

3830/AB XXI.GP

Eingelangt am: 05.07.2002

*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3839/J-NR/2002 betreffend LKW-Maut, die die Abgeordneten Prähauser und Genossinnen am 7. Mai 2002 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Fragen 1,3 und 4:

Wann wird die LKW-Maut installiert?

Ist das Angebots-, und Wettbewerbsverfahren, wie von der ehemaligen BM Forstinger für Februar 2002 angekündigt, bereits beendet?

Steht der Betreiber des Mautsystems schon fest? Wenn nein, wann ist mit einer Entscheidung zu rechnen?

Antwort:

Die ASFINAG hat am 24. Mai 2002 die Entscheidung über den Bestbieter für das Mautsystem getroffen. Eine Vertragsunterzeichnung soll noch im Juni erfolgen. Die Installierung des Mautsystems einschließlich Testphase wird maximal 18 Monate beanspruchen, sodass die Mauteinhebung spätestens ab 1.1.2004 erfolgen kann.

Frage 2:

Ist es richtig, dass eine weitere Verschiebung der Installierung der Maut die Republik Österreich um mehrere Mrd. ATS bzw. ca. 580 Mio. € an jährlichen Einnahmen bringt?

Antwort:

Die ASFINAG rechnet mit jährlichen Einnahmen von 600 Mio.€ aus dem neuen fahrleistungsabhängigen Mautsystem. Eine angenommene Verschiebung des Beginns der Bemaftung um ein Jahr würde demnach zu einem Ertragsentgang in dieser Größenordnung führen.

Fragen 5, 6 und 7:

Sie haben gesagt, die LKW-Maut könne gemeinsam mit anderen Maßnahmen den Transitverkehr auf der Straße für die Unternehmer uninteressant machen. Wie hoch soll die Maut in Zahlen sein?

Sie haben in den Salzburger Nachrichten bestätigt, bei den geplanten Tarifen den Frachtern entgegengekommen zu sein. Wie hoch werden die Tarife in Zahlen sein?

Ist Ihnen bewusst, dass die beiden obigen Interessen kaum vereinbar sind?

Antwort:

Die sog. "Wegekostenrichtlinie" der EU (99/62/EU), die auch für Österreich bindend ist, besagt, dass sich die Höhe der Maut an den Kosten für Bau, Erhaltung und Betrieb des mautpflichtigen Straßennetzes orientieren muss. Die ASFINAG hat ermittelt, dass ein durchschnittlicher Mauttarif von 0,22 € pro km zur Deckung dieser Kosten notwendig und daher EU-rechtlich zulässig wäre. Schwere LKW werden über diesem Durchschnitt bemaute.

Gegenüber der heutigen pauschalen, also fahstreckenunabhängigen Straßenbenutzungsabgabe von nur 8 € pro Tag stellt die Kilometermaut von über 0,22 € pro gefahrenem Kilometer vor allem auf den längeren Transitstrecken eine spürbare Kostenerhöhung dar, die im Verband mit anderen Maßnahmen die Attraktivität von Straßentransporten verringert.

Andererseits ist ein Mautsatz von 0,22 € gegenüber den Forderungen nach ähnlichen Tarifen wie in der Schweiz eine Größenordnung, die auch vom größten Teil der Transportunternehmungen bzw. der österreichischen Wirtschaft verkräftet werden kann. Mir ist aber bewusst, dass eine hundertprozentige Erfüllung beider Interessen nicht möglich und nur ein EU-kompatibler Kompromiss umsetzbar ist.

Frage 8:

Ist es richtig, dass eine weitere Verschiebung der Installierung der LKW-Maut den Bau wichtiger Verkehrsprojekte verhindert? Sie haben gesagt, dass mit den neuen Einnahmen "die Post abgehen" werde. Was meinen sie konkret damit?

Antwort:

Die Finanzierbarkeit der notwendigen, auch im GVP enthaltenen Projekte des Autobahn- und Schnellstraßennetzes, vor allem auch im Zusammenhang mit der bevorstehenden EU-Erweiterung, ist an die zusätzlichen Einnahmen aus der vorgesehenen fahrleistungsabhängigen Maut gekoppelt. Eine Verzögerung dieser Maut würde wohl auch zu einer Verzögerung von Projekten führen. Die termingerechte Umsetzung des Mautprojektes aber würde in weiterer Folge auch wichtige Impulse für die Bauwirtschaft bringen.