

2234/AB XX.GP

In Beantwortung der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 2253/J betreffend Endabrechnung der Pyhrnautobahn, Weiterbau und Ausfinanzierung, welche die Abgeordneten Anschober, Freundinnen und Freunde am 10. April 1997 an mich richteten und aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit in Kopie beigelegt ist, stelle ich folgendes fest, wobei ich mich bei der Beantwortung der Fragen 1 sowie 14 bis 22 auf die von der ÖSAG eingeholten Informationen stütze:

Antwort zu den Punkten 1 bis 4 der Anfrage:

Folgende Bauabschnitte an der A 9 sollen verwirklicht werden:

1 . Abschnitt,Inzersdorf-Schön,

Kostenaufwand: rd. 1,7 Mrd. S (ohne MwSt. ) im Vollausbau

Baubeginn: abhängig vom Verlauf des UVP-Verfahrens, voraussichtlich Jänner 2001

2. Abschnitt "Schön - St. Pankraz"

Kostenaufwand: rd. 2,6 Mrd. S (ohne MwSt. ), Halbausbau von Inzersdorf bis AS Hinterstoder, Vollausbau von AS Hinterstoder bis St. Pankraz

Baubeginn: Juli 1997 ( Sondierstollen) bzw. November 1997 (Brücken)

3. Abschnitt "Lainbergtunnel" (Fertigstellung)

Kostenaufwand: rd. 1,2 Mrd. S (ohne MwSt. )  
in Bau, Fertigstellung für Herbst 1997 geplant

4. Abschnitt "Vollausbau Anschlußstelle Selzthal"

Kostenaufwand: rd. 500 Mio.S (ohne MwSt. )

Baubeginn: bereits erfolgt ( Februar 1997 )

5. Abschnitt "Plabutschunnel (2. Röhre)"

Kostenaufwand: rd. 1,2 Mrd. S (ohne MwSt. )

Baubeginn: noch nicht festgelegt

Die Absicherung der Finanzierung erfolgt durch Einnahmen aus der Maut aufgrund des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes, wobei auch Kreditmittel gemäß § 1 Abs. 4 Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996 eingesetzt werden können. Der Bau der Vorhaben "Vollausbau Anschlußstelle Selzthal " und der Abschnitte " Schön - St . Pankraz " bzw . " Lainbergtunnel " auf der A 9 ist bereits durch Verordnung gemäß § 1 Abs . 4 Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996 abgesichert .

Antwort zu den Punkten 5, 6, 7 und 10 der Anfrage:

Zur Zeit wird mit Vignetteneinnahmen in der Größenordnung von jährlich rd. 2, 5 Mrd. S netto) gerechnet.

Ein fiktiver Einnahmenentfall für den Straßenbau ergibt sich bei der Differenzbildung zwischen den Einnahmen aus einer zukünftigen fahrleistungsabhängigen Maut für LKW und PKW einerseits und den Einnahmen der bis zu deren Einführung laufenden Straßenbenützungsgeld und Vignette. Solange keine endgültigen Festlegungen über Bemautungssystem, Tarife, Netz- und Kategorisierungsgrenzen, etc. getroffen sind, können keine Aussagen getroffen werden, die über die dem Bautenausschuß des Parlaments dargestellten Ertragsszenarien hinaus gehen.

Ein allfälliger Ausgleich aus Budgetmitteln für den Fall der Nichteinführung einer fahrleistungsabhängigen Bemautung wäre nur in dem Ausmaß vorstellbar, in dem die Mittel aus dem allgemeinen Budget für den Straßenbau erhöht würden.

Antwort zu den Punkten 8 und 9 der Anfrage:

Ein umfassender Zeitplan für die Realisierung aller Bauvorhaben des sogenannten Lückenschlußprogrammes liegt nicht vor. Der Zeitpunkt für den Baubeginn der einzelnen Maßnahmen hängt einerseits vom Fortschritt der Planungen und erforderlichen Behördenverfahren, andererseits von den Mauteinnahmen und den Finanzierungsmöglichkeiten der künftigen ASFINAG ab.

Antwort zu Punkt 11 der Anfrage:

Die Regierungsvorlage betreffend ein Infrastrukturfinanzierungsgesetz 1997, mit dem unter anderem die ASFINAG-Schulden dem pri-

vaten Sektor zugeordnet werden können, befindet sich in parlamentarischer Behandlung .

Antwort zu Punkt 12 der Anfrage:

Sollte eine Ausgliederung der ASFINAG-Schulden aus dem Öffentlichen Haushaltsbereich nicht gelingen, so hätte dies Auswirkungen auf die Berechnung der gesamten Staatsschulden in Höhe der in der ASFINAG-Bilanz ausgewiesenen Forderungen an den Bund.

Die Frage nach den genaueren Konsequenzen wäre an den Bundesminister für Finanzen zu richten.

Antwort zu Punkt 13 der Anfrage:

Folgende Vorhaben sind im Investitions- und Finanzierungsplan für die erste Etappe von 11,5 Mrd. S, der der Verordnung BGBl.Nr.

673/1996 gemäß BStFG 1996 zugrunde liegt, enthalten:

- A 2, Völkermarkt - Klagenfurt
- A 8, Wels - Sattledt
- A 9, Schön - St. Pankraz
- A 9, Selzthal
- A 9, Lainbergtunnel ( Fertigstellung )
- S 31, St. Martin - Neutal
- B 315, Umfahrung Landeck
- Die Planungskosten aller im Baugipfelpaket enthaltenen Vorhaben .

Die genannten 11,5 Mrd. S der ersten Etappe bezeichnen den maximalen Haftungsrahmen für Kreditmittel gemäß § 1 Abs. 4 Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996. Entsprechend der aktuellen Finanzplanung wird es aber möglich sein, einen wesentlichen Teil der Finanzierung direkt aus Mautvignetteneinnahmen zu bestreiten.

Antwort zu Punkt 14 der Anfrage:

Anlässlich des Baugipfels wurde ein Gesamtpaket verhandelt, dessen Gesamtkosten mit rd. 37 Mrd. S geschätzt wurden, wobei hierin auch ein Betrag von 4 Mrd. S für "Errichtung des Mautsystems" beinhaltet war. Da die Planungen der Bauvorhaben größtenteils noch nicht abgeschlossen waren bzw. sind, handelt es sich bei den Kostenangaben um Schätzungen, die sich noch nach oben oder unten ändern können. Laut Angaben der Österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen AG werden sich beispielsweise die Kosten der Projekte S 6 Semmering Schnellstraße, Maria Schutz - Ganzsteintunnel Ostportal und S 31 Burgenland Schnellstraße, St. Martin - Oberpullendorf zufolge geänderten Planungen und genaueren Berechnungen gegenüber der Schätzung zur Zeit des Baugipfels erhöhen.

Antwort zu den Punkten 15, 16 und 18 der Anfrage:

Die konkreten Auftragssummen für den Bauabschnitt Oberösterreich ( Baulose 1 - 8 ) sowie für den Bauabschnitt Schoberpaß ( Baulose 115 - 118 ) gehen aus folgender Aufstellung hervor. Diese nunmehr endgültigen Auftragssummen weichen von den in früheren parlamentarischen Anfragebeantwortungen genannten etwas ab, da die Beträge der Zusatzaufträge bisher zum Teil nur geschätzt waren.

Oberösterreich, AB-km 0,0 - 16, 2 (Voralpenkreuz - AS Inzersdorf )

Baulose 1 - 8	Hauptaufträge	ATS 838,31 Mio.
	Zusatzaufträge	ATS 86,50 Mio.
		<hr/>
		ATS 924, 81 Mio.
	Endabrechnung ohne Gleitung	ATS 1.084,98 Mio.
		<hr/>
	Überschreitung	ATS 160,17 Mio.

Steiermark, Schoberpaßstrecke (39 km Länge)		
Baulose 115 - 118	Hauptaufträge	ATS 1.962, 61 Mio.
	Zusatzaufträge	ATS 77, 65 Mio.
		<hr/>
		ATS 2.040,28 Mio.
	Endabrechnung ohne Gleitung	ATS 2.283,68 Mio.
		<hr/>
	Überschreitung	ATS 243, 40 Mio.

Antwort zu den Punkten 17 und 19 der Anfrage:

Folgende Beträge konnten bei den einzelnen Baulosen rückverhandelt werden:

Oberösterreich, Baulose 1 - 8

Es wurden ATS 95, 55 Mio. von der geforderten Schlußabrechnungssumme der Hauptaufträge ( Tunnel- , Brücken- , Straßen- und Entwässerungsarbeiten) nicht anerkannt.

Steiermark Schoberpaßstrecke, Baulose 115 - 118

Es wurden ATS 118,08 Mio. von der geforderten Schlußabrechnungssumme der Hauptaufträge ( Tunnel- , Brücken- , Straßen- und Entwässerungsarbeiten) nicht anerkannt.

Antwort zu Punkt 20 der Anfrage:

Grundsätzlich war es für die ÖSAG aufgrund der vertraglichen Bestimmungen der ÖNORMEN und der einschlägigen Bauverträge möglich, konkrete Ansprüche zu formulieren und aufgrund der vertraglichen Regelungen auch gegenüber den Firmen durchzusetzen. So konnten alle direkt aus dem Baugeschehen resultierenden Prozesse dergestalt ruhend gestellt werden, daß die Firmen größtenteils

die Forderungen der ÖSAG anerkannten bzw. daß die ÖSAG - wie im Baulos 115 - die angestregten Prozesse zur Gänze gewann.

Die zurückverhandelten Beträge resultieren, wie schon in den schriftlichen parlamentarischen Anfragen Nr. 659/J und 1295/J angeführt, unter anderem aus Nachkontrollen der Massenermittlungen, aus der Streichung von nichtbeauftragten Nachtragsforderungen und aus Korrekturen der Preisleitungs- und Zinsenforderungen. Aufgrund des enormen Verwaltungsaufwandes ist ein detailliertes Eingehen auf jeden konkreten Einzelfall nicht möglich.

Antwort zu Punkt 21 der Anfrage:

Es fehlen keine Einigungen zwischen der ÖSAG und den bauausführenden Firmen .

Antwort zu Punkt 22 der Anfrage:

Mit den Ländern Oberösterreich und Steiermark wurde ein Vergleich über die Schadenersatzforderungen der ÖSAG erreicht. Die Angelegenheiten sind zur Gänze abgeschlossen.

Nach Aufrechnungen aller Forderungen und Gegenforderungen hat das Land Oberösterreich einen Betrag von 3 Mio. S (welchem 1 Mio. S Gegenforderungen aus Grundeinlösen gegenrechnet wurden) und das Land Steiermark einen Betrag von 3,5 Mio. S der ÖSAG bezahlt.