

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

1978 05 22

Regierungsvorlage

Bundesgesetz vom XXXXXXXXXXXX, mit dem das Pyhrn Autobahn-Finanzierungs- gesetz geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Das Pyhrn Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 479/1971, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 640/1975 wird wie folgt geändert:

1. 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 Strecke von Traboch bis Friesach,
- b) in der Strecke von Spital/Pyhrn bis zum Knoten Selzthal,
- c) in der Strecke von Windischgarsten bis Spital/Pyhrn

sowie die Herstellung und Finanzierung

d) in den Strecken von Rottenmann/Süd bis Gaishorn und von Friesach bis Graz/Nord einschließlich der in ihrem Zuge befindlichen Tunnel, Brücken und sonstigen zur Autobahn gehörigen Anlagen einer Aktiengesellschaft zu übertragen.“

2. § 4 hat zu lauten:

„§ 4. Die Übertragungen und Überlassungen gemäß § 1 Abs. 1 und § 3 haben zur Voraussetzung, daß

- a) die Höhe des Grundkapitals der Aktiengesellschaft mit mindestens 720 Mill. S bestimmt ist,
- b) von diesem Grundkapital der Bund Aktien im Nennwert von 432 Mill. S, das Bundesland Steiermark Aktien im Nennwert von 229 Mill. S und das Bundesland Oberösterreich Aktien im Nennwert von 59 Mill. S 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 30,5 Mill. S und für das Bundesland Oberösterreich 12,2 Mill. S jährlich betragen,

d) das Bundesland Steiermark sich gegenüber der Aktiengesellschaft für die Jahre 1978 bis 1983 weiters zur Leistung nicht rückzahlbarer Zuschüsse für die Strecken gemäß § 1 Abs. 1 lit. d von jährlich 68 Mill. S sowie im Falle der Erhöhung der Gesamtkosten dieser Strecken von 2 820 Mill. S zu einer Erhöhung dieser Zuschüsse und seines diesen Strecken zugeordneten Anteils am Grundkapital von 68 Mill. S um den gleichen Hundertsatz verpflichtet,

e) die Satzung der Aktiengesellschaft deren Organe verpflichtet, Anweisungen des Bundesministers für Bauten und Technik gemäß § 1 Abs. 3 zu befolgen und Auskünfte zu erteilen, sowie Finanzierungsmaßnahmen nur mit Zustimmung des Bundesministers für Finanzen als Vertreter des Haftungsträgers Bund gemäß § 5 vorzubereiten und abzuschließen,

f) im Falle der Erhöhung des Haftungsrahmens, je an Kapital und an Zinsen und Kosten, von 4 920 Mill. S bzw. 3 720 Mill. S (§ 5 Abs. 2 lit. a) das Bundesland Steiermark und im Falle der Erhöhung des Haftungsrahmens von 750 Mill. S bzw. 3 720 Mill. S (§ 5 Abs. 2 lit. a) das Bundesland Oberösterreich sich verpflichten, die Zuschüsse gemäß lit. c um den gleichen Hundertsatz zu erhöhen.“

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

„a) der jeweils ausstehende Gesamtbetrag (Gegenwert) der Haftung, je an Kapital und an Zinsen und Kosten, für die Strecke ge-

mäß § 1 Abs. 1 lit. a 4 920 Mill. S, für die Strecke gemäß § 1 Abs. 1 lit. b 3 720 Mill. S, für die Strecke gemäß § 1 Abs. 1 lit. c 750 Mill. S und für die Strecken gemäß § 1 Abs. 1 lit. d 2 010 Mill. S nicht übersteigt.“

4. In § 5 Abs. 2 hat lit. f zu lauten:

„f) eine Kreditoperation gemäß Abs. 1 die zu dem auf die jeweilige Betriebsaufnahme der Strecken gemäß § 1 Abs. 1 folgenden Jahresende aushaftende Summe der aufgenommenen Anleihen, Darlehen und sonsti-

gen Kredite zuzüglich der aushaftenden Zinsen nicht erhöht;“

5. In § 5 Abs. 2 wird als neue lit. g angefügt:
„g) die Laufzeit der Kreditoperationen gemäß Abs. 1 nicht nach dem 31. Dezember 2010 endet.“

Artikel II

Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist hinsichtlich des Art. I Z. 1 der Bundesminister für Bauten und Technik, hinsichtlich Art. I Z. 2 bis 5 der Bundesminister für Finanzen betraut.

Erläuterungen

I.

Auf Grund des Pyhrn Autobahn-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 479/1971, in der Fassung des Bundesgesetzes vom 12. Dezember 1975, BGBl. Nr. 640, hat der Bund die Herstellung, Erhaltung und Finanzierung mehrerer Teilstrecken der Pyhrn Autobahn (A 9), nämlich

- a) St. Michael bis Deutschfeistritz (Gleinalm Autobahn),
- b) Spital/Pyhrn bis zum Knoten Selzthal (Bosruck-Tunnel),
- c) St. Michael bis Traboch und
- d) Deutschfeistritz bis Friesach

der Pyhrn Autobahn Aktiengesellschaft übertragen. Am Grundkapital dieser Gesellschaft von 400 Mill. S sind der Bund mit Aktien im Nennwert von 240 Mill. S (60 vom Hundert), das Bundesland Steiermark mit Aktien im Nennwert von 130 Mill. S (32,5 vom Hundert) und das Bundesland Oberösterreich mit Aktien im Nennwert von 30 Mill. S (7,5 vom Hundert) beteiligt.

Maßgebend dafür war, daß damit die beiden Schlüsselstellen — nämlich die Durchquerung des Bosruck-Massivs und der Gleinalm — der den oberösterreichischen mit dem steirischen Industrieraum verbindenden Pyhrn Autobahn wesentlich früher ausgebaut werden können, als wenn zugewartet worden wäre, bis für den Bau dieser Strecken zweckgebundene Mittel der Bundesmineralölsteuer im ausreichenden Maße zur Verfügung gestanden wären.

Die Bauarbeiten sind soweit gediehen, daß auf der Gleinalm Autobahn und der südlich anschließenden Strecke bis Friesach bereits im Spätsommer 1978 der Verkehr wird aufgenommen werden können.

Infolge des Bundesgesetzes vom 12. Dezember 1975, BGBl. Nr. 640, mit dem das Pyhrn Autobahn-Finanzierungsgesetz geändert wird, ist die Gleinalm Autobahn Aktiengesellschaft anlässlich des Eintrittes des Bundeslandes Oberösterreich als Aktionär und mit Rücksicht auf die durch das Gesetz vorgesehenen zusätzlichen Bau- und Finanzierungsaufgaben in Pyhrn Autobahn Aktiengesellschaft umbenannt worden.

II.

Nach dem bei Vorbereitung der erwähnten Novelle zum Pyhrn Autobahn-Finanzierungsgesetz gegebenen Stand der Projektierung ist für die Ermittlung des Haftungsrahmens von Baukosten für den Bosruck-Tunnel einschließlich Baukostensteigerungen von 2 030 Mill. S ausgegangen worden. Unter Berücksichtigung der Verwaltungs- und Finanzierungskosten während der Bauzeit sowie der im gleichen Zeitraum erwartbaren Einnahmen — in der Hauptsache Einzahlungen auf das Grundkapital der Gesellschaft und Zuschüsse der Bundesländer Steiermark und Oberösterreich — ergab sich ein Betrag von 2 450 Mill. S, der während der Bauzeit auf dem Kapitalmarkt aufgebracht werden mußte und daher im damaligen Gesamtbetrag der Haftungen gemäß § 5 Abs. 2 lit. a des Pyhrn Autobahn-Finanzierungsgesetzes berücksichtigt wurde.

Die außerordentlichen geologischen Schwierigkeiten, die sich im Bosruck-Massiv bieten, haben auch neuerliche Überlegungen wegen der Trassenführung notwendig gemacht, als deren markantestes Ergebnis hervorzuheben ist, daß die Länge des Tunnels nicht mehr 6,1 km, sondern 5,1 km betragen wird.

Durch die inzwischen weiter fortgeschrittene Projektierung sind die voraussichtlichen Kosten besser erfassbar geworden. Gegenüber der seiner-

zeitigen Schätzung der Baukosten einschließlich Baukostensteigerungen während der Bauzeit von 2 030 Mill. S — hiervon 1 500 Mill. S Baukosten ohne Steigerung — muß nun mit Baukosten samt Steigerung von 2 840 Mill. S gerechnet werden. Nach dem gegenwärtigen Stand der Projektierung können die Baukosten und das Finanzierungserfordernis für den Bosruck-Tunnel bei Ausbau nur einer Tunnelröhre für die Zeit bis zur Fertigstellung wie folgt geschätzt werden:

	Mill. S
1. Baukosten nach dem Stand von 1976	1 760
2. Baukostensteigerungen während der Bauzeit bis einschließlich 1984	1 080
3. Gesamtbaukosten	2 840
4. Verwaltungskosten	65
5. Kreditkosten	111,5
6. Kreditzinsen	1 047
7. Summe der Ausgaben	4 063,5
Abzüglich Einnahmen:	
8. Einzahlungen auf das Grundkapital	190
9. Zuschüsse der Bundesländer Steiermark und Oberösterreich ..	109,6
10. Mauteinnahmen	50
11. Summe der Einnahmen	349,6
12. Gesamtsumme der während der Bauzeit aufzubringenden Mittel daher (gerundet)	3 720

Für die Herstellung und Finanzierung des Bosruck-Tunnels und der zugehörigen Rampenstrecken einschließlich der Deckung der Verwaltungskosten wird sich somit bis zum Ende der Bauzeit gegenüber der ursprünglichen Annahme einer Gesamtsumme der aufzunehmenden Kredite von 2 450 Mill. S eine Gesamtsumme von 3 720 Mill. S ergeben. Dieser Betrag wird bei der Neubestimmung des Haftungsrahmens gemäß § 5 Abs. 2 lit. a für das Kapital und in gleicher Höhe auch für Zinsen und Kosten berücksichtigt.

Die Erhöhung der Ausgabensumme erforderte auch die Aufbringung zusätzlicher Eigenmittel. Mit den Bundesländern Steiermark und Oberösterreich ist vereinbart worden, wegen des zusätzlichen Finanzierungserfordernisses das Grundkapital der Pyhrn Autobahn Aktiengesellschaft um 70 Mill. S und die Zuschüsse der beiden Bundesländer um zusammen 4,7 Mill. S zu erhöhen.

III.

In dem Bericht des Finanz- und Budgetausschusses vom 13. November 1975 über die Behandlung der Regierungsvorlage (9 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Pyhrn Autobahn-Finanzierungsgesetz geändert wird (28 der Bei-

lagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XIV. GP), wird ausgeführt, daß hinsichtlich einer Erweiterung der Gesellschaftsstrecke im Zusammenhang mit dem Bosruck-Tunnel erforderlichenfalls entsprechende Verhandlungen mit den zuständigen Ländern unter Voraussetzung einer entsprechenden zusätzlichen Kostenbeteiligung seitens dieser Länder stattfinden werden. Im Einvernehmen mit dem Bundesland Oberösterreich soll die Gesellschaftsstrecke um etwa 9,5 km von Spital/Pyhrn bis zur Anschlußstelle Windischgarsten verlängert werden. Diese Verlängerung ist aus verkehrstechnischen Gründen dringend erforderlich. Die Ortsdurchfahrt von Spital/Pyhrn ist überaus schmal, kurvenreich und unübersichtlich, sodaß ein wesentlich vermehrter Schwerverkehr, wie er durch den Bau des Bosruck-Tunnels zu erwarten ist, in diesem Abschnitt von der B 138 Pyhrnpaß-Straße nicht mehr übernommen werden kann. Ebenso würde die mit stark wechselnden Steigungen und Krümmungen versehene Strecke der B 138 bis Windischgarsten durch eine vermehrte Belastung eine Einbuße der Verkehrssicherheit zu Folge der bestehenden Anlageverhältnisse ergeben.

Erst ab Windischgarsten ist eine Überleitung des Verkehrs von der Gesellschaftsstrecke in das übrige gut ausgebaute Straßennetz möglich. Andernfalls müßte noch vor der Verkehrsfreigabe des Bosruck-Tunnels das erwähnte Stück der Bundesstraße mit einem Kostenaufwand von rund 65 Mill. S ausgebaut werden. Da nach Fertigstellung der Pyhrn Autobahn dieses Stück nur mehr lokalen Verkehr aufzunehmen hat, wären von den 65 Mill. S etwa 60 Mill. S als verlorener Aufwand zu betrachten.

Schließlich würde für den Fremdenverkehrs-ort Spital die Durchschleusung des Bauverkehrs eine untragbare Belastung hinsichtlich Lärm, Schmutz und erhöhter Gefährdung bedeuten. Das in die Gesellschaftsstrecke einzubeziehende Stück der Pyhrn Autobahn sollte daher noch vor Beginn des Tunnelhauptausbruches befahrbar gemacht werden.

Die Autobahntrasse vom Bosruck-Tunnel nach Norden wird vom nördlichen Tunnelportal westlich der bestehenden Pyhrnpaß-Bundesstraße B 138 bis zur Anschlußstelle Spital/Pyhrn verlaufen. Von dieser wird in einem rund 9,5 km langen Autobahnabschnitt bis zur Anschlußstelle Windischgarsten westlich von Spital/Pyhrn in das Teichtal eingeschwenkt, wo die geplante Autobahn im westlichen Talboden verlaufen wird. Schließlich wird im Zuge der Autobahntrasse die Kleinkerseestraße und die Teichl gequert. In der Folge wird eine Verbindung durch die Anschlußstelle Windischgarsten mit der Pyhrnpaß-Bundesstraße B 138 etwas westlich von Windischgarsten hergestellt.

Für diesen Zusatzabschnitt liegen generelle Projekte vor, die vom Bundesministerium für Bauten und Technik im Jahr 1974 genehmigt wurden.

Die Baukosten und das Finanzierungserfordernis für die Strecke Spital/Pyhrn bis Windischgarsten werden nach dem gegenwärtigen Stand der Projektierung für die Zeit bis zur Fertigstellung im Jahr 1982 wie folgt geschätzt:

	Mill. S
1. Baukosten nach dem Stand von 1976	408
2. Baukostensteigerungen während der Bauzeit bis einschließlich 1982	192
3. Gesamtbaukosten	600
4. Verwaltungskosten	20
5. Kreditkosten	23
6. Kreditzinsen	188
7. Summe der Ausgaben	831
Abzüglich der Einnahmen:	
8. Einzahlungen auf das Grundkapital	45
9. Zuschüsse des Bundeslandes Oberösterreich	36
10. Summe der Einnahmen	81
11. Gesamtsumme der während der Bauzeit aufzubringenden Mittel daher	750

Die zu erwartenden Gesamtkosten können erst nach Vorliegen der gesamten Detailprojektierungen genauer erfaßt werden.

Mit dem Bundesland Oberösterreich ist Übereinstimmung darüber hergestellt worden, daß die Eigenmittel für die Strecke Spital/Pyhrn bis Windischgarsten durch eine Erhöhung des Grundkapitals der Pyhrn Autobahn Aktiengesellschaft um 45 Mill. S und durch Zuschüsse des Bundeslandes Oberösterreich von 6 Mill. S jährlich durch 15 Jahre aufgebracht werden.

Für die Herstellung und Finanzierung der Strecke Spital/Pyhrn bis Windischgarsten einschließlich der Deckung der zusätzlich entstehenden Verwaltungskosten wird sich nach der obigen Darstellung bis zum Ende der Bauzeit die Gesamtsumme der aufzunehmenden Kredite auf etwa 750 Mill. S belaufen. Im Haftungsrahmen gemäß § 5 Abs. 2 lit. a war daher das Erfordernis für die in Rede stehende Teilstrecke mit je 750 Mill. S für Kapital sowie für Zinsen und Kosten zu berücksichtigen.

IV.

Die Regierungsvorlage betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Pyhrn Autobahn-Finanzierungsgesetz geändert wird, ist im Zuge der Behandlung im Finanz- und Budgetausschuß des Nationalrates am 13. November 1975 dahin abgeändert worden, daß in die Herstellungs- und Finanzierungspflicht der Gleinalm Autobahn AG

auch die südlich an die Gleinalm Autobahn anschließende etwa 3 km lange Strecke von Deutschfeistritz bis Friesach einbezogen und dieser Umstand auch bei der Festsetzung des Haftungsrahmens im § 5 Abs. 2 lit. a berücksichtigt wurde. Mit dem Bundesland Steiermark ist in der Folge Übereinstimmung darüber hergestellt worden, die Eigenmittel für das dadurch eintretende Finanzierungserfordernis durch eine Erhöhung des Grundkapitals der Pyhrn Autobahn Aktiengesellschaft um 35 Mill. S und durch jährliche Zuschüsse des Bundeslandes Steiermark von je 3 Mill. S durch 15 Jahre aufzubringen. Dadurch ergibt sich eine geringfügige Änderung des in Abschnitt VI dargestellten Anteils der Strecke von Deutschfeistritz bis Friesach am Haftungsrahmen.

V.

Angesichts der sprunghaften Verkehrsentwicklung auf der sogenannten Gastarbeiterroute in der Steiermark ergab sich eine Priorisierung in der Fortsetzung des Autobahnbaues vom Knoten Selzthal unter Einbeziehung der gut ausgebauten Bundesstraßenumfahrung von Rottenmann durch Aufnahme der Teilstrecke Rottenmann/Süd bis Gaishorn (Umfahrung Trieben). Von Gaishorn bis Traboch, dem nördlichen Ende der derzeitigen Gesellschaftsstrecke in der Steiermark, steht die überwiegend gut ausgebaute Schoberpaß-Bundesstraße zur Verfügung, die auch ein steigendes Verkehrsaufkommen noch über die nächsten Jahre hindurch bewältigen können.

Der zweite Schwerpunkt liegt in dem an das südliche Ende der heuer noch fertigzustellenden Strecke St. Michael—Friesach anschließenden Abschnitt Friesach bis Graz/Nord.

Nach den mit dem Bundesland Steiermark geführten Verhandlungen soll nun der Halbausbauder rund 11 km langen Strecke Rottenmann/Süd—Gaishorn und der Vollausbau der rund 9 km langen Strecke Friesach—Graz/Nord in den Bau- und Finanzierungsauftrag an die Pyhrn Autobahn AG einbezogen werden.

Der Abschnitt Rottenmann/Süd bis Gaishorn beginnt am östlichen Ende der Bundesstraßenumfahrung Rottenmann und verläuft auf den ersten beiden Kilometern zwischen der Schoberpaß-Bundesstraße und der ÖBB-Linie. Im weiteren Verlauf rückt die Autobahntrasse in den Talboden ab, um eine mögliche Schonung der höherwertigen landwirtschaftlichen Nutzflächen zu gewährleisten. Das Pflanzenschutzgebiet Edlacher Moor stellte hierbei einen Zwangspunkt dar. Nach rund 6 km der insgesamt 11 km langen Strecke wird die ÖBB-Linie mit einem Brückentragwerk überquert, die Trasse folgt anschließend dem Verlauf des Paltenbaches. Nördlich des Ortsgebietes von Trieben ist ein Anschluß an

die Autobahn vorgesehen. Am östlichen Ende des Bauabschnittes ist abermals eine Überquerung der ÖBB-Linie erforderlich, zugleich wird mit diesem Brückenobjekt auch die Bundesstraße im Gemeindegebiet Gaishorn—Au überquert.

Durch diesen vorerst als Halbausbau vorgesehenen Autobahnabschnitt ist eine echte Umfahrung des Raumes Trieben sowie der Siedlungsgebiete Singsdorf und Edlach gegeben. Die Umfahrung von Trieben ist deshalb von Bedeutung, weil der mitten durch das Ortsgebiet führende Gasterbeiter-, Urlaubsreise- und Transitverkehr eine unzumutbare Belastung für die Bevölkerung darstellt.

Der Abschnitt Friesach—Graz/Nord beginnt beim Knoten Deutschfeistritz, der einerseits die Verflechtung der Pyhrn Autobahn mit der Brucker Schnellstraße S 35 und andererseits den örtlichen Anschluß an die B 67 darstellt. Der Ausbau dieses Abschnittes ist aus verkehrstechnischen Gründen dringend geworden, da der Verkehr zurzeit auf einer zweispurigen Bundesstraße geführt werden muß. Die Autobahntrasse verläuft am Beginn dieses Bauabschnittes östlich der bestehenden Bundesstraße, wird im Bereich der Zenzlwand auf einer Länge von rund 1,5 km unmittelbar neben dieser geführt und durchbricht rund 500 m östlich des bestehenden Bundesstraßentunnels den Hausberg mit dem Tunnel Gratkorn/Nord. In der Folge wird der Siedlungsraum St. Stefan umfahren. Südlich des Dultgrabens beginnt der Tunnel Gratkorn/Süd, dessen südliches Portal in der Nähe des Gasthofes Müllerwirt westlich der beiden bestehenden Steinbrüche zu liegen kommt. Hier ist auch die Halbananschlußstelle Gratkorn mit den Fahrrelationen Auffahrt nach Graz bzw. Abfahrt von Graz situiert. Nach Überquerung des Murflusses wird der bereits ausgebaute Teil der Anschlußstelle Graz/Nord erreicht.

Die Baukosten und das Finanzierungserfordernis für die Strecken Rottenmann/Süd bis Gaishorn und Friesach bis Graz/Nord werden nach dem gegenwärtigen Stand der Projektierung für die Zeit bis zur Fertigstellung im Jahre 1983 wie folgt geschätzt:

	Mill. S
1. Baukosten	1 500
2. Baukostensteigerungen	495
3. Gesamtbaukosten	1 995
4. Verwaltungskosten	77
5. Kreditkosten	61
6. Kreditzinsen	455
Summe der Ausgaben	2 588
Abzüglich der Einnahmen:	
8. Einzahlungen auf das Grundkapital	170

	Mill. S
9. Zuschüsse des Bundeslandes Steiermark	468
10. Summe der Einnahmen	578
11. Fremdmittelbedarf	2 010

Mit dem Bundesland Steiermark ist für die beiden obigen Strecken ein Finanzierungsmodus vereinbart worden, wonach das Grundkapital der Pyhrn Autobahn AG im Ausmaß von 6% der Gesamtkosten (Herstellungskosten, Verwaltungskosten und ohne Eigenmitteleinsatz zu ermittelnde Finanzierungskosten) erhöht und Zuschüsse des Landes Steiermark im Ausmaß von 14,5% dieser Kostensumme während der bis 1983 angenommenen Bauzeit geleistet werden. Dieser somit als Basis für die Eigenmittelzuführung dienende Kostenrahmen beträgt nach den vorliegenden Berechnungen 2 820 Mill. S. Daraus ergibt sich eine Erhöhung des Grundkapitals um 170 Mill. S, wovon der Bund 102 Mill. S und das Bundesland Steiermark 68 Mill. S vereinbarungsgemäß übernehmen, sowie ein Landeszuschuß von jährlich 68 Mill. S. Für die Herstellung und Finanzierung der beiden vorbezeichneten Strecken einschließlich der Deckung der zusätzlich entstehenden Verwaltungskosten wird sich nach der obigen Darstellung bis zum Ende der Bauzeit die Gesamtsumme der aufzunehmenden Kredite auf etwa 2 010 Mill. S belaufen. Das Erfordernis für diese Teilstrecken war daher mit diesem Betrag, je für Kapital und für Zinsen und Kosten, in dem diesen Teilstrecken zugeordneten Haftungsrahmen gemäß § 5 Abs. 2 lit. a zu berücksichtigen.

VI.

Nach der Darstellung in den Abschnitten II bis V sind für die einzelnen Autobahnstrecken im Vergleich zu den der Novelle zum Pyhrn Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 640/1975, zugrunde gelegten Daten, während der jeweiligen Bauzeit neben den Einzahlungen auf das Grundkapital der Pyhrn Autobahn Aktiengesellschaft und den Zuschüssen der Bundesländer folgende Finanzierungsmittel aufzubringen:

Strecke	bisher		neu
	Mill. S		
1. Gleinalm Autobahn	3 770	3 770	
St. Michael—Tra-			
boch	700	700	
Deutschfeistritz—			
Friesach	500	450	4 920
2. Bosruck-Tunnel ..	2 450		3 720
3. Spital/Pyhrn—Win-			
dischgarsten	—		750
4. Rottenmann/Süd—			
Gaishorn	—		—
Friesach—Graz/			
Nord	—		2 010
Summe ...	7 420		11 400

Bei der Neubestimmung des Haftungsrahmens gemäß § 5 Abs. 2 lit. a wurde von einer Zusammenfassung der anteiligen Haftungsmitel zu einem einzigen Gesamtlimit abgesehen und der den einzelnen Streckenabschnitten (§ 1 Abs. 1) aufgrund des bis zum jeweiligen Bauende ermittelten Fremdgeldbedarfes zuzuordnende Haftungsrahmen getrennt dargestellt.

Nach den mit den Bundesländern Steiermark und Oberösterreich geführten Verhandlungen werden weitere Mittel dadurch aufgebracht, daß das Grundkapital der Pyhrn Autobahn Aktiengesellschaft von derzeit 400 Mill. S um 320 Mill. S auf 720 Mill. S sowie die durch 15 Jahre zu leistende Zuschüsse der beiden Bundesländer von derzeit 29 Mill. S auf 42,7 Mill. S erhöht werden. Daneben leistet das Bundesland Steiermark einen den Strecken Rottenmann/Süd bis Gaisorn und Friesach bis Graz/Nord zuzuordnenden jährlichen Zuschuß von 68 Mill. S in den Jahren 1978 bis 1983. Von der Erhöhung des Grundkapitals um 320 Mill. S werden nach den getroffenen Absprachen der Bund 192 Mill. S, das Bundesland Steiermark 99 Mill. S und das Bundesland Oberösterreich 29 Mill. S übernehmen. Von den vorbezeichneten zusätzlichen 13,7 Mill. S der Länderzuschüsse übernehmen das Bundesland Steiermark 6 Mill. S und das Bundesland Oberösterreich 7,7 Mill. S.

VII.

Zu den einzelnen Bestimmungen des Gesetzesentwurfes:

Zu Art. I, Z. 1:

In den bisherigen Gesetzauftrag betreffend Teilstrecken der Pyhrn Autobahn werden die Strecken Spital/Pyhrn bis Windischgarsten sowie Rottenmann/Süd bis Gaisorn und Friesach bis Graz/Nord einbezogen. Die Einbeziehung der Strecke Spital/Pyhrn bis Windischgarsten wird es insbesondere ermöglichen, die schmale, kurvenreiche und unübersichtliche Ortsdurchfahrt von Spital/Pyhrn zu meiden. Dem ständig wachsenden Verkehr auf der Gastarbeiterroute und dem Wunsch, eine ehestmögliche Entlastung der Ortsdurchfahrten im Raum Trieben zu erreichen, wird durch die Einbeziehung der beiden letztgenannten Strecken Rechnung getragen. Bei diesen wird die Erhaltung nicht übertragen, da sie nach den Vorkehrungen der Bundesstraßenverwaltung von dieser zusammen mit der Erhaltung der anschließenden Bundesstraßenabschnitte besorgt wird.

Zu Art. I, Z. 2:

Das Grundkapital der Pyhrn Autobahn Aktiengesellschaft soll um 320 Mill. S auf 720 Mill. S erhöht werden. Vom Erhöhungsbetrag werden nach den getroffenen Absprachen der Bund

192 Mill. S, das Bundesland Steiermark 99 Mill. S und das Bundesland Oberösterreich 29 Mill. S übernehmen. Die Bareinzahlung eines Teilbetrages von 150 Mill. S ist in vier gleichen Jahresraten, die eines Teilbetrages von 170 Mill. S in sechs gleichen Jahresraten, jeweils ab 1978, vorgesehen. Mit der Übernahme der Kapitalerhöhung und deren Durchführung werden der Bund unverändert mit 60 vom Hundert, das Bundesland Steiermark mit rund 31,8 vom Hundert und das Bundesland Oberösterreich mit rund 8,2 vom Hundert an der Gesellschaft beteiligt sein. Die Leistung der in lit. c und d genannten Zuschüsse gründet sich auf Zusagen der Bundesländer Steiermark und Oberösterreich.

Als Gesamtkosten gemäß lit. d gelten aufgrund der getroffenen Vereinbarung mit dem Bundesland Steiermark die gesamten Herstellungskosten einschließlich Verwaltungskosten und die ohne Eigenmitteleinsatz berechneten Finanzierungskosten. Für die Steiermark beträgt die zugeordnete Quote des Grundkapitals vereinbarungsgemäß 2,40%, die Summe der jährlichen Zuschüsse 14,50% des vorbezeichneten Kostenrahmens. Bei einer Erhöhung dieses Kostenrahmens erhöht sich infolge der feststehenden Prozentsätze das Ausmaß der Zuschüsse und des Anteils am Grundkapital um den gleichen Hundertsatz. Die schon bisher vorgesehene Verpflichtung der beiden Bundesländer, ihre Zuschüsse gemäß lit. c bei einer Erhöhung des Haftungsrahmens um den gleichen Hundertsatz zu erhöhen, ist beibehalten worden. An die Stelle des bisher einheitlichen Haftungsrahmens gemäß § 5 Abs. 2 lit. a treten Haftungsbeiträge, die jeweils den in § 1 Abs. 1 angeführten Strecken zugeordnet sind. Die getrennte Darstellung der Haftungsbeiträge ermöglicht die Abgrenzung der Zuschußverpflichtungen der beiden Bundesländer im Falle der Erhöhung des jeweils in Frage kommenden Haftungsrahmens.

Zu Art. I, Z. 3:

Der Haftungsrahmen wird durch diese Bestimmung jeweils den zusätzlichen Finanzierungserfordernissen der in § 1 Abs. 1 genannten Strecken angepaßt, auf die Ausführungen im Abschnitt VI wird verwiesen. Die Fertigstellung der Pyhrn Autobahn AG zur Herstellung übertragener Strecken umfaßt einen mehrjährigen Zeitraum von 1978 bis 1983/84. Das Festhalten an einem einzigen ungeteilten Haftungsrahmen, der nunmehr eine Höhe von 11 400 Mill. S, je an Kapital und an Zinsen und Kosten, erreichen würde, müßte dazu führen, daß die jährlichen Abgänge der bereits 1978 den Betrieb aufnehmenden Mautstrecke der Gleinalm Autobahn laufend durch bundesverbürgte Kredite abgedeckt werden müssen, wofür in dem auch bisher jeweils nur bis zum Ende

der Bauzeit ermittelten Haftungsrahmen nicht vorgesorgt ist.

Zu Art. I, Z. 4 und 5:

Der dadurch bewirkte Entfall der bisherigen Bestimmung des § 5 Abs. 2 lit. f dient der Anpassung an die analogen Bestimmungen in Haftungsgesetzen, die in letzter Zeit erlassen worden sind. Von einer taxativen Aufzählung der Währungen, in denen die Kreditoperationen erfolgen müssen, wird abgesehen, da die ausländischen Währungen nach wie vor infolge der Verhältnisse auf den internationalen Kapitalmärkten hinsichtlich ihrer Wertbeständigkeit und sonstigen währungspolitischen Überlegungen im vorhinein nur schwer zu beurteilen sind.

Der neue in lit. f enthaltene Text und die in lit. g enthaltene Bestimmung stellen eine Anpassung an analoge Bestimmungen im Arlberg Schnellstraße-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 113/1973, bzw. des Tauern Autobahn-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 115/1969, in der jeweils geltenden Fassung dar. Die in § 1 Abs. 1 genannten Strecken haben verschiedene Fertigstellungstermine; sie stellen jeweils eine Finanzie-

rungseinheit dar, der gemäß § 5 Abs. 2 lit. a ein gesonderter Haftungsrahmen zugeordnet ist.

Zu Art. II:

Dieser enthält die Vollziehungsklausel.

VIII.

Auf Grund der vorliegenden Novellierung des Pyhrn Autobahn-Finanzierungsgesetzes werden aus dem Bundeshaushalt in den Jahren 1978 bis einschließlich 1981 je 39,5 Mill. S und in den Jahren 1982 und 1983 je 17 Mill. S auf das Grundkapital der Pyhrn Autobahn 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. 3 des Novellentwurfes).

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

Gegenüberstellung

zur Änderung des Pyhrn Autobahn-Finanzierungsgesetzes

Text der Novellierung:

§ 1. (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 Strecke von Traboch bis Friesach,
- b) in der Strecke von Spital/Pyhrn bis zum Knoten Selzthal,
- c) in der Strecke von Windischgarsten bis Spital/Pyhrn sowie die Herstellung und Finanzierung
- d) in den Strecken von Rottenmann/Süd bis Gaisorn und von Friesach bis Graz/Nord

einschließlich der in ihrem Zuge befindlichen Tunnel, Brücken und sonstigen zur Autobahn

Geltender Text:

§ 1. (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 und

einschließlich der in ihrem Zuge befindlichen Tunnel, Brücken und sonstigen zur Autobahn

Text der Novellierung:

Geltender Text:

gehörigen Anlagen einer Aktiengesellschaft zu übertragen.

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) bzw. südlich anschließenden (lit. d) Abschnitte der Pyhrn Autobahn dem Verkehr übergeben sind.

(2) bis (4) unverändert.

(2) bis (4)

§ 2. unverändert.

§ 2.

§ 3. unverändert.

§ 3.

§ 4. Die Übertragungen und Überlassungen gemäß § 1 Abs. 1 und § 3 haben zur Voraussetzung, daß

§ 4. Die Übertragungen und Überlassungen gemäß § 1 Abs. 1 und § 3 haben zur Voraussetzung, daß

- a) die Höhe des Grundkapitals der Aktiengesellschaft mit mindestens 720 Mill. S bestimmt ist,
- b) von diesem Grundkapital der Bund Aktien im Nennwert von 432 Mill. S, das Bundesland Steiermark Aktien im Nennwert von 229 Mill. S und das Bundesland Oberösterreich Aktien im Nennwert von 59 Mill. S 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 30,5 Mill. S und für das Bundesland Oberösterreich 12,2 Mill. S jährlich betragen,
- d) das Bundesland Steiermark sich gegenüber der Aktiengesellschaft für die Jahre 1978 bis 1983 weiters zur Leistung nicht rückzahlbarer Zuschüsse für die Strecken gemäß § 1 Abs. 1 lit. d von jährlich 68 Mill. S sowie im Falle der Erhöhung der Gesamtkosten dieser Strecken von 2 820 Mill. S zu einer Erhöhung dieser Zuschüsse und seines diesen Strecken zugeordneten Anteils am Grundkapital von 68 Mill. S um den gleichen Hundertsatz verpflichtet,
- e) die Satzung der Aktiengesellschaft deren Organe verpflichtet, Anweisungen des Bundesministers für Bauten und Technik gemäß § 1 Abs. 3 zu befolgen und Auskünfte zu erteilen sowie Finanzierungsmaßnahmen nur mit Zustimmung des Bundesministers für Finanzen als Vertreter des Haftungsträgers Bund gemäß § 5 vorzubereiten und abzuschließen,

- a) die Höhe des Grundkapitals der Aktiengesellschaft mit mindestens 400 Mill. S 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 S und für das Bundesland Oberösterreich 4 500 000 S jährlich betragen,
- 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) 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 2 450 Mill. S an Kapital und 2 450 Mill. S an Zinsen und Kosten erhöht.

Text der Novellierung:**Geltender Text:**

- f) im Falle der Erhöhung des Haftungsrahmens, je an Kapital und an Zinsen und Kosten, von 4 920 Mill. S bzw. 3 720 Mill. S (§ 5 Abs. 2 lit. a) das Bundesland Steiermark und im Falle der Erhöhung des Haftungsrahmens von 750 Mill. S bzw. 3 720 Mill. S (§ 5 Abs. 2 lit. a) das Bundesland Oberösterreich sich verpflichten, die Zuschüsse gemäß lit. c um den gleichen Hundertsatz zu erhöhen.

§ 5. (1) unverändert.

(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, je an Kapital und an Zinsen und Kosten, für die Strecke gemäß § 1 Abs. 1 lit. a 4 920 Mill. S, für die Strecke gemäß § 1 Abs. 1 lit. b 3 720 Mill. S, für die Strecke gemäß § 1 Abs. 1 lit. c 750 Mill. S und für die Strecken gemäß § 1 Abs. 1 lit. d 2 010 Mill. S nicht übersteigt,

b) bis e) unverändert,

- f) eine Kreditoperation gemäß Abs. 1 die zu dem auf die jeweilige Betriebsaufnahme der Strecken gemäß § 1 Abs. 1 folgenden Jahresende aushaftende Summe der aufgenommenen Anleihen, Darlehen 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 (9) unverändert.

§ 6. unverändert.

§ 7. unverändert.

§ 8. unverändert.

§ 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 7 420 Mill. S an Kapital und 7 420 Mill. S an Zinsen und Kosten nicht übersteigt.

b) bis e)

- f) die Finanzoperation in Schilling, Belgische Franken, Deutscher 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) bis (9)

§ 6.

§ 7.

§ 8.