

**DER BUNDESMINISTER
FÜR BAUTEN UND TECHNIK**

II-3288 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode
Wien, am 1981 12 30

Zl. 10.101/111-I/1/81

Parlamentarische Anfrage Nr. 1517
der Abg. Probst und Genossen betr.
Gleinalmtunnel-Maut

An den
Herrn Präsidenten des Nationalrates
Anton B e n y a

Parlament
lolo W i e n

1487 IAB
1982 -01- 0 8
zu 1517 IJ

Auf die Anfrage Nr. 1517, welche die Abgeordneten Probst und Genossen am 18. November 1981, betreffend Gleinalmtunnel-Maut an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Die Gleinalm-Mautstrecke der Pyhrn Autobahn wurde in den Monaten Jänner bis November 1981 von 159.736 Kraftfahrzeugen des Wirtschaftsverkehrs benützt. Im Vergleichszeitraum des Jahres 1980 betrug die Frequenz 156.459, 1979 128.446 Kraftfahrzeuge. Gegenüber 1979 liegt die Frequenz im Jahre 1980 schon um 21,8 %, im Jahre 1981 um 24,4 % höher.

Der durch eine Reduktion der Mautsätze sich rechnerisch ergebende Ertragsausfall ist nur in sehr beschränktem Umfang durch nachfolgende Frequenzzuwächse ausgleichbar. Mit steigender Mautminderung wäre nämlich ein überproportionales Ansteigen der Frequenz nötig, um den Ertragsausfall auszugleichen, beispielsweise bei einer Mautsenkung um 20 (bzw. 30 oder 50) % müßte eine Frequenzsteigerung von 25 (bzw. 42,8 oder 100 %!) erzielt werden, was bei den gegebenen Verhältnissen kaum realisierbar ist.

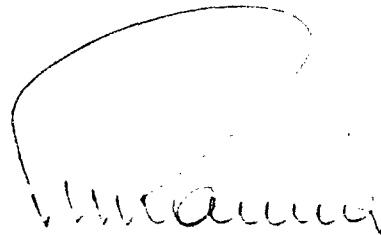
Eine Abschätzung der allfälligen Erhaltungskostenersparnis auf der Bundesstraße gegenüber der Steigerung des Erhaltungsaufwandes für die Mautautobahn für den Fall einer Verlagerung erheblicher Verkehrsmengen von der Bundesstraße auf die Mautautobahn als Folge einer Attraktivitätssteigerung der Mautstrecke mittels Reduktion der Mautsätze ist wenig sinnvoll.

./.

- 2 -

Die Mautertragsminderung schlägt nämlich in einem solchen Falle sofort voll durch, während die Erhaltungsaufwendungen für die Bundesstraße sich nicht sofort mindern können, weil sie erst in längeren Zeitabschnitten verstärkt anfallen.

Ungeachtet dieser Konsequenzen habe ich jedoch im Einvernehmen mit dem Herrn Bundesminister für Finanzen mit Wirkung ab 1.1.1982 auf allen sonderfinanzierten Strecken durch Einführung von äußerst preisgünstigen Jahreskarten für LKW mit inländischer Zulassung für eine erhebliche Mautentlastung der betroffenen Benutzer Sorge getragen.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'M. Schmid', is written over a large, faint, curved line that spans across the middle of the page.