

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

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses

über die Regierungsvorlage (9 der Beilagen): Bundesgesetz mit dem das Pyhrn Autobahn- Finanzierungsgesetz geändert wird

Die Bundesregierung hat am 4. November 1975 den obgenannten Gesetzentwurf im Nationalrat eingebracht, der einen raschen Ausbau des Bosruck-Tunnels und der Strecke St. Michael bis Traboch vorsieht. Als Bau- und Finanzierungsträger soll die Gleinalm-Autobahn Aktiengesellschaft herangezogen werden. Die Regierungsvorlage sieht einen Gesamthaftungsrahmen einschließlich aller Zinsen und Kosten von 13.500 Millionen Schilling vor. Nach Ende der Bauzeit werden die aufgenommenen Kredite aus den Mauteinnahmen und aus den Mitteln der Bundesmineralölsteuer bedient werden.

Der Finanz- und Budgetausschuß hat den vorliegenden Gesetzentwurf in seiner Sitzung am 13. November 1975 in Verhandlung gezogen. Im Zuge der Verhandlungen brachten die Abgeordneten Josef Schläger, Dipl.-Ing. Dr. Zittmayr, Dr. Broesigke und Genossen einen gemeinsamen Abänderungsantrag ein.

Zu diesem Abänderungsantrag wird folgendes bemerkt:

Der vorliegende Abänderungsantrag enthält die Aufnahme des etwa 3 km langen Autobahnabschnittes der Pyhrn Autobahn vom Knoten Deutschfeistritz bis zur nächsten südlich gelegenen Anschlußstelle Friesach mit Gesamtkosten von 500 Millionen Schilling, in die Herstellungs- und Finanzierungspflicht der Gleinalm-Autobahn AG; hinsichtlich der Erhaltung wurde dieselbe Modalität wie hinsichtlich der im § 1 Abs. 1 unter lit. c angeführten Strecke St. Michael—Traboch vorgesehen. Die Bauzeit wird von 1976 bis 1980 veranschlagt.

Bisher waren die Planungen in diesem Raum noch nicht abgeschlossen. Nunmehr sind vor kurzem die Planungen des Knotens Deutschfeistritz beendet worden.

Dazu kommt, daß die ursprüngliche Gesellschaftsstrecke zwischen St. Michael und Deutschfeistritz voraussichtlich Ende 1978 dem Verkehr übergeben werden kann, der Anschluß der Gesellschaftsstrecke an das übrige Straßennetz im Bereich Deutschfeistritz aber über völlig unzureichende Straßen erfolgen müßte; ein verkehrsgerechter Anschluß erscheint sohin ehestens erforderlich.

Da aus Mitteln der Bundesmineralölsteuer wegen der bekannten Anspannung auf dem Bundesstraßenbausektor die Herstellung dieses Autobahnabschnittes in nächster Zeit nicht realisiert werden kann, wäre die Herstellung und Finanzierung dieses Abschnittes aus den erwähnten Gründen der Gleinalm-Autobahn AG zu übertragen, deren bisherige Gesellschaftsstrecke unmittelbar anschließt; die Realisierung dieses Autobahnabschnittes wird auch die Einnahmen der Gleinalm-Autobahn AG positiv beeinflussen.

Zu der vorgenannten Erhöhung des Fremdmittelbedarfes tritt eine weitere Erhöhung um 170 Millionen Schilling; diese ergibt sich aus einer nochmaligen Durchrechnung der geschätzten Kosten für die in der Regierungsvorlage enthaltene Strecke St. Michael—Traboch.

Sohin ergibt sich eine Erhöhung des in der Regierungsvorlage genannten Haftungsrahmens von 6750 Millionen Schilling (je an Kapital, Zinsen und Kosten um je 670 Millionen Schilling) auf je 7420 Millionen Schilling.

In diesem Sinn sollen die Punkte 2 und 10 des Art. I geändert werden.

Weiters erklärte im Zuge der Beratungen Bundesminister für Finanzen Dr. Androsch, daß im Gesetzentwurf die Einbeziehung des Bosruck-Tunnels in die Gesellschaftsstrecke der Pyhrn Autobahn AG vorgesehen ist, und zwar so, wie dies zwischen den Bundesländern Steiermark und Oberösterreich einerseits sowie dem Bund andererseits vereinbart wurde. Dabei ist

2

28 der Beilagen

sichergestellt, daß eine entsprechende Einbindung an beiden Seiten in das Bundesstraßennetz erfolgt.

Hinsichtlich einer Erweiterung der Gesellschaftsstrecke im Zusammenhang mit dem Bosruck-Tunnel in beiden Richtungen werden erforderlichenfalls entsprechende Verhandlungen mit den zuständigen Ländern unter Voraussetzung einer entsprechenden zusätzlichen Kostenbeteiligung seitens dieser Länder stattfinden.

An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Josef S c h l a-

ger, Dipl.-Ing. Dr. Z i t t m a y r und Dr. L e i b e n f r o s t.

Bei der Abstimmung wurde der Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des Abänderungsantrages in der begedruckten Fassung einstimmig angenommen.

Der Finanz- und Budgetausschuß stellt somit den A n t r a g, der Nationalrat wolle dem a n g e s c h l o s s e n e n G e s e t z e n t w u r f die v e r f a s s u n g s m ä ß i g e Z u s t i m m u n g erteilen.

Wien, 1975 11 13

Maderthaner
Berichterstatter

Dr. Tull
Obmann

Bundesgesetz vom XXXXXXXX, mit dem das Pyhrn Autobahn-Finanzierungsgesetz geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Das Bundesgesetz vom 2. Dezember 1971, betreffend die Finanzierung der Pyhrn Autobahn im Abschnitt St. Michael bis Deutschfeistritz, BGBl. Nr. 479/1971, wird wie folgt geändert:..

1. Der Titel hat zu lauten:

„Bundesgesetz vom 2. Dezember 1971, betreffend die Finanzierung von Abschnitten der Pyhrn Autobahn (Pyhrn Autobahn-Finanzierungsgesetz).“

2. Der Abs. 1 des § 1 hat zu lauten:

„(1) Der Bund hat die Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der im Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286, im Verzeichnis 1 über Bundesstraßen A (Bundesautobahnen) unter A 9 angeführten Pyhrn Autobahn

- a) in der etwa 32 km langen Strecke von St. Michael bis Deutschfeistritz (Gleinalm-Autobahn),
- b) in der etwa 10,8 km langen Strecke von Spital/Pyhrn bis zum Knoten Selzthal (Bosruck-Tunnel),
- c) in der etwa 3,5 km langen Strecke von St. Michael bis Traboch und
- d) in der etwa 3 km langen Strecke von Deutschfeistritz bis Friesach

einschließlich der in ihrem Zuge befindlichen Tunnel, Brücken und sonstigen zur Autobahn gehörigen Anlagen einer Aktiengesellschaft zu übertragen. Der Bund hat jedoch die Erhaltung der unter lit. c und d angeführten Strecken zu übernehmen, sobald die nördlich anschließenden (lit. c) beziehungsweise südlich anschließenden (lit. d) Abschnitte der Pyhrn Autobahn dem Verkehr übergeben sind.“

3. In § 1 Abs. 2 hat der erste Satz zu lauten:

„Die für die Herstellung und Erhaltung der in Abs. 1 genannten Autobahnstrecken notwendigen Grundflächen sind von der Aktiengesellschaft auf deren Kosten im Namen des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) zu erwerben.“

4. Der Abs. 4 des § 1 hat zu lauten:

„(4) Die Aktiengesellschaft darf Betriebe an denen in Abs. 1 genannten Autobahnstrecken, die den Belangen der Verkehrsteilnehmer auf diesen dienen und einen unmittelbaren Zugang zu den Autobahnstrecken haben (wie Tankstellen, Raststätten, Motels, Werkstätten u. dgl.), weder errichten, noch selbst oder für Dritte betreiben. Der Abschluß von Verträgen über solche Betriebe ist dem Bund vorbehalten.“

5. Der Abs. 1 des § 2 hat zu lauten:

„(1) Der Bund hat für die Benützung
a) der Gleinalm-Autobahn in der Teilstrecke St. Michael bis Übelbach und
b) des Bosruck-Tunnels
ein Entgelt einzuheben.“

6. In § 2 Abs. 2 hat der zweite Satz zu lauten:

„Bei der Festsetzung der Höhe des Entgeltes ist auch auf die Kosten der Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der in § 1 Abs. 1 genannten Autobahnstrecken sowie auf die Tarifgestaltung vergleichbarer Straßen Bedacht zu nehmen.“

7. Der Abs. 2 des § 3 hat zu lauten:

„(2) Der Bund hat die Entgelte gemäß § 2 Abs. 1 sowie aus Nebenbetrieben gemäß § 1 Abs. 4 gezogene Entgelte der Aktiengesellschaft so weit zu überlassen, als dies zur Abdeckung der Kosten für die Grundeinlösungen, Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der in § 1 Abs. 1 genannten Autobahnstrecken, der Kosten

der Einhebung der Benützungsentgelte sowie der angemessenen Verwaltungskosten der Aktiengesellschaft notwendig ist.“

8. In § 4 haben lit. a bis c zu lauten:

- „a) die Höhe des Grundkapitals der Aktiengesellschaft mit mindestens 400 Millionen Schilling bestimmt ist,
- b) von diesem Grundkapital der Bund 60 vom Hundert, das Bundesland Steiermark 32,5 vom Hundert und das Bundesland Oberösterreich 7,5 vom Hundert übernehmen,
- c) die Bundesländer Steiermark und Oberösterreich sich gegenüber der Aktiengesellschaft für die Jahre 1977 bis 1991 zur Leistung nicht rückzahlbarer Zuschüsse verpflichten, die für das Bundesland Steiermark 24.500.000 Schilling und für das Bundesland Oberösterreich 4.500.000 Schilling jährlich betragen.“

9. In § 4 hat lit. e zu lauten:

- „e) die Bundesländer Steiermark und Oberösterreich sich gegenüber der Aktiengesellschaft bereit erklären, im Falle der Erhöhung des Haftungsrahmens gemäß § 5 Abs. 2 die Zuschüsse gemäß lit. c um den gleichen Hundertsatz zu erhöhen, das Bundesland Oberösterreich jedoch nur insofern, als sich der vom Gesamtbetrag der Haftung (§ 5 Abs. 2 lit. a) auf Herstellung, Erhaltung und Finanzierung des Bosruck-Tunnels entfallende Anteil von 2450 Millionen Schilling an Kapital und 2450 Millionen Schilling an Zinsen und Kosten erhöht.“

10. In § 5 Abs. 2 hat lit. a zu lauten:

- „a) der jeweils ausstehende Gesamtbetrag (Gegenwert) der Haftung 7420 Millionen Schilling an Kapital und 7420 Millionen Schilling an Zinsen und Kosten nicht übersteigt.“

11. Im § 5 wird als neuer Abs. 5 eingefügt:

„(5) Vorzeitige Rückzahlungsermächtigungen (Kündigungsrechte) sind für die Beurteilung der Laufzeit nicht zu berücksichtigen.“

12. Die bisherigen Abs. 5 bis 7 des § 5 werden die Abs. 6 bis 8.

13. Im § 5 wird als neuer Abs. 9 angefügt:

„(9) Der Bundesminister für Bauten und Technik wird ermächtigt, jährlich nicht rückzahlbare Beträge aus den Mitteln der Bundesmineralölsteuer an die Aktiengesellschaft so lange zu leisten, bis die Erträge aus den Benützungsentgelten die Aufwendungen der Aktiengesellschaft für den Schuldendienst, die Erhaltung der in § 1 Abs. 1 genannten Autobahnstrecken sowie für angemessene Verwaltungskosten decken. Die jährliche Höhe solcher Beträge darf den Unterschied zwischen den vorgenannten Aufwendungen und Erträgen nicht übersteigen.“

14. Der § 6 hat zu lauten:

„§ 6. Die Forderung der Aktiengesellschaft gegen den Bund auf Überlassung der Benützungsentgelte nach § 3 ist höchstens mit dem Betrag in die Jahresabschlüsse der Aktiengesellschaft einzustellen, den die Aktiengesellschaft für Grundeinlösungen, Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der in § 1 Abs. 1 genannten Autobahnstrecken sowie für die Kosten der Einhebung der Benützungsentgelte und zur Deckung der angemessenen Verwaltungskosten der Aktiengesellschaft aufgewendet hat.“

Artikel II

Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist hinsichtlich des Art. I Z. 2 bis 4 und 13 der Bundesminister für Bauten und Technik, hinsichtlich Art. I Z. 5 bis 7 der Bundesminister für Bauten und Technik im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen und hinsichtlich des Art. I Z. 8 bis 11 und 14 der Bundesminister für Finanzen betraut.