

XXII. GP.-NR

1997/J

2004 -07- 09

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr. Kräuter
und GenossInnen

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
betreffend weiterer Wahrheitsfindung zur Ausschreibung, Vergabe und
Systemfunktion des LKW-Mautsystems in Österreich

Verkehrsminister Hubert Gorbach gibt in der Anfragebeantwortung 1661/AB (XXII. GP) betreffend „Funktion des österreichischen Mautsystems“ eine Fehlerquote von 0,0001 % bei 35 Mio. korrekten Mauttransaktionen im Jänner 2004 an und weist darauf hin, dass das Mautsystem mit großem Erfolg betrieben werde. Seitens der ASFINAG wird in einer Halbjahresbilanz „Dank der Ehrlichkeit der Nutzer und der hohen Zuverlässigkeit des Systems“ von einer Übererfüllung der Vorgaben geschwärmt.

Es erhebt sich die Frage, warum trotz dieser Jubelmeldungen die Mautordnung innerhalb eines halben Jahres zur versuchten Reparatur gravierender technischer Systemfehler zweimal grundlegend geändert werden musste.

Weiters wird die vom deutschen Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg versagte Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für eine mittels Klettband außen am LKW zu befestigende sogenannte Split-Go-Box zur Kaschierung technischer Mängel von Bundesminister Gorbach in der Anfragebeantwortung als „den europarechtlichen Bestimmungen entsprechend“ bezeichnet und suggeriert, dass die haarsträubenden „Montagevorschriften“ den allgemeinen Produkthaftungsbestimmungen der EU entsprechen würden.

Da Gerüchte nicht verstummen wollen, dass der Kärntner Landeshauptmann Dr. Jörg Haider aus noch ungeklärten Gründen in das Vergabeverfahren massiv eingegriffen habe, richten die unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nachstehende

Anfrage:

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?
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?
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?
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?
5. 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?
6. 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?

7. 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?
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?
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 Grasser die Interessen der Autostrade forciert haben soll und auf diese Weise die Entscheidung im Vergabeverfahren maßgeblich beeinflusst haben soll?
10. 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?
11. Wenn nein, warum nicht?
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?