

22 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVII. GP

Ausgedruckt 9. 3. 1987

Regierungsvorlage

Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Bundesrepublik Deutschland über Bau, Instandhaltung und Betrieb eines Grenztunnels zwischen Reutte und Füssen samt Anlage

Die Republik Österreich
und
die Bundesrepublik Deutschland

in dem Bestreben, den Straßenverkehr zwischen den beiden Vertragsstaaten zu erleichtern,

in der Absicht, die Verkehrsverhältnisse der benachbarten Regionen zu verbessern, und

in dem Wunsch, die Leistungsfähigkeit des grenzüberschreitenden Straßennetzes zu gewährleisten,

sind wie folgt übereingekommen:

ARTIKEL 1

Gegenstand des Abkommens

(1) Gegenstand dieses Abkommens sind Bau, Instandhaltung einschließlich Erneuerung wesentlicher Teile und Betrieb eines Grenztunnels, der auf österreichischem Hoheitsgebiet im Zuge der von Reutte kommenden Bundesstraße, auf dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland im Zuge der Bundesautobahn A 7 liegt.

(2) Die Lage des Grenztunnels wird durch den Lageplan bestimmt, der diesem Abkommen als Anlage beigefügt ist.

ARTIKEL 2

Planung und Bauausführung

(1) Das Bauvorhaben umfaßt die Herstellung des betriebsfähigen Grenztunnels, der aus einer Tunnelröhre mit zwei Fahrstreifen besteht und im Gegenverkehr betrieben wird.

(2) Planung, Vergabe und Ausführung des Bauvorhabens übernimmt die Bundesrepublik Deutschland jeweils nach Herstellung des Einvernehmens mit der Republik Österreich.

(3) Das Bauvorhaben wird nach den in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Normen und Vorschriften des Bauwesens ausgeführt und abgenommen.

(4) Jeder Vertragsstaat stellt auf seinem Hoheitsgebiet den Straßenkörper vom Tunnelportal bis zum öffentlichen Straßennetz her.

ARTIKEL 3

Instandhaltung und Betrieb

Mit der Abnahme übernimmt die Bundesrepublik Deutschland Instandhaltung und Betrieb des Grenztunnels. Die Erneuerung wesentlicher Teile erfolgt im Einvernehmen mit den zuständigen österreichischen Stellen. Die zuständigen Stellen der Vertragsstaaten können jedoch für bestimmte Aufgaben abweichende Regelungen vereinbaren.

ARTIKEL 4

Grunderwerb

Jeder Vertragsstaat sorgt dafür, daß auf seinem Hoheitsgebiet die für den Bau und den Betrieb des Grenztunnels dauernd oder zeitweilig erforderlichen Grundstücke und Dienstbarkeiten rechtzeitig zur Verfügung stehen, und trägt die dabei anfallenden Kosten.

ARTIKEL 5

Kostenteilung

(1) Jeder Vertragsstaat trägt die Kosten (ohne Umsatzsteuer) für den Bau, die Instandhaltung und den Betrieb des Grenztunnels, soweit er auf seinem Hoheitsgebiet liegt. Die Kosten für den Bau umfassen auch die Projektierungskosten einschließlich der Kosten für geologische Untersuchungen und Gutachten.

(2) Werden Anlagen für den Betrieb des Grenztunnels gemeinsam benutzt (gemeinschaftliche Anlagen), trägt jeder Vertragsstaat für den Bau, die Instandhaltung und den Betrieb dieser Anlagen einen Kostenanteil (ohne Umsatzsteuer), der sich aus dem Verhältnis der Tunnellängen auf österreichischem Hoheitsgebiet und auf dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland ergibt. Gemeinschaftliche Anlagen sind insbesondere Verkehrssteuerung und Abwasserbeseitigung. Weitere gemeinschaftliche Anlagen werden in der Verwaltungsvereinbarung (Artikel 6) festgelegt.

(3) Übernimmt die zuständige Stelle eines Vertragsstaates Aufgaben der Instandhaltung oder des Betriebs im Abschnitt des Grenztunnels, der auf dem Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates liegt, werden die Kosten (ohne Umsatzsteuer) für die Instandhaltung und den Betrieb der gemeinschaftlichen Anlagen nach dem Verhältnis der Tunnellängen auf österreichischem Hoheitsgebiet und auf dem Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland geteilt. Die übrigen Kosten (ohne Umsatzsteuer) der Instandhaltung und des Betriebs werden von dem Vertragsstaat getragen, auf dessen Hoheitsgebiet sie entstehen.

(4) Die Vertragsstaaten stellen einander keine Verwaltungskosten für Planung und Bauleitung in Rechnung.

(5) Die Umsatzsteuer trägt jeweils der Vertragsstaat, dem sie zufließt.

ARTIKEL 6

Verwaltungsvereinbarung

Die Einzelheiten der Planung, der Ausschreibung, der Vergabe, der Bauausführung und -überwachung, der Abnahme, der Instandhaltung und des Betriebs sowie der Abrechnung und Kostenerstattung werden in einer Verwaltungsvereinbarung geregelt, die der Landeshauptmann von Tirol und das Bayerische Staatsministerium des Inneren abschließen.

ARTIKEL 7

Gemischte Kommission

(1) Zur Klärung grundsätzlicher Fragen, die sich bei der Durchführung dieses Abkommens hinsichtlich Bau, Instandhaltung oder Betrieb des Grenztunnels ergeben, wird eine Gemischte Kommission gebildet.

(2) Die Gemischte Kommission besteht aus den beiden Leitern der Delegationen und aus den von jedem Vertragsstaat zu den Sitzungen entsandten Mitgliedern. Die Vertragsstaaten teilen einander den Leiter ihrer Delegation in der Gemischten Kommission mit. Diese ist bei Bedarf von einem der Delegationsleiter zu einer Sitzung unter seinem Vorsitz einzuberufen.

(3) Die Gemischte Kommission faßt ihre Beschlüsse im Einvernehmen.

ARTIKEL 8

Schiedsverfahren

(1) Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens werden, soweit möglich, durch die Vertragsstaaten gütlich beigelegt. Jeder Vertragsstaat kann zu diesem Zweck von der Gemischten Kommission eine Stellungnahme einholen.

(2) Kann eine Streitigkeit nicht gütlich beigelegt werden, so wird sie auf Antrag eines Vertragsstaates einem Schiedsgericht unterbreitet.

(3) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall in der Weise gebildet, daß jeder Vertragsstaat einen Schiedsrichter bestellt. Die beiden so bestellten Schiedsrichter ernennen einen Obmann, der weder österreichischer Staatsangehöriger noch Deutscher ist.

(4) Sind die Schiedsrichter und der Obmann nicht binnen zwei Monaten seit der Antragstellung bestellt worden, kann jeder Vertragsstaat den Präsidenten des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Ist der Präsident des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte verhindert, wird der Vizepräsident gebeten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen; ist auch dieser verhindert, soll das im Rang nachfolgende Mitglied des Gerichtshofs die Ernennung vornehmen.

(5) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für die Vertragsstaaten bindend.

(6) Jeder Vertragsstaat trägt die Kosten für den von ihm bestellten Schiedsrichter. Die Kosten des Obmanns sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsstaaten zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

ARTIKEL 9

Berlin-Klausel

Dieses Abkommen gilt auch für das Land Berlin, sofern nicht die Regierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der Regierung der Republik Österreich innerhalb von drei Monaten nach Inkrafttreten dieses Abkommens eine gegenteilige Erklärung abgibt.

ARTIKEL 10

Gültigkeitsdauer

Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit abgeschlossen; es ist für die Dauer von zwanzig Jahren nach seinem Inkrafttreten unkündbar, danach mit einer Frist von zwei Jahren kündbar.

22 der Beilagen

3

ARTIKEL 11

Geschehen zu Wien in zwei Urschriften am
12. Juli 1985.

Inkrafttreten

(1) Dieses Abkommen bedarf der Ratifikation.
Die Ratifikationsurkunden werden so bald wie
möglich in Bonn ausgetauscht werden.

Für die Republik Österreich:
Hinteregger m. p.

(2) Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des
dritten Monats nach Austausch der Ratifikationsur-
kunden in Kraft.

Für die Bundesrepublik Deutschland:
Noebel m. p.

VORBLATT

Problem:

Verbindung der auf österreichischem Gebiet von Reutte kommenden Bundesstraße B 314 mit der auf bundesdeutschem Gebiet liegenden Bundesautobahn A 7; gleichzeitig Sicherstellung, daß mit diesem Projekt keine weitere Transitroute für den Straßenverkehr geschaffen werden darf.

Problemlösung:

Abschluß des gegenständlichen Abkommens als rechtliche Grundlage für den Bau, die Instandhaltung und den Betrieb eines Grenztunnels zwischen Reutte und Füssen. Das Vorhaben umfaßt den Bau eines Grenztunnels, der aus einer Tunnelröhre mit zwei Fahrstreifen besteht und im Gegenverkehr betrieben wird. In der anlässlich der Verhandlungen verfaßten Niederschrift hat die deutsche Delegation für die österreichischen Ausführungen, daß damit keine weitere Transitroute geschaffen werden darf und der Status quo des Straßengüterverkehrs unberührt bleibt, Verständnis gezeigt und sie zur Kenntnis genommen.

Alternativen:

Verzicht auf den Bau des gegenständlichen Grenztunnels bzw. Bau und Betrieb ohne rechtliche Grundlage.

Kosten:

Jeder Vertragsstaat trägt grundsätzlich die Kosten für den Bau, die Instandhaltung und den Betrieb des Grenztunnels, soweit er auf seinem Hoheitsgebiet liegt. Der rund 1 240 m lange Tunnel (davon rund 340 m auf österreichischem Staatsgebiet) wird auf derzeitiger Preisbasis insgesamt zirka 200 Millionen Schilling an Kosten verursachen, wovon auf Österreich maximal 70 Millionen Schilling entfallen. Letztere sind zur Gänze durch die für den Bau und die Erhaltung von Bundesstraßen zweckgebundenen Einnahmen aus der Mineralölsteuer gedeckt. Allgemeine Budgetmittel werden nicht in Anspruch genommen.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil:

Das im nachfolgenden erläuterte Abkommen ist gesetzändernd und bedarf daher gemäß Art. 50 Abs. 1 BV-G der Genehmigung durch den Nationalrat. Es hat nicht politischen Charakter und kann unmittelbar im innerstaatlichen Rechtsbereich angewendet werden, sodaß eine Erlassung von Gesetzen gemäß Art. 50 Abs. 2 BV-G nicht erforderlich ist. Das Abkommen enthält keine verfassungsändernden Bestimmungen.

Gegenstand dieses Abkommens ist der Bau, die Instandhaltung und der Betrieb eines Grenztunnels zwischen Österreich und der Bundesrepublik Deutschland zwischen Reutte und Füssen, einschließlich der Kostenregelung. Auf deutscher Seite endet an der Staatsgrenze die deutsche Bundesautobahn A 7 Fulda—Würzburg—Ulm—Füssen, auf österreichischer Seite die Bundesstraße B 314 Fernpaß-Straße, deren gesetzliche Streckenbeschreibung „Haiming (A 12)—Tschirgantunnel—Nasseireith—Umfahrung Reutte—Staatsgrenze bei Vils“ lautet.

Dadurch, daß zwei Straßenverbindungen unterschiedlichen Straßentyps an der Staatsgrenze zusammentreffen, war diesbezüglich eine detaillierte Regelung im Abkommen erforderlich.

In Art. 2 wurde ausdrücklich vereinbart, daß der Grenztunnel nur aus einer Tunnelröhre und zwei Fahrstreifen besteht und im Gegenverkehr betrieben wird. In der gemeinsamen Niederschrift über die Verhandlungen zu diesem Abkommen teilte die österreichische Delegation mit, daß mit diesem Grenztunnel keine weitere Transitroute für den Straßengüterverkehr geschaffen werden darf; der diesbezügliche Status quo des Straßengüterverkehrs bleibt unberührt. Die deutsche Delegation zeigte für diese Ausführungen Verständnis und nahm sie zur Kenntnis.

Bezüglich der Einzelheiten der Planung, Ausschreibung, Vergabe, Bauausführung und -überwachung, der Abnahme, der Instandhaltung und des Betriebes sowie der Abrechnung und Kostenerstattung wird eine Vereinbarung zwischen dem Landeshauptmann von Tirol und dem Bayerischen Staatsministerium des Inneren abgeschlossen werden.

Der Tunnel wird rund 1 240 m lang sein, wovon sich rund 340 m auf österreichischem Staatsgebiet befinden. Bei günstigen Voraussetzungen kann 1988 mit dem Bau begonnen werden (in diesem Falle Bauende 1991); er wird auf heutiger Preisbasis etwa 200 Millionen Schilling insgesamt an Kosten verursachen.

Das vorliegende Abkommen wurde nach Verhandlungen zwischen einer österreichischen Delegation und einer Delegation der Bundesrepublik Deutschland in München am 6. Feber 1985 paraphiert und am 12. Juli 1985 in Wien unterzeichnet.

Besonderer Teil:

Zu Art. 1:

Art. 1 und der dem Abkommen als integrierender Bestandteil beigefügte Lageplan präzisieren den vertragsgegenständlichen Grenztunnel.

Zu Art. 2:

Grenzt den Umfang des Bauvorhabens ab. Die Übernahme der Planung, Vergabe und Ausführung des Bauvorhabens durch die Bundesrepublik Deutschland (jeweils nach Herstellung des Einvernehmens mit der Republik Österreich) und die Anwendung der in der Bundesrepublik Deutschland geltenden Normen und Vorschriften des Bauwerkes ergeben sich daraus, daß der weitaus größere Teil des Tunnels auf deutschem Staatsgebiet liegt.

Zu Art. 3:

Regelt die Verpflichtung zur Instandhaltung nach Fertigstellung des Bauwerkes. Soweit sich diese Regelung auf den auf österreichischem Hoheitsgebiet gelegenen Teil des Tunnels bezieht, normiert sie eine Abweichung von der im übrigen bestehenden Erhaltungspflicht des Bundes/Bundesstraßenverwaltung für Bundesstraßen (der Tunnel stellt gemäß § 3 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286, einen Bestandteil der Bundesstraße dar). Zur Frage der Kosten siehe auch Art. 5.

Zu Art. 4:

Die innerstaatliche Grundlage für die Vollziehung der mit Art. 4 eingegangenen Verpflichtung stellt das Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286, in seiner jeweils geltenden Fassung dar. Eine Erlassung spezieller Verfahrensvorschriften ist daher nicht erforderlich. Etwaige notwendig werdende Maßnahmen sind auf Grund des Bundesstraßengesetzes und des vorliegenden, auf Gesetzesstufe stehenden Abkommens zu setzen.

Zu Art. 5:

Trifft eine Kostenvereinbarung für Bau, Instandhaltung und Betrieb, wobei grundsätzlich jeder Teil die auf seinem Hoheitsgebiet gelegenen Kosten trägt. Für gemeinschaftliche Anlagen, die für den Betrieb des Tunnels entweder unumgänglich oder wirtschaftlich vernünftig nur gemeinsam betrieben werden können, wie Verkehrssteuerung und Abwasserbeseitigung, gilt die Regelung des Abs. 2.

Die besonderen umsatzsteuerrechtlichen Vorschriften in Österreich und der Bundesrepublik Deutschland machen besondere Hinweise auf die Umsatzsteuer im Abkommen erforderlich.

Zu Art. 6:

Die in diesem Artikel erwähnten Maßnahmen sind der Privatwirtschaftsverwaltung zuzurechnen. Die Festlegung der Zuständigkeit zum Abschluß der Vereinbarung auf österreichischer Seite nimmt auf die im Art. 104 Abs. 2 B-VG vorgesehene Übertragungsmöglichkeit Bedacht.

Der Begriff Verwaltungsvereinbarung für die von österreichischer Seite von der zuständigen Straßenverwaltung abzuschließende Vereinbarung wurde im Hinblick auf die in der Bundesrepublik Deutschland gebräuchliche Terminologie gewählt.

Zu Art. 7:

Für den gegenständlichen, rund 1 240 m langen Tunnel erscheint es zweckmäßig, wie dies auch in ähnlicher — wenn auch weitaus detaillierterer — Form beim Staatsvertrag über den Karawankenstraßentunnel, BGBl. Nr. 411/1978, geschehen ist, eine Gemischte Kommission zur Klärung grundsätzlicher Fragen, die sich bei der Durchführung dieses Abkommens hinsichtlich Bau, Instandhaltung und Betrieb des Grenztunnels ergeben, zu bilden. Diese Kommission wird je nach der anstehenden Frage mit entsprechenden fachkundigen Mitgliedern, deren Zahl nicht festgesetzt ist, besetzt sein. Die Gemischte Kommission faßt ihre Beschlüsse im Einvernehmen.

Zu Art. 8:

Sieht ein Schiedsverfahren für Streitigkeiten über die Auslegung oder Anwendung des Abkommens vor. Aus verwaltungsökonomischen Gründen ist das Schiedsgericht nur im Einzelfall zu bestellen.

Zu Art. 9:

Die Aufnahme der Berlin-Klausel entspricht dem in den letzten Jahren von Seiten der Bundesrepublik Deutschland regelmäßig vorgebrachten Wunsch auf Einfügung dieser Bestimmung in bilaterale Verträge mit der Bundesrepublik Deutschland.

Zu Art. 10:

Die umfassende Regelung des Gegenstands läßt eine Unkündbarkeit des Abkommens auf 20 Jahre als zweckmäßig erscheinen.

Zu Art. 11:

Die Klausel für das Inkrafttreten entspricht der allgemeinen Übung.