

1231/AB XXI.GP
Eingelangt am: 15.11.2000
BM f. Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1241/J - NR/2000, betreffend vollelektronische LKW - Maut - Varianten, die die Abgeordneten Kostelka und Genossinnen am 20. September 2000 an mich gerichtet haben1 beeheire ich mich wie folgt zu beantworten:

Zu Frage 1:

Der Ministerrat am 8. August 2000 hat mich beauftragt, die Vergabe der Errichtungsarbeiten für das vorliegende Mautprojekt um 3 Monate zu verschieben, um eine nochmalige Überprüfung zu ermöglichen, ob nicht doch ein alternatives Mautsystem umsetzbar ist, das ohne bauliche Einrichtungen auf Autobahnen auskommt. Damit ist weder eine Umgehung des Bundesvergabegesetzes noch eine Anleitung der ASFINAG zu nicht gesetzeskonformen Vorgehen verbunden.

Zu Frage 2:

Mir ist bewusst, dass das BStFG derzeit die Errichtung eines sog. halboffenen dualen Mauteinhebungssystems vorsieht. Sollte die auf meinen Antrag vom Ministerrat genehmigte nochmalige Überprüfung die Machbarkeit und Zweck -

mäßigkeit eines alternativen Mautsystems ergeben, wäre vor weiteren Schritten eine Änderung des BStFG notwendig.

Zu Frage 3:

Mir ist bewusst, dass auch ein sog. vollelektronisches Mautsystem neben der technischen Zuverlässigkeit den EU - Grundsätzen der Nichtdiskriminierung voll entsprechen muss. Darüber hinaus muss es den in der Wegekostenrichtlinie 99/16/EG verankerten angemessenen Grad der Interoperabilität zu Systemen anderer europäischer Staaten - auch Deutschland - aufweisen. Diese Möglichkeiten sollten im Rahmen des sog. technischen Dialoges mitbewertet werden.

Zu Frage 4:

Die von Siemens und der Ges. für Mess und Automatisierungstechnik vorgebrachten Vorstellungen für ein sog. vollautomatisches Mautsystem widersprechen nicht grundsätzlich den europäischen Normen und Richtlinien. Richtig ist aber, dass in Europa derzeit für Mautanwendung eine (vorläufige) Norm nur für Nahbereichskommunikation mit Mikrowelle besteht. Sollte daher das Mautsystem zukünftig neu und technologieunabhängig ausgeschrieben werden, so wäre jedenfalls durch die Anbieter nachzuweisen, wie die Interoperabilität zu anderen Systemen in Europa sichergestellt wird.

Zu Frage 5:

Wie allgemein bekannt ist, kann ein Ministersekretär keine Weisung erteilen. Das von Ihnen angesprochene Schreiben ist daher als Weitergabe einer Anordnung von mir zu verstehen. Inhaltlich ist hier keineswegs mein Wohl verfolgt worden. Es wurde vielmehr der Umsetzung des am Ministerrat vom 8. August 2000 gefassten Beschlusses Rechnung getragen, wonach ich ermächtigt wurde die Auftragsvergabe für das halboffene Mautsystem um 3 Monate zur Prüfung vollelektronischer Varianten zu verschieben.

Zu Frage 6:

Als ich am 1. April 2000 die Zuständigkeit für den Straßenbereich und damit auch für die ASFINAG übernommen habe, waren die Vorbereitungsarbeiten für das im BStFG festgelegte Mautsystem bereits sehr weit fortgeschritten.

Mangels einer unmittelbar verfügbaren konkreten alternativen Vorgangsweise habe ich vorerst nicht in den Planungsablauf eingegriffen. Am 8. August 2000 hat mich der Ministerrat aber ermächtigt, die grundsätzliche Machbarkeit eines sog. vollelektronischen Systems nochmals zu prüfen und zur Vermeidung eines allenfalls hohen verlorenen Aufwandes die bereits zuschlagsreife Beauftragung der Realisierungsarbeiten für das halboffene duale Mautsystem für 3 Monate auszusetzen.

Zu Frage 7:

Wie ich schon zu Frage 6 ausführte, waren die Vorarbeiten zum Mautsystem bereits weit fortgeschritten.

Es ist auch wichtig, dass im Zuge von unabhängig vom Mautsystem dringend notwendigen straßenbaulichen Arbeiten am Autobahn - und Schnellstraßennetz 3 im Sanierungs - bzw. Neubaubereich vorgesehene Hauptmautstellen und eine Nebenmautstelle hinsichtlich der straßenbaulichen Basisinfrastruktur miterrichtet wurden. Die Entscheidung dazu fiel aber bereits zu Beginn des Jahres 2000 und war aus damaliger Sicht im Sinne von Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit auch gerechtfertigt.

Zu Frage 8:

Wenn der Umstieg auf ein sog. vollelektronisches Mauteinhebungssystem vollzogen wird, so bedarf dieser Schritt auch einer Novelle des BStFG. Mit dieser Gesetzesänderung wären auch die Mautstellen- und die Mauttarifverordnung obsolet, womit eine Auftragsvergabe für das halboffene duale Mautsystem durch die ASFINAG auch mangels logistischer Grundlage nicht mehr erfolgen könnte. Schadenersatzansprüche gegen die ASFINAG hätten somit keine Rechtfertigung.

Zu Frage 9:

Es ist richtig, dass für das durch die ASFINAG vergabereif vorbereitete Mautsystem bereits einige Vorarbeiten wie z.B. Leistungsverlegungen auf einigen Parkplätzen durchgeführt worden sind, wofür teilweise auch Rodungen erforderlich waren. Diese Arbeiten sind aber alle vor der Entscheidung der Bundesregierung, das Mautsystem nochmals zu überprüfen begonnen worden.

Zu Frage 10:

Mehrere potentielle Anbieter eines sog. vollelektronischen Mautsystems haben mir gegenüber behauptet1 in der Lage zu sein, ein solches System innerhalb von 2 Jahren betriebsreif zu realisieren. Unter diesem Aspekt hat mich auch der Ministerrat am 8. August ermächtigt, nochmals diesbezügliche Sondierungen vorzunehmen. Die Expertengruppe die diesen sog. „technischen Dialog“ mit insgesamt 17 interessierten Firmen bzw. Firmengruppen in meinem Auftrag durchgeführt hat, hat bestätigt, dass ein sog. vollelektronisches Mautsystem innerhalb von ca. 2 Jahren ab Beauftragung realisierbar sein könnte. Da als Vorlaufzeit aber auch ein Zeitraum für Planung, Ausschreibungs - und Vergabefristen berücksichtigt werden muss, ergäbe sich voraussichtlich eine Verschiebung des Betriebsbeginnes um ca. 12 bis 18 Monate. Unter diesen Rahmenbedingungen hat der Ministerrat am 17.10.2000 eine Novelle zum Bundesstraßenfinanzierungsgesetz verabschiedet.

Zu Frage 11:

Bei der Beurteilung verschiedener Firmenkonzepte für ein sog. vollelektronisches Mautsystem handelte es sich um einen sog. technischen Dialog, der völlig außerhalb und unabhängig von einem allenfalls später notwendigen Ausschreibungs - und Vergabeverfahren liegt. Die Forderung von Einnahmegarantien wäre in diesem Sinne nicht zulässig gewesen und ist daher unterblieben.

Zu Frage 12:

Die Erhöhung der Vignettentarife ist Bestandteil des Arbeitsübereinkommens der Bundesregierung und war auch schon vor Bildung dieser Regierung eine Zielsetzung. Durch den Umstieg auf ein alternatives Mautsystem für Fahrzeuge über 3,5 t wird versucht, die vorhandenen starken Widerstände gegen das geplante halboffene duale Mautsystem zu entkräften und jedenfalls, wenn auch etwas verzögert, ein Mautsystem in Österreich zu realisieren.

Zu Frage 13:

Mir ist bewusst, dass ich als Eigentümervertreter des Bundes auch Verantwortung dafür trage, dass der ASFINAG zur Erfüllung der ihr übertragenen Aufgaben die

entsprechenden Rahmenbedingungen zur Verfügung gestellt werden. Gerade deshalb ist es mein Bestreben, mich für die Realisierung eines möglichst optimalen Mautsystems einzusetzen.