

2167/AB XXII. GP

Eingelangt am 06.12.2004

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-11.000/0010-I/CS3/2004 DVR:0000175

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Andreas Khol

Parlament
1017 Wien

Wien, . 2004

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 2189/J-NR/2004 betreffend Anzahl der täglichen Abbuchungsfehler im österreichischen Mautsystem und Einnahmenverluste durch Systemmängel, die die Abgeordneten Dr. Kräuter und GenossInnen am 12. Oktober 2004 an mich gerichtet haben, beehe ich mich wie folgt zu beantworten:

Frage 1:

Wie viele tägliche Buchungsfehler (Unterbleiben des „Pieps-Signales“) hat die Überprüfung der Daten durch den Rechnungshof ergeben?

Antwort:

Der Rechnungshof hat noch kein Ergebnis der von ihm durchgeföhrten Überprüfungen übermittelt.

Frage 2:

Welche Gründe dafür werden von der ASFINAG und der Europass angegeben?

Antwort:

Es wird auf die Beantwortung der Fragen 5 bis 7 der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 1997/J-NR/2004 verwiesen.

Der Großteil der nicht korrekt erfassten Mauttransaktionen ist jedenfalls auf eine falsche Montage der GO-Box zurückzuführen.

Frage 3:

Ist es richtig, dass bei bis zu 20 Prozent der Busse die Mautabbuchung nicht funktioniert, welche Gründe hat das und welche Autobustypen/ Hersteller sind besonders betroffen?

Antwort:

Diese Behauptung ist nicht richtig.

Frage 4:

Wurde der Rechnungshof von der ASFINAG bei der Rechnungshofprüfung davon informiert, dass nach der 2. Änderung der Mautordnung (Verzicht auf Reaktion der Fahrzeuglenker bei ausbleibenden „Piepton“) massiver Mautbetrug durch Abdeckung der Go-Box außerhalb der Kontrollbalken zu beklagen ist und mit Mindereinnahmen von rund 15 Prozent zu rechnen ist?

Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Auch bei der vor der genannten Änderung der Mautordnung vorgesehenen intensiven Form der Mitwirkungspflicht war es möglich, die GO-Box außerhalb der Kontrollbalken von der Scheibe zu entfernen und somit gegen die Vorschriften zur ordnungsgemäßen Montage gemäß Mautordnung zu verstößen.

Zur effektiven Überwachung des Nutzerverhaltens wurden bereits seit Einführung der fahrleistungsabhängigen Maut zusätzlich 20 portable Kontrolleinrichtungen regelmäßig an unterschiedlichen Standorten eingesetzt. Die dort gemessenen Mautprellerquoten waren jedoch bisher stets vergleichbar mit jenen bei den stationären Kontrolleinrichtungen, woraus geschlossen werden kann, dass das in der Fragestellung behauptete betrügerische Verhalten als Reaktion auf die Änderung der Mautordnung tatsächlich nicht verifiziert werden kann.

Die Behauptung von Mautmindereinnahmen im Zusammenhang mit der genannten Änderung der Mautordnung kann in keiner Weise nachvollzogen werden, da keine relevante Änderung des Nutzerverhaltens festgestellt werden konnte.

Frage 5:

Wurde dem Rechungshof von der ASFINAG über die gravierenden Mängel der „Interoperabilität“ des Mautsystems mit der Schweiz berichtet ?

a) Wenn nein, warum nicht?

b) Wenn ja, wie hoch ist die Fehlerrate?

Antwort:

Es bestehen keine der behaupteten gravierenden Mängel bei der „Interoperabilität“ des Mautsystems mit der Schweiz.

Frage 6:

Hat der Rechnungshof die Einnahmenausfälle durch technische Mängel und Systemfehler des Mautsystems berechnet und mit welchen Einbußen ist aus Sicht des Steuerzahlers in den nächsten Jahren zu rechnen?

Antwort:

Der Rechnungshof hat noch kein Ergebnis der von ihm durchgeföhrten Bewertungen übermittelt.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Mauteinnahmen nicht dem Bundesbudget, sondern der ASFINAG zufließen, welche die Mauten im eigenen Namen und auf eigene Rechnung als privatrechtliche Entgelte einhebt.

Frage 7:

Gibt es mittlerweile eine der österreichischen Kraftfahrzeugverordnung entsprechende gültige Zulassung für die „Split-Go-Box“?

a) Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Die Split GO-Box ist nach den Bestimmungen des Kraftfahrgesetzes nicht genehmigungspflichtig, da sie als Ausrüstungsgegenstand in keiner Weise für die Verkehrs- und Betriebssicherheit relevant ist. Die Split GO-Box ist mit dem Bordnetz nicht verbunden und auch nicht als Teil des Kraftfahrzeuges einzustufen.

Ich darf auf meine Beantwortung der Frage 4 der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 1997/J-NR/2004 verweisen, wonach der GO-Box durch eine akkreditierte Zertifizierungsstelle eine CE-Zertifizierung zuerkannt wurde und eine Split GO-Box aus zwei konventionellen GO-Boxen besteht, die über ein Kabel miteinander verbunden sind.

Frage 8:

Wann und warum sind mit welchen Schäden wegen Selbstentzündung „Go-Boxen“ bei Vertriebsstellen bzw. in einem LKW regelrecht explodiert?

Antwort:

Im März 2004 kam es im Inneren der Batterien von drei GO-Boxen (von ca. 380.000 bis zu diesem Zeitpunkt produzierten GO-Boxen) aufgrund eines fehlerhaft montierten Isolatorringes zu einer chemischen Reaktion mit einer daraus resultierenden Wärmeentwicklung.

Dadurch traten in zwei Fällen auch mechanische Beschädigungen am GO-Box Gehäuse auf. Eine der beschädigten GO-Boxen war an der Windschutzscheibe befestigt, so dass hier (vermutlich durch thermische Spannungen) ein Sprung in der Windschutzscheibe entstand.

Frage 9:

Warum wurde, obwohl dieser gefährliche Umstand der ASFINAG und dem Ministerium bekannt war, nicht gehandelt und die Angelegenheit vertuscht?

Antwort:

Auf die geschilderten Vorfälle wurde umgehend reagiert. Nach dem Erkennen der Fehlerursache wurden alle möglicherweise betroffenen Batterien untersucht und bei Bedarf auch getauscht. Mit den gesetzten Maßnahmen, einschließlich weitergehender Qualitätskontrollen auf Seiten des Herstellers der GO-Box Batterien und des Herstellers der GO-Boxen konnte dieses Problem der ganz vereinzelt auftretenden technischen Fehlfunktion der Batterien kurzfristig gelöst werden.

Mit freundlichen Grüßen