

2214/AB XX.GP

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 2241/J betreffend Kosten der Vorbereitung der Vignette und des elektronischen Road-Pricings, welche die Abgeordneten Anschöber, Freundinnen und Freunde am 10. April 1997 an mich richteten und aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beigelegt ist, stelle ich fest: -

Antwort zu Punkt 1 der Anfrage:

Bei den mit der operativen Vorbereitung der Vignette betrauten Straßengesellschaften waren 1996 aufgrund deren Meldungen zusammen 1. Personen mit einem Zeitaufwand von insgesamt 41 Arbeitsmonaten beschäftigt. Für das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten ist eine derartige personenbezogene Detaillierung nicht möglich, da das Projekt im Rahmen der allgemeinen laufenden ministeriellen Tätigkeit betreut worden ist.

Über den Personalaufwand in anderen Bundesministerien bzw. Gebietskörperschaften liegen mir keine Informationen vor.

Antwort zu Punkt 2 der Anfrage:

Die für die Vignettenvorbereitung 1996 aufgewendeten Personalkosten betragen bei den Straßengesellschaften laut deren Angaben rund 2,6 Mio. S. In der Betriebsabrechnung des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten sind auf dem Kostenträger "Mautangelegenheiten" für 1996 1,544 Mio.S ausgewiesen. Allerdings sind darin nicht allein die Tätigkeiten zur Vignetteneinführung, sondern alle mautrelevanten Arbeitsbereiche, also auch die fahrleistungsabhängige Maut und die bestehenden Mautstrecken zusammengefaßt. Angaben über andere Ministerien bzw. Gebietskörperschaften liegen mir nicht vor.

Antwort zu Punkt 3 der Anfrage:

Der sonstige Aufwand zur Vignetteneinführung betrug 1996 bei den Straßengesellschaften rund 46 Mio. S, womit vor allem die Leistungen der Beraterfirma und die PR-Maßnahmen gedeckt wurden. Der Sachaufwand im Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten liegt 1996 für den Kostenträger "Mautangelegenheiten" bei 895.000, -- S, umfaßt aber wie schon zu Frage 2 ausgeführt, auch fahrleistungsabhängige Maut und bestehende Mautstrecken. Zur Situation in anderen Bundesministerien bzw. Gebietskörperschaften kann ich keine Auskunft geben.

Antwort zu Punkt 4 der Anfrage:

Bei den durch das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz mit der Verbesserung der fahrleistungsabhängigen Maut beauftragten Straßengesellschaften waren insgesamt bisher 16 Personen mit einem gesam-

ten Zeitaufwand von rund 45 Arbeitsmonaten beschäftigt. Für das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten gilt das schon zu Frage 1 gesagte, daß die Projektsbegleitung im Rahmen der allgemeinen laufenden ministeriellen Tätigkeiten erfolgt ist und eine personalbezogene detaillierte Zurechnung daher nicht möglich ist. (Über den Personalaufwand in anderen Bundesministerien bzw. Gebietskörperschaften liegen mir keine Informationen vor .

Antwort zu Punkt 5 der Anfrage:

Die Personalkosten der Straßengesellschaften werden für den Bereich der fahrleistungsabhängigen Maut mit insgesamt 3,7 Mio. S beziffert. Die im Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten zu diesem Sachbereich angefallenen Personalkosten sind nur gemeinsam mit anderen Kosten im Kostenträger "Mautangelegenheiten" angeführt und betragen 1996, wie bereits zu Frage 2 erwähnt, 1,544 Mio. S. Angaben über andere Ministerien bzw. Gebietskörperschaften liegen mir nicht vor.

Antwort zu Punkt 6 der Anfrage:

Die sonstigen administrativen Kosten des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten für den gesamten Bereich Maut wurden bereits bei Frage 3 behandelt. Die sonstigen Kosten der Straßengesellschaften betreffen laut deren Angaben bis auf einen kleinen Kostenanteil unter 1. Mio. S. Zur Situation in anderen Bundesministerien bzw. Gebietskörperschaften kann ich keine Auskunft geben.

Antwort zu Punkt 7 der Anfrage:

Zum Thema Vignette wurde vom Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten 1995 die Studie "Vorarbeiten zum Grundkonzept Vignette Österreich" an die CMG Ges . m . b . H . beauftragt . Die

Kosten dieser öffentlich zugänglichen Studie betragen (einschl. MWSt.) 2,3 Mio. S.

Zum Bereich Maut sind beginnend mit dem Jahr 1993 folgende Arbeiten beauftragt worden:

* Eine "Machbarkeitsstudie zur Maut in Österreich" an Transroute Consultants mit Gesamtkosten (inkl. Begleitaufträge) von 8,8 Mio. S. Die Studie ist öffentlich bekannt und zugänglich.

* Im Rahmen einer Arbeitsgruppe Maut (BMWA/ASG/ÖSAG) vertiefende Mautuntersuchungen in einer größeren Zahl von Einzelstudien, deren Ergebnisse zu einer "Mautstudie Österreich" zusammengefaßt wurden. Die Aufträge für diese 1995 fertiggestellte Arbeit ergingen an mehrere österreichische Ziviltechniker- und Planungsbüros bzw. an das Kuratorium für Verkehrssicherheit. Die Gesamtkosten für diese Studie lagen bei insgesamt 10,9 Mio. S. Diese Arbeit bildete einerseits eine Basis für das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz (BStFG) 1996 und wurde andererseits als Beilage zum damaligen Entwurf des BStFG im Rahmen des Konsultationsverfahrens auch der Europäischen Kommission übermittelt.

* Aufbereitung und Zusammenfassung von Entscheidungsgrundlagen zur Umsetzung des BStFG 1996. Von der vom Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten mit Kosten von 2,4 Mio. S beauftragten Arbeit liegt seit Oktober 1996 ein vorläufiger interner Endbericht vor.

* Im Rahmen der weiteren Vorbereitungsarbeiten wurden von den Straßengesellschaften Untersuchungen zur Mautsystemarchitektur, österreichweit vergleichende Untersuchungen verschiedener Mautszenarien, ein Verkehrsnetzmodell einschließlich Verkehrszählungen, sowie mehrere verkehrsplanerische Begleitunter-

euchungen und die Projektkoordinierung mit einem Gesamtkostenrahmen von zusammen 25,2 Mio. S (inkl. MWSt.) an zum Teil internationale Gutachter beauftragt. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen liegen vorerst nur in Form von internen Fachberichten vor, die aber u.a. eine Grundlage für den von mir gemeinsam mit dem Herrn Verkehrsminister dem Ministerrat vorgelegten Bericht bilden.

* Darüber hinaus wurden und werden von den Straßengesellschaften praktische Tests auf den bestehenden Mautstrecken durchgeführt bzw. ein Pilotsystem betrieben, deren Erfahrungen in die weiteren Vorbereitungsarbeiten zur fahrleistungsabhängigen Maut einfließen werden .

Antwort zu Punkt 8 der Anfrage:

Das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten hat in den letzten Jahren entsprechend zweier Regierungsaufträge , " Road Pricing" zu untersuchen, seine Arbeiten im Bereich Straßenfinanzierung auf die fahrleistungsabhängige Maut konzentriert. Daneben wurde aber laufend auch auf alternative Möglichkeiten geachtet. Bereits im Jahre 1990 wurde im Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten die Studie " Fahrleistungsabhängige Kraftfahrabgaben" an das Kommunalwissenschaftliche Dokumentationszentrum (Kosten 635.000 S) vergeben . Darin wurde insbesondere die sogenannte "kilometer Maut" untersucht. Weiters wurden ständig die Ergebnisse anderer in- und ausländischer Studien (z . B . Öko-Bonus , Schattenmaut) aufmerksam beobachtet . Darüber hinaus besteht auch ein ständiger internationaler Erfahrungsaustausch zu diesem Thema. Daraus ist jedoch zu erkennen, daß sich europaweit die einechlägigen Arbeiten auf die Einführung einer fahrleistungsabhängigen Maut am hochrangigen Straßennetz konzentrieren. Alternativen wie "Öko-Bonus" und "Km-Maut am gesamten

Netz" werden wegen der Problematik der fehlenden Interoperabilität und geltender EU-Bestimmungen derzeit nicht verfolgt. Die oben zitierte KDZ-Studie ist öffentlich zugänglich.

Antwort zu den Punkten 9 und 10 der Anfrage: .

Nach dem Vorliegen einer endgültigen Entscheidung für ein bestimmtes Bemaatungssystem muß für die Detailplanung, für die Ausschreibungs- und Vergabevorgänge mit international üblichen Fristen, für die Produktion, Lieferung und Installierung der technischen Systemkomponenten, für die Vorbereitung und Umsetzung der baulichen Systemteile und für eine ausreichend lange unter allen real möglichen Verkehrs- und Umweltbedingungen durchzuführende Testphase eine entsprechende Vorlaufzeit bis zur Inbetriebnahme angesetzt werden.

Von Anfang der Arbeiten zur fahrleistungsabhängigen Maut war von Experten immer wieder betont und auch in mehreren Studien festgehalten worden, daß die Realisierung eines österreichweiten fahrleistungsabhängigen Mautsystems kann unter einem Zeitraum von 2 bis 3 Jahren ab Systementscheidung machbar ist.

Antwort zu Punkt 11 der Anfrage: -

Ein fiktiver Einnahmenentfall für den Straßenbau ergibt sich bei der Differenzbildung zwischen den Einnahmen aus einer zukünftigen fahrleistungsabhängigen Maut für LKW und PKW einerseits und den Einnahmen der bis zu deren Einführung als Übergangslösung laufenden Straßenbenützungsabgabe und Vignette. Solange keine endgültigen Entscheidungen über Bemaatungssystem, Tarife, Netz- und Kategorisierungsgrenzen, etc. getroffen sind, können derzeit keine Aussagen getroffen werden, die über die dem Bautenausschuß des Parlaments dargestellten Ertragsszenarien hinaus gehen.

Antwort zu Punkt 1.2 der Anfrage:

Die Investitionskoten für die Einführung eines fahrleistungsabhängigen Mautsystems hängen gravierend von der Art des Bemaunungssystems ab. Je nach Mautsystem wurden von der Alpenstraßen AG Investitionskosten für die LKW-Bemautung zwischen 3,1 und 7,8 Mrd. S angegeben, für den PKW fallen zusätzliche Investitionskosten an .