

II-1777 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

**DER BUNDESMINISTER
FÜR BAUTEN UND TECHNIK**

Wien, am 1980 12 01

Zl. 10.101/128-I/1/80

Parlamentarische Anfrage Nr. 784
 der Abg. Hagspiel und Gen. betr.
 Arlbergtunnel-Mauterhöhung.

An den

Herrn
 Präsidenten des Nationalrates
 Anton BENYA

785/AB

1980 -12- 10
 zu 784/IJ

Parlament

1010 Wien

Auf die Anfrage Nr. 784, welche die Abgeordneten Hagspiel und Ge-
 nossen am 13.10.1980, betreffend Arlbergtunnel-Mauterhöhung an mich ge-
 richtet haben, beehe ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1):

Ein Entwurf der in Aussicht genommenen Mautkorrektur wurde be-
 reits im April 1980 vom Bundesministerium für Bauten und Technik an die
 mit dem Mautinkasso beauftragte Finanzierungsgesellschaft übermittelt,
 wodurch die im Aufsichtsrat der Gesellschaft vertretenen Länder von den
 beabsichtigten Änderungen im einzelnen Kenntnis erlangt haben.

Darüber hinaus habe ich in einem persönlichen Schreiben vom
 2.6.1980 (Zl. 116/80 und 195/80, Dr.S/Zei.) die Landeshauptmänner kon-
 taktiert. Auf ein hierauf vom Herrn Landeshauptmann von Vorarlberg an
 mich gerichtetes Fernschreiben habe ich mit einem weiteren persönnli-
 chen Schreiben geantwortet.

In diesem Zusammenhang möchte ich zu der angeschnittenen Frage
 einer wesentlichen Beitragsleistung der beiden Bundesländer darauf
 hinweisen, daß die über die Gesellschaft zunächst vorfinanzierte Bau-
 maßnahme allein bis zur Baufertigstellung einen Kostenaufwand von rund
 7.000 Millionen Schilling erfordert. Dazu kommt das innerhalb der Til-
 gungsphase bis zur Ausfinanzierung anfallende Zinsenerfordernis in
 Höhe des etwa Zweifachen des vorgenannten Betrages.

Demgegenüber haben sich die Länder an dem Gesamtaufwand in fol-
 gender Höhe beteiligt: Tirol insgesamt 312 Millionen Schilling (Zah-
 lungsende 1982), Vorarlberg insgesamt 168 Millionen Schilling (Zah-
 lungsende 1982).

- 2 -

Diese Länderbeiträge sind daher im Verhältnis zu dem den Bund belastenden Gesamterfordernis bis zur Ausfinanzierung eher gering.

Der zusätzlich zum normalen Ausbauprogramm der Bundesstraßen um Jahrzehnte vorgezogene Bau der Arlberg-Strecke erfolgt überdies auf Grund dieser Form der Sonderfinanzierung zu Lasten der Gesamtbevölkerung. Die verfügbaren Bundesstraßenmittel werden zugunsten der mit Sonderfinanzierungs-Gesellschaften errichteten Strecken jeweils um das für diese jährlich anfallende Erfordernis gekürzt.

Zu 2):

Der seinerzeit festgelegte Tarif stellt eine günstige Einführungsmaut dar, mit der allfällige Anlaufschwierigkeiten der neu eröffneten Mautstrecke begegnet werden sollte. Ein Vergleich mit diesen stark unterwertigen Einführungstarifen, zu denen auch die in der Anfrage erwähnten Sommermaut des Jahres 1979 zählte, ist daher nicht zielführend. Wenn nach nun zweijähriger Betriebsphase und zwischeweiliger Verdopplung des Streckenangebotes infolge Fertigstellung der Rampenstrecken eine Anhebung der Mautsätze erfolgte, so kann angesichts der zu niedrigen Ausgangswerte ein Kostenindex nicht allein als Maßstab Verwendung finden.

Zu 3):

Durch die zu Lasten der Gesamtbevölkerung erfolgte Bereitstellung der Arlberg-Strecke wurde die Infrastruktur der angrenzenden Bundesländer wesentlich verbessert und somit früher bestehende Nachteile in den Verkehrsverhältnissen beseitigt. Ich verweise etwa darauf, daß vor Errichtung des Tunnels zu Zeiten der Wintersperre der Paßstraße oder im Wirtschaftsverkehr bei Vorspannpflicht hohe Kosten in Kauf genommen werden mußten. Auch vom Vorarlberger Anrainer kann daher über die Maut ein Beitrag für die Tunnelbenützung gefordert werden, der sich angesichts der überwiegenden Verwendung des stark ermäßigten 10er-Blocks im Anrainerverkehr in durchaus angemessener Höhe bewegt. Demgegenüber sind die Kraftfahrer der östlichen Bundesländer mit einem wesentlich geringeren Ausbaugrad hochrangiger Bundesstraßen gerade durch die - den Anrainer nicht tangierende - Verkürzung der Geltungsdauer der 10er-Blocks in aller Regel nicht in der Lage, diese günsti-

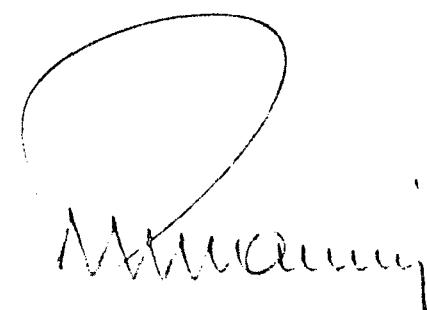
- 3 -

gen Anrainertarife zu beanspruchen.

Zu 4):

Der auf Grund der zum 1.7.1980 in Kraft gesetzten Mautanhebung offenbar erwartete Frequenzrückgang im Wirtschaftsverkehr ist nicht eingetreten. Vielmehr ist im Monat Juli 1980 gegenüber dem Vergleichsmonat des Vorjahres eine Zunahme festzustellen, die beim LKW bis 3 Achsen + 5,4 %, beim - wesentlich stärker erhöhten - LKW über 3 Achsen hingegen sogar + 11,6 % beträgt. Ähnliche Frequenzzuwächse sind - mit + 4,9 % - in den - zahlenmäßig unbedeutenden - Buskategorien zu verzeichnen. Auch beim PKW ist durch die Mautanhebung ab 1.10.1980 und die Verkürzung der Geltungsdauer des 10er-Blocks kein Frequenzrückgang eingetreten, vielmehr hat sich im Oktober 1980 gegenüber Oktober 1979 eine Steigerung der Tunnelbenützung im Ausmaß von + 16,6 % ergeben.

Zur Kritik der vorgenommenen Mautkorrekturen möchte ich ergänzend noch darauf hinweisen, daß der Bund zur Abdeckung des Fehlbeitrages der Mautsondergesellschaften über den Mautertrag hinaus bereits jetzt einen - später noch steigenden - zusätzlichen jährlichen Aufwand in Höhe von mehr als 2 Milliarden Schilling zu bedecken hat.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Michael Häupl". It consists of a large, stylized 'M' at the top, followed by a more cursive 'ichael' and 'Häupl' below it.