

II- 586 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 3951J

1991 -01- 30

A N F R A G E

der Abgeordneten DDr. Niederwieser, Strobl, Dr. Müller, Mag. Guggenberger
und Genossen

an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten
betreffend Mauttarife und Verkehrspolitik

Die Abgeordneten Strobl, Dr. Müller und Genossen haben am 19. Dezember 1990 einen Entschließungsantrag betreffend "Maßnahmen gegen den unzumutbaren Transitverkehr im Bundesland Tirol" eingebracht. Gleichzeitig wurde in formaler Hinsicht beantragt, diesen Entschließungsantrag dem Verkehrsausschuß zuzuweisen.

Der Entschließungsantrag hat als Punkt 6 hinsichtlich der Maut auf der Brennerautobahn folgenden Passus enthalten:

"Die Bundesregierung wird ersucht, im Sinne des Mautausschusses des Tiroler Landtages, der als ersten Schritt folgende Tarife für die Brennerautobahnmaut vorgeschlagen hat, die Tarifpolitik zu überdenken".

Konkret wurden folgende Tarife genannt:

S 1.300,-- für einfache Fahrt mit LKW

S 1.000,-- für lärmarme LKW's untertags

S 1.300,-- für lärmarme LKW's nachts von 22.00 - 5.00 Uhr

S 90,-- für PKW Tag und Nacht gleich.

Der Beschluß des Tiroler Mautausschusses nimmt auch Bedacht auf die Wipptaler Petition, die mit Jahresbeginn 1991 im Parlament zur Behandlung im Petitionsausschuß neuerlich eingebracht wurde.

- 2 -

Der Mautausschuß des Tiroler Landtages hat bei seinen Beratungen vor allem Gründe des Umweltschutzes und der Kostenwahrheit sowie vergleichbare Tarife ausländischer Transitrouten berücksichtigt.

Grundlage war u. a. eine Studie des Amtes der Tiroler Landesregierung, in welcher die Wegekosten der häufigsten Transitrouten zwischen der BRD und Italien über Frankreich, die Schweiz und Österreich einander gegenübergestellt wurden.

Dies gründet in der Überlegung, daß es verkehrspolitisches Ziel sein muß, den hohen Anteil an Umwegtransit (nicht die kürzeste, sondern die billigste und bequemste Route wird gewählt) durch Tirol zu reduzieren und damit eine spürbare Entlastung zu erzielen.

Weiteres erklärtes Ziel ist es, den PKW-Verkehr durch das Wipptal und Stubaital auf die Autobahn zu verlagern, um die unzumutbare Belastung der an der Bundesstraße liegenden Ortschaften zu vermindern.

Wie dem Bericht und Antrag des Tiroler Unterausschusses zu entnehmen ist, wurde vom Unterausschuß (zu dem auch Vertreter des Wirtschafts- und Finanzministeriums geladen waren) "in sehr sachlichen und ausführlichen Gesprächen über die Parteigrenzen hinweg stets versucht, einen gemeinsamen Vorschlag für den Wirtschaftsausschuß und den Landtag zu erarbeiten, um damit zu dokumentieren, daß man von extremen Standpunkten im Interesse der Gemeinsamkeit und der besseren Durchsetzungsmöglichkeiten gegenüber den entscheidenden Ministerien Abstand nehmen wolle."

Wie die Realität eineinhalb Monate später zeigen sollte, war dieser Glaube der Tiroler Landtagsabgeordneten aller Parteien an die politische Vernunft ein Irrglaube. Viel eher drängen sich wohl Lehren aus den vergangenen fünf Jahren auf, wonach Mauttarifwünsche von den zuständigen Ministerien erst dann berücksichtigt werden, wenn die aufgebrachte Bevölkerung die Straßen blockiert.

Die am 28. Dezember 1990 mit Wirkung für 1. Jänner 1991 vom Wirtschaftsministerium für die Brennerautobahn (und andere Mautstraßen) erlassenen Tarife sind aus den dargelegten Gründen unannehmbar.

- 3 -

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten folgende

A n f r a g e :

1. Waren Ihnen am 28. Dezember 1990 der Entschließungsantrag vom 19. Dezember 1990 und der entsprechende Beschluß des Tiroler Landtagsausschusses bekannt ?
2. Wenn nein, welche Vorkehrungen werden sie in Ihrem Ressort treffen, daß Informationen von eminenter Bedeutung zeitgerecht in den Entscheidungsprozeß eingebunden werden ?
3. Wenn ja, halten Sie es für eine dem föderalistischen Prinzip unserer Bundesverfassung entsprechende Vorgangsweise, Beschlüsse eines Landtages zu ignorieren ?
4. Halten Sie es für ein den Grundsätzen der parlamentarischen Demokratie angemessenes Verhalten, verkehrspolitisch relevante Mautänderungen zu beschließen, während diese in parlamentarischen Ausschüssen zur Beratung stehen?
5. Sind Sie der Auffassung, daß die von Ihnen festgelegten Mauttarife in ausreichendem Maße den in der Koalitionsvereinbarung festgelegten verkehrs- und umweltpolitischen Grundsätzen entsprechen ?
6. Haben Sie - was die verkehrs- und umweltpolitischen Grundsätze betrifft - die dafür zuständigen Bundesministerien eingeschaltet ?
7. Sind Sie bereit, unverzüglich eine Tarifänderung im Sinne des Tiroler Landtagsbeschlusses durchzuführen ?
8. Sind Sie bereit, einen Stufenplan für Tarifierpassungen vorzulegen, soferne eine unverzügliche Umsetzung nicht möglich ist ? *A*