich der vom Wirtschaftsressort namhaft gemachten Aufsichtsräte vollzogen .

Antwort zu Punkt 7 der Anfrage:

Die Gestaltung des Aktienrechts fällt nicht in den Kompetenzbereich des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten.

Antwort zu den Punkten 8 und 9 der Anfrage:

Die derzeit in Ausarbeitung befindliche Reform betreffend die Bundesstraßengesellschaften - der Entwurf eines entsprechenden Gesetzes befindet sich derzeit in Begutachtung - soll insbesondere auch der Erfüllung der Konvergenzkriterien der EU in bezug auf die aushaftenden ASFINAG-Kredite dienen. Die Bedienung der ASFINAG-Straßenbauschulden wird dabei berücksichtigt. Bei dieser Reform ist auch in geeigneter Weise auf die gewachsenen Strukturen in der Landesverwaltung Bedacht zu nehmen, die zu einem großen Teil bisher im Rahmen der Auftragsverwaltung mit der Besorgung von Angelegenheiten des Bundesstraßenbaues betraut war.

Antwort zu Punkt 10 der Anfrage:

Es gibt ein Verhandlungsteam der Koalitionspartner zum Bundesministeriumgesetz. Dem Ergebnis der Verhandlungen möchte ich nicht voreilen.