

II-2983 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER
FÜR BAUTEN UND TECHNIK

Wien, am 9. November 1981

Zl. 10.101/90-I/1/81

Parlamentarische Anfrage Nr. 1403
der Abg. Probst und Genossen betr.
Stand der Vorfinanzierung beim
Bundesstraßenbau

1367 IAB
1981 -11- 09
zu 1403 W

An den

Herrn Präsidenten des Nationalrates
Anton B E N Y A

Parlament
lolo W i e n

Auf die Anfrage Nr. 1403, welche die Abgeordneten Probst und Genossen am 23. September 1981, betreffend Stand der Vorfinanzierung beim Bundesstraßenbau, an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1):

Die Ende 1978 bestehenden Sonderfinanzierungsverträge wurden wie folgt abgewickelt:

a) Die Sonderfinanzierung für die B 226 Floridsdorfer Brücke wurde 1979 abgeschlossen. Darlehensmittel wurden 176,5 Mill.S aufgenommen.

Die Sonderfinanzierung für die Bauvorbereitung an der Innkreis Autobahn A 8 wurde 1978 und 1979 durchgeführt. Die Darlehensaufnahme beträgt 78,632 Mill.S.

Die Sonderfinanzierung für die zweiten Tunnelröhren im Bereich des PASSES LUEG der Tauern Autobahn A 10 wurde 1980 abgeschlossen, an Darlehensmitteln wurden 126,8 Mill.S benötigt. Die Sonderfinanzierung für den Abschnitt Bregenz der Rheintal Autobahn A 14 wurde ebenfalls 1980 abgeschlossen. Die Darlehensaufnahmen betragen 256,9 Mill.S.

b) Die Sonderfinanzierung für den Abschnitt Walgau der Rheintal Autobahn A 14 wird im Jahre 1981 mit Gesamtdarlehensaufnahmen von voraussichtlich 255,4 Mill.S abgeschlossen werden und die Sonderfinanzierung für die Mühlkreis Autobahn A 7 ebenfalls mit Ende 1981 mit Gesamtdarlehensaufnahmen von 177,5 Mill.S.

- 2 -

c) Die Sonderfinanzierungen für die B 8, Reichsbrücke, für die Eisenstädter- und die Burgenland Schnellstraße S 4/31, für die Kremser Schnellstraße S 33, für die Süd Autobahn A 2 und für die Inntal Autobahn A 12 werden noch bis 1982 bzw. 1983 laufen.

Bis einschließlich 1980 wurden hiefür folgende Darlehensmittel verbraucht:

B 8	167,5 Mill.S
S 4/31	165,4 "
S 33	94,9 "
A 2	168,4 "
A 12	53,5 "

Die Darlehensaufnahmen konnten durchwegs zufolge des Einsatzes von Mitteln aus Mehreinnahmen der Bundesmineralölsteuer in den Jahren 1979 und 1980 wesentlich geringer gehalten werden als vorgesehen war.

Zu 2):

An Aufwendungen für die Verzinsung der Darlehensmittel sind bis einschließlich 1980 aus den vorgenannten Verträgen aufgelaufen:

für den Bund	49,602.458,--S
für die Länder	29,037.999,--S

In dem Aufwand der Länder ist die Belastung des Burgenlandes nicht enthalten, weil die Darlehensmittel in diesem Fall nicht vom Bund, sondern vom Land beschafft werden und daher der Zinsenanteil des Landes ho. nicht aufliegt.

Zu 3):

In der Folge wurden nachstehende weitere Vereinbarungen mit Bundesländern abgeschlossen:

./.

- 3 -

Mit Wien betreffend die Brigittenauer Brücke im Zuge der Wiener Gürtel Autobahn A 20, die Überführung der Pragerstraße im Zuge der Donaukanal Schnellstraße S 2 und den Nordknoten im Zuge der Donaukanal Schnellstraße S 2 und der Klosterneuburger Straße B 14.

Mit Vorarlberg betreffend den Abschnitt Feldkirch der Rheintal Autobahn A 14.

Zu 4):

Die neuen Verträge sehen vor, daß der Bund 50 %, höchstens jedoch 4 % nominal, der Zinsen trägt, der restliche Zinsenanteil wird vom Land getragen. Bis einschließlich 1980 sind an Zinsen für die Länder und für den Bund je S 832.385,-- angefallen.

Zu 5):

In den zu Frage 3 angeführten Vereinbarungen sind Baukostenbeiträge der Länder in folgender Höhe vorgesehen:

Wien, Brigittenauer Brücke	30,- Mill.S
Wien, Überführung Pragerstraße	5,- "
Wien, Nordknoten	15,- "
Vorarlberg, Abschnitt Feldkirch	30,- "

Zu 6):

Vereinbarungen mit "Sondergesellschaften" (damit sind offenbar jene Aktiengesellschaften gemeint, denen durch Bundesgesetz die Herstellung von Bundesautobahnen bzw. Bundesschnellstraßen übertragen wurde) über Bau und Finanzierung von Teilabschnitten, die nicht laut Gesetz Stammstrecken der AG sind (damit sind wohl jene gemeint, deren Herstellung nicht bundesgesetzlich der jeweiligen Gesellschaft übertragen wurde), bestehen nur bezüglich der Brenner Autobahn AG.

Die Herstellung und Finanzierung des sogenannten "Westastes" der Brenner Autobahn (Anschlußstelle Innsbruck/Süd - Anschlußstelle Innsbruck/West) einschließlich der vor kurzem fertiggestellten Anschlußstelle Innsbruck/West fällt nicht unter die hier angeführten Vereinbarungen, da die Autobahnstrecke

./.

- 4 -

vom Zusammentreffen der durchgehenden Inntal Autobahn und der Brenner Autobahn im Westen von Innsbruck (Verschleifung Wilten) bis zur Anschlußstelle Innsbruck/West einschließlich dieser nach dem Verzeichnis zum Bundesstraßengesetz 1971, wie auch bereits in den bezüglichen vorherigen gesetzlichen Bestimmungen sowohl Bestandteil der A 12 Inntal Autobahn als auch Bestandteil der A 13 Brenner Autobahn ist. Da aber durch das Brenner Autobahn-Finanzierungsgesetz BGBl.Nr. 135/1964, zuletzt abgeändert durch BGBl.Nr. 638/1975 die Herstellung und Finanzierung der A 13 Brenner Autobahn der Brenner Autobahn AG. übertragen ist, ist diese auch gesetzlich zur Mitfinanzierung dieser Strecke berechtigt gewesen (die Brenner Autobahn AG. bezahlte die Hälfte der Kosten).

Ebenso fällt die Herstellung der sogenannten "Südtangente" im Zuge der A 12 Inntal Autobahn (Anschlußstelle Innsbruck/Ost - Anschlußstelle Innsbruck/West bzw. Verschleifung Wilten) nicht unter diesen Anfragepunkt, da die Herstellung dieser "Südtangente" - obwohl nicht Bestandteil der Brenner Autobahn - durch das Bundesgesetz BGBl.Nr.638/1975 ausdrücklich der Brenner Autobahn AG. übertragen wurde.

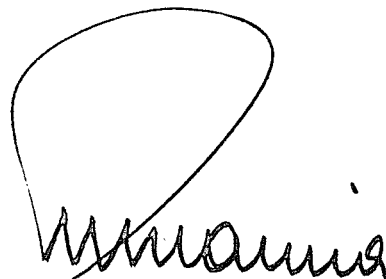
Hingegen fällt der Ausbau der Innsbrucker Gemeindefstraße Egger Lienz Straße unter den Anwendungsbereich dieser Anfrage. Hier hat die Brenner Autobahn AG. mit der Stadt Innsbruck eine Vereinbarung über den Bau dieser Straße aus Mautüberschüssen mit Zustimmung der Aktionäre (Bund, vertreten durch den Bundesminister für Finanzen, und Land Tirol) getroffen. Die Vereinbarung ist wegen einiger Einzelheiten noch nicht förmlich abgeschlossen, doch wird die Brenner Autobahn AG. wegen der Aufschließungsfunktion der genannten Egger Lienz Straße für die Brenner Autobahn die gesamten Baukosten endgültig tragen.

Bei den übrigen Straßensondergesellschaften (Tauern Autobahn AG., Pyhrn Autobahn AG. und Arlberg Straßentunnel AG.) wurden zwar bundesgesetzlich jeweils über die ursprünglichen Stammstrecken hinaus den Gesell-

./.

- 5 -

schaften die Herstellung weiterer Straßenabschnitte übertragen, Vereinbarungen hierüber waren aber weder notwendig, noch sind solche abgeschlossen worden.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized loop at the top and the name 'Mann' written in a cursive script below it.