

242 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XII. GP.

27. 11. 1970

Regierungsvorlage**Bundesgesetz vom XXXXXXXXXXXX
XXXX, betreffend die Bundesstraßen (Bun-
desstraßengesetz 1970 — BStG. 1970)**

Der Nationalrat hat beschlossen:

I. Allgemeines**§ 1. Erklärung und Auflassung von
Straßenzügen als Bundesstraßen**

(1) Die in den, einen Bestandteil dieses Bundesgesetzes bildenden Verzeichnissen, angeführten Straßenzüge werden zu Bundesstraßen erklärt.

(2) Die Übernahme und der Bau weiterer Straßenzüge, die eine Bedeutung für den Durchzugsverkehr erlangen, als Bundesstraßen kann nur auf Grund eines Bundesgesetzes erfolgen. Straßenzüge, die ihre Bedeutung für den Durchzugsverkehr verloren haben, werden durch Bundesgesetz als Bundesstraßen aufgelassen.

(3) Jeder zur Bundesstraße erklärte Straßenzug ist vom bisherigen Träger der Straßenbaulast dem Bund entschädigungslos ins Eigentum zu übergeben. Ein als Bundesstraße aufgelassener Straßenzug ist im Falle einer Übertragung in das Eigentum eines anderen Trägers der Straßenbaulast in einem seiner bisherigen Benützung entsprechenden guten Zustand zu übergeben.

§ 2. Einteilung der Bundesstraßen

- (1) Die Bundesstraßen werden eingeteilt in
- a) Bundesstraßen A (Bundesautobahnen), das sind Bundesstraßen ohne Überschneidung mit anderen Verkehrswegen, die sich für den Schnellverkehr im Sinne der straßenpolizeilichen Vorschriften eignen und bei welchen besondere Anschlußstellen für die Zu- und Abfahrt vorhanden sind, einschließlich der Zu- und Abfahrtsstraßen;
 - b) Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen), das sind Bundesstraßen, die sich nach ihrer Anlage für den Schnellverkehr im Sinne der straßenpolizeilichen Vorschriften eignen, ohne daß die übrigen Voraussetzungen nach lit. a gegeben sind; sofern besondere An-

schlußstellen für die Zu- und Abfahrt vorhanden sind, gelten die Zu- und Abfahrtsstraßen als Bestandteile der Bundesstraßen S;

- c) Bundesstraßen B, das sind alle übrigen Bundesstraßen.

(2) Durch die Bestimmungen des Abs. 1 werden die einschlägigen straßenpolizeilichen Vorschriften nicht berührt.

§ 3. Bestandteile der Bundesstraße

Neben den unmittelbar dem Verkehr dienenden Flächen, wie Fahrbahnen, Gehsteigen, Rad- und Gehwegen, Parkflächen, Haltestellenbuchten, der Grenzabfertigung dienenden Verkehrsflächen, gelten auch bauliche Anlagen im Zuge einer Bundesstraße, wie Tunneln, Brücken, Durchlässe, Stütz- und Futtermauern, Straßenböschungen, Straßengräben, schließlich im Zuge einer Bundesstraße gelegene, der Erhaltung und Beaufsichtigung der Bundesstraßen dienende bebaute und unbebaute Grundstücke als Bestandteile der Bundesstraße.

§ 4. Bestimmung des Straßenverlaufes und Auflassung von Straßenteilen

(1) Vor dem Bau einer neuen Bundesstraße und vor der Umlegung von Teilen einer bestehenden Bundesstraße hat der Bundesminister für Bauten und Technik unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der §§ 7 und 20 Abs. 1, letzter Halbsatz, nach den Erfordernissen des Verkehrs und darüber hinaus der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges den Straßenverlauf im Rahmen der Verzeichnisse durch Verordnung zu bestimmen.

(2) Werden durch eine Umlegung Straßenteile für den Durchzugsverkehr entbehrlich, hat der Bundesminister für Bauten und Technik die Auflassung dieser Straßenteile als Bundesstraße durch Verordnung zu verfügen. § 1 Abs. 3, letzter Satz, gilt sinngemäß. Sofern die aufgelassenen Straßenteile nicht mehr Verkehrszwecken dienen,

sind sie vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) hinsichtlich ihrer Kulturgattung in einen den anrainenden Grundstücken ähnlichen Zustand zu versetzen (Rekultivierung).

(3) Vor Erlassung einer Verordnung nach Abs. 1 oder Abs. 2 sind die berührten Länder und Gemeinden zu hören; die Gemeinden werden hiebei im eigenen Wirkungsbereich tätig.

(4) Die Verordnungen nach Abs. 1 und Abs. 2 können den Hinweis auf Planunterlagen enthalten, welche beim Bundesministerium für Bauten und Technik, bei dem Amt der Landesregierung des betroffenen Landes und bei den berührten Gemeinden zur Einsicht aufliegen.

§ 5. Haftung

Wurde infolge des Zustandes einer Bundesstraße eine Person getötet oder verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Bund (Bundesstraßenverwaltung) zum Schadenersatz nur dann verpflichtet, wenn Organe des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) die Erhaltung der Straße vorsätzlich oder grobfahrlässig vernachlässigt haben. Dasselbe gilt für Gemeinden hinsichtlich der ihnen zur Erhaltung übertragenen Bundesstraßenstrecken bei einem gleichen Verschulden ihrer Organe.

§ 6. Straßenforschung

Für Zwecke der Forschung für Angelegenheiten der Bundesstraßen, ausgenommen die Straßenpolizei, sind bis zu 5 vom Tausend der jährlichen Einnahmen aus der Bundesmineralölsteuer (Bundesgesetz BGBl. Nr. 67/1966) zu verwenden. Die für diese Zwecke gebundenen Bundesmittel sind im Interesse der Steigerung der Wirtschaftlichkeit im Straßenbau und der Sicherheit der Verkehrsabwicklung sowohl für die Erteilung von Forschungs- und Entwicklungsaufträgen gegen Entgelt als auch für die Förderung von Forschungs- und Entwicklungsvorhaben physischer oder juristischer Personen durch Gewährung von Zuschüssen oder Darlehen zu verwenden. Für die Durchführung der Förderung derartiger Forschungs- und Entwicklungsvorhaben gelten die Bestimmungen der §§ 11 Abs. 2, 18 Abs. 2, 20 und 21 des Forschungsförderungsgesetzes BGBl. Nr. 377/1967 sinngemäß. Die Verfügung über diese Mittel obliegt dem Bundesminister für Bauten und Technik. Soweit sie für diese Zwecke nicht verbraucht werden, sind sie für den Bau und die Erhaltung der Bundesstraßen zu verwenden.

II. Bau und Erhaltung

§ 7. Grundsätze

(1) Die Bundesstraßen sind derart zu bauen und zu erhalten, daß sie nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen Vorschriften von allen Straßenbenützern unter Bedachtnahme

auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bedingten Umstände ohne Gefahr benützbare sind; hiebei ist auch auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs Bedacht zu nehmen.

(2) Der Bundesminister für Bauten und Technik erläßt die für den Bau und die Erhaltung der Bundesstraßen erforderlichen Dienstanweisungen.

§ 8. Straßenbaulast

(1) Der Bau und die Erhaltung der Bundesstraßen erfolgt aus Mitteln, insbesondere aus den zweckgebundenen Einnahmen der Bundesmineralölsteuer, insoweit sich nicht aus den folgenden Bestimmungen etwas anderes ergibt oder auf Grund eines besonderen Rechtstitels Verpflichtungen zu Leistungen für diese Zwecke bestehen. Falls derartige Verpflichtungen bei einer später vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) zu übernehmenden Straße bestehen, bleiben sie auch nach der Umwandlung in eine Bundesstraße aufrecht.

(2) Die aus Verträgen nach §§ 26, 27 und 28 für den Bund (Bundesstraßenverwaltung) gezogenen Entgelte sowie die eingehobenen Geldstrafen gemäß § 31 sind für Zwecke des Baues und der Erhaltung der Bundesstraßen zu verwenden.

§ 9. Straßenbaulast in Ortsgebieten

(1) In Ortsgebieten (§ 2 Abs. 1, Z. 15 der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159) haben die Gemeinden die Kosten des Baues und der Erhaltung der Bundesstraßen zu tragen,

- a) für jenen Teil der Fahrbahn, welche die Fahrbahnbreite der anstoßenden Freilandstrecken überschreitet, soweit es sich bei diesen Verbreiterungen nicht um verkehrsbedingte Warte-, Verzögerungs- oder Einbindungstreifen oder um Haltestellenbuchten handelt,
- b) für Gehsteige, ausgenommen Gehsteige auf Brücken bis zu einer Breite von je 1,50 m beiderseits der Fahrbahn,
- c) für Parkplätze,
- d) für Abstellstreifen,
- e) für Fußgängerüber- und -unterführungen.

(2) Falls vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) auf Grund verkehrstechnischer Notwendigkeiten Straßenbeleuchtungseinrichtungen auf Bundesstraßen errichtet werden, haben in Ortsgebieten die Gemeinden für die Erhaltung und den Betrieb auf eigene Kosten zu sorgen. Ferner haben die Gemeinden in Ortsgebieten für die Abfuhr des vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) von der Fahrbahn der Bundesstraßen entfernten Schnees und Abräummaterials auf eigene Kosten zu sorgen.

(3) Die Erhaltung der Bundesstraßen in Ortsgebieten über das durch die Abs. 1 und 2 berührte Ausmaß hinaus kann Gemeinden einvernehmlich gegen jederzeitigen Widerruf übertragen werden.

(4) Auf Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen finden die Abs. 1 und 2 keine Anwendung.

§ 10. Beiträge von Unternehmungen

Muß eine Bundesstraße wegen der besonderen Art der Benützung durch eine Unternehmung in einer kostspieligeren Weise gebaut oder erhalten werden, als dies mit Rücksicht auf den allgemeinen Straßenverkehr notwendig wäre, so hat die Unternehmung dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) die Mehrkosten zu vergüten. Die Bestimmungen des § 28 Abs. 3 werden hierdurch nicht berührt.

§ 11. Entscheidung über Beiträge

Wenn eine vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) auf Grund der §§ 8 Abs. 1, 9 oder 10 in Anspruch genommene Leistung verweigert wird, entscheidet, falls nicht der einen privaten Rechtstitel betreffende Streitfall im ordentlichen Rechtsweg auszutragen ist, über die Leistungspflicht und das Ausmaß des Beitrages die Behörde.

§ 12. Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen

(1) Werden durch den Bau einer Bundesstraße bestehende Straßen und Wege unterbrochen oder sonst unbenützbar gemacht, so hat der Bund (Bundesstraßenverwaltung) auf seine Kosten die erforderlichen Vorkehrungen zur Aufrechterhaltung dieser Verkehrsbeziehungen zu treffen. Hierdurch tritt eine Änderung in der Erhaltungspflicht der unterbrochenen und wieder benützbar gemachten Straßen und Wege durch andere Erhaltungspflichtige nicht ein.

(2) Wird durch Straßenbaumaßnahmen oder sonstige Umstände der Durchzugsverkehr von einem Bundesstraßenteilstück durch eine längere Zeitspanne unterbrochen, kann der Bund (Bundesstraßenverwaltung) den Trägern der Straßenbaulast der Straßen, auf welche der Verkehr umgeleitet wird, die durch die stärkere Benützung entstandenen Schäden abgelten.

§ 13. Erleichterung und Förderung des Durchzugsverkehrs

Zwecks Erleichterung und Förderung des Durchzugsverkehrs kann der Bund (Bundesstraßenverwaltung) aus Mitteln der Bundesmineralölsteuer entsprechende Parallelstraßen oder -wege zu Bundesstraßen bauen oder ausgestalten, sofern die Erhaltung durch einen ande-

ren Rechtsträger sichergestellt ist. Die übrigen Bestimmungen dieses Bundesgesetzes finden auf den Bau dieser Straßen und Wege keine Anwendung.

III. Zwangsrechte und Verpflichtungen

§ 14. Bundesstraßenplanungsgebiet

(1) Zur Sicherung des Baues einer in den Verzeichnissen aufgenommenen Bundesstraße kann der Bundesminister für Bauten und Technik auch vor Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4 Abs. 1) das in einem Lageplan bezeichnete Gelände, das für die spätere Führung der Bundesstraße in Betracht kommt, durch Verordnung zum Bundesstraßenplanungsgebiet erklären. Eine solche Verordnung darf nur erlassen werden, wenn nach dem Stand der Planungs- und Bauvorbereitungsarbeiten die Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4 Abs. 1) in absehbarer Zeit zu erwarten ist und zu befürchten ist, daß durch bauliche Veränderungen in diesem Gelände der geplante Straßenbau erheblich erschwert oder wesentlich verteuert wird. Vor Erlassung der Verordnung sind die berührten Länder und Gemeinden zu hören; die Gemeinden werden hiebei im eigenen Wirkungsbereich tätig.

(2) Im Bundesstraßenplanungsgebiet dürfen Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. Die Behörde hat jedoch nach Anhörung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) Ausnahmen zuzulassen, wenn diese den geplanten Straßenbau nicht erheblich erschweren oder wesentlich verteuern oder zum Schutze des Lebens und der Gesundheit von Personen notwendig sind.

(3) Die Behörde hat auf Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) die Beseitigung eines dem Abs. 2 widersprechenden Zustandes auf Kosten des Betroffenen anzuordnen.

(4) Die mit der Erklärung zum Bundesstraßenplanungsgebiet verbundenen Rechtsfolgen sind auf höchstens drei Jahre beschränkt. Mit der Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4 Abs. 1) treten die mit der Erklärung zum Bundesstraßenplanungsgebiet verbundenen Rechtsfolgen außer Kraft.

§ 15. Bundesstraßenbaugebiet

(1) Nach Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4 Abs. 1) dürfen auf den von der künftigen Straßentrasse betroffenen Grundstücksteilen (Bundesstraßenbaugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. § 14 Abs. 2, zweiter Satz und Abs. 3 gelten sinngemäß.

(2) Als betroffene Grundstücksteile im Sinne des Abs. 1 sind alle jene anzusehen, die in einem Geländestreifen um die künftige Straßenachse

liegen, dessen Breite in der Verordnung gemäß § 4 Abs. 1 entsprechend den örtlichen Verhältnissen festgelegt wird und bei Bundesstraßen A insgesamt 100 m, bei Bundesstraßen S insgesamt 75 m und bei Bundesstraßen B insgesamt 50 m nicht überschreiten darf.

(3) Nach Ablauf von drei Jahren nach Wirksamwerden der Verordnung über die Erklärung zum Bundesstraßenbaugebiet haben die betroffenen Liegenschaftseigentümer beziehungsweise allfällige Bergbauberechtigte Anspruch auf Einlösung der bezüglichen Grundstücksteile durch den Bund (Bundesstraßenverwaltung), sofern ihnen eine Ausnahmegewilligung nach Abs. 1, letzter Satz, verweigert wurde. Die Bestimmungen der §§ 17 ff. finden sinngemäß Anwendung.

§ 16. Vorarbeiten für Straßenbauten

(1) Auf Antrag hat die Behörde dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) zur Vornahme von Vorarbeiten für den Bau einer Bundesstraße die Bewilligung zu erteilen, fremde Grundstücke zu betreten und auf diesen die erforderlichen Grunduntersuchungen und sonstigen technischen Vorarbeiten gegen Entschädigung auszuführen.

(2) Über Einwendungen gegen die Zulässigkeit einzelner hiebei vorzunehmender Handlungen entscheidet unter Bedachtnahme auf deren Notwendigkeit sowie die möglichste Schonung und den bestimmungsgemäßen Bergbauberechtigungen die Behörde; gegen diese Entscheidung ist eine Berufung nicht zulässig. Die Behörde entscheidet auch in sinngemäßer Anwendung der §§ 18 und 20, insbesondere dessen Abs. 3, über die zu leistende Entschädigung.

§ 17. Enteignung

(1) Für den Bau und die Erhaltung von Bundesstraßen sowie aus Verkehrsrücksichten, ferner zur Erfüllung der Verpflichtungen gemäß § 12 Abs. 1 kann für den Bund (Bundesstraßenverwaltung) das Eigentum an Liegenschaften oder die dauernde oder zeitweise Einräumung, Einschränkung oder Aufhebung von anderen dinglichen Rechten an solchen im Wege der Enteignung in Anspruch genommen werden. Das gleiche gilt für die zur Anlage von Ablagerungsplätzen sowie zur Gewinnung von Steinen, Schotter, Sand und dergleichen erforderlichen Grundstücke.

(2) Als Enteigneter ist jeder anzusehen, dem der Gegenstand der Enteignung gehört oder dem an einem Gegenstand der Enteignung ein mit dem Eigentum eines anderen Gegenstandes verbundenes dingliches Recht zusteht.

§ 18. Enteignung

(1) Dem Enteigneten gebührt für die durch die Enteignung verursachten vermögensrecht-

lichen Nachteile Schadloshaltung (§ 1323 des allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches). Bei Bemessung der Entschädigung hat jedoch der Wert der besonderen Vorliebe und die Werterhöhung außer Betracht zu bleiben, den die abzutretende Liegenschaft durch die beabsichtigte straßenbauliche Maßnahme erfahren hat. Hingegen ist auf die Verminderung des Wertes eines etwa verbleibenden Grundstücksrestes Rücksicht zu nehmen. Ist dieser Grundstücksrest im Hinblick auf seine frühere Verwendungsart nicht mehr zweckmäßig nutzbar, so ist auf Verlangen des Eigentümers das ganze Grundstück zu enteignen.

(2) Im übrigen ist die Höhe und Art der Entschädigung unter Beachtung der in den §§ 4 bis 8 des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71, aufgestellten Grundsätze zu ermitteln.

§ 19. Einleitung des Enteignungsverfahrens

(1) Die Enteignung ist unter Vorlage der zur Beurteilung der Angelegenheit erforderlichen Pläne und sonstigen Unterlagen, insbesondere eines Verzeichnisses der zu enteignenden Grundstücke mit den Namen und Wohnorten der enteignenden Personen und den Ausmaßen der beanspruchten Grundstücke oder Grundstücksteile und schließlich eines Grundbuchsauszuges vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) bei der Behörde zu beantragen.

(2) Im Falle des § 15 Abs. 3 hat der Anspruchsberechtigte den Antrag auf Einlösung bei der Behörde zu stellen; die für die Beurteilung der Angelegenheit erforderlichen Unterlagen (Abs. 1) sind auch in diesem Falle vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) beizubringen.

§ 20. Enteignungsverfahren

(1) Über die Notwendigkeit, den Gegenstand und Umfang der Enteignung entscheidet die Behörde unter sinngemäßer Anwendung des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71, in der geltenden Fassung, wobei auch auf die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens Rücksicht zu nehmen ist.

(2) Sofern über die Höhe der Entschädigung ein zulässiges Übereinkommen zustande gekommen ist (§ 22 des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954), ist dieses im Enteignungsbescheid zu beurkunden. Andernfalls ist die Höhe der Entschädigung auf Grund der Schätzung beideter unparteiischer Sachverständiger im Bescheid festzusetzen.

(3) Gegen die Entscheidung der Behörde über die Notwendigkeit, den Gegenstand und den Umfang der Enteignung ist die Berufung zulässig. Eine Berufung bezüglich der Höhe der im Verwaltungsverfahren zuerkannten Entschädigung ist unzulässig. Es steht aber jedem der beiden Teile frei,

binnen sechs Monaten nach Eintritt der Rechtskraft des Enteignungsbescheides die Entscheidung über die Höhe der Entschädigung bei jenem Bezirksgericht zu begehren, in dessen Sprengel sich der Gegenstand der Enteignung befindet. Mit der Anrufung des Gerichtes tritt der Enteignungsbescheid im Ausspruch über die Höhe der Entschädigung außer Kraft. Der Antrag auf gerichtliche Festsetzung der Entschädigung kann ohne Zustimmung des Antraggegners nicht zurückgenommen werden. Bei Zurücknahme des Antrages gilt der im Enteignungsbescheid bestimmte Entschädigungsbetrag als vereinbart.

(4) Der Vollzug des rechtskräftigen Enteignungsbescheides kann nicht gehindert werden, sobald der von der Behörde ermittelte Entschädigungsbetrag gerichtlich erlegt ist.

(5) Für das gerichtliche Verfahren zur Ermittlung der Entschädigung, für deren Feststellung im Wege des Übereinkommens sowie für die Wahrnehmung der Ansprüche, welche dritten Personen auf die Befriedigung aus der Entschädigung auf Grund ihrer dinglichen Rechte zustehen, finden die Bestimmungen des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71, in der geltenden Fassung sinngemäß Anwendung.

IV. Schutz der Straßen

§ 21. Bauten an Bundesstraßen

(1) In einer Entfernung bis 40 m beiderseits der Bundesautobahnen dürfen Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen sowie Einfriedungen nicht angelegt und überhaupt Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert werden. Die Behörde hat auf Antrag Ausnahmen zu bewilligen, soweit dadurch Rücksichten auf den Bestand der Straßenanlagen und des Straßenbildes, Verkehrsrücksichten sowie Rücksichten auf die künftige Verkehrsentwicklung nicht beeinträchtigt werden. Diese Bestimmungen gelten nicht für Zu- und Abfahrtsstraßen der Bundesautobahnen. Die einschlägigen straßenpolizeilichen Vorschriften bleiben unberührt.

(2) Bei Bundesschnellstraßen sowie bei Zu- und Abfahrtsstraßen der Bundesautobahnen gilt auf Freilandstraßen (§ 2 Abs. 1 Z. 16 der Straßenverkehrsordnung 1960) Abs. 1 sinngemäß für eine Entfernung von 25 m, bei den übrigen Bundesstraßen für eine Entfernung von 15 m.

(3) Erwächst einem Grundeigentümer beziehungsweise Bergbauberechtigten durch die Verweigerung der Ausnahmegewilligung gemäß Abs. 1 oder 2 ein Nachteil, so hat die Behörde dem Grundeigentümer (Bergbauberechtigten) auf seinen Antrag in sinngemäßer Anwendung der §§ 18 und 20 eine angemessene Entschädigung zuzuerkennen, soweit es sich nicht um ein Vorhaben des Grundeigentümers (Bergbauberechtigten) innerhalb einer Zone von 15 m handelt. Der Bund (Bundes-

straßenverwaltung) kann in diesem Verfahren die Enteignung des von der Verfügung betroffenen Grundstückes oder Grundstücksteiles beantragen.

(4) Die Breite der in Abs. 1 und 2 genannten Zonen ist vom äußeren Rand des Straßengrabens, bei aufgedämmten Straßen vom Böschungsfuß, bei im Gelände eingeschnittenen Straßen von der oberen Einschnittsböschungskante, in Ermangelung von Gräben und Böschungen von der äußeren Begrenzungslinie der Straßenbankette zu messen.

(5) Der Bundesminister für Bauten und Technik wird ermächtigt, die in Abs. 1 und 2 genannten Entfernungen bei Bundesstraßenabschnitten im dicht besiedelten Gebiet oder im Gebirge auf ein den örtlichen Verhältnissen entsprechendes Ausmaß zu verringern.

(6) Die Behörde hat auf Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) die Beseitigung eines durch vorschriftswidriges Verhalten herbeigeführten Zustandes auf Kosten des Betroffenen anzuordnen.

§ 22. Arbeitsleistungen auf benachbarten Grundstücken

(1) Wenn Baumfällungen, Holzbringungen, Wasserableitungen, Sprengungen, Grab- und Bohrarbeiten oder ähnliche Verrichtungen auf den der Straße benachbarten Grundstücken nach den örtlichen Verhältnissen den Bestand oder Erhaltungszustand einer Bundesstraße unmittelbar oder mittelbar gefährden, kann die Behörde über Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) durch Verordnung für ein bestimmtes Gebiet anordnen, daß die angeführten Verrichtungen oder einzelne derselben, unbeschadet der nach anderen Vorschriften etwa erforderlichen behördlichen Genehmigungen, nur mit ihrer Bewilligung ausgeführt werden dürfen. Die Bewilligung darf nur erteilt werden, wenn eine Gefährdung der Straße oder der Straßenbenützer durch die beabsichtigten Arbeiten ausgeschlossen ist.

(2) Wird ein Grundeigentümer durch die Verweigerung einer Ausnahmegewilligung nach Abs. 1 in der freien Benützung seines Grundes, welche er schon vor Erlassung der in Abs. 1 bezeichneten Anordnung rechtmäßig ausgeübt hat, behindert, so hat er gegen den Bund (Bundesstraßenverwaltung) einen Anspruch auf angemessene Entschädigung; diese ist im Streitfalle unter sinngemäßer Anwendung des § 20 zu bestimmen. Die Bestimmungen des § 23 werden hiedurch nicht berührt.

§ 23. Benachbarte Waldungen

(1) Auf Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) kann die Behörde, wenn es Rücksichten des Bestandes der Straße oder der Straßenerhaltung wegen schlechter Sicht oder dergleichen

erfordern, durch Bescheid anordnen, daß ohne Anspruch auf Entschädigung der an eine Bundesstraße angrenzende Wald in einer Breite von 5 m zu beiden Seiten der Straße (§ 21 Abs. 4) zu schlägern, auszulichten oder nach einer bestimmten Betriebsweise zu bewirtschaften ist.

(2) Waldungen längs der Bundesstraßen sind gemäß § 19 des Forstgesetzes, RGBl. Nr. 250/1852, in der geltenden Fassung auf Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) in Bann zu legen, wenn dies zum Schutze der Straße und des Verkehrs gegen Lawinengefahr, Rutsch- und Abbruchgefahr, Seitenwinden, Blendung, Eintönigkeit des Straßenbildes und dergleichen erforderlich ist.

§ 24. Anrainerverpflichtungen

(1) Die Wasserableitung auf die Bundesstraße, insbesondere von Dächern der Häuser, oder des Drainagewassers sowie die Ableitung von Abwässern, ist verboten. Die Behörde hat auf Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) die Beseitigung eines durch vorschriftswidriges Verhalten herbeigeführten Zustandes auf Kosten des Betroffenen anzuordnen.

(2) Hingegen sind die Anrainer der Bundesstraßen verpflichtet, den freien Abfluß des Wassers von der Straße auf ihren Grund und die Ablagerung von Schnee ohne Anspruch auf Entschädigung, die Herstellung von Ableitungsgräben, Sickergruben und dergleichen, gegen Entschädigung, die im Streitfall unter sinngemäßer Anwendung des § 20 zu bestimmen ist, zu dulden.

(3) Das Weiden des Viehes auf Anlagen der Bundesstraße sowie jede eigenmächtige Baum- oder Grasnutzung ist verboten. Auf den gegen eine Bundesstraße nicht eingefriedeten Grundstücken darf innerhalb einer Entfernung von 4 m von der Straße (§ 21 Abs. 4) nur parallel zu dieser gepflegt werden.

(4) Die Anrainer von Bundesstraßen sind verpflichtet, ohne Anspruch auf Entschädigung zu dulden, daß der Bund (Bundesstraßenverwaltung) Schneezäune auf ihren Grundstücken aufstellt und andere zur Hintanhaltung von Schneeverwehungen, Lawinen, Steinschlägen und dergleichen erforderliche, jahreszeitlich bedingte Vorkehrungen trifft.

(5) Die Eigentümer von der Bundesstraße benachbarten Grundstücken können die beim Bau der Bundesstraße von Grundstücken des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) ausgehenden Einwirkungen nicht untersagen. Wird durch solche Einwirkungen die ortsübliche Benützung des nachbarlichen Grundes wesentlich beeinträchtigt, hat der Nachbar Anspruch auf Schadenersatz gegen den Bund (Bundesstraßenverwaltung) nur dann, wenn Organe des Bundes an dieser Beeinträchtigung ein grobes Verschulden trifft.

§ 25. Ankündigungen und Reklamen

Optische und akustische Werbungen und Vorrichtungen zur Abgabe akustischer Ankündigungen dürfen in Entfernung von 100 m entlang der Bundesautobahnen (§ 21 Abs. 4) nicht errichtet werden. Optische Ankündigungen bedürfen in diesem Bereich — unbeschadet anderer einschlägiger Rechtsvorschriften, insbesondere der straßenpolizeilichen Vorschriften — einer Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung), welche nur dann erteilt werden darf, wenn die Ankündigung dem allgemeinen Interesse der Verkehrsteilnehmer dient.

§ 26. Weganschlüsse und Zufahrten

(1) Anschlüsse von Wegen, Zu- oder Abfahrten in Bundesstraßen dürfen nur mit Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) angelegt oder abgeändert werden. Die Zustimmung ist zu erteilen, wenn durch den Anschluß für die Straße selbst oder die dazu gehörigen Anlagen, für deren Leistungsfähigkeit sowie hinsichtlich der in § 7 enthaltenen Grundsätze für den Bau und die Erhaltung der Bundesstraße keine Nachteile zu befürchten sind. Die Kosten des Baues und der Erhaltung dieser Anschlüsse sind, unbeschadet der Bestimmungen des § 12 Abs. 1, von dem zur Erhaltung der Wege, Zu- oder Abfahrten Verpflichteten zu tragen. Andere Rechtsvorschriften, insbesondere gewerberechtliche Vorschriften, bleiben unberührt.

(2) Der Bundesminister für Bauten und Technik kann durch Verordnung für bestimmte Abschnitte von Bundesstraßen, die einen besonders raschen oder dichten Durchzugsverkehr aufweisen, die Neuherstellung von Weganschlüssen, Zu- oder Abfahrten gänzlich ausschließen, sofern dadurch die wirtschaftlichen und Verkehrsinteressen des umliegenden Gebietes nicht wesentlich beeinträchtigt werden.

§ 27. Betriebe an Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen

Betriebe an Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen, die den Belangen der Verkehrsteilnehmer auf diesen dienen und einen unmittelbaren Zugang zu der Bundesautobahn oder Bundesschnellstraße haben (wie Tankstellen, Raststätten, Motels, Werkstätten und dergleichen), dürfen nur mit Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) errichtet werden. Jede bauliche Änderung eines solchen Betriebes bedarf der Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung). Die gewerberechtlichen Vorschriften werden hiedurch nicht berührt. Die Betriebe dürfen keine Fahrverbindung von der Bundesautobahn oder Bundesschnellstraße zum übrigen Straßennetz ermöglichen.

§ 28. Benützung der Bundesstraßen

(1) Die Benützung der unmittelbar dem Verkehr dienenden Flächen der Bundesstraßen steht jedermann im Rahmen der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften offen. Jede Benützung der Bundesstraßen für einen anderen als ihren bestimmungsgemäßen Zweck bedarf unbeschadet der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Bestimmungen der Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung). Diese ist zu versagen, wenn Schäden an der Straße zu befürchten sind oder künftige Bauvorhaben an der Straße erheblich erschwert würden. Insoweit solche Benützungsberechtigungen an einer Straße vor ihrer Erklärung als Bundesstraße begründet worden sind, bleiben sie im gleichen Umfang bestehen. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) kann — sofern dies nicht den Bedingungen der Zustimmung zur Benützung widerspricht — jederzeit, ohne Entschädigung zu leisten, eine entsprechende Abänderung der hergestellten Einrichtungen verlangen, falls dies wegen einer baulichen Umgestaltung der Straße oder aus Verkehrsrücksichten notwendig wird.

(2) Wird eine Bundesstraße für den Bau, Bestand oder Betrieb einer Eisenbahn oder eines Oberleitungs-Omnibusbetriebes benützt, so ist neben der eisenbahnrechtlichen Bewilligung auch die Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) erforderlich. Vereinbarungen über die aus einer solchen Benützung sich ergebenden Rechte und Verbindlichkeiten werden hiedurch nicht berührt.

(3) Haltestellen von Kraftfahrlinien auf Bundesstraßen setzt die hierfür zuständige Behörde nach Anhören des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) fest. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) kann die Ausgestaltung von Haltestellen, Straßenverbreiterung, Ausweichen und dergleichen vom Ersatz der Kosten abhängig machen. Auf Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen ist die Errichtung von Haltestellen unzulässig.

§ 29. Lagerungen

Die Bundesstraßen dürfen nicht als Lagerplatz für Baustoffe, Erde, Schnee, Dünger, Gerätschaften und dergleichen benützt werden. Hievon können nur bei Bauten an der Straße und im Notfall vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) Ausnahmen gestattet werden.

§ 30. Notstandsmaßnahmen bei Elementarereignissen

(1) Wird eine Bundesstraße durch Elementarereignisse beschädigt oder vorübergehend unbenützlich und müssen zur Beseitigung der entstandenen oder zur Hintanhaltung weiterer Schäden oder zur Freimachung der Straße sofort Maßnahmen getroffen werden, welche vom Bund

(Bundesstraßenverwaltung) mit den ihm zur Verfügung stehenden gewöhnlichen Hilfsmitteln nicht ausgeführt werden können, sind über beim Bürgermeister einzubringende Anforderung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) alle am Schadensort oder in einer Nachbargemeinde anwesenden tauglichen Arbeitskräfte zur Leistung der erforderlichen Handarbeiten gegen Entlohnung verpflichtet.

(2) Über Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) kann bei den im Abs. 1 bezeichneten Elementarereignissen die Bezirksverwaltungsbehörde durch Bescheid die Besitzer von Kraftfahrzeugen, Wasserfahrzeugen oder Lastfuhrwerken oder von Zugtieren verpflichten, diese zur Durchführung unaufschiebbarer Arbeiten dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) vorübergehend zur Benützung gegen Vergütung beizustellen, sofern die Fahrzeuge oder Zugtiere für die Weiterführung des eigenen Wirtschaftsbetriebes entbehrlich sind. Die Bezirksverwaltungsbehörde kann auch bestimmen, daß die zur Führung der Fahrzeuge oder Zugtiere erforderlichen Personen beigelegt werden. Gegen diese Bescheide ist eine Berufung nicht zulässig.

(3) Kommt über die Entlohnung nach Abs. 1 oder über die Vergütung nach Abs. 2 eine Einigung nicht zustande, so wird die Entlohnung oder Vergütung von der Bezirksverwaltungsbehörde nach ortsüblichen Maßstäben festgesetzt. Die Vergütung hat bei Fahrzeugen auch die Entschädigung für die gewöhnliche Abnützung zu enthalten. Gegen die Entscheidung ist eine Berufung nicht zulässig. Ansprüche auf Schadenersatz wegen Beschädigung oder außerordentlicher Abnützung eines Fahrzeuges oder Zugtieres während der Benützung durch den Bund (Bundesstraßenverwaltung) sind im ordentlichen Rechtsweg geltend zu machen.

(4) Bei den im Abs. 1 bezeichneten Elementarereignissen können vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) die zur Durchführung unaufschiebbarer Arbeiten erforderlichen Baustoffe, Werkzeuge und Geräte am Schadensort, wenn sie dort zu angemessenen Preisen im freien Verkehr nicht erhältlich sind, angefordert werden. Ebenso können unverbaute Liegenschaften zu vorübergehender Benützung zwecks Durchführung unaufschiebbarer Arbeiten, Unterbringung von Arbeitskräften oder als Lagerplätze für Baustoffe und Gerätschaften angefordert werden. Über die Anforderung entscheidet die Bezirksverwaltungsbehörde endgültig. Dem Eigentümer ist für angeforderte Baustoffe der gemeine Wert zu ersetzen, für die Benützung von Liegenschaften eine angemessene Vergütung zu leisten. Die Liegenschaften sind nach Wegfall des Bedarfes ohne Verzug in demselben Zustand zurückzustellen, in welchem sie übernommen wurden. Die Bezirksverwaltungsbehörde bestimmt vorläufig die Vergütung für

die angeforderten Sachen; bezüglich deren Festsetzung ist im übrigen § 20 Abs. 3 und 5 sinngemäß anzuwenden. Hat infolge der Benützung die Substanz Schaden gelitten, so ist hiefür Schadenersatz zu leisten; dieser ist im ordentlichen Rechtsweg geltend zu machen.

(5) Von der Leistungspflicht ausgenommen sind Unternehmungen, soweit diese wichtige, im öffentlichen Interesse liegende Aufgaben erfüllen, hinsichtlich der zur Erfüllung dieser Aufgaben notwendigen Arbeitskräfte und Leistungsgegenstände.

V. Strafbestimmung

§ 31. Strafbestimmung

(1) Jede vorsätzliche, wenn auch nur versuchte, sowie jede durch Mangel pflichtgemäßer Aufmerksamkeit verursachte Beschädigung einer Bundesstraße wird, soweit nicht ein gerichtlich zu ahndender Tatbestand vorliegt, als Verwaltungsübertretung von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu S 5000,—, im Falle der Uneinbringlichkeit mit einer Arreststrafe bis zu einer Woche geahndet.

(2) Eine Verwaltungsübertretung nach Abs. 1 liegt nicht vor, wenn bei einer durch Mangel an pflichtgemäßer Aufmerksamkeit verursachten Beschädigung die nächste Polizei- oder Gendarmeriedienststelle oder die nächste Dienststelle der Bundesstraßenverwaltung vom Beschädiger oder von einem der Beschädiger ohne unnötigen Aufschub verständigt wurde.

VI. Behörden

§ 32. Behörden

Behörden im Sinne des Bundesgesetzes sind

- a) der Landeshauptmann in erster Instanz für alle Angelegenheiten, die nicht dem Bundesminister für Bauten und Technik vorbehalten sind,
- b) der Bundesminister für Bauten und Technik zur Erlassung von Verordnungen und Bescheiden, die ihm nach diesem Bundesgesetz vorbehalten sind, sowie zur Entscheidung über Berufungen gegen Bescheide des Landeshauptmannes.

VII. Übertragungsbestimmung, Inkrafttreten, Vollziehung

§ 33. Übergangsbestimmung

(1) Jene Straßenzüge, die nach dem Bundesgesetz vom 18. Feber 1948, betreffend die Bundesstraßen (Bundesstraßengesetz-BStG), BGBl. Nr. 59, in seiner zuletzt geltenden Fassung, Bundesstraßen

waren, in dem Verzeichnis zu diesem Bundesgesetz jedoch nicht mehr enthalten sind, sind mit Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes als Bundesstraßen aufgelassen.

(2) Unbeschadet der Bestimmung des Abs. 1 ist der Bund (Bundesstraßenverwaltung) verpflichtet, alle Baumaßnahmen an diesen Straßen, die vor dem in Abs. 1 bezeichneten Zeitpunkt begonnen wurden, auf seine Kosten fertigzustellen. Abweichende Übereinkommen zwischen Bund und künftigem Träger der Straßenbaulast sind hiedurch nicht ausgeschlossen.

(3) Jene Straßenzüge, die erst durch dieses Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärt werden, werden als Bundesstraßen erst mit jenem Zeitpunkt übernommen, als das Land, in welchem die in Abs. 1 genannten Straßenzüge ganz oder teilweise liegen, durch das nach den landesgesetzlichen Vorschriften zuständige Organ den künftigen Träger der Straßenbaulast festlegt. Sie werden mit der Maßgabe als Bundesstraßen erklärt, daß der bisherige Träger der Straßenbaulast alle Baumaßnahmen, welche vor dem genannten Zeitpunkt begonnen wurden, auf seine Kosten fertigstellt; abweichende Übereinkommen sind zulässig.

(4) Der Bundesminister für Bauten und Technik stellt durch im Bundesgesetzblatt zu verlautbarende Kundmachungen die unter Abs. 1 und Abs. 3 fallenden Straßenzüge, die unter Abs. 2 und Abs. 3, letzter Satz, fallenden Baumaßnahmen sowie allfällige Übereinkommen nach diesen Bestimmungen und den in Abs. 3 genannten Zeitpunkt fest.

§ 34. Inkrafttreten, Außerkraftsetzung von Vorschriften

(1) Dieses Bundesgesetz tritt nach Maßgabe des § 33 Abs. 3 am 1. Jänner 1971 in Kraft.

(2) Mit dem in Abs. 1 bezeichneten Zeitpunkt tritt das Bundesgesetz vom 18. Feber 1948, betreffend die Bundesstraßen (Bundesstraßengesetz — BStG), BGBl. Nr. 59, zuletzt geändert durch die Bundesstraßengesetznovelle 1968, BGBl. Nr. 113, außer Kraft.

§ 35. Vollziehung

Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Bauten und Technik, hinsichtlich des § 1 Abs. 3, zweiter Satz und des § 4 Abs. 2, zweiter Satz im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des § 5 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Justiz, hinsichtlich des § 23 Abs. 2 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft und hinsichtlich des § 28 Abs. 2 und 3 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr betraut.

242 der Beilagen

9

VERZEICHNIS 1

Bundesstraßen A (Bundesautobahnen)

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
A 1	West Autobahn	Wien/Gaudenzdorf (A 20)—Wien/Auhof—St. Pölten—Linz/Freindorf—Sattledt—Salzburg—Staatsgrenze am Walserberg.
A 2	Süd Autobahn	Wien/Matzleinsdorf (A 20)—Wien/Inzersdorf—Wiener Neustadt—Wechsel—Hartberg—Graz—Pack—Klagenfurt—Villach—Staatsgrenze bei Arnoldstein.
A 3	Südost Autobahn	Wien/Landstraße (A 20)—Himberg—Ebreichsdorf—Eisenstadt (S 4).
A 4	Ost Autobahn	Wien/Prater (A 20)—Flughafen Schwechat—Parndorf—Staatsgrenze bei Nickelsdorf.
A 5	Nord Autobahn	Wien/Donaupark (A 20)—Wien/Stammersdorf—Mistelbach—Staatsgrenze bei Laa/Thaya.
A 6	Preßburger Autobahn	Parndorf (A 4)—Staatsgrenze bei Kittsee.
A 7	Mühlkreis Autobahn	Linz/Freindorf (A 1)—Staatsgrenze bei Freistadt.
A 8	Innkreis Autobahn	Sattledt (A 1, A 9)—Wels—Staatsgrenze bei Suben.
A 9	Pyhrn Autobahn	Sattledt (A 1, A 8)—Liezen—St. Michael bei Leoben—Graz—Staatsgrenze bei Spielfeld.
A 10	Tauern Autobahn	Salzburg (A 1)—Altenmarkt bei Radstadt—Katschberg—Spittal/Drau—Villach (A 2).
A 11	Karawanken Autobahn	Villach (A 2)—Staatsgrenze im Karawankentunnel.
A 12	Inntal Autobahn	Staatsgrenze bei Kufstein—Innsbruck—Pians bei Landeck (S 16).
A 13	Brenner Autobahn	Innsbruck/Amras (A 12)—Staatsgrenze am Brennerpaß, einschließlich Innsbruck/West (A 12)—Innsbruck/Berg Isel (A 13).
A 14	Rheintal Autobahn	Staatsgrenze bei Lochau—Bregenz—Feldkirch—Bludenz (S 16).
A 15	Bodensee Autobahn	Bregenz (A 14)—Staatsgrenze bei Höchst.
A 20	Wiener Gürtel Autobahn	Wien/Donaupark (A 5, A 22)—Wien/Gaudenzdorf (A 1)—Wien/Matzleinsdorf (A 2)—Wien/Landstraße (A 3)—Wien/Prater (A 4)—Wien/Kaisermühlen (A 22, A 24).
A 21	Wiener Außenring Autobahn	Steinhäusl (A 1)—Vösendorf (A 2)—Kledering (A 3)—Wien/Kaiserebersdorf (A 4)—Wien/Lobau (A 22)—Aderklaa (A 24)—Eibesbrunn (A 5)—Korneuburg (A 22).
A 22	Donauufer Autobahn	Wien/Lobau (A 21)—Wien/Kaisermühlen (A 20, A 24)—Wien/Donaupark (A 5, A 20)—Langenzersdorf—Korneuburg (A 21).
A 23	Autobahnverbindung Wien Süd	Wien/Inzersdorf (A 2)—Wien/Arsenal (A 3).
A 24	Autobahnverbindung Wien Ost	Wien/Kaisermühlen (A 20, A 22)—Aderklaa (A 21).
A 25	Linzer Autobahn	Linz (A 1)—Wels (A 8).

VERZEICHNIS 2

Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen)

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
S 1	Marchfelder Schnellstraße	Wien/Kaisermühlen (A 20, A 22, A 24)—Groß Enzersdorf—Staatsgrenze bei Schloßhof.
S 2	Donaukanal Schnellstraße	Wien/Prater (A 4, A 20)—Donaukanal—Wien/Floridsdorf (A 22)—Wien/Stammersdorf (A 5).
S 3	Waldviertler Schnellstraße	Korneuburg (A 21, A 22)—Stockerau—Hollabrunn—Horn—Staatsgrenze bei Neunagelberg.
S 4	Eisenstädter Schnellstraße	Parndorf (A 4)—Eisenstadt (A 3, S 31)—Wiener Neustadt (A 2).
S 5	Badener Schnellstraße	Heiligenkreuz (A 21)—Ebreichsdorf (A 3).
S 6	Semmering Schnellstraße	Seebenstein (A 2)—Semmering—Bruck/Mur—St. Michael bei Leoben (A 9).
S 7	Fürstenfelder Schnellstraße	Ilz (A 2)—Fürstenfeld—Staatsgrenze bei Heiligenkreuz.
S 8	Ennstal Schnellstraße	Altenmarkt bei Radstadt (A 10)—Radstadt—Schladming—Liezen (A 9).
S 9	Innviertler Schnellstraße	(A 8)—Ried/Innkreis—Staatsgrenze bei Braunau/Inn.
S 10	Braunauer Schnellstraße	Salzburg (A 1)—Mattighofen—Braunau/Inn (S 9).
S 11	Pinzgauer Schnellstraße	Bischofshofen (A 10)—Bruck a. d. Großglocknerstraße—Lofer (S 12).
S 12	Loferer Schnellstraße	Wörgl (A 12)—St. Johann/Tirol—Lofer—Staatsgrenze bei Unken.
S 13	Seefeldler Schnellstraße	Zirl (A 12)—Staatsgrenze bei Scharnitz.
S 14	Fernpaß Schnellstraße	Imst (A 12)—Lermoos—Staatsgrenze bei Vils.
S 15	Reschen Schnellstraße	Landeck (A 12)—Staatsgrenze am Reschenpaß.
S 16	Arlberg Schnellstraße	Pians bei Landeck (A 12)—Arlberg—Bludenz (A 14).
S 17	Liechtensteiner Schnellstraße	Feldkirch (A 14)—Staatsgrenze bei Tisis.
S 30	Kagraner Schnellstraße	Wien/Kaisermühlen (A 20, A 21)—Kagran (B 3).
S 31	Burgenland Schnellstraße	Eisenstadt (S 4)—Mattersburg—St. Martin—Lockenhaus (B 55).
S 32	Odenburger Schnellstraße	Eisenstadt (A 3, S 4)—Staatsgrenze bei Klingenbach.
S 33	Kremser Schnellstraße	St. Pölten (A 1)—Traismauer—Krems/Nord (B 35).
S 34	Traisental Schnellstraße	St. Pölten (A 1)—Rotheau bei Traisen (B 20).
S 35	Brucker Schnellstraße	Peggau (A 9)—Bruck/Mur (S 6).
S 36	Murtal Schnellstraße	St. Michael bei Leoben (A 9)—Thalheim bei Judenburg.
S 37	Steyrer Schnellstraße	Enns (A 1)—Steyr.
S 38	Welser Schnellstraße	Linz (A 7)—Wels.
S 39	Grazer Schnellstraße	Graz (A 2)—Graz/Liebenau (B 67 a).
S 40	Lurnfelder Schnellstraße	Lieserhofen (A 10)—Lendorf (B 100).
S 41	Salzburger Schnellstraße	Salzburg/Süd (A 10)—Salzburg/Nonntal (B 1).
S 42	Paß Thurn Schnellstraße	Going (S 12)—Kitzbühel (B 161).
S 43	Wienerwald Schnellstraße	Korneuburg (A 21, A 22)—Donaubücke—Klosterneuburg—Wiental (A 1).

242 der Beilagen

11

VERZEICHNIS 3

Bundesstraßen B

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
B 1	Wiener Straße	Wien/Urania (S 2)—Wienzeile—Wien/Gaudenzdorf—Wien/Auhof—Purkersdorf—St. Pölten—Melk—Amstetten—Linz—Wels—Vöcklabruck—Straßwalchen—Eugendorf—Salzburg—Staatsgrenze Walsberg.
B 1 a	Wiener Straße Abzweigung St. Pölten	St. Pölten (B 1)—St. Pölten (S 33).
B 1 b	Wiener Straße Abzweigung Linz	Linz (B 1)—Linz (A 7).
B 1 c	Wiener Straße Abzweigung Salzburg	Salzburg/Maxglan (B 1)—Salzburg/Lehen (B 155).
B 2	Znaimer Straße	Hollabrunn (S 3)—Staatsgrenze bei Klein Haugsdorf.
B 3	Donau Straße	Wien/Aspern (A 21)—Wien/Stadlau—Wien/Erzherzog Karl-Straße—Wien/Kagran—Wien/Pragerstraße—Langenzersdorf—Stockerau—Kollersdorf—Krems—Emmersdorf—Perßenbeug—Mauthausen—Steyregg—Donaubrücke—Linz (A 7) [—Katzbach (A 7)] *).
B 3 a	Melker Straße	Melk (A 1, B 1)—Donaubrücke—Emmersdorf (B 3).
B 4	Horner Straße	Stockerau (S 3)—Maissau (B 35)—Horn—Geras (B 30).
B 5	Waidhofener Straße	Allwangspitz (S 3)—Waidhofen/Thaya—Heidenreichstein—Staatsgrenze bei Grametten.
B 6	Laaer Straße	Korneuburg (B 3)—Ernstbrunn—Hanfthal bei Laa/Thaya (B 45).
B 7	Brünner Straße	Wien/Floridsdorf (B 3)—Wien/Stammersdorf—Wolkersdorf—Poysdorf—Staatsgrenze bei Drasenhofen.
B 8	Angerner Straße	Wien/Urania (S 2)—Wien/Reichsbrücke—Wien/Wagramer Straße—Gänsersdorf—Staatsgrenze bei Angern.
B 8 a	Angerner Straße Abzweigung Zwerndorf	Weikersdorf (B 8)—Zwerndorf (B 49).
B 9	Preßburger Straße	Kledering (A 21)—Kugelkreuz—Flughafen Schwechat—Hainburg—Staatsgrenze bei Berg.
B 10	Budapester Straße	Wien/Donaukanal (S 2, B 14)—Wien/Handelskai—Schwechat—Kugelkreuz—Bruck/Leitha—Parndorf (S 4) und Neudorf bei Parndorf (S 4)—Gattendorf—Staatsgrenze bei Nickelsdorf.
B 10 a	Budapester Straße Abzweigung Schwechat	Kugelkreuz (B 9, B 10)—Schwechat (A 4).
B 11	Mödlinger Straße	Schwechat (B 10)—Maria Lanzendorf—Achau—Wiener Neudorf—Mödling—Gaaden—Alland—Weißbach/Triesting (B 18).
B 12	Brunner Straße	Wien/Margaretengürtel (B 221)—Wien/Atzgersdorf—Brunn/Gebirge—Mödling (B 11).
B 13	Laaber Straße	Brunn/Maria Enzersdorf (B 12)—Wien/Rodaun—Wien/Kalksburg—Laab/Walde—Preßbaum (B 44).
B 14	Klosterneuburger Straße	Wien/Donaukanal (S 2, B 10)—Wien/Nußdorf—Klosterneuburg—St. Andrä—Tulln (B 19).

*) Anmerkung 1 (siehe Schluß des Verzeichnisses)

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
B 15	Mannersdorfer Straße	Leopoldsdorf (B 16)—Himberg—Ebergassing—Mannersdorf—Hof—Donnerskirchen (S 4).
B 16	Odenburger Straße	Wien/Favoriten (A 23)—Wien/Rothneusiedl—Ebreichsdorf—Hornstein—Wulkaprodersdorf (S 31).
B 17	Wiener Neustädter Straße	Wien/Inzersdorf (A 2)—Vösendorf—Wiener Neustadt—Gloggnitz (S 6).
B 18	Hainfelder Straße	Günselsdorf (B 17)—Berndorf—Hainfeld—Traisen (B 20).
B 19	Tullner Straße	Altengbach (A 1)—Neulengbach—Tulln—Göllersdorf (S 3).
B 20	Mariazeller Straße	St. Pölten (B 1)—Traisen—Freiland—Annaberg—Mariazell—Gußwerk—Seeberg—Aflenz—Kapfenberg (B 116).
B 21	Gutensteiner Straße	Wiener Neustadt (B 17)—Wöllersdorf—Gutenstein—Rohr/Gebirge—Walkmühle—Terz—Mariazell (B 20).
B 21 a	Felixdorfer Straße	Felixdorf (B 17)—Wöllersdorf (B 21).
B 22	Grestener Straße	Saffen (B 25)—Gresten—Ybbsitz—Gstadt (B 31).
B 23	Lahnsattel Straße	Mürzzuschlag (S 6)—Mürzsteg—Frein—Lahnsattel—Terz (B 21).
B 24	Hochschwab Straße	Gußwerk (B 20)—Wildalpen—Palfau (B 25).
B 25	Erlauftal Straße	Persenbeug (B 3)—Wieselburg—Scheibbs—Lunz—Göstling/Ybbs—Palfau—Lainbach (B 115).
B 26	Puchberger Straße	Wiener Neustadt (B 17)—Weikersdorf—Grünbach—Puchberg—Ternitz—Neunkirchen (B 17).
B 27	Höllental Straße	Nöster (B 21)—Schwarzau/Gebirge—Reichenau—Gloggnitz (B 17).
B 28	Puchenstubener Straße	Neubruck (B 25)—Winterbach—Puchenstuben—Reith (B 20).
B 29	Manker Straße	Obergrafendorf (B 39)—Mank—Oberndorf—Scheibbs (B 25).
B 30	Thayatal Straße	Guntersdorf (B 2)—Retz—Geras—Drosendorf—Raabs—Dobersberg—Heidenreichstein—Schrems (S 3).
B 31	Ybbstal Straße	Waidhofen/Ybbs (B 121)—Gstadt—Hollenstein—Göstling/Ybbs (B 25).
B 32	Gföhler Straße	Königsalm (B 37)—Gföhl—Neupölla—Atzelsdorf (S 3).
B 33	Aggsteiner Straße	Melk (B 1)—Aggsbach/Dorf—Mautern—Krems/Süd (S 33).
B 34	Kamptal Straße	Kollersdorf (B 3)—Fels/Wagram—Hadersdorf/Kamp—Horn—Neupölla—Rastenfeld (B 37).
B 35	Retzer Straße	Krems (B 3)—Hadersdorf/Kamp—Maissau—Eggenburg—Pulkau—Retz—Staatsgrenze bei Mitterretzbach.
B 36	Zwettler Straße	Persenbeug (B 3)—Altenmarkt/Ysper—Würnsdorf—Ottenschlag—Zwettl—Jagenbach—Weitra (B 41).
B 37	Kremser Straße	Krems (B 35)—Senftenberg—Marbach—Rastenfeld—Rudmanns—Zwettl—Vitis—Waidhofen/Thaya—Dobersberg (B 30).
B 38	Karlstifter Straße	Merzenstein (B 124)—Karlstift (B 41).
B 39	Pielachtal Straße	Spratzern (B 20)—Obergrafendorf—Kirchberg/Pielach—Winterbach (B 28).
B 40	Mistelbacher Straße	Hollabrunn (B 2)—Ernstbrunn—Mistelbach—Zistersdorf—Staatsgrenze bei Dürnkrot.
B 41	Gmünder Straße	Schrems (S 3)—Gmünd—Weitra—Karlstift—Sandl—Freistadt (B 125).

242 der Beilagen

13

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
B 42	Haager Straße	Haag (A 1)—Vestenthal—Wachtberg (B 122).
B 43	Traismauerer Straße	Mitterndorf (B 1)—Gemeinlebarn—Traismauer—(S 33).
B 44	Neulengbacher Straße	Purkersdorf (B 1)—Preßbaum—Neulengbach (B 19).
B 45	Pulkautal Straße	Horn (S 3)—Pulkau—Laa/Thaya (B 46).
B 46	Staatzer Straße	Schrick (B 7)—Mistelbach—Staatz—Laa/Thaya—Staatsgrenze bei Laa/Thaya.
B 47	Lundenburger Straße	Wilfersdorf (B 7)—Großkrut—Staatsgrenze bei Reinthal.
B 48	Erdöl Straße	Pullendorf (B 47)—Dobermannsdorf—Staatsgrenze bei Hohenau.
B 49	Bernstein Straße	Deutsch Altenburg (B 9)—Donaubücke—Groissenbrunn—Marchegg—Angern—Dürnkrot—Hohenau—Staatsgrenze bei Bernhardsthal.
B 50	Oberwarter Straße	Lockenhaus (S 31)—Oberwart—Allhau—Härtberg (B 54).
B 51	Seewinkel Straße	Neusiedl (S 4)—Mönchhof—Frauenkirchen—St. Andrä—Staatsgrenze bei Pamhagen.
B 52	Neusiedler Straße	Eisenstadt (B 59)—St. Margarethen—Rust—Mörbisch—Illmitz—St. Andrä (B 51).
B 53	Mattersburger Straße	Sauerbrunn (S 4)—Mattersburg (S 31).
B 54	Wechsel Straße	Wiener Neustadt (B 17)—Seebenstein—Aspang—Mönchkirchen—Pinggau—Lafnitz—Hartberg—Kaindorf—Gleisdorf (B 65).
B 55	Kirchschlager Straße	Grimmenstein (B 54)—Edlitz—Krummbach—Kirchschlag—Pilgersdorf—Lockenhaus—Rattersdorf (B 61).
B 56	Geschriebenstein Straße	Lockenhaus (B 55)—Rechnitz—Schachendorf—Eisenberg—Edlitz i. Bgld.—Moschendorf—Güssing (B 57).
B 57	Güssinger Straße	Oberwart (B 50)—Kemeten—St. Michael—Güssing—Heiligenkreuz (S 7) und Eltendorf (S 7)—Jennersdorf—Welten—Schiefer—Fehring—Feldbach (B 66).
B 58	Doiber Straße	Doiber (B 57)—Staatsgrenze bei Bonisdorf.
B 59	Eisenstädter Straße	Groß Höflein (A 3)—Eisenstadt—Tiergarten (S 4).
B 59 a	Eisbacher Straße	Eisenstadt (S 31)—Eisenstadt (B 59).
B 60	Leitha Straße	Wiener Neustadt (B 17)—Weigelsdorf—Götzendorf a. d. Leitha—Schwadorf—Fischamend (B 9).
B 61	Günser Straße	St. Martin (S 31)—Oberpullendorf—Unterpullendorf—Staatsgrenze bei Rattersdorf.
B 62	Deutschkreutzer Straße	Weppersdorf (S 31)—Horitschon—Staatsgrenze bei Deutschkreutz.
B 63	Steinamangerer Straße	Pinggau (B 54)—Pinkafeld—Oberwart—Großpetersdorf—Staatsgrenze bei Schachendorf.
B 64	Rechberger Straße	Frohnleiten (S 35)—Passail—Weiz—Gleisdorf (B 65).
B 65	Gleisdorfer Straße	Graz (B 67 a)—Gleisdorf—Ilz (A 2, S 7).
B 66	Gleichenberger Straße	Ilz (B 65)—Riegersburg—Feldbach—Bad Gleichenberg—Halbenrain (B 69).
B 67	Grazer Straße	Peggau (S 35)—Graz—Leibnitz—Staatsgrenze bei Spielfeld.
B 67 a	Grazer Ring Straße	Graz/Andritz (B 67)—Graz/Waltendorf—Graz/St. Peter—Graz/Zentralfriedhof (B 67).
B 67 b	Eggenberger Gürtel Straße	Graz/Eggenberg (A 9)—Graz/Kalvariengürtel—Graz/Grabengürtel (B 67 a).

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
B 67 c	Wetzelsdorfer Straße	Graz/Wetzelsdorf (A 9)—Graz/Waltendorf (B 67 a).
B 68	Feldbacher Straße	Laßnitzhöhe (A 2)—St. Marein—Studenzen—Feldbach (B 66).
B 69	Südsteirische Grenz Straße	Lavamünd (B 80)—Soboth—Eibiswald—Leutschach—Straß—Mureck—Staatsgrenze bei Radkersburg.
B 70	Packer Straße	Graz/Zentralfriedhof (B 67)—Lieboch—Köflach—Pack—Twimberg—Wolfsberg—Völkermarkt—Klagenfurt (B 83).
B 71	Zellerrain Straße	(B 25)—Maierhofen—Langau—Zellerrain—Mariazell (B 20).
B 72	Weizer Straße	Graz (B 67 a)—Weiz—Birkfeld—Krieglach (S 6).
B 73	Kirchbacher Straße	Graz (B 67 a)—Hausmannstätten—Kirchbach—Neugralla (B 67).
B 74	Sulmtal Straße	Neugralla (B 67)—Heimschuh—Gleinstätten—Deutschlandsberg (B 76).
B 75	Glattjoch Straße	Neuhaus (S 8)—Glattjoch—Oberwölz—Niederwölz (B 96).
B 76	Radlpaß Straße	Lieboch (B 70)—Deutschlandsberg—Eibiswald (B 69)—Staatsgrenze am Radlpaß.
B 77	Gaberl Straße	Judenburg (S 36)—Weißkirchen—Gaberl—Köflach (B 70).
B 78	Obdacher Straße	Zeltweg (S 36)—Weißkirchen—Obdacher Sattel—Bad St. Leonhard—Twimberg (B 70).
B 80	Lavamünder Straße	[Lindenhof (B 70)—] Ruden (A 2)—Lavamünd—Staatsgrenze bei Rabenstein *).
B 81	Bleiburger Straße	Sittersdorf (B 82)—Loibegg—Bleiburg—Lavamünd (B 80).
B 82	Seeberg Straße	St. Veit/Glan (B 83)—Brückl—Völkermarkt—Eisenkappel—Staatsgrenze am Seeberg.
B 83	Kärntner Straße	Scheifling (B 96)—Neumarkt—Friesach—St. Veit/Glan—Klagenfurt—Pörtschach—Villach—Staatsgrenze bei Thörl.
B 84	Faakersee Straße	Villach (B 83)—Egg—Ledenitzen (B 85).
B 85	Rosental Straße	Hart (B 83)—Ledenitzen—Feistritz—Ferlach—Miklaushof (B 82).
B 86	Villacher Straße	Untere Fellach (B 100)—Auen (B 83).
B 87	Weißensee Straße	Greifenburg (B 100)—Weißbriach—Hermagor (B 111).
B 88	Kleinkirchheimer Straße	Radenthein (B 98)—Bad Kleinkirchheim—Patergassen (B 95).
B 90	Naßfeld Straße	Tröpolach (B 111)—Staatsgrenze am Naßfeld.
B 91	Loiblpaß Straße	Klagenfurt (B 83)—Unterloibl—Staatsgrenze im Loibltunnel.
B 92	Görtschitztal Straße	Klagenfurt (B 91)—Pischeldorf—Brückl—Hüttenberg—Neumarkt/Stmk. (B 83).
B 93	Gurktal Straße	Zwischenwässern (B 83)—Gurk—Feldkirchen (B 94).
B 94	Ossiacher Straße	St. Veit/Glan (B 83)—Feldkirchen—Bodensdorf—Villach (B 83).
B 95	Turracher Straße	Klagenfurt (B 83)—Feldkirchen—Patergassen—Turrach—Predlitz—Tamsweg—Mauterndorf (B 99).
B 96	Murtal Straße	Thalheim bei Judenburg (S 36)—Scheifling—Murau—Seetal—Tamsweg—St. Michael—Unterweißenburg (A 10).
B 97	Murauer Straße	Murau (B 96)—St. Georgen—Stadl—Predlitz (B 95).
B 98	Millstätter Straße	Seebach (B 99)—Millstatt—Radenthein—Treffen (B 94).

*) Anmerkung 2 (siehe Schluß des Verzeichnisses)

242 der Beilagen

15

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
B 99	Katschberg	Bischofshofen (B 159)—Radstadt—Obertauern—Tweng—Mauterndorf—St. Michael (B 96)—Katschberg—Rennweg—Gmünd—Spittal/Drau (B 100).
B 100	Drautal Straße	Villach (B 94)—Spittal/Drau—Möllbrücke—Oberdrauburg—Lienz—Staatsgrenze bei Sillian.
B 105	Mallnitzer Straße	Obervellach (B 106)—Mallnitz/Bahnhof.
B 106	Mölltal Straße	Möllbrücke (B 100)—Obervellach—Winklern (B 107).
B 107	Großglockner Straße	Heiligenblut/Mautstraße—Winklern—Dölsach (B 100).
B 107 a	Großglockner Straße Abzweigung Lienz	Dölsach (B 107)—Dölsach (B 100).
B 108	Felbertauern Straße	Lienz (B 100)—Matrei/Mautstraße.
B 109	Wurzenpaß Straße	Hart (B 83)—Staatsgrenze am Wurzenpaß.
B 110	Plöckenpaß Straße	Oberdrauburg (B 100)—Kötschach—Staatsgrenze am Plöckenpaß.
B 111	Gailtal Straße	Maglern (B 83)—Hermagor—Kötschach—Maria Luggau—Straßen (B 100).
B 112	Gesäuse Straße	Liezen (A 9, S 8)—Admont—Hiefrau (B 115).
B 113	Schoberpaß Straße	St. Michael (B 116)—Traboch—Wald am Schoberpaß—Trieben—Liezen (S 8).
B 114	Triebener Straße	Trieben (B 113)—Hohentauern—Pöls—Thalheim bei Judenburg (B 96).
B 114 a	Triebener Straße Abzweigung Pöls	Pöls (B 114)—St. Georgen (B 96).
B 115	Eisen Straße	Steyr (S 37)—Großraming—Altenmarkt—Hiefrau—Eisenerz—Trofaiach—Traboch (B 113).
B 115 a	Donawitzer Straße	Trofaiach (B 115)—Donawitz—Leoben (B 116).
B 116	Leobener Straße	St. Marein (S 6)—Kapfenberg—Bruck/Mur—Leoben (Göss)—St. Michael (B 113).
B 117	Buchauer Straße	Altenmarkt (B 115)—St. Gallen—Weng—Admont (B 112).
B 119	Greiner Straße	Oiden (B 1)—Ardagger—Donaubrücke (B 3) und Grein (B 3)—Dimbach—St. Georgen—Königswiesen (B 124).
B 120	Scharnsteiner Straße	Gmunden (B 144)—Scharnstein—Pettenbach—Inzersdorf im Kremstal (B 138).
B 121	Weyer Straße	Amstetten West (A 1, B 1)—Waidhofen/Ybbs—Gaflenz—Weyer (B 115).
B 121 a	Weyer Straße Abzweigung Amstetten	(B 121)—Amstetten (B 1).
B 122	Voralpen Straße	Weißes Kreuz (B 121)—Aschbach Markt—Seitenstetten—Steyr—Bad Hall—Kremsmünster—Sattledt (B 138).
B 123	Mauthausener Straße	Enns (A 1)—Ennsdorf—Donaubrücke—Mauthausen—Pregarten (B 124).
B 123 a	St. Valentiner Straße	St. Valentin (A 1)—Rems—Pyburg (B 123).
B 124	Königswiesener Straße	Unterweikersdorf (B 125)—Pregarten—Mönchdorf—Königswiesen—Arbesbach—Merzenstein—Zwettl (B 36).
B 125	Prager Straße	Linz (A 7)—Gallneukirchen—Freistadt—Staatsgrenze bei Wullowitz.
B 126	Leonfeldener Straße	Linz (A 7)—Bad Leonfelden—Staatsgrenze bei Weigetschlag.

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
B 127	Rohrbacher Straße	Linz (A 7)—Ottenstein—Neufelden—Rohrbach (B 128) und Oepping (B 128)—Aigen.
B 128	Sternwald Straße	Freistadt (B 125)—Bad Leonfelden—Rohrbach—Kollerschlag—Staatsgrenze bei Kollerschlag.
B 129	Eferdinger Straße	Linz (B 127)—Linz/Nibelungenbrücke—Alkoven—Eferding—Waizenkirchen—Peuerbach—Teufenbach (B 137).
B 130	Nibelungen Straße	Eferding (129)—Engelhartszell—Staatsgrenze bei Passau.
B 131	Aschacher Straße	Ottensheim (B 127)—Aschach—Hartkirchen (B 130).
B 132	Mühlackener Straße	Mühlacken (B 131)—Lacken (B 127).
B 133	Theninger Straße	Neubau—Alkoven (B 129).
B 134	Wallener Straße	Eferding (B 129)—Wallern—Pichl—(A 8).
B 135	Gallspacher Straße	Grieskirchen (B 137)—Schwanenstadt—Roitham (B 144).
B 136	Sauwald Straße	Schärding (B 137)—Engelhartszell (B 130).
B 137	Innviertler Straße	Wels (B 1)—Grieskirchen—Zell/Pram—Schärding—Staatsgrenze auf Innbrücke.
B 137 a	Innviertler Straße Abzweigung Stritzing	Stritzing (B 137)—(A 8).
B 137 b	Innviertler Straße Abzweigung Passau	[Schärding (B 137)—Staatsgrenze gegen Passau *)]
B 138	Pyhrnpaß Straße	Wels (B 1)—Sattledt—Kirchdorf/Krems—Klaus—Windischgarsten—Spittal/Pyhrn—Liesen (S 8).
B 139	Kremstal Straße	Linz (B 129)—Traun—Kematen—Rohr (B 122).
B 140	Steyrtal Straße	Sierning (B 122)—Klaus (B 138).
B 142	Obernberger Straße	Uttendorf (S 10)—Mauerkirchen—Obernberg—Suben—Pramerdorf (B 137).
B 143	Hausruck Straße	[Antiesenhofen (B 142)—] Ort (A 8)—Ried—Ampfelwang—(B 1)**)
B 144	Gmundener Straße	Lambach (B 1)—Steyrermühl—Gmunden (B 145).
B 145	Salzkammergut	Vöcklabruck (B 1)—Altmünster—Ebensee—Bad Ischl—Bad Goisern—Pötschen—Bad Aussee—Neuhaus (S 8).
B 151	Attersee Straße	Timelkam (B 1)—Seewalchen—Attersee—Unterach—Mondsee (B 154).
B 152	Seeleiten Straße	Seewalchen (B 151)—Weyregg—Weißbach—Unterach (B 151).
B 153	Weißbacher Straße	Weißbach (B 152)—Mitterweißbach (B 145).
B 154	Mondsee Straße	(S 10)—Straßwalchen—Zell a. Moos—Mondsee—Scharfling—St. Gilgen (B 158).
B 155	Münchener Straße	Salzburg-Schallmoos (B 1)—Staatsgrenze bei Freilassing.
B 156	Lamprechtshausener Straße	Salzburg (B 1)—Oberndorf—Lamprechtshausen—St. Georgen—Braunau—(S 9).
B 156 a	Lamprechtshausener Straße Abzweigung Oberndorf	Oberndorf (B 156)—Staatsgrenze auf Salzachbrücke.

*) Anmerkung 3 (siehe Schluß des Verzeichnisses)

**) Anmerkung 4 (siehe Schluß des Verzeichnisses)

242 der Beilagen

17

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
B 158	Wolfgangsee Straße	Salzburg (B 1)—Fuschl—St. Gilgen—Strobl—Aigen—Bad Ischl (B 145).
B 159	Salzachtal Straße	Anif (S 41)—Hallein—Golling—Bischofshofen (S 11).
B 160	Berchtesgadener Straße	Anif (A 10)—Staatsgrenze bei Hangendenstein.
B 161	Paß Thurn	Mittersill (B 168)—Paß Thurn—Kitzbühel—St. Johann/Tirol (S 12).
B 162	Lammertal Straße	Golling (B 159)—Abtenau—(B 166).
B 163	Wagrainer Straße	Altenmarkt bei Radstadt (B 99)—Wagrain—St. Johann/Pongau (S 11).
B 164	Hochkönig Straße	Bischofshofen (S 11)—Saalfelden—Hochfilzen—St. Johann/Tirol (S 12).
B 165	Gerlos Straße	Mittersill (B 168)—Gerlospaß—Zell/Ziller (B 169).
B 166	Paß Gschütt Straße	Niedernfritz (B 99)—Annaberg—Paß Gschütt—Gosau—Bad Goisern (B 145).
B 167	Gasteiner Straße	Lend (S 11)—Hofgastein—Badgastein—Böckstein/Bahnhof.
B 168	Pinzgauer Straße	(S 11)—Mittersill (B 165).
B 169	Zillertal Straße	Straß (B 171)—Zell/Ziller—Mayrhofen—Dornau—Schleg-eissperre—Staatsgrenze am Pfitscherjoch.
B 170	Brixental Straße	Wörgl (B 171)—Hopfgarten—Gundhabing (S 42).
B 171	Tiroler Straße	Staatsgrenze bei Kufstein—Wörgl—Rattenberg—Schwaz—Solbad Hall—Innsbruck—Telfs—Landeck—Pians (S 16).
B 171 a	Tiroler Straße Abzweigung Solbad Hall	Solbad Hall (B 171)—Solbad Hall (A 12).
B 171 b	Tiroler Straße Abzweigung Völs	Kranebitten (B 171)—Völs (A 12).
B 172	Walchsee Straße	Staatsgrenze bei Reit im Winkel—Kössen—Walchsee—Staatsgrenze auf Niederndorfer Innbrücke.
B 173	Eiberg Straße	Bocking (S 12)—Kufstein (B 171).
B 174	Innsbrucker Straße	Innsbruck/Rumerhof (B 171)—Innsbruck/Höttingerau (B 171).
B 175	Wildbichler Straße	Kufstein (B 171)—Niederndorf—Staatsgrenze bei Wildbichl.
B 176	Kössener Straße	St. Johann/Tirol (S 12)—Kössen (B 172)—Staatsgrenze bei Klobenstein.
B 181	Achensee Straße	Rotholz (B 171)—Achenkirch—Staatsgrenze am Achenpaß.
B 182	Brenner Straße	Innsbruck (B 174)—Steinach—Staatsgrenze am Brennerpaß.
B 183	Stubaital Straße	Schönberg (B 182)—Neustift/Stubaital.
B 184	Engadiner Straße	Pfunds (S 15)—Staatsgrenze bei Schalkl.
B 185	Martinsbrucker Straße	Nauders (S 15)—Staatsgrenze bei Martinsbruck.
B 186	Ötztaler Straße	Ötztal Bahnhof (B 171)—Ötz—Sölden—Untergurgl/Mautstraße.
B 187	Ehrwalder Straße	Leermoos (S 14)—Staatsgrenze bei Griesen.
B 188	Silvretta Straße	Pians (B 171)—Galtür/Mautstraße und Partenen/Mautstraße—Schruns—Bludenz (S 16).
B 189	Mieminger Straße	Telfs (B 171)—Nassereith (S 14).
B 190	Vorarlberger Straße	Bludenz (S 16)—Feldkirch—Dornbirn—Bregenz—Staatsgrenze bei Unterhochsteg.

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
B 191	Lichtensteiner Straße	Feldkirch (B 190)—Staatsgrenze bei Tisis.
B 192	Gargellener Straße	St. Gallenkirch (B 188)—Staatsgrenze bei Klosters.
B 193	Faschina Straße	Bludenz (B 190)—Ludesch—Damüls—Rehmen (B 200).
B 197	Arlberg Straße	St. Anton/Arlberg (S 16)—Arlberg—(S 16).
B 198	Lechtaler Straße	Alpe Rauz (B 197)—Warth—Lechleiten—Elmen—Weißenbach/Lech—Reutte (S 14).
B 199	Tannheimer Straße	Weißenbach/Lech (B 198)—Tannheim—Staatsgrenze am Oberjoch.
B 200	Bregenzerwald Straße	Dornbirn (B 190)—Bezau—Schoppernau—Schröcken—Warth (B 198).
B 201	Kleinwalsertal Straße	Staatsgrenze bei Walserschanz—Baad—Schoppernau (B 200).
B 202	Schweizer Straße	Bregenz (B 190)—Staatsgrenze bei Höchst.
B 203	Rhein Straße	Götzis (B 190)—Lustenau—Hard (B 202).
B 204	Lustenauer Straße	Dornbirn (B 190)—Lustenau (B 203)—Staatsgrenze auf Rheinbrücke.
B 211	Rohrauer Straße	Bruck/Leitha (B 10)—Rohrau—Petronell (B 9).
B 212	Bad Vöslauer Straße	Guntramsdorf (B 17)—Baden—Berndorf (B 18).
B 213	Tullnerfeld Straße	Tulln (B 19)—Staadorf—Ried am Riederberg (B 1).
B 214	Hohenberger Straße	Freiland (B 20)—Hohenberg—Walkmühle (B 21).
B 215	St. Leonharder Straße	Mank (B 29)—St. Leonhard/Forst—Matzleinsdorf (B 1).
B 216	Weitentaler Straße	Weitenegg (B 3)—Würnsdorf (B 36).
B 217	Ottenschlager Straße	Spitz/Donau (B 3)—Ottenschlag (B 36).
B 218	Langenloiser Straße	Krems (B 37)—Langenlois (B 34).
B 219	Poysdorfer Straße	Staatz (B 46)—Poysdorf (B 7).
B 220	Gänsersdorfer Straße	Gänsersdorf (B 8)—Raggendorf—Kollnbrunn (B 7).
B 221	Wiener Gürtel Straße	Wien/Gürtelbrücke (S 2)—Wien/Gürtel—Wien/Schlachthausgasse—Wien/Stadionbrücke (S 2).
B 222	Wiener Vororte Straße	Wien/Heiligenstädterbrücke (S 2)—Wien/Vorortelinie—Wien/Penzing—Wien/Rosenhügel—Wien/Altmannsdorferstraße (A 2, B 224).
B 223	Flötzersteig Straße	Wien/Gürtel (B 221)—Wien/Ottakring—Wien/Flötzersteig—Wien/Hütteldorf (B 1).
B 224	Altmannsdorfer Straße	Wien/Schönbrunn (B 1)—Wien/Grüner Berg—Wien/Altmannsdorf—Wien/Neu Erlaa (B 17).
B 225	Wienerberg Straße	Wien/Philadelphiabrücke (B 12)—Wien/Wienerbergstraße—Wien/Raxstraße—Wien/Simmering (A 4).

242 der Beilagen

19

Anmerkung 1:

Dieser Straßenzug verläuft bis zum Bau der Strecke Steyregg—Donaubrücke—Linz (A 7) über die Strecke Steyregg—Katzbach (A 7).

§ 33 Abs. 3, erster Satz, findet auf die Straßenstrecke Steyregg—Katzbach (A 7) Anwendung.

Anmerkung 2:

Dieser Straßenzug verläuft bis zum Bau der Strecke Ruden (A 2)—Lavamünd über die Strecke Lindenhof (B 70)—Lavamünd.

§ 33 Abs. 3, erster Satz, findet auf die Straßenstrecke Lindenhof (B 70)—Lavamünd Anwendung.

Anmerkung 3:

Dieser Straßenzug wird mit Verkehrsübergabe der auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland gelegenen Autobahn vom Raum Schärding bis zum Raum Passau als Bundesstraße aufgelassen.

§ 33 Abs. 3, erster Satz, findet auf diesen Straßenzug Anwendung.

Anmerkung 4:

Die Teilstrecke zwischen Antiesenhofen (B 142) und Ort (A 8) wird mit Verkehrsübergabe der Teilstrecke der Innkreisautobahn zwischen Ort und der Staatsgrenze bei Suben als Bundesstraße aufgelassen.

§ 33 Abs. 3, erster Satz, findet auf diesen Straßenzug Anwendung.

Erläuternde Bemerkungen

Die Rechtsverhältnisse der gemäß Art. 10 Abs. 1 Z. 9 des Bundes-Verfassungsgesetzes in Gesetzgebung und Vollziehung Bundessache bildenden Angelegenheiten der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge sind im Bundesgesetz vom 18. Februar 1948, betreffend die Bundesstraßen (Bundesstraßengesetz — BStG), BGBl. Nr. 59, geregelt. Dieses Gesetz stellte eine Umarbeitung des Bundesstraßengesetzes vom 8. Juli 1921, BGBl. Nr. 387, dar, wobei es sich — wie auch seine Erläuternden Bemerkungen ausdrücklich anführen — in der überwiegenden Mehrzahl seiner Bestimmungen an das Gesetz vom Jahre 1921 anlehnt.

Das Bundesstraßengesetz BGBl. Nr. 59/1948 wurde wiederholt novelliert, und zwar durch die Bundesgesetze BGBl. Nr. 127/1954, 56/1958, 100/1959, 135/1961, 11/1962, 134/1964 und 113/1968; eine Bestimmung (§ 28 Abs. 2) wurde durch den Verfassungsgerichtshof als verfassungswidrig aufgehoben (Kundmachung BGBl. Nr. 65/1963). Die Mehrzahl der Novellen brachte hauptsächlich Änderungen der Straßenverzeichnisse, lediglich die Novelle BGBl. Nr. 56/1958 enthielt bedeutendere inhaltliche Änderungen. In seinen Grundzügen ist das Bundesstraßengesetz seit 1921 unverändert geblieben.

Nun hat die nach dem Jahre 1950 vehement einsetzende Motorisierung eine Neubearbeitung des Bundesstraßengesetzes unumgänglich gemacht. Neben einer großen Anzahl von Änderungen an Einzelbestimmungen sind vor allem die Straßenverzeichnisse völlig neu gefaßt worden mit der sich daraus ergebenden Konsequenz der Schaffung einer neuen Straßentype, der Bundes Schnellstraße. Weiters wurde die Bestimmung des Straßenverlaufes im Rahmen der Verzeichnisse, die bisher durch die Bundesstraßenverwaltung als Wirtschaftsverwaltung des Bundes erfolgte, in eine gesetzliche Form gebracht und festgelegt, nach welchen Grundsätzen sich eine diesbezügliche Verordnung zu richten hat. Neu aufgenommen wurde eine Bestimmung über die Straßenbauforschung und die Schaffung eines Bundesstraßenplanungsgebietes und Bundesstraßenbaugesbietes, in welchen bei Vorliegen

der im Gesetz näher angeführten Voraussetzungen aus öffentlichen Gründen ein bedingtes Bauverbot besteht. Insbesondere wurde auch durch die Bestimmungen über die Zufahrten zu Bundesstraßen eine Voraussetzung zur Verhinderung einer völligen Verbauung neu gebauter Straßenstrecken zu schaffen versucht. Im übrigen hatte das Gesetz dort, wo nicht die Schaffung von Neuregelungen unmittelbar beabsichtigt ist, die Zielsetzung einer Klarstellung, terminologischen Verbesserung und Auffüllung von Lücken der bisherigen Rechtslage.

Der vorliegende Entwurf des Bundesstraßengesetzes 1970 bringt somit eine Neubearbeitung des Bundesstraßenrechtes und eine Neufassung der als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge. In formeller Hinsicht lehnt sich der Entwurf an das historisch gewachsene österreichische Bundesstraßengesetz an.

Wenn auch mit dem vorliegenden Entwurf eine Neufassung des Bundesstraßengesetzes erfolgt ist, scheint es doch aus Übersichtlichkeitsgründen erforderlich, die Erläuternden Bemerkungen im einzelnen auf die Abänderungen und Ergänzungen gegenüber dem geltenden Bundesstraßengesetz 1948 abzustellen und in den Erläuternden Bemerkungen die Gründe für Änderungen und Ergänzungen gegenüber dem geltenden Recht darzulegen. Es wird auch kurz auf jene Normen des geltenden Bundesstraßenrechtes Bezug genommen, deren Aufnahme in das neue Gesetz als überholt oder entbehrlich nicht mehr erfolgte.

Zu den einzelnen Bestimmungen des Entwurfes ist somit zu bemerken:

Zu § 1:

Entsprechend Artikel 10 Abs. 1 Z. 9 des Bundesverfassungsgesetzes wurde hier an Stelle des im Bundesstraßengesetz 1948 enthaltenen Begriffes „Straßen“ die Bezeichnung „Straßenzüge“ verwendet. Die Erklärung von Straßenzügen zu Bundesstraßen erfolgt nach der gleichen Gesetzesstelle wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr.

Während im § 1 nur die Erklärung und Auflassung von Straßenzügen geregelt ist, ist die

Bestimmung des Straßenverlaufes im einzelnen und die Auflassung von Straßenteilen im § 4 geregelt (Hinsichtlich des rechtlichen Charakters und der Folgen der Auflassung von Bundesstraßen siehe Erläuternde Bemerkungen zu §§ 4 und 33).

Neu aufgenommen wurde im § 1 die Bestimmung, daß als Bundesstraßen übernommene Straßenzüge entschädigungslos ins Eigentum zu übergeben sind. Obwohl dies auch bisher stets so gehandhabt wurde, scheint eine gesetzliche Festlegung nützlich, um allfälligen künftigen Meinungsverschiedenheiten vorzubeugen.

Die zweite, hier neu aufgenommene Bestimmung besagt, daß für den Fall einer Übertragung aufgelassener Bundesstraßen an einen anderen Träger der Straßenbaulast die Straßen in einem ihrer bisherigen Benützung entsprechenden guten Zustand dem künftigen Träger der Straßenbaulast in das Eigentum zu übergeben sind. Für diese Bestimmung ist vor allem der Gedanke maßgeblich, eine übergroße finanzielle Belastung der künftigen Träger der Straßenbaulast (Länder, Gemeinden) zu vermeiden.

Zu den bisher im § 1 BStG. 1948 enthaltenen Bestimmungen, die nicht mehr in das neue Gesetz aufgenommen wurden, ist zu bemerken:

Die im § 1 Abs. 1 des BStG. 1948 enthaltene Definition der Autobahnen ist aus systematischen Gründen nunmehr im § 2 des vorliegenden Gesetzesentwurfes enthalten.

Die im § 1 Abs. 3 BStG. 1948 enthaltenen Bestimmungen, betreffend Übernahme von Personal und von den der Straßenerhaltung und Straßenpflege dienenden Betriebsmitteln, Geräten und Baulichkeiten bei Übernahme von Straßenzügen, entfallen in diesem Gesetz. Das Personal wird beim bisherigen Dienstgeber verbleiben, ebenso werden keine beweglichen Sachen (Betriebsmittel und Geräte) übergeben, Baulichkeiten sind gemäß § 3 ohnedies Anlagen der Straße, weshalb eine gesonderte Anführung entbehrlich ist. Etwaige Vereinbarungen zwischen Bund und den bisherigen Trägern der Straßenbaulast bezüglich Übernahme des Personals bzw. der Betriebsmittel sind nicht ausgeschlossen.

Die Abs. 4, 6 und 7 des § 1 BStG. 1948 sind entbehrlich oder überholt und wurden deshalb in die Neufassung des Bundesstraßengesetzes nicht mehr aufgenommen. Abs. 5 des § 1 BStG. 1948 wurde ausgeschieden, da die Reichsbrücke in Wien nunmehr ohnedies im Zuge einer Bundesstraße liegt.

Zu § 2:

In dem vorliegenden Entwurf wurde gegenüber dem Bundesstraßengesetz 1948 als neue Straßentyp die Bundesschnellstraße aufgenommen.

Unter Schnellverkehr ist nach § 46 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159,

ein Verkehr mit Kraftfahrzeugen zu verstehen, die eine Geschwindigkeit von mindestens 40 km/h auf waagrechter Fahrbahn erreichen können und mit denen diese Geschwindigkeit überschritten werden darf.

Durch die Zunahme der Motorisierung bedingt, hat sich die bisherige Zweiteilung der Bundesstraße in Autobahnen und übrige Bundesstraßen als unzureichend erwiesen. Neben der Bundesautobahn wurde noch ein weiterer, dem Schnellverkehr dienender Straßentyp erforderlich, ohne daß für diesen die Anlageverhältnisse der Bundesautobahn gegeben sein müssen, nämlich die Bundesschnellstraßen. Diese werden für größere Streckenabschnitte die Voraussetzungen für die Erklärung zur Autobahn im straßenpolizeilichen Sinn erfüllen (in diesem Fall zählen auch die Zu- und Abfahrtsstraßen als Bestandteile der Bundesstraßen S), jedoch gelegentlich Überschneidungen mit anderen Straßen aufweisen; die straßenpolizeilichen Voraussetzungen für Autostraßen (§ 43 Abs. 3 lit. b StVO. 1960) werden jedenfalls gegeben sein. Den Bundesschnellstraßen kommt vor allem in der Nähe von Ballungszentren die Aufgabe zu, bei der in diesem Bereich dichten Verkehrsfrequenz für eine Entflechtung des Verkehrs und Überführung der von außen kommenden Verkehrsströme in das dichte innerörtliche Verkehrsnetz zu sorgen. Darüber hinaus werden Bundesstraßen S aber auch dort zu bauen sein, wo der Verkehr nicht unbedingt eine Bundesautobahn erfordert, jedoch mit einer Bundesstraße B nicht das Auslangen gefunden wird.

Gelegentlicherweise wird sich auch für einzelne Abschnitte von Bundesstraßen B ein kreuzungsfreier Ausbau als notwendig erweisen oder zumindest werden die Voraussetzungen für eine Erklärung als Autostraße im straßenpolizeilichen Sinn vorliegen.

Sämtliche einen Bestandteil dieses Gesetzes bildenden Bundesstraßen sind in den Verzeichnissen mit Nummern versehen. Hiedurch wird des § 43 Abs. 5 und des § 94 Z. 2 der Straßenverkehrsordnung 1960 und der auf Grund dieser Bestimmungen erlassenen Verordnungen, insoweit es sich um im vorliegenden Verzeichnis enthaltene Bundesstraßen handelt, derogiert.

Die in den Verzeichnissen zu diesem Bundesgesetz angeführten Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen sind zum größten Teil noch nicht gebaut. Während Bundesautobahnen ausschließlich neben dem bestehenden Straßennetz errichtet werden, sollen die Bundesschnellstraßen vielfach bestehende Straßenzüge ersetzen. Diese bestehenden Straßenzüge müssen aber bis zum Ausbau eines Straßenzuges als Bundesschnellstraße deren Funktion übernehmen. Es gelten daher bis zum Bau der Bundesschnellstraßen die im Verzeichnis der Bundesstraßen S angeführten bestehenden Straßenzüge, die sich nicht für den

Schnellverkehr eignen, straßenrechtlich vorläufig als Bundesschnellstraßen, bis sie durch Verordnung des Bundesministers für Bauten und Technik gemäß § 4 auf die neue, die Voraussetzungen des § 2 Abs. 1 lit. b erfüllende Straßentrasse umgelegt werden.

Zu § 3:

Entspricht im wesentlichen der bisherigen Regelung; die beispielsweise Aufzählung der Anlagen der Bundesstraßen wurde aus systematischen Gründen übersichtlicher gefaßt. Neu aufgenommen wurden, einem stets geäußerten Wunsch, insbesondere des Bundesministeriums für Verkehr folgend, Haltestellenbuchten als Bestandteile der Bundesstraße.

Für die Bestandteile der Bundesstraße besteht gemäß § 17 das Enteignungsrecht. Die Bestimmungen des § 3 haben mangels anderer Regelung auch für Ortsgebiete Geltung.

Zu § 4:

Das Verzeichnis der Bundesstraßen enthält eine Beschreibung der Trassenführung nur in groben Zügen, weil bei neu zu bauenden Straßen zum Zeitpunkt der Aufnahme in das Verzeichnis nur die ungefähre Trassenführung, nicht jedoch auch schon der genaue Verlauf der vorgesehenen Straßentrasse festliegt. Auch die Ortsnamen in den Verzeichnissen sind, sofern sie keine Präzisierung enthalten, Ungefähr-Angaben. Wenn die Verzeichnisse der Bundesstraßen die Straßenzüge nicht nur in groben Umrissen enthielten, würden sie völlig unübersichtlich werden und es wäre — weil die Verzeichnisse Bestandteile des Bundesstraßengesetzes sind — bei jeder Straßenumlegung, zum Beispiel dem Bau einer größeren Ortsumfahungsstraße, eine Gesetzesänderung erforderlich. Die Konkretisierung des Trassenverlaufes in Form von Durchführungsverordnungen ist daher notwendig. Die Notwendigkeit dieser Konkretisierung wurde im übrigen im Hinblick auf die Enteignungsbestimmungen (§§ 17 ff.) durch Rechtsprechung der Höchstgerichte (zum Beispiel Erkenntnisse des VerfGH vom 13. März 1968, 26/67 und vom 26. Juni 1970, B/77/70-13) gefordert.

Bei Bestimmung des Trassenverlaufes ist auf §§ 7 und 20 Abs. 1, letzter Halbsatz, Bedacht zu nehmen, das heißt, daß der im Verordnungsweg näher bestimmte Trassenverlauf einerseits eine sichere Benützbarkeit der Straßen gewährleisten muß, andererseits aber auch dem Gebot der Wirtschaftlichkeit entsprechen soll.

Darüber hinaus ist bei den Verordnungen auf die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges Bedacht zu nehmen; hierunter sind sämtliche raumordnungs- und strukturpolitische Gesichtspunkte dieser Straße zu verstehen. Der Verordnungsgeber wird durch die in Abs. 3 normierte Anhörung

der Länder und Gemeinden, erforderlichenfalls zusätzlich durch Anhörung von Dienststellen des Bundes, in Sonderfällen auch interessierter Institutionen eine hinreichende Übersicht über die raumordnungs- und strukturpolitischen Gesichtspunkte erhalten. Bei grenzüberschreitenden Straßen wird mit dem Bundesministerium für Finanzen wegen der die Grenzabfertigung berührenden Belange Fühlung zu nehmen sein. Da auch der Bergbau bei der Bestimmung des Straßenverlaufes eine Rolle spielen kann, die nicht ohne weiteres abzuschätzen ist, wird es sich vielfach als nützlich erweisen, die örtlich zuständige Berghauptmannschaft zu hören.

Im Abs. 2 ist zunächst klargestellt, daß die Verfügung, mit welcher Bundesstraßenteile, die für den Durchzugsverkehr entbehrlich geworden sind und als Bundesstraße aufgelassen werden, den Charakter einer Rechtsverordnung hat. Die Auflassung eines Bundesstraßenteiles stellt eine öffentlich-rechtliche Entwidmung dar, die zugehörigen Grundstücke bleiben aber zunächst Bundeseigentum und sind vom Bund zu verwalten und zu erhalten. Soweit diese Grundstücke nicht mehr als Verkehrsflächen benötigt werden, wird zu trachten sein, sie abzuverkaufen, sofern sie aber Verkehrsflächen bleiben müssen, wie etwa bei Ortsdurchfahrten nach dem Bau für Umfahungsstraßen, wird versucht werden müssen, sie in das Eigentum und die Erhaltung eines anderen Rechtsträgers, insbesondere des zugehörigen Landes oder der zugehörigen Gemeinde, zu übertragen (siehe auch Erläuternde Bemerkungen zu § 33). Sofern der aufgelassene Bundesstraßenteil Verkehrsfläche bleibt, gilt § 1 Abs. 3, letzter Satz (entschädigungslose Übergabe in gutem Zustand), sinngemäß.

Es ist darauf hinzuweisen, daß der Bund nach Auflassung eines Straßenstückes als Bundesstraße für dieses voll instandhaltungspflichtig bleibt, obwohl der Durchzugsverkehr eine andere Route benützt, wenn nicht landesgesetzlich etwas anderes bestimmt ist oder das zugehörige Land oder die Gemeinde den guten Willen zeigt, das aufgelassene Straßenstück vertraglich in ihre Erhaltung zu übernehmen. Ein Ansatzpunkt zur Behebung dieses Mangels kann lediglich darin gesehen werden, daß vor Erlassung einer Verordnung über die Umlegung der Bundesstraße bzw. den Bau eines neuen Straßenteiles die Widmung etwa entbehrlich werdender Straßenstücke geklärt wird.

Neu in das Gesetz aufgenommen wurde die Bestimmung, daß für Verkehrszwecke nicht mehr benötigte Straßenteile zu rekultivieren sind, weil hiedurch „Verkehrsrüinen“ vermieden werden, die in einem Fremdenverkehrsland wie Österreich unerträglich sind; darüber hinaus wird auch ein Anreiz zum Kauf eines solchen ehemaligen Straßenteiles durch Anrainer geschaffen.

Mit der in Abs. 3 normierten Anhörungspflicht der Länder und Gemeinden wird den von der Verwirklichung einer Ausbaumaßnahme Betroffenen sowie der gesamten interessierten Öffentlichkeit ein Mitwirkungsrecht eingeräumt. Inwieweit neben Länder und Gemeinden andere Dienststellen des Bundes zu hören sind, wird im Einzelfall durch den Bundesminister für Bauten und Technik entschieden.

Mit der Anhörungspflicht der Länder und Gemeinden bei der Bestimmung des Straßenverlaufes und der im § 20 vorgesehenen Überprüfungsmöglichkeit der Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit der Grundstücksinanspruchnahme bei der Enteignung erscheint ein weitgehender Schutz der Betroffenen gewährleistet.

Die in Abs. 4 vorgesehene Verweisung auf Planunterlagen entspricht den Bedürfnissen der Praxis, weil durch Beschreibung allein oftmals eine genaue Trassenfestlegung nicht möglich ist. Zu bemerken ist, daß diese Form der Verlautbarung sich in anderen Rechtsquellen, etwa dem Salzburger Raumordnungsgesetz 1959, bereits findet.

Zu § 5:

Die Fassung des § 5 entspricht inhaltlich dem geltenden Recht. Die Anregungen, auch eine Haftung des Bundes für leichtfahrlässiges Handeln seiner Organe vorzusehen, sind im Hinblick auf die Bewährung der geltenden Regelung und die Rechtsprechung dazu nicht aufgegriffen worden. Bemerkenswert sei, daß der Bund auch dann der Träger der Haftung bleibt, wenn die Gemeinde im Sinn des § 8 Abs. 1 die Kosten der Straßenbaulast trägt, der Bund aber selbst die Erhaltungsarbeiten durchführt; gleiches gilt für die Säuberung einer Bundesstraße im Ortsgebiet von Schnee (§ 8 Abs. 2); die Gemeinden haften nach dem zweiten Satz des § 5 ja nur insoweit, als ihnen Bundesstraßenstrecken zur Erhaltung übertragen werden.

Das Bundesministerium für Justiz bereitet eine Neuregelung der Haftung für den Zustand eines Weges vor (Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Allgemeine Bürgerliche Gesetzbuch durch die Regelung der Haftung für den Zustand eines Weges ergänzt wird). Da diese Regelung umfassend sein wird, wird mit ihrem Inkrafttreten der § 5 abgeändert werden müssen.

Zu § 6:

Um eine möglichst zweckmäßige Einsetzung der bedeutenden Mittel für den Bundesstraßenbau und die Bundesstraßenerhaltung zu ermöglichen, ist die Forschung im weiteren Sinn des Wortes unerlässlich. Die vorliegende Bestimmung soll die Verwendung von für den Bundesstraßenbau und die Bundesstraßenerhaltung zur Verfügung stehenden Mitteln für Zwecke der Forschung gewähr-

leisten. Der gewählte Prozentsatz von 0,5 als Höchstsumme entspricht dem gewogenen internationalen Durchschnitt, der in den bezüglichen ausländischen Normen hierfür vorgesehen ist.

Die Verfügung über die Forschungsmittel wird dem Bundesminister für Bauten und Technik obliegen.

Zu § 7:

Entspricht im wesentlichen dem geltenden Recht (§ 4 BStG. 1948).

Unter Bau der Bundesstraße ist hier und in den folgenden Bestimmungen auch der Ausbau und die bauliche Änderung einer Bundesstraße zu verstehen.

Die gegenüber dem Bundesstraßengesetz 1948 vorgenommene Ergänzung bezüglich der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs ist insbesondere notwendig, um der in § 4 Abs. 1 des Entwurfes zu erlassenden Verordnung, aber auch den Bestimmungen zum Schutz der Straße (IV. Abschnitt) eine materiell-rechtliche Grundlage zu geben. Die Bedachtnahme auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs bezieht sich nur auf Bau und Erhaltung der Bundesstraße, nicht aber auf die Straßenpolizei.

Zu § 8:

Abs. 1 entspricht inhaltlich der bisherigen Regelung.

Die Neuregelung des Abs. 2 hat ihre Berechtigung im sachlichen Zusammenhang dieser Leistungen mit dem Straßenbau und soll, wenn auch bescheidene Geldquellen zusätzlich dem Straßenbau und der Straßenerhaltung erschließen. Hinsichtlich der Geldstrafen enthielt übrigens § 30 des BStG. 1948 bereits diese Regelung.

Zu § 9:

Die vorliegenden Bestimmungen waren bisher im § 6 BStG. 1948 geregelt.

Zunächst wurde an Stelle des im BStG. 1948 verwendeten Begriffes „Ortsdurchfahrt“ (§ 1 Z. 14 des Straßenpolizeigesetzes 1947) der Begriff „Ortsgebiet“ (§ 2 Abs. 1 Z. 15 StVO. 1960) gewählt. Dies dient der auch sonst angestrebten möglichst einheitlichen Regelung des Bundesstraßenrechtes und Straßenpolizeirechtes.

Während das BStG. 1948 auf den durchschnittlichen Aufwand für die an die Ortsdurchfahrt anstoßenden, im Freien liegenden Straßenstrecken abstellte und die Mehrkosten bezüglich der Bauweise und Instandhaltung, die durch die besonderen Bedürfnisse der Ortsbewohner in den Ortsdurchfahrten bedingt sind, den Gemeinden (mit einer Bevölkerung über 3000 Einwohner) auferlegte, sieht der vorliegende Entwurf eine erschöpfende Aufzählung derjenigen Bestandteile der Bundesstraßen in Ortsgebieten vor, welche

die Gemeinden zu zahlen haben. Damit soll den ständigen, die Verwaltung stark belastenden Streitigkeiten zwischen Bund und Gemeinden, die gelegentlich auch zu einer ungleichen Behandlung der Gemeinden führen mußten, ein Ende bereitet werden; die bisherige Regelung hat sich jedenfalls als unzweckmäßig erwiesen.

Die im BStG. 1948 enthaltene Unterscheidung zwischen Gemeinden, deren Einwohnerzahl bei der jeweils letzten Volkszählung mehr als 3000 Einwohner erreichte und solchen, bei denen dies nicht der Fall war, wurde fallen gelassen, da bei der nunmehr erschöpfenden Aufzählung der von den Gemeinden zu bezahlenden Bestandteile der Bundesstraßen in Ortsgebieten eine Unterscheidung nicht mehr gerechtfertigt ist. Die Bestimmungen des § 6 Abs. 6 BStG. 1948, wonach in Ortsdurchfahrten durch Gemeinden, deren Einwohnerzahl 3000 nicht übersteigt, die dem Bund obliegende Straßenbaulast auf eine Fahrbahnbreite von 6 m beschränkt ist, ist jedenfalls durch die heutige Straßenbautechnik nicht mehr sinnvoll, zumal die Freilandstraßen oft mit größerer Straßenbreite ausgebaut werden.

Zu den in Abs. 1 unter lit. a bis e angeführten Bestandteile der Bundesstraßen, bei welchen in Ortsgebieten die Kostentragungspflicht der Gemeinden bezüglich des Baues und der Erhaltung gegeben ist, wäre zu bemerken, daß es sich um eine klarere Fassung des Prinzips der Tragung von Mehrkosten im Bau und Erhaltung von Durchzugsstraßen in Ortsgebieten handelt, die durch die Bedürfnisse der Ortsbewohner und nicht des Durchzugsverkehrs bedingt sind.

Die in Abs. 1 lit. a bis e angeführten Einrichtungen sind Bestandteile der Bundesstraße und nur die Bundesstraßenverwaltung ist berechtigt, diese zu bauen und zu erhalten, lediglich die Bezahlung obliegt der Gemeinde. Ohne daß dies besonders ausgedrückt werden mußte, werden diese Einrichtungen nur dann zu bauen sein, wenn dies von der Gemeinde verlangt wird oder eindeutig durch die besonderen Bedürfnisse der Ortsbewohner bedingt ist.

Sofern die Gemeinden ihrer Kostentragungspflicht nicht nachkommen, findet § 11 Anwendung.

Die Bestimmungen des § 6 Abs. 4 und Abs. 5 BStG. 1948 waren in sich widerspruchsvoll, gehen im übrigen auf das BStG. 1921 zurück und sind durch die Verwaltungsverfahrensgesetze 1950 überholt; sie wurden daher in die Neufassung des Bundesstraßengesetzes nicht mehr aufgenommen.

Die bisherige Regelung, daß Gemeinden über 3000 Einwohner die Straßenreinigung und Schneeräumung in Ortsdurchfahrten auch hinsichtlich jener Teile der Bundesstraße, welche ausschließlich von der Bundesstraßenverwaltung gebaut und erhalten werden, somit insbesondere

der Fahrbahn, auf ihre Kosten durchzuführen haben, wurde fallen gelassen, da sie sich für die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit als unzweckmäßig erwiesen hat und auch eine starke Belastung der Gemeinden darstellte. Nach der nunmehrigen Regelung haben die Gemeinden nur mehr für die Abfuhr des von der Bundesstraßenverwaltung von der Fahrbahn entfernten Schnee- und Abräummaterials auf ihre Kosten zu sorgen. Die Kostentragung für die Erhaltung einschließlich Winterdienst für die in Abs. 1 angeführten Anlagen obliegt den Gemeinden.

Zu Abs. 3 ist zu bemerken, daß die Übertragung der Erhaltung an Gemeinden nur für Gemeinden mit eigenem Straßenerhaltungsdienst in Betracht kommen wird. Bei nicht befriedigender Erhaltung wird der Bund von dem im Gesetz normierten Widerruf der Erhaltungsübertragung Gebrauch machen müssen. Die Erhaltungsübertragung wird einvernehmlich zwischen Bund und Gemeinde (durch Vertrag) festgelegt, woraus sich ergibt, daß die Gemeinden eine entsprechende Vergütung verlangen werden. Eine einseitige Übertragung durch den Bund ist jedenfalls nicht zulässig.

Zu § 10:

Keine inhaltliche Änderung gegenüber dem geltenden Bundesstraßenrecht (§ 7 BStG. 1948). Eine kostspieligere Herstellung der Bundesstraße beinhaltet auch einen etwa erforderlichen Umbau einer bestehenden Bundesstraße. Diese Bestimmung findet auf eine kostspieligere Herstellung der Bundesstraße für Haltestellen von Kraftfahrlinien (§ 28 Abs. 3) keine Anwendung.

Zu § 11:

Diese Bestimmung ist eine auf die Verwaltungsverfahrensgesetze 1950 abgestimmte Neufassung der §§ 8 und 9 BStG. 1948 ohne bedeutende inhaltliche Änderung.

Zu § 12:

Entspricht dem § 17 des BStG. 1948.

Die Änderung der Formulierung in „Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen“ wurde gewählt, um deutlich zum Ausdruck zu bringen, daß die Bundesstraßenverwaltung nicht unbedingt den früheren Zustand wiederherstellen muß, sondern auch auf andere Weise — etwa durch Zusammenfassung mehrerer Wege — die bisher bestandene Verbindung wiederherstellen kann. Darüber hinaus ist die Wendung „Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehung“ allgemeiner als die bisherige Formulierung „Vorkkehrungen zur weiteren Benützbarkeit der Wege zu treffen“. Im § 17 Abs. 1 ist ausdrücklich die Enteignungsmöglichkeit für diese Herstellung vorgesehen. Die Regelung der Erhaltungspflicht

wurde zur Klarstellung der bereits nach dem geltenden Bundesstraßengesetz bestehenden Rechtslage vorgenommen.

Abs. 2 stellt lediglich eine Ermächtigung an den Bund zur Zahlung von entsprechenden Beträgen dar, bildet aber keinen Rechtsanspruch des betroffenen Trägers der Straßenbaulast. Als „längere Zeitspanne“ ist eine solche anzusehen, die bei gleichmäßigem Verkehr zu einer wesentlichen Beschädigung an der Umleitungsstrecke führen kann.

Zu § 13:

Diese neu aufgenommene Bestimmung findet ihre Berechtigung in den Erfordernissen des dichteren Verkehrs. Sie stellt eine Ermächtigung an den Bund (Bundesstraßenverwaltung) dar, aus den für den Bundesstraßenbau zur Verfügung stehenden Mitteln Parallelstraßen zu Bundesstraßen zu bauen und auszugestalten, die keine Bundesstraßen sind und auch nicht solche werden sollen; sie gelten auch nicht als Bestandteile der Bundesstraße. Die sonstigen Bestimmungen des Bundesstraßengesetzes finden auf den Bau dieser Straßen keine Anwendung (zum Beispiel keine Enteignungsmöglichkeit), der Bund wird sich bei der Errichtung solcher Straßen vielmehr an etwaige landesgesetzliche Vorschriften halten müssen. Das Kriterium für den Bau ergibt sich aus der Erleichterung und Förderung des Durchzugsverkehr, etwa in den Fällen des § 26 Abs. 2.

Diese Bestimmung stützt sich nicht auf den Kompetenztatbestand des Art. 10 Abs. 1 Z. 9 B-VG., sondern auf den des Art. 17 B-VG.

Da es unzumutbar wäre, diese Nebenstraßen und -wege, welche dem Langsamverkehr, insbesondere dem landwirtschaftlichen Verkehr, vorbehalten sind, auf Kosten der Bundesstraßenverwaltung zu erhalten (zur Erhaltung gehört auch der Winterdienst mit Schneeräumung, Bestreuung usw.), ist die Neuanlegung oder Ausgestaltung von Parallelstraßen entlang einer Bundesstraße nur dann zulässig, wenn die Erhaltung durch einen anderen Rechtsträger vor Beginn der Baumaßnahmen sichergestellt ist.

Es wird in diesen Fällen die Möglichkeit bestehen, straßenpolizeilich die Durchzugsstraße für den Langsamverkehr zu sperren.

Zu § 14:

Der Bau neuer Straßenzüge, aber auch Ausbaumaßnahmen an bestehenden Bundesstraßen werden vielfach dadurch erheblich erschwert, daß jene Grundstücke, welche für den Straßenbau benötigt werden, vor Beginn der Bauarbeiten verbaut oder anderen Verwendungszwecken zugeführt werden. Es wird daher in manchen Fällen erforderlich sein, vor Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4) das Gelände, in dem der Bau oder

eine bauliche Änderung der Bundesstraßen erfolgen soll, zum Bundesstraßenplanungsgebiet zu erklären.

Die Erklärung zum Bundesstraßenplanungsgebiet hat zur Folge, daß innerhalb dieses Gebietes, dessen räumlicher Umfang in der Verordnung durch Lageplan festgesetzt wird, bauliche Veränderungen nur mit Bewilligung der Behörde vorgenommen werden dürfen. Bei Vorliegen der in Abs. 2, zweiter Satz, genannten Voraussetzungen besteht für die Behörde eine Verpflichtung zur Bewilligung der baulichen Veränderung. Zuständig für die Erteilung der Ausnahmebewilligung ist der Landeshauptmann in mittelbarer Bundesverwaltung, gegen seine Entscheidung ist eine Berufung an das Bundesministerium für Bauten und Technik zulässig.

Um eine ausgewogene Abklärung zwischen den öffentlichen Interessen und den Interessen der betroffenen Grundstückseigentümer zu erreichen, wurde normiert, daß die Verordnung über das Bundesstraßenplanungsgebiet erst erlassen werden darf, wenn die Planungs- und Bauvorbereitungsarbeiten schon so weit gediehen sind, daß die Bestimmung des Straßenverlaufes in absehbarer Zeit bevorsteht (das heißt, daß in der Regel mit den generellen Projektierungsarbeiten bereits begonnen worden ist) und wenn durch konkrete Indizien zu befürchten ist, daß durch bauliche Veränderungen in dem vom Bundesstraßenplanungsgebiet betroffenen Gelände der geplante Straßenbau erheblich erschwert oder wesentlich verteuert wird.

Vor Erlassung der Verordnung ist, wie in § 4, den berührten Ländern und Gemeinden Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. In Sonderfällen werden auch andere Dienststellen des Bundes, gegebenenfalls auch andere Institutionen, zu hören sein. Da der Bergbau hierbei eine Rolle spielen kann, wird auch hier die örtlich zuständige Berghauptmannschaft vielfach zu hören sein.

Die Rechtswirkungen der Erklärung zum Bundesstraßenplanungsgebiet sind auf höchstens drei Jahre beschränkt und treten von selbst außer Kraft, wenn nicht bis zum Ablauf dieser Frist die Bestimmung des Straßenverlaufes erfolgt. Eine Verlängerung der dreijährigen Frist oder die Neuerlassung einer Verordnung über die Erklärung zum Bundesstraßenplanungsgebiet mit gleichem Inhalt wäre gesetzwidrig.

Die vorliegende Bestimmung ist im Zusammenhang mit § 15 Abs. 3 zu sehen und bietet letztlich auch einen gewissen Druck auf die Bundesstraßenverwaltung, ihre Planungsarbeiten rasch durchzuführen.

Zu vorliegender Bestimmung ist noch zu bemerken, daß beabsichtigt ist, ein Ausbauprogramm der Bundesstraßen aufzustellen, welches eine Reihung nach der Dringlichkeit der Bauvorhaben vorsieht, sodaß unter Bedachtnahme auf

Abs. 1, wonach die Verordnung nur erlassen werden darf, wenn nach dem Stande der Planungs- und Bauvorbereitungsarbeiten die Bestimmung des Straßenverlaufes in absehbarer Zeit zu erwarten ist, überflüssige Erklärungen zum Bundesstraßenplanungsgebiet weitestgehend vermieden werden können.

Die hier und in § 15 vorgesehene bedingte Bausperre findet sich in ähnlicher Form nicht nur in ausländischen Rechtsordnungen, wie zum Beispiel die der Bundesrepublik Deutschland, sondern auch in österreichischen Landesstraßengesetzen, und zwar in Oberösterreich, Steiermark, Tirol und Vorarlberg.

Zu § 15:

Mit der Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4) treten hinsichtlich des in Abs. 2 näher beschriebenen Geländestreifens die in Abs. 1 angeführten Rechtsfolgen ein, ohne daß es einer besonderen bezüglichen Verfügung bzw. Verordnung bedürfte. Diese Rechtsfolgen sind in jedem Falle und, abweichend von § 14, nicht nur bei Vorliegen besonderer weiterer Voraussetzungen gegeben.

Das Bundesstraßenbaugebiet beinhaltet keine absolute Bausperre, vielmehr hat die Behörde (der Landeshauptmann, Berufungsmöglichkeit an das Bundesministerium für Bauten und Technik) Ausnahmen zu bewilligen, wenn dies den geplanten Straßenbau nicht erheblich erschweren oder wesentlich verteuern wird. So wird insbesondere bei einem Zu- oder Umbau eines Hauses, das nicht unmittelbar in der zu erwartenden Trasse selbst, sondern in der künftigen Schutzzone gemäß § 21 BStG. liegt, eine Ausnahmebewilligung erteilt werden müssen.

Die Breite des Bundesstraßenbaugebietes umfaßt nicht nur die künftige Trasse selbst mit Variationsmöglichkeiten für die Detailplanung, sondern auch die unmittelbar angrenzenden Flächen der späteren Schutzzone gemäß § 21. Im Sinne der Bestimmung des § 21 Abs. 4 wird die Breite dieser Schutzzone in der Verordnung gemäß § 4 Abs. 1 festgesetzt werden können.

Zeitlich sind die Rechtswirkungen des Bundesstraßenbaugebietes nicht beschränkt, sie enden erst mit dem Bau der Bundesstraße. Es steht aber dem Grundeigentümer zu, drei Jahre nach Wirksamwerden des Bundesstraßenbaugebietes (Bestimmung des Straßenverlaufes), die Einlösung seiner Grundflächen zu beantragen, sofern ihm eine Ausnahmebewilligung auf Neu-, Zu- oder Umbauten verweigert wurde.

Diese Bestimmung liegt nicht nur im öffentlichen Interesse des Straßenbaues, sondern im gewissen Sinne auch im Interesse der betroffenen Grundstückseigentümer. Derzeit ist nach Bekanntwerden eines erst in später Zeit geplanten Straßenbauvorhabens ein von der künftigen

Trasse berührtes Grundstück unverkäuflich und auch weitgehend sonst unverwertbar, da kaum jemand zum Beispiel ein Haus errichten wird, das in einigen Jahren wieder abgerissen werden muß. Für eine vorzeitige Einlösung bestand aber seitens des Bundes bisher kein Bedürfnis, nunmehr hingegen besteht hierfür eine gesetzliche Verpflichtung.

Zu Abs. 3 ist zu bemerken, daß nach dem Berggesetz, BGBl. Nr. 73/1954, in der derzeit geltenden Fassung an bestimmten Mineralien ein selbständiges Eigentum besteht, das von dem des Grundeigentümers verschieden ist. Da auch diese Eigentumsrechte geschützt werden sollen, ist hier und in den folgenden Bestimmungen neben dem Grundeigentümer auch der Bergbauberechtigte angeführt.

Zu § 16:

Diese Bestimmungen entsprechen weitgehend dem geltenden Recht und bringen lediglich einige wichtige Vereinfachungen und Klarstellungen.

Insbesondere wird zunächst statt der bisher zur Entscheidung über die Zulässigkeit einzelner Handlungen bei Vorarbeiten für Straßenbauten zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde zwecks einheitlicher Beurteilung der Sache „die Behörde“ (gemäß § 32 der Landeshauptmann in mittelbarer Bundesverwaltung) berufen. Weiters wird normiert, nach welchen Gesichtspunkten bei dieser Entscheidung vorzugehen ist und letztlich wird im Interesse des Rechtsschutzes festgehalten, daß in der gleichen Weise wie bei einer Enteignung — somit insbesondere mit einer gerichtlichen Überprüfung — die Entschädigungssumme festgesetzt werden soll.

Durch die Bestimmungen des § 16 Abs. 2 soll nur der Ersatz der Nachteile abgegolten werden, die der Grundeigentümer (Bergbauberechtigte) durch Maßnahmen erleidet, die im Rahmen der erteilten Bewilligung liegen und die ihm rechtmäßig zugefügt werden. Über den Ersatz für Schäden, die einem Grundeigentümer (Bergbauberechtigten) im Zuge der Vorarbeiten unrechtmäßigerweise zugefügt werden, ist im ordentlichen Rechtsweg zu entscheiden.

Zu § 17:

Bereits das BStG. 1948 hat eine analoge Bestimmung enthalten. Eine Klarstellung ist im Hinblick auf die Enteignungsmöglichkeit für die Verpflichtung zur Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen (§ 12 Abs. 1) erfolgt.

Zu § 18:

Diese Bestimmung wurde mit geringfügigen Änderungen aus dem BStG. 1948 (§ 13 und 15, Abs. 2) übernommen.

Das Bundesministerium für Bauten und Technik verkennt nicht, daß die Frage der Entschädigung im Gesetz dürftig geregelt ist und nur allgemeine Grundsätze enthält, die Entscheidung vieler Einzelfragen jedoch der Judikatur überlassen bleibt. Da aber Bestrebungen im Gange sind, die gesamte Bewertung von Grundstücken einer generellen Neuregelung zu unterziehen, soll das Bundesstraßengesetz deren Ergebnis nicht vorwegnehmen, sondern gegebenenfalls späterhin ergänzen. Die vorliegenden Bestimmungen, die immerhin bereits Jahrzehnte wirksam sind, scheinen bis zu einer generellen Neuregelung der Bewertung hinreichend; im übrigen bleibt es dem Bundesminister für Bauten und Technik unbenommen, Durchführungsverordnungen zu dieser Bestimmung zu erlassen.

Die Änderungen sind rechtssystematischer Art:

Die Fassung des ersten Satzes des Abs. 1 „... für alle Nachteile ... Schadloshaltung ...“ birgt einen Widerspruch in sich. Der Begriff der Schadloshaltung des § 1323 ABGB. schließt bestimmte Nachteile vom Ersatz aus, vor allem entgangenen Gewinn und subjektiven Schaden. Die Fassung wurde daher verbessert auf „... für die Nachteile ... Schadloshaltung“.

Der Halbsatz „... den die abzutretende Liegenschaft durch die straßenbauliche Maßnahme erfährt“ wurde abgeändert in „... den die abzutretende Liegenschaft durch die beabsichtigte straßenbauliche Maßnahme erfahren hat“. Die Berücksichtigung von Werterhöhungen, die die abzutretende Liegenschaft durch die, regelmäßig erst nach der Enteignung einsetzende, straßenbauliche Maßnahme erfährt, ist nicht möglich und denknotwendig ausgeschlossen, weil es sich um Werterhöhungen handelt, die sich nicht mehr in der Sphäre des Enteigneten abspielen.

§ 8 des Eisenbahnteignungsgesetzes 1954 regelt nicht die Höhe, sondern die Art der Entschädigung, was nunmehr im Gesetzestext zum Ausdruck kommt.

§ 18 Abs. 1 stellt eigene Grundsätze für die Ermittlung der Höhe der Entschädigung auf, deren völlige Übereinstimmung mit den Grundsätzen der §§ 4 und 7 EEG. fraglich ist. Dies wurde durch die Fassung „Im übrigen ist die Höhe ...“ zum Ausdruck gebracht.

Die Abänderung des letzten Wortes des Abs. 1 von bisher „einzulösen“ auf nunmehr „zu enteignen“ wurde erforderlich, da die Rechtsprechung vielfach aus dem Gebrauch des Wortes „einzulösen“ eine Verpflichtung zur Entscheidung ableitete, ob das ganze Grundstück abgelöst werden solle oder nicht. Es ist aber als unzweckmäßig anzusehen, wenn Gerichte mit den ihnen zu Gebote stehenden Mitteln indirekt über den Umfang der Enteignung absprechen.

Zu § 19:

Entspricht dem § 14, Abs. 1 des BStG. 1948.

Im neu angeführten Abs. 2 ist dem von der Erklärung zum Bundesstraßenbauggebiet betroffenen Grundeigentümer die Möglichkeit eingeräumt, unter den in § 15 Abs. 3 angeführten Voraussetzungen die Einlösung der betroffenen Grundstücke durch den Bund zu beantragen.

Zu § 20:

Diese Bestimmung, welche zusammen mit § 19 das Verfahren bei Enteignungen regelt, wurde inhaltlich aus dem BStG. 1948 (§ 15) übernommen. Die Frist zur Anrufung des Gerichtes (Abs. 3) wurde von bisher einem Jahr auf sechs Monate verkürzt, da auch in der kürzeren Frist wohl eine Entscheidung des Enteigneten hinsichtlich der Anrufung des Gerichtes zumutbar ist und durch die längere Frist ein durchaus vermeidbarer Verwaltungsaufwand entstehen kann.

Die bisher im § 15 BStG. 1948 enthaltene Bestimmung für die Grundsätze, nach denen die Entschädigung zu bemessen ist (§ 4 bis 8 des Eisenbahnteignungsgesetzes 1954), ist nunmehr im § 18 enthalten.

Zu § 21:

Die im BStG. 1948 in der zuletzt gültigen Fassung enthaltenen Schutzzonenregelungen (§§ 18 und 19 a) wurden in einer Bestimmung, nämlich dem vorliegenden § 21, zusammengefaßt. Diese Bestimmung ist für den verkehrssicheren Bestand der Bundesstraßen unumgänglich und hat sich, ohne zu wesentlichen Härten zu führen, in ihren Grundzügen durchaus bewährt. Es ergab sich aber die Notwendigkeit, verschiedene Änderungen in Einzelfragen durchzuführen; diese sind vor allem:

1. Neben den der bisherigen Rechtslage entsprechenden Schutzzonen an Bundesautobahnen (§ 19 a BStG. 1948) wurde für Bundesschnellstraßen eine neue Schutzzonenbreite mit 25 m aufgestellt. Die bisher im § 18 Abs. 1 BStG. 1948 normierte Schutzzone von 10 m mußte aus Gründen der Sichtbehinderung u. ä. bei dem auf Durchzugsstraßen festzustellenden raschen Verkehr auf 15 m erhöht werden, um verkehrssicher wirksam zu bleiben. Sämtliche Schutzzonenbreiten stellen nach den Erkenntnissen der Verkehrstechnik Mindestmaße dar.

2. An Stelle der im Abs. 2 des § 19 a BStG. 1948 angeführten diffizilen Regelung hinsichtlich der Schutzzonen in geschlossenen Ortschaften wurde nun allgemein normiert, daß der Bundesminister für Bauten und Technik im dichtbesiedelten Gebiet Schutzzonen auf ein den örtlichen Verhältnissen entsprechendes Ausmaß verringern kann. Von dieser Bestimmung wird je nach Straßenabschnitt verschieden Gebrauch gemacht werden können.

3. Die in § 19 a Abs. 2 BStG. 1948 enthaltenen Bestimmungen über Pflanzungen entlang der Autobahn sind in das neue Gesetz nicht mehr aufgenommen; mit der straßenpolizeilichen Bestimmung des § 91 StVO. kann wohl das Auslangen gefunden werden.

4. Die bisherige komplizierte und aufwendige Verfahrensregelung des § 19 a Abs. 3 BStG. 1948 wurde erheblich vereinfacht.

5. Die bisher im § 19 a Abs. 4 BStG. 1948 enthaltene Bestimmung, wonach der Bund in einer Entfernung bis 100 m beiderseits der Autobahn die Interessen der Autobahnanlage wahrzunehmen hat, wurde fallengelassen, da jede praktische Möglichkeit zur Durchsetzung dieser Bestimmung fehlte. Hinsichtlich der Ankündigungen und Reklamen gilt § 25.

6. Die Bestimmungen des § 19 a Abs. 8 BStG. 1948 befinden sich nunmehr im § 23 Abs. 2.

Zu § 22:

Diese Bestimmung wurde mit kleinen systematischen Änderungen aus dem BStG. 1948 (§ 20) übernommen.

Zu § 23:

Zusammenfassung von bisher in den §§ 19 und 19 a Abs. 8 BStG. 1948 enthaltenen Regelungen. Die bisher in § 19 BStG. 1948 enthaltene Breite, innerhalb der bei Bedarf forstwirtschaftliche Maßnahmen zu setzen sind, von vier Metern erwieh sich als unzureichend und wurde auf fünf Meter erhöht; neben Auslichtung und Bewirtschaftung nach einer bestimmten Betriebsweise wurde auch die Schlägerung aufgenommen. Die bisher bloß für Autobahnen vorgesehene Bannlegung gemäß § 19 des Forstgesetzes 1852 wurde auf alle Bundesstraßen ausgedehnt.

Zu § 24:

Die Abs. 1, 2 und 3 wurden aus dem BStG. 1948 (§§ 22 Abs. 2, 23 und 24) übernommen, wobei lediglich sprachliche und systematische Änderungen vorgenommen wurden.

Abs. 4 wurde aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs auf Bundesstraßen neu in den vorliegenden Entwurf aufgenommen, um die Vorsorge für einen klaglosen Verkehrsablauf während der Wintermonate zu gewährleisten. Die für die Aufrechterhaltung und Sicherung des Verkehrs notwendigen Maßnahmen werden im öffentlichen Interesse getroffen; es kann daher den betroffenen Grundeigentümern zugemutet werden, jene Beeinträchtigungen, welche für die Aufrechterhaltung und Sicherung des Verkehrs erforderlich sind, entschädigungslos zu dulden.

Mit Abs. 5 soll ungerechtfertigten nachbarrechtlichen Ansprüchen während des Baues von Bundesstraßen entgegengetreten werden. Bei Beschädigungen durch grobfahrlässig schuldhaftes

Einwirken von Organen der Bundesstraßenverwaltung während des Baues einer Bundesstraße besteht ein voller Schadenersatzanspruch gegen den Bund, bei einem Verschulden der Bauunternehmung ein Anspruch gegen diese.

Zu § 25:

Diese Bestimmung wurde aus § 19 a Abs. 5 BStG. 1948 übernommen und stellt eine den § 84 der Straßenverkehrsordnung 1960 ergänzende Sondervorschrift für Bundesautobahnen dar, die in den besonderen Anlageverhältnissen der Bundesautobahnen ihre Berechtigung findet. Auch bei Bundesautobahnen wird jedoch die Bestimmung des § 84 StVO. 1960 voll wirksam bleiben. Der Bund wird in diesen Fällen im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung tätig.

Die Aufstellung von Hinweistafeln nach dem Grenzkontrollgesetz 1969 wird durch die Bestimmungen des § 25 nicht verhindert.

Zu § 26:

Diese Bestimmung wurde aus § 25 BStG. 1948 entwickelt und nimmt im besonderen Maße auf die durch die Entwicklung des motorisierten Verkehrs geschaffene Lage Rücksicht. Die hier normierten Regelungen müssen als verkehrstechnisch unumgänglich bezeichnet werden, wenn nicht alle Aufwendungen für einen großzügigen Ausbau des Bundesstraßennetzes nach mehr oder weniger kurzer Zeit sinnlos werden sollen. Diese Bestimmungen trägt im übrigen der Entschließung des Nationalrates vom 3. Juni 1964, Zl. 406 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen, X. Gesetzgebungsperiode, Rechnung, wonach das damalige Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau ersucht wurde, das Problem der Freihaltung von Freilandstraßen und Umfahrstrecken von Anbauten zu prüfen.

Zu bemerken ist, daß der Bund (Bundesstraßenverwaltung) als Privatwirtschaftsverwaltung tätig wird, ihm aber doch Richtlinien für die Erteilung bzw. Verweigerung der Zustimmung durch das Gesetz gegeben sind.

Zu Abs. 2 ist im besonderen zu bemerken, daß diese Verfügungen für besonders gut und für hohe Geschwindigkeiten ausgebaute Bundesstraßenstrecken, die nicht Bundesautobahnen oder Bundesschnellstraßen sind, getroffen werden sollen. Weganschlüsse und Zufahrten, die bereits vor Verkehrsübergabe dieser Straßenteile bestehen, sind von den Verfügungen nicht betroffen.

Zu § 27:

Diese neu aufgenommene Bestimmung für bestimmte, im Gesetz umschriebene Betriebe an Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen enthält den normativen Inhalt, daß solche Betriebe

nur mit Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) errichtet werden dürfen, daß jede bauliche Änderung eines solchen Betriebes der Zustimmung des Bundes bedarf und daß diese Betriebe keine Fahrverbindung von der Bundesautobahn oder Bundesschnellstraße zum übrigen Straßennetz ermöglichen dürfen.

Ähnliche Normen finden sich seit langem in Rechtsordnungen anderer Staaten, zum Beispiel der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz. Sie sind in dem dem Schnellverkehr vorbehaltenen Bestand der Autobahnen und Schnellstraßen begründet, der eine vorausgeplante Kette von Stationen an diesen notwendig macht. Einerseits muß durch diese Stationenkette die Versorgung der Autobahn- bzw. Schnellstraßenbenützer mit den für die Fortbewegung auf längeren Strecken erforderlichen Dienstleistungen sichergestellt sein, andererseits kann die Errichtung dieser Stationen nur von der für die Gesamtplanung der Autobahn bzw. Schnellstraße zuständigen Stelle erfolgen und nicht nach eigenwirtschaftlichen Gesichtspunkten der Anrainer beurteilt werden. Sie muß sich vielmehr nach den Grundsätzen der Verkehrstechnik ausrichten. Zweckmäßigerweise wird dies in der Praxis auf Autobahngrundstücken durch Privatunternehmer erfolgen.

Die angeführten Gesichtspunkte gelten nicht nur für die erstmalige Errichtung von Autobahnen- und Schnellstraßenstationen, sondern auch für bauliche Änderungen dieser Stationen. Insbesondere ist eine starke Ausdehnung oder der Umbau auf andere Betriebsformen für die Autobahnverwaltung von wesentlichem Interesse, da sich hierdurch Rückwirkungen auf die Anlage der Autobahn nicht vermeiden lassen.

Der Bund wird bei Erteilung der Zustimmung in der Privatwirtschaftsverwaltung tätig, behördliche Vorschriften bleiben unberührt.

Die Verpflichtung, daß Nebenbetriebe keine Fahrverbindung zu anderen Straßen ermöglichen dürfen, ist international üblich und ergibt sich aus den allgemein anerkannten Regeln der Verkehrstechnik. Damit wird bei Autobahnen der Schaffung einer unkontrollierten Zu- und Abfahrtsmöglichkeit zur Autobahn, welche gefährlichste Rückwirkungen auf die Sicherheit des Autobahnverkehrs hat, entgegengewirkt.

Zu § 28:

Entspricht dem § 21 BStG. 1948, wurde aber verschiedentlich vereinfacht und klarer gefaßt. Die im § 21 Abs. 1 BStG. 1948 angeführte demonstrative Aufzählung der Anlagen der Bundesstraßen wurde nunmehr aus systematischen Gründen in den § 3 vorgezogen. Statt der Zitierung des bereits Ende 1959 außer Kraft getretenen Straßenpolizeigesetzes 1947 wurde die allgemeine Formulierung „unbeschadet der straßenpolizei-

lichen und kraftfahrrechtlichen Bestimmungen“ gewählt. Die im BStG. 1948 enthaltene Verpflichtung der Bundesstraßenverwaltung, bei einer Sondernutzungsbewilligung die Belange des Denkmal- und Naturschutzes wahrzunehmen, wurde in die Neufassung des Bundesstraßengesetzes nicht aufgenommen, da die Erteilung dieser Bewilligung von der Bundesstraßenverwaltung als Privatwirtschaftsverwaltung des Bundes erfolgt, während die Wahrnehmung des Denkmal- und Naturschutzes der Hoheitsverwaltung zugehört; die Herstellung eines Einvernehmens zwischen beiden ist rechtstheoretisch nicht möglich und bei der Sondernutzung einer Bundesstraße wohl auch entbehrlich.

Da, wie angeführt, der Bund hier als Privatwirtschaftsverwaltung tätig wird, wurde auch die eher der Hoheitsverwaltung eigene Bezeichnung „Bewilligung“ durch das Wort „Zustimmung“ ersetzt.

Der zweite Teil des § 21. Abs. 1 BStG. 1948 wurde als entbehrlich nicht mehr in die Neufassung des Bundesstraßengesetzes aufgenommen. Im Gegensatz zur bisherigen Gesetzesvorlage wurde aber eine Bestimmung aufgenommen, unter welchen Voraussetzungen die Zustimmung zur Sondernutzung zu versagen ist.

Hinsichtlich des Abs. 3 wurde eine Übereinstimmung mit § 26 ff. der 1. Durchführungsverordnung zum Kraftfahrliiniengesetz 1952, BGBl. Nr. 206/54, durchgeführt. Deren Bestimmungen werden Anwendung zu finden haben, die Bundesstraßenverwaltung kann jedoch eine Ausgestaltung von Haltestellen, eine Straßenverbreiterung, Ausweichen u. dgl. vom Ersatz der Kosten abhängig machen. Die 1. Durchführungsverordnung zum Kraftfahrliiniengesetz wurde nur insoweit ergänzt, als auf Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen (auch auf Parkplätzen) im Interesse der Verkehrssicherheit Haltestellen von Kraftfahrliinien nicht errichtet werden dürfen.

Zu § 29:

Entspricht im wesentlichen dem Abs. 1 des § 22 BStG. 1948.

Zu § 30:

Die vorliegende Bestimmung wurde mit rechtssystematischen und sprachlichen Änderungen aus dem BStG. 1948 (§ 26) übernommen. Es handelt sich um eine Bestimmung, die wegen Fehlens der seit langem in Diskussion stehenden umfassenden Regelung einer allgemeinen Hilfeleistungspflicht bei Elementarereignissen erforderlich ist. Das Fehlen einer derartigen Bestimmung, die bei den Unwetterkatastrophen der letzten Zeit in Kärnten und Tirol eine große Bedeutung hatte, würde eine fühlbare Lücke hinterlassen.

Als wichtige Unternehmungen im Sinne des Abs. 5 sind insbesondere jene anzusehen, die dem öffentlichen Verkehr oder der Versorgung mit Elektrizität, Gas und Wasser oder der öffentlichen Nachrichtenvermittlung dienen.

Zu § 31:

Eine analoge Bestimmung findet sich bereits im BStG. 1948. Die Strafsätze wurden gegenüber diesem von S 2000— auf S 5000— erhöht, die Ersatzarreststrafe hingegen von vier Wochen auf eine Woche herabgesetzt, um eine klarere Relation zum heutigen Geldwert herbeizuführen.

Neu aufgenommen wurde in Analogie zu § 99 Abs. 6 lit. a der StVO. 1960 der Abs. 2, welcher die Straffreiheit bei Selbstanzeige normiert. Damit soll sowohl einer möglichststen Vereinheitlichung der Rechtsordnung Rechnung getragen werden als auch die große Dunkelziffer von fahrlässigen Beschädigungen der Bundesstraße verhindert werden.

Die Widmung der Strafgeelder ist im § 8 Abs. 2 geregelt.

Der allgemeinen Übung neuerer Gesetze folgend, wurde die im BStG. 1948 enthaltene Bestimmung, wonach im Straferkenntnis auch über die privatrechtlichen Ansprüche des Bundes abzusprechen ist, fallengelassen.

Zu § 32:

Enthält die Behörden nach dem Bundesstraßengesetz, wobei gegenüber dem BStG. 1948 keine inhaltliche Änderung eingetreten ist.

Zu § 33:

Die Bestimmungen der Abs. 1 und 4 dienen der Klarstellung. mit Abs. 2 und 3, letzter Satz, wurde eine gesetzliche Regelung zur Ausschaltung möglicher Streitigkeiten getroffen.

Die Notwendigkeit der Bestimmung des Abs. 3 ergab sich aus folgender Rechtslage:

Gemäß Art. 10 Abs. 1 Z. 9 B-VG, sind in Gesetzgebung und Vollziehung die Angelegenheiten der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge Bundessache, die Angelegenheiten aller übrigen Straßen sind jedoch in Gesetzgebung und Vollziehung Landessache. Da nach der Auffassung eines Straßenzuges als Bundesstraße durch Bundesgesetz diesem Straßenzug nicht mehr der Charakter einer Bundesstraße zukommt, obliegt die volle Verfügung in Gesetzgebung und Vollziehung hinsichtlich des aufgelassenen Straßenzuges dem zugehörigen Bundesland. Der Bund bleibt als Grundeigentümer auch nach der Auflassung dieses Straßenzuges als Bundesstraße voll instandhaltungsverpflichtet; insoweit landesgesetzlich nichts anderes bestimmt ist.

Bei dieser Rechtslage sollte gewährleistet werden, daß die durch das vorliegende Bundesgesetz

erst neu als Bundesstraßen übernommenen Straßenzüge erst mit jenem Zeitpunkt zu Bundesstraßen werden, als für die mit dem vorliegenden Bundesgesetz aufgelassenen Bundesstraßen durch Landesgesetz ein vom Bund verschiedener Träger der Straßenbaulast bestimmt wird.

Zu § 34:

Diese Bestimmung regelt das Inkrafttreten; auf § 33 wird verwiesen.

Das Bundesministerium für Bauten und Technik ist bestrebt, durch rechtzeitige Vorlage an die Organe der Gesetzgebung den angeführten Termin 1. Jänner 1971 einhalten zu können.

Zu § 35:

Diese Bestimmung regelt die Vollziehung des Gesetzes.

Zu den Verzeichnissen der Bundesstraßen, die, wie angeführt, völlig neu gefaßt sind, ist grundsätzlich zu bemerken:

Die in den letzten zwei Jahrzehnten rasant zunehmende Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs und die Erkenntnis, daß die Güte des Verkehrsnetzes und die Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsträger, die Schlagkraft und das Wachstum einer Wirtschaft im besonderen Maße beeinflussen, machten es erforderlich, das vorhandene Bundesstraßennetz dahingehend zu untersuchen, ob die einzelnen, aus der traditionellen Entwicklung vorhandenen Straßenverbindungen ihrer funktionellen Bedeutung nach noch die für den Durchzugsverkehr bestmöglichen Straßenverbindungen darstellen. In diese Untersuchung, die als „Neubewertung der Bundesstraßen“ in der Öffentlichkeit bekannt ist, wurde das gesamte hochrangige Straßennetz Österreichs, aber auch jene Verbindungen, deren Bedeutung durch einen schlechten Ausbauzustand bzw. durch noch nicht realisierte Bauvorhaben heute noch nicht gegeben sind, einbezogen.

Um eine für alle Regionen nach ausgewogene Beurteilung zu gewährleisten, wurden vorgängig eine Reihe von wissenschaftlichen Untersuchungen veranlaßt.

Vom Standpunkt der Raumplanung wurde unter Beachtung der künftigen Wirtschaftsentwicklungen und unter Heranziehung der vorhandenen statistischen Unterlagen eine Prognose für die Bevölkerungsentwicklung erarbeitet. Einen breiten Raum nahm hiebei die Schätzung der Wanderungsbewegung ein, die in den Strukturänderungen der Bevölkerung und der Wirtschaft eine große Rolle spielt.

Unter Zugrundelegung der Vorausschau für die Entwicklung und die Verteilung der Wohn- und Arbeitsbevölkerung wurde eine Motorisierungsprognose erstellt, welche auch die zu erwartende Wirtschaftsentwicklung berücksichtigt.

Demnach wird der Zeitpunkt der Vollmotorisierung mit einem angenommenen Sättigungsgrad von 400 PKW je tausend Einwohner in den einzelnen Bezirken unterschiedlich zwischen den Jahren 1985 und 2000 eintreten.

Als nächstes wurden für das nach dem Bundesstraßengesetz 1948 in seiner derzeit geltenden Fassung festgelegte Bundesstraßennetz Belastungsprognosen der einzelnen Straßenabschnitte für das Jahr 1980 und den Zeitpunkt der Vollmotorisierung erarbeitet, wobei auch die bis zu den genannten Terminen neu hinzukommenden Straßenverbindungen (gesetzlich bereits festlegte, aber noch nicht gebaute Autobahnen) im Wege von Umlegungsverfahren erfaßt wurden. In der Prognose wurde auch eine getrennte Untersuchung über den Güterverkehr und eine gesonderte Darstellung des Ausländerverkehrs vorgenommen.

Durch die Lage Österreichs und seine für den Tourismus bedeutsamen Landschaftselemente ist der Fremdenverkehr für das Verkehrsaufkommen vieler Straßen im hohen Maße mitbestimmend. Im Rahmen einer Fremdenverkehrsuntersuchung wurde eine zukunftsorientierte Vorausschau der Entwicklung des Fremden- und Erholungsverkehrs unter Berücksichtigung der allgemeinen Tendenzen des Tourismus sowie der regional- und kommunalpolitischen Zielsetzungen erarbeitet. Da für die Erhaltung des für die Wirtschaft Österreichs so wichtigen Fremdenverkehrs eine angemessene Gestaltung des Straßenzustandes Voraussetzung ist, wurden auch aus dieser Untersuchung die notwendigen Rückschlüsse für die Bewertung des Straßennetzes gezogen.

Unter Heranziehung des bereits zu Ende des vorigen Jahrhunderts durch den österreichischen Verkehrsingenieur Lill entwickelten Reisegesetzes, welches besagt, daß das Verkehrsgeschehen zwischen zwei Orten mit der Größe der Verkehrserreger wächst, hingegen mit zunehmender Entfernung abnimmt, wurden unter Zuhilfenahme

moderner Datenverarbeitungsanlagen Verkehrsspannungen zwischen den einzelnen Verkehrserregern errechnet. Als Verkehrserreger wurden Bevölkerungskonzentrationen (Potentiale) einerseits mit Einheiten bis zu minimal 2000 Einwohnern angenommen, andererseits aber das Netz der Einfüllpunkte von Norddeutschland bis in die Mittelmeerländer erstreckt, wobei in Abhängigkeit von der zunehmenden Entfernung der Einfüllpunkte von unseren Grenzen die Potentiale zu immer größer werdenden Einheiten zusammengefaßt wurden.

Mit den Ergebnissen der vorangeführten Untersuchungen sowie der sonstigen Zielsetzungen für die nächsten Jahrzehnte wurde eine funktionelle Einstufung des der Neubewertung unterzogenen hochrangigen Straßennetzes Österreichs nach den Bewertungskriterien vorgenommen: Bevölkerungs- und Kraftfahrzeugverteilung, zentralörtliche Gliederung des In- und Auslandes, raumordnungs- und wirtschaftspolitische Zielsetzungen, Erholungsverkehr (Ausflugs- und Fremdenverkehr).

Sämtliche im Zusammenhang mit der Neubewertung der Bundesstraßen durchgeführten Untersuchungen erfolgten im Einvernehmen mit den Bundesländern, welchen dadurch Gelegenheit gegeben war, die regionalen Zielsetzungen der Länder zu vertreten.

Das Ergebnis dieser Untersuchungen und der Kontakte mit den Bundesländern liegt nunmehr als Verzeichnis der Bundesstraßen vor. Alle hier aufgenommenen Straßenzüge haben Bedeutung für den Durchzugsverkehr.

Zur Besorgung des vermehrten Anfalles an Verwaltungsaufgaben, die sich durch dieses Bundesgesetz und insbesondere die einen Bestandteil dieses Gesetzes bildenden Verzeichnisse ergeben werden (mehr als 1300 km zusätzliche Bundesstraßen, Verordnungen nach § 4 und vieles anderes), ist ein wesentliches Mehrerfordernis an Personal gegeben.