

1133 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XI. GP.

3. 2. 1969

Regierungsvorlage

Bundesgesetz vom XXXXXXXXXXXX, betreffend die Finanzierung der Tauernautobahn im Abschnitt Eben im Pongau bis Rennweg (Tauernautobahn-Finanzierungsgesetz)

Der Nationalrat hat beschlossen:

§ 1. (1) Der Bund hat die Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der mit Bundesgesetz vom 7. März 1968, BGBl. Nr. 113, als Bundesstraße (Autobahn) erklärten Tauernautobahn in der Strecke von Eben im Pongau bis Rennweg (Tauernautobahn-Scheitelstrecke) einschließlich der in ihrem Zuge befindlichen Tunnel, Brücken und sonstigen zur Autobahn gehörenden Anlagen einer Aktiengesellschaft zu übertragen.

(2) Die für die Herstellung und Erhaltung der Tauernautobahn-Scheitelstrecke notwendigen Grundflächen sind von der Aktiengesellschaft auf ihre Kosten für den Bund (Bundesstraßenverwaltung) zu erwerben. Für Enteignungen gelten die Bestimmungen der §§ 12 bis 15 des Bundesstraßengesetzes, BGBl. Nr. 59/1948, in der geltenden Fassung; der Aktiengesellschaft steht im Verwaltungsverfahren das Antragsrecht zu.

(3) Das Bundesministerium für Bauten und Technik ist berechtigt, der Aktiengesellschaft Anweisungen über die Herstellung und Erhaltung der in Abs. 1 genannten Autobahnstrecke zu erteilen und Auskünfte über die Tätigkeit der Aktiengesellschaft zu verlangen, soweit dies unter Bedachtnahme auf technische und verkehrswirtschaftliche Belange, wie sie rücksichtlich anderer Bundesstraßen bestehen, geboten erscheint. Die Organe der Aktiengesellschaft sind verpflichtet, diesen Anweisungen und Aufforderungen zur Auskunftserteilung zu entsprechen.

(4) Die Aktiengesellschaft darf Nebenbetriebe (Tankstellen, Rasthäuser, Werkstätten und ähnliches) weder errichten, noch selbst oder für Dritte betreiben. Der Abschluß von Verträgen über Nebenbetriebe ist dem Bund vorbehalten.

§ 2. (1) Der Bund hat für die Benützung der Tauernautobahn-Scheitelstrecke ein Entgelt einzuheben.

(2) Die Höhe dieses Entgeltes ist vom Bundesministerium für Bauten und Technik im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen nach Fahrzeuggattung und Entfernung festzusetzen. Bei der Festsetzung der Höhe des Entgeltes ist auch auf die Kosten der Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der Tauernautobahn-Scheitelstrecke und auf die Tarifgestaltung vergleichbarer Straßen Bedacht zu nehmen. Die Höhe des Entgeltes kann auch von anderen Merkmalen als Fahrzeuggattung und Entfernung, wie Häufigkeit der Benützung abhängig gemacht werden, soweit dies im Interesse der Wirtschaftlichkeit des Straßenbetriebes geboten ist.

(3) Einsatzfahrzeuge und Fahrzeuge des Straßendienstes im Sinne der straßenpolizeilichen Vorschriften sowie Fahrzeuge des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung, die bei einem Einsatz gemäß § 2 des Wehrgesetzes, BGBl. Nr. 181/1955, zur Vorbereitung dieses Einsatzes oder zu Übungszwecken verwendet werden, sind von der Entgeltleistung ausgenommen.

§ 3. (1) Der Bund hat die Einhebung des Benützungsentgeltes gemäß § 2 Abs. 1 der Aktiengesellschaft zu übertragen.

(2) Der Bund hat die Entgelte nach § 2 Abs. 1 sowie aus Nebenbetrieben der Tauernautobahn-Scheitelstrecke gezogene Entgelte der Aktiengesellschaft soweit zu überlassen, als dies zur Abdeckung der Kosten für die Grundeinlösungen, Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der Tauernautobahn-Scheitelstrecke, der Kosten der Einhebung des Benützungsentgeltes sowie der angemessenen Verwaltungskosten der Aktiengesellschaft notwendig ist.

§ 4. Die Übertragungen und Überlassungen gemäß § 1 Abs. 1 und § 3 haben zur Voraussetzung, daß

- a) die Höhe des Grundkapitals der Aktiengesellschaft mit mindestens 250 Millionen Schilling bestimmt ist,
- b) von diesem Grundkapital der Bund 60 vom Hundert und die Bundesländer Salzburg und Kärnten je 20 vom Hundert übernehmen,

- c) die Bundesländer Salzburg und Kärnten sich gegenüber der Aktiengesellschaft verpflichten, dieser in den Jahren 1973 bis 1987 jährlich je 10 Millionen Schilling als nicht rückzahlbare Zuschüsse zu leisten,
- d) die Satzung der Aktiengesellschaft deren Organe verpflichtet, Anweisungen des Bundesministeriums für Bauten und Technik gemäß § 1 Abs. 2 zu befolgen und Auskünfte zu erteilen, sowie Finanzierungsmaßnahmen nur mit Zustimmung des Bundesministeriums für Finanzen als Vertreter des Haftungsträgers Bund gemäß § 5 vorzubereiten und abzuschließen.

§ 5. (1) Der Bundesminister für Finanzen wird ermächtigt, für die im In- und Ausland durchzuführenden Finanzoperationen (Aufnahme von Anleihen, Darlehen und sonstigen Krediten) der Aktiengesellschaft. Haftungen namens des Bundes als Bürge und Zahler (§ 1357 des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches) zu übernehmen.

(2) Der Bundesminister für Finanzen darf von der in Abs. 1 erteilten Ermächtigung nur dann Gebrauch machen, wenn

- a) der jeweils ausstehende Gesamtbetrag der Haftung 6900 Millionen Schilling nicht übersteigt; einzurechnen in die Haftungssumme sind die Zinsen und Kosten
- b) die Finanzoperation im Einzelfall den Betrag (Gegenwert) von 1000 Millionen Schilling nicht übersteigt; einzurechnen in die Haftungssumme sind die Zinsen und Kosten
- c) der nominelle Zinsfuß, bezogen auf ein Jahr, bei Zinszahlung im nachhinein nicht mehr als 5 vom Hundert über dem im Zeitpunkt der Finanzoperation geltenden Zinsfuß für Eskontierungen der Oesterreichischen Nationalbank (§ 48 Abs. 4 des Nationalbankgesetzes, BGBl. Nr. 184/1955) beträgt,
- d) die Laufzeit der Finanzoperation 30 Jahre nicht übersteigt,
- e) die prozentuelle Gesamtbelastung unter Zugrundelegung der folgenden Formel nicht mehr als 9% beträgt:

$$100 \times (\text{Zinsfuß gem. lit. c} + \frac{\text{Rückzahlungskurs abzüglich Nettoerlös der Finanzoperation in Hundertsätzen}}{\text{mittlere Laufzeit}})$$

Nettoerlös der Finanzoperation in Hundertsätzen,

- f) im Falle der Vereinbarung einer vorzeitigen Kündigung der Anleihen, Darlehen

und sonstigen Kredite auch bei Kündigung die prozentuelle Gesamtbelastung gemäß Abs. 2 lit. e nicht überschritten wird,

- g) die Finanzoperation in Schillingen, US-Dollar, Französischen Franken, Schweizer Franken, Deutschen Mark, Englischen Pfunden, Belgischen Franken, Holländischen Gulden, Schwedischen Kronen, Italienischen Lire oder Kanadischen Dollar erfolgt.

(3) Zur Feststellung des Nettoerlöses gemäß Abs. 2 lit. e sind die Emissions- und Zuzahlungsverluste, Begebungsprovisionen, Werbe- und Druckkosten (Begebungskosten) vom Bruttoerlös in Abzug zu bringen.

(4) Wird die Haftung des Bundes gemäß Abs. 1 und 2 für Fremdwährungen übernommen, so sind diese zu dem im Zeitpunkt der Haftungsübernahme vom Bundesministerium für Finanzen jeweils festgesetzten Kassenwerte auf die genannten Höchstbeträge anzurechnen.

§ 6. Die Forderung der Aktiengesellschaft gegen den Bund auf Überlassung des Benützungsentgeltes nach § 3 ist höchstens mit dem Betrag in die Jahresabschlüsse der Aktiengesellschaft einzustellen, den die Aktiengesellschaft für Grundeinlösungen, Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der Tauernautobahn-Scheitelstrecke sowie für die Kosten der Einhebung des Benützungsentgeltes und zur Deckung der angemessenen Verwaltungskosten der Aktiengesellschaft aufgewendet hat.

§ 7. (1) Die Aktiengesellschaft (§ 1) ist von den bundesgesetzlich geregelten Abgaben vom Einkommen, sowie von der Gewerbesteuer nach dem Gewerbeertrag und dem Gewerbelkapital befreit.

(2) Von der Umsatzsteuer sind unbeschadet der Bestimmungen des § 4 des Umsatzsteuergesetzes 1959, BGBl. Nr. 300/1958, befreit

- a) die Umsätze des Bundes nach § 2 Abs. 1,
- b) die Umsätze der Aktiengesellschaft an den Bund, soweit der Bund der Aktiengesellschaft hierfür die nach § 2 vereinnahmten Entgelte überläßt.

§ 8. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist hinsichtlich des § 1 der Bundesminister für Bauten und Technik, hinsichtlich der §§ 2 und 3 der Bundesminister für Bauten und Technik im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen und hinsichtlich der §§ 4, 5, 6 und 7 der Bundesminister für Finanzen betraut.

Erläuternde Bemerkungen

I. Allgemeines

Der Nationalrat hat am 21. Juni 1966 eine Entschließung angenommen, womit der Bundesminister für Bauten und Technik ersucht wurde, einen Bericht über den Stand der Vorarbeiten zur Schaffung der Tauernschnellstraße zu geben, um damit den Nationalrat über die notwendigen gesetzgeberischen Maßnahmen hinsichtlich einer Novellierung des Bundesstraßengesetzes bzw. der Schaffung eines eigenen Mautstraßengesetzes für diese wichtigste Straßenverbindung über den Tauernhauptkamm zu informieren.

Der Bundesminister für Bauten und Technik hat hiezu am 10. November 1967 einen ausführlichen Bericht an den Nationalrat über diese Probleme vorgelegt, welcher vom Nationalrat in seiner Sitzung am 18. April 1968, 779 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates, zur Kenntnis genommen wurden. Daneben wurden vom Bundesministerium für Bauten und Technik laufend Vorarbeiten für die Tauernautobahn durchgeführt — für die Projektierung allein wurden bisher vom Bund rund 29 Millionen Schilling aufgewendet.

Durch das Bundesgesetz vom 7. März 1968, BGBl. Nr. 113 (Bundesstraßengesetznovelle 1968) wurde die Tauernautobahn zur Bundesstraße erklärt. Sie verläuft nach diesem Bundesgesetz von Salzburg über Niederalm, Golling, Werfen, Eben im Pongau, Flachau, Zederhaus, Katschberg, Rennweg, Gmünd in Kärnten, Seeboden und Spittal nach Villach mit einer Abzweigung von Lieserhofen bei Seeboden zur Drautal Straße bei Lendorf.

Die Notwendigkeit der möglichst raschen Schaffung einer leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindung Salzburg—Villach steht aus verkehrsgeographischen, verkehrspolitischen, verkehrswirtschaftlichen und regionalpolitischen sowie aus staatspolitischen Gründen außer jedem Zweifel. Der wichtigste Teil dieser Verbindung ist der eigentliche Alpenübergang vom Ennstal im Land Salzburg ins Liesertal im Land Kärnten einschließlich der beiden Großtunnel und deren Rampen, das ist die 53 km lange Strecke Eben im Pongau—Rennweg (sogenannte Tauernautobahn-Scheitelstrecke).

Die für den Ausbau der österreichischen Autobahnen zur Verfügung stehenden Mittel aus der Bundesmineralölsteuer reichen bei weitem nicht aus, um in absehbarer Zeit die im Gesetz vorgesehene Tauernautobahn-Scheitelstrecke zu bauen. Es muß daher — da die Notwendigkeit des Baues der Tauernautobahn jedenfalls gegeben ist — für die Finanzierung des Baues dieser Autobahn auf andere Weise vorgesorgt werden. Mit diesem Bundesgesetz soll, wie es auch im Gesamtverkehrskonzept der österreichischen Bundesregierung für Sonderfälle vorgesehen ist, der Weg einer Finanzierung des Baues des wichtigsten und vordringlichsten Streckenteiles der Tauernautobahn, nämlich die Scheitelstrecke durch Kreditoperationen über eine Kapitalgesellschaft, beschritten werden. Der Bundesminister für Finanzen wird durch dieses Bundesgesetz ermächtigt, für die im In- und Ausland durchzuführenden Finanzoperationen der Tauernautobahn AG. Haftungen des Bundes als Bürge und Zahler unter bestimmten Voraussetzungen zu übernehmen. Haftungsinanspruchnahmen belasten daher nicht die Bundesmineralölsteuer und somit auch nicht den übrigen Autobahn- und Bundesstraßenbau, sondern sind aus allgemeinen Haushaltsmitteln, budgetiert beim Bundesministerium für Finanzen, aufzubringen.

Die Scheitelstrecke der Tauernautobahn Eben im Pongau—Rennweg wird zunächst als Halbauto-bahn ausgeführt, das heißt mit bloß zwei Fahrstreifen ausgestattet. Erst in einem späteren Zeitpunkt, wenn die Halbauto-bahn das Verkehrsvolumen nicht mehr bewältigen kann, ist ein Ausbau auf eine Vollauto-bahn vorgesehen. Gewisse bauliche Herstellungen, wie zum Beispiel Felseinschnitte, Brückenfundamente usw. müssen jedoch bereits in der ersten Bauetappe für den späteren Vollausbau vorgenommen werden.

Die im folgenden angeführten Baukosten beziehen sich nur auf die Herstellung dieser Halbauto-bahn. Das gleiche gilt für die in § 5 aufscheinende Ermächtigung zur Übernahme von Haftungen durch den Bundesminister für Finanzen. Der spätere Ausbau zur Vollauto-bahn ist in finanzieller Hinsicht nicht durch dieses Gesetz (§ 5) geregelt.

Die Kosten der Scheitelstrecke der Tauernautobahn, wie oben erwähnt als Halbautobahn ausgeführt, werden auf Grund der vorliegenden Projekte wie folgt geschätzt:

1. Baukosten per 1. Jänner 1968 einschließlich Grundablösen rund 2500 Mill. S.
2. Baukostensteigerungen von rund 5% p. a. Der Berechnung der Baukostensteigerung wurde jeweils der noch nicht verbaute Teil der Gesamtbaukosten zugrundegelegt, Summe rund 350 Mill. S.
3. Auf Grund der Erfahrungswerte müssen für Baunebenkosten, Verwaltungskosten der Gesellschaft und sonstige Kosten während der Bauzeit jährlich etwa 20 Millionen Schilling berechnet werden, dies ergibt während der zirka fünfjährigen Bauzeit rund 100 Mill. S.
4. Summe der Bau- und Verwaltungskosten bis zum Ende der Bauzeit somit rund 2950 Mill. S.
5. Die Kreditkosten müssen mit rund 100 Mill. S. angenommen werden. Es handelt sich hierbei um die Begebungskosten, Emissionsverluste und Provisionen, die bei den Kreditaufnahmen anfallen.
6. Der Anleihedienst während der Bauzeit wurde auf Grund der Aufteilung der Baukosten auf die einzelnen Jahre mit rund .. 400 Mill. S. geschätzt.
7. Gesamtsumme der während der zirka fünfjährigen Bauzeit aufzubringenden Mittel daher rund 3450 Mill. S.
8. Da die Bestimmung des § 5 Abs. 2 lit. a den Haftungsrahmen einschließlich aller Zinsen und Kosten während der Laufzeit der Finanzoperationen zu enthalten hat, wurde unter Zugrundelegung der mittleren Laufzeiten ein Gesamthaftungsrahmen von rund 6900 Mill. S. errechnet.

Nach Ende der zirka fünfjährigen Bauzeit werden die für den Bau aufgenommenen Kredite, die sich dann etwa auf die oben erwähnten 3450 Millionen Schilling belaufen, aus den Maut-einnahmen gemäß § 2 und den Zuschüssen gemäß § 4 lit. c bedient. Darüber hinaus sind aus diesen Mitteln noch die Erhaltungskosten der Straße und die Verwaltungskosten zu tragen. Der verbleibende Ausgabenüberhang wird vom Bun-

desministerium für Finanzen auf Grund der Haftungsübernahme als Bürge und Zahler gemäß § 5 zu tragen sein. Für die Anfangsjahre des Betriebes ist nicht damit zu rechnen, daß die Einnahmen der Gesellschaft die anfallenden Kosten decken, doch stellen die Benützungsentgelte einen namhaften Beitrag dar, der erst die Finanzierung und Herstellung dieser Tauernautobahn-Scheitelstrecke ermöglicht.

Die Länge der Tauernautobahn-Scheitelstrecke beträgt wie erwähnt 53 km. Die beiden Tunnel sind mit einer Länge von zirka 6,4 km unter dem Radstädter Tauern und zirka 5,4 km unter dem Katschberg vorgesehen. Die maximale Seehöhe von nur 1340 m wird am Südportal des Tunnels unter den Radstädter Tauern erreicht und gewährleistet im Zusammenhang mit der klimatisch geschützten und praktisch lawinensicheren Anlage der gesamten Trasse eine Wintersicherheit der Tauernautobahn. Die Maximalsteigung auf diesem Alpenübergang bleibt unter 5%.

Eine genaue Erfassung der zu erwartenden Baukosten wird erst nach Vorliegen der letzten Detailprojektierungen möglich sein. Die Aufwendungen für eine „Halbautobahn“ müssen mit mindestens 70% der Kosten für eine „Vollautobahn“ angenommen werden.

Parallel zu diesem zirka fünfjährigem Baugeschehen auf der Tauernautobahn-Scheitelstrecke im Rahmen einer Kapitalgesellschaft wird das Bundesministerium für Bauten und Technik den forcierten Ausbau entsprechender Zubringerstrecken von Salzburg nach Eben im Pongau und von Rennweg nach Villach einschließlich der Umfahrung von Spittal a. d. Drau aus den normalen Straßenbaumitteln veranlassen und im Rahmen seiner Ermächtigung gemäß § 1 Abs. 3 die notwendigen Koordinierungen aller Baumaßnahmen vornehmen.

II. Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu § 1:

Zu Abs. 1:

Unter Herstellung ist auch die Projektierung zu verstehen. Die Übertragung der Herstellung, Erhaltung und Finanzierung an die Aktiengesellschaft erfolgt deshalb durch einen eigenen Verwaltungsakt, da vorher die Voraussetzungen für die Übertragung gemäß § 4 geschaffen werden müssen.

Zu Abs. 2:

Die Praxis hat erwiesen, daß die Grundeinlösungen und Enteignungen zeitsparend nur im engsten Zusammenhang mit dem Baugeschehen möglich sind. Daher sollen die erforderlichen Grundflächen von der Aktiengesellschaft, welche auch den Bau selbst führt, abgelöst werden. Gemäß

1133 der Beilagen

5

§ 3 Abs. 2 werden die überlassenen Benützungsentgelte auch zur Abdeckung dieser Grundeinlösungskosten verwendet. Durch § 1 Abs. 2 ist auch der Erwerb von Grundstücken für die Straßenerhaltung, wie zum Beispiel für Straßenmeistereien, gedeckt.

Zu Abs. 3:

Die zu errichtende Tauernautobahn-Scheitelsecke ist auf Grund des BGBl. Nr. 113/1968 eine Bundesstraße (Autobahn) und daher in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht auf die übrigen Autobahnen abzustimmen. Dies ist jedoch nur dann sichergestellt, wenn das Bundesministerium für Bauten und Technik in technischer Hinsicht den Bau dieser Straßenverbindung entsprechend beeinflussen kann. Da die Anschlußstrecken von Eben in Richtung Salzburg und von Rennweg in Richtung Villach im Rahmen und aus Mitteln des normalen Straßenbaubudgets errichtet werden sollen, ist hier eine weitgehende Koordinierung des Baugeschehens der Aktiengesellschaft und der Bundesstraßenverwaltung notwendig; dies soll durch das Anweisungsrecht und die Auskunftspflicht erreicht werden. Die Satzung der Gesellschaft hat gemäß § 4 lit. d vorzusehen, daß sich die Organe an diese Anweisungen zu halten bzw. Auskünfte zu geben haben.

Zu Abs. 4:

Die Tätigkeit der Aktiengesellschaft soll auf ihre eigentliche Aufgabe, die Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der Tauernautobahn-Scheitelsecke beschränkt bleiben und nicht darüber hinaus die Privatwirtschaft durch Errichtung der im Gesetz erwähnten Nebenbetriebe konkurrenzieren. Die Privatinitiative soll sich hier im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten frei entfalten können. Hiedurch wird ein weiterer Beitrag zum wirtschaftlichen Aufschwung des Gebietes, durch welches die Autobahn führt, gegeben werden, der zu den verkehrs- und fremdenverkehrspolitischen Aspekten hinzukommt.

Um hintanzuhalten, daß derartige Nebenbetriebe in einem verkehrs- und wirtschaftspolitisch nicht vertretbarem Maße an der Tauernautobahn-Scheitelsecke errichtet werden, soll bei der Errichtung die Zustimmung dem Bundesministerium für Bauten und Technik, wie bei allen übrigen Autobahnen und auch bei den Zubringerstrecken Salzburg—Eben und Rennweg—Villach, vorbehalten bleiben. Es wird hiezu nur beispielsweise darauf hingewiesen, daß die entsprechenden Zu- und Ausfahrten, Parkplätze u. ä. von der Aktiengesellschaft errichtet und letztlich im wesentlichen vom Bund finanziert werden müssen und daß diese Ein- und Ausfahrten den Verkehrsfluß hemmen.

Zu § 2:**Zu Abs. 1:**

Durch die Schwierigkeit der Geländeverhältnisse bedingt, sind die Baukosten für diese Gebirgsautobahn ungleich höher als für Autobahnen im Flachland. Eine Errichtung innerhalb kurzer Zeit und die gesamte Finanzierung ist deshalb nur dann möglich, wenn die Benützer dieses neuen zeit- und treibstoffsparenden Alpenüberganges einen entsprechenden Beitrag in Form des Benützungsentgeltes leisten.

Zu Abs. 2:

Wie auch bei der Brenner Autobahn A. G. soll die Höhe des Entgeltes deshalb von den beiden zuständigen Ressorts festgesetzt werden, da es sich bei der Tauernautobahn-Scheitelsecke um eine Bundesstraße handelt. Die Festsetzung der Höhe soll nach Fahrzeuggattungen und auf der Tauernautobahn-Scheitelsecke zurückgelegter Entfernung festgelegt werden, wobei Einsatzfahrzeuge und Fahrzeuge des Straßendienstes sowie Fahrzeuge des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung bei Einsatzfahrten u. ä. von einer Entgeltleistung befreit sind.

Zu § 3:**Zu Abs. 1:**

Nach Erfüllung der Voraussetzungen gemäß § 4 überträgt der Bund die Einhebung des Benützungsentgeltes der Aktiengesellschaft.

Zu Abs. 2:

Die der Aktiengesellschaft überlassenen Entgelte nach Abs. 1 stellen, da es sich um eine Bundesstraße handelt, Bundeseinnahmen dar, die der Aktiengesellschaft von Gesetzes wegen überlassen werden. Die Verrechnung dieser zweckgebundenen Einnahmen- und Ausgabebebarung wird bei Kapitel 64 des Bundesministeriums für Bauten und Technik erfolgen.

Zu § 4:

Dieser legt die Voraussetzungen fest, unter denen der zu gründenden Aktiengesellschaft die Aufgaben gemäß § 1 und § 3 übertragen bzw. überlassen werden.

Zu Z. a und b:

Das Grundkapital der Aktiengesellschaft soll während der ersten vier Jahre nach der Gründung eingezahlt werden und wird mit 150 Millionen Schilling vom Bund und mit je 50 Millionen Schilling von den Bundesländern Salzburg und Kärnten übernommen.

Zu Z. c:

Die Leistung von Zuschüssen in den Jahren 1973 bis 1987 gründet sich auf die Zusage der beiden Bundesländer.

Zu Z. d:

Der Grund für die genaue Überwachung der Gesellschaft durch die beiden zuständigen Ressorts ist darin zu suchen, daß es sich bei der Tauernautobahn-Scheitelstrecke um eine Bundesstraße (Autobahn) handelt, deren Finanzierung überdies im wesentlichen durch die Haftungsübernahmen des Bundes gesichert werden mußte. Die Verantwortlichkeit der Organe, sich an die Anweisungen zu halten, Auskünfte zu erteilen bzw. Zustimmungen zu Finanzoperationen einzuholen, richtet sich nach den Bestimmungen des Aktiengesetzes 1965.

Zu § 5:

Der Text der Haftungsermächtigung für den Bundesminister für Finanzen entspricht im wesentlichen den gleichartigen Bestimmungen im Bundesfinanzgesetz 1969, wobei der Gesamtbetrag der Haftung trotz der mit 1973 einsetzenden Zuschüsse der beiden Bundesländer von insgesamt 300 Millionen Schilling mit 6900 Millionen Schilling beibehalten werden mußte, da zum Zeitpunkt des Beginnes der Zuschußzahlungen voraussichtlich bereits die gesamten Anleihen, Darlehen und Kredite aufgenommen und somit der Haftungsrahmen voll ausgenützt sein wird. Die Zuschüsse der beiden Bundesländer dienen demnach voraussichtlich der Abdeckung der bereits in voller Höhe aufgenommenen Kredite.

Zu § 6:

Dieser enthält eine Bilanzierungsbestimmung für die Jahresabschlüsse der Aktiengesellschaft.

Zu § 7:**Zu Abs. 1:**

Unter die Befreiungsbestimmung des § 7 Abs. 1 fallen folgende Abgaben:

Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer nach dem Gewerbeertrag und dem Gewerbekapital, Beitrag vom Einkommen zur Förderung des Wohn-

baues und für Zwecke des Familienlastenausgleiches, Beitrag vom Einkommen nach dem Katastrophenfondsgesetz, Sonderabgaben vom Einkommen.

Zu Abs. 2:

Nach § 7 Abs. 2 sollen von den Umsätzen des Bundes jene aus Mauteinnahmen und von den Umsätzen der Aktiengesellschaft jene, für welche der Bund seine Mauteinnahmen und seine Einnahmen aus der Gestattung der Errichtung und Führung von Nebenanlagen, wie z. B. Tankstellen und Rasthäusern, als Bezahlung überläßt, von der Umsatzsteuer befreit sein.

Vermögens- und Gesellschaftssteuer fallen auf Grund der Befreiungsbestimmungen des § 3 Abs. 1 Z. 3 des Vermögenssteuergesetzes und des § 7 Abs. 1 des Kapitalverkehrssteuergesetzes nicht an, da auf Grund der genannten Vorschriften Unternehmen, die dem öffentlichen Verkehr dienen, wenn die Anteile an ihnen ausschließlich Gebietskörperschaften gehören und die Erträge ausschließlich diesen Gebietskörperschaften zufließen, von diesen Abgaben befreit sind. Unter diese Befreiungsbestimmungen fallen Vermögenssteuer, Erbschaftsteueräquivalent, Beitrag von Vermögen nach dem Katastrophenfondsgesetz, Sonderabgaben vom Vermögen und Gesellschaftssteuer.

Zu § 8:

Enthält die Vollzugsklausel.

Zur Durchführung der dem Bundesministerium für Bauten und Technik durch dieses Bundesgesetz zusätzlich erwachsenden Aufgaben ist eine Erweiterung des Personalstandes dieses Bundesministeriums um zwei Dienstposten der Verwendungsgruppe A und einen Dienstposten der Verwendungsgruppe B erforderlich.

Die Beschlußfassung zu § 5 des vorliegenden Gesetzes sowie zu § 8, soweit er sich auf § 5 bezieht, bedarf gemäß Artikel 42 Abs. 5 Bundes-Verfassungsgesetz keiner Mitwirkung des Bundesrates.