

477/AB

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 491/J betreffend technische Realisierung des kilometerabhängigen Mautsystems, welche die Abgeordneten Dipl. Ing. Schöggel, Dr. Preisinger, Dipl. Ing. Prinzhorn und Kollegen am 26. April 1996 an mich richteten und aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beigelegt ist, stelle ich fest:

Antwort zu den Punkten 1 bis 7 der Anfrage:

Gemäß Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996 soll ab dem Jahr 1998 für LKW und ab 2001 für alle Kfz ein fahrleistungsabhängiges Mautsystem auf dem österreichischen Hochleistungsstraßennetz eingeführt werden.

Die grundsätzliche Machbarkeit und Umsetzung dieses Systems wurde in einer Reihe von Studien wissenschaftlich untersucht.

Der von Ihnen angesprochene Projektstand - nämlich die Ausschreibung der technologischen Systemkomponenten für ein Gesamtsystem - ist derzeit noch nicht gegeben.

Es wird gemäß Bundesstraßenfinanzierungsgesetz Aufgabe der Bundesstraßengesellschaften sein, nach Schaffung der noch ausstehenden gesetzlichen Voraussetzungen (Mautstrecken- und Mautstellenverordnung, etc.) die Anforderungen an das Mautsystem zu präzisieren und technischen Komponenten sowie die bauliche Realisierung mittels eines EU-konformen Ausschreibungsverfahrens umzusetzen. Dazu werden auch die Erfahrungen aus dem derzeit laufenden Pilotprojekt auf der A 10 Tauern Autobahn herangezogen werden.

Hinsichtlich der von Ihnen angesprochenen Systementwicklung für berührungslose Mautabfertigungstechnologien ist zu sagen, daß nahezu alle internationalen Unternehmen der Elektronikindustrie auf diesem Gebiet Entwicklungsarbeit leisten. (sh. z .B. Feldversuch "Automatische Gebührenerhebung, AGE" auf der A 555 in Deutschland) .

Antwort zu Punkt 8 der Anfrage:

Die Einnahmenerwartung aus dem kilometerabhängigen Mautsystem ist abhängig vom Mauttarif/km.

Diesbezüglich gibt es noch keine Festlegung, da sich dieser Tarif gemäß - derzeit der in Überarbeitung befindlichen - Wegekostenrichtlinie der EU an den Verursacherkosten orientieren soll .

Nach ersten Modellrechnungen bewegen sich diese Einnahmenerwartungen zwischen 5 und 10 Mrd.S/Jahr (bei Annahme 30g bis 70g/PKW/km bzw. 1, 20 S bis 2, 80 S/LKW/km) .

Antwort zu Punkt 9 der Anfrage :

Da die Systementscheidung noch nicht gefallen ist , kann über die Betriebs- und Instandhaltungskosten - die von der letztlich zum Einsatz kommenden Technologie abhängen - noch keine definitive Aussage getroffen werden . Eine Modellrechnung für ein halboffenes Mautsystem entsprechend dem Vorschlag von TRANSROUTE hat Betriebskosten von rund 1,4 Mrd . S/Jahr ergeben.

Antwort zu Punkt 10 der Anfrage :

Diese Frage wird zum gegebenen Zeitpunkt bei der Auswahl der Systeme durch die laut Gesetz damit befaßten Bundesstaßengesellschaften zu berücksichtigen sein. Grundsätzlich sollte aber die

Monopolstellung eines Unternehmens vermieden werden .