

718 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVI. GP

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses

über den Antrag (115/A) der Abgeordneten Mag. Guggenberger, Eigruber 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 Bundesministerien-gesetz 1973 geändert wird

Die Abgeordneten Mag. Guggenberger, Eigruber und Genossen haben am 8. November 1984 den gegenständlichen Antrag im Nationalrat eingebracht und ua. wie folgt begründet:

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 Bundesministerien-gesetz 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.

Der Finanz- und Budgetausschuß hat den gegenständlichen Gesetzentwurf in seiner Sitzung am 26. Feber 1985 in Verhandlung genommen.

Nach Wortmeldungen der Abgeordneten Dr. Veselsky, Dipl.-Kfm. Dr. Keimel, Dipl.-Ing. Dr. Zittmayr und Hintermayer wurde beschlossen, zur Vorbehandlung des Gegenstandes einen Unterausschuß einzusetzen. Diesem gehörten von der Sozialistischen Partei Österreichs die Abgeordneten Mag. Brigitte Ederer, Gärtner, Mühlbacher (Obmann), Veleta und Dr. Veselsky, von der Österreichischen Volkspartei die Abgeordneten Dr. Feurstein, Dipl.-Kfm. Dr. Keimel (Obmannstellvertreter), Koppensteiner und Lußmann sowie von der Freiheitlichen Partei Österreichs Abgeordneter Grabher-Meyer (Schriftführer) an.

Der Unterausschuß hat den Entwurf in der Sitzung am 20. Juni 1985 beraten. Im Zuge der Unterausschußberatungen wurde über den Gegenstand kein Einvernehmen erzielt.

Nach einem mündlichen Bericht durch den Unterausschußobmann über die Beratungen hat der Finanz- und Budgetausschuß den Antrag in seiner Sitzung am 19. September 1985 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich die Abgeordneten Mag. Guggenberger, Dipl.-Kfm. Dr. Keimel, Grabher-Meyer, Lußmann, Dipl.-Ing. Dr. Zittmayr und Dr. Feurstein sowie der Bundesminister für Finanzen Dipl.-Kfm. Dr. Vranitzky.

Die Abgeordneten Mag. Guggenberger und Grabher-Meyer stellten einen Abänderungsantrag, der wie folgt begründet war:

Zu Art. I Z 2 und Z 5 (neu) (Arlberg Straßentunnel AG und Brenner Autobahn AG):

Mit dem vorliegenden Initiativantrag sollte die gesamte noch nicht gebaute Strecke der S 16 Arlberg Schnellstraße in Tirol von Landeck/West bis Flirsch/Ost der Arlberg Straßentunnel AG zur Planung, Errichtung und Erhaltung übertragen werden. Nun scheint aber besonders vordringlich bloß der Bau der Strecke Landeck/West—Pians der

S 16, während für die Strecke Pians—Flirsch/Ost die parallel führende Bundesstraße noch einige Zeit dem Verkehr genügen dürfte. Die für den Bau dieser Strecke vorgesehenen Kosten scheinen für die Schließung einer weiteren Lücke in der hochrangigen Ost-West-Straßenverbindung, nämlich dem Teilstück der A 12 Inntal Autobahn zwischen Roppen und Imst zweckmäßiger verwendet. Es sollte daher der Arlberg Straßentunnel AG nur die Planung, Herstellung und Erhaltung der Teilstrecke Landeck/West—Pians übertragen werden. Die Planung und Herstellung der Teilstrecke Roppen—Imst wäre der Brenner Autobahn AG zu übertragen, der bereits die Herstellung der anschließenden Strecke Roppen—Telfs übertragen ist; diese Strecke ist übrigens bereits in Bau. Vorausschauend wäre jedoch der Arlberg Straßentunnel AG die Planung der noch offenen Teilstrecke der S 16 in Tirol zwischen Flirsch/Ost und Pians zu übertragen.

Zu Art. I Z 4 (Pyhrn Autobahn AG):

Die Übertragung der gesamten Strecke Windischgarsten—Sattledt der A 9 Pyhrn Autobahn an die Pyhrn Autobahn AG zum vollständigen Ausbau scheint im gegenwärtigen Zeitpunkt verfrüht. So scheint eine Beschränkung der Übertragung des Baues auf die Strecke von der Anschlußstelle Sattledt bis zur Anschlußstelle Kirchdorf und der Vollausbau der Autobahnumfahrung Trieben (Rottenmann/Süd—Gaishorn) vordringlich. Für den Rest der in Oberösterreich gelegenen Strecke der A 9 Pyhrn Autobahn soll vorausblickend wie bei der Arlberg Straßentunnel AG die Planung der Pyhrn Autobahn AG übertragen werden.

Zu Art. I Z 6 (neu) (Tauern Autobahn AG):

Mit dem „ASFINAG-Gesetz“, BGBl. Nr. 591/1982, in der Fassung BGBl. Nr. 288/1984 wurde ua. der Tauernautobahn AG zur Planung und Errichtung die Teilstrecke der A 10 Tauern Autobahn von Spittal/Drau bis Villach (A 2) übertragen. Vom Knoten Villach (A 2, A 10) nach Südosten schließt nach dem Bundesstraßengesetz 1971 die A 11 Karawanken Autobahn an, die in der Teilstrecke Winkl im Rosental bis zur Staatsgrenze im Karawanken-Straßentunnel durch das Karawanken-Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 442/1978, gleichfalls der Tauern Autobahn AG

zur Herstellung und Erhaltung übertragen wurde. Durch Artikel II § 2 Abs. 3 lit. c des ASFINAG-Gesetzes, BGBl. Nr. 591/1982, wurde für diese Strecke ausdrücklich auch die Finanzierung über die ASFINAG vorgesehen.

Es ist unbedingt erforderlich, daß bei Verkehrsübergabe der Autobahnstrecken Spittal/Drau—Villach und Winkl im Rosental—Karawankenstraßentunnel gleichzeitig auch das fehlende Zwischenstück vom Knoten Villach (Zauchen) bis Winkl im Rosental dem Verkehr übergeben werden kann. Die Baukosten dieser 11,4 km langen Autobahnstrecke werden mit etwa 1 Milliarde Schilling geschätzt. Mit der vorliegenden Ergänzung zu der in Behandlung stehenden ASFINAG-Novelle soll die finanzielle Grundlage für die rechtzeitige Errichtung dieser Autobahnstrecke geschaffen werden.

Zu Art. I Z 7 (neu):

Durch diese Bestimmung soll sichergestellt werden, daß der durch überlassene Mautüberschüsse nicht gedeckte jährliche Zinsaufwand der ASFINAG nicht den für die Finanzierung von Baumaßnahmen zur Verfügung stehenden Haftungsrahmen belastet, sondern insofern ein jährlicher Kostenersatz aus der Mineralölsteuer erfolgt. Spätestens nach Fertigstellung sämtlicher von der ASFINAG finanzierten Baumaßnahmen wird überdies die Tilgung der Verbindlichkeiten in Jahresraten so einsetzen, daß das mit 31. Dezember 2015 vorgesehene Tilgungsende erreicht werden kann.

Nach der Rechtsauffassung des Bundeskanzleramtes-Verfassungsdienst unterliegen die Bestimmungen des Art. I Z 1 sowie des Art. II, soweit er sich auf Art. I Z 1 bezieht, im Sinne des Art. 42 Abs. 5 B-VG nicht dem Einspruchsrecht des Bundesrates.

Bei der Abstimmung wurde der Gesetzentwurf in der Fassung des erwähnten Abänderungsantrages mit Stimmenmehrheit angenommen.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Finanz- und Budgetausschuß somit den Antrag, der Nationalrat wolle dem angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen. %

Wien, 1985 09 19

Dr. Nowotny
Berichterstatter

Mühlbacher
Obmann

/

Bundesgesetz vom XXXXXXXXX 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:

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:

„§ 4. 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 Pians.

Weiters ist der Arlberg Straßentunnel Aktiengesellschaft zur Planung die Teilstrecke der S 16 Arlberg Schnellstraße von Pians bis Flirsch/Ost und zur Erhaltung die Teilstrecke der S 16 Arlberg Schnellstraße von Zams (A 12) bis Landeck/West zu übertragen.“

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 Oberwarter Straße Umfahrung Allhau.“

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:

- a) die Teilstrecke der A 9 Pyhrn Autobahn von Sattledt bis Kirchdorf,
- b) der Vollausbau der Strecke Rottenmann/Süd bis Gaishorn (Umfahrung Trieben).

Weiters ist der Pyhrn Autobahn Aktiengesellschaft zur Planung die Teilstrecke der A 9 Pyhrn Autobahn von Kirchdorf bis Windischgarsten zu übertragen.“

5. Im Artikel IV hat § 2 zu lauten:

„Im Falle der Übertragung nach § 1 ist der Brenner Autobahn Aktiengesellschaft zur Planung und Errichtung zu übertragen

- a) die Teilstrecke der A 12 Inntal Autobahn von Telfs bis Imst,
- b) die Teilstrecke der B 174 Innsbrucker Straße von der Fritz Pregl Straße bis zur Ostseite der Olympiabücke.

Nach Fertigstellung von verkehrswirksamen Abschnitten sind diese Strecken dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) zur Erhaltung zu übergeben.“

6. Im Artikel IV hat § 3 zu lauten:

„Im Falle der Übertragung nach § 1 ist der Tauernautobahn Aktiengesellschaft zur Planung und zur Errichtung zu übertragen:

- a) die Teilstrecke der A 10 Tauern Autobahn von Spittal/Drau bis Villach,
- b) die Teilstrecke der A 11 Karawanken Autobahn von Villach (A 2, A 10) bis Winkl im Rosental.

Nach Fertigstellung von verkehrswirksamen Abschnitten sind diese Strecken dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) zur Erhaltung zu übergeben.“

7. Im Artikel II ist dem § 10 ein Abs. 3 anzufügen:

„(3) Der Kostenersatz gemäß Abs. 1 ist jährlich zumindest in Höhe des durch die Erträge aus den der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft gemäß § 4 Abs. 1 zufließenden Benützungsentgelten nicht gedeckten Zinsenaufwandes zuzüglich angemessener Personal- und Verwaltungskosten zu leisten.

Spätestens mit Fertigstellung sämtlicher von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zur Finanzierung übernomme-

nen Baumaßnahmen ist der jährliche Kostenersatz so zu bemessen, daß auch die Tilgung der Verpflichtungen der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft längstens bis zum 31. Dezember 2015 gewährleistet ist.“

Artikel II

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