

II=4441 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

Nr. 2136 TJ

1982-10-12

A N F R A G E

der Abgeordneten Lußmann
und Genossen
an den Bundesminister für Bauten und Technik
betreffend zu hohe Maut auf der Gleinalm-Autobahn

Die Pyhrnroute ist für die steirische Wirtschaft von besonderer Bedeutung, weil sie die steirischen Wirtschaftsräume mit jenen in Oberösterreich verbindet und eine wichtige und kürzere Verbindung zu den Wirtschaftszentren der BRD und Westeuropa darstellt. Aber auch für den regionalen Wirtschaftsverkehr zwischen der Südsteiermark, dem Grazer Raum und den Industrie- und Wirtschaftsregionen im Mur- und Mürztal und entlang des Palten-Liesingtales ist die Gleinalmstrecke eine Notwendigkeit. Eine Notwendigkeit, die in den Erläuterungen zum Pyhrnautobahn-Finanzierungsgesetz betont wird. Wie dort zu lesen ist, steht sie aus verkehrsgeographischen, verkehrspolitischen, verkehrswirtschaftlichen und regionalpolitischen Gründen für das Bundesland Steiermark und damit auch aus staatspolitischen Gründen außer jedem Zweifel.

Das Pyhrnautobahn-Finanzierungsgesetz legt fest, daß der Bund für die Benützung

- a) der Gleinalmautobahn in der Teilstrecke St.Michael bis Übelbach
- b) des Bosrucktunnels

ein Entgelt einzuheben hat (§ 2 Abs. 1), wobei bei der Festsetzung der Höhe des Entgeltes auch auf die Kosten der Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der genannten Autobahnstrecken sowie auf die Tarifgestaltung vergleichbarer Strecken Bedacht zu nehmen ist.

Begründet wird die Mautpflicht in den Erläuterungen damit, daß infolge der Schwierigkeit der Geländeeverhältnisse die Baukosten der Gleinalmautobahn ungleich höher sind als für Autobahnen im Flachland. Diese Begründung gilt in gleicher Weise auch für den Bosrucktunnel.

Die anfangs des Jahres vorgenommene Erhöhung der Mautgebühren in allen Kategorien im Bereich der Gleinalmstrecke wurde seitens der steirischen Wirtschaft abgelehnt. Es liegt überhaupt keine Begründung vor, warum die Mautgebühren auf der Gleinalmstrecke laufend erhöht werden, während jene der Tauernautobahn wesentlich ermäßigt wurden.

Die neuerliche Erhöhung bestätigt die von der Steiermark immer wieder geäußerte Befürchtung, daß eine Anpassung der Mautgebühren der Gleinalmstrecke an jene der anderen Sondergesellschaften angestrebt wird. Diese Anpassung ist zum größten Teil schon vollzogen. Das bedeutet, daß bei der Gestaltung der Mautgebühren auf der Pyhrnstrecke offensichtlich nicht darauf Rücksicht genommen wurde, daß der Bosrucktunnel, der Ende 1983 dem Verkehr übergeben werden soll, ebenfalls mautpflichtig sein wird. Bei Einführung der Maut im Bereich des Bosrucktunnels besteht die Gefahr, daß für die Strecke Graz-Linz insgesamt höhere Mautgebühren zu zahlen sein werden, als für die vergleichbare Strecke Klagenfurt-Salzburg.

Die unterfertigten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Bauten und Technik nachstehende

A n f r a g e :

- 1) Wird die Maut auf der Pyhrn-Autobahn nach Eröffnung des mautpflichtigen Bosrucktunnels für die Autofahrer teurer sein, als auf den anderen österreichischen Autobahnalpenübergängen?
- 2) Teilen Sie die Auffassung, daß wegen zu hoher Mautkosten die Gefahr besteht, daß die Pyhrn-Autobahn nicht angenommen wird und damit die erhoffte Entlastung der Gastarbeiterroute nicht erzielt wird?
- 3) Was werden Sie tun, um eine Verhältnismäßigkeit der Mauten auf den Autobahnalpenübergängen zu erzielen, wie dies für die Pyhrn-Autobahn vom Gesetz gefordert wird?