

II-1215 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
XI. Gesetzgebungsperiode

22.3.1968

512/A.B.

zu 452/J

A n f r a g e b e a n t w o r t u n g

des Bundesministers für Bauten und Technik Dr. K o t z i n a
auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. v a n T o n g e l und Genossen,
betreffend Maut auf Autobahnen.

---.---.---

Auf die Anfrage, welche die Abgeordneten Dr. van Tongel und Genossen
in der Sitzung des Nationalrates am 11.1.1968 betreffend Maut auf den Auto-
bahnen an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu Frage 1 (Bejahen Sie grundsätzlich die generelle Einführung einer
Maut für die Benützung von Autobahnen?):

Die Frage der Mautfinanzierung von Autobahnen ist als Problem nicht
neu. Nicht nur in Österreich, auch auf internationaler Ebene haben sich in
den letzten Jahrzehnten immer wieder die zuständigen Ressorts, aber auch
Fachorganisationen mit dem Für und Wider einer Maut befaßt. Wenn man von
Italien und Frankreich absieht, die als einzige Länder in Europa den Auto-
bahnbau von Anfang an auf Mautbasis finanziert haben, so wird von den
meisten Staaten die generelle Einführung einer Maut für die Benützung von
Autobahnen grundsätzlich abgelehnt. Nur in Sonderfällen, bei Strecken oder
Objekten mit besonders großem Aufwand, wie bei Paßstraßen, Tunnel, Groß-
brücken u.ä., wird eine Maut als vertretbar erachtet. Derzeit bestehen
meines Wissens keine Absichten, auf den österreichischen Autobahnen - mit
Ausnahme der Brennerautobahn - eine Maut generell einzuführen.

Zu Frage 2 (Werden Sie dafür eintreten, daß neben der Maut auf der
Brennerautobahn auch auf anderen Autobahnstrecken Österreichs eine Maut
eingehoben wird?):

Sollte festgestellt werden, daß neue Autobahnstrecken mit einem be-
sonders hohen Aufwand nur im Wege einer Sonderfinanzierung kurzfristig
gebaut werden können und diese Sonderfinanzierung nur auf Mautbasis zu
erreichen ist, so werde ich in diesen speziellen Fällen für eine Mautein-
hebung eintreten.

Zu Frage 3 (Wie ist das Verhältnis zwischen den zu erwartenden Ein-
nahmen bei Einführung einer Maut auf den Autobahnen und den Kosten der
daraus zusätzlich entstehenden Maßnahmen?):

Derzeit werden im Auftrag der Bundeswirtschaftskammer Untersuchungen
und Studien mit dem Ziele durchgeführt, die Frage einer Maut auf Österreichs
Autobahnen neuerlich zu durchleuchten. Diese Untersuchungen sollen sich im
Stadium des kammerinternen Begutachtungsverfahrens befinden. Ein endgültiges

512/A.B.

- 2 -

zu 452/J

Ergebnis wurde bisher noch nicht mitgeteilt. Sobald die Stellungnahme der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft vorliegt, wird man beurteilen können, ob das Verhältnis zwischen den zu erwartenden Einnahmen und den Kosten der daraus zusätzlich entstehenden Maßnahmen die Einführung einer Maut rechtfertigen würde. Die in meinem Ministerium bisher durchgeführten Kalkulationen haben ergeben, daß bei Einführung einer Maut z.B. auf der Westautobahn die Rentabilität dieser Maßnahme nicht zuverlässig gewährleistet wäre.

Bei allen künftigen Überlegungen wird u.a. auch darauf Bedacht zu nehmen sein, daß die Kraftfahrer durch die Bundesmineralölsteuer ohnedies bereits einen wesentlichen Beitrag zur Finanzierung des Straßenbaues leisten. Außerdem ist auf die Tatsache Rücksicht zu nehmen, daß 85 % der ausländischen Gäste mit dem Kraftfahrzeug nach Österreich einreisen. Im Zeitalter des Massentourismus sind darunter auch viele Gäste, für welche die Frage einer entgeltfreien oder entgeltlichen Benützung der österreichischen Autobahnen einen unmittelbaren Einfluß auf die Gestaltung ihres Reiseprogrammes ausüben kann.

Zu Frage 4 (Wie ist die Tatsache, daß die allgemein als Finanzierungsbasis des Straßenbaues angesehene bisherige Besteuerung des motorisierten Verkehrs als eine indirekte Maut, durch welche der Kraftfahrer über den Benzinpreis seinen Anteil an den Wegkosten bezahlt und damit ein Benützungsrecht für alle Straßen erwirbt, mit der zusätzlichen Belastung des Kraftfahrers durch eine Maut auf den Autobahnen zu vereinbaren?):

Durch die Höhe der Einnahmen aus der Bundesmineralölsteuer ist derzeit auch das Ausmaß des Bundesstraßenbaues abgesteckt. Eine Ausweitung dieses Bauvolumens ist nur durch Sonderfinanzierungen möglich. Es ist ohne weiteres einzusehen, aber auch durch Untersuchungen der Fahrwirtschaftlichkeit zu beweisen, daß in besonderen Fällen die Schaffung einer entgeltlich zu benützenden, jedoch völlig neuen Verkehrsverbindung für die Kraftfahrer vorteilhafter ist als die Benützung einer bestehenden weiteren Umwegsverbindung, sodaß in solchen Fällen eine Sonderfinanzierung auf Mautbasis in Erwägung gezogen werden könnte.

Zu Frage 5 (Betrachten Sie die Anwendung des Mautprinzips als Dauerlösung oder nur als eine Übergangs- und Notlösung?):

Ich verweise auf die Antworten zu den Fragen 1) und 2).

Zu Frage 6 (Welche Erfahrungen ergaben sich aus der Einführung der Maut auf der Felbertauernstraße und der seit kurzem bestehenden Maut auf der Brennerautobahn?):

Wie ich bereits in der Beantwortung der kurzen mündlichen Anfrage des Herrn Abgeordneten Kunst in der Fragestunde des Nationalrates am 26.1.1968 ausgeführt habe, sind sowohl die Felbertauernstraße als auch die Brennerautobahn als Mautstraße erst seit so kurzer Zeit in Betrieb, daß entsprechende Erfahrungen noch nicht gewonnen werden konnten.

-.-.-.-.-