



REPUBLIK ÖSTERREICH
HUBERT GORBACH
VIZEKANZLER
Bundesminister
für Verkehr, Innovation und Technologie

XXII. GP.-NR

1889 /AB

2004 -08- 12

zu 1997 /B

GZ. BMVIT-11.000/0003-I/CS3/2004 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, *M. Aug.* .2004

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 1997/J-NR/2004 betreffend weitere Wahrheitsfindung zur Ausschreibung, Vergabe und Systemfunktion des LKW-Mautsystems in Österreich, die die Abgeordneten Dr. Kräuter und GenossInnen am 9. Juli 2004 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Aus welchen technischen Gründen musste die Mautordnung einmal mit 26.3.2004 und ein zweitesmal mit 1.7.2004 von der ASFINAG jeweils grundlegend geändert werden, wenn seitens des Ministeriums, der ASFINAG, der Europass und der Betreiberfirma öffentlich von einem „sensationell funktionierenden System“ geschwärmt wird?

Antwort:

Die Zielsetzung der zwischen 1. Jänner 2004 und 26. März 2004 gültigen sehr intensiven Mitwirkungspflicht der Fahrzeuglenker bestand darin, diesen die grundsätzliche Funktionsweise des Mautsystems bewusst zu machen und sicherzustellen, dass die in diesem Zeitraum in Betrieb befindlichen GO-Boxen tatsächlich funktionieren. Die Fahrzeuglenker konnten dadurch unrichtig montierte GO-Boxen zeitnah erkennen und gegebenenfalls deren Position auf der Windschutzscheibe korrigieren. Die Möglichkeit einer telefonischen Einmeldung wurde im Sinne einer Erhöhung des Kundenservice mit 26. März 2004 eingeführt. Mit 1. Juli 2004 wurde die Benutzerfreundlichkeit des Mautsystems weiter verbessert, indem die Notwendigkeit einer unmittelbaren Beachtung eines ausbleibenden Signaltons während der Fahrt entfiel. Die beiden Änderungen erfolgten daher nicht aus technischen Gründen, sondern im Sinne des gegenüber den Kraftfahrzeuglenkern bestehenden Dienstleistungsauftrages der ASFINAG.

Frage 2:

Sind durch die zweite Reparatur der Mautordnung vom 1.7.2004 die sogenannten „post-pay Zahler“ den sogenannten „pre-paid Zahlern“ gleichgestellt im Hinblick auf das automatische Maut-Nachverrechnen, wenn die GO-Box den Mautbetrag nicht abbuchen kann?

Antwort:

Die Mautordnung vom 1. Juli 2004 sieht die Möglichkeit einer Nachverrechnung durch die ASFINAG für Pre-Pay und Post-Pay GO-Boxen vor. Die Nachverrechnung wird nur dann vorgenommen, wenn nachweislich die Benützung eines Mautabschnittes stattgefunden hat. Die automatische Nachverrechnung kann sowohl für Pre-Pay und Post-Pay GO-Boxen erfolgen, wobei die Mautwerte für Post-Pay-Verträge mit dem hinterlegten Zahlungsmittel verrechnet und die Mautwerte für Pre-Pay-Verträge bei der nächsten Aufbuchung der GO-Box an einer Vertriebsstelle in Rechnung gestellt werden können.

Frage 3:

Auf welcher rechtlichen Grundlage und mit welchem an einem Beispiel genau beschriebenen Vorgang wird eine korrekte und diskriminierungsfreie Maut-Nachverrechnung für in- und ausländische Frachtunternehmer durchgeführt?

Antwort:

Rechtliche Grundlage für die Nachverrechnung sind die Bestimmungen des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 über die Pflicht zur Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut und über die Mautordnung, die den Charakter allgemeiner Geschäftsbedingungen für die Benützung der Mautstrecken hat und die abstrakte Pflicht zur Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut konkretisiert. Die Nachverrechnung erfolgt im Falle einer nachweislichen Benützung eines Mautabschnittes für in- und ausländische Fahrzeuge über die GO-Box Identifikationsnummer und die im zentralen Rechnersystem gespeicherten Daten.

Frage 4:

Welche österreichische und welche europäische Institution hat die sogenannte „Split-GO-Box“ vor der Zulassung technisch getestet, begutachtet, für den Betrieb zugelassen und wie verhält sich dieses, wie von Ihnen in der Anfragebeantwortung 1661/AB angegebenen, bei jeder Vertriebsstelle verfügbare Gerät zu Diskriminierungsvorschriften der EU und Vorgaben in der Ausschreibung?

Antwort:

Nach Auskunft der ASFINAG ist der GO-Box durch eine akkreditierte Zertifizierungsstelle (Prüfstellennummer CE 0682, Fa. CETECOM, Saarbrücken) eine CE-Zertifizierung zuerkannt worden. Eine Split-GO-Box besteht aus zwei konventionellen CE-zertifizierten GO-Boxen, die über ein Kabel miteinander verbunden sind.

Da die Split-GO-Box an allen Vertriebsstellen erhältlich ist, kann keinerlei Diskriminierung vorliegen. Mit dem Zurverfügungstellen von Split-GO-Boxen entspricht der Mautbetreiber der an ihn gerichteten funktionalen Anforderung, dass das Mautsystem bei allen mautpflichtigen Fahrzeugen technisch eine Bemautung durchführen kann. Die Split-GO-Box stellt sicher, dass auch die verschwindend geringe Anzahl von Fahrzeugen mit metallbeschichteten Windschutzscheiben sicher und zuverlässig bemautet werden kann.

Fragen 5, 6 und 7:

Wie hoch ist die in der Ausschreibung auf Seite 64 unter Punkt 2.1.6 A 29 mit 0,01 v.H. vorgeschriebene „Fehlerrate“, aufgeschlüsselt nach den Monaten Jänner, Februar, März, April, Mai und Juni 2004?

Welche technischen Testverfahren wurden durchgeführt und wie hoch war die „Fehlerrate“ - und nicht die Erfassungsrate - bei der technischen Abnahme des Probetriebes unter allen in Österreich bekannten Wetterbedingungen und wurden die Kriterien ausschreibungskonform erfüllt?

Wie definieren Sie die von der ASFINAG stets zur Kaschierung technischer Systemfehler bewusst irreführend angeführte „Erfassungsrate“ zum Unterschied von der „Fehlerrate“ im Sinne der Ausschreibungsvorgaben?

Antwort:

Der Begriff „Erfassungsrate“ wird im Betreibervertrag nicht verwendet. Es ist anzunehmen, dass in den Fragen der Begriff „Erfassungsquote“ gemeint ist.

Die Erfassungsquote gibt im wesentlichen das Verhältnis der Anzahl von mautpflichtigen Fahrzeugen mit funktionierender GO-Box, bei der eine korrekte Mauttransaktion durchgeführt wurde, zur Gesamtzahl der mautpflichtigen Fahrzeuge mit funktionierendem Fahrzeuggerät wieder. Mit der Erfassungsquote kann somit eine Aussage über die tatsächliche technische Güte eines bereits im Betrieb befindlichen Mautsystems gemacht werden. Die Erfassungsquote wird monatlich von der ASFINAG ermittelt. Sie beträgt für das erste Halbjahr 2004 durchschnittlich rund 99 % und übertrifft damit bereits deutlich die im Betreibervertrag mit 93 % für das gesamte erste Betriebsjahr festgelegte Quote, gerechnet über jeweils drei aufeinanderfolgende Kalendermonate.

Bei der „Fehlerquote“ handelt es sich hingegen um eine Leistungskennzahl für ein Mautsystem, das unter Laborbedingungen einem Dauertest unterzogen wird. Sie ist somit für eine Beurteilung eines bereits im Betrieb befindlichen Mautsystems irrelevant. Es erfolgt daher auch keine monatliche Neuermittlung der Fehlerquote. Dies wäre genauso wenig sinnvoll wie eine monatliche Neuermittlung der bereits festgestellten Motorleistung eines Kraftfahrzeuges.

Frage 8:

Können Sie ausschließen, dass der Kärntner Landeshauptmann Dr. Jörg Haider massiv auf das Vergabeverfahren Einfluss genommen hat und sind Ihnen gegebenenfalls die telefonischen Gesprächspartner in der entscheidenden Phase der Vergabe bekannt?

Antwort:

Mir ist nicht bekannt, dass Landeshauptmann Dr. Jörg Haider auf das Vergabeverfahren Einfluss genommen hätte. Der Rechnungshof hat im übrigen bereits festgestellt, dass das Vergabeverfahren zur Ermittlung des Bestbieters ordnungsgemäß erfolgte.

Frage 9:

Ist Ihnen bekannt, dass der Vertreter des Finanzministeriums in der ASFINAG, Herr Dipl.Ing. Michael Ramprecht, aufgrund massiver Intervention von Landeshauptmann Jörg Haider bei Finanzminister Karl-Heinz Grassler die Interessen der Autostrade forciert haben soll und auf diese Weise die Entscheidung im Vergabeverfahren maßgeblich beeinflusst haben soll?

Antwort:

Es ist nicht bekannt, dass Dipl.Ing. Michael Ramprecht im Vergabeverfahren zu Gunsten des später ermittelten Bestbieters interveniert hätte. In diesem Zusammenhang darf ich in Erinnerung rufen, dass nach österreichischem Aktienrecht Mitglieder des Aufsichtsrates nicht an der Vorbereitung eines Vergabevorschlages mitarbeiten, sondern ausschließlich über den Vergabevorschlag des Vorstandes entscheiden.

Fragen 10 und 11:

Sind Sie bereit, angesichts der erdrückenden Faktenlage und zahlreichen Hinweise auf massive Ungereimtheiten und Manipulationen von Seiten des Ministeriums aus eine umfassende Rechnungshofprüfung der Ausschreibung des Vergabevorganges und der Systemfunktion einzuleiten?

Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Wie der Beantwortung der Fragepunkte 8 und 9 zu entnehmen ist, besteht kein Anlass für eine neuerliche Befassung des Rechnungshofes.

Frage 12:

Welche Verkehrstelematikdienste wie beispielsweise Warnungen auf Autobahnen könnte man mit dem derzeitigen Mautsystem durchführen und wäre das Mautsystem - sollte sie entgegen Ihren Ankündigungen eine diesbezügliche politische Entscheidung forcieren - technisch auch für eine PKW-Maut einsetzbar?

Antwort:

Es ist möglich, mit dem Mautsystem Verkehrstelematikdienste und Mehrwertdienste für die Kraftfahrzeuglenker zu erbringen. Als Beispiele können hierfür Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Gefahrgutverfolgung und die Automatisierung von Bezahlvorgängen genannt werden. Wie die Erfahrung aus anderen Mautländern zeigt, könnte die Funkmauttechnologie auch für die Bemaftung von Personenkraftwagen eingesetzt werden. Durch das sehr viel größere Fahrzeugkollektiv wären aber jedenfalls Anpassungen im Vertriebssystem und wahrscheinlich auch Anpassungen im zentralen Rechnersystem notwendig. Die Einführung einer fahrleistungsabhängigen Maut für Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von weniger als 3,5 t steht aber nicht zur Diskussion.

Mit freundlichen Grüßen

