

5379/AB XX.GP

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 5694/J betreffend LKW - Maut, welche die Abgeordneten Moser, Freundinnen und Freunde am 2.2.1999 an mich richteten, stelle ich fest:

Antwort zu Punkt 1 der Anfrage:

Basis für die Vorbereitung und Umsetzung des Mautsystems auf den österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen ist das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996. Gemäß diesem Gesetz haben Benutzer von Mautstraßen, deren Fahrzeuge mehr als 3,5 t höchstzulässiges Gesamtgewicht aufweisen, ein fahrleistungsabhängiges Entgelt zu leisten. Dieses steht entsprechend dem zwischen Bund und ASFINAG geschlossenen Fruchtgenußvertrag der ASFINAG zur Erhaltung, zum Betrieb und zur Fertigstellung des ihr übertragenen Autobahn- und Schnellstraßennetzes sowie zur Deckung der daraus erwachsenden Finanzierungskosten zu. Die Einführung der fahrleistungsabhängigen Maut

ist somit ein unverzichtbares Instrument zur Sicherstellung der zukünftigen Finanzierbarkeit des hochrangigen österreichischen Straßennetzes.

Antwort zu Punkt 2 der Anfrage:

Die für Österreich und alle anderen Mitgliedstaaten bindende sogenannte Wegekostenrichtlinie der EU 93/89/EWG läßt die Einhebung von Mautgebühren auf Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen bis zu einer für die Deckung der Straßen - Infrastrukturkosten notwendigen Tariffhöhe zu. Die Anrechnung externer Kosten in den Mauttarifen ist zwar eine von der Kommission im Grünbuch angedachte Erweiterung einer zukünftigen Kostendeckungsphilosophie, diese Vorstellungen haben bis jetzt aber noch keine Zustimmung in den entscheidungsbefugten Gremien der EU gefunden.

Antwort zu Punkt 3 der Anfrage:

Das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz sieht im § 1 (4) vor, daß vor Erlassung der Mautstellenverordnung die Länder insbesondere zu regionalen Aspekten anzuhören sind. Die Anhörung ist inzwischen abgeschlossen. Nunmehr ist eine allgemeine mehrwöchige Begutachtung der Entwürfe der Mautstellen- und der Mauttarifverordnung vorgesehen, nach deren Abschluß eine Unterzeichnung dieser Verordnungen möglich sein wird.

Antwort zu Punkt 4 der Anfrage:

Grundsätzliche Zielsetzung des Mautsystems ist es, Verkehrsverlagerungen ins Parallelstraßennetz so gering wie möglich zu halten. Dies soll in erster Linie durch eine entsprechende Situierung der Mautstellen und durch eine für den Güterverkehr akzeptable Tarifgestaltung erfolgen.

Sollte es dennoch punktuell zu stärkeren Verlagerungen kommen, wird diesen durch straßenpolizeiliche Maßnahmen und wenn notwendig auch durch bauliche Veränderungen im Parallelstraßennetz zu begegnen sein. Internationale Erfahrungen zeigen aber, daß die nach einer ersten Anlaufphase von Mautsystemen tatsächlich noch verbleibenden Verlagerungen meist weit geringer sind als die vor Inbetriebnahme modellhaft errechneten Werte.

Antwort zu Punkt 5 der Anfrage:

Die ASFINAG hat aufgrund des derzeitigen Projektstandes und einer Zeitkalkulation für die noch zu durchlaufenden Umsetzungsschritte das Jahr 2002 als möglichen Beginn für das fahrleistungsabhängige Mautsystem ermittelt.

Ich bin bestrebt, alle von meiner Seite zur Einhaltung dieses Termines notwendigen Beiträge, wie etwa die Verordnungen für Mautstellen und Tarife zeitgerecht zu setzen.

Antwort zu Punkt 6 der Anfrage:

Das für eine Bemaunung von Fahrzeugen mit mehr als 3,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht vorgesehene System wäre mit einigen Adaptierungen grundsätzlich technisch auch für eine Bemaunung von anderen Fahrzeugen geeignet. Ich darf aber festhalten, daß der PKW - Verkehr seit dem 1.1.1997 für die Benützung des hochrangigen Österreichischen Straßennetzes eine zeitabhängige Maut in Form der Vignette zu entrichten hat. Das System der Vignette hat sich bewährt und erfolgt damit eine Anlastung der Kosten. Kraftfahrzeuge mit einem höchstzulässigem Gesamtgewicht bis 3,5 t, das ist zum weitaus überwiegenden Teil der PKW - Verkehr, tragen mit der Vignette rund öS 2,7 Mrd. im Jahr zu Betrieb, Erhaltung und Verbesserung des von ihnen benutzten Straßennetzes bei.

Antwort zu Punkt 7 der Anfrage:

Zur Unterscheidung der einzelnen Fahrzeugkategorien müssen Parameter herangezogen werden, die auch beim fahrenden Fahrzeug erfaßt werden können. Die Zahl der Radachsen ist ein international erprobtes, von fast allen anderen Mautländern verwendetes diesbezügliches Kriterium. Das höchstzulässige Gesamtgewicht eines Fahrzeuges ist nicht meßbar, sondern wäre nur aus den Zulassungspapieren ersichtlich. Durch die im Kraftfahrzeuggesetz festgelegten höchstzulässigen Achslasten - z.B. 18 t für zweiachsige oder 26 t für dreiachsige Fahrzeuge - ergibt sich aber indirekt eine Abhängigkeit zwischen Zahl der Achsen, höchstzulässigem Gesamtgewicht und Schadstoffausstoß.

Antwort zu Punkt 8 der Anfrage:

Fahrzeuge, die trotz Mautpflichtigkeit nicht die Mautspuren benutzen sondern auf der Hauptfahrbahn verbleiben, werden vom automatischen Enforcementsystem registriert.

Bei Fahrzeugen mit inländischem Kennzeichen wird, wie bei Verkehrsübertretungen üblich, ein Verwaltungsverfahren gegen den Lenker bzw. den Fahrzeughalter eingeleitet.

Ähnliches gilt für Fahrzeuge aus Ländern, mit denen ein Verwaltungsübereinkommen besteht (z.B. Deutschland). Andere Fahrzeuge mit ausländischen Kennzeichen werden kurzfristig an die nächsten Grenzübertretsstellen bzw. die nachfolgenden Mautstellen gemeldet, wo sie für die Kontrollorgane erfaßbar werden. Der seitens der Exekutive in den bisherigen Verhandlungen namhaft gemachte finanzielle Aufwand für die Kontrolltätigkeit ist in der Kostenkalkulation der ASFINAG berücksichtigt.

Antwort zu Punkt 9 der Anfrage:

Die von der ASFINAG für das Mautsystem kalkulierte Zahl von knapp über 1000 Mitarbeitern basiert auf der realistischen und abgesicherten Annahme, daß bereits zu Beginn der Mauteinhebung 60 % der Fahrzeuge mit elektronischen Bordgeräten (OBU) für die automatische Mauterfassung ausgerüstet sein werden und maximal 40 % der Fahrzeuge manuell bemautet werden müssen. In den ersten Betriebsjahren ist mit einer erheblichen Zunahme des Anteils der mit Bordgeräten ausgerüsteten Fahrzeuge zu rechnen, wodurch das für die manuelle Mautabfertigung benötigte Personal an den Mautstellen schrittweise reduziert werden kann. Die ASFINAG beziffert diese Möglichkeiten mit bis zu 25 %.

Antwort zu Punkt 10 der Anfrage:

In den unmittelbaren Ballungszentren ist die Errichtung von Mautstellen aus technischen Gründen nicht möglich. Das Befahren dieser sogenannten Stadtautobahnen ist daher ohne die Errichtung von Maut möglich. Obwohl die bloße Zahl der LKW - Fahrten auf diesen Autobahnabschnitten relativ hoch ist, wird dort aufgrund der nur kurzen Fahrtweiten dieses Verkehrs ein nur unterproportional kleiner Anteil an Fahrleistung erbracht.

Aus diesem Grund liegt auch die Größenordnung der nicht erzielbaren Mauterträge in einem Bereich, der im Sinne der raschen Umsetzbarkeit des Mautsystems im übrigen Autobahnnetz in Kauf genommen werden kann.

Antwort zu Punkt 11 der Anfrage:

Eines der Merkmale eines nachträglich errichteten halboffenen dualen Mautsystems ist es, daß aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht alle Anschlußstellen mit Nebenmautstellen

versehen sind. Dies führt dazu, daß nicht bei allen Fahrten innerhalb eines Mautabschnittes auch Mautstellen passiert werden.

Die zweckmäßige Anzahl der jeweils einer Hauptmautstelle zugeordneten Nebenmautstellen ergibt sich aus einer Optimierung zwischen den notwendigen Aufwendungen für Errichtung und Betrieb der Mautstellen und der Höhe der in diesem Mautabschnitt erzielbaren Mauterträge. Das in der Frage genannte Verhältnis von mautmäßig erfaßten zu mautmäßig nicht erfaßten Fahrten zählt österreichweit sicher zu den ungünstigsten, erklärt sich aber aus einem relativ hohen Anteil an Kurzstreckenfahrten im und um den Ballungsraum Wels.

Eine Erfassung dieser Fahrten durch zusätzliche, in knappen Abständen anzuordnende Nebenmautstellen würde erheblich höhere Investitions- und Betriebskosten verursachen; die zusätzlich erzielbaren Mauterträge würden sich aber wegen der meist nur kurzen Fahrtweiten nicht in einem adäquaten Ausmaß erhöhen.

Antwort zu Punkt 12 der Anfrage:

Grundsätzlich gelten unabhängig von der Art der Mautentrichtung (konventionell oder elektronisch) die selben Mauttarifhöhen. Bei Fahrten über die gesamte Länge eines Mautabschnittes werden diese ohne Unterschied zur Anwendung gebracht.

Bei Fahrten allerdings, die an kontrollierten Nebenmautstellen beginnen bzw. enden und in deren Verlauf die Hauptmautstelle des zugehörigen Mautabschnittes passiert wird, können Fahrzeuge mit elektronischer Mautausrüstung (OBU) bei Einfahrt und Ausfahrt registriert werden, wodurch bei elektronischer Mautentrichtung sich der zu leistende Mautbetrag entsprechend der elektronisch erfaßten Fahrtstrecke reduziert. Für konventionelle Mautbezahlung gibt es diese Möglichkeit nicht, da dies wirtschaftlich nicht vertretbar wäre.

Durch die Tatsache, daß bereits zu Beginn der Mauteinhebung 60 % oder mehr Fahrzeuge mit der leicht erhältlichen OBU ausgestattet sein werden und dieser Anteil schon nach kurzer Zeit weiter rasch anwachsen wird, kann nur ein immer kleiner werdender Teil der Fahrzeuge diese Tarifvorteile der elektronischen Bemaunung nicht in Anspruch nehmen

Diese Regelung erhöht zusätzlich die Attraktivität der Verwendung elektronischer Bordgeräte und hilft im Sinne des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes, einen größtmöglichen Anteil an Mauteinhebung mittels elektronischer Einrichtungen zu erreichen.

Antwort zu Punkt 13 der Anfrage:

Das vorrangige Ziel der Bemaunung des Autobahn- und Schnellstraßennetzes ist die Sicherung der Finanzierbarkeit des hochrangigen Straßennetzes. Mautbedingte Verkehrsverlagerungen auf andere Verkehrsträger sind ein verkehrspolitisch wünschenswerter Nebeneffekt, der jedoch nur von Teilen des Langstreckengüterverkehrs erhofft werden darf.

Ein großer Teil des mautpflichtigen Verkehrs rekrutiert sich auch aus Fahrten über kurze und mittlere Distanzen, für die Verlagerungsmöglichkeiten auf die Schiene zum Großteil gar nicht gegeben sind.