

## **1702 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XIII.GP**

**14. 8. 1975**

# **Regierungsvorlage**

## **Bundesgesetz vom XXXXXXXXXX, mit dem das Tauernautobahn-Finanzierungs- gesetz geändert wird**

Der Nationalrat hat beschlossen:

### **Artikel I**

Das Tauernautobahn-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 115/1969, in der Fassung des Bundes- gesetzes BGBl. Nr. 25/1971 und BGBl. Nr. 114/ 1973 wird wie folgt geändert:

1. Im Titel sind die Worte „betreffend die Finanzierung der Tauernautobahn im Abschnitt Eben im Pongau bis Gmünd (Tauernautobahn- Finanzierungsgesetz)“ zu ersetzen durch die Worte „betreffend die Finanzierung der Tauern- autobahn im Abschnitt Talübergang Larzenbach bis Gmünd (Tauernautobahn-Finanzierungsgesetz)“.

2. Im § 1 Abs. 1 sind die Worte „in der Strecke von Eben im Pongau bis Gmünd (Tauern- autobahn-Scheitelstrecke)“ zu ersetzen durch die Worte „in der Strecke vom Talübergang Larzen-

bach bis Gmünd (Tauernautobahn-Scheitel- strecke)“.

3. Der § 5 Abs. 2 lit. a hat zu lauten:

„a) Der jeweils ausstehende Gesamtbetrag (Gegenwert) der Haftung 15.040 Millionen Schilling an Kapital und 15.040 Millionen Schilling an Zinsen und Kosten nicht über- steigt;“

4. Im § 5 Abs. 8 hat der letzte Halbsatz zu lauten:

„die jährliche Höhe solcher Beträge darf den Unterschied zwischen den vorgenannten jähr- lichen Aufwendungen und Erträgen nicht über- steigen.“

### **Artikel II**

Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist hinsichtlich des Art. I Z. 2 der Bundesminister für Bauten und Technik und hinsichtlich aller übrigen Bestimmungen der Bundesminister für Finanzen betraut.

## **Erläuterungen**

### **I. Allgemeines**

1. Durch die 2. Novelle BGBl. Nr. 114/1973 zum Tauernautobahn-Finanzierungsgesetz wurde die Tauernautobahn-Scheitelstrecke (Eben i. P.—Rennweg, zirka 52 km) um die Strecke Rennweg bis Gmünd (16 km) verlängert.

Dieser Novelle waren Verhandlungen zwischen den Ländern Kärnten und Salzburg unter Beteiligung des Bundesministeriums für Bauten und Technik und des Bundesministeriums für Finanzen vorausgegangen. Mit Billigung des Bundesministeriums für Bauten und Technik war

durch Vereinbarung zwischen beiden Ländern der Ausbau der Strecke Eben i. P.—Werfen— Stegenwald—Puch „in dem gleichen Zustand der Befahrbarkeit wie die Anschlußstrecke Rennweg—Gmünd“ bis zum Jahre 1982 sichergestellt worden.

Die ursprüngliche Scheitelstrecke und die — nicht bemaute — Anschlußstrecke bis Gmünd stellen eine zusammenhängende Autobahnstrecke von 68 km Länge und zum Teil sehr schwieri- gem Gelände dar, in deren Zuge der Tauern- tunnel und der Katschbergtunnel mit einer Ge- samtlänge von 11'8 km liegen.

## 1702 der Beilagen

2. Im Zeitpunkt der Novellierung (Jänner 1973) waren die Gesamtkosten der erweiterten Scheitelstrecke einschließlich der Baukostensteigerungen und Finanzierungskosten ab Baubeginn bis 1979 mit 12.194 Millionen Schilling veranschlagt worden.

Im gleichen Zeitraum waren Eingänge an Gesellschafterleistungen von 596 Millionen Schilling und Mauteinnahmen von 725 Millionen Schilling, somit Eigenmittel von insgesamt 1321 Millionen Schilling veranschlagt worden.

Die Saldierung ergab einen Fremdmittelbedarf für diesen Zeitraum in der Höhe von 10.873 Millionen Schilling, woraus sich der in Art. I Z. 6 bzw. in § 5 Abs. 2 lit. a angeführte jeweils ausstehende Gesamtbetrag (Gegenwert) der Haftungen von 10.880 Millionen Schilling an Kapital und in gleicher Höhe an Zinsen und Kosten ergab.

3. Die ursprüngliche Scheitelstrecke Eben i. P.—Rennweg ist nach planmäßiger Fertigstellung am 21. Juni 1975 dem Verkehr übergeben worden. Seither hat der Verkehr auf der durch das Fritzachtal führenden Bundesstraße derart zugenommen, daß diese dem erhöhten Verkehrsaukommen nicht mehr gewachsen ist; ständige Kolonnenbildungen und Stauungen sowie Beschwerden der Verkehrsteilnehmer sind die Folge. Diese völlig unhaltbare Verkehrssituation ist auch in der in- und ausländischen Presse bereits wiederholt bemängelt worden.

Eine Aufrechterhaltung dieses Zustandes bis 1982 — dem seinerzeit vorgesehenen Ausbastermin der Bundesautobahn im Bereich Werfen—Eben i. P. — erscheint sohin nicht mehr vertretbar.

4. Ein um zirka zwei bis drei Jahre früherer Fertigstellungstermin (1979 bzw. spätestens Anfang 1980) erscheint nur möglich, wenn ein Teilstück der derzeit noch nicht ausgebauten Autobahnstrecke zwischen Werfen und Eben (17'7 km) in die Gesellschaftsstrecke einbezogen und demnach von der Gesellschaft ausgebaut wird. Aus topographischen, technischen und finanziellen Erwägungen bietet sich eine Aufteilung beim Talübergang Larzenbach an. Die der Landesbaudirektion Salzburg verbleibende Ausbaustrecke von Werfen bis Larzenbach umfaßt 10'8 km. Die anschließende Verlängerung der Gesellschaftsstrecke bis Eben i. P. umfaßt 6'9 km.

5. Nachdem die Gesellschaft für das ihr durch den gegenständlichen Novellierungsentwurf zu übertragende Teilstück Eben i. P.—Talübergang Larzenbach, 6'9 km, eine Bauzeit von vier Jahren (1979 bis 1979) präliminiert hat und über die Notwendigkeit einer beschleunigten Fertigstellung des vom Talübergang Larzenbach in Richtung Werfen gelegenen, von der Landesbaudirektion Salzburg auszubauenden Teilstückes

(10'8 km) gleichzeitig mit der Fertigstellung der Gesellschaftsstrecke bis 1979 mit dem Herrn Bundesminister für Bauten und Technik das Einvernehmen hergestellt wurde, sind die Voraussetzungen für eine Schließung der derzeitigen Autobahnlücke von Werfen bis Eben i. P. (17'7 km) bis Ende 1979 nunmehr gegeben.

Der Bau dieser Strecke erfordert folgende Aufwendungen:

	Mill. S
1. Kosten auf Preisbasis VII/75 .....	780,
2. Baukostensteigerungen bis 1979 .....	<u>220,</u>
3. Gesamtbaukosten (1 + 2) .....	1000,
4. Finanzierungskosten bis 1979 .....	<u>346,</u>
5. gesamte Projektkosten bzw. Fremdmittelbedarf 1979 .....	1346,
6. demgemäß erforderlicher Haftungsrahmen	
a) an Kapital .....	1350
und	
b) an Zinsen und Kosten .....	1350.

Eine solche Erweiterung der Gesellschaftsstrecke erfordert die hier beantragte Novellierung des Tauernautobahn-Finanzierungsgesetzes BGBl. Nr. 115/1969 in der Fassung BGBl. Nr. 25/1971 und BGBl. Nr. 114/1973.

6. Die seit längerem eingetretene bedeutende Erhöhung der Kreditkosten sowie die zum Teil konjunkturbedingten, zum Teil durch technische Gegebenheiten bewirkten Baukostensteigerungen bei der ursprünglichen Scheitelstrecke Eben i. P. bis Rennweg und bei der — nicht bemauteten — Anschlußstrecke Rennweg bis Gmünd haben sich wie folgt ausgewirkt:

6. I — ursprüngliche Scheitelstrecke Eben bis Rennweg

1. Baukosten 1969 bis 1975 .....	6.901'3
(einschließlich der bis 1974 angefallenen Kosten für Erhaltung, Betrieb und Verwaltung),	
2. Finanzierungskosten bis 1975 .....	1.316'8,
3. gesamte Projektkosten bis 1975 .....	<u>8.218'1,</u>
4. abzüglich der im gleichen Zeitraum angefallenen bzw. veranschlagten Eingänge an Gesellschafterleistungen 437 Millionen Schilling und Maut- einnahmen 100 Millionen Schilling ..	537'—,
5. nach Berücksichtigung der laufenden Ausgaben für 1975 von 90'3 Millionen Schilling verbleibt	
6. ein Eigenmittelsaldo von .....	<u>446'7,</u>
sohin	
7. benötigter Fremdmittelbedarf 1975 (3—6) .....	7.771'4.

## 1702 der Beilagen

3

## 8. Für 1976 sind veranschlagt:

## als Einnahmen

Gesellschafterleistungen 63 Millionen Schilling und Mauteinnahmen 306'6 Millionen Schilling, insgesamt 373'6 Millionen Schilling;

## als Ausgaben

laufende Ausgaben (Betrieb, Erhaltung und Verwaltung) 133'— Millionen Schilling, Finanzierungskosten 689'1 Millionen Schilling, insgesamt 822'1 Millionen Schilling;

9. die Saldierung ergibt einen Abgang von ..... 448'5;

10. um diesen Abgang erhöht sich der Fremdmittelbedarf 1975. Dem erhöhten Fremdmittelbedarf entsprechend ergibt sich für die ursprüngliche Scheitelstrecke bis 1976 ein Fremdmittelbedarf bzw. ein Haftungsrahmen von rund ..... 8.230'.

## 6. II — nicht bemautete Anschlußstrecke Rennweg bis Gmünd (16 km)

1. veranschlagte Baukosten 1975 bis 1980 (Preisbasis VII/75) .....

Mill. S

2.960,

2. Baukostensteigerungen bis zur Fertigstellung 1980 .....

930,

3. gesamte Baukosten bis 1980 (1 + 2) .....

3.890,

4. Finanzierungskosten bis 1980 ..... 1.563,

5. gesamte Projektkosten (für Bau- und Finanzierung) bis 1980 (3 + 4) ..... 5.453.

Da der Fremdmittelbedarf den jeweiligen Gesamtkosten entspricht, ergibt sich für dieses Teilstück ein Haftungsrahmen von rund ..... 5.460.

Für beide Teilstücke wird sohin ein Haftungsrahmen von insgesamt ..... 13.690 benötigt.

Gegenüber dem 1973 festgelegten Haftungsrahmen von ..... 10.880 ergibt sich eine Erhöhung von ..... 2.810, die auf die vorstehend angeführten Gründe zurückgehen.

7. Der jeweils ausstehende Gesamtbetrag (Gewert) der Haftungen („Haftungsrahmen“) für die gesamte der Gesellschaft zum Ausbau übertragene bzw. zu übertragende Autobahnstrecke beträgt somit (bezogen auf die jeweilig angeführten Zeitpunkte) 15.040 Millionen Schilling.

8. Die kürzlich erfolgte Verkehrsfreigabe der durch die Tauernautobahn-A. G. fertiggestellten 52 km langen Autobahnstrecke von Eben i. P. bis Rennweg und die hier beantragte weitere Einbeziehung eines rund 7 km langen Teilstückes durch das Fritzachtal bietet Gelegenheit, darauf hinzuweisen, daß in den Jahren 1965 bis 1975 für den Autobahnbau folgende Mittel verfügbar waren:

Mittel	1965—1970 A	1971—1975 B	1965—1975 C=A+B
	in Millionen Schilling		
1. des ordentlichen Haushaltes	7.918'4	14.684'2	22.602'6
2. des a. o. Haushaltes	1.187'—	1.320'2	2.507'2
3. Haushaltssmittel insgesamt (1+2)	9.105'4	16.004'4	25.109'8
4. Mittel der Finanzierungsgesellschaften	2.371'—	8.960'—	11.331'—
5. insgesamt (3+4)	11.476'4	24.964'4	36.440'8
6. damit wurden verkehrswirksam gesetzt	184'5 km	228'9 km	413,4 km

Die Übersicht zeigt, daß die Finanzierungsgesellschaften im Berichtszeitraum mit rund 31% an der gesamten im Bereich der Autobahnen erbrachten Bauleistung beteiligt sind.

Diese zusätzliche, vornehmlich der Verkehrssicherheit dienende Bauleistung der Finanzierungsgesellschaften auf diesem Sektor scheint von besonderer Bedeutung.

Durch den gegenständlichen Antrag wird dieser erfolgreiche und volkswirtschaftlich sowie verkehrspolitisch bedeutsame Einsatz der Finan-

zierungsgesellschaften in einem vertretbaren Ausmaße fortgesetzt.

## II.

## Zu den einzelnen Bestimmungen:

## Zu Art. I Z. 1 und 2:

Die Änderung des Titels (Art. I Z. 1) und der Streckenbezeichnung im § 1 Abs. 1 (Art. I Z. 2) erfolgt auf Grund der nunmehrigen Verlängerung der Scheitelstrecke.

**Zu Art. I Z. 3:**

Der Haftungsrahmen wird durch diese Bestimmung den zusätzlichen Finanzierungserfordernissen angepaßt.

**Zu Art. I Z. 4:**

Die gegenständliche Bestimmung (Abs. 8) war zunächst vorgesehen worden, damit neben der sich aus Abs. 1 ergebenden Zahlungsverpflichtung des Bundes auf Grund der von ihm übernommenen Haftung als Bürge und Zahler ein weiterer gesetzlicher Zahlungstitel verfügbar sei, auf Grund dessen der Bund Zahlungen — die ihm jedenfalls auf Grund der übernommenen Bundeshaftung obliegen — ohne den Modus der Haftungsinanspruchnahme leisten könne. Anlässlich der Novellierung im Jänner 1973 war zunächst nur der Zweck verfolgt worden, durch solche Zahlungen, die in den von der Gesellschaft zwar im eigenen Namen, aber letztlich für Rechnung des Bundes abzuwickelnden Aufgaben

begründet sind, bereits während der Bauzeit Zahlungen zu leisten, welche der Gesellschaft die Bildung einer ausreichenden Eigenmittelposition ermöglichen. Hiefür war auch bestimmt, den bei einer hohen Fremdmittelanspruchnahme anfallenden überaus hohen Zinsenaufwand möglichst zu reduzieren. Da inzwischen die Scheitelpunktstrecke im Jahr 1975 planmäßig fertiggestellt und dem Verkehr übergeben worden ist, erscheint es zweckmäßig, von der Limitierung abzusehen, um die dem Bund während der langjährigen Abwicklungszeit der Investitionskredite obliegenden Zahlungen auch aus diesem Titel leisten zu können.

**Zu Art. II:**

Dieser enthält die Vollziehungsklausel.

Gegen Art. I Z. 3 und gegen Art. II, soweit er sich auf Art. I Z. 3 bezieht, kann gemäß Art. 42 Abs. 5 Bundesverfassungsgesetz der Bundesrat keinen Einspruch erheben.

**Gegenüberstellung****Bisheriger Text:**

## Titel

115. Bundesgesetz vom 6. März 1969, betreffend die Finanzierung der Tauernautobahn im Abschnitt Eben im Pongau bis Gmünd (Tauernautobahn-Finanzierungsgesetz)

## § 1. (1)

..... von Eben im Pongau bis Gmünd

## § 1 (2) bis (4)

## § 2 bis § 4

## § 5. (1)

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

a) der jeweils ausstehende Gesamtbetrag (Gegenwert) der Haftung 10.880 Millionen Schilling an Kapital und 10.880 Millionen Schilling an Zinsen und Kosten nicht übersteigt.

b) bis h):

(3) bis (7)

(8) ....; die jährliche Höhe solcher Beträge darf den Unterschied zwischen den vorgenannten jährlichen Aufwendungen und Erträgen, ihre Gesamthöhe darf 20 v. H. des in Abs. 2 lit. a angeführten Gesamtbetrages der Haftung für Kapital nicht übersteigen.

§ 6 bis § 8.

**Neuer Text:**

## Titel

Talübergang Larzenbach bis .....

## § 1. (1)

..... vom Talübergang Larzenbach bis .....

## § 1 (2) bis (4) unverändert

## § 2 bis § 4 unverändert

## § 5. (1) unverändert

(2) unverändert

a)

15.040

15.040

b) bis h) unverändert

(3) bis (7) unverändert

(8) ....; die jährliche Höhe solcher Beträge darf den Unterschied zwischen den vorgenannten jährlichen Aufwendungen und Erträgen nicht übersteigen.

§ 6 bis § 8 unverändert