

11 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XIV. GP

4. 11. 1975

Regierungsvorlage

**Bundesgesetz vom XXXXXXXXXX,
mit dem das Bundesgesetz betreffend die
Finanzierung der Autobahn Innsbruck—
Brenner geändert wird**

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Das Bundesgesetz betreffend die Finanzierung der Autobahn Innsbruck—Brenner, BGBl. Nr. 135/1964, in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 224/1967, 443/1969 und 306/1971, wird wie folgt geändert:

1. § 1 hat zu lauten:

„§ 1. Der Bund hat für die Benützung der im Verzeichnis 1 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286, angeführten A 13 Brenner Autobahn ein Entgelt einzuheben. Dieses ist in allgemeinen Richtlinien nach Fahrzeuggattung und Entfernung festzusetzen. Die Höhe des Entgeltes kann auch von anderen Merkmalen abhängig gemacht werden, insoweit dies im Interesse der Wirtschaftlichkeit des Straßenbetriebes geboten ist“.

2. Der § 2 hat zu lauten:

„(1) Die Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der A 13 Brenner Autobahn sowie die Einhebung des Benützungsentgeltes und der aus Nebenbetrieben gezogenen Entgelte wird einer Kapitalgesellschaft übertragen. Diese Entgelte werden der Kapitalgesellschaft zur Abdeckung der Kosten für die Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der A 13 Brenner Autobahn, der Kosten der Einhebung des Benützungsentgeltes

sowie der angemessenen Verwaltungskosten überlassen. Darüber hinaus wird dieser Kapitalgesellschaft die Herstellung und Finanzierung jenes Abschnittes der im Verzeichnis 1 des Bundesstraßengesetzes 1971 angeführten A 12 Inntal Autobahn übertragen, der zwischen den Anschlußstellen Innsbruck/Ost und Innsbruck/West liegt.

(2) Die Kapitalgesellschaft nach Abs. 1 ist in der Form einer Aktiengesellschaft zu errichten (Brenner Autobahn Aktiengesellschaft), deren Anteile bei einem Grundkapital bis zu 10 Millionen Schilling dem Bund mit 90 v. H. und dem Land Tirol mit 10 v. H. und bei einem Grundkapital über 10 Millionen Schilling dem Bund mit 75 v. H. und dem Land Tirol mit 25 v. H. vorbehalten bleiben.“

3. § 3 a hat zu lauten:

„§ 3 a: Die Forderung der Kapitalgesellschaft gegen den Bund auf Überlassung der Entgelte gemäß § 2 Abs. 1 ist ab dem Kalenderjahr 1968 höchstens mit dem Betrag in die Jahresabschlüsse der Kapitalgesellschaft einzustellen, den die Kapitalgesellschaft für die Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der A 13 Brenner Autobahn sowie für die Kosten der Einhebung der Entgelte gemäß § 2 Abs. 1 und zur Deckung angemessener Verwaltungskosten aufgewendet hat.“

Artikel II

Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Bauten und Technik im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen betraut.

Erläuterungen

Das Bundesgesetz betreffend die Finanzierung der Autobahn Innsbruck—Brenner vom 3. Juni 1964, BGBl. Nr. 335, übertrug die Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der Autobahn Innsbruck—Brenner einer neu zu gründenden Kapitalgesellschaft, der Brenner Autobahn AG. Gleichzeitig wurde normiert, daß der Bund für diese Autobahn ein Benützungsentgelt („Maut“) einzuheben hat, das damals vom Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, seit dem Bundesgesetz BGBl. Nr. 70/1966 für Bauten und Technik, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen in allgemeinen Richtlinien festzusetzen ist. Die Einhebung dieses Benützungsentgeltes wurde der Brenner Autobahn AG. übertragen und das Benützungsentgelt der AG. zur Abdeckung der Kosten für die Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der Gesellschaft überlassen. Der Bundesminister für Finanzen wurde ermächtigt, für den Bund die Haftung als Bürge und Zahler für Kreditoperationen der Brenner Autobahn AG. bis zu einer bestimmten Höhe (Haftungsrahmen) zu übernehmen, wobei diese Haftungsbeträge aus den zweckgebundenen Einnahmen der Bundesmineralölsteuer zu bezahlen sind.

In Novellen vom 21. Juni 1967, BGBl. Nr. 224, vom 26. November 1969, BGBl. Nr. 443, und vom 23. Juni 1971, BGBl. Nr. 306, wurden Verdeutlichungen und Klarstellungen getroffen und der Haftungsrahmen jeweils erhöht, der derzeit einschließlich Zinsen und Kosten 6400 Millionen Schilling beträgt. Mit der Novelle BGBl. Nr. 306/1971 wurde überdies der sogenannte Westast der Brenner Autobahn, das ist der Anschluß der Brenner Autobahn von der Anschlußstelle Innsbruck/Süd zur Anschlußstelle Innsbruck/West der Inntal Autobahn in die Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der Brenner Autobahn AG. einbezogen. Dieser Westast war damals Bestandteil der Inntal Autobahn, wurde erst später durch das Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286, zum Bestandteil der nunmehrigen A 13 Brenner Autobahn.

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf soll nunmehr die Grundlage für die Finanzierung

einer empfindlichen Autobahnlücke im weiteren Bereich der Brenner Autobahn, die sogenannte Südtangente Innsbruck, geschaffen werden.

Nach dem Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286, verläuft die A 12 Inntal Autobahn von der Staatsgrenze bei Kufstein über Innsbruck nach Pians bei Landeck, die A 13 Brenner Autobahn von Innsbruck/Amras (A 12) zur Staatsgrenze am Brennerpaß mit einer Abzweigung von Innsbruck/Berg Isel nach Innsbruck/West (A 12). Zwischen der Verschleifung Innsbruck/Amras und der Anschlußstelle Innsbruck/West soll späterhin die Inntal Autobahn verlaufen, die von Kufstein kommend derzeit in Innsbruck Anschlußstelle Ost bzw. der Verschleifung Innsbruck/Amras endet und noch in diesem Jahr ab der Anschlußstelle Innsbruck/West nach Westen Richtung Zirl voll in Betrieb genommen werden wird. Zwischen Innsbruck/Amras und Innsbruck Anschlußstelle West bzw. der Verschleifung Innsbruck/Wilten besteht ein zirka 2,3 km langer nicht gebauter Autobahnast, der zum Teil durch Verordnung gemäß § 4 Abs. 1 des Bundesstraßengesetzes 1971 in seinem Verlauf bestimmt ist und der als baureif zu bezeichnen ist.

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf soll die Herstellung und Finanzierung dieser Südtangente Innsbruck — also des zwischen den Verschleifungen Innsbruck/Amras und Innsbruck/Wilten gelegenen 2,3 km langen Abschnittes der A 12 Inntal Autobahn — an die Brenner Autobahn AG. übertragen werden. Nicht übertragen wird die Erhaltung, ebenso wird für dieses Teilstück der Inntal Autobahn ein Benützungsentgelt nicht eingehoben; die Strecke bleibt somit jedenfalls mautfrei. Die Brenner Autobahn vermag ohne Erhöhung des Haftungsrahmens die Vorfinanzierung dieses Abschnittes, dessen Kosten mit etwa 430 Millionen Schilling geschätzt werden, durchzuführen.

Als Begründung für die Herstellung und Finanzierung der Südtangente Innsbruck durch die Brenner Autobahn AG. ist zunächst die Tatsache festzustellen, daß die Mittel der Bundesmineralölsteuer eine beschleunigte Inangriffnahme dieses Bauvorhabens schwer ermöglichen, daß

11 der Beilagen

3

aber die Fertigstellung dieses Autobahnabschnittes zur Entlastung des Verkehrsnetzes der Stadt Innsbruck, insbesondere des sogenannten Süd-ringes (im wesentlichen die B 174 Innsbrucker Straße), unabdingbar notwendig ist. Mit der Fertigstellung der Südtangente, eben des gegenständlichen Autobahnabschnittes, ist auch für die Brenner Autobahn dadurch Effekt erzielt, daß das Verkehrsaufkommen wegen der prekären Situation der Durchzugswege in der Stadt Innsbruck verhindert wird, auf andere alpenquerende Routen abzuwandern; damit wird auch das Mautaufkommen der Brenner Autobahn AG. mittelbar gefördert.

Um die Gebarung der Brenner Autobahn AG. ehestens wieder von dieser zusätzlichen Finanzierungsaufgabe zu entlasten und ihr möglichst frühzeitig die Erreichung einer ausgeglichenen Gebarung zu ermöglichen, wäre darauf zu dringen, daß auf Grund einer Vereinbarung mit der Brenner Autobahn AG. dieser die aufgewendeten Kosten spätestens ab der Fertigstellung des Bauvorhabens in etwa zehn Jahren aus den zweckgebundenen Straßenbaumitteln refundiert werden.

Außerdem wird § 2 Abs. 2 in der derzeit geltenden Fassung in der Weise geändert, daß der letzte Satz, nach welchem die Satzung der Aktiengesellschaft und jede Satzungsänderung sowie die Bestellung und Abberufung von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern der Zustimmung der Bundesregierung bedürfen, ersatzlos gestrichen wird. Diese Maßnahme würde der Angleichung an die später beschlossenen Finanzierungsgesetze der Tauernautobahn, BGBl. Nr. 115/1969, der Pyhrn-Autobahn, BGBl. Nr. 479/1971, und der Arlberg Schnellstraße, BGBl. Nr. 113/1973 — alle Gesetze in der geltenden Fassung —, dienen, in denen der Gesetzgeber eine Mitwirkung der Bundesregierung in den oberwähnten Angelegenheiten nicht für erforderlich gehalten hat.

Im einzelnen ist zu den Bestimmungen des Gesetzentwurfes zu bemerken:

Zu § 1:

Angleichung an das Bundesstraßengesetz 1971. Keine Einhebung des Benützungsentgeltes für den nunmehr der Brenner Autobahn AG. übertragenen Abschnitt der Inntal Autobahn.

Zu § 2 Abs. 1 erster und zweiter Satz:

Angleichung an das Bundesstraßengesetz 1971.

Zu § 2 Abs. 1 dritter Satz:

Übertragung nur der Herstellung und Finanzierung, nicht aber der Erhaltung des Autobahnabschnittes der Inntal Autobahn zwischen Innsbruck/Amras und Innsbruck/Wilten an die Brenner Autobahn AG. Keine Erhöhung des Haftungsrahmens.

Zu § 2 Abs. 2:

Die ersatzlose Streichung des letzten Satzes erfolgt mit Rücksicht auf die Tatsache, daß der Gesetzgeber in den später beschlossenen Finanzierungsgesetzen der Tauernautobahn, BGBl. Nr. 115/1969, der Pyhrn-Autobahn, BGBl. Nr. 479/1971, und der Arlberg Schnellstraße, BGBl. Nr. 113/1973 — alle Gesetze in der derzeit geltenden Fassung —, eine solche Bestimmung über die jeweilige Befassung der Bundesregierung nicht mehr für erforderlich angesehen hat. Die Streichung dient somit der Angleichung an die übrigen Finanzierungsgesetze.

Zu § 3 a:

Angleichung der Straßenbezeichnung an das Bundesstraßengesetz 1971.

Zusätzliche Kosten für das Bundesbudget entstehen durch diesen Gesetzentwurf nicht.

Gegenüberstellung**Bisheriger Text:**

§ 1. Der Bund hat für die Benützung der Brenner Autobahn und der Inntal Autobahn von der Abzweigung Innsbruck/Anschlußstelle West bis Innsbruck/Anschlußstelle Süd ein Entgelt zu verlangen. Dieses ist in allgemeinen Richtlinien nach Fahrzeuggattung und Entfernung festzusetzen. Die Höhe des Entgeltes kann auch von anderen Merkmalen abhängig gemacht werden, insoweit dies im Interesse der Wirtschaftlichkeit des Straßenbetriebes geboten ist.

§ 2. (1) Die Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der in § 1 bezeichneten Autobahnen sowie die Einhebung des Benützungsentgeltes und

Neuer Text:

§ 1. Der Bund hat für die Benützung der im Verzeichnis des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286, angeführten A 13 Brenner Autobahn ein Entgelt einzuheben. Dieses ist in allgemeinen Richtlinien nach Fahrzeuggattung und Entfernung festzusetzen. Die Höhe des Entgeltes kann auch von anderen Merkmalen abhängig gemacht werden, insoweit dies im Interesse der Wirtschaftlichkeit des Straßenbetriebes geboten ist.

§ 2. (1) Die Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der A 13 Brenner Autobahn sowie die Einhebung des Benützungsentgeltes und der aus

Bisheriger Text:

der aus Nebenbetrieben gezogenen Entgelte wird einer Kapitalgesellschaft übertragen. Diese Entgelte werden der Kapitalgesellschaft zur Abdeckung der Kosten für die Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der in § 1 bezeichneten Autobahnen, der Kosten der Einhebung des Benützungsentgeltes sowie der angemessenen Verwaltungskosten überlassen.

(2) Die Kapitalgesellschaft nach Abs. 1 ist in der Form einer Aktiengesellschaft zu errichten (Brenner Autobahn Aktiengesellschaft), deren Anteile bei einem Grundkapital bis zu 10 Millionen Schilling dem Bund mit 90 v. H. und dem Land Tirol mit 10 v. H. und bei einem Grundkapital über 10 Millionen Schilling dem Bund mit 75 v. H. und dem Land Tirol mit 25 v. H. vorbehalten bleiben. Die Satzung der Aktiengesellschaft und jede Satzungsänderung sowie die Bestellung und Abberufung von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern bedürfen der Zustimmung der Bundesregierung.

§ 3 a. Die Forderung der Kapitalgesellschaft gegen den Bund auf Überlassung der Entgelte gemäß § 2 Abs. 1 ist ab dem Kalenderjahr 1968 höchstens mit dem Betrag in die Jahresabschlüsse der Kapitalgesellschaft einzustellen, den die Kapitalgesellschaft für die Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der Brenner Autobahn und der Inntalautobahn von der Abzweigung Innsbruck/Anschlußstelle West bis Innsbruck/Anschlußstelle Süd sowie für die Kosten der Einhebung der Entgelte gemäß § 2 Abs. 1 und zur Deckung angemessener Verwaltungskosten aufgewendet hat.

Neuer Text:

Nebenbetrieben gezogenen Entgelte wird einer Kapitalgesellschaft übertragen. Diese Entgelte werden der Kapitalgesellschaft zur Abdeckung der Kosten für die Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der A 13 Brenner Autobahn, der Kosten der Einhebung des Benützungsentgeltes sowie der angemessenen Verwaltungskosten überlassen. Darüber hinaus wird dieser Kapitalgesellschaft die Herstellung und Finanzierung jenes Abschnittes der im Verzeichnis 1 des Bundesstraßengesetzes 1971 angeführten A 12 Inntal Autobahn übertragen, der zwischen den Anschlußstellen Innsbruck/Ost und Innsbruck/West liegt.

(2) Die Kapitalgesellschaft nach Abs. 1 ist in der Form einer Aktiengesellschaft zu errichten (Brenner Autobahn Aktiengesellschaft), deren Anteile bei einem Grundkapital bis zu 10 Millionen Schilling dem Bund mit 90 v. H. und dem Land Tirol mit 10 v. H. und bei einem Grundkapital über 10 Millionen Schilling dem Bund mit 75 v. H. und dem Land Tirol mit 25 v. H. vorbehalten bleiben.

§ 3 a. Die Forderung der Kapitalgesellschaft gegen den Bund auf Überlassung der Entgelte gemäß § 2 Abs. 1 ist ab dem Kalenderjahr 1968 höchstens mit dem Betrag in die Jahresabschlüsse der Kapitalgesellschaft einzustellen, den die Kapitalgesellschaft für die Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der A 13 Brenner-Autobahn sowie für die Kosten der Einhebung der Entgelte gemäß § 2 Abs. 1 und zur Deckung angemessener Verwaltungskosten aufgewendet hat.