

6 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XIII. GP

9. 11. 1971

Regierungsvorlage

**Bundesgesetz vom XXXXXXXXXXXX
betreffend die Finanzierung der Pyhrn Auto-
bahn im Abschnitt St. Michael bis Deutsch-
feistritz (Pyhrn Autobahn-Finanzierungs-
gesetz)**

Der Nationalrat hat beschlossen:

§ 1. (1) Der Bund hat die Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der mit Bundesgesetz vom 16. Juli 1971, betreffend die Bundesstraßen, BGBl. Nr. 286, im Verzeichnis 1 über Bundesstraßen A (Bundesautobahnen) unter A 9 angeführten Pyhrn Autobahn in der etwa 32 km langen Strecke von St. Michael bis Deutschfeistritz (Gleinalm-Autobahn) einschließlich der in ihrem Zug befindlichen Tunnel, Brücken und sonstigen zur Autobahn gehörigen Anlagen einer Gesellschaft zu übertragen.

(2) Die für die Herstellung und Erhaltung der Gleinalm-Autobahn notwendigen Grundflächen sind von der Aktiengesellschaft auf ihre Kosten im Namen des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) zu erwerben. Dieser Vorrang ist auch dann anzuwenden, wenn Grundflächen in Anspruch genommen werden, die sich im Eigentum des Bundes befinden. Für Enteignungen gelten die Bestimmungen der §§ 17 bis 20 des Bundesgesetzes vom 16. Juli 1971, betreffend die Bundesstraßen, BGBl. Nr. 286. Der Aktiengesellschaft steht im Verwaltungsverfahren das Antragsrecht zu.

(3) Der Bundesminister 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 Betriebe an der Gleinalm-Autobahn, die den Belangen der Verkehrsteilnehmer auf dieser dienen und einen unmittelbaren Zugang zu der Autobahn haben

(wie Tankstellen, Raststätten, Motels, Werkstätten und dergleichen), weder errichten noch selbst oder für Dritte betreiben. Der Abschluß von Verträgen über solche Betriebe ist dem Bund vorbehalten.

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

(2) Die Höhe dieses Entgeltes ist vom Bundesminister für Bauten und Technik im Einvernehmen mit dem Bundesminister 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 Gleinalm-Autobahn 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 Gleinalm-Autobahn gezogene Entgelte der Aktiengesellschaft so weit zu überlassen, als dies zur Abdeckung der Kosten für die Grundeinlösungen, Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der Gleinalm-Autobahn, 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 200 Millionen Schilling bestimmt ist,
- b) von diesem Grundkapital der Bund 60 vom Hundert und das Bundesland Steiermark 40 vom Hundert übernehmen,
- c) das Bundesland Steiermark sich gegenüber der Aktiengesellschaft verpflichtet, dieser in den Jahren 1977 bis 1991 jährlich 15 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. 3 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,
- e) das Bundesland Steiermark sich gegenüber der Aktiengesellschaft bereit erklärt, im Falle der Erhöhung des Haftungsrahmens gemäß § 5 Abs. 2 die Zuschüsse gemäß lit. c um den gleichen Hundertsatz zu erhöhen.

§ 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 im Abs. 1 erteilten Ermächtigung nur dann Gebrauch machen, wenn

- a) der jeweils ausstehende Gesamtbetrag (Gegenwert) der Haftung 6600 Millionen Schilling einschließlich der Zinsen und Kosten nicht übersteigt;
- b) die Finanzoperation im Einzelfall den Betrag (Gegenwert) von 2000 Millionen Schilling einschließlich der Zinsen und Kosten nicht übersteigt;
- c) die Laufzeit der Finanzoperation dreißig Jahre nicht übersteigt;
- d) die prozentuelle Gesamtbelastung bei Anleihen, Darlehen und sonstigen Krediten inländischer Währung unter Zugrundelegung der folgenden Formel nicht mehr als das Zweieinhalbfache des im Zeitpunkt der Finanzoperation geltenden Zinsfußes für Eskontierungen der Oesterreichischen Nationalbank (§ 48 Abs. 2 des Nationalbankgesetzes 1955, BGBl. Nr. 184, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 276/1969) beträgt;

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

Nettoerlös der Finanzoperation in Hundertsätzen;

- e) die prozentuelle Gesamtbelastung bei Anleihen, Darlehen und sonstigen Krediten in ausländischer Währung nach der Formel laut lit. d nicht mehr als das Zweieinhalbfache des arithmetischen Mittels aus den im Zeitpunkt der Finanzoperation geltenden offiziellen Diskontsätzen in Belgien, der Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Großbritannien, den Niederlanden, Schweden, der Schweiz und den USA (New York) beträgt;
- f) die Finanzoperation in Schilling, Belgischen Franken, Deutschen Mark, Englischen Pfunden, Französischen Franken, Holländischen Gulden, Italienischen Liren, Japanischen Yen, Kanadischen Dollar, Luxemburgischen Franken, Schwedischen Kronen, Schweizer Franken, US-Dollar oder in Rechnungseinheiten, die auf mehreren dieser Währungen beruhen, erfolgt.

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

(4) Für die Beurteilung der Gesamtbelastung bei Krediten, bei welchen die Zinssätze jeweils für bestimmte Zeitabschnitte variabel festgesetzt werden, ist für die vertragliche Laufzeit die Gesamtbelastung nach der Formel laut Abs. 2 lit. d und e zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses maßgebend. Für die Ermittlung der Gesamtbelastung bei Anleihen sind vertraglich vorgesehene Tilgungsmöglichkeiten durch freihändigen Rückkauf nicht zu berücksichtigen.

(5) Wird die Haftung des Bundes gemäß Abs. 1 und 2 für Fremdwährungsbeträge übernommen, so sind diese zu den im Zeitpunkt der Haftungsübernahme vom Bundesminister für Finanzen jeweils festgesetzten Kassenwerten auf die genannten Höchstbeträge anzurechnen.

(6) Der Bundesminister für Finanzen wird ermächtigt, die gemäß Abs. 1 und 2 übernommenen Haftungen über die vertraglich vereinbarte Laufzeit zu erstrecken:

- a) wenn eine Prolongierung der Fälligkeit der Verpflichtungen aus Finanzoperationen vertraglich vorgesehen ist und vom Schuldner in Anspruch genommen wird oder zur Vermeidung einer Inanspruchnahme des Bundes aus der Haftung infolge unvorhersehbar eingetretener wirtschaftlicher oder

6 der Beilagen

3

finanzieller Schwierigkeiten des Hauptschuldners geboten ist und der Gläubiger zustimmt,

- b) jedoch nur insoweit, als durch die Prolongierung die vertraglich vereinbarte Laufzeit um nicht mehr als fünf Jahre überschritten wird,
- c) wenn die Mehrleistungen an Zinsen im Haftungsrahmen für Zinsen und Kosten Deckung finden und
- d) wenn die sich jeweils ergebende Gesamtlaufzeit die im Abs. 2 lit. c festgesetzte Laufzeit nicht übersteigt.

(7) Wird der Bund aus der Haftung in Anspruch genommen oder leistet er zur Vermeidung einer Inanspruchnahme aus der Haftung Zahlungen an die Gesellschaft, so sind die Aufwendungen hierfür aus den Mitteln der Bundesmineralölsteuer zu bestreiten.

§ 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 Aktiengesell-

schaft für Grundeinlösungen, Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der Gleinalm-Autobahn 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 Gewerkekaptal 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.

Erläuterungen

I. Allgemeines

Durch das Bundesgesetz vom 7. März 1968 BGBl. Nr. 113 (Bundesstraßengesetznovelle 1968) wurde die Pyhrn Autobahn zur Bundesstraße (Autobahn) erklärt. Nach diesem Gesetz verläuft sie von der Staatsgrenze bei Spielfeld in Steiermark über Graz—Gratkorn—Deutschfeistritz—St. Michael—Schoberpaß—Spittal am Pyhrn nach Sattledt und von Linz zur Staatsgrenze in Oberösterreich nördlich Freistadt.

Den Schlußfolgerungen des von o. Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Dorfwrith im Jahre 1970 erstellten Verkehrsgutachtens „Pyhrnautobahn“ ist zu entnehmen, daß von der gesamten Strecke der Pyhrn Autobahn der Abschnitt Graz—Gratkorn—Peggau—Übelbach—St. Michael vorrangig zu behandeln sei, da durch sein Wirksamwerden die derzeit schon untragbaren Straßenverkehrsverhältnisse des Murtales grundsätzlich und wesentlich verbessert würden.

Die Pyhrn Autobahn wird die Grazer Bundesstraße im Zuge des Murtales zwischen Bruck und Graz und der Staatsgrenze bei Spielfeld ebenso wie den Abschnitt zwischen Bruck und Leoben

der Triester Bundesstraße entlasten. Die Verkehrsumlegungsuntersuchung hat ferner ergeben, daß mehr als die Hälfte des Straßenverkehrs in Peggau der Autobahntrasse über Übelbach durch den Gleinalmtunnel nach St. Michael folgt, während der restliche Straßenverkehr im Murtal zwischen Peggau und Bruck verbleibt.

Zum Zeitpunkt der Vollmotorisierung etwa 1985/1990 — das ist nach der Dorfwrithschen Verkehrsprognose der Zeitpunkt, zu dem auf 1000 Österreicher 400 Kraftfahrzeuge kommen — wird die Verkehrsbelastung außer der Pyhrn Autobahn zusätzlich auch noch einen vierspurigen Ausbau der Grazer Bundesstraße im Abschnitt Bruck—Graz erfordern.

Die Pyhrn Autobahn ist in den Abschnitten Graz/Nord—Gratkorn und Gratkorn—Deutschfeistritz bereits im Bau bzw. in Bauvorbereitung. Hingegen würde ein Baubeginn des kostenaufwendigen Abschnittes Deutschfeistritz—St. Michael mit dem rund 8,1 km langen Gleinalmtunnel (Gleinalm-Autobahn) im Rahmen der für den Ausbau der österreichischen Autobahnen

zur Verfügung stehenden Mittel aus der Bundesmineralölsteuer erst etwa im Jahre 1980 möglich. Bis zu einer Fertigstellung dieses Autobahnabschnittes, wobei mit einer zirka sechsjährigen Bauzeit gerechnet werden muß, könnte die auftretende Verkehrsbelastung vom vorhandenen Straßennetz nicht mehr bewältigt werden, wodurch die wirtschaftliche Entwicklung des Einzugsgebietes, welches im Murtal das bedeutende Industrie- und Wirtschaftspotential zwischen Judenburg und Knittelfeld bzw. Zeltweg und östlich St. Michael einschließlich des Raumes Leoben—Donawitz und Niklasdorf umfaßt, schwerstens beeinträchtigt würde.

Die Notwendigkeit der möglichst raschen Schaffung einer leistungsfähigen Verbindung Deutschfeistritz—St. Michael steht daher aus verkehrsgeographischen, verkehrspolitischen, verkehrswirtschaftlichen und regionalpolitischen Gründen für das Bundesland Steiermark und damit auch aus staatspolitischen Gründen außer jedem Zweifel.

Es muß daher für die Finanzierung des Baues der Gleinalm-Autobahn in besonderer Weise vorgesorgt werden.

Mit diesem Bundesgesetz soll nun, wie es auch im Gesamtverkehrskonzept der österreichischen Bundesregierung für Sonderfälle vorgesehen ist, der Weg der Finanzierung des Baues dieses verkehrsbedeutenden Abschnittes der Pyhrn Autobahn Deutschfeistritz—St. Michael einschließlich des Gleinalmtunnels (Gleinalm-Autobahn) durch Kreditoperationen über eine Kapitalgesellschaft besprochen werden.

Die Pyhrn Autobahn wird die durch das Murtal vorgesehene vierspurige Schnellstraße bei St. Michael kreuzen, wobei bis zum Ausbau dieses Knotens eine provisorische Abzweigung von der Triester Bundesstraße 17 in südlicher Richtung projektiert wird. Die Gleinalm-Autobahn soll nun ihren Anfang außerhalb dieses Knotens bzw. der provisorischen Abzweigung von der Triester Bundesstraße haben. Das Ende soll vor dem Autobahnknoten Deutschfeistritz liegen. Die Gesamtlänge der Gleinalm-Autobahn wird etwa 31·8 km betragen.

Vom Anfangspunkt soll die Autobahn in weiterer Folge mit einer etwa 450 m langen Talbrücke die Mur queren und den zunächst breiten Talboden des Lainsachgrabens erreichen. Nach etwa 4 km wird der enge Graben der Lainsach erreicht werden und die Trasse an den Flanken bis zum Nordportal des Gleinalmtunnels führen.

Der Längenschnitt ist durch das Gefälle des Talbodens mit der Wasserführung der Lainsach, einem ausgesprochenen Wildwasser, und einer günstigen Linienführung beim Tunnelportal vor-

gegeben, wobei auf die Belassung bestehender Kommunikationen und eine möglichst wartungsfreie Kunstkörpergestaltung, d. h. nicht zu hohe und steile Felsböschungen, Bedacht genommen werden muß. Die Gleinalm-Autobahn wird weitgehend auf einem Damm geführt werden und eine maximale Längsneigung von 4% aufweisen. Für die bergwärts fahrenden Schwerverfahrzeuge wird eine Zusatzspur vorgesehen, die unter Berücksichtigung der fahrdynamischen Eigenschaften vor dem Tunnelanfang unter gleichzeitiger Neigungsermäßigung endet. Der Ausbau der Rampenstrecken ist als Vollautobahn im Regelquerschnitt mit zwei Richtungsfahrbahnen von je 7·5 m und Mittel- und Seitenstreifen vorgesehen. Durch die vorgegebenen Geländeverhältnisse würde ein etwaiger Ausbau nur als Halbautobahn unwirtschaftlich sein.

Für den rund 8·1 km langen Gleinalmtunnel ist allerdings in erster Ausbaustufe die Herstellung nur einer Tunnelröhre mit Gegenverkehr, somit mit einer Gesamtfahrbreite von 7·5 m und beiderseitigen etwa 1·0 m breiten Gehsteigen vorgesehen. Die Tunnelneigung ist nicht größer als 1·5% und wegen der Entwässerung nicht kleiner als 0·5%. Im Tunnel wird die größte Scheitelhöhe von 820 m Seehöhe erreicht werden. Für die Belüftung werden voraussichtlich zwei Schächte in günstigen Abständen erforderlich sein.

Der Abstieg vom Südportal des Gleinalmtunnels im engen Kleintal erfordert drei größere Talbrücken. In dieser Südrampe wird bei einer einigermaßen wirtschaftlich vertretbaren Trassierung ein Autobahnabschnitt mit einer Maximalneigung von etwa 4·0% unvermeidbar sein, wobei auch in dessen Bereich wieder eine zusätzliche Langsamspur geplant ist. Nach etwa 5 km kommt man schließlich in das Übelbachtal. Die Trasse folgt der südlichen Hangseite und erreicht bei Waldenstein den Talboden. Am östlichen Ortsrand von Übelbach ist „die Anschlußstelle „Übelbach“ geplant.

Die Gleinalm-Autobahn wird gegenüber der bestehenden Bundesstraßenverbindung Deutschfeistritz—Bruck/Mur—St. Michael eine Wegverkürzung von 30 km bringen und soll vor dem Knoten Deutschfeistritz enden. Ihre Fortsetzung findet diese in der im Murtal führenden Pyhrn Autobahn nach Graz. Vom Bundesministerium für Bauten und Technik wurden für die Gleinalm-Autobahn laufend Vorarbeiten durchgeführt. Für die Projektierung wurden bisher vom Bund Aufträge um rund 18 Millionen Schilling vergeben.

Im folgenden werden Baukosten für die Herstellung der Gleinalm-Autobahn im beschriebenen Umfang angeführt. Das gleiche gilt für die in diesem Gesetzentwurf aufscheinenden Ermächtigungen zur Übernahme von Haftungen durch den Bundesminister für Finanzen. Der spätere

6 der Beilagen

5

Ausbau der zweiten Tunnelröhre des Gleinalmtunnels wird in finanzieller Hinsicht durch dieses Gesetz nicht geregelt.

Die Baukosten werden auf Grund vorliegender genereller Projekte wie folgt geschätzt:

	Millionen Schilling
1. Baukosten per 1. Jänner 1971 einschließlich Grundablösungen rund ..	2500
2. Baukostensteigerungen, wobei der Berechnung jeweils der noch nicht verbaute Teil der Gesamtbaukosten zugrunde gelegt wurde. Summe rund ..	210
3. Auf Grund der Erfahrungswerte müssen für Baunebenkosten, Verwaltungskosten der Gesellschaft und sonstige Kosten berechnet werden, dies ergibt während zirka sechsjähriger Bauzeit rund	100
4. Summe der Bau- und Verwaltungskosten bis zum Ende der Bauzeit somit rund	2810
5. Die Kreditkosten müssen mit rund .. angenommen werden. Es handelt sich hierbei um die Begebungskosten, Emissionsverluste und Provisionen, die bei den Kreditaufnahmen anfallen.	100
6. Der Anleihendienst während der Bauzeit wurde auf Grund der Aufteilung der Baukosten auf die einzelnen Jahre mit rund	650
geschätzt. Summe der Aufwände	3560
7. abzüglich Gesellschaftskapital und geschätzte Mauteinnahmen im 1. Betriebsjahr, da Betriebsaufnahme und letztes Baujahr sich überschneiden ..	260
8. Gesamtsomme der während der zirka sechsjährigen Bauzeit aufzubringenden Mittel daher rund	3300

Eine genaue Erfassung der zu erwartenden Gesamtkosten wird erst nach Vorliegen der gesamten Detailprojektierungen möglich sein.

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 6600 Millionen Schilling errechnet.

Nach Ende der zirka sechsjährigen Bauzeit werden die für den Bau aufgenommenen Kredite, die sich dann etwa auf die oben erwähnten 3300 Millionen Schilling belaufen, aus den Mauteinnahmen und den Zuschüssen bedient. Darüber hinaus sind aus den Mitteln noch die Erhaltungskosten der Straße und die Verwaltungskosten zu tragen.

Der verbleibende Ausgabenüberhang wird vom Bund auf Grund der Haftungsübernahme als Bürge und Zahler nach Maßgabe des § 5 Abs. 7 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 Betrag dar, der erst die Finanzierung und Herstellung dieser Gleinalm-Autobahn ermöglicht.

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

Zu Abs. 3:

Die zu errichtende Gleinalm-Autobahn ist auf Grund des Bundesgesetzes vom 7. März 1968, BGBl. Nr. 113, 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 Anschlußstrecke von Deutschfeistritz in Richtung Graz im Rahmen und aus Mitteln des normalen Straßenbaubudgets bereits im Bau bzw. in Bauvorbereitung ist, 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 Gleinalm-Autobahn beschränkt bleiben und nicht darüber hinaus die Privatwirtschaft durch Errichtung der im Gesetz erwähnten Betriebe konkurrenzieren. Die Privatinitiative soll sich hier im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten frei entfalten können. Hierdurch wird ein weiterer Beitrag zum wirtschaftlichen Aufschwung des Gebietes, durch welches die Autobahn führt, gegeben werden, der zu den verkehrspolitischen, verkehrswirtschaftlichen und regionalpolitischen Aspekten hinzukommt.

Um hintanzuhalten, daß derartige Betriebe in einem verkehrs- und wirtschaftspolitisch nicht vertretbaren Maße an der Gleinalm-Autobahn errichtet werden, soll bei der Errichtung die Zustimmung dem Bundesministerium für Bauten und Technik, wie bei allen übrigen Autobahnen, 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:**

Infolge der Schwierigkeit der Geländeverhältnisse werden die Baukosten der Gleinalm-Autobahn ungleich höher als für Autobahnen im Flachland sein. Baldiger Baubeginn und rascher Ausbau werden deshalb nur dann möglich sein, wenn die Benutzer dieser neuen leistungsfähigen, zeit- und treibstoffsparenden Verbindung zwischen Deutschfeistritz und St. Michael einen entsprechenden Beitrag in Form des Benützungsentgeltes leisten.

Zu Abs. 2 und 3:

Wie auch bei der Brenner Autobahn AG soll die Höhe des Entgeltes deshalb von den beiden zuständigen Ressorts festgesetzt werden, da es sich bei der Gleinalm-Autobahn um eine Bundesstraße handelt. Die Festsetzung der Höhe soll nach Fahrzeuggattungen und auf der Gleinalm-Autobahn 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 Ausgabengebarung wird bei Kapitel 64 des Bundesministeriums für Bauten und Technik erfolgen.

Zu § 4:

Dieser legt die Voraussetzungen fest, unter denen der zu gründende Aktiengesellschaft die Aufgabe 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 120 Millionen Schilling vom Bund und mit 80 Millionen Schilling vom Bundesland Steiermark übernommen.

Zu Z. c:

Die Leistung von Zuschüssen in den Jahren 1977 bis 1991 gründet sich auf die Zusage des Bundeslandes Steiermark.

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 Gleinalm-Autobahn um eine Bundesstraße (Autobahn) handelt, deren Finanzierung überdies im wesentlichen durch die Haftungsübernahmen des Bundes gesichert werden muß. 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 Z. e:

Sollte eine Erhöhung des Haftungsrahmens gemäß § 5 Abs. 2 lit. a notwendig werden, scheint es angemessen, daß die Zuschüsse des Bundeslandes Steiermark im gleichen Verhältnis erhöht werden.

6 der Beilagen

7

Zu § 5:

Der Text der Haftungsermächtigung für den Bundesminister für Finanzen entspricht im wesentlichen den gleichartigen Bestimmungen im Bundesfinanzgesetz 1971, wobei der Gesamtbetrag der Haftungen trotz der mit dem Jahr 1977 einsetzenden Zuschüsse des Bundeslandes Steiermark von zumindest 225 Millionen Schilling mit 660 Millionen Schilling beibehalten werden mußte, da zur Zeit des Beginnes der Zuschußzahlungen voraussichtlich bereits die gesamten Anleihen, Darlehen und Kredite aufgenommen und somit der Haftungsrahmen voll ausgenützt sein wird. Die Zuschüsse des Bundeslandes Steiermark dienen demnach voraussichtlich der Abdeckung der bereits in voller Höhe aufgenommenen Kredite.

Angesichts der erwartbaren Mauteinnahmen muß damit gerechnet werden, daß der Bund in einem derzeit nicht bestimmbar Ausmaß aus den Haftungsübernahmen in Anspruch genommen werden wird und hierfür Mittel aus der Bundesmineralölsteuer verwenden müssen.

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 Aufgaben: Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer nach dem Gewerbeertrag und dem Gewerbekapital, Beitrag vom Einkommen zur

Förderung des Wohnungsbaues und zum 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 Gestaltung, 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 Vermögensteuergesetzes und des § 7 Abs. 1 des Kapitalverkehrsteuergesetzes 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 Vermögensteuern, Erbschaftsteueräquivalent, Beitrag vom Vermögen nach dem Katastrophenfondsgesetz, Sonderabgaben von Vermögen und Gesellschaftssteuer.

Zu § 8:

Enthält die Vollzugsklausel.

Die Beschlußfassung zu § 5 des vorliegenden Gesetzentwurfes sowie zu § 8, soweit er sich auf § 5 bezieht, bedarf gemäß Art. 42 Abs. 5 B-VG keiner Mitwirkung des Bundesrates.