

9 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XV. GP

1979 06 05

Regierungsvorlage

Bundesgesetz vom XXXXXXXXXXXX, mit dem das Arlberg Schnellstraße Finanzierungs- gesetz geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Das Arlberg Schnellstraße Finanzierungs-
gesetz, BGBl. Nr. 113/1973, in der Fassung des
Bundesgesetzes BGBl. Nr. 625/1976 wird wie
folgt geändert:

1. § 1 Abs. 1 hat zu lauten:

„(1) Der Bund hat bei der im Bundesstraßen-
gesetz 1971, BGBl. 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. § 1 Abs. 3 erster Satz hat zu lauten:

„Der Bundesminister für Bauten und Technik
ist berechtigt, der Aktiengesellschaft Anweisun-
gen über die Herstellung und Erhaltung der in
Abs. 1 genannten Teilstrecken zu erteilen und
Auskünfte über die Tätigkeit der Aktiengesell-
schaft zu verlangen, soweit dies unter Bedacht-
nahme auf technische und verkehrswirtschaftliche
Belange, wie sie rücksichtlich anderer Bundes-
straßen bestehen, geboten erscheint.“

3. § 2 Abs. 2 zweiter Satz hat 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 ver-
gleichbarer Straßen Bedacht zu nehmen.“

4. § 3 Abs. 2 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 Be-
nützungsentgeltes sowie der angemessenen Ver-
waltungskosten der Aktiengesellschaft notwendig
ist.“

5. § 4 lit. a hat zu lauten:

„a) die Höhe des Grundkapitals der Aktien-
gesellschaft mit mindestens 400 Millionen Schil-
ling bestimmt ist,“

6. § 4 lit. c hat zu lauten:

„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 36 Millionen Schilling als nicht rück-
zahlbare Zuschüsse zu leisten,“

7. § 5 Abs. 2 lit. a hat zu lauten:

„a) Der jeweils ausstehende Gesamtbetrag
(Gegenwert) der Haftung 6 000 Millionen Schil-
ling an Kapital und 6 000 Millionen Schilling an
Zinsen und Kosten nicht übersteigt;“

8. § 5 Abs. 9 erster Satz hat zu lauten:

„Der Bundesminister für Bauten und Technik
wird ermächtigt, jährlich nicht rückzahlbare Bei-
träge aus den Mitteln der Bundesmineralölsteuer
an die Gesellschaft so lange zu leisten, bis die
Erträge aus den Benützungsentgelten die Auf-
wendungen der Gesellschaft für den Schuld-
dienst, die Erhaltung der in § 1 Abs. 1 genannten
Teilstrecken sowie für angemessene Verwaltungs-
kosten decken.“

Artikel II

Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist
hinsichtlich des Art. I Z. 1, 2 und 8 der Bundes-
minister 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, 6 und 7 der Bundesminister für Fi-
nanzen 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. Preissteigerungen) der Tunnelstrecke waren seinerzeit aufgrund des generellen Projektes auf 2 838 Millionen Schilling geschätzt, das finanzielle Erfordernis incl. Verwaltungskosten sowie Zinsen- und Kreditkosten bis zum Ende der mit Sommer 1979 angenommenen Bauzeit mit 3 520 Millionen Schilling veranschlagt worden.

Diese erste Kostenschätzung änderte sich bereits bei Vorliegen der bei Gesetzwerdung 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 Lawingalerie gebaut und eine Betondecke in die Kostenschätzung miteinbezogen. Weitere Steigerungen ergaben sich bei den Baukosten für den Schacht Albona. Eine zusätzliche Investition von rund 100 Millionen Schilling 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 sind ebenfalls neu zu bestimmen.

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

	Tunnel	Rampen	Gesamtstrecke
	in Millionen Schilling		
Baukosten (incl. Preissteigerungen)	3 881	2 065	5 946
Betriebs-, Erhaltungs- und Verwaltungskosten	99,5	17	116,5
	<u>3 980,5</u>	<u>2 082</u>	<u>6 062,5</u>
Zinsen- und Kreditkosten	900	117,8	1 017,8
Gesamtkosten bis zur Fertigstellung	4 880,5	2 199,8	7 080,3
abzüglich			
Grundkapital	225	100	325
Länderzuschüsse	135	34,2	169,2
Bundesmineralölsteuer	505	0	505
Maut	100	0	100
Zins- und sonstige Erträge	55,5	10,5	66
	<u>3 860</u>	<u>2 055,1</u>	<u>5 915,1</u>
Aufgrund für Unvorhergesehenes			<u>84,9</u>
Fremdmittelbedarf zum Ende der Bauzeit ...			6 000,0

Die Gesamtsumme der während der Bauzeit aufzunehmenden Fremdmittel wird demnach 6 000 Millionen Schilling 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 Aktiengesellschaft um 100 Millionen Schilling aufgestockt werden, weiters war die Gesamtsumme der von 1973 bis 1982 zu leistenden Länderzuschüsse von bisher 240 Millionen Schilling auf 320 Millionen Schilling 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 betriebstechnischen 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 8:

Der neue Wortlaut berücksichtigt, daß die Erhaltungsaufgabe der Gesellschaft sich nunmehr auf sämtliche Teilstrecken bezieht.

Zu Art. I Z. 5 und 6:

Aufgrund des gestiegenen Kostenerfordernisses sind auch die Eigenmittel der Gesellschaft verhältnismäßig zu erhöhen. Diesem Zweck dient die vorgesehene Erhöhung des Grundkapitals um 100 Millionen Schilling auf 400 Millionen Schilling. Vom Erhöhungsbetrag übernehmen nach

den bisherigen Beteiligungsverhältnissen der Bund 60 Millionen Schilling, das Land Tirol 26 Millionen Schilling und das Land Vorarlberg 14 Millionen Schilling. Weiters ist mit den beiden Ländern die Erhöhung der in lit. c bezeichneten Zuschüsse und die zeitliche Verteilung des Erhöhungsbetrages von 80 Millionen Schilling auf die Jahre 1979 bis einschließlich 1982 vereinbart worden.

Zu Art. I Z. 7:

Der Fremdmittelbedarf bis zum Ende der Bauzeit ist nach vorstehender Kostenübersicht mit 6 000 Millionen Schilling 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 15 Millionen Schilling auf das Grundkapital der Arlberg Straßentunnel Aktiengesellschaft einzuzahlen sein. Bis zu welchem Höchstausmaß der Bund aus übernommenen Haftungen in Anspruch genommen werden kann und aus diesem Titel im Verlauf des gesamten Finanzierungszeitraumes Zahlungen aus den zweckgebundenen Mitteln der Bundesmineralölsteuer zu leisten haben wird, ergibt sich aus § 5 Abs. 2 lit. a (Art. I Z. 7 des Gesetzesentwurfes).

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

Gegenüberstellung

zur Änderung des Arlberg Schnellstraße Finanzierungsgesetzes

Text der Novellierung

§ 1. (1) Der Bund hat bei der im Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. 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) unverändert

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

Geltender Text

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

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

einer Aktiengesellschaft zu übertragen.

(2)

(3) Der Bundesminister für Bauten und Technik ist berechtigt, der Aktiengesellschaft nach Maßgabe des Abs. 1 Anweisungen über die Herstellung

Text der Novellierung

Geltender Text

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.

(4) unverändert

§ 2. (1) unverändert

(2) Die Höhe dieses Entgeltes ist vom Bundesminister für Bauten und Technik im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen nach Fahrzeuggattung festzusetzen. Bei der Festsetzung der Höhe des Entgeltes ist 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.

(3) unverändert

§ 3. (1) unverändert

(2) Der Bund hat die Entgelte nach § 2 Abs. 1 sowie die aus Nebenbetrieben nach § 1 Abs. 4 gezogenen Entgelte der Aktiengesellschaft 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 und 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 400 Millionen Schilling bestimmt ist,

b) unverändert

c) die Länder Tirol und Vorarlberg sich gegenüber der Aktiengesellschaft verpflichten, dieser in den Jahren 1973 bis einschließlich 1977 jährlich zusammen je 32 Millionen Schilling, im Jahre 1978 zusammen 16 Millionen Schilling und in den Jahren 1979 bis einschließlich 1982 jährlich zusammen je 36 Millionen Schilling als nicht rückzahlbare Zuschüsse zu leisten,

d)–e) unverändert

§ 5. (1) unverändert

(2) Der Bundesminister für Finanzen darf von der im Abs. 1 erteilten Ermächtigung nur dann Gebrauch machen, wenn

a) der jeweils ausstehende Gesamtbetrag (Gegenwert) der Haftung 6 000 Millionen Schil-

und Erhaltung der dort genannten Teilstrecken zu erteilen und Auskünfte über die Tätigkeit der Aktiengesellschaft zu verlangen, soweit dies unter Bedachtnahme auf technische und verkehrswirtschaftliche Belange, wie sie rücksichtlich anderer Bundesstraßen bestehen, geboten erscheint.

(4)

§ 2. (1)

(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.

(3)

§ 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 nach Maßgabe des § 1 Abs. 1 zur Abgeltung der Kosten für die Grundeinlösungen, Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der dort genannten Teilstrecken, der Kosten der Einhebung des Benützungsentgeltes sowie der angemessenen Verwaltungskosten der Aktiengesellschaft notwendig ist.

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

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

b)

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)

§ 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 4 500 Millionen Schil-

9 der Beilagen

5

Text der Novellierung

ling an Kapital und 6 000 Millionen Schilling an Zinsen und Kosten nicht übersteigt;

b)–g) unverändert

(3)–(8) unverändert

(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.

(10) unverändert

§ 6.–§ 8. unverändert

Geltender Text

ling an Kapital und 4 500 Millionen Schilling an Zinsen und Kosten nicht übersteigt;

b)–g)

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

(10)

§ 6.–§ 8.