

~~II-4327 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
DER BUNDESMINISTER FÜR FINANZEN des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode 1982-08-31~~

Z. 11 0502/126-Pr.2/82

2043 JAB

*1982-09-09
zu 2062 J*

An den
Herrn Präsidenten
des Nationalrates
Parlament
1017 W i e n

Auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Keimel und Genossen, Nr. 2062/J vom 14. Juli 1982, betreffend Weiterbau der A 12 Inntal-Autobahn Telfs-Roppen, beehe ich mich zu den Punkten 1 - 5 folgendes mitzuteilen:

Die in der Einleitung dargestellte, auf angebliche Meinungsäußerungen der "Vertreter der Brenner Autobahn AG" gestützte Auffassung der anfragenden Abgeordneten unterliegt in mehrfacher Hinsicht einem offensären Irrtum.

Eine gesetzliche Möglichkeit des Weiterbaus einer Teilstrecke der Inntal-autobahn (Telfs-Roppen) durch die Brenner Autobahn AG ist derzeit keineswegs gegeben. Das Brenner Autobahn-Finanzierungsgesetz stellt auf die Herstellung und Finanzierung der Brenner Autobahn ab; nur hiefür hat der Gesetzgeber die Möglichkeit der Kreditfinanzierung mit Haftungsübernahmen des Bundes bis zu einem bestimmten Höchstbetrag (Haftungsrahmen) eingeräumt. Weitere Strecken können auf der bestehenden gesetzlichen Basis von der Gesellschaft nicht übernommen werden.

Die anfragenden Abgeordneten vermeinen weiters, daß die finanzielle Basis einer Übertragung neuer Strecken dadurch gegeben wäre, daß der Kreditrahmen nicht ausgeschöpft ist. Es ist zwar richtig, daß der gesetzliche Haftungsrahmen der Brenner Autobahn AG von S 3.200 Mio (für Kapital) derzeit nur noch mit rund S 1.078 Mio ausgenutzt ist. Entscheidend für die Inangriffnahme eines neuen Bauvorhabens in finanzieller Hinsicht ist jedoch, inwieweit die neu hinzugehenden Schulden durch die zur Verfügung stehenden Mittel auch abgedeckt werden können.

- 2 -

Die Brenner Autobahn AG wird voraussichtlich in einigen Jahren in der Lage sein, den bestehenden Schuldenstand weitgehend abzubauen. Die aufgrund weiterer Verlängerungsstrecken neu einzugehenden Schulden sind hinsichtlich ihrer Rückzahlungsbelastung jedoch nicht getrennt auf eine bestimmte Gesellschaft zu betrachten, sondern nur in der Gesamtschau der längerfristigen Finanzierung des Bundesstraßenbaus. Ich verweise etwa darauf, daß die zweite in Tirol beheimatete Straßenbaugesellschaft, die Arlberg Straßentunnel AG, eines jährlichen Zuschusses des Bundes von S 400 Mio bis S 500 Mio, ausgehend von einer 30-jährigen Rückzahlungsdauer, bedarf. Die Übertragung weiterer Strecken an die Arlberg Straßentunnel AG sowie an die Brenner Autobahn AG wird daher durch die künftig zur Verfügung stehenden Mittel begrenzt.

Die Ausarbeitung eines Vorschlags für die Novellierung des Brenner Autobahn-Finanzierungsgesetzes durch die Tiroler Landesregierung wird auch kaum als die entscheidende Hilfestellung für die Übertragung weiterer Strecken zur Sonderfinanzierung angesehen werden können.

Ich möchte in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, daß über einen Initiativ-antrag der Abgeordneten Hesoun und Genossen, Nr. 178/A vom 1.6.1982, bereits ein Gesetzentwurf, betreffend die Errichtung einer Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-AG, eingebracht worden ist, mit dem die Voraussetzungen für die Übertragung der Planung und Errichtung bestimmter Bundesstraßenteilstrecken geschaffen werden soll.

In Artikel IV § 1 und 2 dieses Gesetzentwurfes ist vorgesehen, daß der Bund der Brenner Autobahn AG zusätzlich zu den ihr bisher übertragenen Aufgaben noch die Planung und Errichtung der gegenständlichen Teilstrecke der Inntalautobahn von Telfs bis Roppen übertragen kann, sofern der in Art. II § 6 Abs. 2 des Gesetzesentwurfes angeführte Haftungsrahmen nicht überschritten wird. Der Zeitpunkt der Übertragung ist durch den Bundesminister für Bauten und Technik im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung nach Maßgabe konjunktur-politischer Erfordernisse und vorhandener finanzieller Mittel festzusetzen.

Im Einvernehmen mit dem Herrn Bundesminister für Bauten und Technik bin ich der Auffassung, daß eine gesonderte gesetzliche Behandlung der Sonderfinanzierung des gegenständlichen Bauvorhabens ausgeschlossen ist. Die Voraussetzungen für die Finanzierung und den Baubeginn der Inntalautobahn zwischen Telfs und Roppen werden jedoch mit dem erwähnten Gesetzesentwurf vorbereitet.

