

II- 4698 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des NationalratesXIII. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER  
FÜR BAUTEN UND TECHNIK

Wien, 1975 07 09

Zl. 10.101/71-I/1/75  
Parlamentarische Anfrage Nr. 2128  
der Abg. Suppan und Gen., betr.  
die Südautobahn-Finanzierung

2099/A.B.  
zu 2128/J.  
Präs. am 10. JULI 1975

An den

Herrn Präsidenten des Nationalrates  
Anton BENYA

Parlament  
1010 WIEN

Auf die Anfrage Nr. 2128, welche die Abgeordneten Suppan und Genossen in der Sitzung des Nationalrates am 16.5. 1975, betreffend die Südautobahn-Finanzierung an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen.

Im Hinblick auf die Bedeutung einer durchgehenden Befahrbarkeit der Südautobahn A 2, sind der Bundesminister für Finanzen und ich anlässlich einer Aussprache über Probleme des Bundesstraßenbaues am 23. Febr. 1975 übereingekommen, die Beamten beider Ressorts mit einer Prüfung der Möglichkeiten eines beschleunigten Ausbaues zu beauftragen.

Das vorläufige Ergebnis wurde in einem Bericht des Bundesministeriums für Bauten und Technik zusammengefaßt und dem Bundesministerium für Finanzen zur weiteren Prüfung hinsichtlich der budgetmäßigen Durchführbarkeit übermittelt.

Es wurden die folgenden Ausbauvarianten untersucht:

- 1.) Durchgehender Ausbau der gesamten Strecke  
Wien - Villach/Staatsgrenze;
- 2.) Ausbau der Teilstrecke Seebenstein - Wechsel - Hartberg,  
der Umfahrung Gleisdorf und der Teilstrecke Mooskirchen -  
Pack - Griffen;

### 3.) Ausbau der Teilstrecke Mooskirchen - Pack - Griffen.

Die beiden ersten Varianten erfordern einen gewaltigen Finanzierungsbedarf. Die Ausführung der Variante 1.) würde unter Berücksichtigung der laufenden Kostensteigerungen mindestens S 30,7 Md erfordern, die Variante 2.) mindestens S 20,8 Md. Nach Abzug der aus den Mitteln der Bundesmineralölsteuer eingeplanten Bauraten verbleibt noch ein Zusatzfinanzierungsbedarf in Höhe von S 24,8 Md, bzw. S 11,1 Md einschließlich auflaufender Verzinsung bis Mitte der 80-iger Jahre. Die Variante 3.) erfordert einschließlich der Kostensteigerungen rd. S 11,6 Md.

Mit der Ausführung der Variante 3.) würde durch den Ausbau der Teilstrecke Mooskirchen - Pack - Griffen den Verkehrsteilnehmern zwischen Gleisdorf und Griffen eine rd. 120 km lange Strecke zur Verfügung stehen, die durch die Überwindung der Pack und des Grifffener Berges von großer Bedeutung für einen flüssigen Verkehrsablauf ist. Von den rd. 378 km Gesamtstrecke der Südautobahn stünden damit einschließlich der bestehenden Strecken 231 km oder 61,1% unter Verkehr, wobei in den Zwischenstücken gut ausgebaute, zum Teil mit Kriechspuren versehene Bundesstraßen einen zügigen Verkehrsablauf gewährleisten.

Als aussichtsreichster Finanzierungsmodus wurde im Hinblick auf den beträchtlichen Bedarf an Zusatzfinanzierung eine Kombination von Bundesmineralölsteuer, nicht rückzahlbarer Zuschüsse der beteiligten Bundesländer und Mittel aus dem a.o. Haushalt des Bundes, bzw. Kapitalmarkt erachtet.

Eine Vorfinanzierung über eine Finanzierungsgesellschaft durch ausschließliche Kreditaufbringung auf dem Kapitalmarkt erscheint wegen der hohen Folgebelastrungen für die Verzinsung und Tilgung des erforderlichen Fremdkapitals problematisch. Die Frage einer Bemaßung als alleinige Finanzie-

-3-

zungsmöglichkeit wurde nicht in Erwägung gezogen.

Im Hinblick auf eine erforderliche Beteiligung der berührten Bundesländer und zur Besprechung aller Möglichkeiten, die eine Beschleunigung des Ausbaues zum Ziele haben, sind der Herr Finanzminister und ich übereingekommen, eine gemeinsame Besprechung mit den in Betracht kommenden Landeshauptmännern durchzuführen. Federführend hiefür ist das Bundesministerium für Finanzen. Erst nach Abklärung aller Standpunkte, werden die konkreten Möglichkeiten für einen rascheren Ausbau feststehen.

In diesem Zusammenhange kann nicht unerwähnt bleiben, daß mit der Freigabe eines Teiles der Stabilisierungsquote, die mit Mehrheitsbeschluß im Nationalrat am 16.5.1975 erfolgte, ein Betrag von S 200 Mio zusätzlich für den forcierten Ausbau der Südbahn zur Verfügung gestellt wurde, wovon ein großer Teil für die Ausschreibung von Brückenbauvorhaben der Südbahn im Bereiche Pack-sattel - Schiefing dem Bundesland Kärnten zur Verfügung gestellt worden ist.

Mit dem Mehrheitsbeschluß des Nationalrates vom 3.7.1975 über die Freigabe der restlichen Teile der Stabilisierungs- und Konjunkturbelebungsquote wurde ein weiterer Betrag von S 100 Mio für den Ausbau der Südbahn freigegeben.

