

DER BUNDESMINISTER  
FÜR BAUTEN UND TECHNIK

II-1339 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

Zl. 10.101/18-I/1/84

Wien, am 17. April 1984

Parlamentarische Anfrage  
Nr. 521/J der Abg. Dr. Paulitsch  
und Genossen betreffend Ausbau  
des Plöckentunnels

553 IAB

1984 -04- 24

zu 521 J

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

Auf die Anfrage Nr. 521/J, welche die Abgeordneten Dr. Paulitsch und Genossen am 24. Februar 1984, betreffend Ausbau des Plöckentunnels, an mich gerichtet haben, beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Zu 1):

Am 7. und 8. März 1984 fanden vereinbarungsgemäß italienisch-österreichische Plöckentunnel-Gespräche statt. Die beiden Delegationen wurden vom Generalsekretär für Auswärtige Angelegenheiten, Botschafter DDr. Gerald Hinteregger, bzw. vom Staatssekretär im italienischen Außenministerium, Fioret, geleitet. Bei diesen Gesprächen sollten die Voraussetzungen für die Aufnahme event. Verhandlungen über einen Bau des Plöckentunnels geklärt werden. Die Vertreter der Region Friaul-Julisch Venetien haben eine positive Haltung hinsichtlich der österreichischen Vorstellungen eines Fixbeitrages sowie der Form der Bauausschreibung gezeigt. Der italienische

- 2 -

Delegationsleiter hat jedoch auf die Bedeutung des Plöckenprojektes für den Hafen Triest hingewiesen und den Ausbau der nördl. Anschlußstrecke als eine für den Schwerverkehr geeignete Transitroute als erforderlich bezeichnet. Weiters hat er erklärt, daß bei einer Funktion als Touristenstraße auch die von der Zentralregierung in Aussicht genommenen Finanzierungsbeiträge am Plöckentunnel zu überprüfen wäre.

Aus österreichischer Sicht ist jedoch ein Ausbau der nördl. Zufahrtsstraßen über den gegenwärtigen Ausbauzustand hinaus - abgesehen von lokalen Verbesserungen - mit Rücksicht auf die damit verbundenen hohen Kosten sowie die ohnedies in kurzer Zeit durch den Netzschluß der Tauern- und Kanaltalautobahn zur Verfügung stehende durchgehende autobahnmäßige Verbindung nicht vorgesehen. Anfang Mai 1984 werden in Triest weitere Expertengespräche stattfinden, um die Frage der eigentlichen Funktion des Plöckentunnels zu klären. Österreichischerseits wird an der bisherigen Auffassung festgehalten werden, daß mit etwaiger Realisierung des Plöckenprojektes keinesfalls eine weitere Transitroute für den Schwerverkehr geschaffen wird.

Zu 2):

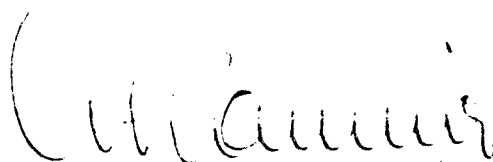
Da in Anbetracht der Fertigstellung der Tauern-Autobahn nicht beabsichtigt ist, eine parallele Transitstraße durch den Ausbau der Plöcken-Route zwischen Bayern und Friaul zu schaffen, ist es nicht sinnvoll, große Investitionen aus diesem Anlaß auf den Anschluß-

- 3 -

strecken vorzunehmen. Dazu zählt jedoch nicht die Rampenstrecke zwischen dem Nord-Portal des Tunnels und Kötschach/Mauthen, deren Kosten in einer Größenordnung von ca.140 Mio.S liegen.

Zu 3):

Zum aktuellen Stand der Planungen ist zu sagen, daß ein Generelles Projekt einschließlich der Zufahrten von Kötschach/Mauthen auf österreichischer Seite, bzw. Timau auf italienischer Seite vorliegt. Solange jedoch mit Italien kein Einvernehmen getroffen ist, werden keine weiteren Detailplanungen vorgenommen, da wie bisher alle Planungen gemeinsam durchgeführt werden sollen.

A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'L. Müller', is written in the lower right quadrant of the page.