

2280/AB XXI.GP
Eingelangt am:01.06.2001

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION
UND TECHNOLOGIE

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2264/J - NR/2001 betreffend weitere Verschiebung des Road Pricing für LKW, die die Abgeordneten Eder und Genossinnen am 2. April 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Werden Sie den Einführungstermin 1. Juli 2002 für das LKW - Road - Pricing halten? Wenn ja, warum haben Sie keine Einnahmen aus dem Road Pricing für LKW im Budget 2002 veranschlagt?

Antwort:

Es ist mir ein besonderes Anliegen, die Inbetriebnahme des Mautsystems so rasch wie möglich zu erreichen. Durch die notwendige Neuausschreibung des nunmehrigen sog. "vollelektronischen" Mautsystems und die Suche nach einem bisher nicht vorgesehenen "privaten" Betreiber hängt es stark von den Möglichkeiten der anbietenden Konsortien ab, wie nahe der ursprüngliche Termin erreicht werden kann.

Im Bundesbudget können auf Grund der derzeitigen Gesetzeslage Mauterträge grundsätzlich nicht aufscheinen, da es sich um Einnahmen der ASFINAG handelt, die in der jeweiligen Bilanz dieser Gesellschaft angeführt werden.

Frage 2:

Bis wann wird die Ausschreibung des vollelektronischen Mautsystems abgeschlossen sein und es tatsächlich zu einer Auftragsvergabe kommen?

Antwort:

Die von der ASFINAG vorgelegten Zeitpläne sehen einen Abschluss des Wettberbs - und Angebotsverfahrens bis Februar 2002 vor. Im Anschluss daran wird der Betreiber des Mautsystems ausgewählt werden.

Frage 3:

Sind Sie sich dessen bewusst, dass zumindest an den Grenzstationen eine händische Bemautung erfolgen muss, um dem EU - Recht zu genügen?

Antwort:

Die EU - Bestimmungen fordern, dass die Benützung der mautpflichtigen Straßen diskriminierungsfrei möglich sein muss. Das kann entweder mit einem ausschließlich elektronischen System erfolgen, bei dem aber die dazu notwendige Fahrzeugausrüstung auch für ursprünglich nicht ausgerüstete Benutzer jederzeit mit zumutbarem Zeit - und Kostenaufwand erlangt werden kann. Oder es kommt ein System zum Einsatz, das neben der elektronischen Mauterfassung auch die Möglichkeit der Mautentrichtung ohne entsprechendes Bordgerät - etwa durch vorherige Einbuchung in das System mittels Internet, Telefon oder ähnlichem - vorsieht. Solche Möglichkeiten werden dann auch an den Autobahngrenzübergängen vorzusehen sein.

Frage 4:

Halten Sie angesichts des Schuldenstandes der ASFINAG nach wie vor 2 Schilling pro km für ausreichend, um die Quersubvention vom PKW zum LKW tatsächlich abzudecken?

Antwort:

Die Tarifgestaltung der LKW - Maut wird von 2 Kriterien wesentlich beeinflusst. Einerseits von der EU - Bestimmung (RL 99/62/EG), dass die Höhe der Maut die Kosten für Bau, Erhaltung, Betrieb und weiteren Ausbau des betreffenden Straßennetzes nicht übersteigen darf und andererseits die Mautakzeptanz durch den Benutzer, die möglichst hoch und damit die Abwanderung ins Parallelstraßennetz möglichst gering gehalten werden muss.

Frage 5:

Halten Sie es für realistisch, mit den zusätzlichen Einnahmen sowohl den Ausbau/Lückenschluss des Autobahn/Schnellstraßennetzes als auch dessen Sanierung und Erhaltung zu finanzieren?

Antwort:

Nach den bisherigen Angaben und Kostenmodellen der für dieses Straßennetz verantwortlichen ASFINAG würden die Erträge aus Vignette, bestehender Maut und neuer LKW - Maut die Finanzierbarkeit der der ASFINAG im Fruchtgenussvertrag übertragenen Aufgaben längerfristig sicherstellen.

Frage 6:

Stimmen Sie mit der Ansicht des Wirtschaftsforschungsinstituts überein, dass bei einer verursachergerechten Anlastung der Umwelt - und Unfallkosten die Belastungen für den Straßengüterverkehr/LKW - Verkehr stark angehoben werden müssten?

Antwort:

Sollten sich die EU - Mitgliedstaaten zukünftig auf die Möglichkeit einigen, auch sog. externe Kosten - also Umwelt - und Unfallkosten - über Straßengebühren - und Mautsysteme direkt den Benutzern anzulasten, werden auch die heute üblichen bzw.

zulässigen Tarifsätze angepasst werden müssen. Derzeit sind solche Modelle zwar in Diskussion, aber in der Praxis nicht anwendbar.

Da externe Kosten nicht auf hochrangige Straßen beschränkt sind, müssen Systeme entwickelt werden, durch die eine verursachergerechte Anlastung auch im untergeordneten Straßennetz - also ausserhalb von Mautsystemen - erfolgen kann.