

II-1994 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

Präs.: 1984 -11- 08No. 115/A

A n t r a g

der Abgeordneten Mag. Guggenberger , Eigruher

und Genossen

betreffend die Abänderung des Bundesgesetzes, mit dem eine Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft errichtet wird, mit dem die Planung und Errichtung von Bundesstraßenteilstrecken übertragen wird und mit dem das Bundesministeriengesetz 1973 geändert wird.

Der Nationalrat wolle beschließen:

Bundesgesetz vom, betreffend die Abänderung des Bundesgesetzes ,mit dem eine Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft errichtet wird, mit dem die Planung und Errichtung von Bundesstraßenteilstrecken übertragen wird und mit dem das Bundesministeriengesetz 1973 geändert wird.

Der Nationalrat hat beschlossen:

. / 2

- 2 -

Artikel I

Das Bundesgesetz vom 8. Oktober 1982, mit dem eine Autobahnen- und Schnellstraßen - Finanzierungs-Aktiengesellschaft errichtet wird, mit dem die Planung und Errichtung von Bundesstraßenteilstrecken übertragen wird und mit dem das Bundesministeriengesetz 1973 geändert wird, BGBl. Nr. 591/1982, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 288/1984, wird wie folgt geändert:

1. Im Artikel II § 6 Abs. 2 hat die lit. a zu lauten:

"a) der jeweils ausstehende Gesamtbetrag (Gegenwert) der Haftung 60 000 Millionen Schilling an Kapital und 60 000 Millionen Schilling an Zinsen und Kosten nicht übersteigt",

2. Im Artikel IV hat § 4 zu lauten:

"Im Falle der Übertragung nach § 1 ist der Arlberg Straßentunnel Aktiengesellschaft zur Planung, zur Errichtung und zur Erhaltung zu übertragen:

a) die Teilstrecke der S 16 Arlberg Schnellstraße von Langen bis Danöfen (Vollausbau)

b) die Teilstrecke der S 16 Arlberg Schnellstraße von Landeck/West bis Flirsch/Ost;

weitere ist der Arlberg Straßentunnel Aktiengesellschaft zur Erhaltung zu übertragen:

die Teilstrecke der S 16 Arlberg Schnellstraße von Zams (A 12) bis Landeck/West."

3) Im Artikel IV § 5 hat die lit. b zu lauten:

"b) die Teilstrecke der A 2 Süd Autobahn von Sinnersdorf bis zur Anschlußstelle Lafnitztal einschließlich der Teilstrecke B 50 Oberwarther Straße Umfahrung Allhau."

./3

- 3 -

4. Im Artikel IV erhält der bisherige § 6 die Absatzbezeichnung "(1)".

Dem § 6 ist ein Abs. 2 anzufügen:

"(2) Im Falle der Übertragung nach § 1 ist der Pyhrn Autobahn Aktiengesellschaft zur Planung, Errichtung und Erhaltung zu übertragen:

die Teilstrecke der A 9 Pyhrn Autobahn von Sattledt (A 1, A 8) bis Windischgarsten einschließlich des Knotens Sattledt sowie der Vollausbau der Strecke Rottenmann/Süd bis Gaishorn."

Artikel II

Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist hinsichtlich des Artikel I Punkt 1 der Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich der übrigen Punkte des Artikel I der Bundesminister für Bauten und Technik im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen betraut.

In formeller Hinsicht wird beantragt, diesen Antrag dem Finanz- und dem Budgetausschuß zuzuweisen.

- 4 -

B e g r ü n d u n g :

Das Bundesgesetz vom 8. Oktober 1982, mit dem eine Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft errichtet wird, mit dem die Planung und Errichtung von Bundesstraßenteilstrecken übertragen wird und mit dem das Bundesministeriengesetz 1973 geändert wird, BGBl. Nr. 591/1982, hat sich als Instrument für die Finanzierung des Baues von Autobahnen und Schnellstraßen als geeignet und notwendig erwiesen. Auch im Sinne der ursprünglichen Zielsetzung des Stammgesetzes werden mit dem vorliegenden Gesetzesantrag die von der Finanzierung durch die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft umfaßten Strecken des Grundnetzes an Autobahnen und Schnellstraßen erweitert, um die dringend notwendige Schließung dieses Grundnetzes zu beschleunigen.

Dadurch und auch zur raschen Weiterführung der schon bisher durch die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft finanzierten Autobahnen und Schnellstraßen ist auch eine Erhöhung des Haftungsrahmens von bisher 45 auf 60 Milliarden Schilling erforderlich.

Im einzelnen ist zum Gesetzesentwurf zu bemerken:

Artikel I Punkt 1: Der bisherige Haftungsrahmen für aufgenommene Kredite der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) einschließlich aller noch nicht getilgter Verbindlichkeiten der Straßensondergesellschaften Arlberg Strassentunnel AG, Autobahnen- und Schnellstraßen AG (ASAG), Brenner Autobahn AG, Pyhrn Autobahn AG und Tauernautobahn AG, beträgt 45 Milliarden Schilling. Dieser Betrag reicht für die Herstellung der den Straßensondergesellschaften übertragenen Strecken einschließlich der durch das ASFINAG-Gesetz neu übertragenen Abschnitten nur noch eine beschränkte Zeit aus.

./5

- 5 -

Hiebei ist auch die nun doch sich abzeichnende Errichtung des Karawankenstraßentunnels zu berücksichtigen. Mit der in diesem Gesetzentwurf vorgesehenen weitgehenden Schließung des Grundnetzes an Autobahnen und Schnellstraßen durch Übertragung weiterer Strecken an Straßensondergesellschaften wird zusammen mit den 1985 bei den bisher übertragenen Strecken auftretenden Finanzierungserfordernissen eine Aufstockung des Haftungsrahmens auf 60 Milliarden Schilling an Kapital und 60 Milliarden Schilling an Zinsen und Kosten notwendig.

Zu Artikel I Punkt 2: Mit dieser Bestimmung soll eine der noch fehlenden Lücken in einer hochrangigen Ost-West-Straßenverbindung, nämlich das Teilstück zwischen dem Ende des Perjentunnels in Landeck/West und dem Beginn der ausgebauten Arlberg Schnellstraße in Flirsch/Ost geschlossen werden bzw. die Finanzierung als die Voraussetzung für eine baldige Realisierung gesichert werden. Der Bau dieses schwierigen Straßenstückes wird etwa Kosten von 2 Milliarden Schilling erfordern.

Zweckmäßigerweise wird in diesem Zusammenhang die Erhaltung der gesamten in Tirol gelegten Strecke der S 16 Arlberg Schnellstraße, somit auch der bereits gebaute Perjentunnel bis zur Anschlußstelle Zams, in die Erhaltung der Arlberg Straßentunnel AG übertragen.

Im Sinne einer langfristigen optimalen Wirtschaftlichkeit der Bauausführung ist ausdrücklich vorzusehen, wie dies bei den meisten Strecken schon bisher geschehen ist, die Schnellstraße im Vollausbau herzustellen.

Zu Artikel I Punkt 3: Hier erfolgte die Ergänzung der bisherigen gesetzlichen Bestimmung um die Worte "einschließlich der Teilstrecke der B 50 Oberwarter Straße Umfahrung Allhau".

./6

- 6 -

Die Anschlußstelle Lafnitztal der A 2 Süd Autobahn stößt auf eine für den Durchzugsverkehr völlig ungeeignete Straße und in weiterer Folge auf die unausgebaute Ortsdurchfahrt Allhau der Bundesstraße B 50 Oberwarther Straße. Eine Umfahrung Allhau der B 50 ist zwar längst geplant, doch fehlen die Mittel, um sie in nächster

Zeit realisieren zu können. Da diese Umfahrung Allhau jedoch gleichzeitig mit der Süd Autobahn in diesem Bereich fertiggestellt sein soll, bietet sich - einem Wunsch des Landes Burgenland folgend - an, die Planung und Errichtung der Autobahnen- und Schnellstraßen-Aktiengesellschaft (ASAG), die in diesem Bereich die Süd Autobahn errichtet, zu übertragen.

Die Kosten dieser Strecke werden rd. 135 Mio S betragen.

Zu Artikel I Punkt 4: Das ASFINAG-Gesetz hat vorwiegend deshalb, da mit der vorgesehenen Summe des Haftungsrahmens von 45 Milliarden Schilling eine Schließung des Autobahnen- und Schnellstraßen-Grundnetzes nicht durchführbar war, die besonders verkehrsbedeutende Strecke Sattledt - Windischgarsten der A 9 Pyhrn Autobahn im Zuge der Verbindung Bundesrepublik Deutschland - Oberösterreich - Steiermark - Jugoslawien ausgeklammert. Bei dieser rund 40 km langen Autobahnstrecke handelt es sich um die Verbindung vom Ende der Innkreis Autobahn bzw. der West Autobahn im Knoten Sattledt nach Windischgarsten, bis wohin von Süden her kommend die Pyhrn Autobahn AG die Autobahn bereits errichtet. Der Bau dieser Strecke ist sowohl aus innerösterreichischen als auch aus internationalen Gründen dringend erforderlich, eine Finanzierung der rund 5 Milliarden Schilling Baukosten aus normalen Budgetmitteln aber in absehbarer Zeit nicht möglich. Mit dieser Bestimmung wird der Bundesminister für Bauten und Technik im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen ermächtigt, unter den übrigen Voraussetzungen des ASFINAG-Gesetzes auch diese Strecke einer Straßensondergesellschaft, zweckmäßigerweise der Pyhrn Autobahn AG, zu übertragen.

. / 7

- 7 -

Im Sinne einer langfristigen optimalen Wirtschaftlichkeit der Bauausführung ist ausdrücklich vorzusehen, wie dies bei den meisten Strecken schon bisher geschehen ist, die Autobahn in Vollausbau herzustellen. Dies war auch für die Strecke Rottenmann/Süd-Gaishorn (Autobahnumfahrung Trieben) festzulegen; die hierfür erforderlichen Baukosten betragen rund 300 Millionen Schilling.

Zu Artikel II: Vollzugsklausel