

1204 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XV. GP

1982 09 22

Regierungsvorlage**Bundesgesetz vom XXXXX, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971 geändert wird (Bundesstraßengesetznovelle 1982)**

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Das Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286, in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 239/1975, 416/1975 und 294/1978, wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 1 hat zu lauten:

„(1) Die in den einen Bestandteil dieses Bundesgesetzes bildenden Verzeichnissen angeführten Straßenzüge werden zu Bundesstraßen erklärt. Der Bundesminister für Bauten und Technik kann die nähere Beschreibung der Strecke der in den Verzeichnissen enthaltenen Bundesstraßen, soweit sie bereits unter Verkehr stehen, durch Verordnung festlegen. Diese Verordnung kann den Hinweis auf Planunterlagen enthalten, welche beim Bundesministerium für Bauten und Technik und beim Amt der Landesregierung des jeweiligen Landes zur Einsicht aufliegen.“

2. § 4 hat zu lauten:

„§ 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 7 a, die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens und die Umweltverträglichkeit nach den Erfordernissen des Verkehrs und darüber hinaus der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges sowie unter Bedachtnahme auf die Ergebnisse der Anhörung (Abs. 3 und 5) den Straßenverlauf im Rahmen der Verzeichnisse durch Festlegung der Straßenachse 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 haben den Hinweis auf Planunterlagen zu enthalten, welche beim Bundesministerium für Bauten und Technik, bei dem Amt der Landesregierung des jeweiligen Landes und bei den berührten Gemeinden zur Einsicht aufliegen; die Verordnungen nach Abs. 2 können einen solchen Hinweis enthalten.

(5) Vor Erlassung einer Verordnung nach Abs. 1 sind die Planunterlagen (Abs. 4) durch sechs Wochen in den berührten Gemeinden zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Zeit und Ort der Auflage sind durch einmalige Veröffentlichung im Amtsblatt zur Wiener Zeitung und durch Anschlag an den Amtstafeln des Amtshauses (Rathauses) der berührten Gemeinden kundzumachen. Innerhalb dieser Auflagefrist kann jedermann schriftlich eine Äußerung bei jener Gemeinde einbringen, auf deren Gebiet sich die Äußerung bezieht. Die berührten Gemeinden haben die Äußerungen gesammelt dem Bundesministerium für Bauten und Technik zu übermitteln.“

3. § 6 hat zu lauten:

„§ 6. Straßenforschung

Für Zwecke der Forschung und für grundlegende Untersuchungen in Angelegenheiten der Bundesstraßen, ausgenommen die Straßenpolizei, sind bis zu 5 vom Tausend der jährlichen für den Ausbau und die Erhaltung der Bundesstraßen zweckgebundenen Einnahmen aus der Mineralöl-

steuer (Bundesgesetz BGBl. Nr. 597/1981 in seiner jeweils geltenden Fassung) 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 sowie weiters für Zwecke der Dokumentation, Information und Publikation in allen Bereichen der Bundesstraßen, ausgenommen die Straßenpolizei, zu verwenden. Für die Durchführung der Förderung der genannten 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 die angeführten Zwecke nicht verbraucht werden, sind sie für Maßnahmen gegen Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den Verkehr auf bestehenden Bundesstraßen (§ 7 a Abs. 4) zu verwenden.“

4. § 7 hat zu lauten:

„§ 7. Grundsätze

(1) Die Bundesstraßen sind derart zu planen, zu bauen und zu erhalten, daß sie nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften von allen Straßenbenutzern unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne Gefahr benützlich sind; hiebei ist auch auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, sowie auf die Umweltverträglichkeit Bedacht zu nehmen.

(2) Der Bundesminister für Bauten und Technik erläßt die für die Planung, den Bau und die Erhaltung der Bundesstraßen erforderlichen Dienstanzweisungen.“

5. Nach § 7 ist ein § 7 a einzufügen:

„§ 7 a. Schutz der Nachbarn

(1) Bei der Planung und beim Bau von Bundesstraßen ist vorzuzorgen, daß Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den zu erwartenden Verkehr auf der Bundesstraße so weit herabgesetzt werden, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann, sofern nicht die Beeinträchtigung wegen der Art der Nutzung des der Bundesstraße benachbarten Geländes zumutbar ist. Subjektive Rechte werden hiedurch nicht begründet.

(2) Die Vorsorge gegen Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den zu erwartenden Verkehr auf der Bundesstraße (Abs. 1) kann auch dadurch erfolgen, daß auf fremden Grundstücken mit Zustimmung des Eigentümers geeignete Maßnah-

men gesetzt werden, insbesondere Baumaßnahmen an Gebäuden, Einbau von Lärmschutzfenstern und dergleichen, sofern die Erhaltung und allfällige Wiederherstellung durch den Eigentümer oder einen Dritten sichergestellt ist.

(3) In Fällen, in denen mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand durch Maßnahmen nach Abs. 1 und Abs. 2 kein entsprechender Erfolg erzielt werden kann, können mit Zustimmung des Eigentümers Grundstücke oder Grundstücksteile vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) nach den Grundsätzen des § 18 und der §§ 4 bis 8 des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71, eingelöst werden, sofern durch den zu erwartenden Verkehr auf der Bundesstraße die Benützung eines auf diesem Grundstück oder Grundstücksteil bestehenden Gebäudes unzumutbar beeinträchtigt wird.

(4) Für Maßnahmen gegen Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den Verkehr (Abs. 1 bis Abs. 3) auf bestehenden Bundesstraßen sind 1 vom Hundert der jährlichen für den Ausbau und die Erhaltung der Bundesstraßen zweckgebundenen Einnahmen aus der Mineralölsteuer zu verwenden. 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 von Bundesstraßen zu verwenden.“

6. § 8 hat zu lauten:

„§ 8. Straßenbaulast

(1) Der Bau und die Erhaltung der Bundesstraßen erfolgt aus Bundesmitteln, insbesondere aus den hierfür zweckgebundenen Einnahmen der Mineralölsteuer, 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 vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) zu übernehmenden öffentlichen Straße bestehen, bleiben sie auch nach der Umwandlung in eine Bundesstraße aufrecht.

(2) Die aus Verträgen nach den §§ 26, 27 und 28 für den Bund (Bundesstraßenverwaltung) gezogenen Entgelte, die Veräußerungserlöse aus Liegenschaften, die aus den Mitteln des Zuschlages zur Mineralölsteuer (BGBl. Nr. 88/1950), aus den Mitteln der Bundesmineralölsteuer (BGBl. Nr. 67/1966) oder aus den Mitteln des für den Ausbau und die Erhaltung der Bundesstraßen zweckgebundenen Anteiles der Mineralölsteuer (BGBl. Nr. 597/1981 in seiner jeweils geltenden Fassung) erworben wurden, sowie die eingehobenen Geldstrafen gemäß § 31 sind für Zwecke des Baues und der Erhaltung der Bundesstraßen zu verwenden.

(3) Das Benützungsentgelt und die aus Nebenbetrieben gezogenen Entgelte an der Brenner Autobahn (BGBl. Nr. 135/1964 in seiner jeweils geltenden Fassung), der Tauern Autobahn (BGBl.

1204 der Beilagen

3

Nr. 115/1969 in seiner jeweils geltenden Fassung), der Pyhrn Autobahn (BGBl. Nr. 479/1971 in seiner jeweils geltenden Fassung), der Arlberg Schnellstraße (BGBl. Nr. 113/1973 in seiner jeweils geltenden Fassung) und der Karawanken Autobahn (BGBl. Nr. 442/1978 in seiner jeweils geltenden Fassung) sind, soweit sie nicht der mit dem Betrieb beauftragten Aktiengesellschaft zur Abgeltung der Kosten für die Grundeinlösungen, den Bau, den Betrieb, die Erhaltung und die Finanzierung dieser Strecken sowie der Kosten der Einhebung des Benützungsentgeltes und der angemessenen Verwaltungskosten überlassen werden, für den Bau und die Erhaltung der Bundesstraßen zu verwenden. Die Verfügung über diese Mittel obliegt dem Bundesminister für Bauten und Technik.“

7. § 9 hat zu lauten:

„§ 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 jene Teile der Fahrbahn, welche vier Fahrstreifen überschreiten, soweit es sich bei diesen Fahrbahnteilen nicht um verkehrsbedingte Warte-, Verzögerungs- oder Einbindungstreifen oder um Haltestellenbuchten handelt; die Erhaltung weiterer bereits bestehender Fahrstreifen ist vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) zu tragen,
- b) für Gehsteige und Gehwege (ausgenommen Gehsteige und Gehwege auf Über- und Unterführungsbauwerken und sonstigen Straßenkunstbauten bis zu einer Breite von je 1,50 m beiderseits der Fahrbahn); die durch Baumaßnahmen des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) erforderlich werdende Wiederherstellung bestehender Gehsteige oder Gehwege in der verkehrsbedingt notwendigen Breite ist vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) zu tragen,
- c) für Parkplätze,
- d) für Abstellstreifen.

(2) Über- und Unterführungen für Fußgänger und Radfahrer in Ortsgebieten sind auf Kosten der Gemeinden zu bauen und zu erhalten. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) kann für den Bau einer solchen Über- oder Unterführung nach Maßgabe der für den Durchzugsverkehr erzielbaren Vorteile beziehungsweise allfällig ersparter sonstiger Aufwendungen einen Beitrag bis höchstens 50 vom Hundert der Baukosten einer einfachen Bauausführung leisten. Soweit bestehende Fußgänger-(Radfahrer-)Über- oder -Unterführungen durch Baumaßnahmen an Bundesstraßen erweitert oder wiederhergestellt werden müssen, obliegt die Kostentragung für die Baumaßnahmen zur Gänze dem Bund (Bundesstraßenverwaltung).

(3) Falls der Bund (Bundesstraßenverwaltung) entsprechend den Grundsätzen des § 7 Abs. 1 Straßenbeleuchtungseinrichtungen auf Bundesstraßen errichtet, 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 tragen.

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

(5) Auf Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen finden die Abs. 1 bis 3 keine Anwendung.“

8. § 10 hat zu lauten:

„§ 10. Beiträge von Unternehmungen

Muß eine Bundesstraße wegen des Betriebes eines Erwerbsunternehmens oder im Interesse eines solchen Unternehmens in einer kostspieligeren Weise gebaut oder erhalten werden, als dies mit Rücksicht auf den allgemeinen Straßenverkehr notwendig wäre, so hat das Unternehmen dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) die Mehrkosten zu vergüten. Die Bestimmungen des § 28 Abs. 3 werden hiedurch nicht/berührt.“

9. § 12 hat zu lauten:

„§ 12. Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen

(1) Werden durch den Bau einer Bundesstraße bestehende Straßen und Wege oder Zu- und Abfahrten unterbrochen oder sonst unbenutzbar gemacht, so hat der Bund (Bundesstraßenverwaltung) auf seine Kosten die erforderlichen Vorkehrungen zur Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen in diesem Bereich zu treffen. Hiedurch tritt eine Änderung in der Erhaltungspflicht wiederhergestellter Straßen und Wege nicht ein; werden diese Straßen und Wege über oder unter der Bundesstraße geführt, obliegt dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) die Erhaltung des Kreuzungsbauwerkes.

(2) Wird durch Straßenbaumaßnahmen oder sonstige Umstände der Durchzugsverkehr von einem Bundesstraßenteilstück durch eine längere Zeitspanne unterbrochen, kann der Bund (Bundesstraßenverwaltung) auf seine Kosten die erforderlichen baulichen Vorkehrungen zur Ermöglichung einer Verkehrsumleitung treffen oder den Trägern der Straßenbaulast jener Straßen, auf welche der Verkehr umgeleitet wird, die durch die stärkere Benützung entstandenen Schäden abgeltend.“

10. § 13 hat zu lauten:

„§ 13. Erleichterung und Förderung des Durchzugsverkehrs

Zwecks Erleichterung und Förderung des Durchzugsverkehrs kann der Bund (Bundesstraßenverwaltung) aus den für den Ausbau und die Erhaltung der Bundesstraßen zweckgebundenen Mitteln der Mineralölsteuer entsprechende Parallelstraßen und -wege oder Sammelanschlüsse zu Bundesstraßen bauen oder ausgestalten, sofern die Erhaltung durch einen anderen Rechtsträger sichergestellt ist. Die übrigen Bestimmungen dieses Bundesgesetzes finden auf den Bau dieser Straßen und Wege beziehungsweise Sammelanschlüsse keine Anwendung.“

11. § 17 hat zu lauten:

„§ 17. Enteignung

Für die Herstellung, Erhaltung und Umgestaltung von Bundesstraßen samt den zugehörigen baulichen Anlagen sowie aus Verkehrsrücksichten kann das Eigentum an Liegenschaften, die dauernde oder zeitweilige Einräumung, Einschränkung und Aufhebung von dinglichen und obligatorischen Rechten an solchen im Wege der Enteignung in Anspruch genommen werden. Das gleiche gilt für Baulichkeiten und sonstige Anlagen, deren Entfernung sich aus Gründen der Verkehrssicherheit als notwendig erweist. Auch können zu diesen Zwecken durch Enteignung die für die Anlage von Ablagerungsplätzen, Zufahrten, Straßenwärterhäusern, Bauhöfen und anderen Baulichkeiten sowie die zur Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen erforderlichen Grundstücke erworben werden.“

12. § 18 hat zu lauten:

„§ 18. Entschädigung, Parteistellung

(1) Dem Enteigneten gebührt für alle durch die Enteignung verursachten vermögensrechtlichen Nachteile Schadloshaltung (§ 1323 ABGB). Bei Bemessung der Entschädigung hat jedoch der Wert der besonderen Vorliebe und die Werterhöhung außer Betracht zu bleiben, den die Liegenschaft durch die straßenbauliche Maßnahme erfährt. Hingegen ist auf die Verminderung des Wertes eines etwa verbleibenden Grundstücksrestes Rücksicht zu nehmen. Ist dieser Grundstücksrest unter Berücksichtigung seiner bisherigen Verwendung nicht mehr zweckmäßig nutzbar, so ist auf Verlangen des Eigentümers das ganze Grundstück einzulösen.

(2) Enteigneter ist der Eigentümer des Gegenstandes der Enteignung, andere dinglich Berechtigte, sofern das dingliche Recht mit einem nicht der Enteignung unterworfenen Gegenstand verbunden ist, sowie der dinglich und obligatorisch Berechtigte, sofern dieses Recht für sich allein Gegenstand der Enteignung ist.

(3) Wird dem Enteigneten durch die Enteignung die seinen Hauptwohnsitz bildende Wohngelegenheit entzogen, so ist die Entschädigung unter Berücksichtigung der Bestimmung des Abs. 1 zumindest so zu bemessen, daß ihm der Erwerb einer nach Größe und Ausstattung ausreichenden Wohngelegenheit ermöglicht wird.“

13. Nach § 20 ist ein § 20 a einzufügen:

„§ 20 a. Rückübereignung

(1) Wird der Enteignungsgegenstand ganz oder zum Teil nicht für den Enteignungszweck verwendet, so kann der Enteignete die Rückübereignung des Enteignungsgegenstandes beziehungsweise dessen Teiles nach Ablauf von drei Jahren ab Rechtskraft des Enteignungsbescheides bei der Behörde beantragen, die unter sinngemäßer Anwendung der im Enteignungsverfahren zu beachtenden Bestimmungen (§ 20) zu entscheiden hat. Dieser Anspruch ist vererblich und veräußerlich; er erlischt, wenn der Enteignete dieses Recht nicht binnen einem Jahr ab nachweislicher Aufforderung durch den Enteigner bei der Behörde geltend macht, spätestens jedoch zehn Jahre nach Rechtskraft des Enteignungsbescheides. Macht der Enteigner glaubhaft, daß die Verwendung des Enteignungsgegenstandes für den Enteignungszweck unmittelbar bevorsteht oder die Verwendung aus Gründen, die der Enteigner nicht zu vertreten hat, vorläufig nicht möglich ist, aber in absehbarer Zeit erfolgen wird, hat die Behörde dem Enteigner eine angemessene Ausführungsfrist zu bestimmen. Bei deren Einhaltung ist der Antrag auf Rückübereignung abzuweisen.

(2) Der Bescheid über die Rückübereignung hat auch eine Bestimmung über den Rückersatz der empfangenen Entschädigung zu enthalten. Im Bezug auf diesen Betrag sind wertvermindernde Änderungen am Enteignungsgegenstand zu berücksichtigen, Werterhöhungen nur insoweit, als sie durch einen Aufwand des aus der Enteignung Berechtigten herbeigeführt wurden, doch darf die dem Enteigneten geleistete Entschädigungssumme nicht überschritten werden. Weiters sind auch jene Entschädigungsbeträge zu erstatten, die für Nebenberechtigte (§ 5 Eisenbahnteilungsgesetz 1954, BGBl. Nr. 71) bestimmt wurden, soweit und in dem Maße das Fehlen solcher Nebenrechte als werterhöhend anzusehen ist, und sonstige Entschädigungsbeträge, die zum Ausgleich von Nachteilen geleistet wurden, die durch die Rückübereignung in Wegfall kommen. Auf die in der Zwischenzeit gezogenen Nutzungen ist keine Rücksicht zu nehmen, wie auch für die geleistete Entschädigung keine Zinsen zu berechnen sind. Für die Leistung des Rückersatzes kann unter Bedachtnahme auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Enteigneten Ratenzahlung bewilligt werden. Mit Rechtskraft des Rückübereignungsbescheides und vollständiger Leistung oder Sicherstellung des Rückersatzes sind

die früheren Rechte des Enteigneten wiederhergestellt und die seit der Enteignung begründeten dinglichen und obligatorischen Rechte hinsichtlich des Enteignungsgegenstandes erloschen.

(3) Dingliche und obligatorische Rechte am Enteignungsgegenstand, die durch die Enteignung erloschen sind, leben im Fall der Rücküberweisung nicht wieder auf.

(4) Bezüglich der Bestimmung über den Rückersatz der empfangenen Entschädigung (Abs. 2) ist § 20 Abs. 3 sinngemäß anzuwenden. Die Herstellung des ordnungsgemäßen Grundbuchstandes ist von der Behörde zu veranlassen.“

14. § 21 Abs. 1 und 2 haben zu lauten:

„(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 oder erforderliche Maßnahmen nach §§ 7 und 7 a nicht beeinträchtigt werden. Eine solche Bewilligung ist auch bei Bauführungen über oder unter Bundesautobahnen erforderlich. Diese Bestimmungen gelten nicht für Zu- und Abfahrtsstraßen der Bundesautobahnen. Die einschlägigen straßenpolizeilichen Vorschriften bleiben unberührt.

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

15. § 23 Abs. 2 hat zu lauten:

„(2) Wälder längs der Bundesstraße sind gemäß §§ 27 ff. des Forstgesetzes 1975, BGBl. Nr. 440, auf Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) in Bann zu legen, wenn dies zum Schutze der Straße und des Verkehrs gegen Lawinengefahr, Rutsch- und Abbruchgefahr, Seitenwinde, Blendung und dergleichen erforderlich ist.“

16. § 24 Abs. 4 hat zu lauten:

„(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. Als Folge derartiger Vorkehrungen entstehende Schäden an der Liegenschaft sind gesondert zu vergüten.“

17. § 26 hat zu lauten:

„§ 26. Anschlüsse von Straßen und Wegen, Zufahrten

(1) Anschlüsse von öffentlichen Straßen und Wegen in Bundesstraßen A und S bedürfen einer Verordnung zur Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4). Anschlüsse von öffentlichen Straßen und Wegen in Bundesstraßen B sowie Anschlüsse von nichtöffentlichen Straßen und Wegen oder Zu- und Abfahrten zu einzelnen Grundstücken in Ortsgebieten von Bundesstraßen B dürfen nur mit Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) angelegt oder abgeändert werden. Die Zustimmung ist zu erteilen, wenn hiedurch für die Leistungsfähigkeit der Bundesstraße keine Nachteile zu erwarten sind und dies den in den §§ 7 und 7 a enthaltenen Grundsätzen nicht widerspricht. Die Kosten des Baues und der Erhaltung dieser Straßen- und Weganschlüsse sowie allfälliger Änderungen sind von dem Erhalter der angeschlossenen Straße oder des angeschlossenen Weges zu tragen; die Bestimmungen des § 12 Abs. 1 bleiben unberührt.

(2) Anschlüsse von nichtöffentlichen Straßen und Wegen sowie Zu- und Abfahrten zu einzelnen Grundstücken sind auf Bundesstraßen A und Bundesstraßen S unzulässig. Auf Freilandstraßen von Bundesstraßen B sind zusätzliche Anschlüsse von nichtöffentlichen Straßen und Wegen sowie Zu- und Abfahrten zu einzelnen Grundstücken grundsätzlich unzulässig, der Bund (Bundesstraßenverwaltung) kann jedoch dann, wenn die Aufschließung einer Liegenschaft nur über die Bundesstraße in wirtschaftlich vertretbarer Weise erfolgen kann, die Zustimmung für diesen Anschluß auf Kosten des Anschlußwerbers erteilen, soweit hiedurch für die Leistungsfähigkeit der Bundesstraße keine Nachteile zu erwarten sind und dies den in den §§ 7 und 7 a enthaltenen Grundsätzen nicht widerspricht. Unter den gleichen Voraussetzungen kann der Bund (Bundesstraßenverwaltung) der Abänderung eines bestehenden Anschlusses zustimmen; die Bestimmungen des § 12 Abs. 1 bleiben unberührt.

(3) Bei einer Änderung in der Art oder im Ausmaß der Benützung eines Anschlusses (Abs. 1 und 2) entscheidet auf Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) die Behörde unter Bedachtnahme auf die Grundsätze der §§ 7 und 7 a über die Anpassung an die geänderten Verhältnisse; sie kann auch eine gänzliche Entfernung des Anschlusses anordnen. Die Kosten einer Änderung hat der Anschlußberechtigte zu tragen.

(4) Die Behörde hat auf Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) die Beseitigung eines ohne Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) herbeigeführten Zustandes (Abs. 1 und 2) auf Kosten des Betroffenen anzuordnen.“

6

1204 der Beilagen

18. Das Verzeichnis 1, Bundesstraßen A (Bundesautobahnen), hat zu lauten:

„VERZEICHNIS 1

Bundesstraßen A (Bundesautobahnen)

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
A 1	West Autobahn	Wien/Gaudenzdorf (B 221)—Wien/Auhof—St. Pölten—Knoten Linz (A 7)—Knoten Haid (A 25)—Sattledt (A 8, A 9)—Knoten Salzburg (A 10)—Staatsgrenze am Walsberg.
A 2	Süd Autobahn	Wien/Inzersdorf (A 23, B 17)—Wiener Neustadt—Wechsel—Hartberg—Knoten Graz (A 9)—Pack—Klagenfurt—Knoten Villach (A 10, A 11)—Staatsgrenze bei Arnoldstein.
A 3	Südost Autobahn	Wien/Arsenal (A 23)—Himberg—Ebreichsdorf—Knoten Eisenstadt (S 4).
A 4	Ost Autobahn	Wien/Prater (A 23)—Schwechat—Anschluß Flughafen Schwchat—Parndorf—Staatsgrenze bei Nickelsdorf.
A 7	Mühlkreis Autobahn	Knoten Linz (A 1)—Unterweikersdorf (S 21).
A 8	Innkreis Autobahn	Sattledt (A 1, A 9)—Wels—Staatsgrenze bei Suben.
A 9	Pyhrn Autobahn	Sattledt (A 1, A 8)—Liesen—St. Michael bei Leoben—Knoten Graz (A 2)—Staatsgrenze bei Spielfeld.
A 10	Tauern Autobahn	Knoten Salzburg (A 1)—Altenmarkt bei Radstadt—Katschberg—Spittal/Drau—Knoten Villach (A 2, A 11).
A 11	Karawanken Autobahn	Knoten Villach (A 2, A 10)—Staatsgrenze im Karawankentunnel.
A 12	Inntal Autobahn	Staatsgrenze bei Kufstein—Innsbruck (A 13)—Zams (S 15, 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 Hörbranz—Pfändertunnel—Lauterach (A 15)—Feldkirch—Bludenz (S 16).
A 15	Bodensee Autobahn	Lauterach (A 14)—Staatsgrenze bei Höchst.
A 21	Wiener Außenring Autobahn	Steinhäusl (A 1)—Vösendorf (A 2)—Kledering (A 3)—Wien/Kaiserebersdorf (A 4)—Wien/Lobau (A 22).
A 22	Donauufer Autobahn	Wien/Lobau (A 21)—Wien/Kaisermühlen (A 23)—Anschluß IAKW—Wien/Donaupark—Wien/Strebersdorf (S 22)—Langenzersdorf—Korneuburg (S 3), einschließlich Wien/Donaupark (A 22)—Handelskai (B 10).
A 23	Autobahn Südosttangente Wien	Wien/Altmannsdorfer Straße (B 222, B 224)—Wien/Inzersdorf (A 2)—Wien/Arsenal (A 3)—Wien/Landstraße—Wien/Prater (A 4)—Wien/Kaisermühlen (A 22, A 24).
A 24	Autobahn Nordosttangente Wien	Wien/Kaisermühlen (A 22, A 23)—Wien/Stadlau—Wien/Stammersdorf (S 2, S 20).
A 25	Linzer Autobahn	Knoten Haid (A 1)—Wels (A 8).“

19. Das Verzeichnis 2, Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen) hat zu lauten:

„VERZEICHNIS 2

Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen)

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
S 2	Donaukanal Schnellstraße	Wien/Donaukanal (B 221)—Wien/Floridsdorf (A 22)—Wien/Groß Jedlersdorf (S 22)—Wien/Stammersdorf (A 24, S 20).

1204 der Beilagen

7

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
S 3	Waldviertler Schnellstraße	Korneuburg (A 22)—Stockerau—Hollabrunn—Horn—Staatsgrenze bei Neunagelberg.
S 4	Eisenstädter Schnellstraße	Staatsgrenze bei Pama—Parndorf (A 4)—Knoten Eisenstadt (A 3)—Hirm—Mattersburg (S 31)—Wiener Neustadt (A 2).
S 6	Semmering Schnellstraße	Seebenstein (A 2)—Semmering—Bruck/Mur (S 35)—St. Michael bei Leoben (A 9, S 36).
S 8	Ennstal Schnellstraße	Liezen (A 9)—Trautenfels (B 145, B 146).
S 9	Innviertler Schnellstraße	Walchshausen (A 8)—Ried/Innkreis—Staatsgrenze bei Braunau/Inn.
S 11	Pinzgauer Schnellstraße	Bischofshofen (A 10)—Bruck/Großglocknerstraße—Lofer (S 12).
S 12	Loferer Schnellstraße	Wörgl (A 12)—St. Johann/Tirol—Lofer—Staatsgrenze bei Unken.
S 14	Fernpaß Schnellstraße	Imst (A 12)—Lermoos—Staatsgrenze bei Vils.
S 15	Reschen Schnellstraße	Zams (A 12, S 16)—Staatsgrenze am Reschenpaß.
S 16	Arlberg Schnellstraße	Zams (A 12, S 15)—Arlbergtunnel—Bludenz (A 14).
S 20	Weinviertler Schnellstraße	Wien/Stammersdorf (A 24, S 2)—Mistelbach—Staatsgrenze bei Laa/Thaya.
S 21	Mühlkreis Schnellstraße	Unterweikersdorf (A 7)—Staatsgrenze bei Freistadt.
S 22	Strebendorfer Schnellstraße	Wien/Strebendorf (A 22)—Wien/Groß Jedlersdorf (S 2).
S 31	Burgenland Schnellstraße	Mattersburg (S 4)—Weppersdorf—Lockenhaus (B 55).
S 33	Kremser Schnellstraße	St. Pölten (A 1, S 34)—Herzogenburg—Traismauer—Krems/Nord (B 35).
S 34	Traisental Schnellstraße	St. Pölten (A 1, S 33)—Traisen (B 20).
S 35	Brucker Schnellstraße	Deutschfeistritz (A 9)—Bruck/Mur (S 6).
S 36	Murtal Schnellstraße	St. Michael bei Leoben (A 9, S 6)—Thalheim bei Judenburg (B 96).
S 37	Steyrer Schnellstraße	Enns (A 1)—Steyr (B 122).
S 39	Grazer Schnellstraße	Graz (A 2)—Graz/Liebenau (B 67 a).
S 40	Lurnfelder Schnellstraße	Lieserhofen (A 10)—Lendorf (B 100).“

20. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, hat die Beschreibung der Strecke der B 1 Wiener Straße zu lauten:

„Wien/Urania (B 227)—Wienzeile—Wien/Gaudenzdorf—Wien/Auhof—Purkersdorf—St. Pölten—Melk—Amstetten—Linz—Wels—Vöcklabruck—Straßwalchen—Eugendorf—Salzburg/Gnigl—Salzburg/Nord—beiderseits der A 1 West Autobahn—Salzburg/Kleßheim—Salzburg/Maxglan—Staatsgrenze am Walserberg.“

21. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, hat die Bundesstraße B 1 c Wiener Straße Abzweigung Salzburg mit der Beschreibung der Strecke Salzburg/Maxglan (B 1)—Salzburg/Lehen (B 155) zu entfallen.

22. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, hat die Beschreibung der Strecke der B 3 Donau Straße zu lauten:

„Engelhartstetten (B 49)—Groß Enzersdorf—Wien/Aspern—Wien/Stadlau—Wien/Kagran—Wien/Floridsdorf—Langenzersdorf—Stockerau—Kollersdorf—Krems—Emmersdorf—Persenbeug—Mauthausen—Steyregg—Donaubrücke—Linz (A 7).“

23. In das Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, wird eine neue Bundesstraße B 3 b mit der Bezeichnung „Donau Straße Abzweigung Kaisermühlen“ aufgenommen. Die Beschreibung der Strecke hat zu lauten:

„Wien/Kaisermühlen (A 22, A 23, A 24)—Kagran (B 3).“

24. In das Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, wird eine neue Bundesstraße B 12 a mit der Bezeichnung „Brunner Straße Abzweigung Brunn/Gebirge“ aufgenommen. Die Beschreibung der Strecke hat zu lauten:

„Brunn/Gebirge (A 21)—Brunn/Gebirge (B 12).“

25. In das Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, wird eine neue Bundesstraße B 14 a mit der Bezeichnung „Klosterneuburger Straße Abzweigung Korneuburg“ aufgenommen. Die Beschreibung der Strecke hat zu lauten:

„Klosterneuburg (B 14)—Donaubrücke—Korneuburg (B 3).“

26. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, hat die Beschreibung der Strecke der B 16 Ödenburger Straße zu lauten:

„Wien/Favoriten (A 23)—Wien/Rothneusiedl—Ebreichsdorf—Hornstein—Wulkaprodersdorf—Staatsgrenze bei Klingebach.“

27. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, hat die Beschreibung der Strecke der B 17 Wiener Neustädter Straße zu lauten:

„Wien/Matzleinsdorf (B 221)—Wien/Inzersdorf—Vösendorf—Wiener Neustadt—Gloggnitz (S 6).“

28. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, hat die Beschreibung der Strecke der B 20 Mariazeller Straße zu lauten:

„St. Pölten (B 1)—Traisen—Freiland—Annaberg—Mariazell—Gußwerk—Seeberg—Aflenz—Kapfenberg (S 6).“

29. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, hat die Bundesstraße B 53 Mattersburger Straße mit der Beschreibung der Strecke Sauerbrunn (S 4)—Mattersburg (S 31) zu entfallen.

30. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, hat die Beschreibung der Strecke der B 65 Gleisdorfer Straße zu lauten:

„Graz (B 67 a)—Gleisdorf—Ilz—Fürstenfeld—Staatsgrenze bei Heiligenkreuz.“

31. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, hat die Beschreibung der Strecke der B 67 a Grazer Ring Straße zu lauten:

„Graz/Andritz (B 67)—Graz/Waltendorf—Graz/St. Peter—Graz/Puntigam—Graz/Webling (A 9).“

32. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, erhält die Bundesstraße B 67 b die Bezeichnung „Kalvariengürtel Straße“. Die Beschreibung der Strecke hat zu lauten:

„Graz/Kalvariengürtel (B 67)—Graz/Graben-gürtel (B 67 a).“

33. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, erhält die Bundesstraße B 67 c die Bezeichnung „Waltendorfer Straße“. Die Beschreibung der Strecke hat zu lauten:

„Graz/Karlauergürtel (B 67)—Graz/Waltendorf (B 67 a).“

34. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, hat die Beschreibung der Strecke der B 70 Packer Straße zu lauten:

„Graz/Karlauergürtel (B 67, B 67 c)—Lieboch—Köflach—Pack—Twimberg—Wolfsberg—Völkermarkt—Klagenfurt (B 83).“

35. In das Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, wird eine neue Bundesstraße B 70 a mit der Bezeichnung „Packer Straße Abzweigung Wolfsberg“ aufgenommen. Die Beschreibung der Strecke hat zu lauten:

„Wolfsberg/Süd (A 2)—Wolfsberg (B 70).“

36. In das Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, wird eine neue Bundesstraße B 122 a mit der Bezeichnung „Voralpen Straße Abzweigung Steyr“ aufgenommen. Die Beschreibung der Strecke hat zu lauten:

„Steyr (S 37)—Steyr/Münichholz (B 122).“

37. In das Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, wird eine neue Bundesstraße B 146 mit der Bezeichnung „Ennstal Straße“ aufgenommen. Die Beschreibung der Strecke hat zu lauten:

„Altenmarkt bei Radstadt (B 99)—Radstadt—Schladming—Trautenfels (S 8).“

38. In das Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, wird eine neue Bundesstraße B 147 mit der Bezeichnung „Braunauer Straße“ aufgenommen. Die Beschreibung der Strecke hat zu lauten:

„Straßwalchen (B 1)—Mattighofen—Utten-dorf—Braunau/Inn (S 9).“

39. In das Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, wird eine neue Bundesstraße B 150 mit der Bezeichnung „Salzburger Straße“ aufgenommen. Die Beschreibung der Strecke hat zu lauten:

„Salzburg/Nord (A 1)—Salzburg/Schallmoos—Anif—Salzburg/Süd (A 10).“

40. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, hat die Beschreibung der Strecke der B 154 Mondsee Straße zu lauten:

„Straßwalchen (B 1)—Zell/Moos—Mondsee—Scharfling—St. Gilgen (B 158).“

41. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, hat die Beschreibung der Strecke der B 155 Münchener Straße zu lauten:

„Salzburg/Liefering (B 1)—Staatsgrenze bei Freilassing.“

42. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, hat die Beschreibung der Strecke der B 156 Lamprechts-hausener Straße zu lauten:

„Salzburg/Hagenau (B 1)—Oberndorf—Lamprechts-hausen—Braunau (S 9).“

43. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, hat die Beschreibung der Strecke der B 170 Brixental Straße zu lauten:

„Wörgl (B 171)—Hopfgarten—Kitzbühel (B 161).“

44. In das Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, wird eine neue Bundesstraße B 177 mit der Bezeichnung „Seefelder Straße“ aufgenommen. Die Beschreibung der Strecke hat zu lauten:

„Zirl (A 12)—Seefeld—Staatsgrenze bei Scharnitz.“

1204 der Beilagen

9

45. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, hat die Beschreibung der Strecke der B 191 Liechtensteiner Straße zu lauten:

„Frastanz/Feldkirch/Ost (A 14, B 190)—Staatsgrenze bei Tisis.“

46. In das Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, wird eine neue Bundesstraße B 210 mit der Bezeichnung „Badener Straße“ aufgenommen. Die Beschreibung der Strecke hat zu lauten:

„Alland (B 11)—Baden—Oeyenhausen—Ebreichsdorf (B 16).“

47. In das Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, wird eine neue Bundesstraße B 227 mit der Bezeichnung „Donaukanal Straße“ aufgenommen. Die Beschreibung der Strecke hat zu lauten:

„Wien/Prater (A 4, A 23)—Donaukanal—Wien/Gürtelbrücke (B 221).“

48. Dem Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, ist eine Anmerkung 6 anzufügen. Sie hat zu lauten:

„Bis zur Verkehrsübergabe des Abschnittes der B 1 Wiener Straße von Salzburg/Gnigl über Salzburg/Nord, beiderseits der A 1 West Autobahn, Salzburg/Kleßheim nach Salzburg/Maxglan, verläuft

- a) die B 1 Wiener Straße in diesem Abschnitt von Salzburg/Gnigl über Salzburg/Schallmoos und Salzburg/Lehen nach Salzburg/Maxglan,
- b) die B 155 Münchener Straße von Salzburg/Lehen über Salzburg/Liefering zur Staatsgrenze bei Freilassing,
- c) die B 156 Lamprechtshausener Straße von Salzburg/Nord (A 1, B 150) über Oberndorf und Lamprechtshausen nach Braunau (S 9).“

Artikel II

1. Dieses Bundesgesetz tritt am 1. Jänner 1983 in Kraft.

2. Der Bund hat aus den für den Ausbau und die Erhaltung der Bundesstraßen zweckgebundenen Mitteln der Mineralölsteuer der Stadt Wien zu ersetzen:

- a) die Kosten der Planung und Errichtung einer Brücke über den Donaukanal in Verlängerung der Rembrandtstraße (Roßauerbrücke) zwischen den beiden Ästen der B 227 Donaukanal Straße,
- b) die Kosten der Planung und Errichtung der Straßen- und Brückenverbindung zwischen der B 221 Wiener Gürtel Straße am Liechtenwerderplatz und der B 227 Donaukanal Straße bei der Nordbergstraße/Friedensbrücke.

3. Die Bestimmungen des Artikels I Z 13 sind auch auf Enteignungen anzuwenden, die vor Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes durchgeführt wurden. Die in dieser Bestimmung angeführten Fristen beginnen mit Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes.

4. Verordnungen gemäß § 4 Abs. 1 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286, in seiner jeweils geltenden Fassung, behalten nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes ihre Rechtswirkungen auch dann, wenn sich der Straßentyp (§ 2 BStG 1971), auf die sie sich beziehen, durch dieses Bundesgesetz geändert hat.

5. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Bauten und Technik, hinsichtlich Artikel I Z 6 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen betraut.

VORBLATT

Problem:

Bei der Planung, beim Bau und der Erhaltung der Bundesstraßen ist eine stärkere Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit erforderlich. In der elfjährigen Geltungsdauer des Bundesstraßengesetzes 1971 haben sich einige Bestimmungen als verbesserungswürdig erwiesen. Infolge Knappheit der finanziellen Mittel wird eine Straffung des geplanten Autobahn- und Schnellstraßennetzes notwendig sein.

Ziel:

Die Umweltverträglichkeit soll in einem optimalen Maß bei der Planung, Errichtung und Erhaltung von Bundesstraßen verankert werden.

Verbesserungswürdige Regelungen, insbesondere bezüglich Zufahrten zu Bundesstraßen, Straßenbaulast in Ortsgebieten und einem Rückübereignungsanspruch für nicht dem Enteignungszweck zugeführte Liegenschaften, sollen getroffen werden.

Das geplante Bundesautobahnen- und Bundesschnellstraßennetz soll auf ein sinnvolles Mindestmaß gesetzt werden.

Problemlösung:

Sowohl bei der Bestimmung des Straßenverlaufes durch Verordnung nach § 4 BStG 1971 als auch bei den Grundsätzen für Planung, Bau und Erhaltung wurde die Verpflichtung zur Bedachtnahme auf die Umweltverträglichkeit aufgenommen, andere Bestimmungen enthalten unmittelbar oder mittelbar Umweltschutzregelungen bei Bundesstraßen. Einige Änderungen und Ergänzungen, die unbillige oder unzweckmäßige Regelungen im bisherigen Bundesstraßengesetz ersetzen, werden vorgenommen. Insgesamt 123 km geplante Autobahnen sollen zu Bundesschnellstraßen abgestuft werden, 62 km entfallen gänzlich. Rund 246 km Bundesschnellstraßen werden zu Bundesstraßen B abgestuft oder entfallen.

Alternativlösungen:

Bei einzelnen Bestimmungen wären auch andere Lösungen denkbar, die aber nach Meinung der Redaktoren einen weniger günstigen Effekt bewirken.

Kosten:

Zusätzliche Haushaltsmittel werden nicht erforderlich, die Verwaltungskosten des Bundes erhöhen sich nicht nennenswert. Die vorgesehenen Maßnahmen belasten die für den Ausbau und die Erhaltung der Bundesstraßen zweckgebundenen Mitteln, insbesondere aus der Mineralölsteuer (BGBl. Nr. 397/1981).

Erläuterungen

Mit dem Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286, wurde das bis dahin in seinem wesentlichen Inhalt auf dem Bundesstraßengesetz aus dem Jahre 1921 beruhende Straßenrecht, soweit es Bundesstraßen betrifft, auf eine neue Grundlage gestellt. Durch das Bundesgesetz vom 20. März 1975, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971 geändert wird, BGBl. Nr. 239, wurde es durch Bestimmungen zum Schutz der Umwelt und damit zusammenhängend Bestimmungen zu einer Beteiligung der Anrainer bei der Festlegung neuer Straßentrassen ergänzt. Eine weitere — auf einem Initiativantrag beruhende — Novellierung durch das Bundesgesetz vom 14. Juni 1978, BGBl. Nr. 294, brachte nur eine geringe Abänderung des Straßennetzes (Aufnahme der neuen Floridsdorferbrücke). Mit Bundesgesetz vom 3. Juli 1975, BGBl. Nr. 416, wurde § 5 des Bundesstraßengesetzes 1971 (die Bestimmung über die Haftung für mangelnde Instandhaltung der Bundesstraßen) formell aufgehoben, da das angeführte Gesetz für alle Straßen und Wege eine den bisherigen Bestimmungen des Bundesstraßengesetzes 1971 ähnliche Regelung schuf (§ 1319 a des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches).

Die mit dem vorliegenden Entwurf vorgesehene neuerliche Änderung des Bundesstraßengesetzes 1971 sieht zunächst eine bedeutende, einen Großteil der Wünsche in dieser Richtung berücksichtigende Ausweitung der Umweltschutzbelange im Bundesstraßenbau vor. Viele der neu aufgenommenen oder abgeänderten Bestimmungen des vorliegenden Entwurfes stehen im unmittelbaren oder mittelbaren Zusammenhang damit. Auch wurde die Regelung über die Zu- und Abfahrten zu Bundesstraßen, die einer unerwünschten Verbauung neu gebauter Bundesstraßenstrecken nicht hinreichend entgegenwirken konnte, neu überdacht. Weiters wurden zahlreiche sonstige, sich während der elfjährigen Geltungsdauer des Bundesstraßengesetzes 1971 als verbesserungsbedürftig erkannte Änderungen vorgenommen. Hierzu gehört auch die Aufnahme einer Bestimmung über die Rücküberweisung von dem Enteignungszweck nicht zugeführten Liegenschaften, eine erstmalige diesbezügliche Regelung in der österreichischen Rechtsordnung. Eine wesentliche weitere Änderung ist die bedeu-

tende Straffung des Netzes an Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen; es werden hiebei ausschließlich noch nicht gebaute Straßenverbindungen, die nur als Programm bestehen, betroffen. Rund 123 km bisherige geplante Autobahnen werden zu Bundesschnellstraßen abgestuft, rund 62 km entfallen gänzlich. Bei den rund 246 km betroffenen Bundesschnellstraßen — auch sämtliche erst im Projektstadium — konnte nur etwa ein Drittel ersatzlos entfallen, für die übrigen waren die parallel zu den geplanten Bundesschnellstraßen bestehenden Straßenzüge, die gemäß § 33 Abs. 5 des Bundesstraßengesetzes 1971 bis zur Verkehrsübergabe der Bundesschnellstraßen als „Ersatz-Bundesstraßen“ galten, voll als Bundesstraßen zu übernehmen.

Am Netz der Bundesstraßen B erfolgte, abgesehen von den durch die Auflassung von Bundesschnellstraßen sich ergebenden formalen Übernahmen in das Netz der Bundesstraßen B, im wesentlichen keine Änderungen. Es wurden lediglich durch sich ergebende veränderte bzw. fortschreitende Autobahn- und Schnellstraßenführungen notwendig gewordene gesetzliche Fixierungen, insbesondere in den Räumen Graz und Salzburg, vorgenommen.

Der Gesetzentwurf erwies sich vor allem wegen der nunmehr vorgesehenen umfassenden Bedachtnahme auf den Umweltschutz in der Straßenplanung, dem Straßenbau und der Straßenerhaltung als erforderlich. Während zum Zeitpunkt der Beschlußfassung des Bundesstraßengesetzes 1971 die Motorisierung einem Höhepunkt entgegen schritt und dem raschen Ausbau der Verkehrswege der entschiedene Vorrang vor sonstigen Überlegungen zukam, ist durch die allgemeine Entwicklung seit 1971 der Umweltverträglichkeit im Zusammenhang mit Bundesstraßen ein hoher Stellenwert einzuräumen. Für die Planung, den Bau und die Erhaltung der Bundesstraßen ist die Bedachtnahme auf die Umweltverträglichkeit eine ebenso essentielle Komponente geworden, wie die jeweils optimale technische Lösung und die Wirtschaftlichkeit. Für die Straffung des Netzes der Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen spricht neben einer maßvollen Beschränkung auf

die wesentlichen Ausbauten aus Gründen der Umweltverträglichkeit vor allem der Umstand, daß versucht werden soll, mit den stark eingeschränkten finanziellen Mitteln in doch einigermaßen absehbarer Zeit zu einer Realisierung des Straßennetzes zu gelangen. Bei der Gesetzesvorlage wurde die Gelegenheit benützt, verbesserungsbedürftige Bestimmungen zu ändern bzw. zu ergänzen; diesbezüglich siehe die Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen.

Die Bundeskompetenz für die Gesetzgebung und Vollziehung der hier behandelten Materie ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 9 des Bundes-Verfassungsgesetzes als Angelegenheit der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge.

Die im vorliegenden Gesetzentwurf vorgesehenen Maßnahmen belasten die für den Ausbau und die Erhaltung der Bundesstraßen zweckgebundenen Mittel, vorwiegend aus der Mineralölsteuer (BGBl. Nr. 597/1981). Zusätzliche Budgetmittel werden daher — abgesehen von der Zweckwidmung der Mauteinnahmen und einiger verhältnismäßig unbedeutender zusätzlicher Einnahmen (Art. I, Pkt. 6) — nicht erforderlich bzw. nicht betroffen. Wie hoch die Kosten der in diesem Gesetzentwurf vorgesehenen Maßnahmen (für zusätzliche Umweltschutzmaßnahmen, Rückübertragungen und andere) im einzelnen sein werden, läßt sich — ausgenommen die prozentuellen Kostenaufwendungen für den Schutz der Nachbarn auf bestehenden Bundesstraßen (Art. I, Pkt. 5) — schwer erfassen. Durch die Streichung bisher vorgesehener Baumaßnahmen im Autobahn- und Schnellstraßennetz wird auf lange Sicht gesehen ein gewisser Ausgleich geschaffen werden.

Zusätzlicher Personalaufwand beim Bund ist durch diesen Gesetzentwurf nicht erforderlich.

Zu bemerken ist, daß bezüglich des Bundesstraßen B-Netzes, wie angeführt, grundsätzlich keine Änderungen vorgenommen wurden. Nun sind aber auch bei bestehenden Bundesstraßen B seit dem im Jahre 1971 erfolgten Inkrafttreten des Bundesstraßengesetzes 1971 in allen Bundesländern Straßenzüge, deren Bedeutung für den Durchzugsverkehr fraglich geworden ist, vorhanden und bei denen die Auflassung als Bundesstraßen im Sinne des Art. 10 Abs. 1 Z 9 des Bundes-Verfassungsgesetzes bzw. des § 1 Abs. 2 Bundesstraßengesetz zu prüfen ist. Die Auflassung eines Straßenzuges als Bundesstraße bewirkt jedoch nicht ohne weiteres den Übergang der Erhaltungspflicht an einen anderen Straßenerhalter, vielmehr ist grundsätzlich die Zustimmung des jeweiligen Landes hierfür erforderlich. Da die diesbezüglichen vom Bundesministerium für Bauten und Technik geführten Gespräche mit den Ländern noch nicht in allen Bundesländern erfolgreich abgeschlossen werden konnten, soll in einer späteren neuerlichen Novelle die vorgesehene

Straffung des Bundesstraßen B-Netzes erreicht werden. In dieser zweiten Novelle sollen auch die Korrekturen im Verzeichnis 3 des Bundesstraßengesetzes (Bundesstraßen B) vorgenommen werden, die sich einerseits durch die Änderungen dieses Gesetzentwurfes ergeben werden (Zitierung von Autobahnen und Schnellstraßen), andererseits durch den tatsächlich ausgeführten Straßenbau an Bundesstraßen B seit 1971 ergeben haben. Die Zurückstellung der in diesem Gesetzentwurf enthaltenen Änderungen des Bundesstraßengesetzes 1971 bis zu einer einvernehmlichen Regelung bezüglich der Gestaltung des Bundesstraßen B-Netzes mit allen Ländern erscheint wegen der Dringlichkeit vieler in diesem Gesetzentwurf enthaltenen Bestimmungen nicht vertretbar.

Zu den einzelnen Bestimmungen ist zu bemerken:

Zu Artikel I, Punkt 1 (Abänderung des § 1 Abs. 1):

Es erschien zweckmäßig, für den schon bisher gelegentlich festgelegten Straßenverlauf bestehender Bundesstraßen durch Verordnung (BGBl. Nr. 518/1973, 194/1974, 305/1974, 385/1974, 361/1977, 484/1978) eine Verordnungsermächtigung in das Gesetz aufzunehmen. Für diejenigen Straßenzüge, die erst durch das Bundesstraßengesetz 1971 und seine Novellen in das Bundesstraßennetz aufgenommen wurden und im Bundesstraßengesetz, BGBl. Nr. 59/1948, in seiner zuletzt geltenden Fassung nicht enthalten waren (vergleiche § 33 Abs. 1 BStG 1971), erscheint eine Verordnungsermächtigung erforderlich, um den bezüglichen Straßenstrecken die öffentlichrechtliche Widmung zweifelsfrei zu geben. Aber auch bei Bundesstraßenteilstücken, bei denen aus welchem Grund immer die Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4 Abs. 1 BStG 1971) fehlerhaft ist, ist eine derartige Bestimmung zweckmäßig, um nicht bei einer (seit langem) verkehrsübergebenen Straße ein Verfahren nach § 4 BStG 1971 nachholen zu müssen, das in diesem Fall wohl sinnlos wäre.

Durch den Hinweis auf Planunterlagen soll auch bei Führung der Straße im Freiland eindeutig der Verlauf festgestellt werden können. Es erscheint allerdings entbehrlich, diese Planunterlagen jeweils im Bundesgesetzblatt zu verlautbaren, eine Auflage beim Bundesministerium für Bauten und Technik und bei dem betroffenen Amt der Landesregierung scheint hinreichend.

Zu Artikel I, Punkt 2 (Abänderung des § 4):

§ 4 des Bundesstraßengesetzes 1971 — Bestimmung des Straßenverlaufes und Auflassung von Straßenteilen — wird in seinen Absätzen 1, 4 und 5 (letzterer eingefügt durch die Novelle BGBl. Nr. 239/1975) geändert.

In Abs. 1 wurde zur Verweisung auf § 7 noch die Verweisung auf § 7 a hinzugefügt, da der bisher im

§ 7 (Abs. 2) enthaltene Schutz der Nachbarn nunmehr im § 7 a geregelt ist. Statt der Verweisung auf § 20 Abs. 1 erster Satz, wo „Wirtschaftlichkeit der Bauausführung“ genannt war, wurde sachlich richtiger auf „Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens“ als Kriterium der Bestimmung des Straßenverlaufes abgestellt. Unter „Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens“ ist in diesem Zusammenhang das geschätzte Kostenerfordernis der Gesamtbaumaßnahme des zu verordnenden Straßenabschnittes im Vergleich mit anderen in Erwägung gezogenen Varianten und in Gegenüberstellung zu den übrigen in § 4 Abs. 1 angeführten Kriterien zu verstehen.

Neu hinzugekommen ist als Faktor, der bei der Bestimmung des Straßenverlaufes in gleicher Weise wie die übrigen Faktoren zu berücksichtigen ist, die Umweltverträglichkeit. Hierunter ist nicht nur die Verpflichtung zum Schutz der Nachbarn vor schädlichen Auswirkungen des zu erwartenden Verkehrs auf der Bundesstraße (Lärm, Abgase) zu verstehen, sondern allgemein die Verpflichtung, die möglichen Auswirkungen der Straße auf Lebensqualität und natürliche Umwelt entsprechend zu berücksichtigen. Diese Beurteilung wird jedenfalls durch eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung ermöglicht werden können.

Obwohl hier gegenüber dem geltenden Gesetzestext keine Änderung eingetreten ist, soll doch darauf verwiesen werden, daß die Bedachtnahme auf die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges in sich schließt, daß nur verkehrswirksame Abschnitte gemäß § 4 Abs. 1 BStG verordnet werden sollen.

Die Verpflichtung für den Bundesminister für Bauten und Technik, bei der Bestimmung des Straßenverlaufes auch auf die Ergebnisse der Anhörung nach § 4 Abs. 3 und 5 Bedacht zu nehmen, ist im Grunde selbstverständlich, da ja sonst das Anhörungsverfahren sinnlos wäre; eine ausdrückliche Erwähnung im Gesetzestext erscheint jedoch — auch nach im Begutachtungsverfahren erfolgten Hinweisen — geboten.

Zur Klarstellung auch im Hinblick auf die nunmehr geforderte Bedachtnahme auf die Umweltverträglichkeit und zur Angleichung an § 15 BStG wurde ausdrücklich festgelegt, daß die Bestimmung des Straßenverlaufes durch Festlegung der Straßenachse erfolgt.

Abs. 4, der nunmehr die Verpflichtung für den Bundesminister für Bauten und Technik enthält, bei Verordnungen nach Abs. 1 auf Planunterlagen zu verweisen, war deswegen zu ändern, weil einerseits die Bedachtnahme auf die Umweltverträglichkeit eine diesbezügliche genaue Information der Betroffenen ermöglichen soll, andererseits die Festlegung der Straßenachse (neue Bestimmung in Abs. 1) eine bloß verbale Beschreibung in der Verordnung ohne Vorliegen von Planunterlagen die Verordnung höchst unübersichtlich machen würde.

Im Abs. 5 wird das bisher auf einen engen Personenkreis (Eigentümer, Servitutberechtignte und Bestandnehmer der durch die künftige Straßentrasse betroffenen Grundstücksteile) beschränkte Recht zur Abgabe einer Äußerung bezüglich des künftigen Straßenverlaufes auf jedermann ausgedehnt. Damit soll vor allem auch jenen Personen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben werden, die zwar nicht in unmittelbarer Weise vom Straßenbau betroffen sind, aber doch durch Immissionen des künftigen Verkehrs auf der Straße mehr oder weniger stark in Mitleidenschaft gezogen sind. Dem Bundesminister für Bauten und Technik soll weiters eine noch umfassendere Informationsmöglichkeit gegeben werden.

Zu Artikel I, Punkt 3 (Abänderung des § 6):

§ 6 wurde einerseits ergänzt durch die Bestimmung, daß die Mittel der Straßenforschung nicht nur für die Forschung im engeren Sinn, sondern auch für grundlegende Untersuchungen — hiebei ist etwa an eine Dringlichkeitsreihung für Ausbaumaßnahmen an Bundesstraßen gedacht — verwendet werden dürfen, andererseits für Zwecke der Dokumentation, Information und Publikation in allen Bereichen der Bundesstraßen, ausgenommen die Straßenpolizei. Hiemit soll dem Bundesminister für Bauten und Technik die Möglichkeit geboten werden, für diese im Interesse der zweckmäßigen Verwendung der Mittel erforderlichen Ziele eine gesicherte vom allgemeinen Haushalt unabhängige finanzielle Grundlage zu besitzen.

Die für die im § 6 angeführten Zwecke nicht verbrauchten Mittel sind nicht wie bisher allgemein für den Bau und die Erhaltung der Bundesstraßen zu verwenden, sondern für Maßnahmen zum Schutz der Nachbarn gegen Beeinträchtigungen des Verkehrs an bestehenden Bundesstraßen (§ 7 a Abs. 4). Hiedurch soll die dort festgelegte Höchstgrenze von 1 Prozent der jährlichen zweckgebundenen Einnahmen aus der Mineralölsteuer gegebenenfalls noch eine Erhöhung finden können.

Zu Artikel 1, Punkt 4 (Abänderung des § 7):

Wie schon bei der Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4 Abs. 1) soll auch beim Bau und bei der Erhaltung der Bundesstraßen — zur Verdeutlichung wurde auch die Planung ausdrücklich in den Gesetzesentwurf aufgenommen — neben den bisher bereits bestandenen Kriterien gefahrlose Benützung der Straße, Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs nunmehr auch auf die Umweltverträglichkeit Bedacht genommen werden.

Der bisherige § 7 Abs. 2 ist nunmehr § 7a Abs. 1, der bisherige § 7 Abs. 3 (in der Fassung BGBl. Nr. 239/1975) trägt nunmehr die Absatzbezeichnung 2.

Zu Artikel I, Punkt 5 (Einfügung eines § 7a):

Die Einfügung eines § 7a ist aus systematischen Gründen erfolgt. Nach dem aus dem geltenden Gesetz (§ 7 Abs. 2) nahezu unverändert übernommenen Abs. 1 (es wurde lediglich statt der Worte „künftiger Verkehr auf der Bundesstraße“ richtiger „zu erwartender Verkehr auf der Bundesstraße“ formuliert), wird durch den Abs. 2 eine Klarstellung über Maßnahmen zum Schutz der Nachbarn vor Beeinträchtigungen durch den Verkehr auf fremden Grundstücken getroffen. Insbesondere ist nunmehr im Gesetz selbst angeführt, daß solche Maßnahmen, etwa der Einbau von Lärmschutzfenstern, nur mit Zustimmung des Grundeigentümers gesetzt werden dürfen und daß vor Setzung dieser Maßnahmen die Erhaltung und allfällige Wiederherstellung durch den Grundeigentümer oder einen Dritten sicherzustellen ist.

Damit soll zusätzlich zu dem in Abs. 1 letzter Satz ohnedies normierten Fehlen eines subjektiven Rechtes der Nachbarn verdeutlicht werden, daß der Bund (Bundesstraßenverwaltung) nur die erstmalige Herstellung der in Abs. 2 angeführten Lärmschutzmaßnahmen durchführt, nicht aber Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen (bei Abnutzung oder Beschädigungen) setzt. Daß die Erhaltung und allfällige Wiederherstellung „sicher gestellt ist“, wird sich in der Regel in einer einfachen Erklärung des Begünstigten erschöpfen können, ohne daß es einer besonderen etwa grundbücherlichen Absicherung bedarf. Es soll nur dem Begünstigten selbst und seinem Rechtsnachfolger deutlich gemacht sein, daß Erhaltungs- und Erneuerungsarbeiten nicht vom Straßenerhalter erfolgen.

Sollte durch Maßnahmen nach Abs. 1 und 2 mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand kein entsprechender Erfolg erzielt werden können, kann auch die Einlösung von Grundstücken erfolgen, jedoch nur solcher, auf denen Gebäude errichtet sind, deren Benützung unzumutbar beeinträchtigt wird (Abs. 3). Voraussetzung ist hiebei, daß nicht etwa mögliche Maßnahmen nach Abs. 2 vom Eigentümer abgelehnt werden. Es wird wohl nicht erst erprobt werden müssen, ob durch Maßnahmen nach Abs. 1 und 2 kein Erfolg erzielt wurde, sondern es wird gleich eine Einlösung erfolgen können, wenn die Erfolglosigkeit anderer Maßnahmen vorher sicher abzusehen ist.

Wie ausgeführt, kann eine Einlösung nur erfolgen, wenn die Benützung eines Gebäudes „unzumutbar beeinträchtigt wird“. Durch die Wahl des Wortes „unzumutbar“ soll deutlich eine Verstärkung gegen Beeinträchtigungen von der Straße, die überhaupt zu Umweltschutzmaßnahmen führen, ausgedrückt werden. Man wird wohl nur bei besonders gravierenden Belastungen eines Gebäudes durch den Verkehr auf Bundesstraße eine Einlösung vertreten können. Hinzuweisen ist darauf,

daß die Benützung eines Gebäudes nicht nur für den Eigentümer, sondern auch für Mieter unzumutbar werden kann. Der Zweck dieser Bestimmung liegt darin, daß es immer wieder Fälle gibt, in denen mit Umweltschutzmaßnahmen an der Straße oder am Gebäude keine wirksame Abhilfe geschaffen werden kann; diese offenbare Unbilligkeit soll beseitigt werden. Es ist jedoch zu bemerken, daß — wie schon bei Maßnahmen nach Abs. 1 und 2 — ein subjektives Recht des Betroffenen durch diese Bestimmung nicht begründet wird.

Neu ist auch die Bestimmung des Abs. 4, mit dem die bisherige unbefriedigende Regelung, daß Maßnahmen gegen Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den Verkehr nur für neu zu errichtende, nicht aber für bestehende Bundesstraßenstrecken getroffen werden dürfen (arg. „Bei der Planung und beim Bau von Bundesstraßen ist vorzusorgen...“), behoben werden soll. Für Maßnahmen an bestehenden Bundesstraßen werden 1 Prozent der jährlichen für den Ausbau und die Erhaltung der Bundesstraßen zweckgebundenen Einnahmen aus der Mineralölsteuer (1982: rund 135 Millionen Schilling) verwendet werden können. Hiezu kommen noch allfällige nicht verbrauchte Beträge aus der Straßenforschung (§ 6). Es wird hier wohl eine Dringlichkeitsreihung nach besonders belasteten Straßenstrecken zu erarbeiten sein; vorerst sollen jedenfalls die Strecken mit extremer Belastung saniert werden. Die Höhe der hierfür vorgesehenen Mittel ergibt sich aus der beengten finanziellen Gesamtsituation des Bundesstraßenbaues.

Als „bestehende Bundesstraßen“ im Sinne dieser Bestimmung sind jene anzusehen, die vor Inkrafttreten der Bundesstraßengesetznovelle 1975, BGBl. Nr. 239, mit welcher die dem § 7a Abs. 1 entsprechenden Bestimmungen in das Straßenrecht aufgenommen wurden, dem öffentlichen Straßennetz angehörten bzw. unter Verkehr standen.

Zu Artikel I, Punkt 6 (Abänderung des § 8):

Abs. 1 ist weitgehend gleichgeblieben, lediglich zur Vermeidung von Mißverständnissen wurde klargestellt, daß/besondere Rechtstitel bei vom Bund zu übernehmenden Straßen nur dann aufrechtbleiben, wenn es sich um öffentliche Straßen handelt.

Abs. 2 wurde ergänzt durch die Zweckwidmung von Veräußerungserlösen aus Bundesstraßengrundstücken.

Mit Abs. 3 wird eine sinnvolle Schlußentwicklung der Verwendung von Mineralölsteuermitteln bei Mautstraßengesellschaften gesetzt. Mit dem Bundesgesetz vom 3. Juni 1964, betreffend die Finanzierung der Autobahn Innsbruck—Brenner, BGBl. Nr. 135/1964 (zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 638/1975), wurde erstmalig der Weg beschritten, die Herstellung, Erhaltung und Finanzierung von Bundesstraßen durch Kapitalgesellschaften

durchzuführen und ein Benützungsentgelt einzuheben, das den Gesellschaften zur Abdeckung der Kosten der Herstellung, Erhaltung und Finanzierung überlassen wird. Das Tauern Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 115/1969 (zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 143/1976), übernahm dieses System für Teile der Tauern Autobahn, das Pyhrn Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 479/1971 (zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 335/1978), für Teile der Pyhrn Autobahn, das Arlberg Schnellstraße-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 113/1973 (zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 316/1979), für Teilstrecken der Arlberg Schnellstraße und zuletzt das Karawanken Autobahn-Finanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 442/1978, für Abschnitte der Karawanken Autobahn.

Das Benützungsentgelt ist in allen Fällen eine Bundeseinnahme und wird den Gesellschaften soweit überlassen, als dies zur Abdeckung der Kosten für die Grundeinlösungen, Herstellung, Erhaltung und Finanzierung der ihnen übertragenen Strecken, der Kosten der Einhebung des Benützungsentgeltes sowie der angemessenen Verwaltungskosten der Aktiengesellschaft notwendig ist. In allen Fällen trägt der Bund die Ausfallhaftung der Gesellschaften; der Bund ist hiebei auch ermächtigt, zur Vermeidung der Haftungsübernahme Zahlungen an die Gesellschaften zu leisten und jährlich nicht rückzahlbare Beiträge so lange zu leisten, bis die Erträge aus den Benützungsentgelten die Aufwendungen der Gesellschaften für den Schuldendienst, die Erhaltung der übertragenen Strecken sowie die angemessenen Verwaltungskosten deckt. Sämtliche angeführte Zahlungen sind nach den angeführten Gesetzen aus der Mineralölsteuer zu bestreiten. Es erscheint nur recht und billig, wenn auch allfällige Erträge und Überschüsse zweckgewidmet für den Bau und die Erhaltung der Bundesstraßen verwendet werden. Praktisch gesehen betrifft dies derzeit nur die Überschüsse der Brenner Autobahn, die übrigen Gesellschaften werden noch lange keine Überschüsse abwerfen.

Zu Artikel I, Punkt 7 (Abänderung des § 9):

Mit der Neufassung des Abs. 1 wurde eine von der bisherigen Regelung abweichende Form der Beteiligung der Gemeinden an der Straßenbaulast der Bundesstraßen in Ortsgebieten getroffen. Die bisherige Regelung, daß die Gemeinden die Kosten des Baues und der Erhaltung jener Teile der Fahrbahn, welche die Fahrbahnbreite der anstoßenden Freilandstrecken überschreitet, zu tragen haben, führte immer wieder zu mühsamen Auseinandersetzungen mit Gemeinden. Manchmal, etwa bei Bundesstraßen in Wien, die im Ortsgebiet beginnen und enden, ist diese Frage nur durch Analogie lösbar. Hier soll nun durch die Neufassung (Kostentragung von vier Fahrstreifen) eine klare Regelung getroffen werden. Es versteht sich, daß damit nicht

etwa generell ein vierspuriger Ausbau der Bundesstraßen in Ortsgebieten vorgesehen wird; die Breite der Fahrbahn bzw. die Anzahl der Fahrstreifen wird sich nach § 7 zu richten haben und wird von der Bundesstraßenverwaltung festgesetzt. Sofern an bestimmten Bundesstraßenabschnitten bei Inkrafttreten des vorliegenden Gesetzentwurfes bereits mehr als vier Fahrstreifen bestehen, soll hier nicht eine Verschlechterung der Rechtslage zu Lasten der Gemeinde erfolgen, vielmehr wird der Bund (Bundesstraßenverwaltung) die Erhaltungskosten der weiteren Fahrstreifen zu tragen haben.

Nach lit. b des Abs. 1 wurde, um eine sachlich nicht gerechtfertigte Unterschiedlichkeit zu beseitigen, um Gehwege erweitert. Die Begriffe Gehsteig und Gehweg sind in § 2 Abs. 1 Z 10 und 11 der Straßenverkehrsordnung 1960 definiert. Die Kostentragungspflicht der Gemeinden wird grundsätzlich auf die erstmalige Herstellung von Gehsteigen und Gehwegen in Ortsgebieten beschränkt, bei einer Wiederherstellung wird jedoch der Bund (Bundesstraßenverwaltung) nur die Kosten für die verkehrsbedingt notwendige Breite zu tragen haben.

Ebenso wie diese neue Bestimmung eine allgemeine als unbillig empfundene Regelung ersetzen soll, ist dies auch bei der Ausdehnung der Kostentragungspflicht des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) für Gehsteige auf Brücken (bis zu 1,50 m beiderseits der Fahrbahn); nunmehr soll die Kostentragungspflicht des Bundes Gehsteige und Gehwege auf Über- und Unterführungsbauwerken und sonstigen Straßenkunstbauten erfassen.

In Abs. 2 wurden zunächst nicht nur Über- und Unterführungen von Bundesstraßen in Ortsgebieten für Fußgänger, sondern auch für Radfahrer geregelt. Während bisher — abgesehen von den Verpflichtungen der Bundesstraßenverwaltung gemäß § 12 Abs. 1 — bei der Neuherstellung eines Radweges über oder unter einer Bundesstraße in Ortsgebieten der Erhaltungspflichtige des Radweges die Kosten zu tragen hatte, ist jetzt auch hier eine Kostenbeteiligung des Bundes möglich. Damit soll den verstärkten Impulsen, den der Ausbau eines Radwegenetzes in der letzten Zeit gewonnen hat, Rechnung getragen werden. Durch Über- und Unterführungen von Radwegen wird der Durchzugsverkehr auf der Bundesstraße in der Regel entlastet werden. Bezüglich der Wiederherstellung wurde die für die Wiederherstellung von Gehsteigen und Gehwegen in § 9 Abs. 1 lit. b neu getroffene Regelung, auch auf Fußgänger- und Radwegeüber- und -unterführungen ausgedehnt.

Infolge der schwierigen Abgrenzung zur Straßenverkehrsordnung 1960 (§§ 31 ff.) bezüglich Herstellung und Erhaltung von Straßenbeleuchtungsanlagen in Ortsgebieten, die auch in der Judikatur ihren Ausdruck fand, erschien eine Neufassung des § 9 Abs. 3 erforderlich, um die in der

Stammfassung des Bundesstraßengesetzes 1971 zum Ausdruck gekommenen Absicht des Gesetzgebers aufrechtzuerhalten.

Zu Artikel I, Punkt 8 (Abänderung des § 10):

Die bisherige Formulierung: „Muß eine Bundesstraße wegen der besonderen Art der Benützung durch eine Unternehmung...“ war für den angestrebten Zweck einer Kostenbeteiligung der die stärkere Benützung der Bundesstraße verursachenden Unternehmungen zu wenig effizient. Die aus der Straßenverkehrsordnung 1960 (§ 32) übernommene Formulierung soll die Durchsetzung des erkennbaren Zweckes dieser Bestimmung besser ermöglichen.

Zu Artikel I, Punkt 9 (Abänderung des § 12):

In der Formulierung des ersten Satzes des **Abs. 1** wird deutlicher als bisher zum Ausdruck gebracht, daß bei Unterbrechung von Straßen und Wegen, Zu- und Abfahrten nur eine Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen und nicht die Wiederherstellung des früheren Zustandes erforderlich ist. Weiters wird normiert, daß die Kostentragung der Erhaltung zusätzlicher Über- oder Unterführungsbauwerke über Bundesstraßen, die anstelle unterbrochener Wege errichtet wurden, künftighin dem Bund zukommt; dies werden insbesondere Brücken von Gemeinde- oder Landesstraßen über Autobahnen und Schnellstraßen sein. Diese letztere Bestimmung soll eine unbillige und auch kaum realisierbare gesetzliche Regelung beenden.

Neu aufgenommen wurde in **Abs. 1** die Verpflichtung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung), auch bei Zu- und Abfahrten (zu einzelnen Grundstücken), wenn sie durch den Bau oder Ausbau einer Bundesstraße unterbrochen oder sonst unbenutzbar werden, die notwendigen Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen zu treffen (siehe auch Erläuterungen zu § 26).

Die „erforderlichen Vorkehrungen“ des § 12 **Abs. 1** sind bauliche Vorkehrungen, es ist aber auch eine rechtlich entsprechend abgesicherte Abstandszahlung denkbar. Bloße, aber auch etwa zusätzliche Verkehrsleitmaßnahmen sind unter „erforderliche Vorkehrungen“ nicht zu subsumieren, da das Bundesgesetz eine Bau- und keine verkehrsrechtliche Vorschrift ist.

Abs. 2 stellt nunmehr primär auf bauliche Vorkehrungen ab und erst in zweiter Linie auf eine Abgeltung, da es sich als zweckmäßig und sparsamer erwiesen hat, vor der Umleitung des Durchzugsverkehrs auf andere Straßen entsprechende Baumaßnahmen zu treffen und nicht erst nachher entsprechende Schäden abzugelten, was nach der bisherigen gesetzlichen Regelung zumindest nicht zweifelsfrei möglich war.

Zu Artikel I, Punkt 10 (Abänderung des § 13):

Hier sind neben Parallelstraßen und -wegen nun auch Sammelschlüsse aufgenommen. Die Errichtung solcher Sammelschlüsse — von der Bundesstraßenverwaltung veranlaßte Zusammenfassungen mehrerer Anschlüsse —, die im Einzelfall im hohen Maß den Durchzugsverkehr auf der Bundesstraße fördern kann, war nach dem bisherigen Bestimmungen auf Kosten des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) nicht möglich oder zumindest zweifelhaft.

Zu Artikel I, Punkt 11 (Abänderung des § 17):

Die bisherige Fassung des § 17 gestattet nicht die Beanspruchung von obligatorischen Rechten im Enteignungsweg. Die Ausdehnung des Enteignungsrechtes auf obligatorische Rechte erscheint aber erforderlich, um Schwierigkeiten zu begegnen, die sich immer wieder dann ergeben, wenn der Bund eine Liegenschaft durch Kauf oder Tausch erworben hat und an dieser Liegenschaft obligatorische Rechte Dritter bestehen. Auch ist an den Fall zu denken, daß der Bund — wenn auch ein anderer Verwaltungszweig — bereits Eigentümer der nun für Straßenzwecke benötigten Liegenschaft ist.

Die Einfügung im letzten Satz des § 17 soll die Enteignung zur Aufrechterhaltung privater Wegebeziehungen sichern, für deren Wiederherstellung weder nach dem Bundesstraßengesetz noch nach Landesstraßengesetzen bisher eine Möglichkeit bestand. Die Anwendung eines Enteignungsrechtes auch zur Gewinnung von Schotter, Sand und dergleichen wurde vielfach als unbillig empfunden und entfiel daher im vorliegenden Entwurf.

Zu Artikel I, Punkt 12 (Abänderung des § 18):

Im **Abs. 1** wurde die Klarstellung getroffen, daß für die Beurteilung, ob der Grundstücksrest in Hinblick einer zweckmäßigen Verwendung zugeführt werden kann, auf die bisherige Verwendung abzustellen ist. Diese Auslegung war zwar auch bisher in Praxis und Judikatur getroffen worden, doch gab es auch kritische Gegenstimmen, die eine Klarstellung wünschenswert machen.

Die Neufassung des **Abs. 2** entspricht voll dem Inhalt, den diese Gesetzesstelle in der Rechtsprechung bisher gefunden hat. Diese Auslegung mußte jedoch erst unter Heranziehung des § 20 **Abs. 5** BStG 1971 erfolgen — auch hier gab es Gegenmeinungen —, sodaß eine Klarstellung erforderlich erscheint.

Die in **Abs. 3** aufgenommene Bestimmung trägt einem sozialen Anliegen Rechnung und sichert dem Enteigneten eine Untergrenze der Entschädigung für den Fall, daß sonst seine Wohnversorgung in Frage gestellt wäre. Bei Feststellung einer „ausreichenden Wohngelegenheit“ wird auch auf das bisherige Wohngebiet Bezug genommen werden müssen.

Zu Artikel I, Punkt 13 (Einfügung eines § 20 a):

Wird der Enteignungsgegenstand nicht dem Enteignungszweck zugeführt, so besteht ein Recht des Enteigneten auf Wiedererlangung seines Eigentums. Diesem aus Art. 5 des Staatsgrundgesetzes über die allgemeinen Rechte der Staatsbürger vom 21. 12. 1867 (StGG) abzuleitenden Grundsatz, der vom Verfassungsgerichtshof in dessen Erkenntnis vom 3. 12. 1980, B 206/75, B 211/78 ausdrücklich bejaht wurde, wird durch die Festlegung eines Rückübereignungsanspruches Rechnung getragen.

Wie aus dem Text des Gesetzentwurfes ersichtlich ist, sind bestimmte Fristen für die Geltendmachung des Rückübereignungsanspruches festgelegt, deren Einhaltung dem Enteigneten oder seinem Rechtsnachfolger durchaus zumutbar ist. Das Fehlen solcher Fristen würde bewirken, daß der Rückübereignungsanspruch ohne jede zeitliche Begrenzung gestellt werden könnte — da es sich um einen Anspruch aus dem öffentlichen Recht handelt, unterliegt er nicht der Verjährung —, was im Sinne einer geordneten öffentlichen Verwaltung, im Vertrauen auf den äußeren Tatbestand sowie die sich zahlreich ergebenden Schwierigkeiten bei der Rückübereignung nach einem langen Zeitraum vermieden werden sollte. In diesem Zusammenhang ist auch auf die Übergangsbestimmung in Art. II, Punkt 3 dieses Gesetzentwurfes zu verweisen.

Die Bestimmung über die Höhe der rückzuerstattenden Beträge durch den Enteigneten sowie die im Zusammenhang damit stehenden Bestimmungen über die Nebenrechte scheinen eine ausgewogene Lösung darzustellen, die einerseits die Rechte des Enteigneten hinreichend wahrt, andererseits doch auch die durch die Rückübereignung vorzunehmenden Veränderungen übersichtlich bleiben läßt.

Für die bescheidmäßige Bestimmung über den Rückersatz ist das im § 20 BStG enthaltene Entschädigungsverfahren, insbesondere auch die Bestimmung über die gerichtliche Neufestsetzung, sinngemäß anzuwenden.

Zu Artikel I, Punkt 14 (Abänderung des § 21):

Die Änderungen betreffen die Einfügung der Bedachtnahme auf die Grundsätze der §§ 7 und 7 a bei Bewilligungen für Bauten in der Schutzzone, die Bewilligungspflicht auch für Bauführungen über oder unter der Bundesstraße und eine klarstellende Formulierung in Abs. 2 bezüglich Freilandstraßen der Bundesstraßen B.

Nach dem Gesetzentwurf soll künftig eine Ausnahmebewilligung für Bauten in der Schutzzone der Bundesstraßen auch dann zu verweigern sein, wenn erforderliche Maßnahmen zur Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs und zum Schutze der Nachbarn durch die beabsichtigte Bauführung in der Schutzzone beeinträchtigt werden.

Bauführungen über Bundesstraßen, die nunmehr einer Bewilligung bedürfen sollen, sind auch solche über Tunnel und Grünbrücken.

Zu Artikel I, Punkt 15 (Abänderung des § 23):

Hier erfolgte eine Anpassung an das Forstgesetz 1975, BGBl. Nr. 440, und — einem vielfachen Wunsch folgend — der Entfall der Möglichkeit, wegen „Eintönigkeit des Straßenbildes“ eine Bannlegung durchzuführen.

Zu Artikel I, Punkt 16 (Abänderung des § 24):

Einer im Begutachtungsverfahren vorgebrachten Anregung folgend, sollen die als Folge der zur Hintanhaltung von Schneeverwehungen, Lawinen, Steinschlägen und dergleichen von der Bundesstraßenverwaltung getätigten Vorkehrungen entstandenen Schäden an der Liegenschaft gesondert vergütet werden. Dies trifft auch für solche Schäden zu, die mit solchen Vorkehrungen notwendigerweise entstehen, wie zB Auswinterungsschäden. Streitigkeiten aus dieser Bestimmung wären im Zivilrechtsweg auszutragen.

Zu Artikel I, Punkt 17 (Abänderung des § 26):

Die bisherige Regelung des § 26, wonach der Bund (Bundesstraßenverwaltung) nach bestimmten im Gesetz angeführten Voraussetzungen die Zustimmung für die Errichtung von Weganschlüssen, Zu- und Abfahrten zu Bundesstraßen zu erteilen hatte, erwies sich als nicht geeignet, den Interessen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, soweit sie durch die Straßenanlage erreicht werden kann, in ausreichendem Maße zu genügen. Da sich auch die in Abs. 2 enthaltene Verordnungsermächtigung als ein zu starres Instrument erwies, war die Freihaltung von der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs abträglichen Anschlüssen, insbesondere bei Umfahrungenstraßen, nicht erreicht worden. Außerdem war bisher im allgemeinen keine Möglichkeit eines Widerrufs der Anschlußbenützung gegeben, insbesondere dann nicht, wenn sich nur die Benützung in Art und Umfang wesentlich geändert hatte.

Die nunmehrige Fassung dieser Bestimmung sieht eine Differenzierung für Anschlüsse von öffentlichen und nichtöffentlichen Straßen und Wegen sowie für Anschlüsse auf Freilandstraßen und in Ortsgebieten vor.

In Abs. 1 wird die Anschlußregelung für öffentliche Straßen und Wege auf Freilandstraßen und im Ortsgebiet sowie von nichtöffentlichen Straßen und Wegen, Zu- und Abfahrten in Ortsgebieten getroffen. Die Kosten der Errichtung und Erhaltung dieser Anschlüsse sowie allfälliger Änderungen, die vom Anschlußberechtigten erfolgen, sind vom Erhalter der angeschlossenen Straße bzw. des angeschlossenen Weges (Zu- und Abfahrt) zu tragen.

Das in Abs. 2 vorgesehene generelle Anschlußverbot hinsichtlich nichtöffentlicher Straßen und Wege sowie von Zu- und Abfahrten zu einzelnen Grundstücken auf Freilandstraßen von Bundesstraßen B wird durchbrochen, da einer Ausnahme vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) zugestimmt werden kann, wenn die Aufschließung einer Liegenschaft in wirtschaftlich vertretbarer Weise nur über die Bundesstraße erreicht werden kann. Dies wird dann anzunehmen sein, wenn ein anderer Anschluß an das öffentliche Wegenetz technisch unmöglich oder nur in wirtschaftlich unvertretbarer Weise hergestellt werden kann, dies aber auch nur dann, wenn durch den Anschluß für die Leistungsfähigkeit der Bundesstraße keine Nachteile zu erwarten sind und dies den in den §§ 7 und 7 a enthaltenen Grundsätzen nicht widerspricht. Jedenfalls ist davon auszugehen, daß der Bundesstraße keine Aufschließungsfunktion für einzelne Liegenschaften zukommt. Die Kosten der Anschlußherstellung sowie seiner Erhaltung fallen dem Anschlußwerber zur Last.

Die Bestimmung des Abs. 3 gibt dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) die Möglichkeit, bei einer Veränderung in Art und Ausmaß der Benützung eines bestehenden Straßen- oder Wegeanschlusses sowie einer Zu- und Abfahrt die Abänderung dieses Anschlusses und auch seine gänzliche Entfernung bei der Behörde zu beantragen, die unter Bedachtnahme auf die Grundsätze der §§ 7 und 7 a zu entscheiden hat. Diese Bestimmung erscheint deshalb gerechtfertigt, da durch Veränderungen in Art und Ausmaß der Benützung Rückwirkungen auf die Grundsätze der §§ 7 und 7 a BStG 1971 möglich sind, deren Beachtung aber die Grundlage der seinerzeitigen Zustimmung seitens des Bundes für die Errichtung dieses Anschlusses war. Die Entscheidung hierüber soll der Behörde zukommen, da einerseits eine Überprüfung des Antrages in Form eines Ermittlungsverfahrens notwendig erscheint, andererseits auch die Bundesstraßenverwaltung einen vollstreckbaren Bescheid gegebenenfalls benötigt.

Abs. 4 sichert dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) die Möglichkeit, die Beseitigung jener Anschlüsse, die ohne seine Zustimmung errichtet wurden, behördlich durchzusetzen.

Zu Artikel I, Punkt 18 und 19 (Änderung der Verzeichnisse 1 und 2):

Wie bereits im allgemeinen Teil der Erläuterungen angeführt ist, erfolgt mit der vorliegenden Novelle eine Reduktion des Netzes der Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen. Sie ist erforderlich, um mit den vorhandenen Mitteln in absehbarer Zeit zu einer Realisierung des hochrangigen Grundnetzes zu gelangen. Ein weiterer Grund für diese Veränderungen liegt auch darin, daß wegen eines sinnvollen Umweltschutzes manche erst geplante Verkehrsrouten neu überdacht wer-

den mußte. Das Ergebnis ist in den neu gefaßten Verzeichnissen 1 und 2 zum Bundesstraßengesetz 1971 (Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen) niedergelegt, wobei übersichtlichkeitshalber nicht die Veränderungen einzeln angeführt sind, sondern die Verzeichnisse zur Gänze neu gestaltet wurden.

Es wurden insbesondere folgende Änderungen vorgenommen:

Autobahnen:

- die A 5 soll im Abschnitt Wien/Donaupark—Wien/Stammersdorf entfallen, im Abschnitt Wien/Stammersdorf—Staatsgrenze bei Laa/Thaya zur Schnellstraße abgestuft werden (S 20),
- die A 6 wird auf eine Schnellstraße rückgestuft (S 4),
- die A 7 wird von Unterweikersdorf bis zur Staatsgrenze bei Freistadt zu einer Schnellstraße abgestuft (S 21),
- die A 20 soll zur Gänze entfallen; die bereits bestehenden bzw. in Bau befindlichen Teile der A 20 (Wien/Landstraße—Wien/Kaisermühlen bzw. die Brigittenauerbrücke) werden zu Bestandteilen anderer Autobahnen,
- die A 21 soll zwischen Wien/Lobau—Aderklaa—Eibesbrunn—Korneuburg entfallen.
- die A 24 hingegen soll von ihrem bisherigen Ende in Aderklaa als Nordosttangente zur S 2 in Wien/Stammersdorf geführt werden,
- weitere Änderungen betreffen die A 2 und die A 11.

Im übrigen wurden Verdeutlichungen bei der Straßenführung ohne inhaltliche Änderungen vorgenommen.

Schnellstraßen:

- die S 1 und die S 5 sollen auf Bundesstraßen B rückgestuft werden (B 3, B 210),
- die S 2 wird zwischen Wien/Prater und Wien/Gürtelbrücke zu einer Bundesstraße B abgestuft (B 227),
- die S 4 und die S 31 werden in der Strecke Eisenstadt—Hirm, die S 4 und die B 53 in der Strecke Mattersburg—Sauerbrunn zusammengelegt, zwischen Hirm und Sauerbrunn entfällt somit eine eigene Führung der S 4,
- die S 7 und die S 32 werden auf Bundesstraßen B rückgestuft (B 65, B 16),
- die S 8 soll im Bereich Altenmarkt bei Radstadt—Trautenfels auf eine Bundesstraße B rückgestuft werden (B 146),
- die S 10 wird auf eine Bundesstraße B abgestuft (B 147, B 154),
- die S 13 soll auf eine Bundesstraße B rückgestuft werden (B 177),
- die S 17 soll entfallen,
- die S 30 wird auf eine Bundesstraße B abgestuft (B 3 b),

- die S 38 soll entfallen,
- die S 41 und die S 42 sollen entfallen, an ihre Stelle treten teilweise Bundesstraßen B (B 150, B 170),
- die S 43 soll entfallen, die Donaubrücke Korneuburg—Klosterneuburg wird Bundesstraße B (B 14 a),
- wegen der Abstufung von Autobahnen werden neu die S 20 Weinviertler Schnellstraße (bisher A 5) und die S 21 Mühlkreis Schnellstraße (bisher A 7) in das Verzeichnis 2 aufgenommen,
- zur Schließung des Nordringes Wien wurde eine S 22 Strebersdorfer Schnellstraße mit der Beschreibung der Strecke Wien/Strebersdorf (A 22)—Wien/Groß Jedlersdorf (S 2) in das Verzeichnis 2 neu aufgenommen.

Siehe im übrigen auch die Erläuterungen zu den folgenden Punkten. Weiters wurden auch bei Schnellstraßen Verdeutlichungen in der Straßenführung ohne inhaltliche Änderung vorgenommen.

Insgesamt sollen 123 km geplante Autobahnen zu Bundesschnellstraßen abgestuft werden, 62 km gänzlich entfallen. Rund 246 km Bundesschnellstraßen werden zu Bundesstraßen B abgestuft oder entfallen.

Zu Artikel I, Punkte 20, 21, 39, 41, 42 und 48:

Einvernehmlich mit Land und Stadt Salzburg erfolgte eine Neuordnung des Bundesstraßennetzes in Salzburg-Stadt, die insbesondere eine Parallelführung der Bundesstraße B 1 entlang der West Autobahn zwischen den Anschlußstellen Salzburg/Nord und Salzburg/Kleßheim vorsieht (Autobahnparallelstraßen); außerdem war statt der aufzulassenden S 41 Salzburger Schnellstraße eine Bundesstraßen B-Verbindung zwischen Salzburg/Nonntal und der Anschlußstelle Salzburg/Süd der Tauern Autobahn zu schaffen. Diese Erfordernisse haben eine Gesamtlösung des Bundesstraßenkonzeptes in Salzburg-Stadt herbeigeführt und damit der künftigen Bundesstraßen B-Novelle vorweggenommen (siehe allgemeiner Teil der Erläuterungen).

Die Ersatzstraße für die aufgelassene S 41 ist ein Teil der B 150.

Zu Artikel I, Punkt 22:

Hier handelt es sich bezüglich der Strecke Engelhartstetten (B 49)—Groß Enzersdorf—Wien/Aspern um die für die aufzulassende S 1 Marchfelder Schnellstraße geschaffene Bundesstraße B.

Zu Artikel I, Punkt 23:

Hier handelt es sich um die für die aufzulassende S 30 Kagraner Schnellstraße geschaffene Bundesstraße B.

Zu Artikel I, Punkt 24:

Im Zuge der Fertigstellung der Autobahn in diesem Bereich war die formelle Übernahme eines kurzen Straßenstückes als Bundesstraße B erforderlich.

Zu Artikel I, Punkt 25:

Die S 43 Wienerwald Schnellstraße soll zwar entfallen, die in dieser enthaltene Straßenverbindung zwischen Klosterneuburg und Korneuburg über eine neu zu errichtende Donaubrücke soll als Bundesstraße B im Bundesstraßennetz verbleiben.

Zu Artikel I, Punkt 26:

Hier handelt es sich bezüglich der Strecke Wulkaprodersdorf—Staatsgrenze bei Klingebach um die für die aufzulassende S 32 Ödenburger Schnellstraße geschaffene Bundesstraße B.

Zu Artikel I, Punkt 27:

Die noch nicht gebaute Strecke der A 2 Süd Autobahn Wien/Matzleinsdorf (A 20)—Wien/Inzersdorf entfällt, dafür wird die bestehende Straßenverbindung in diesem Bereich als Bestandteil der B 17 Wiener Neustädter Straße übernommen.

Zu Artikel I, Punkt 28:

Durch den im Gang befindlichen Schnellstraßenbau im Bereich Kapfenberg erweist sich die Verlängerung der B 20 Mariazeller Straße in Kapfenberg vom bisherigen Ende an der B 116 zur S 6 als erforderlich, um den Durchzugsverkehr aufzunehmen.

Zu Artikel I, Punkt 29:

An Stelle der aufzulassenden Bundesstraße B 53 Mattersburger Straße soll nun die S 4 Eisenstädter Schnellstraße verlaufen.

Zu Artikel I, Punkt 30:

Hier handelt es sich bezüglich der Strecke Ilz—Fürstenfeld—Staatsgrenze bei Heiligenkreuz um die für die aufzulassende S 7 Fürstenfelder Schnellstraße geschaffene Bundesstraße B.

Zu Artikel I, Punkte 31, 32, 33 und 34:

Einvernehmlich mit dem Land Steiermark und der Stadt Graz erfolgte eine Neuordnung der Bundesstraßen in Graz, die der Führung der A 9 Pyhrn Autobahn durch den Plabutschunnel entspricht. Damit kommen Teilstrecken der Bundesstraßen B 67 b und B 67 c als nicht mehr dem Durchzugsverkehr dienend in Wegfall. Da die Straßenbezeichnungen der B 67 b und B 67 c sich auf Örtlichkeiten bezogen, die nun nicht mehr von der

Bundesstraße berührt werden sollen, war auch die Bezeichnung dieser beiden Straßen zu ändern.

Zu Artikel I, Punkt 35:

Durch den in Bauvorbereitung befindlichen Autobahnbau in diesem Bereich erweist sich die formelle Übernahme einer zu errichtenden Verbindungsstraße zwischen der Anschlußstelle Wolfsberg/Süd und der Bundesstraße B 70 als erforderlich, um den Durchzugsverkehr aufzunehmen.

Zu Artikel I, Punkt 36:

Durch den im Gang befindlichen Schnellstraßenbau bzw. die entsprechenden Vorbereitungen erweist sich die formelle Aufnahme einer zu errichtenden Straßenverbindung zwischen der S 37 Steyrer Schnellstraße und der B 122 Voralpen Straße in Steyr/Münichholz als erforderlich, um den Durchzugsverkehr aufzunehmen.

Zu Artikel I, Punkt 37:

Hier handelt es sich um die für die aufzulassenden Teile der S 8 Ennstal Schnellstraße geschaffene Bundesstraße B.

Zu Artikel I, Punkte 38 und 40:

Ersatzstraße (Bundesstraße B) für die aufzulassende S 10 Braunauer Schnellstraße.

Zu Artikel I, Punkt 43:

Hier handelt es sich im weiteren Bereich von Kitzbühel um die Ersatz-Bundesstraße B für die aufgelassene S 42 Paß Thurn Schnellstraße.

Zu Artikel I, Punkt 44:

Ersatzstraße (Bundesstraße B) für die aufzulassende S 13 Seefelder Schnellstraße.

Zu Artikel I, Punkt 45:

Die B 191 Liechtensteiner Straße, die bisher von Feldkirch (B 190) zur Staatsgrenze bei Tisis verlaufen ist, wird wegen der Auflassung der S 17 Liechtensteiner Schnellstraße auf eine neue Trasse verlegt werden; dies erforderte eine formelle gesetzliche Änderung.

Zu Artikel I, Punkt 46:

Ersatzstraße (Bundesstraße B) für die aufzulassende S 5 Badener Schnellstraße.

Zu Artikel I, Punkt 47:

Hier handelt es sich um die für die aufzulassenden Teile der S 2 Donaukanal Schnellstraße geschaffene Bundesstraße B.

Zu Artikel II, Punkt 1:

Inkrafttreten.

Zu Artikel II, Punkt 2:

Während sämtliche übrige Brücken zwischen den beiden Ästen der B 127 Donaukanal Straße über den Donaukanal in der Bau- und Erhaltungslast der Stadt Wien verbleiben (soweit sie nicht im Zuge einer kreuzenden Bundesstraße gelegen sind), wird für die neu zu errichtende Roßauerbrücke, eine Einbahnbrücke in Verlängerung der Rembrandtstraße im Bereich der Roßauerlände, eine Sonderregelung getroffen. Die Roßauerbrücke, die bereits in Errichtung steht, soll zwar Gemeindebrücke bleiben, der Bund soll aber aus Mitteln der Mineralölsteuer die Kosten der Herstellung dieser Brücke übernehmen. Die Begründung hierfür liegt darin, daß hier ein Verkehrsbauwerk geschaffen wird, das im Rahmen des Wiener Verkehrskonzeptes auch eine Bedeutung für den Durchzugsverkehr aufweisen wird.

Gleiche Gründe sind für die Regelung bezüglich der Straßenverbindung von der B 221 Wiener Gürtel Straße zur B 227 Donaukanal Straße im Bereich Liechtenwerderplatz—Nordbergstraße/Friedensbrücke maßgeblich.

Zu Artikel II, Punkt 3:

Zur gleichen Behandlung von Rücküberweisungsansprüchen, die vor Inkrafttreten dieses Gesetzes aufgetreten sind, mußte eine Übergangsbestimmung geschaffen werden.

Zu Artikel II, Punkt 4:

Um Zweifel auszuschließen, ob bei einer Änderung des Straßentyps im Sinne des § 2 BStG 1971 die dem Rechtsbestand angehörige Verordnungen nach § 4 BStG 1971 weiterhin Gültigkeit haben (etwa für Autobahnstrecken erlassene Verordnungen, die nach diesem Gesetzentwurf nun Schnellstraßen betreffen), war eine Übergangsbestimmung aufzunehmen.

Zu Artikel II, Punkt 5:

Vollzugsklausel.

Textgegenüberstellung

Bisheriger Gesetzestext

§ 1 Abs. 1:

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

§ 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, erster Satz, 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.

Neuer Gesetzestext

§ 1 Abs. 1:

(1) Die in den einen Bestandteil dieses Bundesgesetzes bildenden Verzeichnissen angeführten Straßenzüge werden zu Bundesstraßen erklärt. Der Bundesminister für Bauten und Technik kann die nähere Beschreibung der Strecke der in den Verzeichnissen enthaltenen Bundesstraßen, soweit sie bereits unter Verkehr stehen, durch Verordnung festlegen. Diese Verordnung kann den Hinweis auf Planunterlagen enthalten, welche beim Bundesministerium für Bauten und Technik und beim Amt der Landesregierung des jeweiligen Landes zur Einsicht aufliegen.

§ 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 7 a, die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens und die Umweltverträglichkeit nach den Erfordernissen des Verkehrs und darüber hinaus der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges sowie unter Bedachtnahme auf die Ergebnisse der Anhörung (Abs. 3 und 5) den Straßenverlauf im Rahmen der Verzeichnisse durch Festlegung der Straßennachse durch Verordnung zu bestimmen.

Gleichbleibend.

Gleichbleibend.

Bisheriger Gesetzestext

(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) Vor Erlassung einer Verordnung nach Abs. 1 sind die Planunterlagen (Abs. 4) **oder bei Ermangelung solcher der Entwurf der Verordnung** durch sechs Wochen in den berührten Gemeinden zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Zeit und Ort der Auflage sind durch einmalige Veröffentlichung im Amtsblatt zur Wiener Zeitung und durch Anschlag an den Amtstafeln des Amtshauses (Rathauses) der berührten Gemeinden kundzumachen. Innerhalb dieser Auflagefrist können von den Eigentümern, den Servitutsberechtigten und den Bestandnehmern der durch die künftige Straßentrasse betroffenen Grundstücksteile (§ 15 Abs. 2) schriftlich Äußerungen bei der Gemeinde eingebracht werden. **Diese hat die Äußerungen zu prüfen und mit dem Ergebnis der Prüfung gesammelt dem Bundesminister für Bauten und Technik zu übermitteln.**

§ 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 sowie für Zwecke der Dokumentation und Information in diesen Bereichen 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.

Neuer Gesetzestext

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

(5) Vor der Erlassung einer Verordnung nach Abs. 1 sind die Planunterlagen (Abs. 4) durch sechs Wochen in den berührten Gemeinden zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Zeit und Ort der Auflage sind durch einmalige Veröffentlichung im Amtsblatt zur Wiener Zeitung und durch Anschlag an den Amtstafeln des Amtshauses (Rathauses) der berührten Gemeinden kundzumachen. Innerhalb dieser Auflagefrist **kann jedermann schriftlich eine Äußerung bei jener Gemeinde einbringen, auf deren Gebiet sich die Äußerung bezieht.** Die berührten Gemeinden haben die Äußerungen gesammelt dem Bundesministerium für Bauten und Technik zu übermitteln.

§ 6. Straßenforschung

Für Zwecke der Forschung **und für grundlegende Untersuchungen** in Angelegenheiten der Bundesstraßen, ausgenommen die Straßenpolizei, sind bis zu 5 vom Tausend der jährlichen **für den Ausbau und die Erhaltung der Bundesstraßen zweckgebundenen Einnahmen aus der Mineralölsteuer (Bundesgesetz BGBl. Nr. 597/1981 in seiner jeweils geltenden Fassung)** 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 sowie weiters für Zwecke der Dokumentation, Information **und Publikation in allen Bereichen der Bundesstraßen, ausgenommen die Straßenpolizei,** zu verwenden. Für die Durchführung der Förderung **der genannten** 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 die **angeführten** Zwecke nicht verbraucht werden, **sind sie für Maßnahmen gegen Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den Verkehr auf bestehenden Bundesstraßen (§ 7 a Abs. 4) zu verwenden.**

Bisheriger Gesetzestext

§ 7. Grundsätze

(1) Die Bundesstraßen sind derart zu bauen und zu erhalten, daß sie nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen Vorschriften von allen Straßenbenutzern unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bedingten Umstände ohne Gefahr benützlich sind; hiebei ist auch auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs Bedacht zu nehmen.

(2) Bei der Planung und beim Bau von Bundesstraßen ist vorzusorgen, daß Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den künftigen Verkehr auf der Bundesstraße soweit herabgesetzt werden, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand ermöglicht werden kann, sofern nicht die Beeinträchtigung wegen der Art der Nutzung des der Bundesstraße benachbarten Geländes zumutbar ist. Subjektive Rechte werden hiedurch nicht begründet.

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

(1) (Bisher § 7 Abs. 2.)

(2) —

(3) —

Neuer Gesetzestext

§ 7. Grundsätze

(1) Die Bundesstraßen sind derart zu **planen**, zu bauen und zu erhalten, daß sie nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften von allen Straßenbenutzern unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne Gefahr benützlich sind; hiebei ist auch auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs **sowie auf die Umweltverträglichkeit** Bedacht zu nehmen.

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

(Bisheriger Abs. 2 nunmehr § 7 a.)

(Nunmehr Abs. 2.)

§ 7 a. Schutz der Nachbarn

(1) Bei der Planung und beim Bau von Bundesstraßen ist vorzusorgen, daß Beeinträchtigungen der Nachbarn durch **den zu erwartenden** Verkehr auf der Bundesstraße soweit herabgesetzt werden, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann, sofern nicht die Beeinträchtigung wegen der Art der Nutzung des der Bundesstraße benachbarten Geländes zumutbar ist. Subjektive Rechte werden hiedurch nicht begründet.

(2) Die Vorsorge gegen Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den zu erwartenden Verkehr auf der Bundesstraße (Abs. 1) kann auch dadurch erfolgen, daß auf fremden Grundstücken mit Zustimmung des Eigentümers geeignete Maßnahmen gesetzt werden, insbesondere Baumaßnahmen an Gebäuden, Einbau von Lärmschutzfenstern und dergleichen, sofern die Erhaltung und allfällige Wiederherstellung durch den Eigentümer oder einen Dritten sichergestellt ist.

(3) In Fällen, in denen mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand durch Maßnahmen nach Abs. 1 und Abs. 2 kein entsprechender Erfolg erzielt werden kann, können mit Zustimmung des Eigentümers Grundstücke oder Grundstücksteile

Bisheriger Gesetzestext

(4) —

§ 8. Straßenbaulast

(1) Der Bau und die Erhaltung der Bundesstraßen erfolgt aus Bundesmitteln, 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.

(3) —

Neuer Gesetzestext

vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) nach den Grundsätzen des § 18 und der §§ 4 bis 8 des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71, eingelöst werden, sofern durch den zu erwartenden Verkehr auf der Bundesstraße die Benützung eines auf diesem Grundstück oder Grundstücksteil bestehenden Gebäudes unzumutbar beeinträchtigt wird.

(4) Für Maßnahmen gegen Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den Verkehr (Abs. 1 bis Abs. 3) auf bestehenden Bundesstraßen sind 1 vom Hundert der jährlichen für den Ausbau und die Erhaltung der Bundesstraßen zweckgebundenen Einnahmen aus der Mineralölsteuer zu verwenden. 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 von Bundesstraßen zu verwenden.

§ 8. Straßenbaulast

(1) Der Bau und die Erhaltung der Bundesstraßen erfolgt aus Bundesmitteln, insbesondere aus den **hierfür** zweckgebundenen Einnahmen der **Mineralölsteuer**, 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 vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) zu übernehmenden **öffentlichen** Straße bestehen, bleiben sie auch nach der Umwandlung in eine Bundesstraße aufrecht.

(2) Die aus Verträgen nach den §§ 26, 27 und 28 für den Bund (Bundesstraßenverwaltung) gezogenen Entgelte, **die Veräußerungserlöse aus Liegenschaften, die aus den Mitteln des Zuschlages zur Mineralölsteuer (BGBl. Nr. 88/1950), aus den Mitteln der Bundesmineralölsteuer (BGBl. Nr. 67/1966) oder aus den Mitteln des für den Ausbau und die Erhaltung der Bundesstraßen zweckgebundenen Anteiles der Mineralölsteuer (BGBl. Nr. 597/1981 in seiner jeweils geltenden Fassung) erworben wurden**, sowie die eingehobenen Geldstrafen gemäß § 31 sind für Zwecke des Baues und der Erhaltung der Bundesstraßen zu verwenden.

(3) Das Benützungsentgelt und die aus Nebenbetrieben gezogenen Entgelte an der Brenner Autobahn (BGBl. Nr. 135/1964 in seiner jeweils geltenden Fassung), der Tauern Autobahn (BGBl. Nr. 115/1969 in seiner jeweils geltenden Fassung), der Pyhrn Autobahn (BGBl. Nr. 479/1971 in seiner jeweils geltenden Fassung), der Arlberg Schnellstraßen (BGBl. Nr. 113/1973 in seiner jeweils geltenden Fassung) und der Karawanken Autobahn (BGBl. Nr. 442/1978 in seiner jeweils geltenden Fassung) sind, soweit sie nicht der mit dem Betrieb beauftrag-

Bisheriger Gesetzestext

§ 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 jene Teile der Fahrbahn, welche die Fahrbahnbreite der anstoßenden Freilandstrecken überschreiten, soweit es sich bei diesen Verbreitungen nicht um verkehrsbedingte Warte-, Verzögerungs- oder Einbindungsstreifen 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.

(2) Fußgängerüber- und -unterführungen in Ortsgebieten sind auf Kosten der Gemeinden zu bauen und zu erhalten. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) kann für den Bau einer Fußgängerüber- oder -unterführung nach Maßgabe der für den Durchzugsverkehr erzielbaren Vorteile beziehungsweise allfällig ersparter sonstiger Aufwendungen einen Beitrag bis höchstens 50 vom Hundert der Baukosten einer einfachen Bauausführung leisten.

Neuer Gesetzestext

§ 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 jene Teile der Fahrbahn, **welche vier Fahrstreifen überschreiten**, soweit es sich bei diesen **Fahrbahnteilen** nicht um verkehrsbedingte Warte-, Verzögerungs- oder Einbindungsstreifen oder um Haltestellenbuchten handelt; **die Erhaltung weiterer bereits bestehender Fahrstreifen ist vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) zu tragen,**

b) für Gehsteige und **Gehwege** (ausgenommen Gehsteige und Gehwege auf **Über- und Unterführungsbauwerken und sonstigen Straßenkunstbauten** bis zu einer Breite von je 1,50 m beiderseits der Fahrbahn); **die durch Baumaßnahmen des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) erforderlich werdende Wiederherstellung bestehender Gehsteige oder Gehwege in der verkehrsbedingt notwendigen Breite ist vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) zu tragen,**

- c) für Parkplätze,
- d) für Abstellstreifen.

(2) **Über- und Unterführungen für Fußgänger und Radfahrer** in Ortsgebieten sind auf Kosten der Gemeinden zu bauen und zu erhalten. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) kann für den Bau **einer solchen Über- oder Unterführung** nach Maßgabe der für den Durchzugsverkehr erzielbaren Vorteile beziehungsweise allfällig ersparter sonstiger Aufwendungen einen Beitrag bis höchstens 50 vom Hundert der Baukosten einer einfachen Bauausführung leisten. **Soweit bestehende Fußgänger-(Radfahrer-)Über- oder -Unterführungen durch Baumaßnahmen an Bundesstraßen erweitert oder wiederhergestellt werden müssen, obliegt die Kostentragung für die Baumaßnahmen zur Gänze dem Bund (Bundesstraßenverwaltung).**

Bisheriger Gesetzestext

(3) 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.

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

(5) Auf Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen finden die Abs. 1 bis 3 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 hiedurch nicht berührt.

§ 12. Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen

(1) Werden durch den Bau einer Bundesstraße bestehende Straßen und Wege unterbrochen oder sonst unbenützlich gemacht, so hat der Bund (Bundesstraßenverwaltung) auf seine Kosten die erforderlichen Vorkehrungen zur Aufrechterhaltung dieser Verkehrsbeziehungen zu treffen. Hiedurch tritt eine Änderung in der Erhaltungspflicht der unterbrochenen und wieder benützlich 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 abgelenken.

Neuer Gesetzestext

(3) Falls der Bund (Bundesstraßenverwaltung) **entsprechend den Grundsätzen des § 7 Abs. 1** Straßenbeleuchtungseinrichtungen auf Bundesstraßen errichtet, 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 tragen.

Gleichbleibend.

Gleichbleibend.

§ 10. Beiträge von Unternehmungen

Muß eine Bundesstraße **wegen des Betriebes eines Erwerbsunternehmens oder im Interesse eines solchen Unternehmens** in einer kostspieligeren Weise gebaut oder erhalten werden, als dies mit Rücksicht auf den allgemeinen Straßenverkehr notwendig wäre, so hat das Unternehmen dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) die Mehrkosten zu vergüten. Die Bestimmungen des § 28 Abs. 3 werden hiedurch nicht berührt.

§ 12. Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen

(1) Werden durch den Bau einer Bundesstraße bestehende Straßen und Wege **oder Zu- und Abfahrten** unterbrochen oder sonst unbenützlich gemacht, so hat der Bund (Bundesstraßenverwaltung) auf seine Kosten die erforderlichen Vorkehrungen zur Aufrechterhaltung **der Verkehrsbeziehungen in diesem Bereich** zu treffen. Hiedurch tritt eine Änderung in der Erhaltungspflicht **wiederhergestellter** Straßen und Wege nicht ein; **werden diese Straßen und Wege über oder unter der Bundesstraße geführt, obliegt dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) die Erhaltung des Kreuzungsbauwerkes.**

(2) Wird durch Straßenbaumaßnahmen oder sonstige Umstände der Durchzugsverkehr von einem Bundesstraßenteilstück durch eine längere Zeitspanne unterbrochen, kann der Bund (Bundesstraßenverwaltung) **auf seine Kosten die erforderlichen baulichen Vorkehrungen zur Ermöglichung einer Verkehrsumleitung treffen oder** den Trägern der Straßenbaulast jener Straßen, auf welche der

Bisheriger Gesetzestext

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

§ 17. Enteignung

Für die Herstellung, Erhaltung und Umgestaltung von Bundesstraßen samt den zugehörigen baulichen Anlagen sowie aus Verkehrsrücksichten kann das Eigentum an Liegenschaften, die dauernde oder zeitweilige Einräumung, Einschränkung und Aufhebung von dinglichen Rechten an solchen im Wege der Enteignung in Anspruch genommen werden. Das gleiche gilt für Baulichkeiten und sonstige Anlagen, deren Entfernung sich aus Gründen der Verkehrssicherheit als notwendig erweist. Auch können zu diesen Zwecken durch Enteignung **die zur Gewinnung von Steinen, Schotter, Sand und dergleichen, dann** für die Anlage von Ablagerungsplätzen, Zufahrten, Straßenwärterhäusern, Bauhöfen und anderen Baulichkeiten erforderlichen Grundstücke erworben werden.

§ 18. Schadloshaltung

(1) Dem Enteigneten gebührt für alle durch die Enteignung verursachten vermögensrechtlichen Nachteile Schadloshaltung (§ 1323 ABGB). Bei Bemessung der Entschädigung hat jedoch der Wert der besonderen Vorliebe und die Wert-erhöhung außer Betracht zu bleiben, den die **abzutretende** Liegenschaft durch die straßenbauliche Maßnahme erfährt. Hingegen ist auf die Verminderung des Wertes eines etwa verbleibende Grundstückrestes Rücksicht zu nehmen. Ist dieser Grundstückrest nicht mehr zweckmäßig nutzbar, so ist auf Verlangen des Eigentümers das ganze Grundstück einzulösen.

Neuer Gesetzestext

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 den für den Ausbau und die Erhaltung der Bundesstraßen zweckgebundenen Mitteln der Mineralölsteuer** entsprechende Parallelstraßen und -wege **oder Sammelanschlüsse** zu Bundesstraßen bauen oder ausgestalten, sofern die Erhaltung durch einen anderen Rechtsträger sichergestellt ist. Die übrigen Bestimmungen dieses Bundesgesetzes finden auf den Bau dieser Straßen und Wege **beziehungsweise Sammelanschlüsse** keine Anwendung.

§ 17. Enteignung

Für die Herstellung, Erhaltung und Umgestaltung von Bundesstraßen samt den zugehörigen baulichen Anlagen sowie aus Verkehrsrücksichten kann das Eigentum an Liegenschaften, die dauernde oder zeitweilige Einräumung, Einschränkung und Aufhebung von dinglichen **und obligatorischen** Rechten an solchen im Wege der Enteignung in Anspruch genommen werden. Das gleiche gilt für Baulichkeiten und sonstige Anlagen, deren Entfernung sich aus Gründen der Verkehrssicherheit als notwendig erweist. Auch können zu diesen Zwecken durch Enteignung die für die Anlage von Ablagerungsplätzen, Zufahrten, Straßenwärterhäusern, Bauhöfen und anderen Baulichkeiten **sowie die zur Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen** erforderlichen Grundstücke erworben werden.

§ 18. Entschädigung, Parteistellung

(1) Dem Enteigneten gebührt für alle durch die Enteignung verursachten vermögensrechtlichen Nachteile Schadloshaltung (§ 1323 ABGB). Bei Bemessung der Entschädigung hat jedoch der Wert der besonderen Vorliebe und die Wert-erhöhung außer Betracht zu bleiben, den die Liegenschaft durch die straßenbauliche Maßnahme erfährt. Hingegen ist auf die Verminderung des Wertes eines etwa verbleibenden Grundstückrestes Rücksicht zu nehmen. Ist dieser Grundstückrest **unter Berücksichtigung seiner bisherigen Verwendung** nicht mehr zweckmäßig nutzbar, so ist auf Verlangen des Eigentümers das ganze Grundstück einzulösen.

Bisheriger Gesetzestext

(2) Als Enteigneter ist derjenige anzusehen, welchem der Gegenstand der Enteignung gehört oder ein dingliches Recht zusteht.

(3) —

(1) —

(2) —

Neuer Gesetzestext

(2) Enteigneter ist der Eigentümer des Gegenstandes der Enteignung, andere dinglich Berechtigte, sofern das dingliche Recht mit einem nicht der Enteignung unterworfenen Gegenstand verbunden ist, sowie der dinglich und obligatorisch Berechtigte, sofern dieses Recht für sich allein Gegenstand der Enteignung ist.

(3) Wird dem Enteigneten durch die Enteignung die seinen Hauptwohnsitz bildende Wohngelegenheit entzogen, so ist die Entschädigung unter Berücksichtigung der Bestimmung des Abs. 1 zumindest so zu bemessen, daß ihm der Erwerb einer nach Größe und Ausstattung ausreichenden Wohngelegenheit ermöglicht wird.

§ 20 a. Rückübereignung

(1) Wird der Enteignungsgegenstand ganz oder zum Teil nicht für den Enteignungszweck verwendet, so kann der Enteignete die Rückübereignung des Enteignungsgegenstandes beziehungsweise dessen Teiles nach Ablauf von drei Jahren ab Rechtskraft des Enteignungsbescheides bei der Behörde beantragen, die unter sinngemäßer Anwendung der im Enteignungsverfahren zu beachtenden Bestimmungen (§ 20) zu entscheiden hat. Dieser Anspruch ist vererblich und veräußerlich; er erlischt, wenn der Enteignete dieses Recht nicht binnen einem Jahr ab nachweislicher Aufforderung durch den Enteigner bei der Behörde geltend macht, spätestens jedoch zehn Jahre nach Rechtskraft des Enteignungsbescheides. Macht der Enteigner glaubhaft, daß die Verwendung des Enteignungsgegenstandes für den Enteignungszweck unmittelbar bevorsteht oder die Verwendung aus Gründen, die der Enteigner nicht zu vertreten hat, vorläufig nicht möglich ist, aber in absehbarer Zeit erfolgen wird, hat die Behörde dem Enteigner eine angemessene Ausführungsfrist zu bestimmen. Bei deren Einhaltung ist der Antrag auf Rückübereignung abzuweisen.

(2) Der Bescheid über die Rückübereignung hat auch eine Bestimmung über den Rückersatz der empfangenen Entschädigung zu enthalten. Im Bezug auf diesen Betrag sind wertvermindernde Änderungen am Enteignungsgegenstand zu berücksichtigen, Werterhöhungen nur insoweit, als sie durch einen Aufwand des aus der Enteignung Berechtigten herbeigeführt wurden, doch darf die dem Enteigneten geleistete Entschädigungssumme nicht überschritten werden. Weiters sind auch jene Entschädigungsbeträge zu erstatten, die für Nebenberechtigte (§ 5 Eisenbahnteilungsgesetz 1954, BGBl. Nr. 71) bestimmt wurden, soweit und in dem Maße das Fehlen solcher Nebenrechte als werterhöhend anzusehen ist, und sonstige Entschädigungsbeträge, die zum Ausgleich von Nachteilen

Bisheriger Gesetzestext

(3) —

(4) —

§ 21 Abs. 1 und 2

(1) In einer Entfernung bis 40 m beiderseits der Bundesautobahn 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 Bundesautobahn. 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.

§ 23 Abs. 2

(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

Neuer Gesetzestext

geleistet wurden, die durch die Rückübereignung in Wegfall kommen. Auf die in der Zwischenzeit gezogenen Nutzungen ist keine Rücksicht zu nehmen, wie auch für die geleistete Entschädigung keine Zinsen zu berechnen sind. Für die Leistung des Rückersatzes kann unter Bedachtnahme auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Enteigneten Ratenzahlung bewilligt werden. Mit Rechtskraft des Rückübereignungsbescheides und vollständiger Leistungen oder Sicherstellung des Rückersatzes sind die früheren Rechte des Enteigneten wiederhergestellt und die seit der Enteignung begründeten dinglichen und obligatorischen Rechte hinsichtlich des Enteignungsgegenstandes erloschen.

(3) Dingliche und obligatorische Rechte am Enteignungsgegenstand, die durch die Enteignung erloschen sind, leben im Fall der Rückübereignung nicht wieder auf.

(4) Bezüglich der Bestimmung über den Rückersatz der empfangenen Entschädigung (Abs. 2) ist § 20 Abs. 3 sinngemäß anzuwenden. Die Herstellung des ordnungsgemäßen Grundbuchstandes ist von der Behörde zu veranlassen.

§ 21 Abs. 1 und 2

(1) In einer Entfernung bis 40 m beiderseits der Bundesautobahn 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 **oder erforderliche Maßnahmen** nach §§ 7 und 7 a nicht beeinträchtigt werden. **Eine solche Bewilligung ist auch bei Bauführungen über oder unter Bundesautobahnen erforderlich.** Diese Bestimmungen gelten nicht für Zu- und Abfahrtsstraßen der Bundesautobahnen. Die einschlägigen straßenpolizeilichen Vorschriften bleiben unberührt.

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

§ 23 Abs. 2

(2) **Wälder** längs der Bundesstraßen sind gemäß §§ 27 ff. des Forstgesetzes 1975, BGBl. Nr. 440, auf Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) in Bann zu legen, wenn dies zum Schutze der Straße und des Verkehrs gegen

Bisheriger Gesetzestext

Verkehrs gegen Lawinengefahr, Rutsch- und Abbruchgefahr, Seitenwinde, Blendung, **Eintönigkeit des Straßenbildes** und dergleichen erforderlich ist.

§ 24 Abs. 4

(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.

§ 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 Bundesstraße, für deren Leistungsfähigkeit sowie hinsichtlich der in § 7 enthaltenen Grundsätze für den Bau und die Erhaltung der Bundesstraßen 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.

Neuer Gesetzestext

Lawinengefahr, Rutsch- und Abbruchgefahr, Seitenwinde, Blendung und dergleichen erforderlich ist.

§ 24 Abs. 4

(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 erforderlich jahreszeitlich bedingte Vorkehrungen trifft. **Als Folge derartiger Vorkehrungen entstehende Schäden an der Liegenschaft sind gesondert zu vergüten.**

§ 26. Anschlüsse von Straßen und Wegen, Zufahrten

(1) Anschlüsse von öffentlichen Straßen und Wegen in Bundesstraßen A und S bedürfen einer Verordnung zur Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4). Anschlüsse von öffentlichen Straßen und Wegen in Bundesstraßen B sowie Anschlüsse von nichtöffentlichen Straßen und Wegen oder Zu- und Abfahrten zu einzelnen Grundstücken in Ortsgebieten von Bundesstraßen B dürfen nur mit Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) angelegt oder abgeändert werden. Die Zustimmung ist zu erteilen, wenn hiedurch für die Leistungsfähigkeit der Bundesstraße keine Nachteile zu erwarten sind und dies den in den §§ 7 und 7 a enthaltenen Grundsätzen nicht widerspricht. Die Kosten des Baues und der Erhaltung dieser Straßen- und Weganschlüsse sowie allfälliger Änderungen sind von dem Erhalter der angeschlossenen Straße oder des angeschlossenen Weges zu tragen; die Bestimmungen des § 12 Abs. 1 bleiben unberührt.

(2) Anschlüsse von nichtöffentlichen Straßen und Wegen sowie Zu- und Abfahrten zu einzelnen Grundstücken sind auf Bundesstraßen A und Bundesstraßen S unzulässig. Auf Freilandstraßen von Bundesstraßen B sind zusätzliche Anschlüsse von nichtöffentlichen Straßen und Wegen sowie Zu- und Abfahrten zu einzelnen Grundstücken grundsätzlich unzulässig, der Bund (Bundesstraßenverwaltung) kann jedoch dann, wenn die Aufschließung einer Liegenschaft nur über die Bundesstraße in wirtschaftlich vertretbarer Weise erfolgen kann, die Zustimmung für diesen Anschluß auf Kosten des Anschlußwerbers erteilen, soweit hiedurch für die Leistungsfähigkeit der Bundesstraße keine Nachteile zu erwarten sind und dies den in den §§ 7 und 7 a enthaltenen Grundsätzen nicht widerspricht. Unter den gleichen Voraussetzungen kann der Bund (Bundesstraßenverwaltung) der Abänderung eines bestehenden Anschlusses zustimmen; die Bestimmungen des § 12 Abs. 1 bleiben unberührt.

Bisheriger Gesetzestext

(3) —

(4) —

Neuer Gesetzestext

(3) Bei einer Änderung in der Art oder im Ausmaß der Benützung eines Anschlusses (Abs. 1 und 2) entscheidet auf Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) die Behörde unter Bedachtnahme auf die Grundsätze der §§ 7 und 7 a über die Anpassung an die geänderten Verhältnisse; sie kann auch eine gänzliche Entfernung des Anschlusses anordnen. Die Kosten einer Änderung hat der Anschlußberechtigte zu tragen.

(4) Die Behörde hat auf Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) die Beseitigung eines ohne Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) herbeigeführten Zustandes (Abs. 1 und 2) auf Kosten des Betroffenen anzuordnen.

Bisheriger Gesetzestext

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 Walsenberg.
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, A 22)—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).

Neuer Gesetzestext

VERZEICHNIS 1
Bundesstraßen A (Bundesautobahnen)

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
A 1	West Autobahn	Wien/Gaudenzdorf (B 221)—Wien/Auhof—St. Pölten— Knoten Linz (A 7)—Knoten Haid (A 25)—Sattledt (A 8, A 9)—Knoten Salzburg (A 10) —Staatsgrenze am Walsenberg.
A 2	Süd Autobahn	Wien/Inzersdorf (A 23, B 17) —Wiener Neustadt—Wechsel—Hartberg— Knoten Graz (A 9)—Pack—Klagenfurt—Knoten Villach (A 10, A 1) —Staatsgrenze bei Arnoldstein.
A 3	Südost Autobahn	Wien/Arsenal (A 23) —Himberg—Ebreichsdorf—Knoten Eisenstadt (S 4).
A 4	Ost Autobahn	Wien/Prater (A 23)—Schwechat— Anschluß Flughafen Schwechat—Parndorf —Staatsgrenze bei Nickelsdorf.
A 7	Mühlkreis Autobahn	Knoten Linz (A 1)— Unterweikersdorf (S 21) .
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—Knoten Graz (A 2)—Staatsgrenze bei Spielfeld.
A 10	Tauern Autobahn	Knoten Salzburg (A 1)—Altenmarkt bei Radstadt—Katschberg—Spittal/Drau—Knoten Villach (A 2, A 11).
A 11	Karawanken Autobahn	Knoten Villach (A 2, A 10)—Staatsgrenze im Karawankentunnel.
A 12	Inntal Autobahn	Staatsgrenze bei Kufstein—Innsbruck (A 13)— Zams (S 15, S 16) .
A 13	Brenner Autobahn	Innsbruck/Amras (A 12)—Staatsgrenze am Brennerpaß, einschließlich Innsbruck/West (A 12)—Innsbruck/Berg Isel (A 13).

Bisheriger Gesetzestext

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
A 14	Rheintal Autobahn	Staatsgrenze bei Hörbranz—Bregenz—Feldkirch—Bludenz (S 16).
A 15	Bodensee Autobahn	Lauterach (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).

Neuer Gesetzestext

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
A 14	Rheintal Autobahn	Staatsgrenze bei Hörbranz— Pfändertunnel—Lauterach (A 15)—Feldkirch—Bludenz (S 16).
A 15	Bodensee Autobahn	Lauterach (A 14)—Staatsgrenze bei Höchst.
A 21	Wiener Außenring Autobahn	Steinhäusl (A 1)—Vösendorf (A 2)—Kledering (A 3)—Wien/Kaiserebersdorf (A 4)— Wien Lobau (A 22).
A 22	Donauufer Autobahn	Wien/Lobau (A 21)—Wien/Kaisermühlen (A 23)— Anschluß IAKW—Wien/Donaupark—Wien/Strebersdorf (S 22)—Langenzersdorf—Korneuburg (S 3), einschließlich Wien/Donaupark (A 22)—Handelskai (B 10).
A 23	Autobahn Südosttangenten Wien	Wien/Altmannsdorferstraße (B 222, B 224)—Wien/Inzersdorf (A 2)—Wien/Arsenal (A 3)—Wien/Landstraße—Wien/Prater (A 4)—Wien/Kaisermühlen (A 22, A 24).
A 24	Autobahn Nordosttangenten Wien	Wien/Kaisermühlen (A 22, A 23)— Wien/Stadlau—Wien/Stammersdorf (S 2, S 20).
A 25	Linzer Autobahn	Knoten Haid (A 1)—Wels (A 8).

1204 der Beilagen

33

Bisheriger Gesetzestext

VERZEICHNIS 2

Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen)

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
S 1	Marchfelder Schnellstraße	Wien/Eßling—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).

Neuer Gesetzestext

VERZEICHNIS 2

Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen)

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
S 2	Donaukanal Schnellstraße	Wien/Donaukanal (B 221) —Wien/Floridsdorf (A 22)—Wien/Groß Jedlersdorf (S 22)—Wien/Stammersdorf (A 24, S 20).
S 3	Waldviertler Schnellstraße	Korneuburg (A 22)—Stockerau—Hollabrunn—Horn—Staatsgrenze bei Neunagelberg.
S 4	Eisenstädter Schnellstraße	Staatsgrenze bei Pama—Parndorf (A 4) —Knoten Eisenstadt (A 3)—Hirm—Mattersburg (S 31)—Wiener Neustadt (A 2).
S 6	Semmering Schnellstraße	Seebenstein (A 2)—Semmering—Bruck/Mur (S 35)—St. Michael bei Leoben (A 9, S 36).
S 8	Ennstal Schnellstraße	Liezen (A 9)—Trautenfels (B 145, B 146).
S 9	Innviertler Schnellstraße	Walchshausen (A 8) —Ried/Innkreis—Staatsgrenze bei Braunau/Inn.
S 11	Pinzgauer Schnellstraße	Bischofshofen (A 10)—Bruck/Großglocknerstraße—Lofer (S 12).
S 12	Loferer Schnellstraße	Wörgl (A 12)—St. Johann/Tirol—Lofer—Staatsgrenze bei Unken.
S 14	Fernpaß Schnellstraße	Imst (A 12)—Lermoos—Staatsgrenze bei Vils.
S 15	Reschen Schnellstraße	Zams (A 12, S 16) —Staatsgrenze am Reschenpaß.
S 16	Arlberg Schnellstraße	Zams (A 12, S 15) —Arlbergtunnel—Bludenz (A 14).

Bisheriger Gesetzestext

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
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	Ödenburger Schnellstraße	Eisenstadt (A 3, S 4)—Staatsgrenze bei Klinggenbach.
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 67a).
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)—Donaubrücke—Klosterneuburg—Wiental (A 1).

Neuer Gesetzestext

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
S 20	Weinviertler Schnellstraße	Wien/Stammersdorf (A 24, S 2)—Mistelbach—Staatsgrenze bei Laa/Thaya.
S 21	Mühlkreis Schnellstraße	Unterweikersdorf (A 7)—Staatsgrenze bei Freistadt.
S 22	Strebersdorfer Schnellstraße	Wien/Strebersdorf (A 22)—Wien/Groß Jedlersdorf (S 2).
S 31	Burgenland Schnellstraße	Mattersburg (S 4)—Weppersdorf—Lockenhaus (B 55).
S 33	Kremser Schnellstraße	St. Pölten (A 1, S 34)—Herzogenburg—Traismauer—Krems/Nord (B 35).
S 34	Traisental Schnellstraße	St. Pölten (A 1, S 33)—Traisen (B 20).
S 35	Brucker Schnellstraße	Deutschfeistritz (A 9)—Bruck/Mur (S 6).
S 36	Murtal Schnellstraße	St. Michael bei Leoben (A 9, S 6)—Thalheim bei Judenburg (B 96).
S 37	Steyrer Schnellstraße	Enns (A 1)—Steyr (B 122).
S 39	Grazer Schnellstraße	Graz (A 2)—Graz/Liebenau (B 67 a).
S 40	Lurnfelder Schnellstraße	Lieserhofen (A 10)—Lendorf (B 100).

1204 der Beilagen

35

Bisheriger Gesetzestext

20. Bundesstraße B 1:

Wien/Urania (S 2)—Wienzeile—Wien/Gaudenzdorf—Wien/Auhof—Purkersdorf—St. Pölten—Melk—Amstetten—Linz—Wels—Vöcklabruck—Straßwalchen—Eugendorf—Salzburg—Staatsgrenze am Walsberg.

21. Bundesstraße B 1 c:

Salzburg/Maxglan (B 1)—Salzburg/Lehen (B 155).

22. Bundesstraße S 1:

Marchfelder Schnellstraße

Wien/Eßling—Staatsgrenze bei Schloßhof

23. Bundesstraße S 30:

Kagraner Schnellstraße

Wien/Kaisermühlen (A 20, A 21)—Kagran (B 3)

24. —

25. Bundesstraße S 43:

Wienerwald Schnellstraße

Korneuburg (A 21, A 22)—Donaubrücke—Klosterneuburg—Wiental (A 1)

26. Bundesstraße S 32:

Ödenburger Schnellstraße

Eisenstadt (A 3, S 4)—Staatsgrenze bei Klingebach

27. Bundesstraße A 2:

Süd Autobahn

Neuer Gesetzestext

Bundesstraße B 1:

Wien/Urania (B 227)—Wienzeile—Wien/Gaudenzdorf—Wien/Auhof—Purkersdorf—St. Pölten—Melk—Amstetten—Linz—Wels—Vöcklabruck—Straßwalchen—Eugendorf—Salzburg/Gnigl—Salzburg/Nord—beiderseits der A 1 West Autobahn—Salzburg/Kleßheim—Salzburg/Maxglan—Staatsgrenze am Walsberg.

Bundesstraße B 1 c:

Entfällt.

Bundesstraße B 3:

Donau Straße

Engelhartstetten (B 49)—Groß Enzersdorf—Wien/Aspern—Wien/Stadlau—...—Linz (A 7)

Bundesstraße B 3 b:

Donau Straße Abzweigung Kaisermühlen

Wien/Kaisermühlen (A 22, A 23, A 24)—Kagran (B 3).

Bundesstraße B 12 a:

Brunner Straße Abzweigung Brunn/Gebirge

Brunn/Gebirge (A 21)—Brunn/Gebirge (B 12).

Bundesstraße B 14 a:

Klosterneuburger Straße Abzweigung Korneuburg

Klosterneuburg (B 14)—Donaubrücke—Korneuburg (B 3)

Bundesstraße B 16:

Ödenburger Straße

Wien/Favoriten (A 23)—...—Wulkaprodersdorf—Staatsgrenze bei Klingebach.

Bundesstraße B 17:

Wiener Neustädter Straße

Bisheriger Gesetzestext

Wien/Matzleinsdorf (A 20)—Wien/Inzersdorf—Wiener Neustadt—...—
Staatsgrenze bei Arnoldstein

28. Bundesstraße B 20:

St. Pölten (B 1)—...—Aflenz—Kapfenberg (B 116)

29. Bundesstraße B 53:

Mattersburger Straße

Sauerbrunn (S 4)—Mattersburg (S 31)

30. Bundesstraße S 7:

Fürstenfelder Schnellstraße

Ilz (A 2)—Fürstenfeld—Staatsgrenze bei Heiligenkreuz

31. Bundesstraße B 67 a:

Graz/Andritz (B 67)—Graz/Waltendorf—Graz/St. Peter—Graz/Zentral-
friedhof (B 67)

32. Bundesstraße B 67 b:

Eggenberger Gürtel Straße

Graz/Eggenberg (A 9)—Graz/Kalvariengürtel—Graz/Grabengürtel (B 67 a)

33. Bundesstraße B 67 c:

Wetzelsdorfer Straße

Graz/Wetzelsdorf (A 9)—Graz/Waltendorf (B 67 a)

34. Bundesstraße B 70:

Graz/Zentralfriedhof (B 67)—Lieboch—...—Klagenfurt (B 83)

35. —

Neuer Gesetzestext

Wien/Matzleinsdorf (B 221)—Wien/Inzersdorf—Vösendorf—...—
Gloggnitz (S 6)

Bundesstraße B 20:

St. Pölten (B 1)—...—Aflenz—Kapfenberg (S 6)

Bundestraße S 4:

Eisenstädter Schnellstraße

Mattersburg (S 31)—Wiener Neustadt (A 2)

Bundesstraße B 65:

Gleisdorfer Straße

Graz (B 67 a)—...—Ilz—Fürstenfeld—Staatsgrenze bei Heiligenkreuz

Bundesstraße B 67 a:

Graz/Andritz (B 67)—Graz/Waltendorf—Graz/St. Peter—Graz/Punti-
gam—Graz/Webling (A 9)

Bundesstraße B 67 b:

Kalvariengürtel Straße

Graz/Kalvariengürtel (B 67)—Graz/Grabengürtel (B 67 a)

Bundesstraße B 67 c:

Waltendorfer Straße

Graz/Karlauergürtel (B 67)—Graz/Waltendorf (B 67 a)

Bundesstraße B 70:

Graz/Karlauergürtel (B 67, B 67 c)—Lieboch—...—Klagenfurt (B 83)

Bundesstraße B 70 a:

Packer Straße Abzweigung Wolfsberg

Wolfsberg/Süd (A 2)—Wolfsberg (B 70)

Bisheriger Gesetzestext

36. —

37. Bundesstraße S 8:

Ennstal Schnellstraße

Altenmarkt bei Radstadt (A 10)—Radstadt—Schladming—Liezen (A 9)

38. Bundesstraße S 10:

Braunauer Schnellstraße

Salzburg (A 1)—Mattighofen—Braunau/Inn (S 9)

39. Bundesstraße S 41:

Salzburger Schnellstraße

Salzburg/Süd (A 10)—Salzburg/Nonntal (B 1)

40. Bundesstraße S 10:

(vergleiche Punkt 38)

Bundesstraße B 154

Mondsee Straße

S 10—Straßwalchen—Zell a. Moos—...—St. Gilgen (B 158)

41. Bundesstraße B 155:

Salzburg/Schallmoos (B 1)—Staatsgrenze bei Freilassing

42. Bundesstraße B 156:

Lamprechtshausener Straße

Salzburg (B 1)—Oberndorf—...—Braunau (S 9)

Neuer Gesetzestext

Bundesstraße B 122 a:

Voralpen Straße Abzweigung Steyr

Steyr (S 37)—Steyr/Münichholz (B 122)

Bundesstraße B 146:

Ennstal Straße

Altenmarkt bei Radstadt (B 99)—Radstadt—Schladming—Trautenfels (S 8)

Bundesstraße B 147:

Braunauer Straße

Straßwalchen (B 1)—Mattighofen—Uttendorf—Braunau/Inn (S 9)

(Siehe auch Punkt 40.)

Bundesstraße B 150:

Salzburger Straße

Salzburg/Nord (A 1)—Salzburg/Schallmoos—Anif—Salzburg/Süd (A 10)

(siehe auch Punkte 20., 41., 42., 48.)

Bundesstraße B 154:

Mondsee Straße

Straßwalchen (B 1)—Zell/Moos—...—St. Gilgen (B 158)

Bundesstraße B 155:

Salzburg/Liefering (B 1)—Staatsgrenze bei Freilassing

(siehe auch Punkte 20. und 48.)

Bundesstraße B 156:

Lamprechtshausener Straße

Salzburg/Nord (A 1, B 150)—Oberndorf—...—Braunau (S 9)

38

1204 der Beilagen

Bisheriger Gesetzestext

43. Bundesstraße S 42:

Paß Thurn Schnellstraße

Going (S 12)—Kitzbühel (B 161)

Bundesstraße B 170:

Brixental Straße

Wörgl (B 171)—Hopfgarten—Gundhabing (S 42)

44. Bundesstraße S 13:

Seefeldler Schnellstraße

Zirl (A 12)—Staatsgrenze bei Scharnitz

45. Bundesstraße S 17:

Liechtensteiner Schnellstraße

Feldkirch (A 14)—Staatsgrenze bei Tisis

Bundesstraße B 191:

Liechtensteiner Straße

Feldkirch (B 190)—Staatsgrenze bei Tisis

46. Bundesstraße S 5:

Badener Schnellstraße

Heiligenkreuz (A 21)—Ebreichsdorf (A 3)

47. Bundesstraße S 2:

Donaukanal Schnellstraße

Wien/Prater (A 4, A 20)—Donaukanal—Wien/Floridsdorf (A 22)—Wien/
Stammersdorf (A 5)

Neuer Gesetzestext

Bundesstraße B 170:

Brixental Straße

Wörgl (B 171)—Hopfgarten—Kitzbühel (B 161)

Bundesstraße B 177:

Seefeldler Straße

Zirl (A 12)—Seefeld—Staatsgrenze bei Scharnitz

Bundesstraße B 191:

Liechtensteiner Straße

Frastanz/Feldkirch/Ost (A 14, B 190)—Staatsgrenze bei Tisis

Bundesstraße B 210:

Badener Straße

Alland (B 11)—Baden—Oeyenhausen—Ebreichsdorf (B 16)

Bundesstraße S 2:

Donaukanal Schnellstraße

Wien/Donaukanal (B 221)—Wien/Floridsdorf (A 22)—Wien/Groß Jedlers-
dorf (S 22)—Wien/Stammersdorf (A 24, S 20)

Bundesstraße B 227:

Donaukanal Straße

Wien/Prater (A 4, A 23)—Donaukanal—Wien/Gürtelbrücke (B 221)

Bisheriger Gesetzestext

48. —

(siehe auch Punkte 20., 39., 41. und 42.)

Neuer Gesetzestext

Anmerkung 6:

Bis zur Verkehrsübergabe des Abschnittes der B 1 Wiener Straße von Salzburg/Gnigl über Salzburg/Nord, beiderseits der A 1 West Autobahn, Salzburg/Kleßheim nach Salzburg/Maxglan, verläuft

- a) die B 1 Wiener Straße in diesem Abschnitt von Salzburg/Gnigl über Salzburg/Schallmoos und Salzburg/Lehen nach Salzburg/Maxglan,
- b) die B 155 Münchener Straße von Salzburg/Lehen über Salzburg/Liefering zur Staatsgrenze bei Freilassing,
- c) die B 156 Lamprechtshausener Straße von Salzburg/Nord (A 1, B 150) über Oberndorf und Lamprechtshausen nach Braunau (S 9).

40

1204 der Beilagen