

II—3076 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIV. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER
FÜR BAUTEN UND TECHNIK

Zl. 10.101/100-I/1/77

Parlamentarische Anfrage Nr. 1422
der Abg. Dr. Stix und Gen. betr. Plöcken-
Tunnel.

Wien, am 16. Dezember 1977

An den
Herrn Präsidenten des Nationalrates
Anton B e n y a
Parlament
1010 W i e n

1416 IAB
1977-12-16
zu 1422/J

Auf die Anfrage Nr. 1422, welche die Abgeordneten Dr. Stix und Genossen am 24. 10. 1977, betreffend Plöcken-Tunnel an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1 und 2:)

Die bisherigen Vorbereitungsarbeiten des Bundesministeriums für Bauten und Technik bestanden in der Teilnahme der ho. Vertreter an den Besprechungen zum Projekt einer Untertunnelung des Plöckenpasses. Abgesehen von Reisekosten sind keine Kosten entstanden.

Zu 3:)

Prinzipiell ist vorgesehen, das Projekt in der Form einer Mautstrasse zu verwirklichen, wobei der überwiegende Teil der Kosten von Italien zu erbringen sein wird.

Nach dem letzten Entwurf eines Regierungsübereinkommens zwischen Italien und Österreich, das derzeit jedoch erst das Verhandlungsergebnis von Besprechungen mit der Region Friaul-Julisch Venetien darstellt, ist im Detail folgende Form der Finanzierung vorgesehen:

-2-

1. Die Gesamtkosten (Bau-, Finanzierungs- und Verwaltungskosten) bis zur Baufertigstellung der für die aufgenommenen Kreditmittel anfallende Kapitaldienst sowie die Mauteinnahmen abzüglich der Betriebs- und Erhaltungsausgaben ab Inbetriebnahme werden zwischen den beiden Vertragsstaaten im Verhältnis 50 : 50 geteilt.
2. Jeder der beiden Vertragsstaaten bringt in fünf gleichen Jahresraten dazu den Betrag von 240 Mio Schilling auf, wobei derzeit österreichischerseits allein 200 Mio Schilling vom Bund und der Rest von den Bundesländern Kärnten und Tirol aufzubringen wäre.
3. Der restliche Kapitalbedarf wäre durch Kreditaufnahmen der italienischen Gesellschaft zu decken.
4. Die österreichische Gesellschaft wird bis zur völligen Amortisierung von 50% der aufgenommenen Kreditmittel der italienischen Gesellschaft den jährlichen österreichischen Mautüberschuß zur Verfügung stellen.

Zu 4:)

Beim Bau des Plöckentunnels und der zugehörigen Rampen handelt es sich hinsichtlich der Linienführung und der Querschnittsgestaltung um eine in Österreich übliche Ausbauf orm bei Bundesstrassen. Es sind derzeit auch keine Beschränkungen verkehrlicher Art vorgesehen. Zweifelsohne ist mit diesem Projekt eine deutliche Infrastrukturverbesserung zu erwarten, es ist jedoch vorerst mit keiner Änderung in der Verkehrszusammensetzung, d. h. mit einer signifikanten Steigerung des LKW-Anteiles zu rechnen. Es soll hierbei nicht übersehen werden, dass im Gegensatz zu den beiden Alternativen Tauern Autobahn und insbesondere Brenner Autobahn die Trassenführung über den Plöckentunnel, den Gailberg, den Felbertauern und den Paß Thurn auch noch in weiterer Zukunft eher LKW-unfreundlich sein wird. Die durch die Untertunnelung des Plöckenpasses befürchtete sprunghafte Zunahme des Schwerverkehrs in den Räumen

-3-

Kitzbühel und Zell am See erscheint daher unbegründet. Das Argument der kürzesten Verbindung zwischen München und der Adria trifft beim LKW-Verkehr nicht zu, da diese Trassenführung für die Mehrzahl der angesprochenen Verkehrsbeziehung zwar die entfernungskürzeste aber nicht die zeitkürzeste Verbindung darstellt.

Zu 5:)

Bei der Frage nach den Auswirkungen sind überregionale Ausbauüberlegungen zu berücksichtigen. Durch den fortschreitenden Ausbau der Routen über den Felbertauern und über die Tauern Autobahn bleibt der Raum Zell am See vom Transitverkehr zwischen Süddeutschland und der östlichen Adria weitgehend unberührt. Aber auch im Raum Kitzbühel ist in Zukunft durch die Verteilung des alpenüberschreitenden Verkehrs auf immer mehr leistungsfähige Strassen nicht mit einer derartigen Verkehrszunahme des Transitverkehrs zu rechnen, die aus verkehrlichen Gründen erhebliche Neubaumaßnahmen verlangen würde.

