

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

4. 11. 1975

**Regierungsvorlage**

**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) und
- c) in der etwa 3,5 km langen Strecke von St. Michael bis Traboch

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 angeführten Strecke zu übernehmen, sobald die nördlich anschließenden Abschnitte der Pyhrn Autobahn dem Verkehr übergeben worden 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 den 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 6750 Millionen Schilling an Kapital und 6750 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 Dekkung 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.

## Erläuterungen

### I.

Auf Grund des Bundesgesetzes vom 2. Dezember 1971, betreffend die Finanzierung der Pyhrn Autobahn im Abschnitt St. Michael bis Deutschfeistritz, BGBl. Nr. 479/1971, hat der Bund die Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der mit Bundesgesetz vom 16. Juli 1971, betreffend die Bundesstraßen, BGBl. Nr. 286, im Verzeichnis 1 über Bundesstraßen A (Bundesautobahnen) unter A 9 angeführte Pyhrn Autobahn in der etwa 32 km langen Strecke von St. Michael bis vor den Autobahnknoten Deutschfeistritz (Gleinalm-Autobahn) einschließlich des 8'1 km langen Gleinalm-Tunnels, von dem aber vorläufig nur eine Röhre ausgebaut wird, der Gleinalm-Autobahn Aktiengesellschaft übertragen, die für diesen Zweck unter Beteiligung des Bundes von 60 vom Hundert und des Bundeslandes Steiermark von 40 vom Hundert mit einem Grundkapital von 200 Millionen Schilling gegründet worden ist. Die Gesellschaft hat nach ihrer Eintragung im Handelsregister unverzüglich die Planungsarbeiten fortgesetzt und die Bauarbeiten aufgenommen.

Maßgebend für diese Maßnahme war, daß die Gleinalm-Autobahn gegenüber der bestehenden Bundesstraßenverbindung Deutschfeistritz—Bruck/Mur—St. Michael eine Wegverkürzung um etwa 30 km bringt und geeignet ist, die bereits untragbaren Verkehrsverhältnisse auf diesen Bundesstraßenabschnitten, die durch ein Gebiet mit bedeutendem Wirtschafts- und Industriepotential führen, wesentlich zu verbessern; andererseits wären für die besonders kostenaufwendige Gleinalm-Autobahn im Rahmen der für den Bundesstraßenbau zweckgebundenen Mittel der Bundesmineralölsteuer erst etwa ab 1980 Mittel verfügbar gewesen. Die Heranziehung der Gleinalm-Autobahn Aktiengesellschaft als Bau- und Finanzierungsträger, dem neben der Ausstattung mit Grundkapital, Zuschüssen des Bundeslandes Steiermark und künftigen Maut-einnahmen vor allem die Möglichkeit der Beschaffung von Finanzierungsmitteln auf dem Kapitalmarkt mit Bundeshaftung zur Verfügung steht, beschleunigt die Herstellung der Autobahn wesentlich, mit ihrer völligen Fertigstellung kann für das Jahr 1980 gerechnet werden.

Die finanziellen Bestimmungen des Pyhrn Autobahn-Finanzierungsgesetzes haben auf Schätzungen auf Grund der damals vorliegenden generellen Projekte beruht. In den Erläuterungen zu der Regierungsvorlage ist damals ausgeführt worden, daß eine genaue Erfassung der Gesamtkosten erst nach Vorliegen der gesamten Detailprojektierungen möglich sein wird.

Im Zuge der Baudurchführung ist, da eine Reihe von Teilvorhaben fertiggestellt ist und für die meisten anderen, wie auch für den einen wesentlichen Teil des Gesamterfordernisses in Anspruch nehmenden Gleinalm-Tunnel, konkrete Angebote von Baufirmen vorliegen, nun eine wesentlich genauere Ermittlung der Gesamtkosten möglich. Eine Gegenüberstellung der dem Pyhrn Autobahn-Finanzierungsgesetz im Jahr 1971 zugrunde gelegten und der nunmehrigen Kostenschätzung bis zur Fertigstellung im Jahre 1980 stellt sich wie folgt dar:

	Schätzung 1972 in Millionen Schilling	Schätzung 1975 in Millionen Schilling
1. Baukosten ohne Steigerung	2500	2500
1 a. Preissteigerungen 1972—1975 .....	—	170
2. Baukostensteigerungen während der Bauzeit ....	210	310
3. Gesamte Baukosten .....	2710	2980
4. Verwaltungskosten .....	100	140
5. Kreditkosten .....	100	125
6. Kreditzinsen .....	650	1340
7. Summe der Ausgaben ....	3560	4585
abzüglich Einnahmen:		
8. Einzahlungen auf das Grundkapital .....	200	260
9. Mauteinnahmen .....	60	260
10. Zuschüsse des Bundes (Bundesministerium für Bauten und Technik) ....	—	215
11. Zuschüsse des Bundeslan- des Steiermark .....	—	80
12. Summe der Einnahmen ..	260	815
13. Gesamtsumme der wäh- rend der Bauzeit aufzu- bringenden Mittel daher .	3300	3770

Diese Gegenüberstellung ist, soweit notwendig, wie folgt zu erläutern:

#### Zu Punkt 2:

Die im Jahr 1971 mit nur 4% angenommenen Baupreissteigerungen mußten den tatsächlichen Gegebenheiten angepaßt werden, indem nun bis zum Ende der Bauzeit mit 9% Baukostensteigerung gerechnet wird, wobei sich der Betrag von 310 Millionen Schilling auf den Zeitraum 1975 bis 1980 bezieht. Im Jahr 1978 wird, wie seinerzeit vorgesehen, die Gleinalm-Autobahn auf provisorischer Fahrbahn in Betrieb gehen. Nach Konsolidierung des Erdkörpers wird im Jahr 1980 die endgültige Fahrbahndecke aufgebracht. Die Finanzierungskosten der Zwischenzeit wurden nun ebenfalls in die Kostenberechnung einbezogen.

#### Zu Punkt 4 und 6:

Auch bei den Verwaltungskosten war diese Zwischenzeit zu berücksichtigen.

#### Zu Punkt 10:

Zuschüsse dieser Art, die einer Milderung der Belastung der Finanzierung durch Fremdgeldzinsen dienen, werden aus den für den Bundesstraßenbau zweckgebundenen Mitteln des Bundesministeriums für Bauten und Technik geleistet.

#### Zu Punkt 11:

Die Zuschüsse des Bundeslandes Steiermark, die beginnend mit dem Jahr 1977 zu leisten sind, waren, da sie bei einer Bauzeit bis 1978 nur 30 Millionen Schilling ausgemacht hätten, in der seinerzeitigen Berechnung nicht gesondert ausgewiesen.

Es kann somit festgehalten werden, daß von der Erhöhung der Ausgabensumme gegenüber der seinerzeitigen Schätzung um 1025 Millionen Schilling rund 755 Millionen Schilling auf die Kreditzinsen der Jahre 1978 bis 1980 entfallen und 270 Millionen Schilling eine Folge von eingetretenen und vorhersehbaren Preissteigerungen darstellen.

Mit dem Bundesland Steiermark ist vereinbart worden, angesichts des zusätzlichen Finanzierungserfordernisses das Grundkapital der Gleinalm-Autobahn Aktiengesellschaft um 60 Millionen Schilling und den Landeszuschuß um jährlich 5 Millionen Schilling zu erhöhen, sodaß mit einer Erhöhung des Haftungsrahmens um je 470 Millionen Schilling für Kapital sowie für Zinsen und Kosten das Auslangen zu finden sein wird.

### II.

Um am nördlichen Ende der dtzg. Gesellschaftsstrecke im Bereich des Knotens St. Michael den auf der B 113 Schoberpaß Bundesstraße

kommenden Verkehr möglichst zügig und ohne Behinderung des starken Ost-West-Verkehrs im Murtal in Richtung Gleinalm-Tunnel leiten zu können, erscheint es zweckmäßig, die Gesellschaftsstrecke über St. Michael hinaus bis zur Anschlußstelle Traboch zu verlängern. Von dieser im Endausbau als Vollanschlußstelle vorgesehenen Verbindung zur B 113 Schoberpaß Bundesstraße und B 115 Eisen Bundesstraße verläuft die künftige Pyhrn Autobahn am Osthang des Liesingtales in Richtung St. Michael. Die Entfernung zwischen der Anschlußstelle Traboch und dem künftigen Knoten St. Michael beträgt rund 3,5 km.

Im Bereich von St. Michael überquert die künftige Trasse der Pyhrn Autobahn in Hochlage die Südbahn und die ehemalige B 116 Leobener Bundesstraße bzw. B 336 Murtal Ersatzstraße.

Zwischen letzterer und der Mur wird künftig ein verhältnismäßig aufwendiger Verkehrsknoten gelegen sein, in dem die künftige Semmering Schnellstraße (S 6) und die künftige Murtal Schnellstraße (S 36) mit der Pyhrn Autobahn verknüpft werden. Da die Realisierung dieser beiden Schnellstraßen noch in fernerer Zukunft liegt, erscheint es derzeit zweckmäßig, die bestehende Bundesstraße (B 116 bzw. B 336) zunächst provisorisch an die Pyhrn Autobahn anzuschließen. Dabei ist es nach den bisherigen Untersuchungen voraussichtlich unvermeidlich, daß bei einem späteren Ausbau des Knotens die dzt. notwendigen provisorischen Rampen zunächst verschoben und dann abgetragen werden müssen. Die erforderlichen Mehraufwendungen stehen aber in keinem Verhältnis zu dem Aufwand, den ein Vollausbau des Knotens mit sich brächte.

Die Summe der Ausgaben für Bau und Finanzierung der Strecke von St. Michael nach Traboch bis zum Ende der Bauzeit wird mit 550 Millionen Schilling geschätzt; unter Berücksichtigung von Einzahlungen auf das Grundkapital der Aktiengesellschaft ist mit einem Finanzierungserfordernis bis zum Ende der Bauzeit von 530 Millionen Schilling zu rechnen.

### III.

Die Pyhrn Autobahn wird Linz mit Graz und damit den oberösterreichischen mit dem steirischen Industrieraum verbinden. Die im Zuge dieser Straßenverbindung liegende Gleinalm-Autobahn wird bereits gebaut, sie wird nach ihrer Fertigstellung den niedrigsten wintersicheren Übergang über die Ostalpen darstellen. Vom nördlichen Endpunkt der Gleinalm-Autobahn in St. Michael wird die Pyhrn Autobahn über den Schober-Paß, Trieben, Rottenmann die zweite Schlüsselstelle, nämlich die Überquerung des Bosruck-Massivs von Selzthal nach Spital am

Pyhrn, erreichen. Die Pyhrnpaß Bundesstraße 138 als kürzeste Verbindung von Oberösterreich in die Steiermark kann den stetig wachsenden Verkehr nicht mehr aufnehmen. Insbesondere durch den Schwerverkehr aus dem oberösterreichischen in den steirischen Industrieraum, durch Unübersichtlichkeit, Kurvenreichtum, starke Steigungen und Schwierigkeiten im Winterbetrieb kommt es auf dem Pyhrnpaß und den Zufahrtsstrecken immer wieder zu Stauungen und zu schweren Unfällen.

Ein rascher Ausbau eines Straßentunnels durch das Bosruck-Massiv ist dringend notwendig. Es gelten damit die gleichen Überlegungen bezüglich einer beschleunigten Finanzierung, wie sie auch für die Gleinalm-Autobahn gegolten haben. Als Bau- und Finanzierungsträger bietet sich die Gleinalm-Autobahn Aktiengesellschaft an, sodaß von der Gründung einer besonderen Trägergesellschaft abgesehen werden kann. Das Bundesland Oberösterreich wird vielmehr als Aktionär in die Gesellschaft, die voraussichtlich in Pyhrn Autobahn Aktiengesellschaft umbenannt werden wird, eintreten und ebenso wie das Bundesland Steiermark nicht rückzahlbare Zuschüsse an die Gesellschaft leisten.

Für die beschleunigte Verwirklichung des Bosruck-Tunnels scheint es zweckmäßig, die künftige Ausfahrtsrampe Richtung Liezen der Anschlußstelle Spital/Pyhrn bei km 92,3 als Zu- und Abfahrtsrampe zu benützen. Hiezu wird es erforderlich sein, diese Rampe mit einer dem Gegenverkehr entsprechenden Ausbaubreite zu versehen. Die Rampe erreicht etwa bei km 93,0 die durchgehende Trasse der Pyhrn Autobahn und etwa bei km 94,0 den Beginn des 61 km langen Bosruck-Tunnels.

Etwa vom Nordportal des Tunnels an fällt die Trasse mit einer maximalen Neigung von 2,5% in Richtung Liezen. Die Scheitelhöhe der Tunnelstrecke liegt bei etwa 720 m, während die bisherige Pyhrnpaß Strecke bei 10% Steigung eine Scheitelhöhe von 945 m aufweist.

Vom Südportal des Bosruck-Tunnels verläuft die Trasse in der Ennsniederung auf eine Länge von rund 3 km in Richtung Anschlußknoten der Ennstal Schnellstraße S 8 im Raum Liezen—Selzthal.

Dieser Anschlußknoten kann provisorisch niveaugleich mit geringem verlorenen Aufwand ausgebildet werden oder auch mit größerem verlorenen Aufwand, wobei sich in diesem keine Objekte befinden, auch niveaufrei gestaltet werden.

Der wesentliche Unterschied der beiden Varianten zwischen niveaugleich bzw. niveaufrei besteht darin, daß bei der niveaugleichen Lösung die durchgehende Strecke Liezen—Selzthal bzw. bei der niveaufreien Lösung die durchgehende Strecke im Zuge der Pyhrn Autobahn A 9 liegt.

Ein Vollausbau des Knotens Selzthal, der die zukünftige Ennstal Schnellstraße S 8 mit der Pyhrn Autobahn A 9 in allen Verkehrsrelationen verbindet und beachtlichen Bauumfang aufweist, scheint so lange nicht sinnvoll, als die anschließenden Strecken der S 8 und der A 9 noch nicht vierspurig mit getrennten Richtungsfahrbahnen ausgebaut werden.

Vom Knoten Liezen verläuft sodann die Trasse der Pyhrn Autobahn durch den rund 900 m langen Tunnel Selzthal und schließt nach etwa 1300 m provisorisch an die bestehende Schoberpaß Bundesstraße B 113 in Richtung St. Michael an.

Die Baukosten und das Finanzierungserfordernis für den Bosruck-Tunnel bei Ausbau nur einer Tunnelröhre werden nach dem gegenwärtigen Stand der Projektierung für die Zeit bis zur Fertigstellung im Jahre 1981 wie folgt geschätzt:

	Millionen Schilling
1. Baukosten nach dem Stand von 1975 .....	1500
2. Baukostensteigerungen während der Bauzeit bis einschließlich 1981 ....	530
3. Gesamtbaukosten .....	2030
4. Verwaltungskosten .....	40
5. Kreditkosten .....	73
6. Kreditzinsen .....	607
7. Summe der Ausgaben .....	2750
abzüglich Einnahmen:	
8. Einzahlungen auf das Grundkapital	120
9. Mauteinnahmen .....	20
10. Zuschüsse des Bundes (Bundesministerium für Bauten und Technik)	115
11. Zuschüsse der Bundesländer Steiermark und Oberösterreich .....	45
12. Summe der Einnahmen .....	300
13. Gesamtsumme der während der Bauzeit aufzubringenden Mittel daher .....	2450

Eine genaue Erfassung der zu erwartenden Gesamtkosten wird erst nach Vorliegen der gesamten Detailprojektierungen möglich sein.

Für die Herstellung und Finanzierung des Bosruck-Tunnels einschließlich der Deckung der zusätzlich entstehenden Verwaltungskosten wird sich somit bis zum Ende der Bauzeit die Gesamtsumme der aufgenommenen Kredite auf etwa 2450 Millionen Schilling belaufen. Im Gesamthaftungsrahmen gemäß § 5 Abs. 2 lit. a war daher das Erfordernis für den Bosruck-Tunnel mit je 2450 Millionen Schilling für Kapital sowie für Zinsen und Kosten zu berücksichtigen.

Für die Anfangsjahre des Betriebes kann nicht damit gerechnet werden, daß die Mauteinnahmen die anfallenden Kosten decken werden. Der verbleibende Überhang an Ausgaben wird vom Bund nach Maßgabe des § 5 Abs. 8 aus den Mitteln der Bundesmineralölsteuer zu tragen sein.

#### IV.

Nach der Darstellung in den Abschnitten I bis III sind für die einzelnen Autobahnstrecken während der jeweiligen Bauzeit folgende Finanzierungsmittel aufzubringen:

Strecke	Millionen Schilling
Gleinalm-Autobahn .....	3770
St. Michael bis Traboch .....	530
Bosruck-Tunnel .....	2450
	<u>6750</u>

Der Haftungsrahmen in § 5 Abs. 2 lit. a wurde daher mit je 6750 Millionen Schilling für Kapital sowie für Zinsen und Kosten neu bestimmt, sodaß sich gegenüber dem bisherigen Gesamtbetrag (Gegenwert) der Haftung von 6600 Millionen Schilling nunmehr ein solcher von 13.500 Millionen Schilling ergibt.

#### V.

Zu den einzelnen Bestimmungen:

##### Zu Art. I Z. 1:

Die Änderung des Titels folgt daraus, daß sich das Gesetz nicht nur auf die Gleinalm-Autobahn, sondern nunmehr auch auf andere Abschnitte der Pyhrn Autobahn beziehen soll.

##### Zu Art. I Z. 2:

In den Gesetzauftrag, die Herstellung, Erhaltung und Finanzierung von Teilstrecken der Pyhrn Autobahn einer Aktiengesellschaft zu übertragen, werden nun der Bosruck-Tunnel und die Strecke St. Michael bis Traboch einbezogen. Der Auftrag an die Aktiengesellschaft, die zuletzt genannte Strecke nach ihrer Fertigstellung auch zu erhalten, beschränkt sich auf den Zeitraum bis zur Verkehrsübergabe des nach Norden in Richtung Selzthal anschließenden Abschnittes der Pyhrn Autobahn. Die Einbeziehung der Strecke St. Michael bis Traboch wird es ermöglichen, den vom Schoberpaß kommenden Verkehr auf die Gleinalm-Autobahn zu leiten, ohne daß er den lebhaften Verkehr auf den durch das Murtal führenden Bundesstraßen kreuzen muß; dies wird viele Verkehrsteilnehmer dazu bewegen, auf der Autobahn zu bleiben, auch wenn diese mautpflichtig ist. Hingegen wird es zweckmäßig sein, hinsichtlich

der Erhaltung den Abschnitt St. Michael bis Selzthal ebenso wie die Gleinalm-Autobahn als je eine gesonderte Einheit zu betrachten.

##### Zu Art. I Z. 3 und 4:

Diese Bestimmungen dienen lediglich einer Anpassung des Gesetzestextes an den Umstand, daß nun mehrere Autobahnstrecken in den Aufgabenbereich der Aktiengesellschaft einbezogen werden.

##### Zu Art. I Z. 5:

In den Erläuterungen zur Regierungsvorlage des Pyhrn Autobahn-Finanzierungsgesetzes ist seinerzeit darauf hingewiesen worden, daß infolge der Schwierigkeit der Geländeverhältnisse die Baukosten der Gleinalm-Autobahn ungleich höher als für Autobahnen im Flachland sein werden und der baldige Baubeginn sowie der rasche Ausbau nur dann möglich sind, wenn die Benutzer dieser neuen leistungsfähigen, Zeit und Treibstoff sparenden Verbindung zur Leistung eines entsprechenden Beitrages in Form des Benützungsentgeltes bereit sind. Diese Begründung gilt in gleicher Weise auch für den Bosruck-Tunnel.

Aus geographischen Gründen muß die zentrale Mautstelle für die Gleinalm-Autobahn zwischen St. Michael und dem nördlichen Tunnelportal situiert werden. Diese Mautstelle vermag, da bei dem zwischen dem südlichen Tunnelportal und Deutschfeistritz gelegenen Ort Übelbach eine Zu- und Abfahrt von der Autobahn vorgesehen ist, das etwa 8 km lange Teilstück von Deutschfeistritz-Übelbach nicht zu erfassen. Soll auch für dieses Teilstück ein Benützungsentgelt eingehoben werden, müßte im Bereich der Zu- und Abfahrt Übelbach eine Mautstelle eingerichtet werden. Die angestellten Verkehrszählungen haben ergeben, daß die möglichen Mauteinnahmen aus dieser kurzen Teilstrecke nicht ausreichen, um den Investitions- und Finanzierungsaufwand für die Mautstelle sowie später die laufenden Betriebskosten zu rechtfertigen. Durch die Formulierung des Abs. 1 lit. a wird der Gesetzauftrag, ein Benützungsentgelt einzuheben, auf die Teilstrecke St. Michael bis Übelbach beschränkt, sodaß für die Benützung nur der Teilstrecke Übelbach bis Deutschfeistritz kein Benützungsentgelt zu entrichten sein wird.

Durch die Formulierung des Abs. 1 wird davon abgesehen, für die Benützung der nur etwa 3,5 km langen Strecke von St. Michael bis Traboch ein Benützungsentgelt einzuheben. Dies findet seine Begründung darin, daß die Einhebung eines solchen Entgeltes, abgesehen davon, daß angesichts der Kürze der Strecke die gleichen Umstände wie für die Strecke Deutschfeistritz bis Übelbach gelten, den Zweck dieser Teilstrecke, als Zubringer zur Gleinalm-Autobahn zu dienen, beeinträchtigen würde.

## 9 der Beilagen

7

**Zu Artikel I Z. 6 und 7:**

Auch diese Bestimmungen sollen nur den Gesetzestext an den Umstand anpassen, daß nun mehrere Autobahnstrecken in den Gesellschaftszweck einbezogen werden.

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

Das Grundkapital der Gleinalm-Aktiengesellschaft soll um 200 Millionen Schilling auf 400 Millionen Schilling erhöht werden. Vom Erhöhungsbetrag werden nach den getroffenen Absprachen der Bund 120 Millionen Schilling, das Bundesland Steiermark 50 Millionen Schilling und das Bundesland Oberösterreich 30 Millionen Schilling übernehmen, die Bareinzahlung ist in vier unmittelbar aufeinanderfolgenden gleichen Jahresraten beginnend mit dem Jahr 1976 vorgesehen. Mit der Übernahme der Kapitalerhöhung und deren Durchführung werden sich die in § 4 lit. b angeführten Beteiligungsverhältnisse ergeben.

Die Leistung der in lit. c genannten Zuschüsse gründet sich auf Zusagen der Bundesländer Steiermark und Oberösterreich.

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

Wie schon bisher vorgesehen, sollen die Zuschüsse der beiden Bundesländer im selben Ausmaß, als sich in der Zukunft der Haftungsrahmen erhöhen sollte, angehoben werden. Dies wird hinsichtlich des Bundeslandes Oberösterreich auf jene Erhöhungen eingeschränkt, die durch Kostenerhöhungen bei Herstellung, Erhaltung und Finanzierung des Bosruck-Tunnels notwendig werden.

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

Der Haftungsrahmen wird durch diese Bestimmung den zusätzlichen Finanzierungserfordernissen angepaßt. Gleichzeitig soll, um mißverständliche Auslegungen zu vermeiden, im Gesetzestext klargestellt werden, bis zu welchem Höchstbetrag Haftungen für Kapital sowie für Zinsen und Kosten übernommen werden dürfen. Den nunmehr angegebenen Beträgen von je 6750 Millionen Schilling entsprechen 3300 Millionen Schilling im ursprünglichen Gesetzestext.

**Zu Art. I Z. 11:**

Durch diese Bestimmung sollen Kündigungsrechte bei der Ermittlung der prozentuellen Gesamtbelastung gemäß § 5 Abs. 2 lit. d und e für die Beurteilung der Laufzeit nicht berücksichtigt werden.

**Zu Art. I Z. 12:**

Die Änderung der Absatzbezeichnungen ergibt sich aus der Einfügung eines neuen Absatzes.

**Zu Art. I Z. 13:**

Gemäß § 5 Abs. 7 (bzw. nunmehr Abs. 8) sind, wenn der Bund aus der Haftung in Anspruch genommen wird oder zur Vermeidung einer solchen Inanspruchnahme Zahlungen an die Gesellschaft leistet, die Aufwendungen hierfür aus den Mitteln der Bundesmineralölsteuer zu bestreiten. Der neue Abs. 9 soll den Bundesminister für Bauten und Technik ermächtigen, auch, abgesehen vom Fall einer Inanspruchnahme aus der Haftung, Beträge an die Gesellschaft aus den Mitteln der Bundesmineralölsteuer in einem bestimmten jährlichen Höchstausmaß zu leisten und dadurch die Zinsenbelastung der Finanzierung zu mindern.

**Zu Art. I Z. 14:**

Diese Bestimmung paßt den Gesetzestext an den Umstand an, daß nun mehrere Autobahnstrecken in den Gesellschaftszweck einbezogen werden.

**Zu Art. II:**

Dieser enthält die Vollziehungsklausel.

**VI.**

Gegen Art. I Z. 8 und 10 bis 13 des vorliegenden Gesetzentwurfes sowie gegen Art. II, soweit er sich auf Art. I Z. 8 und 10 bis 13 bezieht, kann gemäß Art. 42 Abs. 5 Bundesverfassungsgesetz der Bundesrat keinen Einspruch erheben.

Auf Grund der vorliegenden Novellierung des Pyhrn Autobahn-Finanzierungsgesetzes werden in den Jahren 1976 bis einschließlich 1979 aus dem Bundeshaushalt je 30 Millionen Schilling auf das Grundkapital der Gleinalm-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. 10 des Novellenentwurfes).

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

## Gegenüberstellung

### zur Änderung des Pyhrn Autobahn-Finanzierungsgesetzes

#### Geltender Text:

**479. Bundesgesetz vom 2. Dezember 1971 betreffend die Finanzierung der Pyhrn Autobahn im Abschnitt St. Michael bis Deutschfeistritz (Pyhrn Autobahn-Finanzierungsgesetz)**

§ 1. (1) Der Bund hat die Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der mit Bundesgesetz vom 16. Juli 1971, betreffend die Bundesstraßen, BGBl. Nr. 286, im Verzeichnis 1 über Bundesstraßen A (Bundesautobahnen) unter A 9 angeführten Pyhrn Autobahn in der etwa 32 km langen Strecke von St. Michael bis Deutschfeistritz (Gleinalm-Autobahn) einschließlich der in ihrem Zuge befindlichen Tunnel, Brücken und sonstigen zur Autobahn gehörigen Anlagen einer Gesellschaft zu übertragen.

(2) Die für die Herstellung und Erhaltung der Gleinalm-Autobahn notwendigen Grundflächen sind von der Aktiengesellschaft auf ihre Kosten im Namen des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) zu erwerben.

Dieser Vorrang ist auch dann anzuwenden, wenn Grundflächen in Anspruch genommen werden, die sich im Eigentum des Bundes befinden. Für Enteignungen gelten die Bestimmungen der §§ 17 bis 20 des Bundesgesetzes vom 16. Juli 1971, betreffend die Bundesstraßen, BGBl. Nr. 286. Der Aktiengesellschaft steht im Verwaltungsverfahren das Antragsrecht zu.

(3) .....

(4) Die Aktiengesellschaft darf Betriebe an der Gleinalm-Autobahn, die den Belangen der Verkehrsteilnehmer auf diesen dienen und einen unmittelbaren Zugang zu der Autobahn haben (wie Tankstellen, Raststätten, Motels, Werkstätten und dergleichen), weder errichten noch

#### Text der Novellierung:

**Bundesgesetz vom 2. Dezember 1971 betreffend die Finanzierung von Abschnitten der Pyhrn Autobahn (Pyhrn Autobahn Finanzierungsgesetz)**

§ 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) und
- c) in der etwa 3,5 km langen Strecke von St. Michael bis Traboch

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 angeführten Strecke zu übernehmen, sobald die nördlich anschließenden Abschnitte der Pyhrn Autobahn dem Verkehr übergeben worden sind.

(2) 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.

Dieser Vorrang ist auch dann anzuwenden, wenn Grundflächen in Anspruch genommen werden, die sich im Eigentum des Bundes befinden. Für Enteignungen gelten die Bestimmungen der §§ 17 bis 20 des Bundesgesetzes vom 16. Juli 1971, betreffend die Bundesstraßen, BGBl. Nr. 286. Der Aktiengesellschaft steht im Verwaltungsverfahren das Antragsrecht zu.

(3) unverändert

(4) Die Aktiengesellschaft darf Betriebe an den 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



## 9 der Beilagen

9

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 Gleinalm-Autobahn ein Entgelt einzuheben.

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

(3) .....

§ 3. (1) .....

(2) Der Bund hat die Entgelte nach § 2 Abs. 1 sowie aus Nebenbetrieben der Gleinalm-Autobahn gezogene Entgelte der Aktiengesellschaft so weit zu überlassen, als dies zur Abdeckung der Kosten für die Grundeinlösung, Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der Gleinalm-Autobahn, 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 und das Bundesland Steiermark 40 vom Hundert übernehmen,
- c) das Bundesland Steiermark sich gegenüber der Aktiengesellschaft verpflichtet, dieser in den Jahren 1977 bis 1991 jährlich 15 Millionen Schilling als nicht rückzahlbare Zuschüsse zu leisten,
- d) .....

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

- a) der Gleinalm-Autobahn in der Teilstrecke St. Michael bis Übelbach und
  - b) des Bosruck-Tunnels
- ein Entgelt einzuheben.

(2) Die Höhe dieses Entgeltes ist vom Bundesminister für Bauten und Technik im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen nach Fahrzeuggattung und Entfernung festzusetzen. 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. Die Höhe des Entgeltes kann auch von anderen Merkmalen als Fahrzeuggattung und Entfernung, wie Häufigkeit der Benützung, abhängig gemacht werden, soweit dies im Interesse der Wirtschaftlichkeit des Straßenbetriebes geboten ist.

(3) unverändert

§ 3. (1) unverändert

(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.

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

- 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,
- d) unverändert

- e) das Bundesland Steiermark sich gegenüber der Aktiengesellschaft bereit erklärt, im Falle der Erhöhung des Haftungsrahmens gemäß § 5 Abs. 2 die Zuschüsse gemäß lit. c um den gleichen Hundertsatz zu erhöhen.

§ 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 6600 Millionen Schilling einschließlich der Zinsen und Kosten nicht übersteigt;

b) bis f) .....

(3) .....

(4) .....

(5) bis (7) .....

§ 6. 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 Gleinalm-Autobahn sowie für die Kosten der Einhebung des Benützungsentgeltes und zur Deckung der angemessenen Verwaltungskosten der Aktiengesellschaft aufgewendet hat.

§ 7. ....

§ 8. ....

- 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.

§ 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 6750 Millionen Schilling an Kapital und 6750 Millionen Schilling an Zinsen und Kosten nicht übersteigt.

b) bis f) unverändert

(3) unverändert

(4) unverändert

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

(6) bis (8) die unveränderten Abs. (5) bis (7)

(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.

§ 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.

§ 7. unverändert

§ 8. unverändert