

II-1773 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER FÜR FINANZEN

1980 12 05

Z. 11 0502/104-Pr.2/80

783/AB

An den
Herrn Präsidenten
des Nationalrates
Parlament
1017 W i e n

1980 -12- 09
zu 783/J

Auf die Anfrage der Abgeordneten Hagspiel und Genossen vom 13. Oktober 1980, Nr. 783/J, betreffend Arlbergtunnel.Mauterhöhung, beehre ich mich mitzuteilen:

Zu 1)

Die Arlberg-Schnellstraße-Tunnelstrecke bildet einen Bestandteil einer Bundesstraße. Bei der Festsetzung des Benützungsentgeltes für den mautpflichtigen Abschnitt dieser Bundesstraße beachten die hierfür ausschließlich zuständigen Bundesminister für Bauten und Technik bzw. für Finanzen die Grundsätze des Arlberg Schnellstraße-Finanzierungsgesetzes, welches Verpflichtungen zu einer Kontaktnahme vor Beschlußfassung über eine Mautfestsetzung nicht vorsieht. Ein Entwurf der in Aussicht genommenen Mautkorrekturen wurde dessenungeachtet bereits im April 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. Darüberhinaus hat der Bundesminister für Bauten und Technik mit einem persönlichen Schreiben vom 2. Juni 1980 mit den Landeshauptmännern kontaktiert. Auf ein hierauf vom Herrn Landeshauptmann von Vorarlberg an mich gerichtetes Fernschreiben habe ich ebenfalls mit einem persönlichen Schreiben geantwortet.

In diesem Zusammenhang möchte ich aber zu der angeschnittenen Frage einer wesentlichen Beitragsleistung der beiden Bundesländer darauf hinweisen, daß die über die Gesellschaft zunächst vorfinanzierte Baumaßnahme allein bis Baufertigstellung

- 2 -

einen Kostenaufwand von etwa S 7.000 Mio erfordert. Dazu kommt allerdings noch der innerhalb der Tilgungsphase bis zur Ausfinanzierung anfallende Zinsenaufwand in Höhe etwa des Zweifachen des vorgenannten Betrages.

Demgegenüber haben sich die Länder Tirol und Vorarlberg am Gesamtaufwand mit S 312 Mio bzw. S 168 Mio, Zahlungsende 1982, beteiligt.

Die Länderbeteiligungen sind daher im Verhältnis zu dem den Bund belastenden Gesamterfordernis bis zur Ausfinanzierung eher gering. Der zusätzlich zum normalen Ausbauprogramm um Jahrzehnte vorgezogene Bau des Arlbergtunnels erfolgte überdies aufgrund dieser Form der Sonderfinanzierung zu Lasten der Gesamtbevölkerung. Die verfügbaren Bundesstraßenmittel werden zugunsten der über Sonderfinanzierungsgesellschaften errichteten Strecken jeweils um das für diese jährlich anfallende Erfordernis vorweg gekürzt.

Zu 2)

Der seinerzeit festgelegte Tarif stellte zweifellos eine günstige Einführungsmaut dar, mit der allfälligen Anlaufschwierigkeiten der neu eröffneten Mautstrecke begegnet werden sollte. Ein Vergleich mit diesen stark unterwertigen Einführtarifen, zu welchen auch die in der Anfrage erwähnte Sommermaut des Jahres 1979 zählte, ist daher nicht zielführend. Wenn nach nunmehr 2-jähriger Betriebsphase und zwischenweiliger Verdoppelung des Streckenangebotes infolge Fertigstellung der Rampenstrecken eine Anhebung der Mautsätze erfolgte, so kann angesichts der zu niedrigen Ausgangswerte ein Kostenindex als Maßstab sinnvollerweise nicht Anwendung 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 Zehnerblocks

- 3 -

- 3 -

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 Zehnerblocks in aller Regel nicht in der Lage, diese günstigen Anrainertarife zu beanspruchen.

Zu 4)

Der aufgrund der zum 1.7. in Kraft gesetzten Mautanhebung offenbar erwartete Frequenzrückgang im Wirtschaftsverkehr ist nicht eingetreten. Vielmehr ist im Monat Juli gegenüber dem Vergleichsmonat des Vorjahres eine Frequenzsteigerung festzustellen, die beim LKW bis 3 Achsen + 5,4 %, beim wesentlich stärker erhöhten LKW über 3 Achsen hingegen sogar + 11,6 % beträgt. Ähnliche Frequenzzuwächse mit + 4,9 % sind bei den zahlenmäßig unbedeutenden Buskategorien zu verzeichnen. Auch beim PKW ist durch die Mautanhebung und die Verkürzung der Geltungsdauer des Zehnerblocks ab 1.10. 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 den Straßensondergesellschaften zur Abdeckung des Fehlbetrages über den Mautertrag hinaus bereits jetzt einen, später noch steigenden zusätzlichen Aufwand von mehr als S 2 Mrd. zu leisten hat.

