

BUNDESMINISTERIUM FÜR FINANZEN

GZ. 72 4130/5-I/7/79 (25)

A-1015

Himmelpfortgasse 4-8
Postfach 2
Wien

Entwurf zu einem Bundesgesetz,
 mit dem das Arlberg Schnellstraße
 Finanzierungsgesetz, BGBL.Nr. 113/1973,
 in der Fassung des Bundesgesetzes
 BGBL.Nr. 625/1976, geändert wird

An das
 Präsidium des Nationalrates
 Parlament
 1010 Wien

Gesetzentwurf
 Zl. 13 - GE/1978
 Datum 1979 -03- 09
 Verteilt 13.3.79 folgt auf

Mo Dr. Frank

Das Bundesministerium für Finanzen beeckt sich, in der Beilage den Entwurf zu dem oben bezeichneten Bundesgesetz samt Erläuterungen und Gegenüberstellung des geltenden Textes und des Textes der Novellierung zu übersenden.

1979 02 26

Für den Bundesminister:

Dr. Schneider

Für die Richtigkeit
 der Ausfertigung:

Schmidl

U. f. mündl. Auskunft von Fin. Min. Oknser Dr. Trabold im BM. f. Finanzen Sekt. I/4 läuft die Begutachtungsfrist

bis 1979 04 02

Bundesgesetz vom , mit dem das
Arlberg Schnellstraße Finanzierungsgesetz geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Art. I

Das Arlberg Schnellstraße Finanzierungsgesetz, BGBI.Nr.113/1973, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI.Nr. 625/1976, wird wie folgt geändert:

1. Der Abs.1 des § 1 hat zu lauten:

"(1) Der Bund hat bei der im Bundesstraßengesetz 1971, BGBI. Nr.286, angeführten Arlberg Schnellstraße (S 16) die Herstellung, Erhaltung und Finanzierung

- a) der Teilstrecke St.Anton am Arlberg bis Langen am Arlberg (Arlberg Schnellstraße Tunnelstrecke) und
- b) der Teilstrecken Flirsch-Ost bis St.Anton am Arlberg und Danöfen bis Dalaas-West

einer Aktiengesellschaft zu übertragen."

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

" Der Bundesminister für Bauten und Technik ist berechtigt, der Aktiengesellschaft Anweisungen über die Herstellung und Erhaltung der in Abs.1 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. "

3. Im § 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 Teilstrecken und auf die Tarifgestaltung vergleichbarer Straßen Bedacht zu nehmen. "

- 2 -

4. 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 soweit zu überlassen, als dies zur Abgeltung der Kosten für die Grundeinlösungen, Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der in § 1 Abs.1 genannten Teilstrecken, der Kosten der Einhebung des Benützungsentgeltes sowie der angemessenen Verwaltungskosten der Aktiengesellschaft notwendig ist. "

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

" a) die Höhe des Grundkapitals der Aktiengesellschaft mit mindestens 400 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, im Jahre 1978 zusammen 16 Millionen Schilling und in den Jahren 1979 bis einschließlich 1982 jährlich zusammen je 31 Millionen Schilling als nicht rückzahlbare Zuschüsse zu leisten, "

6. Im § 5 Abs.2 hat lit.a zu lauten:

" a) Der jeweils ausstehende Gesamtbetrag (Gegenwert) der Haftung 5.700 Millionen Schilling an Kapital und 5.700 Millionen Schilling an Zinsen und Kosten nicht übersteigt; "

7. 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 Schuldendienst, die Erhaltung der in § 1 Abs.1 genannten Teilstrecken sowie für angemessene Verwaltungskosten decken. "

- 3 -

Art. II

Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist hinsichtlich des Art. I Z.1, 2 und 7 der Bundesminister für Bauten und Technik, hinsichtlich des Art.I Z.3 und 4 der Bundesminister für Bauten und Technik im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen und hinsichtlich des Art. I Z.5 und 6 der Bundesminister für Finanzen betraut.

Erläuterungen

I. Allgemeines

1. Aufgrund des Arlberg Schnellstraße Finanzierungsgesetzes, BGBL.Nr. 113/1973, hat der Bund Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der Arlberg Schnellstraße Tunnelstrecke an die Arlberg Straßentunnel Aktiengesellschaft übertragen. Durch die Novelle BGBL.Nr. 625/1976 wurde die Bau- und Finanzierungsaufgabe dieser Gesellschaft hinsichtlich der Teilstrecken der Arlberg Schnellstraße (S 16) von Flirsch-Ost bis St. Anton am Arlberg und von Danöfen bis Dalaas-West erweitert. Die Erhaltung dieser Teilstrecken sollte bei den zuständigen Bundesdienststellen verbleiben.
2. Die Baukosten (incl.Preisseigerungen) der Tunnelstrecke waren seinerzeit aufgrund des generellen Projektes auf S 2.838 Mio geschätzt, das finanzielle Erfordernis incl.Verwaltungskosten sowie Zinsen- und Kreditkosten bis zum Ende der mit Sommer 1979 angenommenen Bauzeit mit S 3.520 veranschlagt worden.

Diese erste Kostenschätzung änderte sich bereits bei Vorliegen der bei Gesetzwerbung des Stammgesetzes noch nicht fertiggestellten Detailprojekte sowie durch die Entwicklung der Materialpreise und der Zinsen- und Kreditkosten. Unerwartete geologische Schwierigkeiten, die wesentliche Erschwernisse beim Tunnelvortrieb und den Sicherungs- und Stützmaßnahmen verursachten, bewirkten schließlich weitere Erhöhungen des Bauaufwandes und hätten überdies zu einer Bauzeitverlängerung geführt. Durch die angeordneten Forcierungsmaßnahmen konnte die planmäßige Bauzeit allerdings verkürzt und die Tunnelstrecke bereits mit 1. Dezember 1978 dem Verkehr übergeben werden. Auf der Ostrampe wurde aufgrund der Lawinengutachten zusätzlich eine geschlossene Lawinengalerie gebaut und eine Betondecke in die Kostenschätzung miteinbezogen. Weitere Steigerungen ergaben sich bei den Baukosten für den Schacht Albona. Eine zusätzliche Investition von rd. S 100 Mio wird durch die vorgesehene Übertragung der Erhaltung der Rampenstrecken aufgrund der Errichtung von Bauhöfen einschließlich Ausrüstung und Fuhrpark erforderlich. Die Baukosten sowie der Fremdgeldbedarf für die Rampenstrecken ist ebenfalls neu zu bestimmen.

- 2 -

3. Nach den bisherigen Abrechnungen und den noch zu erbringenden Leistungen betragen die Gesamtkosten der Tunnelstrecke sowie der beiderseitigen Rampenstrecken bis zur Baufertigstellung im Herbst 1979:

	<u>Tunnel</u> i n	<u>Rampen</u> M i o	<u>Gesamtstrecke</u> S
Baukosten (incl.Preisseigerungen)	3.881	1.795	5.676
Betriebs-, Erhaltung und Verwaltungskosten	<u>99,5</u>	<u>17</u>	<u>116,5</u>
	3.980,5	1.812	5.792,5
Zinsen- u.Kreditkosten	<u>900</u>	<u>120,5</u>	<u>1.020,5</u>
Gesamtkosten bis zur Fertigstellung	4.880,5	1.932,5	6.813
abzüglich			
Grundkapital	225	100	325
Länderzuschüsse	135	34,2	169,2
Bundesmineralölsteuer	505	0	505
Maut	100	0	100
Zins- u.sonst.Erträge	<u>55,5</u>	<u>10,5</u>	<u>66</u>
	3.860	1.787,8	5.647,8
Aufrundung für Unvorherge- sehenes			<u>52,2</u>
Fremdmittelbedarf zum Ende der Bauzeit			<u>5.700,0</u>

Die Gesamtsumme der während der Bauzeit aufzunehmenden Fremdmittel wird demnach S 5.700 Mio betragen. Auf diesen Betrag erhöht sich daher der Haftungsrahmen für das Kapital und in gleicher Höhe auch für Zinsen und Kosten.

Diese Erhöhung des Kostenaufwandes erforderte auch eine Aufbringung zusätzlicher Eigenmittel. Nach Vereinbarung mit den beiden mitbeteiligten Bundesländern Tirol und Vorarlberg wird das Grundkapital der Arlberg Straßentunnel AG um S 100 Mio aufgestockt werden, weiters war die Gesamtsumme der von 1973 bis 1982 zu leistenden Länderzuschüsse von bisher S 240 Mio auf S 300 Mio zu erhöhen.

II. Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu Art. I Z.1: Durch die Novelle BGBl.Nr. 625/1976 war hinsichtlich der neu einbezogenen Verlängerungsstrecken die Erhaltung zunächst nicht übertragen worden, da die betriebs-technischen Überlegungen einer möglichst zweckmäßigen und sparsamen Abgrenzung der Erhaltung zwischen Bundesstraßenverwaltung und Gesellschaft zum damaligen Zeitpunkt noch nicht abgeschlossen waren. Nunmehr hat sich jedoch gezeigt, daß aus Zweckmäßigkeitsgründen die Erhaltung der Tunnelstrecke und der beiderseitigen Rampenstrecken durch die Gesellschaft gemeinsam besorgt werden sollte.

Zu Art.I Z.2 bis 4 und 7: Der neue Wortlaut berücksichtigt, daß die Erhaltungsaufgabe der Gesellschaft sich nunmehr auf sämtliche Teilstrecken bezieht.

Zu Art.I Z.5: Aufgrund des gestiegenen Kostenerfordernisses sind auch die Eigenmittel der Gesellschaft verhältnismäßig zu erhöhen. Diesem Zweck dient die vorgesehene Erhöhung des Grundkapitals um S 100 Mio auf S 400 Mio. Vom Erhöhungsbetrag übernehmen nach den bisherigen Beteiligungsverhältnissen der Bund S 60 Mio, das Land Tirol S 26 Mio und das Land Vorarlberg S 14 Mio. Weiters ist mit den beiden Ländern die Erhöhung der in lit.c bezeichneten Zuschüsse und die zeitliche Verteilung des Erhöhungsbetrages von S 60 Mio auf die Jahre 1979 bis einschließlich 1982 vereinbart worden.

Zu Art.I Z.6: Der Fremdmittelbedarf bis zum Ende der Bauzeit ist nach vorstehender Kostenübersicht mit S 5.700 Mio zu veranschlagen. Dieser Betrag wurde bei der Neubestimmung des Haftungsrahmens je für Kapital und für Zinsen und Kosten berücksichtigt.

Zu Art.II: Dieser enthält die Vollziehungsklausel.

Aufgrund des vorliegenden Gesetzesentwurfes werden aus dem Bundeshaushalt in den Jahren 1979 bis einschließlich 1982 je S 15 Mio auf das Grundkapital der Arlberg Straßentunnel AG einzuzahlen sein. Bis zu welchem Höchstausmaß der Bund aus übernommenen Haftung 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.6 des Gesetzesentwurfes).

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

G e g e n ü b e r s t e l l u n g

zur Änderung des Arlberg Schnellstraße Finanzierungsgesetzes

<u>Text der Novellierung</u>	<u>Geltender Text</u>
<p>§ 1. (1) Der Bund hat bei der im Bundesstraßengesetz 1971, BGBl.Nr.286, angeführten Arlberg Schnellstraße (S 16) die Herstellung, Erhaltung und Finanzierung</p> <ul style="list-style-type: none"> a) der Teilstrecke St.Anton am Arlberg bis Langen am Arlberg (Arlberg Schnellstraße Tunnelstrecke) und b) der Teilstrecken Flirsch-Ost bis St.Anton am Arlberg und Danöfen bis Dalaas-West <p>einer Aktiengesellschaft zu übertragen.</p>	<p>§ 1. (1) Der Bund hat bei der im Bundesstraßengesetz 1971, BGBl.Nr.286, angeführten Arlberg Schnellstraße (S 16)</p> <ul style="list-style-type: none"> a) die Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der Teilstrecke St.Anton am Arlberg bis Langen am Arlberg (Arlberg Schnellstraße Tunnelstrecke) und b) die Herstellung und Finanzierung der Teilstrecken Flirsch-Ost bis St.Anton am Arlberg und Danöfen bis Dalaas-West <p>einer Aktiengesellschaft zu übertragen.</p>
(2) unverändert	(2)
<p>(3) Der Bundesminister für Bauten und Technik ist berechtigt, der Aktiengesellschaft Anweisungen über die Herstellung und Erhaltung der in Abs.1 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.</p>	<p>(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 Ausküfte über die Tätigkeit der Aktiengesellschaft zu verlangen, soweit dies unter Bedachtnahme auf technische und verkehrswirtschaftliche Belange, wie sie rücksichtlich anderer Bundesstraßen bestehen, geboten erscheint.</p>
(4) unverändert	(4)
<p>§ 2. (1) unverändert</p> <p>(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 der Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der in § 1 Abs.1 genannten Teilstrecken und auf die Tarifgestaltung vergleichbarer Straßen Bedacht zu nehmen.</p>	<p>§ 2. (1)</p> <p>(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.</p>

<u>Text der Novellierung</u>	<u>Geltender Text</u>
(3) unverändert	(3)
§ 3. (1) unverändert	§ 3. (1)
(2) Der Bund hat die Entgelte nach § 2 Abs.1 sowie die aus Nebenbetrieben nach § 1 Abs.4 gezogenen Entgelte der Aktiengesellschaft soweit zu überlassen, als dies zur Abgeltung der Kosten für die Grundeinlösungen, Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der in § 1 Abs.1 genannten Teilstrecken, der Kosten der Einhebung des Benützungsentgeltes sowie der angemessenen Verwaltungskosten der Aktiengesellschaft notwendig ist.	(2) Der Bund hat die Entgelte nach § 2 Abs.1 sowie die aus Nebenbetrieben nach § 1 Abs.4 gezogenen Entgelte der Aktiengesellschaft soweit zu überlassen, als dies nach Maßgabe der § 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	§ 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,	a) die Höhe des Grundkapitals der Aktiengesellschaft mit mindestens 300 Millionen Schilling bestimmt ist,
b) unverändert	b)
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, im Jahre 1978 zusammen 16 Millionen Schilling und in den Jahren 1979 bis einschließlich 1982 jährlich zusammen je 31 Millionen Schilling als nicht rückzahlbare Zuschüsse zu leisten,	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) - e) unverändert	d) - e)
§ 5. (1) unverändert	§ 5. (1)
(2) Der Bundesminister für Finanzen darf von der im Abs.1 erteilten Ermächtigung nur dann Gebrauch machen, wenn	(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 5.700 Millionen Schilling an Kapital und 5.700 Millionen Schilling an Zinsen und Kosten nicht übersteigt;	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 g) unverändert	b) bis g)

Text der NovellierungGeltender Text

(3) - (8) unverändert

(3) - (8)

(9) 1.Satz:

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 in § 1 Abs.1 genannten Teilstrecken sowie für angemessene Verwaltungskosten decken.

(9) 1.Satz:

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.

(10) unverändert

(10)

§ 6. - § 8. unverändert

§ 6. - § 8.