

DER BUNDESMINISTER FÜR FINANZEN

II-820 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
 des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

Z. 11 0502/174-Pr.2/83

1984 01 04

325/AB

An den
 Herrn Präsidenten
 des Nationalrates

1984 -01- 16

ZU 308/J

Parlament

1017 W i e n

Auf die parlamentarische Anfrage der Abgeordneten Dr. Paulitsch und Genossen vom 16. November 1983, Nr. 308/J, betreffend Ausbau des Plöckentunnels, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Der allgemeine Teil der Anfrage geht in mehrfacher Hinsicht von einer irrigen und offenbar mißverständlichen Beurteilung des Tunnelprojektes aus. Das von italienischer Seite angebotene Finanzierungsmodell sieht nicht vor, daß Österreich nur einen einmaligen Betrag von 400 Mio S zu leisten hätte, während die Finanzierungskosten von Italien übernommen werden würden. Es wird hierbei zunächst der elementare Grundsatz der vorgesehenen Finanzierung übersehen, daß sämtliche Kosten (Bau-, Erhaltungs-, Betriebs- und Verwaltungskosten, Rückzahlung samt Zinsendienst) von beiden Seiten je zur Hälfte zu tragen sind. Die durch den österreichischen Mautüberschuß (Mauteinnahmen abzüglich der laufenden Betriebs-, Verwaltungs- und Erhaltungskosten nicht gedeckten anteiligen Kosten würden Österreich nicht etwa erlassen werden. Österreich könnte sich der daraus entstehenden Schuldverpflichtung letztlich nur wieder über staatliche Zuschüsse entledigen. Die Finanzierungskosten werden somit nicht von Italien übernommen, sondern sind ebenso der Kostenteilung 50:50 unterworfen.

- 2 -

Überdies verlangt die italienische Seite, ausgehend von diesem Kostenteilungsprinzip, ausdrücklich eine Haftungsübernahme durch Österreich im Ausmaß von 50 % der erforderlichen Fremdmittelaufnahmen, woraus ebenfalls das völlig gleiche finanzielle Risiko der österreichischen Seite ersichtlich wird.

Neben der geforderten Aufstockung der Eigenmittel von bisher 240 Mio S auf 400 Mio S wurde überdies von der italienischen Seite die Bedeckung der jährlich anfallenden Betriebskosten durch eine zusätzliche Eigenmittelzuführung verlangt. Dies würde eine zusätzliche Belastung Österreichs von 20 bis 30 Mio S aus den für den Straßenbau zweckgebundenen Mitteln bedeuten.

Zu der in der Anfrage angenommenen Gesamtbaukostensumme von rund 2.000 Mio S ist auf die unter Berücksichtigung der italienischen Vorstellungen vorgenommene Kostenschätzung von rund 2.500 Mio S zu verweisen. Die Hochrechnung auf einen theoretisch möglichen Baubeginn würde diese Summe weiter erhöhen; dazu kommen noch die Finanzierungskosten während der Bau- und Tilgungszeit.

Die einzelnen an mich gerichteten Fragen möchte ich wie folgt beantworten:

Zu 1):

Die von der italienischen Seite vorgebrachten Vorstellungen nach einem völlig gleichgehaltenen Projektrisiko konnten angesichts des eher geringeren österreichischen Interesses nicht akzeptiert werden. Abgesehen von dieser sich aus dem Projekt selbst ergebenden Haltung ist auch die wiederholt zum Ausdruck gebrachte Junktimierung mit einer EG-Beitragsleistung für die Finanzierung der Innkreis Pyhrn-Autobahn zu beachten. Das Plöckentunnelprojekt selbst eignet sich hierbei keineswegs als "Tauschobjekt", d.h. auch im Falle einer EG-Beitragsleistung ist

- 3 -

- 3 -

der Plöckentunnel auf seine verkehrsmäßige Notwendigkeit vom gesamtösterreichischen Standpunkt her zu untersuchen. Die geringere Bedeutung dieses Projektes wird mit Rücksicht auf die parallel hiezu verlaufenden autobahnmäßigen Verbindungen über Tauernautobahn und Südautobahn, deren Fertigstellung mit hohem Kostenerfordernis derzeit erfolgt, erkennbar.

Zu 2 und 3):

Eine Finanzierung des österreichischen Anteils am Plöckentunnel würde neben Beitragsleistungen des am Ausbau interessierten Bundeslandes jährliche Zuschußleistungen aus den Straßenbaumitteln erfordern. In Anbetracht der in der Anfrage gleichfalls angezogenen schwierigen Finanzierungssituation des Bundesstraßenbaus würde daher vorerst eine Klärung notwendig sein, ob dem Plöckentunnel, der weitere Folgekosten aus dem Ausbau der Anschlußstrecken nach sich ziehen würde, gegenüber anderen Bundesstraßenbauvorhaben in Kärnten Priorität einzuräumen ist.

