

II-865 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVII. Gesetzgebungsperiode

A n t r a g

No. 65/IA

der Abgeordneten Kräutl, Lußmann
und Genossen

04. JUNI 1987

Präs.:

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:

Artikel I

Artikel IV des Bundesgesetzes, BGBI. Nr. 591/1982, 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, in der Fassung der Bundesgesetze BGBI. Nr. 288/1984, 493/1985 und 80/1987 wird wie folgt geändert:

1. § 2 lit. b hat zu entfallen. Nach lit. a ist der Beistrich durch einen Punkt zu ersetzen.

2. Dem § 3 ist folgender Satz anzufügen:

"Weiters ist der Tauernautobahn Aktiengesellschaft zur Planung, Errichtung und Erhaltung der Vollausbau des Katschberg- und des Tauerntunnels zu übertragen."

3. Im § 6 Abs. 2 ist nach lit. b der Punkt durch einen Beistrich zu ersetzen und die lit. c anzufügen:

"c) die Teilstrecke der A 9 Pyhrn Autobahn vom Knoten Selzthal bis Rottenmann/Süd."

Artikel II

Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen betraut.

In formeller Hinsicht wird beantragt, diesen Antrag unter Verzicht auf die erste Lesung dem Finanzausschuß zuzuweisen.

Textgegenüberstellung

geltende Fassung

neue Fassung

§ 2. Im Falle der Obertragung 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 Olympiabrücke.

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

§ 3. Im Falle der Obertragung 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.

§ 2. Im Falle der Obertragung 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.

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

§ 3. Im Falle der Obertragung 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.

- 2 -

geltende Fassung

Nach Fertigstellung von verkehrs-wirksamen Abschnitten sind diese Strecken dem Bund (Bundesstraßen-verwaltung) zur Erhaltung zu übergeben.

neue Fassung

Nach Fertigstellung von verkehrs-wirksamen Abschnitten sind diese Strecken dem Bund (Bundesstraßen-verwaltung) zur Erhaltung zu übergeben.

Weiters ist der Tauernautobahn Aktiengesellschaft zur Planung, Errichtung und Erhaltung der Vollausbau des Katschberg- und des Tauerntunnels zu übertragen.

§ 6. (2) Im Falle der Übertragung nach § 1 ist der Pyhrn Autobahn Aktien-gesellschaft 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.

§ 6. (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),
- c) die Teilstrecke der A 9 Pyhrn Autobahn vom Knoten Selzthal bis Rottenmann/Süd.

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

B e g r ü n d u n g :

Durch den vorliegenden Gesetzesantrag soll die Finanzierung weiterer Teilstrecken der Pyhrn- und der Tauern Autobahn über die ASFINAG sowie deren Bau über die jeweilige Bauträgergesellschaft gesichert werden.

Eine Erhöhung des bestehenden Haftungsrahmens der ASFINAG von 60 Milliarden Schilling ist aufgrund von Einsparungen bei der Tauern Autobahn seinerzeit übertragenen Streckenabschnitten sowie der Streichung eines der Brenner Autobahn AG seinerzeit übertragenen Bundesstraßenteilstückes nicht erforderlich.

Im einzelnen ist zum Gesetzesentwurf zu bemerken:

zu Artikel I Punkt 1:

Die der Brenner Autobahn AG übertragene Teilstrecke der B 174 Innsbrucker Straße soll nach den nunmehrigen auch seitens der Stadt Innsbruck bestehenden Überlegungen nicht mehr ausgebaut werden. Die hiefür vorgesehenen Mittel von etwa 360 Millionen Schilling entsprechen etwa dem Erfordernis der der Pyhrn Autobahn AG neu zu übertragenden Strecke Knoten Selzthal bis Rottenmann/Süd.

zu Artikel I Punkt 2:

Mit der Fertigstellung der Nordumfahrung Villach im Sommer 1988 wird nach der bereits im Juli 1986 erfolgten Eröffnung der Teilstrecke Spittal/Drau bis Villach/West die Tauern Autobahn durchgehend befahrbar sein.

Nach dem Zusammenschluß der Südautobahn bis zur Staatsgrenze mit der auf italienischer Seite gleichzeitig fertiggestellten Kanaltalautobahn ebenfalls im Juli 1986 ist die lückenlose Anbindung an das italienische Autobahnnetz gegeben. Damit wird neben der

- 2 -

Brenner-Inntalroute erstmals eine weitere durchgehende autobahn-mäßige Nord/Süd-Verbindung zur Verfügung stehen.

Im Sommer 1991 wird als Fortsetzung der Tauern Autobahn nach Jugoslawien überdies die Verkehrsfreigabe der Karawankenautobahn von Villach bis einschließlich des Kernstückes des Karawankentunnels erfolgen, auf jugoslawischer Seite ist die autobahn-mäßige Fortsetzung bis zum derzeitigen Autobahnende bis Kranj zum selben Zeitpunkt vorgesehen.

Die Tauern Autobahn würde mit ihrer Weiterführung nach Italien und Jugoslawien somit voll ausgebaut sein, mit Ausnahme der derzeit nur mit einer Röhre zur Verfügung stehenden Katschberg- und Tauerntunnel. Bei der seinerzeitigen Beschlusfassung über die Sonderfinanzierung der Tauern Autobahn-Scheitelstrecke war vorgesehen, den Vollausbau dieser Tunnelstrecken der weiteren Verkehrsentwicklung vorzubehalten. Die Tauern Autobahn weist einen ständigen Verkehrszuwachs auf, der in den besonders verkehrsreichen Sommermonaten zu umfangreichen Staus vor den beiden Tunnels führt. Mit Fertigstellung der Karawankenautobahn 1991 sind weitere bedeutende Verkehrszunahmen zu erwarten. Durch die gegenständliche Bestimmung sollen die Voraussetzungen für den Bau der zweiten Tunnelröhren durch die Tauern Autobahn AG geschaffen werden, wobei eine Fertigstellung im Jahr 1991 vorgesehen ist. Die gesamten Baukosten einschließlich Planung und Bauaufsicht werden mit 1.800 Millionen Schilling geschätzt. In etwa dieser Größenordnung sind die im Abschnitt Spittal bis Villach sowie auf der Karawankenautobahn im Vergleich zu den seinerzeitigen Kostenschätzungen zu erwartenden Einsparungen anzusetzen.

zu Artikel I Punkt 3:

Durch die Übertragung der Strecke Knoten Selzthal bis Rottenmann/Süd an die Pyhrn Autobahn AG wird die derzeit bestehende Autobahnlücke zwischen dem Bosrucktunnel und der Autobahnumfahrung Trieben geschlossen. Die Baukosten werden mit etwa 400 Millionen Schilling angeschätzt, sie entsprechen somit etwa der Streichung der B 174 in Innsbruck (Punkt 1).