

## 319 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XIV. GP

1976 09 29

### Regierungsvorlage

#### Bundesgesetz vom XXXXXXXXXXXX XXXX, mit dem das Arlberg Schnellstraße Finanzierungsgesetz geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

##### Artikel I

Das Arlberg Schnellstraße Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 113/1973, wird wie folgt geändert:

1. Der Titel hat zu lauten:

„Bundesgesetz vom 14. Feber 1973, betreffend die Finanzierung von Teilstrecken der Arlberg Schnellstraße (Arlberg Schnellstraße Finanzierungsgesetz)“

2. Der Abs. 1 des § 1 hat zu lauten:

„(1) Der Bund hat bei der im Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286, angeführten Arlberg Schnellstraße (S 16)

- a) die Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der Teilstrecke St. Anton am Arlberg bis Langen am Arlberg (Arlberg Schnellstraße Tunnelstrecke) sowie
- b) die Herstellung und Finanzierung der Teilstrecken Flirsch-Ost bis St. Anton am Arlberg und Danöfen bis Dalaas-West

einer Aktiengesellschaft zu übertragen.“

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

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

4. Im § 1 Abs. 3 hat der erste Satz zu lauten:

„Der Bundesminister für Bauten und Technik ist berechtigt, der Aktiengesellschaft nach Maßgabe des Abs. 1 Anweisungen über die Herstellung und Erhaltung der dort genannten Teilstrecken 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.“

5. Der Abs. 4 des § 1 hat zu lauten:

„Die Aktiengesellschaft darf Betriebe an den in Abs. 1 genannten Teilstrecken, die den Belangen der Verkehrsteilnehmer auf diesen dienen und einen unmittelbaren Zugang zu der Schnellstraße 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.“

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

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

7. Der Abs. 2 des § 3 hat zu lauten:

„(2) Der Bund hat die Entgelte nach § 2 Abs. 1 sowie die aus Nebenbetrieben nach § 1 Abs. 4 gezogenen Entgelte der Aktiengesellschaft so weit zu überlassen, als dies nach Maßgabe des § 1 Abs. 1 zur Abgeltung der Kosten für die Grundeinlösungen, Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der dort genannten Teilstrecken, der Kosten der Einhebung des Benützungsentgeltes sowie der angemessenen Verwaltungskosten der Aktiengesellschaft notwendig ist.“

8. Im § 4 haben lit. a und c zu lauten:

„a) die Höhe des Grundkapitals der Aktiengesellschaft mit mindestens 300 Millionen Schilling bestimmt ist,

c) die Länder Tirol und Vorarlberg sich gegenüber der Aktiengesellschaft verpflichten, dieser in den Jahren 1973 bis einschließlich 1977 jährlich zusammen je 32 Millionen Schilling und in den Jahren 1978 bis einschließlich 1982 jährlich zusammen je 16 Millionen Schilling als nicht rückzahlbare Zuschüsse zu leisten.“

9. Im § 5 Abs. 2 hat lit. a zu lauten:

„a) der jeweils ausstehende Gesamtbetrag (Gegenwert) der Haftung 4 500 Millionen Schilling an Kapital und 4 500 Millionen Schilling an Zinsen und Kosten nicht übersteigt;“

10. Im § 5 Abs. 2 hat lit. f zu entfallen.

Die bisherigen lit. g und h erhalten die Bezeichnungen lit. f und g.

11. Im § 5 Abs. 9 hat der erste Satz zu lauten:

„Der Bundesminister für Bauten und Technik wird ermächtigt, jährlich nicht rückzahlbare Beiträge aus den Mitteln der Bundesmineralölsteuer an die Gesellschaft so lange zu leisten, bis die Erträge aus den Benützungsentgelten die Aufwendungen der Gesellschaft für den Schulden-

dienst der in § 1 Abs. 1 genannten Teilstrecken, die Erhaltung der Arlberg Schnellstraße Tunnelstrecke sowie für angemessene Verwaltungskosten decken.“

12. Der § 6 hat zu lauten:

„§ 6. Die Forderung der Aktiengesellschaft gegen den Bund auf Überlassung des Benützungsentgeltes nach § 3 sowie der aus Nebenbetrieben gezogenen Entgelte nach § 1 Abs. 4 ist höchstens mit dem Betrag in die Jahresabschlüsse der Aktiengesellschaft einzustellen, den die Aktiengesellschaft für Grundeinzahlungen, Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der in § 1 Abs. 1 genannten Teilstrecken sowie für die Kosten der Einhebung des Benützungsentgeltes 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 5 und 11 der Bundesminister für Bauten und Technik, hinsichtlich des Art. I Z. 6 und 7 der Bundesminister für Bauten und Technik im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen und hinsichtlich des Art. I Z. 8 bis 10 und 12 der Bundesminister für Finanzen betraut.

## Erläuterungen

### I. Allgemeines

1. Auf Grund des Arlberg Schnellstraße Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 113 vom 14. Feber 1973, hat der Bund den Bau, die Erhaltung, den Betrieb und die Finanzierung der im Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286, angeführten Arlberg Schnellstraße (S 16) in der etwa 16,1 km langen Strecke von St. Anton am Arlberg bis Langen am Arlberg (Arlberg Schnellstraße Tunnelstrecke) der Arlberg Straßentunnel Aktiengesellschaft übertragen.

Die Arlberg Schnellstraße, deren Kernstück die Untertunnelung des Arlbergs mit dem rund 14 km langen Straßentunnel bildet, ist von besonderer verkehrs- und staatspolitischer Bedeutung als einzige absolut wintersichere und nur über österreichisches Gebiet führende Verbindung zwischen Tirol (Inntal-Autobahn) und Vorarlberg (Rheintal-Autobahn).

2. Für den besonders kostenaufwendigen Arlberg Schnellstraßentunnel wären jedoch im Rahmen des allgemeinen Straßenbauprogramms des Bundesministeriums für Bauten und Technik zweckgebundene Mittel aus der Bundesmineralölsteuer erst etwa ab dem Jahre 1985 zur Verfügung gestanden. Durch Vorfinanzierung über eine Kapitalgesellschaft als Bau- und Finanzierungsträger sollte daher — nach dem Muster anderer vergleichbarer Straßenabschnitte mit besonders hohem Finanzierungsaufwand — eine beschleunigte Verwirklichung dieses bedeutenden Straßenprojektes sichergestellt werden. Die Bauarbeiten in diesem Tunnel sind seit Juli 1974 im Gange, mit seiner Verkehrsübergabe kann im Spätherbst 1979 gerechnet werden.

3. Der gegenwärtige Zustand der Zufahrtsstraßen zum Tunnel läßt jedoch erkennen, daß im Bereich der künftigen Schnellstraße S 16 zwischen den Ortschaften Flirsch (Tirol) und Dalaas (Vorarlberg) Bundesstraßenabschnitte gelegen sind, die in der derzeitigen Führung wegen ihrer Lawinengefährdung und der unzureichenden Verkehrskapazität nicht geeignet wären, das bei Eröffnung der Tunnelstrecke im Jahr 1979 voraussichtlich wesentlich ansteigende Verkehrsvolumen aufzunehmen.

4. Im Interesse einer erhöhten Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs erscheint es daher not-

wendig, die wichtigsten Engpässe im Stanzertal (Tirol) und im Klostertal (Vorarlberg) beschleunigt auszubauen. Ein rascherer Ausbau der dringendsten Sanierungsstrecken ist jedoch nur möglich, wenn diese in die Gesellschaftsstrecke einbezogen und somit ihre Herstellung und Finanzierung der Gesellschaft übertragen werden. Dadurch ist gewährleistet, daß diese in die ursprüngliche Gesellschaftsstrecke einzubeziehenden Teilstrecken zugleich mit der Fertigstellung der Tunnelstrecke im Jahre 1979 dem Verkehr übergeben werden können. An dem Grundsatz, daß sich die „Bemautung“ lediglich auf die Tunnelstrecke beschränkt, soll festgehalten werden.

5. Die Gesamtlänge der Einbeziehungsprojekte in Tirol und Vorarlberg beträgt 16,5 km. Östlich des Tunnels umfaßt der geplante Ausbau die Schnellstraßenumfahrung der Ortschaften Flirsch (von km 7,45 bis km 10,13) und Schnann—Pettneu (von km 10,13 bis km 16,4) bis zur Anschlußstelle an der Gesellschaftsstrecke bei St. Anton—Pettneu (Erweiterung der Gesellschaftsstrecke in Tirol somit rund 9 km).

Durch die Umfahrung Flirsch wird die fallweise Gefährdung der Bundesstraße durch mehrere Lawinenzüge beseitigt und die Behinderung im Ortsbereich auf eine Länge von rund 1 km ausgeschaltet. Die Umfahrung von Schnann—Pettneu vermeidet sieben Lawinenzüge, die bei entsprechender Wetterlage den Verkehr auf der Bundesstraße blockieren, sowie die Ortsdurchfahrt von Pettneu—Steinig. Außerdem entfällt eine in dieser Strecke gelegene verlorene Höhe von 40 m.

Überdies liegt ein Vorteil der nunmehrigen Verlängerung der Gesellschaftsstrecke darin, daß dadurch eine fließende Einbindung des Verkehrs in die Tunnelstrecke gegeben ist und die bisher vorgesehene, fahrpsychologisch ungünstige, rechtwinkelig von der Bundesstraße abzweigende Zufahrt zur Tunnelstrecke nur mehr dem örtlichen Anschluß von St. Anton am Arlberg dienen wird.

Der Baukostenaufwand (Stand 1975) für die beiden Tiroler Abschnitte wird mit 260 Mill. S bzw. 325 Mill. S, zusammen somit 585 Mill. S veranschlagt.

6. Auf Vorarlberger Seite wird das unmittelbar an das Ende der derzeitigen Gesellschaftsstrecke anschließende Straßenstück der Bundesstraße B 316 zwischen der Anschlußstelle Langen (km 32,5) und Danöfen (km 35,8) derzeit von der Bundesstraßenverwaltung lawinensicher ausgebaut und wird somit auf längere Zeit den Verkehrsbedürfnissen entsprechen.

7. Im Anschluß daran folgen die der Gesellschaft zu übertragenden Schnellstraßenumfahrungen der Ortschaften Wald (von km 35,8 bis km 40,1) und Dalaas (von km 40,1 bis km 43,35). Die Verlängerung der Gesellschaftsstrecke in Vorarlberg beträgt somit rund 7,5 km.

Nach Ausbau der Umfahrung Wald entfällt die Gefährdung des Straßenverkehrs durch Lawenstürze und Murabgänge im Radonatobel und Stelzistobel. Weiters wird die Steilstrecke „Außer Wald“ ausgeglichen. Die Ortsdurchfahrt Wald entfällt auf eine Länge von 2 km. Durch die Umfahrung Dalaas wird die Gefährdung des Verkehrs durch Murabgänge im Rotrüfetobel sowie die Ortsdurchfahrt auf eine Länge von 1,7 km beseitigt.

Der Baukostenaufwand (Stand 1975) wird für die beiden Vorarlberger Abschnitte mit 260 Mill. S bzw. 350 Mill. S, insgesamt somit 610 Mill. S veranschlagt.

8. Die voraussichtlichen Gesamtkosten der durch die gegenständliche Novelle in die Gesellschaftsstrecke einzubeziehenden Teilstrecken betragen bis zur Baufertigstellung (Herbst 1979) laut der nachstehenden Schätzung insgesamt 1 772,5 Mill. S.

	Mill. S
Projekt Tirol .....	585,—
Projekt Vorarlberg .....	610,—
	<u>1 195,—</u>
Baukostensteigerungen während der Bauzeit (9% p. a.) .....	285,—
Gesamtbaukosten .....	1 480,—
Planungs- und Verwaltungskosten ....	71,—
Zinsen- und Kreditkosten (10% p. a.) ..	221,5
Gesamtkosten bis zur Fertigstellung ..	<u>1 772,5</u>
Davon sollen gedeckt werden:	
Durch Einzahlungen während der Bauzeit auf die Erhöhung des Grundkapitals .....	100,—
Durch Zahlungen der Länder während der Bauzeit aus dem Titel der Erhöhung der Länderzuschüsse ....	<u>24,—</u>
Summe der Eigenmittel .....	124,—
Somit während der Bauzeit aufzubringende Fremdmittel .....	1 648,5
Aufrundung für Unvorhergesehenes ..	<u>51,5</u>
	1 700,—

9. Die vorstehend dargestellte Erweiterung der Gesellschaftsstrecke erfordert somit eine Erhöhung des derzeitigen Haftungsrahmens von 2 800 Mill. S je für Kapital und für Zinsen und Kosten um 1 700 Mill. S (d. i. rund 60%) auf 4 500 Mill. S

Gemäß § 4 erhöhen sich die Länderzuschüsse, deren Gesamtausmaß in den Jahren 1973 bis 1982 150 Mill. S beträgt, um den gleichen Hundertsatz, somit um 90 Mill. S.

Da die an der Gesellschaft beteiligten Gebietskörperschaften Leistungen an die Gesellschaft für das Jahr 1976 nicht veranschlagen konnten, steht für die Einzahlung auf die Erhöhung des Grundkapitals und auf die Erhöhung der Länderzuschüsse bis zum vorgesehenen Fertigstellungstermin (1979) noch ein dreijähriger Zeitraum 1977 bis 1979 zur Verfügung. Für diesen Zeitraum wurden die in der obigen Schätzung angegebenen Zahlungen veranschlagt, welche hinsichtlich der Länderzuschüsse zunächst nur deren Erhöhung in den genannten drei Jahren umfassen.

## II. Zu den einzelnen Bestimmungen:

### Zu Art. I Z. 1:

Die Änderung des Titels berücksichtigt die vorgesehene Erweiterung der Gesellschaftsstrecke.

### Zu Art. I Z. 2:

In der Aufstellung der der Gesellschaft übertragenen Aufgaben ist eine sachliche Änderung hinsichtlich der ursprünglichen Gesellschaftsstrecke (Tunnelstrecke) nicht eingetreten, der „Betrieb“ erscheint unter dem Begriff der Erhaltung subsumiert. Hinsichtlich der Erweiterungsstrecken beschränkt sich der Aufgabenbereich der Gesellschaft auf die Herstellung und Finanzierung; die Erhaltung verbleibt ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme bei den zuständigen Bundesdienststellen.

Die Worte „Herstellung, Erhaltung und Finanzierung“ bzw. „Herstellung und Finanzierung“ stellen eine Anpassung an den Wortlaut der gleichartigen Finanzierungsgesetze (BGBl. Nr. 135/1964, BGBl. Nr. 115/1969 und BGBl. Nr. 479/1971, alle in der jeweils geltenden Fassung) dar.

### Zu Art. I Z. 3 bis 7 und Z. 11 bis 12:

Der neue Wortlaut berücksichtigt, daß die Gesellschaftsstrecke nunmehr aus drei Teilstrecken besteht. Die in Art. I Z. 6 vorgesehene Bedachtnahme „auf die Tarifgestaltung vergleichbarer Straßen“ stellt eine Anpassung an die Fassung der gleichartigen Finanzierungsgesetze dar.

## 319 der Beilagen

5

**Zu Art. I Z. 8:**

Die Gesamtkosten der Erweiterungsstrecken bis zum Zeitpunkt der voraussichtlichen Inbetriebnahme (1979) sind mit rund 1 772,5 Millionen Schilling veranschlagt. Dieses zusätzliche Bauvolumen erfordert auch eine angemessene Erhöhung der Eigenmittel der Gesellschaft. Diesem Zwecke dienen die vorgesehene Erhöhung des Grundkapitals von derzeit 200 Millionen Schilling um 100 Millionen Schilling auf 300 Millionen Schilling und die Erhöhung der Länderzuschüsse. Für letztere gilt gemäß § 4 e BGBl. Nr. 113/1973, daß sich die Länder der Gesellschaft gegenüber zu verpflichten haben, im Falle der Erhöhung des Haftungsrahmens ihre Zuschüsse um den gleichen Hundertsatz zu erhöhen.

**Zu Art. I Z. 9:**

Das bis zur voraussichtlichen Inbetriebnahme für das zusätzliche Bauvolumen benötigte Fremdkapital erfordert eine Erhöhung des Haftungsrahmens von derzeit 2 800 Millionen Schilling (je für Kapital und für Zinsen und Kreditkosten) um je 1 700 Millionen Schilling (rund 60%) auf je 4 500 Millionen Schilling. Wie vorstehend ausgeführt ergibt sich aus dieser Erhöhung eine globale Erhöhung der Länderzuschüsse in den Jahren 1973 bis 1982 von derzeit 150 Millionen Schilling um 90 Millionen Schilling auf 240 Millionen Schilling.

**Zu Art. I Z. 10:**

Die dadurch bewirkte Streichung der Bestimmungen des § 5 Abs. 2 lit. f dient der Anpassung

an die analogen Bestimmungen in Haftungsgesetzen, die in letzter Zeit erlassen worden sind. Dadurch, daß die Finanzoperationen, für die der Bundesminister für Finanzen namens des Bundes die Haftung als Bürge und Zahler übernehmen soll, nicht mehr ausschließlich auf die im Gesetz genannten Währungen beschränkt sind, soll die Kreditaufnahme auf den ausländischen Kapitalmärkten erleichtert werden.

**Zu Art. II:**

Dieser enthält die Vollziehungsklausel.

Gegen Art. I Z. 8 und 9 des vorliegenden Gesetzentwurfes sowie gegen Art. II, soweit er sich auf die genannten Bestimmungen bezieht, kann gemäß Art. 42 Abs. 5 Bundes-Verfassungsgesetz der Bundesrat keinen Einspruch erheben.

Auf Grund der vorliegenden Novellierung des Arlberg Schnellstraße Finanzierungsgesetzes werden in den Jahren 1977 bis 1979 aus dem Bundeshaushalt insgesamt 60 Millionen Schilling auf das Grundkapital der Arlberg Straßentunnel Aktiengesellschaft einzuzahlen sein. Bis zu welchem Höchstausmaß der Bund aus übernommenen Haftungen in Anspruch genommen werden kann und aus diesem Titel im Verlauf des gesamten Finanzierungszeitraumes Zahlungen aus den zweckgebundenen Mitteln der Bundesmineralölsteuer zu leisten haben wird, ergibt sich aus § 5 Abs. 2 lit. a (Art. I Z. 9 des Novellenentwurfes).

Ansonsten wird sich aus der Vollziehung des vorliegenden Gesetzentwurfes ein zusätzlicher Personal- und Sachaufwand nicht ergeben.

## Gegenüberstellung

zur Änderung des Arlberg Schnellstraße Finanzierungsgesetzes

**Text der Novellierung:**

.... Bundesgesetz vom 14. Feber 1973, betreffend die Finanzierung von Teilstrecken der Arlberg Schnellstraße (Arlberg Schnellstraße Finanzierungsgesetz).

§ 1. (1) Der Bund hat bei der im Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286, angeführten Arlberg Schnellstraße (S 16)

a) die Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der Teilstrecke St. Anton am Arlberg bis Langen am Arlberg (Arlberg Schnellstraße Tunnelstrecke) sowie

b) die Herstellung und Finanzierung der Teilstrecken Flirsch-Ost bis St. Anton am Arlberg und Danöfen bis Dalaas-West

einer Aktiengesellschaft zu übertragen.

**Geltender Text:**

113. Bundesgesetz vom 14. Feber 1973 betreffend die Finanzierung der Arlberg Schnellstraße in der Teilstrecke St. Anton am Arlberg bis Langen am Arlberg (Arlberg Schnellstraße Finanzierungsgesetz).

§ 1. (1) Der Bund hat den Bau, die Erhaltung, den Betrieb und die Finanzierung der im Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286, angeführten Arlberg Schnellstraße (S 16) in der Teilstrecke St. Anton am Arlberg bis Langen am Arlberg (Arlberg Schnellstraße Tunnelstrecke) einer Aktiengesellschaft zu übertragen.

## Text der Novellierung:

(2) Die für die Herstellung und Erhaltung der in Abs. 1 genannten Teilstrecken notwendigen Grundflächen sind von der Aktiengesellschaft auf deren Kosten im Namen des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) zu erwerben. Für Enteignungen gelten die Bestimmungen der §§ 17 bis 20 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286. Der Aktiengesellschaft steht im Verwaltungsverfahren das Antragsrecht zu. Der Bund hat Grundflächen, die sich in seinem Eigentum befinden und die für Zwecke gemäß § 1 notwendig sind, der Aktiengesellschaft zur Verfügung zu stellen. Die Gesellschaft hat dem Bund hierfür einen dem Wert der Grundflächen entsprechenden Betrag zu zahlen; für die Bemessung des Betrages gelten der § 18 und der § 20 Abs. 2 zweiter Satz des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286.

(3) Der Bundesminister für Bauten und Technik ist berechtigt, der Aktiengesellschaft nach Maßgabe des Abs. 1 Anweisungen über die Herstellung und Erhaltung der dort genannten Teilstrecken 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 Auskunfterteilung zu entsprechen.

(4) Die Aktiengesellschaft darf Betriebe an den in Abs. 1 genannten Teilstrecken, die den Belangen der Verkehrsteilnehmer auf diesen dienen und einen unmittelbaren Zugang zu der Schnellstraße 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.

## § 2. (1) unverändert

(2) Die Höhe dieses Entgeltes ist vom Bundesminister für Bauten und Technik im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen nach Fahrzeuggattung festzusetzen. Bei der Festsetzung der Höhe des Entgeltes ist nach Maßgabe des § 1 Abs. 1 auch auf die Kosten der Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der dort genannten Teilstrecken und auf die Tarifgestaltung vergleichbarer Straßen Bedacht zu nehmen. Die Höhe des Entgeltes kann auch von anderen Merkmalen als der Fahrzeuggattung, wie Häufigkeit der Benützung, abhängig gemacht werden, soweit dies im Interesse der Wirtschaftlichkeit des Straßenbetriebes geboten ist.

## Geltender Text:

(2) Die für den Bau, Erhaltung und Betrieb der Arlberg Schnellstraße Tunnelstrecke notwendigen Grundflächen sind von der Aktiengesellschaft auf ihre Kosten im Namen des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) zu erwerben. Für Enteignungen gelten die Bestimmungen der §§ 17 bis 20 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286. Der Aktiengesellschaft steht im Verwaltungsverfahren das Antragsrecht zu. Der Bund hat Grundflächen, die sich in seinem Eigentum befinden und die für Zwecke gemäß § 1 notwendig sind, der Aktiengesellschaft zur Verfügung zu stellen. Die Gesellschaft hat dem Bund hierfür einen dem Wert der Grundflächen entsprechenden Betrag zu zahlen; für die Bemessung des Betrages gelten der § 18 und der § 20 Abs. 2 zweiter Satz des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286.

(3) Der Bundesminister für Bauten und Technik ist berechtigt, der Aktiengesellschaft Anweisungen über den Bau und die Erhaltung der Arlberg Schnellstraße Tunnelstrecke (Abs. 1) 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 Auskunfterteilung zu entsprechen.

(4) Die Aktiengesellschaft darf Betriebe an der Arlberg Schnellstraße Tunnelstrecke, die den Belangen der Verkehrsteilnehmer auf dieser dienen und einen unmittelbaren Zugang zu der Schnellstraße 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.

## § 2. (1) Der Bund hat für die Benützung der Arlberg Schnellstraße Tunnelstrecke ein Entgelt einzuheben.

(2) Die Höhe dieses Entgeltes ist vom Bundesminister für Bauten und Technik im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen nach Fahrzeuggattung festzusetzen. Bei der Festsetzung der Höhe des Entgeltes ist auch auf die Kosten des Baues, des Betriebes, der Erhaltung und der Finanzierung der Arlberg Schnellstraße Tunnelstrecke Bedacht zu nehmen. Die Höhe des Entgeltes kann auch von anderen Merkmalen als der Fahrzeuggattung, wie Häufigkeit der Benützung, abhängig gemacht werden, soweit dies im Interesse der Wirtschaftlichkeit des Straßenbetriebes geboten ist.

## 319 der Beilagen

7

## Text der Novellierung:

(3) unverändert

§ 3. (1) unverändert

(2) Der Bund hat die Entgelte nach § 2 Abs. 1 sowie die aus Nebenbetrieben nach § 1 Abs. 4 gezogenen Entgelte der Aktiengesellschaft so weit zu überlassen, als dies nach Maßgabe des § 1 Abs. 1 zur Abgeltung der Kosten für die Grundeinlösungen, Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der dort genannten Teilstrecken, 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 300 Millionen Schilling bestimmt ist,
- b) unverändert
- c) die Länder Tirol und Vorarlberg sich gegenüber der Aktiengesellschaft verpflichten, dieser in den Jahren 1973 bis einschließlich 1977 jährlich zusammen je 32 Millionen Schilling und in den Jahren 1978 bis einschließlich 1982 jährlich zusammen je 16 Millionen Schilling als nicht rückzahlbare Zuschüsse zu leisten.
- d) bis e) unverändert

§ 5. (1) unverändert

(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 4 500 Millionen Schilling an Kapital und 4 500 Millionen Schilling an Zinsen und Kosten nicht übersteigt;
- b) bis e) unverändert
- f) eine Kreditoperation gemäß Abs. 1 die bei Betriebsaufnahme aushaftende Summe der aufgenommenen Anleihen, Darlehen

## Geltender Text:

(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 die aus Nebenbetrieben nach § 1 Abs. 4 gezogenen Entgelte der Aktiengesellschaft so weit zu überlassen, als dies zur Abgeltung der Kosten für die Grundeinlösungen, den Bau, den Betrieb, die Erhaltung und die Finanzierung der Arlberg Schnellstraße Tunnelstrecke, 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, das Land Tirol 26 vom Hundert und das Land Vorarlberg 14 vom Hundert übernehmen,
- c) die Länder Tirol und Vorarlberg sich gegenüber der Aktiengesellschaft verpflichten, dieser in den Jahren 1973 bis einschließlich 1977 jährlich zusammen je 20 Millionen Schilling und in den Jahren 1978 bis einschließlich 1982 jährlich zusammen je 10 Millionen Schilling als nicht rückzahlbare Zuschüsse zu leisten,
- d) bis e) .....

§ 5. (1) .....

(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 2 800 Millionen Schilling an Kapital und 2 800 Millionen Schilling an Zinsen und Kosten nicht übersteigt;
- b) bis e) .....
- f) die Kreditoperation in Schilling, Belgische Francs, Deutschen Mark, Französischen Francs, Holländischen Gulden, Italienischen

Text der Novellierung:

und sonstigen Kredite zuzüglich der aushaftenden Zinsen nicht erhöht;

- g) die Laufzeit der Kreditoperationen gemäß Abs. 1 nicht nach dem 31. Dezember 2010 endet.

(3) bis (8) unverändert

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

(10) unverändert

§ 6. Die Forderung der Aktiengesellschaft gegen den Bund auf Überlassung des Benützungsentgeltes nach § 3 sowie der aus Nebenbetrieben gezogenen Entgelte nach § 1 Abs. 4 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 Teilstrecken sowie für die Kosten der Einhebung des Benützungsentgeltes und zur Deckung der angemessenen Verwaltungskosten der Aktiengesellschaft aufgewendet hat.

§ 7. unverändert

§ 8. unverändert

Geltender Text:

Liren, Japanischen Yen, Kanadischen Dollar, Luxemburgischen Francs, Pfund Sterling, Schwedischen Kronen, Schweizer Franken, US-Dollar oder in Rechnungseinheiten, die auf mehreren dieser Währungen beruhen, erfolgt;

- g) eine Kreditoperation gemäß Abs. 1, die bei Betriebsaufnahme aushaftende Summe der aufgenommenen Anleihen, Darlehen und sonstigen Kredite zuzüglich der aushaftenden Zinsen nicht erhöht;
- h) die Laufzeit der Kreditoperationen gemäß Abs. 1 nicht nach dem 31. Dezember 2010 endet.

(3) bis (8) .....

(9) Der Bundesminister für Bauten und Technik wird ermächtigt, jährlich nicht rückzahlbare Beiträge aus den Mitteln der Bundesmineralölsteuer an die Gesellschaft so lange zu leisten, bis die Erträge aus den Benützungsentgelten die Aufwendungen der Gesellschaft für den Schuldendienst, die Erhaltung der Arlberg Schnellstraße Tunnelstrecke sowie für angemessene Verwaltungskosten decken. Die jährliche Höhe solcher Beiträge darf den Unterschied zwischen den vorgenannten Aufwendungen und Erträgen nicht übersteigen.

(10) .....

§ 6. Die Forderung der Aktiengesellschaft gegen den Bund auf Überlassung des Benützungsentgeltes nach § 3 sowie der aus Nebenbetrieben gezogenen Entgelte nach § 1 Abs. 4 ist höchstens mit dem Betrag in die Jahresabschlüsse der Aktiengesellschaft einzustellen, den die Aktiengesellschaft für Grundeinlösungen sowie Bau, Erhaltung, Betrieb und Finanzierung der Arlberg Schnellstraße Tunnelstrecke, für die Kosten der Einhebung des Benützungsentgeltes und zur Deckung der angemessenen Verwaltungskosten der Aktiengesellschaft aufgewendet hat.

§ 7. ....

§ 8. ....