

2013/AB XX.GP

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 2005/J betreffend Einführung von elektronischem Road-Pricing, welche die Abgeordneten Anschöber, Freundinnen und Freunde am 18.2.1997 an mich richteten, stelle ich fest:

Antwort zu Punkt 1 der Anfrage:

Hauptargument für die Einführung eines österreichweiten Mautsystems war bei der Gesetzgebung sicherlich die Frage der ungelösten zukünftigen Finanzierung der Straßeninfrastruktur.

Der wachsende Verkehr sowie die erhöhten Anforderungen an Umweltschutz, Sicherheit, Verkehrsmanagement und Service sowie die bestehenden Refinanzierungsverpflichtungen erhöhen den Finanzbedarf im Bereich der hochrangigen Straßeninfrastruktur, der mit den vorhandenen Ressourcen kaum mehr abgedeckt werden kann.

Antwort zu Punkt 2 der Anfrage

Zur Zeit werden mehrere System- Szenarien für die fahrleistungs - abhängige Bemannung von Kraftfahrzeugen auf Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen auf ihre Machbarkeit untersucht. In einem gemeinsamen Bericht des Wirtschafts- und Verkehrsministers werden auf Basis der von der Alpen Straßen AG durchgeführten Arbeiten der Ministerrat und das Parlament informiert werden. Ab Entscheidung für ein Mautsystem ist ein entsprechender Zeitraum für die technische Umsetzung bis zur Inbetriebnahme des fahrleistungsabhängigen Mautsystems für LKW zu kalkulieren, der nach derzeitigem Informationsstand und aus dem Vergleich mit ähnlichen nationalen und internationalen Projekten mit rund zwei Jahren abgeschätzt werden kann. Bei der Projektarbeit wird auch auf die Möglichkeit zur Einführung einer fahrleistungsabhängigen Maut für PKW Bedacht genommen , die entsprechend den Vorgaben des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996 (BStFG 1996) der LKW-Maut zeitlich nachfolgen soll .

Antwort zu Punkt 3 der Anfrage:

Der EU- Kommission wurde im Zuge des vorgeschriebenen und im Mai/Juni 1996 durchgeführten Konsultationsverfahrens der Entwurf für das BStFG 1996 vorgelegt, in dem der Ersatz der Vignette durch ein fahrleistungsabhängiges Mautsystem festgeschrieben ist . Darüber hinausgehende Vereinbarungen bzw. Zusagen bestehen nicht.

Antwort zu Punkt 4 der Anfrage:

Mit dem BStFG 1996 wurde die Einführung eines fahrleistungsabhängigen Mautsystems beschlossen und ich werde in meiner Verantwortung als zuständiger Bundesminister die bestmögliche Vollziehung dieses nach wie vor gültigen Gesetzes veranlassen.

Antwort zu Punkt 5 der Anfrage:

Vorbehaltlich anderslautender Entscheidungen des Ministerrates oder des Parlaments soll nach Vorliegen einer Systementscheidung und der im BStFG vorgeschriebenen Mautstellenverordnung unverzüglich die Detailprojektierung begonnen werden. Dies wäre grundsätzlich noch für 1997 vorgesehen.

Antwort zu den Punkten 6 und 7 der Anfrage:

Das Modell einer kilometerbezogenen Abgabe mittels Erfassung des jährlichen Kilometerstandes im Kfz wurde in einer Studie mit dem Titel:

" Fahrleistungsabhängige Kraftfahrabgaben"

im Jahr 1990 detailliert untersucht.

Obwohl dieses Modell auf den ersten Blick eine relativ gerechte Wegekostenanlastung vermuten läßt, ist eine Reihe schwerwiegender Nachteile zu beachten:

- Keine Unterscheidung zwischen Fahrleistung im teuren hoch- bzw. weniger teuren niederrangigen Straßennetz
- Benachteiligung strukturschwacher Regionen insbesondere dort, wo keine Alternative in Form des öffentlichen Verkehrs vorhanden ist
- keine Möglichkeit zur Verkehrslenkung/-steuerung (z . B . durch zeitlich gestaffelte Tarife)
- Zweckbindung und Zuordnung der Einnahmen problematisch
- kein Zusammenhang mit den Bestrebungen, eine Eigenfinanzierung bestimmter Infrastruktursysteme zu erlangen

- kein ähnlicher Trend in Europa zu beobachten (Gefahr einer Insellösung)

- keine praktikable Möglichkeit zur Ausklammerung der Fahrleistung von österreichischen Kfz im Ausland

Neben diesen Gründen sind vor allem die Bestimmungen der EU-Wege-

- kostenrichtlinie 93/89/EWG, die eine Bemannung von nicht österreichischen LKW über 12 t auf Autobahnen und autobahnähnliche Straßen einschränkt, dafür ausschlaggebend, daß dieses Modell nicht weiter verfolgt wurde.

Antwort zu Punkt 8 der Anfrage:

Bei der von Ihnen angesprochenen Broschüre handelt es sich um eine unbewertete inhaltliche Zusammenfassung verschiedener Studien zum Thema " Straßenbenützungsgebühren" .

Die dabei erfolgte Bevorzugung eines fahrleistungsabhängigen Mautsystems wurde in der Antwort zu Frage 1 begründet.

Antwort zu Punkt 9 der Anfrage:

Diese Frage fällt grundsätzlich in den Kompetenzbereich des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr.

Für eine Bemannung ist diese Methode aufgrund der gegebenen nationalen und internationalen gesetzlichen Bestimmungen, wie bereits zu Frage 6 und 7 ausgeführt, derzeit nicht relevant.

Die Entwicklungen auf diesem Gebiet werden jedoch laufend beobachtet .

Antwort zu Punkt 10 der Anfrage:

Maut oder Benützungsgebühren allgemein und speziell auch eine kilometerbezogene Abgabe für LKW > 12 t dürfen nach den Bestimmungen der EU-Wegekostenrichtlinie 93/89/EWG (Art. 7d) " . . . auf Autobahnen, anderen mehrspurigen Straßen, die ähnliche Merkmale

wie Autobahnen aufweisen, Brücken, Tunneln und Gebirgspässen . . . " eingehoben werden. Vor Ausweitung dieser Abgabenleistung auf das gesamte Straßennetz müßten neben dieser Wegekostenrichtlinie auch das ASFINAG-Gesetz, das Maßnahmengesetz sowie das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz geändert werden.

Antwort zu Punkt 11 der Anfrage:

Theoretisch wäre die Ausrüstung österreichischer Kfz mit technischen Instrumenten denkbar, die bei Grenzübertritten über dort installierte Kommunikationsanlagen die Kilometerzählung stoppen bzw. bei Wiedereinreise wieder in Gang setzen. Praktisch erscheint dieses Modell ohne gesamteuropäischen Umstieg auf so ein System aber kaum umsetzbar. Die Manipulationssicherheit wäre Praktisch nicht zu garantieren.

Antwort zu Punkt 12 der Anfrage:

Da Österreich als EU-Mitglied nach Inkrafttreten des Schengener-Abkommens keine Grenzkontrollen für Angehörige von Mitgliedstaaten vorsieht, ist praktisch keine Erfassung ausländischer Kfz möglich .

Antwort zu Punkt 13 der Anfrage:

Basierend auf den bisher vorliegenden Festlegungen der europäischen Normungsausschüsse und angesichts der Forderung der europäischen Kommission nach Interoperabilität zukünftiger elektronischer Maut-Systeme wird ein System auf Mikrowellenbasis, 5,8 GHz untersucht.

Antwort zu Punkt 14 der Anfrage:

Die im deutschen AGE-Versuch auf der A 555 durchgeführten Tests verschiedener elektronischer Kommunikationssysteme sollten Aufschluß über die technische Zuverlässigkeit geben.

Diese wurde hinsichtlich der reinen Funkkommunikation im wesentlichen auch bestätigt. Probleme traten aber bei der Erfassung und Nachverfolgung von potentiellen Mautprellern auf. Diese führten dazu, daß Deutschland seine ursprüngliche Absicht zur baldigen Einführung eines ausschließlich elektronischen Gebährensysterns revidierte .

Die Situation ist insofern nicht unmittelbar mit Österreich vergleichbar, als das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996 von Anfang an kein ausschließlich elektronisches System sondern nur " überwiegend " elektronische Mauteinhebung aber auch andere (manuelle) Zahlungsmethoden vorgesehen hat.

Antwort zu Punkt 15 der Anfrage:

Nachdem derzeit weder Systemkonfiguration, Anbieter noch das endgültige Produkt feststehen, kann diese Frage im Augenblick nicht seriös beantwortet werden.

Bei der Auswahl des Systems wird jedoch die geringstmögliche Fehlerquote ein wesentliches Entscheidungskriterium darstellen.

Antwort zu Punkt 16 der Anfrage

Diese Frage steht im direkten Zusammenhang mit Frage 15 und ist daher derzeit nicht zu beantworten.

Antwort zu Punkt 17 der Anfrage

Im Rahmen von Untersuchungen zur Auswirkung eines Mautsystems wurde anhand von "Musterfällen," eine Abnahme der Unfälle auf dem Autobahnnetz ermittelt. Im parallelen Straßennetz könnte - ohne Berücksichtigung von Begleitmaßnahmen - eine Erhöhung der Zahl der Gesamtunfälle um eine Größenordnung von ca. 5-7 % möglich sein. Durch entsprechende Maßnahmen läßt sich der dort geschätzte Anstieg der Unfallziffern aber deutlich reduzieren.

Antwort zu Punkt 18 der Anfrage:

Die Abschätzung von möglichen Verkehrsverlagerungen in einzelnen Streckenabschnitten und die durch Begleitmaßnahmen gesteuerte Minimierung dieses Ausweichverkehrs wird im Zuge der laufenden Detailuntersuchungen bearbeitet.

Antwort zu den Fragen 19 und 20 der Anfrage:

Für die seit 1990 bestehende automatische Zählstelle 144 Parndorf an der B 10 liegen folgende Daten für den jährlichen DTV vor :

1990	13.617
1991	14.629
1992	15.622
1993	14.453
1994	13.517
1995	5.477
1996	5.700

Für die automatische Zählstelle 76 Praterbrücke an der A 23 liegen folgende Daten für den jährlichen DTV vor:

1995 127.228

1996 keine relevanten Daten, da Praterbrücke in Bau

Für die automatische Zählstelle 90 Laaerbergtunnel an der A 23 liegen folgende Daten für den jährlichen DTV vor:

1995 104.514

1996 106.741

Ein aussagekräftiger Vergleich der Verkehrsentwicklung vor bzw. nach Einführung der Vignette ist aufgrund des noch sehr kurzen Beobachtungszeitraumes derzeit nicht möglich. Diesbezügliche Verkehrsuntersuchungen zur Beantwortung dieser Fragen laufen über das gesamte Jahr 1997.

Antwort zu Punkt 21 der Anfrage:

Derzeit werden im Zuge der Vorbereitungsarbeiten verschiedene Tarifsimulationsmodelle untersucht. Die Festlegung eines km-Tarifes gibt es noch nicht.

Diese ist gemäß BStFG im Rahmen einer eigenen Tarifverordnung durchzuführen. Grundsätzlich wird der Tarif aber im Optimierungsbereich zwischen einer noch vertretbaren Benutzerakzeptanz und der Erfüllung der finanziellen Zielsetzungen des Mautsystems zu liegen kommen .

Antwort zu Punkt 22 der Anfrage:

Akzeptanzuntersuchungen haben gezeigt , daß der " Fahrtenverzicht " aufgrund vertretbarer Straßenbenutzungsgebühren eher im marginalen Bereich liegt und erst bei sehr hohen Tarifen Auswirkungen zeigt. Trendmäßig ist das Ziel einer "Verkehrsvermeidung" aber gegeben (Verkehrslenkung) .

Antwort zu Punkt 23 der Anfrage:

Experten des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten waren in den Fachgremien bei der Erstellung des "NUP" vertreten .

Grundsätzlich entsprechen die Aussagen des NUP den Zielsetzungen des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten.

Die sehr hoch gesetzten Ziele des NUP, nämlich Maut auf dem gesamten Straßennetz zu betreiben, sind aufgrund der bestehenden nationalen und internationalen gesetzlichen Bestimmungen, wie oben bereits detailliert dargestellt, derzeit nicht vorgesehen.

Antwort zu Punkt 24 der Anfrage:

Es ist mir bekannt, daß die angeführte Studie im Auftrag des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr von der Energieverwertungsagentur durchgeführt wurde. Ergebnisse daraus sind mir jedoch noch nicht bekannt.