



Republik Österreich
DER BUNDESKANZLER

Zl. 143.100/14-I/4/77

XIV. Gesetzgebungsperiode

26. Juli 1977

An den
Präsidenten des Nationalrates
Anton Benya
Parlament

1227/AB
1977-07-26
zu 1227/J

Die Abgeordneten zum Nationalrat Meissl, Dr. Schmidt, Dr. Stix, Dr. Scrinzi, DVW. Josseck und Genossen haben am 3. Juni 1977 unter der Nr. 1227/J an die Bundesregierung eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend europäische Finanzierungsbeteiligung am raschen Ausbau österreichischer Haupttransitstraßen gerichtet, welche folgenden Wortlaut hat:

- "1. Besteht die Absicht, im Hinblick auf die unzumutbaren Belastungen, die Österreich durch den LKW-Transitverkehr erwachsen, bei den EG-Staaten wegen einer europäischen Finanzierungsbeteiligung am raschen Ausbau österreichischer Haupttransitstraßen vorstellig zu werden?
2. Wenn nein: welche sonstigen Maßnahmen werden zur Zeit in Erwägung gezogen?"

Ich beeindre mich, diese Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt zu beantworten.

Zu den Fragen 1 und 2

Die Bundesregierung hat die Entwicklung des Transitverkehrs durch Österreich seit langem aufmerksam verfolgt und bereits vor Jahren Finanzierungsgesellschaften ge-

- 2 -

gründet, um einen raschen Ausbau der Haupttransitstraßen zu forcieren. Dadurch war es bisher (z.B. bei der Brennerautobahn) und wird es auch in nächster Zukunft möglich sein, früher als im Wege der laufenden Haushaltsmittel Hochleistungsstraßen zu bauen, die nicht nur das innerösterreichische, sondern auch das Transitverkehrsaufkommen befriedigen können.

Als jedoch, ausgelöst durch die gleichzeitige Zunahme des Urlaubsreise-, des Gastarbeiter- und besonders des Güterverkehrs, der Verkehr auf der Nordwest-Südost Transitroute zwischen Walserberg und Spielfeld weit überdurchschnittlich zunahm, waren die zuständigen Stellen des Bundes um neue Finanzierungsmöglichkeiten zum raschen Ausbau der Innkreisautobahn (A 8) und der Pyhrnautobahn (A 9) bemüht.

Da im besonderen Maße die Transit-LKW aus den EG die verkehrliche Leistungsfähigkeit und die konstruktive Tragfähigkeit des derzeitigen Straßennetzes erheblich verringern, lag es nahe, mit der EG in Verhandlung über einen Finanzierungsbeitrag zu treten. Der Zeitpunkt erschien deshalb günstig, da einerseits die Gespräche über eine Transitsteuer das Problem unterstreichen und andererseits der im Rahmen der EG erstellte "Giraud-Bericht" über den EG-Transit durch die Schweiz und Österreich eine gewisse Bereitschaft zu einer Beitragsleistung erkennen ließ.

Es haben daher nicht nur konkrete Kontakte auf Beamtenebene, sondern auch solche auf politischer Ebene - ich habe zum Beispiel im Gegenstand ein Schreiben an den Vizepräsidenten der EG Haferkamp gerichtet - stattgefunden.

- 3 -

Auf Beamtenebene wurden 3 Gesprächsrunden in Brüssel geführt, wobei mit der Darlegung der österreichischen Vorstellung über den Finanzbeitrag der EG am 31. März und 1. April 1977 die Gespräche auf dieser Ebene vorerst abgeschlossen wurden. Das Bundesministerium für Auswärtige Angelegenheiten bleibt jedoch weiterhin durch die österreichischen Mission bei den EG in ständiger Fühlung mit den EG-Stellen in Brüssel.

Nach den österreichischen Vorstellungen soll die EG einen verlorenen Beitrag von rd. 1.500 Mill.S leisten und weiters einen verbilligten Kredit von rd. 5.500 Mill.S mit einer Laufzeit von 20 Jahren zur Verfügung stellen. Wenn diese Leistung erbracht würde, könnte Österreich, das bis dahin auf dieser Strecke eine Eigenleistung von rd. 12 Mrd.S erbringen muß, die durchgehende Befahrbarkeit dieser NW-SO-Transitroute auf weitgehend autobahnmäßig ausgebauten Straßenstücken bis zum Jahre 1985 garantieren. Für die Mitgliedstaaten der EG wäre zu beachten, daß sich nach dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen der internationale Transitverkehr durch Zeit-, Benzin- und Unfallskostenverminderung jährlich rd. 900 Mill.S ersparen wird, sobald diese Straßenverbindung zur Verfügung steht.

Dieser österreichische Antrag steht derzeit bei der EG in Prüfung und diese hat vor kurzer Zeit eine Studie über die NW-SO-Transitroute in Auftrag gegeben, wofür sie eine Million belgische Franken zur Verfügung stellen wird. Die Studie soll Anfang 1978 fertiggestellt sein. Da hierauf deren Ergebnisse und die weitere Vorgangsweise innerhalb der höchsten EG-Gremien sowie zwischen diesen

- 4 -

und den einzelnen Mitgliedsstaaten zu diskutieren sein werden, ist mit einer endgültigen Entscheidung nicht vor Mitte 1978 zu rechnen. Etwaige Finanzansätze können somit im Budget der EG erst im Jahre 1979 vorgesehen werden, soferne über den österreichischen Antrag positiv entschieden werden sollte.

