

**894 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XIV. GP**

1978 05 23

**Regierungsvorlage****Bundesgesetz vom XXXXXXXX betreffend die Finanzierung der Karawanken Autobahn im Abschnitt Winkl im Rosental bis Staatsgrenze im Karawankentunnel (Karawanken Autobahn-Finanzierungsgesetz)**

Der Nationalrat hat beschlossen:

§ 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 11 angeführten Karawanken Autobahn in der Strecke Winkl im Rosental bis Staatsgrenze im Karawankentunnel (Karawanken Autobahn-Tunnelstrecke) einschließlich der in ihrem Zug befindlichen zur Autobahn gehörigen Anlagen einer Aktiengesellschaft zu übertragen.

(2) Die für die Herstellung und Erhaltung der Karawanken Autobahn-Tunnelstrecke 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 Anweisungen über die Herstellung und Erhaltung der Karawanken Autobahn-Tunnelstrecke 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 Nebenbetriebe (Tankstellen, Rasthäuser, Werkstätten und ähnliches) 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 Karawanken Autobahn-Tunnelstrecke ein Entgelt einzuheben.

(2) Die Höhe dieses Entgeltes ist vom Bundesminister für Bauten und Technik im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen nach der Fahrzeuggattung festzusetzen. Bei der Festsetzung der Höhe des Entgeltes ist auch auf die Kosten der Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der Karawanken Autobahn-Tunnelstrecke und auf die Tarifgestaltung vergleichbarer Straßen Bedacht zu nehmen. Die Höhe des Entgeltes kann auch von anderen Merkmalen als der Fahrzeuggattung, wie Häufigkeit der Benutzung 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 bei einem Einsatz gemäß § 2 des Wehrgesetzes 1978, BGBl. Nr. 150, zur Vorbereitung dieses Einsatzes oder zu Übungszwecken, sind von der Entgeltleistung ausgenommen. Weiters sind ausgenommen Dienst- und Privatfahrzeuge, die von Organen der Republik Österreich und der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien aus Anlaß der Dienstausbildung verwendet werden.

§ 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 gemäß § 1 Abs. 4 gezogene Entgelte der Aktiengesellschaft soweit zu überlassen, als dies zur Abdeckung der Kosten für die Grundeinlösungen, Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der Karawanken Autobahn-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) auf das Grundkapital der Aktiengesellschaft mindestens 200 Millionen Schilling eingezahlt werden,
- b) von dieser Kapitaleinzahlung der Bund 60 vom Hundert und das Bundesland Kärnten 40 vom Hundert übernehmen,
- c) die Satzung der Aktiengesellschaft deren Organe verpflichtet, gemäß § 1 Abs. 3 Anweisungen des Bundesministeriums für Bauten und Technik zu befolgen und Auskünfte zu erteilen.

§ 5. 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 Aktiengesellschaft für Grundeinlösungen, Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der Karawanken Autobahn-Tunnelstrecke, sowie für die Kosten der Einhebung des Benützungsentgeltes und zur Deckung ihrer angemessenen Verwaltungskosten aufgewendet hat.

§ 6. Die Aktiengesellschaft (§ 1) ist von den bundesgesetzlich geregelten Abgaben vom Einkommen, sowie von der Gewerbesteuer nach dem Gewerbeertrag und dem Gewerkekapi tal befreit.

§ 7. 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 aller übrigen Bestimmungen der Bundesminister für Finanzen beauftragt.

## Erläuterungen

### I. Allgemeines

Durch das Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286, ist die Karawanken Autobahn (A 11) in der Strecke Villach (A 2)—Staatsgrenze im Karawankentunnel zu einer Bundesstraße (Bundesautobahn) erklärt worden. Mit dieser Autobahn wird eine hochwertige Straßenverbindung zwischen der österreichischen Tauernautobahn, die in Salzburg beginnt, und der Jugoslawischen Autobahn, die ab dem Karawankentunnel durch das Savetal über Laibach bis zur griechischen Grenze bei Gevgelija führt und aufgrund der dortigen Prioritätenreihung als Transjugoslawische Autobahn (Vollautobahn) forciert ausgebaut werden soll, geschaffen. Sie wird somit Teil der wichtigen europäischen Nord-Süd-Straßenverbindung zwischen Skandinavien und Mitteleuropa einerseits und Südost-Europa, dem Nahen und Mittleren Osten andererseits. Darüber hinaus wird diese Autobahn die Zentralräume Kärnten und Slowenien verbinden.

Ein vordringlicher Bau dieser Autobahn erscheint aus nachfolgenden Gründen erforderlich: Wegen der großen Schwierigkeiten und Verzögerungen beim Bahn- und Schiffsverkehr in den Nahen und Mittleren Osten wird ein großer

Teil des Güterverkehrs in diese Länder über die Straße abgewickelt. Heute erfolgt diese Verkehrsabwicklung zum größten Teil über den Straßenzug Salzburg—Graz—Maribor—Zagreb, der in Österreich als Gastarbeiterroute bezeichnet wird. Diese ist derart überlastet, daß dringende Abhilfe geboten ist. Die zwischen Kärnten und Slowenien bestehenden Nord-Süd-Straßenverbindungen, Wurzenpaß, Loiblpaß und Seebertsattel, überschreiten die Staatsgrenze auf dem Karawankenhauptkamm mit Steigungen bis 24%; sie sind, obwohl für den Güterverkehr ungeeignet und auch für den Touristenverkehr wenig brauchbar, derzeit stark überlastet.

Angeichts des besonderen jugoslawischen Interesses an der Fortsetzung der Tauernautobahn in Richtung Jugoslawien und des damit erreichbaren Anschlusses an das Europäische Autobahnnetz wurden im Juli 1974 bilaterale Verhandlungen aufgenommen, um die technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten des Baues eines Straßentunnels durch die Karawanken zu überprüfen. Diese führten am 15. September 1977 zum Abschluß eines Vertrages mit Jugoslawien, mit dem Einigung über Bau, Betrieb und Finanzierung dieses noch fehlenden Kernstückes der

Autobahn Mitteleuropa—Südosteuropa, eben des Karawankentunnels, sowie über Fragen der Grenzabfertigung erzielt wurde.

Das Projekt umfaßt auf österreichischer Seite außer dem Tunnel bis zur Staatsgrenze (rund 4,3 km) die Rampenstrecke ab der Anschlußstelle Rosental (rund 5,3 km) und die Zufahrtsstraße zur Rosental Bundesstraße (rund 1,3 km), auf jugoslawischer Seite den anteiligen Tunnel (rund 3 km) mit der Rampenstrecke bis zur Anschlußstelle Jesenice (rund 4 km). Vorerst wird nur eine Tunnelröhre und die jeweilige Rampenstrecke als Halbautobahn ohne Richtungstrennung ausgebaut. Der Zeitpunkt des Ausbaus zur Vollautobahn wird von der zukünftigen Verkehrsentwicklung abhängen.

Die Gesamtkosten des Projektes (österreichischer und jugoslawischer Teil) werden auf rund 2 000 Mill. S geschätzt. Aufgrund der Finanzierungsvereinbarungen werden die Kosten (Bau-Verwaltungs-Finanzierungskosten) bei einem voraussichtlich bedeutend höheren österreichischen Bauanteil dennoch von beiden Seiten je zur Hälfte übernommen. Eine Teilung im selben Verhältnis erfolgt auch hinsichtlich der zukünftigen Mauteinnahmen aus der Benützung des Tunnels sowie der beiderseitigen Ausgaben für Betrieb und Erhaltung. Zur Abwicklung des Projektes und des späteren Betriebes wird von Österreich und Jugoslawien je eine Trägerorganisation (in Österreich eine Kapitalgesellschaft) beauftragt; beide Vertragsteile werden ihren jeweiligen Rechtsträger bis 1982 Eigenmittel von 400 Mill. S bzw. den entsprechenden Gegenwert in Dinar zur Verfügung stellen. Gemäß der Finanzierungsvereinbarungen übernimmt die jugoslawische Trägerorganisation (Republikgemeinschaft für Straßen der SR Slowenien) die Beschaffung und Besicherung der Fremdmittel für das gesamte Projekt sowie die Weitergabe der für die österreichische Teilstrecke erforderlichen Teilbeträge an die österreichische Kapitalgesellschaft. Schuldner sämtlicher Finanzierungskredite wird somit die Republikgemeinschaft sein, die österreichische Kapitalgesellschaft übernimmt lediglich eine Verbindlichkeit gegenüber der Republikgemeinschaft bis zur Höhe von jeweils 50% der aufgenommenen Fremdmitteln.

Zur Amortisation dieser Verbindlichkeit stellt die österreichische Kapitalgesellschaft vereinbarungsgemäß maximal den jährlichen österreichischen „Mautüberschuß“, soweit dieser für den Kapitaleinsatz erforderlich ist, zur Verfügung; lediglich für die ersten drei Betriebsjahre gilt die Sonderregelung, daß die österreichische Seite der Kapitalgesellschaft soweit erforderlich, die anteiligen jährlichen Kosten für Betrieb, Erhaltung und Verwaltung ersetzt. Diese Zahlungen sind im Bedarfsfalle aus den zweckgebundenen Stra-

ßenbaumitteln des Bundesministeriums für Bauten und Technik zu leisten.

Wegen der vorstehend dargestellten Sonderregelung der Finanzierung werden die — beispielsweise im § 5 des Tauernautobahn-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 115/1969 in der geltenden Fassung, vorgesehenen — Bestimmungen hinsichtlich der Übernahme von Haftungen durch den Bund zu Gunsten der Kapitalgesellschaft entbehrlich.

Zwischen den zuständigen Ressorts (BMfBuT und BMfF) und dem Bundesland Kärnten wurde die Aufteilung der österreichischen Eigenmittelquote von 400 Mill. S in der Weise vereinbart, daß 200 Mill. S auf das Grundkapital (Bund 120 Mill. S, Kärnten 80 Mill. S) und 200 Mill. S auf den Zuschuß aus der Bundesmineralölsteuer entfällt.

An Stelle der Errichtung einer weiteren Sonderfinanzierungsgesellschaft als Rechtsträger soll aus Zweckmäßigkeitsgründen die Tauernautobahn AG als Aktiengesellschaft im Sinne des § 1 des gegenständlichen Gesetzes herangezogen werden.

Aufgrund des vorliegenden Gesetzentwurfes werden aus dem Bundeshaushalt in den Jahren 1978 bis einschließlich 1982 je 24 Mill. S auf das Grundkapital der Tauernautobahn Aktiengesellschaft einzuzahlen sein. Die vorgesehenen Zuschüsse aus den zweckgebundenen Einnahmen der Bundesmineralölsteuer erfordern keine zusätzlichen Budgetmittel des Bundes.

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

## II. Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu § 1:

Zu Abs. 1:

Die Übertragung der Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der Karawanken Autobahn-Tunnelstrecke auf die Aktiengesellschaft erfordert einen besonderen Übertragungsakt des Bundesministeriums für Bauten und Technik, wobei auf § 4 Bedacht zu nehmen ist. Unter Herstellung ist auch die Projektierung, unter Erhaltung auch der Betrieb zu verstehen.

Die Gesellschaftsstrecke reicht nur bis zur Einbindung in die Rosental Bundesstraße bei Winkl; die Weiterführung bis zum Autobahnknoten Villach, in welchem die Südautobahn (A 2) und die Tauernautobahn (A 10) zusammentreffen, erfolgt durch die Bundesstraßenverwaltung unmittelbar.

Zu Abs. 2:

Die Praxis hat erwiesen, daß die Grundeinsparungen und Enteignungen zeitsparend nur in engstem Zusammenhang mit dem Baugeschehen möglich sind. Daher sollen die erforderlichen

Grundflächen von der Aktiengesellschaft abgelöst werden. Gemäß § 3 Abs. 2 werden die überlassenen Benützungsentgelte auch zur Abdeckung dieser Grundeinlösenungskosten verwendet. Durch § 1 Abs. 2 ist auch der Erwerb von Grundstücken für die Straßen- und Tunnelerhaltung gedeckt.

#### **Zu Abs. 3:**

Die gegenständliche Tunnelstrecke ist gemäß Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286, Teil der Karawanken 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. Wegen der Weiterführung der Karawanken Autobahn vom Autobahnknoten Villach bis zur Gesellschaftsstrecke ist eine weitgehende Koordinierung der Planungen und des Baugeschehens zwischen der Aktiengesellschaft und der Bundesstraßenverwaltung erforderlich. Das vorgesehene Anweisungsrecht des Bundesministeriums für Bauten und Technik und die Auskunftspflicht der Aktiengesellschaft sind sohin sachlich notwendig. Die Satzung der Gesellschaft hat gemäß § 4 lit. c vorzusehen, daß sich ihre Organe an diese Anweisungen zu halten bzw. die verlangten Auskünfte zu erteilen haben.

#### **Zu Abs. 4:**

Wie auch bei den anderen Sonderfinanzierungsgesellschaften soll die Tätigkeit der Aktiengesellschaft auf ihre eigentliche Aufgabe laut § 1 beschränkt bleiben und nicht darüber hinaus die Privatwirtschaft durch Errichtung der im Gesetz erwähnten Nebenbetriebe konkurrenzieren.

#### **Zu § 2:**

##### **Zu Abs. 1:**

Da durch die Karawanken Autobahn-Tunnelstrecke eine neue leistungsfähige, zeit- und treibstoffsparende Verbindung hergestellt wird, ist die Einhebung eines Benützungsentgeltes wirtschaftlich gerechtfertigt. Überdies baut die mit Jugoslawien vereinbarte Finanzierungsmethode auf der Einhebung eines Benützungsentgeltes auf, das zur Abdeckung der von der österreichischen Gesellschaft zu übernehmenden Finanzierungsschuld benötigt wird.

##### **Zu Abs. 2:**

Wie auch bei den anderen Sonderfinanzierungsgesellschaften des Bundes soll die Höhe des Entgeltes von den beiden Ressorts festgesetzt wer-

den, da es sich um eine Bundesstraße handelt. Die Grundsätze für die Festsetzung des Benützungsentgeltes sowie die Befreiungsbestimmungen entsprechen den auch für die übrigen Finanzierungsgesellschaften getroffenen Regelungen.

#### **Zu Abs. 3:**

Da es sich um einen grenzüberschreitenden Straßenzug handelt, sind überdies Ausnahmen von der Entgeltspflicht für Dienst- und Privatfahrzeuge von Organen der beiden Vertragsstaaten aus Anlaß ihrer Dienstausbübung vorgesehen.

#### **Zu § 3:**

##### **Zu Abs. 1:**

Nach Erfüllung der Voraussetzungen gemäß § 4 überträgt der Bund (Bundesministerium für Bauten und Technik) die Einhebung des Benützungsentgeltes der Aktiengesellschaft.

##### **Zu Abs. 2:**

Die der Aktiengesellschaft von Gesetzes wegen überlassenen Entgelte nach Abs. 1 stellen, da es sich um eine Bundesstraße handelt, Bundeseinnahmen dar, die im Rahmen des Bundeshaushaltes verrechnet werden.

#### **Zu § 4:**

Dieser legt die Voraussetzungen für die gemäß § 1 und § 3 vorzunehmenden Übertragungen bzw. Überlassungen fest. Der bereits erwähnte Betrag von 200 Mill. S für Grundkapital wird im Wege einer Kapitalaufstockung der als Rechtsträger vorgesehenen Tauernautobahn-AG bis 1982 zur Verfügung gestellt.

#### **Zu § 5:**

Dieser enthält eine Bilanzierungsbestimmung für die Jahresabschlüsse der Aktiengesellschaft. Unter den genannten Kosten der Gesellschaft sind die endgültigen Aufwendungen unter Bedachtnahme auf die mit Jugoslawien im Vertrag vom 15. September 1977 getroffenen Vereinbarungen über die Kostenteilung des Projektes zu verstehen.

#### **Zu § 6:**

Die Befreiungsbestimmungen entsprechen den auch für die anderen Sonderfinanzierungsgesellschaften getroffenen Regelungen.

#### **Zu § 7:**

Enthält die Vollzugsklausel.