

II— 4293 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIV. Gesetzgebungsperiode

Nr. 2119 J

1978 -10- 13

A N F R A G E

der Abgeordneten Ing. Letmaier
und Genossen
an den Bundesminister für Bauten und Technik
betreffend Amortisationsplan für die Gesellschaftsstrecken
des Bundesstraßennetzes

In jüngster Zeit wird neuerdings dafür plädiert, auch den Bau der Südautobahn einer Gesellschaft zu übertragen, also über den Kapitalmarkt zu finanzieren und Teilstücke (Wechsel, Pack, Griffen) zu bemaufen. Da bereits die bisherigen Strecken (Brenner, Tauern, Pyhrn und Arlberg) sehr hohe Verbindlichkeiten verursacht haben und weitere Teilstrecken des Straßennetzes den bestehenden Gesellschaften zur Kreditfinanzierung übertragen wurden (Arlbergrampen, Bosrucktunnel, Trieben-Rottenmann, Tauernanschlußstrecken, Karawankentunnel u.a.) und die Amortisation voll zu Lasten der zweckgebundenen Bundesmineralölsteuer geht, werden die bauwirksamen Mittel der Bundesstraßenverwaltung stark reduziert; umso mehr, als auch neben den noch kreditfinanzierten Autobahnen und Schnellstraßen weitere 90 Kilometer des Bundesstraßennetzes (Autobahnen-, Schnell- und B-Straßen) durch Vorfinanzierungsverträge mit den Bundesländern mit Kapitalmarktgeldern gebaut werden, also weiter Zinsenbelastungen anfallen. Bevor weitere Verbindlichkeiten eingegangen werden, sollte daher ein Amortisationsplan für die Ausfinanzierung der bisher eingegangenen Verbindlichkeiten vorgelegt werden.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Bundesminister für Bauten und Technik folgende

A n f r a g e :

- 1) Wie hoch sind die von den Sondergesellschaften (Brenner-Autobahn-AG, Tauernautobahn-AG, Pyhrn-Autobahn-AG (resp. Gleinalm-Autobahn-AG), sowie Arlberg-Schnellstraßen-AG) eingegangenen Verbindlichkeiten per Jahresende 1977?
- 2) In welcher Höhe wurden von den vier Gesellschaften im laufenden Jahr (1978) Kapitalmarktmittel aufgenommen? (Aufgliederung nach Gesellschaften, Kapital und Zinsen)
- 3) Wie hoch ist der Kapitalbedarf für die noch zu bauenden Strecken (Schätzung nach derzeitigen Baukosten)?
- 4) Wie hoch sind die jährlichen Amortisationsquoten (nach Gesellschaften) auf Grund der bisher eingegangenen Verbindlichkeiten, aufgegliedert nach Kapitaltilgung und Zinsendienst?
- 5) In welcher Höhe wurden (bzw. werden) bis Ende 1978 von den vier Gesellschaften bereits Tilgungen vorgenommen?
- 6) Wurden bisher bereits Umschuldungen (Kreditaufnahmen zur Tilgung fälliger Verbindlichkeiten) vorgenommen; wenn ja, in welcher Höhe?
- 7) Wie hoch ist der definitive bzw. budgetierte, prognostizierte Mautertrag der einzelnen Gesellschaft für 1977, 1978, 1979, 1980, 1985 und 1990 und zu welchem percentuellen Annäherungswert können die Verbindlichkeiten aus den Mauterträgen (netto nach Abzug der MWSt) abgedeckt werden?
- 8) Ist es richtig, daß bei der Finanzierung über den Kapitalmarkt mit dem Faktor 2.5 gerechnet werden muß, also Baukosten plus 150 Prozent Finanzierungskosten und dieser Faktor nur gehalten werden kann, wenn die Amortisation termingerecht, ohne Umschuldungen, erfolgen kann?
- 9) Ist es richtig, daß der im Gesetz festgelegte Haftungsrahmen für die Tauernautobahn-AG in absehbarer Zeit ausgeschöpft sein wird und eine Erhöhung erforderlich wird?