

A N T R A G  
ORIGINAL

No. 192 / A  
Präs.: 20. JUNI 1991

der Abgeordneten Brennsteiner, Auer, Mag. Posch, Dr. Pirker, Gartlehner  
und Genossen Rieder

betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das ASFINAG-Gesetz 1982, BGBl.Nr.  
591/1982, zuletzt geändert durch BGBl.Nr. 136/1989, geändert wird  
(ASFINAG-Gesetz-Novelle 1991)

Der Nationalrat wolle beschließen:

Bundesgesetz, mit dem das ASFINAG-Gesetz 1982, BGBl.Nr. 591/1982, zu-  
letzt geändert durch BGBl.Nr. 136/1989, geändert wird (ASFINAG-Gesetz-No-  
velle 1991)

Der Nationalrat hat beschlossen:

#### Artikel I

Das ASFINAG-Gesetz, BGBl.Nr. 591/1982, zuletzt geändert durch  
BGBl.Nr. 136/1989, wird wie folgt geändert:

1. Im Artikel II hat § 4 Abs. 1 zu lauten:

(1) Den in § 2 Abs. 3 angeführten Gesellschaften werden die Einnahmen  
aus den von ihnen namens des Bundes eingehobenen Benützungsentgelten  
insoweit überlassen, als sie damit ihre angemessenen Personal- und  
Verwaltungskosten, die Kosten der Einhebung der Benützungsentgelte und  
den Aufwand für die betriebliche und bauliche Erhaltung, nicht aber  
die Kosten für den Bauaufwand einschließlich allfälliger Erweiterungs-  
maßnahmen, das Tilgungserfordernis und den Zinsaufwand aus Kredit-  
operationen decken können und zur Deckung dieser Ausgaben allfällige  
Zuschüsse der Bundesländer und sonstige Einnahmen nicht ausreichen.  
Benützungsentgelte, die nicht zur Deckung dieser Ausgaben dienen, sind  
an die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesell-  
schaft abzuführen. Erweiterungsmaßnahmen können nach der Genehmigung  
durch den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten bzw. den  
Bundesminister für Finanzen (§ 3 Abs. 2) durch die Autobahnen- und  
Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft finanziert werden.

- 2 -

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

"a) Der jeweils ausstehende Gesamtbetrag (Gegenwert) der Haftung 77.400 Mio S an Kapital und 77.400 Mio S an Zinsen und Kosten nicht übersteigt."

3. Im Artikel II hat § 8 Abs. 2 zu lauten:

"(2) Die im § 2 Abs. 3 genannten Gesellschaften haben im Wege der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten bezüglich jener Bundesstraßenteilstrecken, mit deren Planung und Errichtung sie betraut sind, rechtzeitig Bauzeit- und Kostenpläne, und bezüglich jener Bundesstraßenteilstrecken, mit deren Erhaltung sie betraut sind, auch Pläne für Erhaltungsmaßnahmen und allfällige Erweiterungsmaßnahmen zur Genehmigung vorzulegen. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat dem Bundesminister für Finanzen jährlich bis 30. Juni detaillierte Finanzierungspläne für das Folgejahr vorzulegen."

4. Dem Artikel IV § 1 Abs. 1 ist folgender Satz anzufügen:

"Dieser Berechnung sind die Kosten der verkehrswirksamen Abschnitte der zu übertragenden Baumaßnahmen unter Bedachtnahme auf die allfällige Leistung von Zuschüssen gemäß Artikel II § 5 Abs. 1 und verstärkten Kostenersätzen gemäß Artikel II § 10 Abs. 2 zugrunde zu legen."

5. Im Artikel IV § 3 ist folgender Satz anzufügen:

"Die Übertragung der Teilstrecke der A 2 Süd Autobahn Umfahrung Klagenfurt zur Planung und Errichtung umfaßt auch die Planung und Errichtung der Verlegung der Bundesstraßen B 83 Kärntner Straße und B 95 Turracher Straße im Bereich des Knotens Klagenfurt/Nord der A 2."

- 3 -

6. Im Artikel IV § 4 hat der letzte Satz zu lauten:

"Weiters ist der Aniberg Straßentunnel Aktiengesellschaft zur Planung die Teilstrecke der S 16 Aniberg Schnellstraße von Pians bis Plirsch/Ost und die Teilstrecke der B 315 Reschen Straße Umfahrung Landeck sowie zur Erhaltung die Teilstrecke der S 16 Aniberg Schnellstraße von Zams (A 12) bis Landeck/West zu übertragen."

7. Dem Artikel IV § 5 ist eine lit. d anzufügen:

"d) Die Teilstrecke der A 4 Ostautobahn von Parndorf zur Staatsgrenze bei Nickelsdorf"

8. Im Artikel IV hat § 6 Abs. 2 zu lauten:

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

9. Dem Artikel IV sind ein § 9, § 10 und § 11 anzufügen:

"§ 9. Der Bund kann für die Benützung der nach diesem Artikel an Straßengesellschaften zur Planung und Errichtung übertragenen Straßenstrecken ein Entgelt einheben. Die Strecken, für die ein Entgelt einzuhoben ist, sind durch Verordnung nach verkehrspolitischen, funktionellen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten festzulegen."

§ 10 (1) Die Höhe des jeweiligen Entgeltes ist vom Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen nach der Fahrzeuggattung festzusetzen. Bei der Festsetzung der Höhe des Entgeltes ist auch auf die Kosten der Herstellung

- 4 -

und Erhaltung dieser Strecken und auf die Tarifgestaltung vergleichbarer Straßen Bedacht zu nehmen. Die Höhe des Entgeltes kann auch von anderen Merkmalen als der Fahrzeuggattung, wie Häufigkeit der Benutzung, abhängig gemacht werden, soweit dies im Interesse der Wirtschaftlichkeit des Straßenbetriebes geboten ist.

(2) Einsatzfahrzeuge und Fahrzeuge des Straßendienstes im Sinne der straßenpolizeilichen Vorschriften sowie Fahrzeuge des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung, die bei einem Einsatz gemäß § 2 des Wehrgesetzes, BGBl.Nr. 181/1955, zur Vorbereitung dieses Einsatzes oder zu Übungszwecken verwendet werden, sind von der Entgeltleistung ausgenommen.

§ 11 (1) Der Bund hat die Einhebung des Benützungsentgeltes einer oder mehreren der in Artikel II § 2 Abs. 3 genannten Gesellschaften, sofern diese mit der Einhebung von Benützungsentgelten betraut sind, zu übertragen.

(2) Diese Benützungsentgelte sind der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft abzuführen.

10. Artikel VII § 1 Abs. 2 hat zu lauten:

"(2) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat die Finanzierung des Baues folgender Eisenbahnen, soweit diese gemäß dem Hochleistungsstreckengesetz, BGBl.Nr. 135/1989, zu Hochleistungsstrecken erklärt werden, zu übernehmen:

- a) Strecke Wien - Salzburg inklusive Verbindungsstrecke zwischen Westbahn und Südbahn im Raum Wien
- b) Strecke Wien - Spielfeld, Neubau Semmeringtunnel
- c) Schoberpaß - Ennstalstrecke - Pysrnbahn einschließlich Traun - Marchtrenk sowie Bruck an der Mur - St. Michael

- 5 -

- d) Tauernstrecke Salzburg - Rosenbach, Schwarzach/St. Veit - Sillian an der Drau
- e) Brennerachse, Umfahrung Innsbruck und Kufstein - Fritzens/Latters
- f) Innsbruck - Staatsgrenze bei Faldkireh, St. Jakob - St. Anton
- g) Wien - Pottendorf - Wiener Neustadt
- h) Wien - Staatsgrenze bei Nickelsdorf

11. In Artikel VII § 1 Abs. 3 sowie § 2 Abs. 2 sind die Summen von 10 000 Millionen Schilling jeweils durch 23.000 Millionen Schilling zu ersetzen.

12. Artikel VIII hat zu lauten:

### Artikel VIII

#### Mauteinhebung an sonstigen Bundesstraßen

§ 1 Der Bund kann auch für andere als im Artikel IV, § 9 genannten Bundesstraßenstrecken ein Entgelt einheben, insofern dies aus verkehrspolitischen, funktionellen oder wirtschaftlichen Gründen zweckmäßig ist. Die Festlegung jener Bundesstraßenstrecken, für die ein Entgelt einzuheben ist, hat durch Verordnung zu erfolgen.

§ 2 (1) Die Höhe des jeweiligen Entgeltes ist vom Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen nach der Fahrzeuggattung festzulegen. Bei der Festsetzung der Höhe des Entgeltes ist auch auf die Kosten der Herstellung und Erhaltung dieser Strecken und auf die Tarifgestaltung vergleichbarer

- 6 -

Straßen Bedacht zu nehmen. Die Höhe des Entgeltes kann auch von anderen Merkmalen als der Fahrzeuggattung, wie Häufigkeit der Benützung, abhängig gemacht werden, soweit dies im Interesse der Wirtschaftlichkeit des Straßenbetriebes geboten ist.

(2) Einsatzfahrzeuge und Fahrzeuge des Straßendienstes im Sinne der straßenpolizeilichen Vorschriften sowie Fahrzeuge des Bundesheeres oder der Heeresverwaltung, die bei einem Einsatz gemäß § 2 des Waffengesetzes, BGBl.Nr. 181/1955, zur Vorbereitung dieses Einsatzes oder zu Übungszwecken verwendet werden, sind von der Entgeltleistung ausgenommen.

§ 3 (1) Der Bund hat die Einhebung des Benützungsentgeltes einer der in Artikel II § 2 Abs. 3 genannten Gesellschaften, sofern diese mit der Einhebung von Benützungsentgelten betraut ist, zu übertragen.

(2) Diese Benützungsentgelte sind der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft abzuführen.

§ 4 Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten ist im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen ermächtigt, einem Dritten die Errichtung und Erhaltung einzelner Bundesstraßenstrecken gemäß § 1 zu übertragen. Hiefür kann dem Dritten ein von diesem zu erhebendes Benützungsentgelt überlassen werden, soweit dies zur Abdeckung der von diesem getragenen Ausgaben der Errichtung und Erhaltung dieser Bundesstraßenstrecken, einschließlich einer angemessenen Verzinsung, sowie eines angemessenen Zuschlages für Wagnis und Gewinn erforderlich ist.

13. Der bisherige Artikel VIII erhält die Bezeichnung "Artikel IX"

- 7 -

## Artikel II

Von den nach dem Arlberg Schnellstraße Finanzierungsgesetz, BGBl.Nr.113/1973, zuletzt geändert durch BGBl.Nr.591/1982, dem Bundesgesetz betreffend die Finanzierung der Autobahn Innsbruck - Brenner, BGBl.Nr.135/1964, zuletzt geändert durch BGBl.Nr.591/1982, dem Karawanken - Autobahn - Finanzierungsgesetz BGBl.Nr. 442/1978, geändert durch BGBl.Nr.591/1982, dem Pyhrn Autobahn Finanzierungsgesetz BGBl.Nr.479/1971, zuletzt geändert durch BGBl.Nr.591/1982 und den Tauernautobahn - Finanzierungsgesetz BGBl.Nr.115/1969, zuletzt geändert BGBl.Nr.591/1982, eingehobenen Benützungsentgelten sind höchstens 1 von Hundert für Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität in der Umgebung von Transitstrecken zu verwenden. Die Verfügung über diese Mittel obliegt nach Vorlage von Jahresprogrammen durch die Landeshauptmänner dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten. Soweit diese Mittel für die angeführten Zwecke nicht verbraucht werden, sind sie für den Bau und die Erhaltung von Bundesstraßen zu verwenden.

## Artikel III

Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist

- a) hinsichtlich des Artikels I Z.4 bis 8 der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen,
- b) hinsichtlich des Artikels I Z.3, § 8 Abs.2 erster Satz, der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten,
- c) hinsichtlich des Artikels I Z.1 und Z.2, § 8 Abs.2 zweiter Satz, der Bundesminister für Finanzen,

- 8 -

- d) hinsichtlich des Artikels I Z.9 und Z.12 der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen,
- e) hinsichtlich des Artikels I Z.10 und Z.11 der Bundesminister für Finanzen,
- f) hinsichtlich des Artikels II der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten

betraut.

In formeller Hinsicht wird vorgeschlagen, den gegenständlichen Antrag dem Finanzausschuß zuzuweisen.

A. Brunner  
K. Gassner  
W. Paul  
P. R. V.  
P. R. V.  
L. W.

- 9 -

## Erläuternde Bemerkungen:

### I. Straßenbau:

1. Nach den Erfordernissen des Verkehrs und zur Ermöglichung einer entsprechenden Infrastruktur sind - entsprechend dem gesetzlichen Auftrag des Bundesstraßengesetzes - wesentliche und dringende Ausbauten im hochrangigen Straßennetz durchzuführen, die bedeutende Mittel erfordern.

Zu diesem Zweck wurde mit dem ASFINAG-Gesetz, Nr. 591/1982, zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 136/1989, eine außerbudgetäre Finanzierung wichtiger Bundesstraßenbauvorhaben durch Kreditoperationen mit Haftung des Bundes gefunden. Der Haftungsrahmen des Bundes für solche Kreditoperationen für Straßenbauzwecke beträgt derzeit 65.400 Mio.S. Die Ausführung der Arbeiten erfolgt durch die Straßengesellschaften Anberg Straßentunnel AG, Autobahnen- und Schnellstraßen AG (ASAG), Brenner Autobahn AG, Pyhrn Autobahn AG, Tauernautobahn AG und Wiener Bundesstraßen AG.

Derzeit bestehen noch wesentliche Lücken im hochrangigen Straßennetz, die mit ordentlichen Bundeshaushaltsmitteln allein in absehbarer Zeit nicht zu finanzieren sind. Um solche dringend notwendigen Maßnahmen dennoch durchzuführen, bedarf es einer außerbudgetären Finanzierung. In der vorliegenden ASFINAG-Gesetz-Novelle wird eine ausgewogene Erhöhung des Haftungsrahmens des Bundes um 12,0 Mrd.S auf 77,4 Mrd.S an Kapital und ebensoviel an Zinsen und Kosten vorgenommen.

Mit dieser Erhöhung des Haftungsrahmens können neben den bereits durch die ASFINAG-Novelle 1988, BGBl. Nr. 235/1988, an die Tauernautobahn AG zur Errichtung und damit an die ASFINAG zur Finanzierung übertragenen

- 10 -

Bundesstraßenstrecken, insbesondere die im wesentlichen noch nicht begonnenen Bundesstraßenstrecken Umfahrung Klagenfurt der A 2 Süd Autobahn, Umfahrung Zell/See der B 311 Pinzgauer Straße und Umfahrung Lofer der B 311/B 312 Loferer Straße auch neue Strecken errichtet werden. Es handelt sich hierbei um die A 4 Ost Autobahn zwischen Parndorf (B 50) und der Staatsgrenze bei Nickelsdorf (Art. I Z. 7) und um die A 9 Pyhrn Autobahn zwischen Kirchdorf und Windischgarsten (Art. I Z. 8), wobei in erster Priorität die Errichtung des verkehrswirksamen Abschnittes Roßleithen - Hinterstoder vorgesehen ist.

Auch wurde die Planung (nicht die Errichtung) der Umfahrung Landeck der B 315 Reschen Straße einer Straßensondergesellschaft (mit ASFINAG-Finanzierung) übertragen. (Art. I Z. 6)

Bezüglich Art. I Z. 5 ist zu bemerken, daß die notwendigen Verlegungen der in dieser Gesetzesstelle angeführten Bundesstraßen B zur Errichtung des Knotens Klagenfurt/Nord damit auch der Tauernautobahn AG und damit der Finanzierung durch die ASFINAG zugänglich sind.

2. Welche Projekte nun im einzelnen realisiert bzw. ausfinanziert werden, wird durch die Bauzeit- und Kostenpläne nach Art. II § 8 Abs. 2 ASFINAG-Gesetz, die der Genehmigung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten bedürfen bzw. der Genehmigung der Finanzierungspläne durch den Bundesminister für Finanzen festgelegt (Art. I Z. 3). Hierbei wird auf die Gesamterfordernisse des Bundesstraßenbaues und der Bundesstraßenerhaltung insbesondere hinsichtlich des Ausbaustandards Bedacht zu nehmen sein.

Zu verweisen ist in diesem Zusammenhang auch auf Art. I Z. 4, demgemäß bei Berechnung des Haftungsrahmens die Kosten von verkehrswirksamen Abschnitten der zu übertragenen Baumaßnahmen und sonstige zur Verfügung stehende Mittel zugrunde zu legen sind.

- 11 -

3. Die vorliegende ASFINAG-Gesetz-Novelle bietet auch die Gelegenheit, die ständige Streitfrage der Finanzierung von zusätzlichen Baumaßnahmen an jenen Strecken, die einer Straßengesellschaft (Art. II § 2 Abs. 3 ASFINAG-Gesetz) zur Erhaltung übertragen sind, einer Lösung zuzuführen.

Von den Erhaltungsmaßnahmen werden Erweiterungsmaßnahmen abgegrenzt, die nunmehr nach Genehmigung der Bauzeit- und Kostenpläne bzw. der Finanzpläne von der ASFINAG finanziert werden können (Art. I Z. 1). Eine Genehmigung der Bauzeit- und Kostenpläne durch den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten setzt im übrigen eine Projektsgenehmigung voraus.

4. Neu hinzugekommen (Art. I Z. 9 und Z. 12) ist die grundsätzliche Möglichkeit, für neu zu bauende oder auch bestehende Strecken des Bundesstraßennetzes ein Benützungsentgelt einzuheben. Welche Strecken hierfür in Frage kommen, wird nach sorgfältiger Prüfung der verkehrspolitischen, funktionellen und wirtschaftlichen Gegebenheiten festzulegen sein. Die Höhe des Benützungsentgeltes wird sich nach der bemauteten Streckenlänge zu richten haben und ist im übrigen den bisherigen Mautmodellen der Brenner Autobahn, Pyhrn Autobahn und Tauern Autobahn nachgebildet.

Eine völlig neue Regelung wird mit dem durch Artikel I Z. 12 neu eingefügten Artikel VIII § 4 beschrrieben, wonach die Übertragung der Erhebung eines Benützungsentgeltes und damit verbunden die Errichtung von Bundesstraßenstrecken, auch gegebenenfalls deren Erhaltung, an private Unternehmungen erfolgen kann. Hiefür werden besondere geeignete Strecken in funktioneller und wirtschaftlicher Hinsicht in Frage kommen. Die Übertragung erfolgt im Einzelfall durch den Bundes-

- 12 -

minister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen.

5. Dem Artikel II liegen folgende Überlegungen zu Grunde:

Die Straßensondergesellschaften heben für den Bund beträchtliche Mittel an Benützungsentgelten (Maut) ein; diese betragen z.B. für die Brenner Autobahn allein rund 1 Mrd.S. Nach Artikel II § 4 des ASFINAG-Gesetzes BGBl:Nr. 591/1982 in der geltenden Fassung sind diese Einnahmen der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs- Aktiengesellschaft (ASFINAG) zwecks Finanzierung von Bundesstraßenbauten abzuführen, sofern sie nicht für die Erhaltung der Mautstrecken (und nurmehr auch für Baumaßnahmen an diesen) und zur Deckung der angemessenen Personal- und Verwaltungskosten der Mautgesellschaften verwendet werden. Mit der vorliegenden Bestimmung sollen von diesen Einnahmen höchstens 1 % zur Verbesserung der Lebensqualität im Bereich von Transitstrecken aufgewendet werden. Diese Zweckwidmung ist zeitlich nicht begrenzt.

## II. Eisenbahnfinanzierung:

Mit der ASFINAG-Gesetznovelle 1989 wurde erstmals für den Ausbau der Schienenverkehrswege ein Haftungsrahmen von 10 Milliarden Schilling übernommen.

Die ASFINAG-Finanzierung hat insofern bereits jetzt hohen verkehrspolitischen Stellenwert zur Verkehrsinfrastruktur-Errichtung und -Priorisierung.

Im Sinne der Regierungserklärung, die die klare Zielsetzung der Forcierung des öffentlichen Verkehrs enthält, wird mit der vorliegenden ASFINAG-Novelle eine Rahmenaufstockung um 13,0 Mrd.S vorgenommen.

- 13 -

Mit den Mitteln der ASFINAG sollen innerhalb der laufenden Legislaturperiode folgende Maßnahmen für die Bahn gesetzt werden:

Der Aufbau der kapazitätsmäßig am stärksten belasteten

- Westbahn,
- der Brennerachse (österreichischer Abschnitt Kufstein - Brenner)
- der Tauernachse und
- der Ostbahn

ist erforderlich zur kurz- und mittelfristigen Entlastung der Straßen vom ostwest- und nordsüd-Transit.

Ebenso sollen kapazitätsmäßige Druckpunkte auf der Strecke Passau - Spielfeld-Straß über Pyhrn, Schober und dem Leobner-Bereich (Gaigenbergtunnel auf dem Abschnitt St. Michael - Bruck) beseitigt werden.

Die Strecke von Wien nach Tarvis (genannt Pontebbana-Achse) wird durch

- den Bau des Semmeringtunnels, der eine entscheidende Energieeinsparung und eine Fahrzeitverkürzung in die Steiermark und Kärnten bringt und
- der bereits oben genannten Verbesserung zwischen Bruck und St. Michael kurzfristig wesentlich verbessert.

Um den Nahverkehr von Wien nach Wr. Neustadt entsprechend führen zu können, ist eine Entlastung dieser Strecke durch den Ausbau der Pottendorferlinie und den Laaerbergtunnel notwendig.

Durch diese Novelle wird die derzeit bestehende Kompetenzverteilung nicht berührt.