

820 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVIII. GP

Bericht des Bautenausschusses

über den Antrag 299/A der Abgeordneten Hofer, Eder und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem Maßnahmen im Bereich der Bundesstraßengesellschaften getroffen werden

Die Abgeordneten Hofer, Eder und Genossen haben am 26. Februar 1992 den gegenständlichen Initiativantrag eingebracht und ihn wie folgt begründet:

„Im Arbeitsübereinkommen zwischen der Sozialistischen Partei Österreichs und der Österreichischen Volkspartei über die Bildung einer gemeinsamen Bundesregierung für die Dauer der XVIII. GP des Nationalrates vom 17. Dezember 1990 ist folgende Vereinbarung enthalten: Die Straßensondergesellschaften sollen in eine bundesweit zuständige Gesellschaft für Autobahnen und Schnellstraßen unter Wahrung der Interessen der Länder eingebracht werden.“

Dieser Vereinbarung wird mit dem vorliegenden Gesetzentwurf entsprochen. Die Zusammenführung der Gesellschaften bewirkt zweifellos eine wirtschaftlichere Form als die der bisher nebeneinander selbständige bestehenden Gesellschaften. Auch besteht die Möglichkeit, die Erfahrungen der einzelnen Gesellschaften einander nutzbar zu machen. Insbesondere ist eine bessere Auslastung der Personals der Gesellschaften und ein effektiverer Einsatz der spezialisierten Mitarbeiter zu erwarten.

Das öffentliche Interesse an dieser Zusammenlegung ergibt sich insbesondere dadurch, daß eine einheitliche Gesellschaft eine wesentliche Voraussetzung für eine zweckmäßige und wirtschaftliche Einhebung von österreichweiten Mauten (Benutzungsentgelten) ist, wie sie in der ASFINAG-Gesetz-Novelle 1991 festgelegt und im § 6 des vorliegenden Gesetzentwurfes fortgeschrieben sind.

Aus dieser österreichweiten Maut soll aber nicht nur der Abschluß des Ausbaues des hochrangigen Straßennetzes finanziert werden, sondern auch die Möglichkeit eröffnet werden, die von der ASFINAG mit Bundeshaftung aufgenommenen Kredite von 77,4 Milliarden Schilling für den Straßenbau zu tilgen, deren Tilgung durch das Budget sehr schwer durchzuführen sein wird.

Auch soll dieser Gesellschaft in einem zweiten Schritt die Übertragung der Erhaltung und des restlichen Ausbaues des hochrangigen Straßennetzes (Autobahnen, Schnellstraßen, besonders bedeutsame Bundesstraßen B) übertragen werden, die durch eine einheitliche Gesellschaft effizienter als durch den bisherigen staatlichen Erhaltungsdienst wahrgenommen werden kann. Im Gegenzug ist an eine Übertragung der (restlichen) Bundesstraßen B an die Länder — selbstverständlich mit entsprechender finanzieller Regelung — gedacht.

Die Gesellschaft soll ihren Sitz in Salzburg haben, wobei in den Ländern selbständige Filialen (Zweigniederlassungen) errichtet werden, die die Verwaltung an Ort und Stelle durchführen.

Die Vereinheitlichung der außerbudgetären Finanzierung der Straßensondergesellschaften erfolgte seinerzeit durch das ASFINAG-Gesetz, BGBl. Nr. 591/1982, in der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG). Mit diesem Gesetz soll eine Vereinheitlichung des Baues und der Erhaltung der hochrangigen Bundesstraßen in Form der Autobahnen- und Schnellstraßen Aktiengesellschaft erfolgen. Es besteht dann auch ein einheitlicher Gesprächspartner gegenüber der ASFINAG.

Die in diesem Bundesgesetz enthaltenen Bestimmungen über Verfügungen über Bundesvermögen unterliegen nicht dem Einspruchsrecht des Bundesrates.“

Der Bautenausschuß hat den gegenständlichen Antrag in seiner Sitzung am 17. November 1992 in Verhandlung genommen.

An der Debatte beteiligten sich nach dem Berichterstatter die Abgeordneten Anschoben, Probst, Hofer, Vetter, Strobl, Neuwirth, Schöll, Eder, Oberhaider, Dipl.-Kfm. Dr. Keimel, Ludmilla Parfuss und Dr. Bartenstein sowie der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten Dr. Schüssel.

Die Abgeordneten Dipl.-Kfm. Dr. Keimel, Eder brachten einen umfassenden Abänderungsantrag ein, der wie folgt begründet wurde:

Allgemein:

Abweichend vom ursprünglichen Konzept, das nur eine einzige Gesellschaft für alle bisher von den Straßensondergesellschaften verwalteten Autobahnen, Schnellstraßen und Bundesstraßen B vorsah, scheint es doch zweckmäßiger zu sein, zwei Gesellschaften einzurichten, die unter der Zuständigkeit des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten die Planung, Errichtung, Erhaltung und Verwaltung von Bundesautobahnen, Bundesschnellstraßen und vereinzelt auch Bundesstraßen B durchführen sollen. Die Zweiteilung soll vor allem bezwecken, eine größere Flexibilität der Gesellschaften an Ort und Stelle zu ermöglichen.

Beiden Gesellschaften kommt wesentlich auch (§ 7 Abs. 3 neu) die Unterstützung des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten bei der Erstellung von Konzepten über die künftige Bemautung des hochrangigen Straßennetzes sowie eines einheitlichen Erhaltungskonzeptes zu.

Zu §§ 1 und 2:

Mit diesen Bestimmungen erfolgt die Verschmelzung der im Osten und der Mitte Österreichs gelegenen Gesellschaften Wiener Bundesstraßen AG, ASAG, Pyhrn Autobahn AG und Tauernautobahn AG. Dadurch ergibt sich auch ein anderes Grundkapital (§ 2 Abs. 1). Die Gesellschaft soll zur Unterscheidung der schon bisher bestandenen Autobahnen- und Schnellstraßen-Aktiengesellschaft (ASAG) besser Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen-Aktiengesellschaft (ÖSAG) benannt werden.

Die Anführung eines Zeitpunktes für das Wirksamwerden der Gesellschaft im Gesetz ist vor allem aus bilanzrechtlichen Gründen zweckmäßig. Formell werden die neuen Gesellschaften erst mit der Eintragung ins Firmenbuch (§ 5 Abs. 2 neu) voll wirksam.

Zu § 3:

Mit dieser Bestimmung erfolgt die Verschmelzung der für Tirol und Vorarlberg zuständigen

Gesellschaften Brenner Autobahn AG und Arlberg Straßentunnel AG. Dadurch wird auch das Grundkapital entsprechend dem bisherigen Grundkapital der beiden genannten Gesellschaften verändert.

Zu § 7 Abs. 3 (neu) und 4:

Der im ursprünglichen Entwurf bereits enthaltene Abs. 2 wurde durch den Halbsatz „sowie eines einheitlichen Erhaltungskonzeptes“ ergänzt. Auf diesem Gebiet sind besonders hohe Einsparungen zu erwarten, die Gesellschaft soll auch in diesem Bereich neue Impulse setzen.

Eine wahlweise Vertretung der Gesellschaften durch die Finanzprokuratur, wie bei anderen ausgegliederten Rechtsträgern, erscheint zweckmäßig.

Zu § 9:

Mit dieser Bestimmung soll ermöglicht werden, die Errichtung, Erhaltung und Verwaltung von Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen der Gesellschaft künftig hin zu übertragen. Bezuglich dieser übertragenen Strecken ist ein unmittelbarer Kostenersatz durch den Bund oder eine Kostentragung durch Mauteinnahmen aus der übertragenen Straßenstrecke vorgesehen.

Zu § 10:

Abs. 2: Die bisher enthaltene Bestimmung, daß die Gesellschaft eine Erhaltungsübernahme durch Private anzustreben hat, ist im Grunde ohne normativen Inhalt und sollte — ohne daß der Gedanke selbst fallengelassen wäre — im Gesetzes- text selbst entfallen. Die rechtzeitige Vorlage von Kostenplänen an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten erscheint für die Mitteldisposition wesentlich.

Abs. 3: Hier ist zur Verdeutlichung insbesondere die Zuständigkeit der Vergabekontrollkommission auch für die Gesellschaften (siehe § 10) hervorgehoben.

Abs. 4: Mit dieser Bestimmung soll — als Sondergesellschaftsrecht — ein Durchgriffsrecht des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten gegenüber den Gesellschaften (siehe auch § 11 neu) geschaffen werden. Dem Bundesminister stehen hiebei sowohl die Erlassung der erforderlichen Zielvorgaben, als auch ein Controlling, die begleitende Kontrolle und ein Auskunftsrecht zu.

Zu § 13:

Neben steuerrechtlich erforderlichen Umformulierungen wurde der Abs. 3 neu eingefügt. Hiezu ist

820 der Beilagen

3

zu bemerken, daß seitens der Bundesländer ein deutliches Interesse besteht — mit dem Salzburger Umweltfondsgesetz wurde auch ein Schritt in diese Richtung getan — einen Teil der Mauteinnahmen der Straßengesellschaften für Zwecke der Länder und Gemeinden zweckzubinden. Damit würde aber die gesamte Mautpolitik als Grundlage für den weiteren Straßenbau und die Straßeninstandhaltung vollständig zerstört. Durch die im § 7 Abs. 4 des Finanzverfassungsgesetzes gegebene Möglichkeit einer einfachgesetzlichen Regelung soll hier die finanzielle Grundlage für den Bundesstraßenbau bzw. -erhaltung gewährleistet bleiben.

Zu § 15:

Da die Mauteinhebung auf Bundesstraßen nicht der Erzielung eines Gewinnes, sondern lediglich der Finanzierung der unbedingt notwendigen Bau- und Erhaltungsmaßnahmen der Bundesstraßen dient, scheint eine Differenzierung, wie sie derzeit die Judikatur vornimmt, in Gesellschaftsstraßen und Straßen in Verwaltung des Bundes bzw. in Mautstraßen und Straßen, die ohne Entgelt benutzt werden können, nicht gerechtfertigt. Die Bestimmungen des § 1319 a ABGB sollen auch auf Gesellschaftsstraßen uneingeschränkt Anwendung finden.

Weiters stellte der Abgeordnete Dipl.-Kfm. Dr. Keimel einen Abänderungsantrag zu § 16, der im Zusammenhang mit dem § 9 die Initiative zur Herstellung des Einvernehmens vom Finanzminister auf den Wirtschaftsminister verlagert.

Die Abgeordneten Probst, Gratzer und Schöll brachten einen Entschließungsantrag betreffend die grundlegende Neuordnung des Bundesstraßenwesens ein.

Der Abgeordnete Eder beantragte eine Ausschüffeststellung betreffend den einvernehmlichen Abschluß der Kollektivvertragsverhandlungen und der Abgeordnete Dipl.-Ing. Dr. Keimel beantragte Ausschüffeststellungen insbesondere zu § 9 und § 10 Abs. 4. Zu dieser § 9 betreffenden Ausschüffeststellung erklärte der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten Dr. Schüssel, daß er bei der Erlassung der Verordnung das Einvernehmen mit den Ländern herstellen werde.

Bei der Abstimmung wurde der im Antrag 299/A enthaltene Gesetzentwurf in der Fassung des Abänderungsantrages des Dipl.-Kfm. Dr. Keimel, Eder sowie des Abänderungsantrages des Dipl.-Kfm. Dr. Keimel mit Stimmenmehrheit angenommen.

Mit Stimmenmehrheit beschloß der Bautenausschuß folgende Anmerkungen für den Ausschußbericht:

Allgemeines:

1. Mit der Zusammenlegung ergeben sich bedeutende Rationalisierungseffekte. Im Bereich der Personalausgaben etwa ist in drei Jahren mit einer Ersparnis von rund 50 Millionen Schilling zu rechnen.

2. Es wird festgehalten, daß ein Bedarf nach weiteren Ausbaumaßnahmen im Bundesstraßennetz besteht. Dies bezieht sich nicht nur auf die Schließung von Lücken im österreichischen hochrangigen Straßennetz, sondern auch auf dringend erforderliche Ausbaumaßnahmen in allen Ballungszentren (darunter ist auch die Situation der Ostregion, zB Wien, zu verstehen).

Zu § 9:

Bei der Erlassung der Verordnung ist auf die Struktur der bisherigen Erhaltung von Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen in den Ländern Bedacht zu nehmen.

Zu § 10 Abs. 4:

Die erforderlichen Zielvorgaben und die begleitende Kontrolle schließen auch das Controlling mit ein.

Weiters traf der Bautenausschuß nachstehende Feststellung:

Der Bautenausschuß geht davon aus, daß die derzeit laufenden Kollektivvertragsverhandlungen im Bereich der Straßensondergesellschaften ehebaldigst einvernehmlich abgeschlossen werden.

Der Entschließungsantrag der Abgeordneten Probst, Gratzer, Schöll sowie ein Antrag des Abgeordneten Anschoben auf Einsetzung eines Unterausschusses fanden nicht die erforderliche Stimmenmehrheit des Ausschusses.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Bautenausschuß somit den Antrag, der Nationalrat wolle dem angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 1992 11 17

Freund
Berichterstatter

Dipl.-Kfm. Dr. Keimel
Obmann

7.

Bundesgesetz betreffend Maßnahmen im Bereich der Bundesstraßengesellschaften

Der Nationalrat hat beschlossen:

§ 1. (1) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Aktiengesellschaft, die Pyhrn Autobahn Aktiengesellschaft, die Tauernautobahn Aktiengesellschaft und die Wiener Bundesstraßen Aktiengesellschaft werden unter Ausschluß der Abwicklung zu einer neuen Aktiengesellschaft verschmolzen (§ 233 Aktiengesetz 1965). Die Verschmelzung erfolgt mit Wirkung vom 1. Jänner 1993.

(2) Verschmelzungsbeschlüsse der Hauptversammlungen der sich vereinigenden Gesellschaften sind nicht erforderlich; ebenso entfällt ein Verschmelzungsantrag. Ein Treuhänder gemäß § 226 Abs. 2 des Aktiengesetzes 1965 ist nicht zu bestellen.

§ 2. (1) Die neue Gesellschaft führt den Namen „Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen-Aktiengesellschaft“ und hat ihren Sitz in Salzburg. Ihr Grundkapital beträgt 1 444 Millionen Schilling.

(2) Aktien an der Österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen-Aktiengesellschaft sind den Aktionären der sich vereinigenden Gesellschaften, nämlich dem Bund und den Ländern Kärnten, Oberösterreich, Salzburg, Steiermark und Wien, in einem Verhältnis vorbehalten, der ihrem Anteil am zusammengelegten Grundkapital der in § 1 Abs. 1 genannten Gesellschaften entspricht.

(3) Den Ländern können weiters Aktien des Bundes zum Nominalwert veräußert werden, wobei dem Bund mindestens 51% und den Ländern zusammen höchstens 49% des Grundkapitals vorbehalten bleiben; hiebei können auch die in Abs. 2 nicht umfaßten Länder Burgenland und Niederösterreich einbezogen werden.

(4) Mit der Eintragung der neuen Gesellschaft gehen die Dienstverhältnisse der Arbeitnehmer der verschmolzenen Gesellschaften mit allen Rechten und Pflichten auf die neue Gesellschaft über.

§ 3. (1) Die Arlberg Straßentunnel Aktiengesellschaft und die Brenner Autobahn Aktiengesellschaft werden gleichfalls unter Ausschluß der Abwicklung zu einer neuen Aktiengesellschaft verschmolzen (§ 233 Aktiengesetz 1965). Die Verschmelzung erfolgt mit Wirkung vom 1. Jänner 1993.

(2) Verschmelzungsbeschlüsse der Hauptversammlungen der sich vereinigenden Gesellschaften sind nicht erforderlich; ebenso entfällt ein Verschmelzungsvertrag. Ein Treuhänder gemäß § 226 Abs. 2 des Aktiengesetzes 1965 ist nicht zu bestellen.

§ 4. (1) Die nach § 3 geschaffene neue Gesellschaft führt den Namen Alpen Straßen Aktiengesellschaft und hat ihren Sitz in Innsbruck. Ihr Grundkapital beträgt 600 Millionen Schilling.

(2) Aktien an der Alpen Straßen Aktiengesellschaft sind den Aktionären der sich vereinigenden Gesellschaften, nämlich dem Bund und den Ländern Tirol und Vorarlberg, in einem Verhältnis vorbehalten, der ihrem Anteil am zusammengelegten Grundkapital der in § 3 genannten Gesellschaften entspricht. § 2 Abs. 3 gilt sinngemäß.

(3) Mit der Eintragung der neuen Gesellschaft gehen die Dienstverhältnisse der Arbeitnehmer der verschmolzenen Gesellschaften mit allen Rechten und Pflichten auf die neue Gesellschaft über.

§ 5. (1) Die Hauptversammlung der Österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen-Aktiengesellschaft und die Hauptversammlung der Alpen Straßen Aktiengesellschaft haben jeweils die Satzung der Gesellschaft festzulegen, ohne daß es einer Zustimmung der Hauptversammlungen der sich vereinigenden Gesellschaften bedarf.

(2) Der Vorstand der Österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen-Aktiengesellschaft beziehungsweise der Vorstand der Alpen Straßen Aktiengesellschaft haben die Gesellschaft bei dem Gericht, in dessen Sprengel sie ihren Sitz hat, zur Eintragung in das Firmenbuch anzumelden.

(3) Die Wählbarkeit als Vorsitzender des Aufsichtsrates ist den vom Bund nominierten

820 der Beilagen

5

Vertretern vorbehalten. Die Zuständigkeit der Hauptversammlung zur Entscheidung über Fragen der Geschäftsführung gemäß § 103 Abs. 2 Aktiengesetz 1965 tritt bereits über Verlangen der Mehrheit der vom Bund nominierten Aufsichtsratsmitglieder ein.

§ 6. Auf die Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen-Aktiengesellschaft und die Alpen Straßen Aktiengesellschaft sind die für Aktiengesellschaften allgemein geltenden gesetzlichen Bestimmungen anzuwenden, soweit sich aus diesem Bundesgesetz nichts anderes ergibt.

§ 7. (1) Der Österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen-Aktiengesellschaft kommen alle Aufgaben zu, welche den in § 1 genannten Aktiengesellschaften

- a) nach dem Bundesgesetz betreffend die Errichtung einer Autobahnen- und Schnellstraßen-Gesellschaft, BGBL. Nr. 300/1981, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBL. Nr. 159/1990,
- b) nach dem Pyhrn Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBL. Nr. 479/1971, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBL. Nr. 591/1982,
- c) nach dem Tauernautobahn-Finanzierungsgesetz, BGBL. Nr. 115/1969, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBL. Nr. 591/1982,
- d) nach dem Karawanken Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBL. Nr. 442/1978, geändert durch das Bundesgesetz BGBL. Nr. 591/1982,
- e) nach dem Bundesgesetz betreffend die Errichtung einer Bundesstraßen-Planungs- und Einrichtungsgesellschaft für Wien, BGBL. Nr. 372/1985, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBL. Nr. 175/1989,
- f) nach dem ASFINAG-Gesetz, BGBL. Nr. 591/1982, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBL. Nr. 419/1991, und der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen zukommen.

(2) Der Alpen Straßen Aktiengesellschaft kommen alle Aufgaben zu, welche den in § 3 genannten Aktiengesellschaften

- a) nach dem Arlberg Schnellstraße Finanzierungsgesetz, BGBL. Nr. 113/1973, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBL. Nr. 591/1982,
- b) nach dem Bundesgesetz betreffend die Finanzierung der Autobahn Innsbruck-Brenner, BGBL. Nr. 135/1964, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBL. Nr. 591/1982,
- c) nach dem ASFINAG-Gesetz BGBL. Nr. 591/1982, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBL. Nr. 419/1991, und der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen zukommen.

(3) Den Gesellschaften obliegt weiters die Unterstützung des Bundes bei der Erstellung von Konzepten über die künftige Bemautung des hochrangigen Straßennetzes sowie eines einheitlichen Erhaltungskonzeptes.

(4) Die Gesellschaften (§§ 1 und 3) können sich von der Finanzprokuratur gemäß dem Prokuratorgesetz, StGBL. 172/1975, unbeschadet der Rechte und Pflichten der Gesellschaftsorgane, rechtlich beraten und vertreten lassen.

§ 8. (1) Den Gesellschaften (§§ 1 und 3) ist die Einhebung des Benützungsentgeltes an künftigen Mautstrecken (Artikel IV § 9 und Artikel VIII § 1 des ASFINAG-Gesetzes in der Fassung der ASFINAG-Gesetz-Novelle 1991, BGBL. Nr. 419) zu übertragen. Den Gesellschaften (§§ 1 und 3) kann auch gemäß Artikel VIII § 4 der ASFINAG-Gesetz-Novelle 1991 die Errichtung und Erhaltung einzelner Bundesstraßenstrecken übertragen und das von ihr einzuhebende Benützungsentgelt überlassen werden.

(2) Mit der Einhebung des Benützungsentgeltes (Abs. 1) wird den Gesellschaften (§§ 1 und 3) auch die bauliche und betriebliche Erhaltung im wirtschaftlich und betrieblich zweckmäßigen Umfang übertragen.

§ 9. Den Gesellschaften (§§ 1 und 3) kann die Errichtung, Erhaltung und Verwaltung von Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen (Verzeichnisse 1 und 2 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBL. Nr. 286, zuletzt geändert durch BGBL. Nr. 420/1992) einschließlich der für deren Betrieb erforderlichen Anlagen durch Verordnung übertragen werden. In der Verordnung ist ein unmittelbarer Kostenersatz durch den Bund vorzusehen, soweit nicht eine Deckung aus laufenden Mauteinnahmen aus der übertragenen Strecke gegeben ist.

§ 10. (1) Die Gesellschaften (§§ 1 und 3) sind nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen unter Wahrung des öffentlichen Interesses zu führen.

(2) Die Gesellschaften (§§ 1 und 3) haben ein Erhaltungskonzept auszuarbeiten; eine Kostenrechnung für den Bereich der Erhaltung und Verwaltung ist vorzusehen. Ferner haben die Gesellschaften dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten jährlich zeitgerecht Kostenpläne für die Planung, den Bau, die Erhaltung und die Verwaltung zur Genehmigung vorzulegen.

(3) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten hat gegenüber den Gesellschaften (§§ 1 und 3) die für die technische Durchführung sowie die bei der Vergabe von öffentlichen Bauaufträgen (insbesondere die Vergabeordnung für öffentliche Bauaufträge einschließlich der Bestimmungen über die Vergabekontrollkommision) geltenden Grundsätze entsprechend den im Bereich der Wirtschaftsverwaltung des Bundes anzuwendenden Vorschriften festzulegen.

(4) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten hat den Gesellschaften (§§ 1 und 3) gegenüber die erforderlichen Zielvorgaben zu setzen, eine begleitende Kontrolle hinsichtlich der Maßnahmen der Gesellschaften einschließlich der Planungsmaßnahmen durchzuführen sowie eine Koordinierung der Tätigkeit der Gesellschaften (§§ 1 und 3) vorzunehmen.

§ 11. Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten ist berechtigt, von den Gesellschaften (§§ 1 und 3) Auskünfte über ihre Tätigkeit zu verlangen. Die Satzung hat die Organe der Gesellschaften (§§ 1 und 3) zur Auskunftserteilung zu verpflichten.

§ 12. (1) Zur Erfüllung ihrer Aufgaben erhalten die Gesellschaften (§§ 1 und 3)

- a) Geldzuweisungen durch die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft nach Maßgabe des ASFINAG-Gesetzes BGBL. Nr. 591/1982 in seiner jeweils geltenden Fassung,
- b) die nach Artikel VIII § 4 des ASFINAG-Gesetzes in der Fassung der ASFINAG-Gesetz-Novelle 1991, BGBL. Nr. 419/1991, überlassenen Benützungsentgelte.

(2) Die Gesellschaften (§§ 1 und 3) sind berechtigt, nicht rückzahlbare Zuschüsse, die für die Zwecke des Baues und der Erhaltung der durch dieses Bundesgesetz betroffenen Bundesstraßen von wem immer gewährt werden, entgegenzunehmen.

§ 13. (1) Die auf Grund der Verschmelzung nach den §§ 1 und 3 verwirklichten Erwerbsvorgänge sind von der Grunderwerbsteuer befreit. Die Verschmelzung nach den §§ 1 und 3 gilt nicht als steuerbarer Umsatz im Sinne des Umsatzsteuergesetzes 1972.

(2) Die Gesellschaften (§§ 1 und 3) sind von den bundesgesetzlich geregelten Abgaben vom Vermögen und von der Gewerbesteuer nach dem Gewerbeertrag befreit, soweit sich ihre Tätigkeit auf die Durchführung der ihnen gesetzlich zugewiesenen Aufgaben beschränkt. Die Umsätze der Gesellschaften sind, soweit sie mit der Errichtung, Verwaltung und Erhaltung von Bundesstraßen im Zusammenhang stehen, für deren Benützung kein Entgelt (Maut) zu entrichten ist, von der Umsatzsteuer befreit.

(3) (Grundsatzbestimmung) Auf Grund von bundesgesetzlichen Bestimmungen eingehobene Entgelte oder Abgaben für die Benützung von Bundesstraßen dürfen nicht mit landesgesetzlich geregelten Abgaben belastet werden.

§ 14. (1) Durch Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes werden

- a) das Arlberg Schnellstraße Finanzierungsgesetz, BGBL. Nr. 113/1973, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBL. Nr. 591/1982,
- b) das Bundesgesetz betreffend die Errichtung einer Autobahnen- und Schnellstraßen-Gesellschaft, BGBL. Nr. 300/1981, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBL. Nr. 159/1990,
- c) das Bundesgesetz betreffend die Finanzierung der Autobahn Innsbruck—Brenner, BGBL. Nr. 135/1964, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBL. Nr. 591/1982,
- d) das Pyhrn Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBL. Nr. 479/1971, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBL. Nr. 591/1982,
- e) das Tauernautobahn-Finanzierungsgesetz, BGBL. Nr. 115/1969, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBL. Nr. 591/1982,
- f) das Karawanken Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBL. Nr. 442/1978, geändert durch das Bundesgesetz BGBL. Nr. 591/1982,
- g) das Bundesgesetz betreffend die Errichtung einer Bundesstraßen-Planungs- und Errichtungsgesellschaft für Wien, BGBL. Nr. 372/1985, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBL. Nr. 175/1989

abgeändert.

(2) Die Bestimmungen des ASFINAG-Gesetzes, BGBL. Nr. 591/1982, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBL. Nr. 419/1991, gelten sinngemäß für die Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen-Aktiengesellschaft und die Alpen Straßen Aktiengesellschaft und bleiben im übrigen unberührt.

§ 15. Die Bestimmungen des § 1319 a des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches finden uneingeschränkt auch auf Bundesstraßen Anwendung, bei welchen die Erhaltung den Gesellschaften (§§ 1 und 3) übertragen wurde.

§ 16. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, hinsichtlich des § 9 der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des § 2 Abs. 3, des § 4 Abs. 2 letzter Satz und des § 12 der Bundesminister für Finanzen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten und hinsichtlich des § 13 der Bundesminister für Finanzen betraut.