

Nr. XIX. GP.-NR  
805 /J  
1995 -03- 2 0

## ANFRAGE

des Abgeordneten Renoldner, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

**betreffend die Verwirklichung eines Tiroler Landtagsbeschlusses gegen den Transitverkehr vom 21.11.1990**

Am 21.11.1990 beschloß der Tiroler Landtag folgenden Antrag:

"Die Tiroler Landesregierung wird beauftragt, dem Tiroler Landtag einen Bericht über die Behandlung und Umsetzung des vom Tiroler Landtag am 21. November 1990 beschlossenen Antrages betreffend die Neuregelung der Mautgebühren auf der Brenner-Autobahn vorzulegen.

Am 21.11.1990 beschloß der Tiroler Landtag folgenden Antrag:

"Die Landesregierung wird aufgefordert, den Organen der Brennerautobahn AG, insbesondere dem Bundesminister für Finanzen und dem Wirtschaftsminister sowie den Tiroler Vertretern im Aufsichtsrat der Brennerautobahn AG folgende Neuregelung der Mautgebühren vorzuschlagen:

1. Alle bisher geltenden Begünstigungen von Mehrfachfahrten für LKWs, wie Punktekarten und Skonti werden gestrichen.
2. Kategorie A: der Tarif mit S 80,- pro Einzelfahrt festgesetzt. Der Kurzstreckentarif für PKW wird ebenfalls mit S 80,- festgesetzt. Ein erhöhter Nachttarif wird nicht eingehoben.
3. Kategorie B: der derzeitige Tarif wird beibehalten, lediglich die Begünstigungen für Mehrfachfahrten werden gestrichen. Der Kurzstreckentarif wird beibehalten.
4. Kategorie C: der Tarif für lärm-(und schadstoff-)arme LKW wird mit S 1.000,- festgesetzt. Der Tarif für nicht lärm-(und schadstoff-)arme LKW beträgt S 1.300,-. Der Tarif für Nachtfahrten von LKWs auch für lärm-(und schadstoff-)arme LKW beträgt S 1.300,-. Der Kurzstreckentarif wird beibehalten.
5. Mehreinnahmen, die der Brennerautobahn AG aus dieser ökologisch motivierten Anhebung der Mautgebühren erwachsen, gelten als für Maßnahmen des Umweltschutzes zweckgebundene Einnahmen des Landes Tirol. "

Die unterfertigten Abgeordneten weisen daraufhin, daß in den inzwischen vergangenen fünf Jahren aufgrund der Inflation sowie ferner aufgrund der nicht ausreichenden Effizienz der Transitpolitik (vergleiche die Transitzkatastrophe vom Jänner 1995) die Tarife in der

Zwischenzeit höher angepaßt werden müssen. Auch halten wir es für zweckmäßig, die Differenzierung zwischen lärmarmen und nichtlärmarmen LKWs bezüglich der Preisgestaltung aufzugeben, da sie sich in der Praxis als nicht unterscheidbar - und somit nicht als ökologisch wirksam erwiesen hat. Bei den derzeit geltenden Mauttarifen von ÖS 130,- für PKW und ÖS 1.000,- für LKW, wobei jedoch durch massenhafte Abnahme ein 50 %-iger Preisnachlaß gewonnen werden kann und außerdem Skonti berechnet werden und darüberhinaus Preisvorteile mit Punktekarten erzielt werden können, ist jedoch noch nicht einmal die 1990 vom Tiroler Landtag geforderte Erhöhung (ÖS 1.300,- für LKW) nachgeholt worden. Es ist müßig darauf hinzuweisen, daß diese fünf Jahre alte Erhöhungsforderung inzwischen weiter erhöht werden müßte.

Um nicht das zehnjährige Jubiläum des gegenständlichen Tiroler Landtagsbeschlusses abzuwarten richten die unterfertigten Abgeordneten bereits 1995 folgende

### **ANFRAGE:**

1. Welche Schritte haben Sie unternommen und werden Sie wann unternehmen, um die Forderung nach einer Erhöhung der LKW-Maut auf ÖS 1.600,- entsprechend der Inflation und der ökologischen Unwirksamkeit der bisherigen Straßenverkehrskosten für den Transitverkehr nachzuholen?
2. Welche Tarifgestaltung fassen Sie für alle anderen Verkehrsträger ins Auge?
3. Treten Sie dafür ein, alle Preisnachlässe bei massenhafter Abnahme (100 Durchfahrten zu ÖS 50.000,- sohin eine 50 %-ige Ermäßigung ist derzeit erhältlich) abzuschaffen und zusätzlich zu verfügen, daß keine Skonti, Punktekarten und andere Vorteile gewährt werden? Wie verfolgen Sie dieses Ziel innerhalb der Bundesregierung?
4. Wenn nein, wie begründen Sie dies verkehrspolitisch?
5. Wenn Frage 3 verneint (oder teilweise verneint) wurde: halten Sie die Durchschleusung von Transit-LKWs für staatlich förderungswürdig? Beurteilen Sie in diesem Sinne den Bonus für das häufigere Benutzen einer Straße (mehr Lärm, mehr Abgase, mehr Umweltschäden) für ähnlich subventionswürdig wie etwa die soziale Tarifgestaltung öffentlicher Verkehrsbetriebe (Tages- bzw. Monatsfahrkarten) etc.?
6. Inwieweit haben Sie die anderen Forderungen des in der vorliegenden Anfrage zitierten Tiroler Landtagsbeschlusses - unter Berücksichtigung der weiteren Inflation sowie der politischen Weiterentwicklung in der Verkehrspolitik - umgesetzt bzw. sich mit ihnen auseinandergesetzt und eine andere Lösung verfolgt? Haben Sie den Tiroler Landtag davon in Kenntnis gesetzt?