

II-1915 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIV. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER  
FÜR BAUTEN UND TECHNIK

Wien, am 3. Februar 1977

Zl. 10.101/196-I/1/76

Parlamentarische Anfrage Nr. 908 der  
Abg. Meißl und Gen. betr. Ausbau der  
Südautobahn.

878/AB

1977 -02- 07

zu 908/14

An den  
Herrn Präsidenten des Nationalrates  
Anton B e n y aParlament  
1010 W i e n  
-----

Auf die Anfrage Nr. 908, welche die Abgeordneten Meißl und Genossen am 20.12.1976, betreffend Ausbau der Südautobahn an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Die Süd Autobahn wird im Endausbau voraussichtlich eine Gesamtlänge von 376,3 km aufweisen. Sie wird somit etwas länger als die gesamte österreichische Ost-West-Autobahnverbindung von Wien nach Innsbruck sein und damit rund ein Fünftel des gesamten geplanten Autobahnnetzes ausmachen. Trotz dieser alles bisher überragenden Größenordnung waren 1976 bereits über 34 % der Süd Autobahn dem Verkehr übergeben. In Bau befinden sich derzeit die Teilstücke Seebenstein - Grimmenstein, Umfahrung Gleisdorf, Mooskirchen - Pack - Twimberg und Zauchen - Villach/Süd. Trotz dieser großen finanziellen Anstrengungen verbleibt zur Fertigstellung der A 2 - mit Stand 1976 - eine Finanzierungslücke von rund 18 Mrd. Schilling. Sollen nicht andere - ebenfalls dringende - Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen wegen des beschleunigten Ausbaues der Süd Autobahn zurückgestellt werden, so würde in Zukunft dieser überdurchschnittlich hohe Finanzbedarf zweifelsohne die aus der Bundesmineralölsteuer zur Verfügung stehenden Finanzmittel erheblich übersteigen.

Zu 1:)) Aus der eingangs skizzierten Größenordnung und der Schere zwischen Finanzbedarf und zukünftigen Mitteln aus

Bundesmineralölsteuer ergibt sich, daß die forcierte Finanzierung der Süd Autobahn den derzeitigen Finanzierungsrahmen (Bundesmineralölsteuer) meines Ressorts übersteigt. Zukünftige Initiativen hinsichtlich der Durchführung von Gesprächen mit den Landeshauptleuten der betroffenen 5 Bundesländer werden daher nicht allein meinerseits, sondern auch seitens des Herrn Bundeskanzlers und des Herrn Bundesministers für Finanzen gesetzt werden.

Zu 2:) Konkrete Maßnahmen wurden seitens des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung erst im August 1976 mit dem Vorlegen der Untersuchung "SAB 86 Finanzierungsmodell Süd Autobahn Steiermark" gesetzt. Nach Ansicht des Landes Steiermark handelt es sich hierbei um realistische Lösungsvorschläge, die die Süd Autobahn in der Steiermark bis zum Jahre 1986 fertigzustellen.

Nach sorgfältiger Prüfung des Gutachtens im Bundesministerium für Bauten und Technik wurde jedoch festgestellt, daß diese Arbeit keine neuen Lösungsansätze aufgezeigt hat und es sich hierbei eher um einen theoretischen als einen echt konstruktiven Beitrag handelt. Diese Einschränkung ergibt sich hauptsächlich aus der vollkommen isolierten Betrachtung des steirischen Abschnittes der A 2 und der ungenügenden Berücksichtigung des Problemes der Bedarfsdeckung.

Zu 3:) Wird von den betreffenden Ländern weiterhin ein vorrangiger Ausbau der Süd Autobahn gefordert, so wäre eine finanzielle Beteiligung dieser Länder am vorzeitigen Ausbau eine Lösungsmöglichkeit, die sicherlich in Betracht zu ziehen ist.

Zu 4:) Aus dem Gutachten "SAB 86" ist zu entnehmen, daß das Land Steiermark bereit wäre, die aus einer Vorfinanzierung entstehende Zinsbelastung zum Teil abzudecken. Im konkreten Fall wird von der Übernahme eines Teiles der Zinsenlast von

-3-

179 Mio S gesprochen. Dabei ist jedoch zu beachten, daß bei diesem Finanzierungsmodell der Ausbau des Packüberganges mittels einer Sonderfinanzierung erfolgen soll und sich dadurch die verbleibenden Baukosten erheblich verringern. Auf Grund einer Vorsprache von Herrn Landeshauptmann Dr. Niederl bei Vizekanzler Dr. Androsch wird derzeit auf Beamtenebene die Möglichkeit einer Vorziehung des Ausbaues des Abschnittes Gleisdorf-Hartberg der Südautobahn mit Hilfe einer Beteiligung des Landes an den Kosten einer Vorfinanzierung geprüft. Die diesbezüglichen Besprechungen zwischen Vertretern des Landes, des Bundesministeriums für Finanzen und des Bundesministeriums für Bauten und Technik sind noch nicht abgeschlossen.

Zu 5:) Die Entscheidung über die Bemannung des Pack-Überganges und des Wechsel Überganges kann nicht allein in meinem Ressort fallen.

Nach den bisherigen Stellungnahmen der Vertreter der berührten Länder zu schließen, stehen jedoch diese einer Bemannung ablehnend gegenüber.

Es wird daher seitens des Bundesministeriums für Bauten und Technik und des Bundesministeriums für Finanzen die Möglichkeit, den Ausbau mit Hilfe von Mauteinnahmen zu finanzieren, gegenwärtig nicht weiter verfolgt.

