

**BUNDES
MINISTERIUM
FÜR BAUTEN
UND
TECHNIK**

DRING
LICHKEITS
REIHUNG
1985/86

**BUNDESSTRASSEN
VERWALTUNG**



BUNDESMINISTERIUM FÜR BAUTEN UND TECHNIK
Bundesstraßenverwaltung

Dringlichkeitsreihung

für

**Autobahnen
Schnellstraßen
Bundesstraßen B**

Vorwort des Herrn Bundesministers

Seit der Nationalrat anlässlich der Beschlußfassung des Bundesstraßengesetzes 1971 die periodische Ausarbeitung einer Dringlichkeitsreihung vom Bundesminister für Bauten und Technik gefordert hat, haben sich die Zielsetzungen sowohl im Verkehrswesen als auch in der Straßenbaupolitik entscheidend verändert. Dementsprechend haben auch die Anforderungen an eine Dringlichkeitsreihung für Straßenbauvorhaben nicht zu übersehende Änderungen erfahren. Sollen aber Planungsinstrumente ihren Wert als notwendige Entscheidungshilfen behalten, müssen sie den aktuellen Gegebenheiten angepaßt werden.

Mit der vorliegenden Dringlichkeitsreihung werde ich den Auftrag des Nationalrates zwar noch in der bisher üblichen Form erfüllen, lege jedoch gleichzeitig ein neues Konzept vor. Dabei soll jedoch dem ursprünglichen Ziel und Auftrag, einen nach Dringlichkeiten gereihten Bedarfsplan zu erstellen, weiter voll Rechnung getragen werden.

Mit diesem Konzept soll es möglich sein, kurzfristig - und damit rechtzeitig - Änderungen bei der Planung, der Bauwirtschaft und der Finanzierung zu berücksichtigen, ohne die langfristigen Ausbauvorstellungen außer Acht zu lassen. Als ersten Schritt habe ich bereits ein Fünfjahresinvestitionsprogramm ausarbeiten lassen, das alljährlich überarbeitet wird und auf dessen Grundlage das einjährige Bauprogramm erstellt wird. Dieses mehrjährige Investitionsprogramm habe ich bereits am 3. März 1986 der Öffentlichkeit vorgestellt. In einem zweiten Schritt wird in einem umfassenden Bedarfsplan für Bundesstraßen überprüft werden, welcher Bedarf an Neu- und Ausbaumaßnahmen über die bereits im Investitionsprogramm berücksichtigten Vorhaben hinaus mittel- bis langfristig noch besteht. Dieser Bedarfsplan soll noch erheblich vor der erst 1990 wieder durchzuführenden neuen periodischen Bedarfsüberprüfung vorliegen.

Da es gerade für die mehrjährige Planung notwendig ist, zukünftig wirksam werdende Planungsveränderungen rechtzeitig zu berücksichtigen, wurden die möglichen Ergebnisse der gerade in parlamentarischer Behandlung stehenden Novelle zum Bundesstraßengesetz abgewartet. Die Dringlichkeitsreihung erscheint zwangsläufig daher erst mit heutigem Datum. Die endgültige Präsentation mit planlichen Darstellungen und vergleichenden Statistiken werde ich nach Inkrafttreten der Bundesstraßengesetznovelle 1986 in einem Straßenbaubericht 1986 nachholen.

Für die Erstellung der vorliegenden Dringlichkeitsreihung sowie für die angekündigte weitere Bedarfsüberprüfung gelten die gleichen Grundsätze wie beim Fünfjahresinvestitionsprogramm: Die Schwerpunkte meiner neuen Straßenbaupolitik, die neben Rationalisierung, Transparenz und größerer Sparsamkeit auch eine geänderte Priorität bei Ausbauten bringt, sind

- verstärkte Anwendung der mehrjährigen Investitionsplanung
- Vorrang für die gezielte Beseitigung von Unfallschwerpunkten mit Hilfe eines Unfallkatasters
- mehr Sparsamkeit beim weiteren Ausbau des Autobahn- und Schnellstraßennetzes
- sparsamer Ausbau des Bundesstraßennetzes
- mehr Rücksicht auf Umweltschutz, Natur- und Landschaftsschutz
- verstärkte Zusammenarbeit zwischen Straße und Schiene
- verstärkte Unterstützung des Fremdenverkehrs
- rasche Abwicklung von notwendigen Sanierungsmaßnahmen
- Forcierter Ausbau von Radwegen
- Sicherung der Finanzierung und damit der Fertigstellung des Grundnetzes der Autobahnen und Schnellstraßen
- Reduktion des hochrangigen Straßennetzes
- gezielte Vergabe von Forschungsprojekten
- stärkere und zeitgerechte Information der Öffentlichkeit und der betroffenen Bürger.

Ähnlich wie beim Fünfjahresinvestitionsprogramm darf ich auch hier die Herren Landeshauptleute um Verständnis bitten, daß ihre Ausbauwünsche im Hinblick auf die vorgegebene Finanzierungssituation nicht voll in Stufe 1 erfüllt werden konnten. Doch sind in Stufe 2 viele Ausbauwünsche vorge-
merkt, über deren Dringlichkeit und eine mögliche frühere Realisierung noch zu sprechen sein wird.



Der Bundesminister
für Bauten und Technik

Wien, am 5. März 1986

I N H A L T S V E R Z E I C H N I S

1. EntschlieÙung des Nationalrates
2. Bisherige Dringlichkeitsreihungen
 - 2.1 Dringlichkeitsreihung 1975
 - 2.2 Dringlichkeitsreihung 1980
 - 2.3 Vorschlag einer Investitionsplanung aus
der Dringlichkeitsreihung 1980
3. Dringlichkeitsreihung 1985/86
 - 3.1 Geänderte Voraussetzungen
 - 3.2 Durchführung
 - 3.2.1 Einteilung in Stufen
 - 3.2.2 Reihung innerhalb der Stufen
 - 3.3 Ergebnisse
4. Weitere Vorgangsweise

I

1. EntschlieÙung des Nationalrates

AnlaÙlich der BeschluÙfassung des BundesstraÙengesetzes 1971 hat der Nationalrat auf Antrag des Bautenausschusses eine EntschlieÙung angenommen, in der unter anderem festgelegt wird:

"Der Bundesminister für Bauten und Technik wird aufgefordert, sämtliche AusbaumaÙnahmen an BundesstraÙen in einem nach Dringlichkeiten geordneten Bedarfsplan festzulegen und hierüber dem Nationalrat zu berichten. Dieser Bedarfsplan hat insbesondere den bestehenden Bauzustand der StraÙenabschnitte, die Funktion des StraÙenzuges und den wirtschaftlichen Nutzen von BaumaÙnahmen zu berücksichtigen. Nach Ablauf von jeweils 5 Jahren wird der Bedarfsplan unter Beachtung struktureller und wirtschaftlicher Entwicklungen neu zu erstellen sein."

Seit dieser richtungsweisenden Entscheidung des Nationalrates im Jahr 1971 haben grundlegende Veränderungen im Bereich der StraÙenplanung stattgefunden. Bei der Beurteilung der damaligen Festlegungen darf nicht übersehen werden, daÙ sie in einer Zeit erfolgten, die man aus heutiger Sicht als die Zeit der groÙten StraÙenbau-Euphorie bezeichnen muÙ. Im Glauben an ein ungebremstes Wachstum schienen damals die Möglichkeiten des StraÙenbaues schier unbegrenzt. Auch die Meinung, alles wäre mit entsprechenden Planungsmethoden vorausschauend zu planen, war vorherrschend.

Energiekrise, wachsendes UmweltbewuÙtsein, zunehmende Bürgerbeteiligung bei der Planung brachten mit sich, daÙ bereits die beiden letzten Dringlichkeitsreihungen sich diesen Gegebenheiten anpassen muÙten. Da zwischen der EntschlieÙung des Nationalrates und dem Planungshorizont der nunmehrigen Dringlichkeitsreihung bereits ein Zeitraum von zwanzig Jahren bestehen wird, ist ein überdenken und überprüfen der damaligen Zielvorstellungen, Anforderungen und Methoden unbedingt notwendig.

2. Bisherige Dringlichkeitsreihungen

2.1 Dringlichkeitsreihung 1975

Das gesamte BundesstraÙennetz wurde in verkehrswirksame Abschnitte unterteilt. Dabei wurde unterschieden in Abschnitte

- die bereits einem definierten Ausbauzustand entsprechen, und solche
- die noch ausgebaut werden müssen (planungsrelevant).

Alle Abschnitte des planungsrelevanten Netzes wurden nach den rechenbaren Einzelkriterien

- Verkehrlicher Ausbauwert
- Wirtschaftlichkeit
- Raumplanung
- Verkehrssicherheit

bzw. anderen nicht rechenbaren Einflüssen, wie z.B. regionalpolitische Zielsetzungen, untersucht und einer Gesamtreihung zugeführt.

Bei der Reihung der Baumaßnahmen an den Bundesstraßen A und S im Jahre 1972 wurden zunächst die Reihungsergebnisse der bereits angeführten vier Einzelkriterien und die Reihungswünsche der Bundesländer zusammengeführt. Dieser Verknüpfungsvorgang erfolgte mittels eines linearen mathematischen Modells. Bei der anschließend durchgeführten Reihung der Baumaßnahmen an den Bundesstraßen B wurden zunächst nur die Ergebnisse der Kriterien verkehrlicher Ausbauwert und Raumplanung sowie die subjektiven Reihungswünsche der Länder herangezogen. Die Verknüpfung erfolgte ebenfalls mittels eines linearen mathematischen Modells. Die erstgereihten Bauvorhaben wurden sodann unter Einbeziehung der Kriterien Wirtschaftlichkeit und Verkehrssicherheit einem neuerlichen Reihungsvorgang unterworfen.

In einem weiteren Schritt wurden jene Abschnitte vorgereiht, für die eine Überschreitung der Leistungsfähigkeit prognostiziert wurde. Die Berücksichtigung der nicht rechenbaren Einflüsse erfolgte wie bei der Reihung der Bundesstraßen A und S.

Die Dringlichkeitsstufen wurden festgelegt, indem das Gesamtvolumen der Baukosten aller gereihten Abschnitte bei den Bundesstraßen A und S in fünf und bei den Bundesstraßen B in sieben gleiche Teile unterteilt wurde.

Zur Ausarbeitung all dieser Untersuchungen wurde ein gesamtösterreichisches Kontaktkomitee ins Leben gerufen.

2.2 Dringlichkeitsreihung 1980

Die Dringlichkeitsreihung 1980 wurde unter Einbeziehung der in der Zwischenzeit eingetretenen Entwicklungen und der bei der Bearbeitung der

Dringlichkeitsreihung 1975 gemachten Erfahrungen als "Fortführung" der Dringlichkeitsreihung 1975 konzipiert. Die bei der Dringlichkeitsreihung 1975 aufgetretenen Korrelationen der einzelnen Kriterien untereinander und die nicht ganz überschaubare Berücksichtigung der nicht rechenbaren Einflüsse in Form der Länderreihungen machten allerdings die Erstellung eines neuen Konzeptes erforderlich. Dieses sollte größere Transparenz, eine bessere Nachvollziehbarkeit und eine gezieltere Berücksichtigung aller Wünsche innerhalb eines Arbeitsschrittes ermöglichen.

Nach umfangreichen und zeitaufwendigen Vorarbeiten, wie Auswahl der reihungsrelevanten Abschnitte, Erfassung der erforderlichen Daten des Ist- und Soll-Systems, Erstellung der Verkehrsprognose, Ermittlung und Überprüfung der erforderlichen Bau- und Instandhaltungskosten, erfolgte die Aufstellung des Zielsystems.

Während bei der Dringlichkeitsreihung 1975 das gesamte planungsrelevante Bundesstraßennetz in die Untersuchung einbezogen wurde, wurde für die Fortführung dieser Reihung eine Reduktion des zu untersuchenden Netzes angestrebt. Dadurch sollte der Umfang des Erhebungs- und Rechenaufwandes reduziert werden. Zudem zeigte eine kritische Betrachtung der Dringlichkeitsreihung 1975, daß es nicht mehr zweckmäßig ist, das gesamte planungsrelevante Netz einer Reihung zu unterziehen, weil der überschaubare Zeitraum nur fünf bis maximal zehn Jahre umfaßt. Außerdem sollten die Dringlichkeitsstufen auf ein überschaubares Maß reduziert werden.

Aus dem Grundnetz, das sämtliche Abschnitte der Bundesstraßen A, S und B umfaßt, wurden zunächst alle jene Abschnitte, die bereits ausgebaut sind oder sich in Bau befinden, eliminiert und so das planungsrelevante Netz festgelegt. Zur Ermittlung der reihungsrelevanten Abschnitte wurden aus dem planungsrelevanten Netz jene Abschnitte ausgeschieden, die im nächsten Reihungszeitraum keine Aussicht auf Realisierung hatten.

Bei der Zuordnung der Dringlichkeitsstufen wurde von folgenden Überlegungen ausgegangen:

- Stufe 1a: Realisierung innerhalb der nächsten 5 Jahre
- Stufe 1b: Realisierung innerhalb der nächsten 5 Jahre
unter der Voraussetzung zusätzlicher Geldmittel
- Stufe 2: Frühestmöglicher Baubeginn ab 1985

Von einer weiteren Stufung wie in der Dringlichkeitsreihung 1975 wurde abgesehen. Bei der Ermittlung der "Rechnerischen Reihung" wurden folgende Kriterien miteinbezogen:

- Vermeidung von Überlastungen
- Erzielung eines Zeitgewinnes
- Energieeinsparung
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verminderung der Umweltbelastung
- Verbesserung der Erreichbarkeit
- Strukturverbesserung
- Sparsamer öffentlicher Mitteleinsatz

Die rechnerische Reihung, bei der ausschließlich die oben angeführten, rechenbaren, objektiv qualifizierbaren Einflüsse Eingang fanden, endete mit drei Reihungslisten, und zwar je eine für Autobahnen, Schnellstraßen und Bundesstraßen B. Bei der Zusammenführung zu einer Reihung wurden zwei nachvollziehbare systemanalytische Bewertungsverfahren angewandt, die Nutzwertanalyse (NWA) und die Kostenwirksamkeitsanalyse (KWA). Es zeigten sich aber große Unterschiede in den Reihungsergebnissen bei Anwendung dieser beiden Methoden: Mit der NWA wurde eher nach dem gesamtwirtschaftlichen Bedarf, mit der KWA eher nach der Effizienz (starker Kostenbezug) gereiht.

Neben den rechenbaren Kriterien gab es aber eine Reihe nur schwer oder überhaupt nicht quantifizierbarer Größen, die aber maßgeblich die zeitliche Abfolge der Ausbaunotwendigkeiten beeinflussten. Dazu zählen die politische Umsetzbarkeit und technische Machbarkeit sowie die planerischen Zielvorstellungen des Bundes und der Länder. Erst durch die Einbeziehung dieser nicht rechenbaren Vorgaben in die Reihung ergab sich letztlich das Endergebnis der Dringlichkeitsreihung 1980.

Besonders bei den Bundesstraßen B hat sich gezeigt, daß allein mit rechnerischen Kriterien die sehr unterschiedlichen Randbedingungen nicht ausreichend berücksichtigt werden können. Bei den zumeist sehr großen Autobahn- und Schnellstraßenabschnitten waren die Rechenwerte für die ein-

zelen Kriterien gut kalkulierbar, die Ergebnisse gut untereinander vergleichbar und dementsprechend auch die Ausarbeitung einer nahezu unumstrittenen Reihung von Abschnitten möglich.

2.3 Vorschlag einer Investitionsplanung aus der Dringlichkeitsreihung 1980

Im Rahmen der Arbeiten zur Dringlichkeitsreihung 1980 wurde der enge Zusammenhang von Bedarfsplänen und Dringlichkeitsüberlegungen mit der Finanzierung klar herausgearbeitet und ein Vorschlag für den Ablauf der Investitionsplanung erstellt. Dabei wurde unter "Dringlichkeitsreihung" ein nach zeitlichen Stufen geordneter Bedarfsplan verstanden, der mit einem Reihungsvorschlag für den Ausbau abschließt. Die konkrete Aussage, welcher Abschnitt einer Bundesstraße in welchem Jahr begonnen und mit welchen Jahresraten er bis zu welchem Jahr ausfinanziert werden soll, erfolgt in einem mehrjährigen Ausbau- und Finanzplan. Am Ende des Finanzplanungsablaufes steht das Bauprogramm, in welchem, ausgehend von den Investitionsvorstellungen des Mehrjahresprogrammes auf der Einnahmen- und Ausgaben-seite, die endgültigen budgetären Festlegungen für das Folgejahr getroffen werden.

Entsprechend diesem Vorschlag eines auf eine klar gegliederte Investitionsplanung abgestimmten Planungsprozesses wurde in den letzten Jahren die mittelfristige (mehrjährige) Planung im Bereich der Bundesstraßenverwaltung forciert. So wurde 1982 im Bundesministerium für Bauten und Technik eine eigene Verwaltungseinheit dafür eingerichtet. Das letzte und zugleich zweifellos bedeutendste Produkt dieser Strategie ist das "Fünfjahresinvestitionsprogramm für den Bundesstraßenbau" (1986-1990).

3. Dringlichkeitsreihung 1985/86

3.1 Geänderte Voraussetzungen

Bereits zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Dringlichkeitsreihung 1980, insbesondere bei der Erstellung der Reihung für die Bundesstraßen B, wurden die methodischen Grenzen offensichtlich. Es war klar, daß die nächste Dringlichkeitsreihung nicht mehr von einer umfassenden und aufwendigen wissenschaftlichen Untersuchung ausgehen kann. Die neue Reihung

VI

sollte praktisch "hausintern" im Rahmen der Bundesstraßenverwaltung erstellt werden und sollte den Vorteil haben,

- einfach
- praxisnäher
- flexibler
- und ungleich billiger

als die vorangegangene Prioritätenreihung zu sein.

Die Gründe für die geänderte Strategie sind mannigfaltig:

(1) Vorliegen eines Fünfjahresinvestitionsprogrammes

Seit der Fertigstellung der Dringlichkeitsreihung 1980 war die Erstellung von mehrjährigen Ausbau- und Finanzplänen erheblich beschleunigt worden. Durch das abschnittsweise Festlegen von Bauzeit, Baukosten und Jahresraten weisen diese Pläne einen erheblich höheren Konkretisierungsgrad auf als Dringlichkeitsreihungen, die lediglich in grobe zeitliche Stufen gegliedert sind. Da zwischenzeitig mit dem "Fünfjahresinvestitionsprogramm für den Bundesstraßenbau (1986-1990)" für das gesamte Bundesstraßennetz ein derartiger Plan vorliegt, war es selbstverständlich, daß die konkrete zeitliche Fixierung von Ausbauvorhaben dieses Planes für die Erstellung der Dringlichkeitsreihung 1985/86 verwendet wird. Wie noch später erläutert, werden die Abschnitte der Stufe 1 der Dringlichkeitsreihung 1985/86 direkt aus dem Fünfjahresinvestitionsprogramm übernommen. Im Gegensatz zu früheren Dringlichkeitsreihungen ist bei der Erstellung der Dringlichkeitsreihung 1985/86 der Handlungsrahmen - unvermindert für die planerisch wichtigste Stufe 1 - von vorneherein klar abgesteckt.

(2) Probleme der starren Planung

Die erste Dringlichkeitsreihung entstand noch im Zeichen der größten Straßenbau-Euphorie und die Realisierung geplanter Vorhaben stieß damals auch auf keine Widerstände. Zwischenzeitig ist das Planen und Realisieren von Straßenbauten erheblich schwieriger geworden. Starre fünfjährige Planungsvorgaben, wie sie die bisherigen Dringlichkeitsreihungen aufwiesen, entsprechen nicht mehr der Realität.

Die Kosten geplanter Bauvorhaben können bei Vorhandensein mehrerer Planungsvarianten mitunter sehr stark differieren. Da aber rechnerische Reihungsziffern (z.B. der Kostenwirksamkeitsquotient) und damit der vorgesehene Baubeginn sehr stark von den Baukosten abhängen, bei Erstellung der Reihung meist aber noch nicht feststeht, welche Variante letztendlich zur Ausführung kommt, müssen starre Reihungen wegen dieser Planungsunsicherheit grundlegend in Frage gestellt werden.

Gerade die aktuelle Entwicklung in der Straßenplanung war ein wichtiges Argument für das Umschwenken von starren langfristigen Reihungen auf ein rollierendes Fünfjahresprogramm, in dem es möglich ist, alljährlich die geänderten vielfach unbeeinflussbaren Rahmenbedingungen zu berücksichtigen.

(3) Verbesserte Daten und Informationen

Anlässlich der Dringlichkeitsreihung 1980 war durch externe Experten eine sehr umfangreiche Erfassung der grundlegenden Daten erfolgt. Es wurden sowohl damaliger "Ist-Zustand" als auch der "Soll-Zustand" der Bundesstraßen genau erhoben. Daneben war eine Verkehrsprognose für das gesamte Netz erstellt worden, die in der Grundtendenz auch noch heute gültig ist; zwischenzeitig offenbar gewordene Änderungen konnten mit Hilfe der Ergebnisse aktueller Verkehrsuntersuchungen (z.B. Verkehr auf Transitstraßen) erklärt und korrigiert werden. Auch für die einzelnen Beurteilungskriterien wie Verkehrsbelastung, Verkehrssicherheit, Umweltbelastung, etc. waren umfangreiche Datensammlungen angelegt worden.

So war es möglich, direkt oder nach deren Aktualisierung auf den Daten der Dringlichkeitsreihung 1980 aufzubauen. Daneben waren aber gerade in den letzten Jahren im Datenbereich Aktivitäten gesetzt worden, die die Erstellung des Fünfjahresinvestitionsprogrammes bzw. der Dringlichkeitsreihung in der Bundesstraßenverwaltung selbst - und daher nahezu ohne externe Experten - erheblich erleichterten. Dazu zählen die ADV-konforme Erstellung der Planungsdaten der Bundesstraßen, sowie die Ermittlung der Planungsdaten für alle in Planung befindlichen Bundesstraßenabschnitte (A, S und B). Diese enthalten u.a. Informationen über Kosten, Planungs- und Verordnungsstand sowie Querschnittsgestaltung zentral gesammelt und für die EDV-mäßige Bearbeitung aufbereitet. Im

Rahmen der Ermittlung aller ausbau- bzw. reihungsrelevanten Straßenabschnitte wurden u.a. folgende Aspekte berührt:

Beschreibung des IST-Zustandes (Mängelanalyse)

Verkehrsbelastung (LKW-Anteil)

Beschreibung des SOLL-Zustandes (Planung)

Alternativen

Möglichkeit des Bestandsausbaues

Begründung der Maßnahme (z.B. Umwelt-,
Verkehrssicherheitsgründe)

Stand der Planungs- und Bauvorbereitung

Mit diesen Informationen und durch weitere ständige Kontakte mit den näher am Planungsgeschehen wirkenden Stellen - den Ämtern der Landesregierungen und den Sondergesellschaften - war es gut möglich, von der Zentrale aus ein Fünfjahresprogramm zu erstellen. Da darüber hinaus die große Anzahl der externen Gutachten entfiel, konnte dieses Mal auch auf die zeitaufwendige Diskussions- und Informationsrunde eines gesamtösterreichischen Kontaktkomitees verzichtet werden.

(4) Verbesserte Planungs- und Entscheidungsmethoden

Bei der Dringlichkeitsreihung 1980 wurden zwecks Erhöhung der Transparenz der Reihung erstmals Methoden der Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) zum Zusammenführen der Ergebnisse verwendet. Mit diesen NKU konnten die Auswirkungen eines geplanten Abschnittes auf die Umwelt, die Verkehrssicherheit, die Wirtschaftlichkeit, die Raumwirksamkeit etc. quantifiziert und einander gegenübergestellt werden. Zwischenzeitlich sind diese Methoden verbessert und vereinfacht worden. 1984 wurden NKU für die Planung in der Bundesstraßenverwaltung verbindlich erklärt. Die in der Dringlichkeitsreihung 1980 ansatzweise angewandte Gegenüberstellung von Vor- und Nachteilen einer geplanten Maßnahme, muß nun in einem erheblich genaueren Maß für alle Neu- und Ausbaustrecken durchgeführt werden.

Daneben müssen seit 1983 alle Bundesstraßenprojekte mit einem "Anhang Umwelt" versehen werden. In diesem Projektsanhang werden alle Umwelteinflüsse der geplanten Maßnahme genau geprüft und zusammengestellt.

Mit diesen neuen Planungs- und Entscheidungsinstrumenten wurde erreicht, daß nunmehr in Zukunft für alle zu reihenden Abschnitte sehr gute Informationen vorliegen. Durch die weitgehende Vereinheitlichung der Informationsaufbereitung ist es auch möglich, Vergleiche zwischen mehreren zu reihenden Abschnitten anzustellen.

(5) Verbesserte personelle und technische Infrastruktur

Die in Punkt 4 beschriebene Vorgangsweise zur Erstellung der Dringlichkeitsreihung ("hausintern", ohne externe Experten) ist auch infrastrukturell zu erklären. So wird im Rahmen der Bundesstraßenverwaltung insbesondere in der Zentralstelle selbst - seit den letzten Jahren die Notwendigkeit der mehrjährigen Ausbau- und Finanzplanung klar erkannt. Die "hausinterne" Erstellung des Fünfjahresinvestitionsprogrammes bzw. der Dringlichkeitsreihung 1985/86 war durch die zwischenzeitig erfolgte Installierung entsprechender Verwaltungseinheiten, die sich mit der mittelfristigen Planung auseinandersetzten, möglich. Aber auch die bei allen betroffenen Dienststellen, größer gewordene Bereitschaft, mittelfristig zu planen erleichterte die Arbeit gegenüber früheren Dringlichkeitsreihungen erheblich. Die bisher aufgezählten Voraussetzungen allein wären aber zuwenig gewesen um die vorliegenden Programme rasch erarbeiten zu können. Dies war erst durch den gezielten Einsatz einer entsprechenden ADV-Infrastruktur, die flexibel und unkompliziert arbeitet, möglich.

(6) Ausbauziele und Konsequenzen

Für die Erstellung des Fünfjahresinvestitionsprogrammes bzw. die Dringlichkeitsreihung 1985/86 galt als Zielvorgabe, das hochrangige Bundesstraßennetz - oftmals als "Grundnetz" bezeichnet - bis Anfang der 90er-Jahre fertigzustellen.

Um diese klare Prioritätenfestlegung zu Gunsten der Schließung (durchgehende Verkehrswirksamkeit) des hochrangigen Straßennetzes erfüllen zu können, müssen bei den Autobahnen alle noch nicht gebauten Abschnitte in den nächsten Jahren begonnen werden. Bei den Autobahnen ist daher im Gegensatz zu früheren Dringlichkeitsreihungen, wo noch eine erheblich größere Anzahl von Abschnitten zu reihen war, keine vergleichende Bedarfsfeststellung und auch keine Unterteilung in mehrere über fünf Jahre laufende Prioritätsstufen erforderlich. Es fallen somit bis auf wenige Ausnahmen alle zu reihenden Autobahnabschnitte "automatisch" in die erste Stufe. Gründe dafür, daß diese wenigen Abschnitte vorläufig nicht in die erste Stufe aufgenommen wurden, sind noch offene Planungs- und Finanzierungsfragen. Diese Abschnitte werden vorerst als weiterer Bedarf behandelt; d.h. sie werden bei einer endgültigen Planungsentscheidung und bei einer gesicherten Finanzierung vorgereicht.

Bei den Schnellstraßen ergibt sich durch die Reduktion des Schnellstraßennetzes durch die Bundesstraßengesetznovelle eine ähnliche Ausgangssituation für die Reihung wie bei den Autobahnen. Eine Reihung in mehreren Stufen erübrigt sich, da im Bundesstraßengesetz nur noch Abschnitte verbleiben, die, von wenigen Ausnahmen abgesehen

- entweder bereits fertiggestellt sind,
- zur Zeit in Bau sind,
- oder über die ASFINAG finanziert werden sollen.

Die rückgestuften Abschnitte werden im Fünfjahresinvestitionsprogramm und in der Dringlichkeitsreihung bereits gemeinsam mit den Bundesstraßen B behandelt.

Auf Grund der klaren Ausbauzielvorgaben für das hochrangige Netz, der nur mehr geringen und überschaubaren Anzahl von zu reihenden Abschnitten, sowie des hohen Informationsstandes, war für diese Reihung keine aufwendige und komplizierte Prozedur mehr erforderlich, wie bei den vorangegangenen Dringlichkeitsreihungen. Anders dagegen ist die Situation bei den Bundesstraßen B. Es existieren zwar auch im Bereich der Bundesstraßen B sowohl beim Bund als auch bei den Auftragsverwaltungen der Länder klare Zielvorgaben über Ausbau-

schwerpunkte, und es konnte durch den Ausbau des Bundesstraßennetzes auch die Anzahl der noch nicht entsprechend ausgebauten Strecken erheblich reduziert werden. Die Anzahl der noch auszubauenden Abschnitte ist jedoch so groß, daß nur ein Teil der Maßnahmen zwischen 1986 und 1990 (als Stufe 1) realisiert werden kann. Der Rest der mehr oder weniger ausbauwürdigen B-Straßenabschnitte fällt in den großen "Topf" des weiteren möglichen Bedarfes nach 1990.

3.2 Durchführung

3.2.1 Einteilung in Stufen

Aus den in 3.1. beschriebenen Randbedingungen ergibt sich geradezu zwangsläufig eine Unterteilung, die nur noch zwei Ausbaustufen enthält. Diese Vorgangsweise geht auch konform mit Erfahrungen die von anderen Ländern gemacht wurden.

Die Dringlichkeitsreihung 1985/86 hat sowohl bei Autobahnen, Schnellstraßen und Bundesstraßen B zwei Reihungsstufen: Stufe 1 und Stufe 2.

Stufe 1 umfaßt alle jene Abschnitte des Fünfjahresinvestitionsprogrammes, die Neubaumaßnahmen oder größere Ausbaumaßnahmen sind und die in den Jahren 1986 bis einschließlich 1990 begonnen werden sollen. Instandsetzungen und kleinere Ausbaumaßnahmen bleiben im Gegensatz zum Investitionsprogramm in der Dringlichkeitsreihung unberücksichtigt. Die Grenze zwischen "größeren" und "kleineren" Maßnahmen wurde bei rund 5 Mio. S Gesamtkosten angenommen. Bei Projekten, bei denen noch keine endgültigen Planungen vorliegen, kann sich diese Zuteilung durch eventuelle Projektsänderungen noch jederzeit ändern. Zwischen Budgetfinanzierung und Kreditfinanzierung (ASFINAG) wird nicht unterschieden.

Der Finanzrahmen für die Stufe 1 ist durch die Vorgaben und Annahmen im Fünfjahresinvestitionsprogramm eindeutig abgegrenzt und seine Ermittlung klar nachvollziehbar; er ergibt sich aus der Einnahmen-Ausgaben-Vorschau. Bei den Einnahmen wird von den derzeit geltenden finanziellen Grundlagen ausgegangen und es werden keine zusätzlichen Finanzierungsmöglichkeiten berücksichtigt. So werden die jährlichen Gesamteinnahmen innerhalb der nächsten Jahre um rund ein Zehntel abnehmen; und zwar ausschließlich wegen

XII

der rückläufigen Kreditaufnahmen der ASFINAG für den Bau. Dagegen wird bei der Hauptfinanzierungsquelle für den Bundesstraßenbau und -betrieb, der Mineralölsteuer, eine minimale Einnahmensteigerung angenommen. Nach Abzug aller voraussichtlichen Ausgaben für die bereits laufenden Baumaßnahmen, für Erhaltung und Betrieb und für die Refinanzierung verbleibt unter Einkalkulierung eines Fehlbetrages von rund 5 % der Gesamteinnahmen für die Stufe 1 ein Gesamtfinanzierungsvolumen von 25 Mrd.S. Dieses Investitionsvolumen gliedert sich nach Straßenarten wie folgt auf:

Autobahnen	12,70 Mrd. S	50,7 %
Schnellstraßen	2,45 Mrd. S	9,8 %
Bundesstraßen B	<u>9,91 Mrd. S</u>	<u>39,5 %</u>
Gesamt	25,06 Mrd. S	100,0 %

Interessant ist der Vergleich der Stufe 1 der Dringlichkeitsreihung 1985/86 mit der Stufe 1a der Dringlichkeitsreihung 1980. Zieht man vom Gesamtvolumen der Stufe 1 der Dringlichkeitsreihung 1985/86 den errechneten Fehlbetrag für die Jahre 1986 bis 1990 ab und macht man damit beide Stufen rechnerisch vergleichbar, ergibt sich für die neue Reihung ein deutlich höherer Finanzrahmen: Er betrug in der Stufe 1a der Dringlichkeitsreihung 1980 15 Mrd.S, in der Stufe 1 der Dringlichkeitsreihung 1985/86 nach Abzug des Fehlbetrages annähernd 20 Mrd. S.

Bei einem Vergleich der beiden Reihungen sind weiters folgende Veränderungen zu beachten:

- Durch Um- bzw. Rückstufungen kann es zwischenzeitig zu Verschiebungen der Netzlängen von Autobahnen, Schnellstraßen und Bundesstraßen B kommen.
- Baukostensteigerung (Index für den Straßen- und Brückenbau: 1980 ... 146, 1985 ... 167)
- Umschichtung bei der Aufteilung der Ausgaben für Aus- und Neubau, Erhaltung und Refinanzierung zu Ungunsten des Aus- und Neubaues.
- Anstelle des jetzt berücksichtigten Fehlbetrages von 5,5 Mrd. S wurde 1980 mit einer Stufe 1b gerechnet, für die von zusätzlichen neuen Einnahmen in Höhe von 20 Mrd. S ausgegangen wurde.

Stufe 2 umfaßt alle in Planung befindlichen größeren Ausbau- und Neubaumaßnahmen, für die ein möglicher Bedarf angemeldet wurde, die aber nicht in

das Fünfjahresinvestitionsprogramm aufgenommen werden konnten. Die Abschnitte der Stufe 2 werden im Gegensatz zur Stufe 1 keinem begrenzten Finanzrahmen und auch keinem genauer definierten Realisierungszeitraum (z.B.: voraussichtlicher Baubeginn 1991-1995) zugeordnet. Die Stufe 2 ist daher lediglich als eine Orientierungshilfe anzusehen und zwar u.a. für folgenden Fragen bzw. Aufgaben:

- Gezielte Sammlung von Maßnahmen die bei Bedarf in die Stufe 1 aufrücken bzw. in das jeweils aktuelle Fünfjahresinvestitionsprogramm aufgenommen werden (Stufe 2 als "Reserve").
- Ermittlung eines möglichen weiteren Bedarfes als Grundlage einer Bedarfsüberprüfung bzw. zur Feststellung des dringlichen und realisierbaren Bedarfes.
- Langfristige Vorschau zum rechtzeitigen Erkennen von kommenden Trends im Straßenbau (z.B.: nach 1990 wiederum Schwerpunktsverlagerung vom Autobahn- und Schnellstraßenbau zum Ausbau von Bundesstraßen B).
- Vorschau zur Abschätzung des zukünftigen Bedarfes an Finanzmitteln im Bundesstraßenbereich.

Mit einem Gesamtvolumen von 56,5 Mrd.S ist der Finanzmittelbedarf für die Stufe 2 erheblich größer als jener der Stufe 1. Auch der Aufteilungsschlüssel zwischen den Straßenkategorien ändert sich merklich:

Autobahnen	7,80 Mrd.S	13,8 %
Schnellstraßen	4,99 Mrd.S	8,8 %
Bundesstraßen B	<u>43,69 Mrd.S</u>	<u>77,4 %</u>
Gesamt	56,48 Mrd.S	100,0 %

Diese Aufteilung bestätigt die obige These, daß mit der Fertigstellung des hochrangigen Netzes anfangs der 90er Jahre und bei Vorhandensein ausreichender Finanzmittel es wieder zu einem verstärkten Ausbau der Bundesstraßen B (Ortsumfahrungen, Beseitigung von Unfallschwerpunkten, und u.a. auch Rückbau von Bundesstraßen) kommen wird.

Auf die inhaltlichen Probleme, die bei der Beurteilung der Stufe 2 unbedingt zu beachten sind, wird im nachfolgenden Abschnitt noch näher eingegangen.

3.2.2 Reihung innerhalb der Stufen

Entgegen der Vorgangsweise bei der Dringlichkeitsreihung 1980 wurden dieses Mal bewußt keine Reihungsziffern ermittelt bzw. die Abschnitte danach gereiht. Lediglich innerhalb der Stufe 1 wurde eine Reihung entsprechend der im Fünfjahresinvestitionsprogramm ermittelten voraussichtlichen Beginnjahre vorgenommen. Im Hinblick auf teilweise noch große Unsicherheiten im Planungsablauf (Einsprüche zu Trassen etc.) bei manchen Projekten der Stufe 1 ist aber selbst diese Reihung nach dem voraussichtlicher Baubeginn noch unsicher und nicht endgültig.

Es war daher eine logische Konsequenz, bei der zeitlich noch weiter entfernt liegenden Stufe 2 von vorneherein auf eine interne Reihung zu verzichten. Es kann heute zwar mit einiger Sicherheit vorausgesagt werden, daß z.B. eine Ortschaft in absehbarer Zeit eine Verbesserung des Straßenverkehrszustandes braucht; es ist aber in den meisten Fällen heute noch nicht absehbar, welcher der verschiedenen Trassenvarianten zugestimmt werden wird. Durch die Trassenwahl ergeben sich unterschiedliche positive und negative Auswirkungen. Diese können insbesondere bei den Kosten je nach Variante starke Unterschiede aufweisen (z.B. Ausbau am Bestand oder teurere Umfahrung im Verlauf eines Tunnels). Dementsprechend wären auch die Reihungsziffern für die verschiedenen Varianten ein und desselben Projektes und damit verbunden die rechnerische Reihung des Projektes sehr unterschiedlich. Es müßte die einmal gewählte (starre) Reihung (Reihungsziffer, Rangordnung) bei Umplanungen ständig geändert werden. Dieses Beispiel macht auch den Vorteil einer flexibleren Planung mit Hilfe eines rollierenden Mehrjahresprogrammes gegenüber einer starren langjährigen Planung deutlich.

Die Bewertung der Abschnitte, d.h. die Zuordnung in Stufe 1 oder 2 sowie die Reihung innerhalb der Stufe 1 erfolgte somit nicht nach quantitativ meßbaren Kennziffern (z.B. Kostenwirksamkeitsquotient bei Dringlichkeitsreihung 1980), sondern in Anlehnung an die in der Zwischenzeit sehr bewährten Methoden der Wirkungsanalyse lediglich qualitativ. Es wurden dabei grundsätzlich alle jene Beurteilungskriterien verwendet, wie sie zur Bearbeitung von Straßenprojekten entsprechend der Dienstanweisung für Nutzen-Kosten-Untersuchungen verbindlich vorgeschrieben sind.

Neben diesen allgemein bekannten verkehrlichen, ökologischen und ökonomischen Kriterien waren aber auch noch andere Beurteilungsaspekte zu berücksichtigen, die aber je nach Straßenkategorie, Funktion und Lage der Straße sehr verschieden sein können. Wie bereits bei der Dringlichkeitsreihung 1980 festgestellt wurde, reichen nämlich die üblichen Beurteilungskriterien insbesondere beim niederrangigen Straßennetz vielfach nicht aus, um die Ausbaunotwendigkeiten zu beschreiben. Andererseits sind auch beim hochrangigen Straßennetz oftmals Ziele und Kriterien ausschlaggebend für die Dringlichkeit des Ausbaues, die nicht quantitativ sondern nur grob qualitativ umschrieben werden können. Dazu zählen u.a. verkehrspolitische Aspekte, Argumente des Netzschlusses, sowie die notwendige Abstimmung von Ausbaumaßnahmen im Grenzbereich mit dem benachbarten Ausland.

Bei der Beurteilung der Stufe 2 selbst sowie der in der Stufe 2 zusammengefaßten Maßnahmen müssen unbedingt die oben beschriebenen Funktionen der Stufe 2 als Orientierungshilfe, und darüber hinaus die Art und Weise, wie diese Maßnahmen für die Stufe 2 erhoben wurden, bedacht werden. Lediglich bei den Autobahnen und Schnellstraßen sind die in Stufe 2 gereihten Abschnitte klar definiert, und zwar als jene wenigen Abschnitte die zur Fertigstellung eines hochrangigen Netzes notwendig sind, aber aus finanziellen oder planerischen Gründen nicht in Stufe 1 berücksichtigt werden konnten. Zukünftige Erweiterungsinvestitionen auf bestehenden Straßen (z.B. zusätzliche Fahrstreifen, zusätzliche Tunnelröhren, endgültige Fahrbahndecken etc.) sind noch nicht zur Gänze in Stufe 2 aufgenommen. Ihr Bedarf wird zu gegebener Zeit berücksichtigt werden müssen.

Die Listen der in Stufe 2 gereihten Maßnahmen von Bundesstraßen B beruhen fast ausschließlich auf den in den letzten Jahren erfolgten Bedarfsmeldungen der Länder. Sie wurden in der Bundesstraßensektion vorerst lediglich auf eine formale, aber noch nicht auf eine inhaltliche Vergleichbarkeit überprüft. Die nicht nur absolut, sondern bezogen auf des Straßennetz auch relativ gesehen sehr verschieden große Anzahl von Maßnahmen, spiegelt doch erhebliche regionale Unterschiede bei der Einschätzung des weiteren möglichen Bedarfes wieder. Es wird die Aufgabe der alljährlichen Überprüfung und Fortschreibung des Fünfjahresinvestitionsprogrammes sein, nach strengen einheitlichen Auswahlkriterien zu untersuchen, welche Maßnahmen

der Stufe 2 in das laufende Fünfjahresprogramm übernommen werden können. Dabei müssen fehlende Abschnitte, die aber aus aktuellen Gründen dringend zu realisieren sind, in der Reihung des Fünfjahresinvestitionsprogrammes Berücksichtigung finden. Derartige Gründe können sowohl politischer Natur sein, aber auch bei möglichen Katastrophen oder Gesetzesänderungen liegen. Beispielsweise wurden vorerst noch keine Abschnitte in die Reihung aufgenommen, die im Verlauf "neuer" Bundesstraßen (lt. Novelle 1986) liegen werden.

Da geplant ist, eine gesamtösterreichische Bedarfsüberprüfung der Bundesstraßen durchzuführen, in welcher dann auch alle Maßnahmen der Stufe 2 auf Notwendigkeit und Dringlichkeit hin untersucht werden, ist die Reihung in Stufe 2 als vorläufig anzusehen.

3.3 Ergebnisse

Die Ergebnisse der Dringlichkeitsreihung 1985/86 sind in beiliegenden Tabellen zusammengefaßt.

In Anlehnung an das bereits veröffentlichte Fünfjahresinvestitionsprogramm erfolgt auch hier zuerst eine Unterteilung nach Bundesländern (und zwar in alphabetischer Reihenfolge) und sodann eine Unterteilung nach Straßenkategorien (Autobahnen, Schnellstraßen, Bundesstraßen B). In Stufe 1 wird sodann innerhalb jeder Kategorie nach dem Jahr des voraussichtlichen Baubeginnes (übernommen aus dem Fünfjahresinvestitionsprogramm) gereiht. Innerhalb dieser Gruppe wird weiter nach aufsteigender Straßenummer sortiert. In Stufe 2 wird ausschließlich aufsteigend nach Straßenummern gereiht.

Die Straßenummerierung erfolgt bereits entsprechend den in der Novelle 1986 zum Bundesstraßengesetz 1971 vorgesehenen Änderungen, obgleich die Novelle zum Zeitpunkt der Bearbeitungen noch nicht rechtsgültig war. Im Hinblick auf die lange Geltungsdauer dieser Reihung erschien dieser Vorgriff jedoch notwendig.

4. Weitere Vorgangsweise

Aus dem bisher gesagten ergeben sich drei Aktivitäten die in nächster Zeit im Zusammenhang mit der Dringlichkeitsreihung 1985/86 bzw. mit dem Fünfjahresinvestitionsprogramm 1986/90 zu setzen sind und zwar in folgender Reihenfolge:

- (1) Nach Inkrafttreten der Bundesstraßengesetznovelle erfolgt eine Veröffentlichung der Ergebnisse mit graphischen Darstellungen (Straßenkarte mit neuer Straßenummerierung) und ergänzenden Statistiken. Diese Arbeiten sollen in einem geplanten "Straßenbaubericht 1986" als Beilage erscheinen.
- (2) Bis Ende des Jahres 1986 hat eine Überarbeitung bzw. Fortführung des Fünfjahresinvestitionsprogrammes für die Periode 1987-1991 zu erfolgen, und zwar so termingerecht, daß dieses überarbeitete Investitionsprogramm Grundlage für die Erstellung des Bauprogrammes 1987 bilden kann.
- (3) Entsprechend dem Auftrag des Nationalrates aus dem Jahr 1971 wäre vom Bundesminister für Bauten und Technik bis zum Jahre 1990 wieder ein nach Dringlichkeiten orientierter Bedarfsplan auszuarbeiten. Dazu wird aus folgenden Gründen schon vor dem Ablauf von fünf Jahren eine umfassende gesamtösterreichische Bedarfsüberprüfung notwendig sein:
 - Die letzte umfassende gesamtösterreichische Bestandserhebung der Bundesstraßen liegt bereits mehrere Jahre zurück und ist zu aktualisieren und neu zu dokumentieren.
 - Der Bau verschiedener Straßen und Straßenabschnitte ist umstritten, und muß daher mit objektiven Kriterien überprüft werden.
 - Andererseits bestehen aber weiterhin massive Wünsche zur Verbesserung des Straßennetzes (z.B. Ortsumfahrungen).
 - Die sehr unterschiedlichen Bewertungen dieser Ausbauwünsche, auch innerhalb der Straßenverwaltung selbst, verlangen nach einheitlichen Beurteilungskriterien im Rahmen einer Bedarfsüberprüfung.Dabei wird das gesamte System der Bundesstraßen hinsichtlich des Angebotes unter Berücksichtigung eines noch festzulegenden Anspruchsniveaus eingehend zu durchleuchten sein. Es wird dabei unumgänglich sein, gezielte und ausreichende Grundlagen (Ausbauzustand, Verkehrsbelastung, Verkehrssicherheit, Umweltaspekte, Kosten, etc.) zu

XVIII

erheben. Neben dieser Gesamterhebung werden die anstehenden Probleme auch direkt an Ort und Stelle zu beurteilen sein.

Mit den Vorarbeiten zur Bedarfsüberprüfung wurde bereits begonnen. Erste Arbeiten, wie z.B. eine Untersuchung über die "Anforderungs- und Leistungsprofile von Straßen" sowie die Studie über "Mensch und Straße" werden bereits in wenigen Monaten Ergebnisse liefern. Bei den zukünftigen Aktivitäten wird auch auf die Arbeiten und Aussagen des Gesamtverkehrskonzeptes eingegangen werden müssen.

REIHUNGLISTEN

BURGENLAND

AUTOBAHNEN

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
STUFE 1			
A 3	Zubringer B331-A3	1.3	1987
A 4	Landesgrenze Nö/B-Ast.Parndorf B10	4.6	1988
A 4	Ast.Parndorf B10-Staatsgrenze A/H	21.2	1990
STUFE 2			
keine Bauvorhaben			

SCHNELLSTRASSEN

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
STUFE 1			
S 31	UF Eisenstadt	1.8	1987
S 31	Weppersdorf-Dörf1	14.3	1989
STUFE 2			
keine Bauvorhaben			

BUNDESSTRASSEN B

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
STUFE 1			
B 50	OD Bernstein	1.5	1986
B 58	Windisch Minihof - Minihof Liebau	3.7	1986

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
B 63	OD Großpetersdorf	1.2	1986
B 50	Schützen-Eisenstadt	5.1	1987
B 50	ASAG, UF Allhau	4.7	1987
B 62	OD Unterpetersdorf	1.2	1987
B 63	OD Oberwart, Teil II	1.2	1987
B 63	OD Schachendorf	1.4	1988
	STUFE 2		
B 10	OD Zurndorf	2.0	
B 10	OD Nickelsdorf	1.9	
B 10	OD Neudorf	0.9	
B 15	Donnerskirchen-Freiland	1.2	
B 16	Wulkaprodersdorf-Klingenbach	4.4	
B 50	Oberwart B63-Steinabrückl	1.2	
B 50	Steinabrückl-Markt Allhau	2.8	
B 52	Eisenstadt-Rusterstraße	1.0	
B 56	Schachendorf/West-L244	5.3	
B 56	UF Deutschschützen	5.4	
B 56	Edlitz, OD Kulm	4.2	
B 56	Gaas-Moschendorf	2.4	
B 59	OD Eisenstadt	0.9	
B 61	Stoob/Süd-Oberpullendorf	0.5	
B 63	Groß Petersdorf-Schachendorf	3.0	
B 65	Dobersdorf-Heiligenkreuz	11.0	
B 304	Krensdorf-Pöttsching	3.0	

K Ä R N T E N

AUTOBAHNEN

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
STUFE 1			
A 2	St. Andrä - Griffen	9.4	1986
A 2	Griffen - Enzelsdorf	4.6	1986
A 2	Enzelsdorf - ASt.Völkermarkt	5.3	1986
A 2	ASt.Völkermarkt-prov.HASt.Völkermarkt/West	5.1	1987
A 2	ASt.Velden/West	0.1	1987
A 2	ASt. und Zubringer Gailtal	3.2	1987
A 11	TAAG, Villach-St.Jakob	10.3	1987
A 11	TAAG, St.Jakob-Staatsgr.A/YU (Karawankentunnel)	10.2	1987
A 2	UF Klagenfurt	14.2	1988
STUFE 2			
A 2	Völkermarkt-Klagenfurt/Ost	16.1	

BUNDESSTRASSEN B

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
STUFE 1			
B 70a	Abzweigung Wolfsberg	1.0	1986
B 82	Hallerbrücke	0.1	1986
B 85	Gotschuchen	0.8	1986
B 93	Zweinitz	2.9	1986
B 95	Ratzenegg - Moosburg	2.9	1986
B 98	Gassen - Afritz	1.6	1986
B 98	Köttwein - Treffen	1.4	1986
B 111	Gailbrücke Nötsch	0.1	1986
B 111	Strajachkehren	0.1	1986

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
B 111	Gredachbrücke, Lehnengewölbe 1-5	0.3	1986
B 83	UF Mölbling	3.5	1987
B 98	Klamm-Einöd	2.8	1987
B 85	Görtschach	1.2	1988
B 91	UF Kirschentheur	1.3	1988
B 100	Berg (West)-Dellach	3.9	1988
B 69	Lavamünd-Schreck	3.0	1989
B 81	Jaunstein	1.9	1989
B 82	Bürgerlust	0.9	1989
B 98	Afritz-Klamm	2.3	1989
B 111	UF Nötsch	2.2	1989
STUFE 2			
B 70	St.Veiter Ring	0.2	
B 80	Ruden	0.9	
B 81	Tschepitschach-St.Stefan	3.3	
B 81	St. Michael	0.9	
B 82	UF Völkermarkt	7.4	
B 82	Reinegger Gurkbrücke	0.5	
B 83	UF Dürnfeld	1.4	
B 83	Wolschart	3.7	
B 85	Bahndurchlaß Feistritz	0.4	
B 85	UF Ferlach	2.0	
B 85	Unterglainach	0.5	
B 85	Hundsdorf II	0.8	
B 87	UF Hermagor II	2.8	
B 90	UF Tröpolach	1.1	
B 91	Lambichl Hollenburg	3.3	
B 91	Kriechspur Hollenburg	1.0	
B 91	Unterbergen Unterloibl	3.4	
B 92	Viktringer Ring-Völkermarkter Ring	1.5	
B 92	Geiersdorf	1.2	
B 92	Krobathen	1.1	

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
B 95	Ponfeld-Ratzenegg	3.9	
B 95	Oberboden	1.0	
B 95	Weißbach	0.8	
B 95	Pirkach	1.2	
B 95	Ochsenbichl	1.5	
B 95	Karlalm	2.2	
B 98	Millstatt/West	1.4	
B 100	Lendorf-Altenmarkt	3.0	
B 100	Obergottesfeld-Steinfeld/Ost	10.0	
B 100	Steinfeld/Ost-Berg	12.4	
B 111	Strajacher Kehren (Restausbau)	0.9	
B 111	Trattenbachbrücke (Maria Luggau)	0.6	

N I E D E R Ö S T E R R E I C H

AUTOBAHNEN

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
STUFE 1			
A 2	ASt. Mödling (einschl. B 17)	0.1	1986
A 4	Fischamend/Ost-Bruck/Leitha	13.3	1986
A 4	Bruck/Leitha-Landesgrenze NÖ/B	6.0	1988
A 3	Zubringer A2-Ebreichsdorf	10.0	1990

STUFE 2

keine Bauvorhaben

SCHNELLSTRASSEN

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
STUFE 1			
keine Bauvorhaben			
STUFE 2			
S 6	ASAG, Maria Schutz-Steinhaus	6.4	
S 34	St.Pölten(A1, S33)-Wilhelmsburg(B20)	7.0	

BUNDESSTRASSEN B

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
STUFE 1			
B 6	Hanfthal	3.6	1986
B 25	Kienberg - Gaming 2b (OD Gaming)	0.6	1986
B 33	Schönbühel - Aggsbach	3.9	1986
B 37	Gneixendorf - Lengenfeld	6.9	1986
B 37	Lengenfeld - Gföhl und Gföhl West	8.7	1986
B 38	OD Langschlag	1.8	1986
B 41	St.Martin II	2.6	1986
B 49	Waltersdorf - Ringelsdorf	4.4	1986
B 119	Mistelbach	3.0	1986
B 210	OD Oberwaltersdorf	1.0	1986
B 12	Landesgrenze W/N - Brunn/Geb. (A 21)	1.0	1987
B 17	Wr.Neudorf - Guntramsdorf	4.2	1987
B 20	Bergbauer - Annaberg	3.5	1987
B 14	OD Zeiselmauer, Teil II	0.7	1988
B 43	UF Traismauer	8.7	1988
B 209	Donaubrücke Pöchlarn	2.3	1988
B 12	Überführung Brunnerfeldstraße	0.7	1989
B 19	UF Tulln	3.0	1989
STUFE 2			
B 1	Westbahnunterführung St.Pölten	0.1	
B 1	UF Prinzersdorf	4.5	
B 1	Höpferbichl	2.0	
B 1	ÖBB-Unterführung Freiningau	0.9	
B 1	Rems-Landesgrenze NÖ/OÖ	4.2	
B 2	Hollabrunn-Guntersdorf	9.9	
B 3	Pframa-Loimersdorf	4.2	
B 3	Wittau-Mannsdorf	5.1	
B 3	OD Korneuburg/Nord	1.2	
B 3	Stockerau-Perzendorf (Wirtschaftswegüberführungen)	21.5	

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
B 3c	Donaubrücke bei Tulln	5.0	
B 4	Mörtersdorfer Berg (Kriechspur)	2.2	
B 4	UF Ziersdorf	4.4	
B 4	UF Horn/West	2.0	
B 4	Horn-Mödring II	2.9	
B 6	Ernstbrunn-Nodendorf	1.8	
B 6	Nodendorf-Klement	3.9	
B 6	Klement-Eichenbrunn	5.5	
B 6	Eichenbrunn-Unterstinkenbrunn	5.9	
B 8	UF Gänserndorf	4.2	
B 11	UF Biedermannsdorf	0.7	
B 11	B17-Mödling (Schillerstraße)	1.5	
B 11	Hinterbrühl-Gaaden	3.3	
B 13	Wienerwaldsee	1.0	
B 15	Mannersdorf-Hof/Leithageb.	2.8	
B 15	Hof/Leithageb.-Landesgrenze Nö/B	3.2	
B 16	UF Münchendorf	6.0	
B 19	Leitsberg	0.5	
B 19	Gaisruck	6.0	
B 21	St.Ägyd/Neuwald II	1.5	
B 21	Gschaid-Hösachgraben	3.5	
B 22	Gstadt	2.2	
B 25	Kriechspur Eggingerberg	2.7	
B 25	OD Wieselburg	1.2	
B 29	UF Haag	3.5	
B 29	UF Bischofstetten	2.4	
B 30	UF Retz	6.1	
B 31	Waidhofen/Ybbs (Eindeckung Schillerpark)	0.8	
B 32	UF Neupölla	1.7	
B 33	Aggsbach-Aggstein	3.2	
B 33	St. Johann-Oberarnsdorf	2.0	
B 33	Bacharnsdorf	1.0	
B 33	Mitterarnsdorf	0.9	

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
B 33	UF Rossatz	3.0	
B 34	Rosenburg-Horn	1.4	
B 36	UF Maissau	1.8	
B 36	UF Ottenschlag	3.0	
B 37	Gföhl-Marbach/F.	11.9	
B 38	UF Altenburg	4.2	
B 38	UF Groß Gerungs/Nord	4.2	
B 39	Kammerhof-Hofstetten	1.0	
B 39	Hofstetten-Rabenstein	1.0	
B 39	Steinklamm	1.8	
B 39	Kirchberg/Nord	2.4	
B 40	Mariathal	1.1	
B 40	Ernstbrunn-Pürstendorf	4.4	
B 40	Pürstendorf-Ladendorf	3.8	
B 40	Zistersdorf-Dürnkrut	7.5	
B 41	Brennerhof-Karlstift	3.4	
B 46	Schrick-Mistelbach	3.6	
B 46	UF Frättingsdorf	0.7	
B 49	Marchegg-Baumgarten	2.4	
B 71	Langau-Holzhüttenboden (Gamsmäuer)	5.2	
B 71	Waschhausbrücke	0.7	
B 119	Stift Ardagger-Markt Ardagger	1.3	
B 121	UF Kematen	6.1	
B 122	Aschbach-Krenstetten	6.5	
B 122	Krenstetten-Seitenstetten	5.1	
B 123	Ennsdorf-Pyburg	3.7	
B 208	Eibesbrunn B7-Leobendorf A22	12.9	
B 210	Baden III	1.7	
B 212	UF Vöslau	3.9	
B 216	Weiteneggtunnel	0.3	
B 216	Weiten, Engstelle Kreiselhof	1.2	
B 217	Spitz-Mühldorf	5.7	
B 220	Schönkirchen-Raggendorf	3.4	

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
B 220	Raggendorf-Groß Schweinbarth	1.8	
B 301	Kn.Vösendorf A2-Kledering	10.3	
B 318	Landesgrenze W/NÖ-Ebreichsdorf(A3)	18.0	

O B E R Ö S T E R R E I C H

AUTOBAHNEN

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
STUFE 1			
A 1	Vollanschl. Ansfelden	0.6	1986
A 7	Anschluß Unterweikersdorf	0.2	1986
A 9	UF Voitsdorf	6.5	1987
STUFE 2			
A 8	Wels-Sattledt	9.8	
A 9	Sattledt-Windischgarsten	47.3	

SCHNELLSTRASSEN

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
STUFE 1			
S 9	UF Altheim	6.0	1989
STUFE 2			
S 9	ASt. Walchshausen B 143	2.7	
S 9	UF Ried/Innkreis	4.2	
S 9	UF Braunau/Inn	3.8	

BUNDESSTRASSEN B

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
STUFE 1			
B 3	St.Georgen - Abwinden	7.9	1986
B 127	Neufelden - Altenfelden I	9.5	1986
B 129	Peuerbach I und IV	1.5	1986
B 137	Kreuzung Stadthauptenf. und Jörgerstrasse	0.8	1986
B 140	Frauenstein	2.5	1986
B 142	Dietraching	1.6	1986
B 143	Ampflwang - Süd	0.9	1986
B 145	Entenwinkelbrücken	0.7	1986
B 151	Aich	1.2	1986
B 152	Seeleiten III	0.6	1986
B 152	Kammer	0.7	1986
B 166	Gosaumühle	0.2	1986
B 139	UF Traun	6.4	1987
B 145	UF Traunkirchen	2.1	1987
B 3	Steyregg	4.5	1988
B 140	Grünburg I	3.3	1988
B 145	Entenwinkel, Teil II	0.4	1988
B 147	Munderfing-Mattighofen	6.1	1988
B 147	Mattighofen-Mauerkirchen	8.5	1988
B 151	UF Lenzing	3.4	1988
B 1	UF Timelkam/Süd	4.7	1989
B 122a	Steyr(B115)-Steyr/Gleink (Nordspange)	5.4	1989
B 124	UF Pregarten	5.1	1989
B 143	Hohenzell-Eberschwang	8.7	1989
B 145	Sonnstein, Teil I	0.5	1989
B 1	UF Schwanenstadt	4.1	1990
B 3	UF Perg	3.5	1990
B 125	UF Neumarkt	3.2	1990

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
	STUFE 2		
B 1	Neubau	1.1	
B 1	UF Enns	4.0	
B 1	Frankenmarkt	0.2	
B 3	Dornach I und II	4.0	
B 38	Öpping	3.8	
B 38	Peilstein-Flattingerbachbrücke	0.6	
B 115	Mühlbach I und II	4.6	
B 115	Rosenau	1.5	
B 115	Ternberg	3.0	
B 115	Losenstein	1.0	
B 121	Weyer (Tunnel)	0.5	
B 121	Weyer I	2.0	
B 122	Gmunden/Ost	3.5	
B 124	Steinbruckmühle	1.0	
B 124	Tobermühle	1.2	
B 124	OD Pierbach	3.0	
B 124	UF Mönchdorf	4.2	
B 125	Unterweikersdorferberg	2.0	
B 125	Matzelsdorf	1.5	
B 127a	Donaubrücke Linz	1.0	
B 127	Gerling II	1.1	
B 129	Eferding I	0.5	
B 129	Peuerbach II und III	0.7	
B 129	Linz, Obere Donaulände	1.5	
B 130	OD Eferding II	0.8	
B 130	Schlögen	3.5	
B 135	Rüstorf	1.6	
B 138	Schön	3.8	
B 139	Doppl	4.0	
B 139	Unterrohr	1.5	
B 139	Kematen	1.0	
B 143	Bahnbrücke Hausruck	1.2	

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
B 144	Lambach	0.7	
B 145	Sonnstein	1.3	
B 151	Litzlberg	3.3	
B 151	Seeort III	0.8	
B 151	Neustift	1.2	
B 152	Schoberstein I	1.3	
B 153	Umkehrstube	2.0	
B 337	Heuberg-Steyr	3.8	

S A L Z B U R G

AUTOBAHNEN

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
STUFE 1			
A 1	Goiser Dreieck-Walserberg	2.7	1989
STUFE 2			
keine Bauvorhaben			

BUNDESSTRASSEN B

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
STUFE 1			
B 99	Antonikreuz	3.5	1986
B 99	Wetterlöcher	1.8	1986
B 150	Kreuzung Gaisbergstr. - Bürglsteinstr.	1.1	1986
B 159	Altstadumfahrung Hallein	5.8	1986
B 163	Kamlreib	0.2	1986
B 311	UF Zell/See	7.0	1987
B 312	Nordumfahrung Lofer	2.0	1987
B 156	UF Oberndorf	3.9	1988
B 312	UF Unken	3.2	1988
B 311	Trattenbach	1.6	1989
B 165	UF Mittersill	3.0	1990
B 166	Schorn II	2.0	1990
B 311	Ostumfahrung Lofer	10.0	1990
STUFE 2			
B 1	Drei Fichen	1.8	
B 1	Isch	1.8	

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
B 1	Schwabenwirtsbrücke	0.1	
B 1	Autobahnbegleitstraßen	4.7	
B 95	Madling	1.2	
B 150	Nonntalerbrücke	0.1	
B 156	Arnsdorf	2.9	
B 158	Koppl	4.5	
B 159	Rif	5.2	
B 161	Rettenbach	0.6	
B 163	Rettenstein	4.0	
B 164	Birgkar-Dachegg	1.9	
B 164	Übergossene Alm	1.6	
B 166	Schorn II	2.2	
B 166	Raingraben	1.2	
B 311	UF St.Johann	4.9	
B 311	UF Schwarzach	8.5	
B 311	Hasenbach	2.2	
B 312	Hallenstein	4.1	

S T E I E R M A R K

AUTOBAHNEN

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
STUFE 1			
A 9	Rottenmann	7.9	1986
A 9	Kalwang - Mautern	12.8	1986
A 9	Spielfeld	1.3	1986
A 9	PAAG, UF Trieben (2.RFB)	11.0	1986
A 9	Gaishorn-Treglwang	5.1	1988
A 9	Mautern-Traboch	14.5	1988
A 9	Treglwang-Kalwang	13.5	1989
STUFE 2			
A 2	Hartberg-Gleisdorf, Endausbau	41.8	

SCHNELLSTRASSEN

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
STUFE 1			
keine Bauvorhaben			
STUFE 2			
S 6	ASAG, Steinhaus-Grautschenhof	4.0	
S 6	ASAG, Kindberg-St.Marein, 2.RFB	7.9	
S 6	ASAG, UF Mürzzuschlag, 2.RFB	2.1	
S 35	Stausee-Mautstadt	7.0	
S 35	Mautstadt-Schlager	5.0	

BUNDESSTRASSEN B

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
STUFE 1			
B 24	Weberhöhe	1.4	1986
B 67a	Webling - Puntigam	1.7	1986
B 68	UF Margarethen	4.5	1986
B 69	Kn. Gosdorf	1.1	1986
B 70	UF Voitsberg	5.2	1986
B 72	Birkfeld - Krimmelhofbrücke I	0.2	1986
B 112	Scheibenfischer - Hieflau, 1.Abschnitt	1.2	1986
B 115	Wandau (Lainbach-Hieflau)	2.2	1986
B 115	OD Hieflau 2. Teil	1.8	1986
B 146	UF Stainach	3.0	1986
B 21	Kreuzberg	1.9	1987
B 69	Vogau	1.7	1987
B 74	Fuchswirt - St. Martin II	2.4	1987
B 76	Kriechspuren Teipl-Stainz	4.6	1987
B 83	Bahnunterführung Dürnstein	1.6	1987
B 96	Scheiflinger Ofen und OD Scheifling	2.5	1987
B 117	Altenmarkt-Weißenbach	2.2	1987
B 67b	Kalvarienbrücke	0.4	1988
B 68	Hofstätten-Takern, Teil II	2.8	1988
B 78	UF Obdach	1.6	1988
B 96	Pichl-Schütt-Wöll	2.7	1988
B 115	Trofaiach-Traboch, Teil II	2.9	1988
B 24	Presceny Klause	0.9	1989
B 67b	Kalvarienbrücke-Grabenstraße	0.6	1989
B 67c	Schönaugürtel	0.6	1989
B 72	Steg-Rossegg	1.8	1989
B 83	UF Neumarkt	5.0	1989
B 115	Essling	4.3	1989
B 115	UF Großreifling	0.8	1989
B 115	Radmer-Wegmacherbrücke	4.9	1989
B 115	Rosenbühel	1.0	1989

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
B 67c	C.v.Hötzendorfstraße-Petersgasse	1.1	1990
B 97	Wandritschkurve	1.4	1990
STUFE 2			
B 20	Wegscheid-Gollrad	3.1	
B 20	UF Graßnitz	3.1	
B 20	Thörl-Kapfenberg	9.0	
B 20	Thörl-Teicherbrücke	0.6	
B 21	Halltal	3.2	
B 23	OD Neuberg	2.8	
B 23	Totes Weib II	1.7	
B 24	Schwaigerwald	0.5	
B 25	Gams-Lainbach	4.2	
B 57	Fehring-Feldbach	5.0	
B 64	UF Unterfladnitz	2.2	
B 64	UF Weiz/West	3.4	
B 64	UF Passail	2.6	
B 64	Albersdorf-Wollsdorf	3.5	
B 65	Graz Riesstraße	4.2	
B 65	Kainbach	6.7	
B 66	Ilz-Walkersdorf	4.5	
B 66	Walkersdorf-Riegersburg	4.8	
B 66	UF Riegersburg	4.0	
B 66	Riegersburg-Kornberger Tor	11.0	
B 67	Müllerwirt-Weinzödl	2.0	
B 67a	Ostgürtel Graz	2.2	
B 67a	St.Peter-Liebenau	2.1	
B 67a	Liebenau-Puntigam	2.2	
B 67c	Karlauergürtel	0.3	
B 68	UF Studenzen	1.8	
B 68	UF Fladnitz	2.4	
B 68	Rohr	3.0	
B 68	Gniebing	3.4	

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
B 69	Arnfels-Leutschach	5.4	
B 69	Gamlitz-Ehrenhausen	2.1	
B 69	Straß-Unterschwarza	3.7	
B 69	OD Lichendorf	1.9	
B 69	Mureck-Gosdorf	2.3	
B 69	Diepersdorf-Unterpurkla	7.7	
B 69	Pfarrsdorf-Altneudörfel	2.0	
B 69	Koglwirt	1.6	
B 69	Rennhof Kurvenkorrektur	1.0	
B 69	UF Ehrenhausen	3.2	
B 70	Webling-Waldhof	8.6	
B 70	Mooskirchen-Krottendorf	4.5	
B 70	Krottendorf-Gaisfeld	2.4	
B 70	Köflach-Edelschrott	8.3	
B 70	Stiegenwirt	0.7	
B 71	Zellerrain	2.5	
B 72	Gruberwirt-Tischlerwirt	1.6	
B 72	Büchl-Bachl	4.0	
B 72	Bachl-Oberfeistritz	3.0	
B 72	UF Birkfeld, Teil I	1.3	
B 72	Birkfeld - Krimmelhofbrücke II	0.9	
B 72	Hausbauer-Knollmüllerbrücke	1.3	
B 72	Abzweigung Strallegg	0.6	
B 73	Hühnerberg-Edelstauden	9.7	
B 73	Edelstauden-Glatzau	6.0	
B 73	Wolfsberg-Sajach	4.2	
B 73	Sajach-ASt.Leibnitz	3.8	
B 74	Kaindorf-Sulmsee	3.2	
B 74	Heimschuh	3.1	
B 74	Fresing	5.1	
B 74	Mayerhof	4.6	
B 74	Graschach	1.2	
B 75	OD Niederwölz	2.5	

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
B 75	Donnersbach-Donnersbachwald	8.4	
B 76	Radl	3.3	
B 76	Tomberg-Rassach	4.8	
B 77	Lindenwirt	2.8	
B 77	UF Weißkirchen, Teil II	2.7	
B 77	Salla-Brückenwirt	5.5	
B 78	Zeltweg-Weißkirchen	4.7	
B 83	UF Scheifling	2.5	
B 83	Perchau-Neumarkt	3.3	
B 83	Hammerl-Hohe Brücke	1.4	
B 83	Hohe Brücke-Wildbach Einöd	2.5	
B 83	OD Dürnstein	2.8	
B 83	Perchau Kriechspuren	2.1	
B 96	St.Peter(S36)-Pichl	2.7	
B 96	Edling-St.Georgen	3.7	
B 96	Murau-Ranten	8.0	
B 96	Klarabichl-Unzmarkt	1.2	
B 96	Ranten-Seebach	4.0	
B 96	Seebach-Landesgrenze St/S	6.0	
B 96	Unzmarkt-Scheiflinger Ofen	3.1	
B 97	UF Stadl/Mur	4.1	
B 112	Gesäuseeingang	0.7	
B 112	Rutschung Schmidtenbichl	0.6	
B 112	Zigeunerbrücke	0.5	
B 112	Liezen-Ardning	8.0	
B 112	Ardning-Admont	8.0	
B 112	UF Admont	2.3	
B 112	Admont-Gesäuseeingang	5.0	
B 114	Sunk-Brodjäger	2.5	
B 114	Moscher-Weingruber	3.8	
B 114	Weingruber-St.Johann	4.0	
B 114	St.Johann	4.7	
B 114	St.Johann-Möderbrugg	4.9	

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
B 114	UF Unterzeiring	2.4	
B 114	Schmalzbichlkurve	2.5	
B 114	Katzling	1.7	
B 115	Kalvarienberg	1.2	
B 116	OD Kapfenberg	1.2	
B 116	Leoben-St.Michael	6.0	
B 117	OD Weißenbach	1.2	
B 117	Spitzenberg	0.9	
B 145	Kainisch, Teil II	2.0	
B 146	Stainach-Liezen	12.4	

T I R O L

AUTOBAHNEN

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
STUFE 1			
A 12	Mils - Schönwies	1.3	1986
A 12	BAAG, Roppen-Imst	5.8	1986
STUFE 2			
keine Bauvorhaben			

SCHNELLSTRASSEN

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
STUFE 1			
S 16	ASTAG, Landeck/West-Pians	4.0	1986
STUFE 2			
S 16	Pians-Flirsch	6.7	

BUNDESSTRASSEN B

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
STUFE 1			
B 100	Thurnbachbrücke	0.5	1986
B 165	Martek-Zell	7.0	1986
B 169	Zell/Ziller-Ramsau	1.0	1986
B 170	Bahnüberführung Windau	1.1	1986

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
B 174	BAAG, Fritz Pregl Straße-Olympiabücke/Ost	1.5	1986
B 177	Zirlerbergkehre und Bremswege, Teil I	1.2	1986
B 181	Nederle - Ulmichhöhe	2.1	1986
B 188	Auplattenbrücke mit Rampen	0.4	1986
B 198	Katzensprunggalerie	0.1	1986
B 198	Landesgrenze V/T - Kranker Schrofen, 3.Abschnitt	0.4	1986
B 314	UF Nassereith	4.8	1986
B 315	Lawinensicherung Hochfinstermünz, 3.Teil	0.8	1986
B 100	UF Sillian	4.8	1987
B 111	Gailbrücke Tassenbach	0.8	1987
B 161	Ausbau Kehren Paß Thurn	1.1	1987
B 165	Ötschen-Kalkofenbrücke	1.0	1987
B 175	Ebbs-Jenbachbrücke	1.3	1987
B 312	Wörgl-Brugghäusl	2.0	1987
B 312	Kn.St.Johann B312/B164	0.3	1987
B 312	Kn.St.Johann B312/B161	1.8	1987
B 315	Landeck-Jagglshütte	1.0	1987
B 164	St.Johann-Grieswirt-Aasverwertung	1.4	1988
B 169	Fügen-Stumm	5.6	1988
B 187	Hofherrbrücke	0.5	1988
B 189	Fronhausen-Obsteig	1.6	1988
B 312	Scheffau-Auhäusl (Knotenausbau)	3.0	1988
B 312	OD St.Johann (Unterflurtrasse)	0.6	1988
B 314	Reutte/Nord-Vils	4.0	1988
B 189	Obsteig-Holzleiten	2.7	1989
B 161	Schwarzenbrücke	0.5	1990
B 312	Auhäusl-Ellmau (Knotenausbau)	1.6	1990
B 314	Vils-Staatsgrenze A/D	2.0	1990
STUFE 2			
B 100	Dölsach-Debant	1.9	
B 100	UF Lienz	4.0	
B 100	Gleierbach-Asslinger Auffahrt	1.3	

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
B 100	Thal-Mittewald	1.4	
B 100	UF Mittewald	2.0	
B 100	UF Abfaltersbach	2.4	
B 100	Thal (Bahnkreuzung)	0.5	
B 108	UF Lienz (Schloßbergtunnel)	1.5	
B 108	Göbelhuben-Brühlbrücke	2.9	
B 111	Untertilliach-Klammburg	1.4	
B 111	Tassenbach (Bahnkreuzung)	0.3	
B 161	Jochbergwald Ende-Alte Wacht Beginn	0.7	
B 161	UF Jochberg	2.4	
B 161	Schwarzenbrücke-Cervenka	2.0	
B 164	UF Hochfilzen	2.0	
B 164	Auwirt-Berndlbäckbrücke	0.5	
B 164	Innergrub-Altbach (Fuchsham)	3.1	
B 164	Grieswirt-St.Johann	4.5	
B 164	Umlegung Ritsch	0.4	
B 165	Gerlos/West-Marteck	8.1	
B 165	Marteck-Ötschen	1.1	
B 165	Hainzenberg-Zell	4.3	
B 165	OD Gerlos	2.3	
B 169	Straß-Schlitters (Brettfalltunnel)	3.0	
B 169	UF Mayerhofen (Penkentunnel)	2.3	
B 169	Mayrhofen-Ginzling (Schluchtstrecke)	2.8	
B 169	Schlegeis-Pfitscherjoch	6.0	
B 169	Jaungrabengalerie (Verlängerung)	0.1	
B 170	UF Hopfgarten	0.7	
B 170	Windau-Westendorf	1.7	
B 170	Westendorf-Hof	1.6	
B 170	UF Brixen	2.4	
B 170	Brixen-Kirchberg	3.7	
B 170	UF Kirchberg	2.0	
B 170	Schwarzsee-Ecking	1.0	
B 171	OD Rattenberg	0.4	

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
B 171	UF Rattenberg (Tunnel)	1.5	
B 171	Hall/Mitte-Rumerhof	3.7	
B 171	Unterführung Ottoburg Innverbauung	0.9	
B 171	Höttinger Au-Kranebitten/Ost	2.4	
B 171	Straß (Zillertalbahnkreuzung)	0.2	
B 172	Glemmbrücke-Kössen	2.0	
B 172	Durchholzen-Schmidtal	0.8	
B 172	Schmidtal-Sebi	1.4	
B 172	Kranzach	0.6	
B 173	Lengfelden-Hohe Brücke	0.5	
B 173	Steinerne Stiege-Emailwerk (3.Spur)	3.1	
B 174	Rumerhof-Rossauer Innbrücke-ASt.Innsbruck/Ost	2.7	
B 176	Aufstieg Gasteig	3.1	
B 176	Gasteig-Griesenau	3.4	
B 176	Griesenau-Schwendt	5.2	
B 176	OD Schwendt	2.3	
B 177	Zirlerberg (3.Spur ohne Kehre)	3.0	
B 181	Zollamt Achenwald-Staatsgrenze A/D (Kaiserwacht)	1.3	
B 181	Rinnengalerie	0.1	
B 182	Gleirschkurve	0.6	
B 182	Innsbruck (Stubaitalbahnkreuzung)	0.2	
B 183	Kampl-Zeggerbrücke-Neustift	3.0	
B 183	OD Neustift	0.5	
B 186	Habichen-Tumpen	1.5	
B 186	Tumpen-Lehn	1.6	
B 186	Gaiserbachgalerie	0.3	
B 187	Lermoos/Mitte-Schanz/Zollamt	5.3	
B 188	Gfäll	0.8	
B 188	See-Kappl/Lochau	6.9	
B 188	Kappl/Lochau-Ischgl/West	10.4	
B 188	Galtür	2.1	
B 188	Galerie Vergröß	0.5	
B 197	St.Jakob-St.Anton	1.4	

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
B 198	Krumbachbrücke (Landesgrenze T/V)	1.8	
B 198	UF Hägerau	3.4	
B 198	UF Holzgau	3.5	
B 198	Häselgehr	2.5	
B 198	UF Stanzach	2.9	
B 198	Reutte (Lechaschauer Lechbrücke)	1.3	
B 198	UF Gatterlawine	3.5	
B 199	Weißbach-Gaicht	5.2	
B 199	UF Nesselwängle	3.1	
B 199	Haller-Haldensee	1.8	
B 199	UF Haldensee	2.8	
B 199	Warbsbachbrücken	1.5	
B 199	Zöblen-Schattwald	3.6	
B 312	UF Brugghäusl	1.2	
B 312	Luech-Söll	3.6	
B 312	Scheffau-Auhäusl (ohne Knotenausbau)	3.0	
B 312	Going-Stanglwirt (3.Spur)	1.5	
B 312	Waidring/Schredergasse	1.5	
B 314	Kn.Haiming-AST.Nassereith/Süd (Tschirganttunnel)	5.0	
B 314	Fernpaß Südrampe	4.0	
B 314	Fernpaßtunnel	6.2	
B 314	AST.Lermoos/West-Lähn/Ost	1.5	
B 314	Heiterwang-Reutte/Süd	9.3	
B 315	UF Zams-Landeck (Tunnel)	2.0	
B 315	Kajetansbrücke-Nauders (ohne Galerien)	7.5	
B 315	Kirchtalgalerie	0.4	

V O R A R L B E R G

AUTOBAHNEN

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
	STUFE 1		
A 14	UF Bludenz	5.2	1986
	STUFE 2		
	keine Bauvorhaben		

SCHNELLSTRASSEN

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
	STUFE 1		
S 16	ASTAG, Langen-Danöfen	4.1	1986
S 18	Kn.Lauterach-Staatsgrenze A/CH	6.0	1987
S 16	Innerbraz	3.0	1988
	STUFE 2		
	keine Bauvorhaben		

BUNDESSTRASSEN B

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
	STUFE 1		
B 188	Illbrücke Lorüns	0.3	1986
B 197	Langen - Stuben (Lawinenverbauung)	2.1	1986
B 188	UF Gaschurn, Teil II	0.5	1987

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
B 190	Dornbirn/Nord-Lauterach (Hohe Brücke)	1.7	1987
B 202	OD Bregenz, Bereich Bahnhofneubau	0.6	1987
B 188	UF Lorüns	2.0	1988
B 200	Dornbirn/Nord-Alberschwende	9.5	1988
B 200	Andelsbuch-Bersbuch	3.8	1989
B 193	Damüls-Au (B 200)	9.1	1990
STUFE 2			
B 188	UF Gaschurn I	1.6	
B 190	OD Dornbirn, Verlängerung	0.2	
B 190	Lochau, Klause	1.4	
B 191	UF Feldkirch (inkl.Letzetunnel)	3.2	
B 193	UF Nüziders	1.5	
B 193	Thüringen-Thürigerberg	2.6	
B 193	Fontanella, Stutzobel (Lawinenverbauung)	0.3	
B 198	Rauz, Lawinenverbauung	0.5	
B 198	Klösterle, Galerie Hohe Seite (Verlängerung)	0.2	
B 198	Zürs, Lawinentunnel	3.0	
B 198	Warth, Fluhtobel (Lawinentunnel und -galerie)	0.4	
B 200	OD Alberschwende II	0.5	
B 200	Auer Wald, Ausbau mit Lawinentunnel	2.3	
B 200	UF Schoppernau	2.7	
B 203	Lustenau, Schweizerhaus	2.4	
B 205	UF Hittisau	1.5	

W I E N

AUTOBAHNEN

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
STUFE 1			
A 22	ASt.Reichsbrücke-Kn.Kaisermühlen (WBG)	3.4	1986
A 23	Kn.Kaisermühlen-ASt.Hirschstetten (WBG)	4.0	1988
STUFE 2			
keine Bauvorhaben			

BUNDESSTRASSEN B

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
STUFE 1			
B 12	23., Brunnerstr. v. Hödlgasse - Erlaaerstr.	0.3	1986
B 221	Landstraßer Gürtel (Blamauerg.-Landstr. Gürtel)	1.2	1986
B 225	Verteilerkreis Favoriten-Laaerbergstraße	1.0	1986
B 227	3., Erdberger Lände v. Stadionbr - Rotundenbr.	1.0	1986
B 3	Siebeckgasse-Donaufelderstraße	1.1	1987
B 17	Wienerbergstraße-A 2 (WBG)	2.1	1987
B 225	Wienerbergstr. (Breitenfurterstr.-Triesterstr.)	1.2	1987
B 221	Wiener Gürtelstraße, Teil I (WBG)	12.0	1988
B 302	Hirschstetten(A23)-B8	4.5	1988
B 1	Am Heumarkt	0.7	1989
B 1	Linke Wienzeile (Getreidemarkt-Joanelligasse)	0.7	1989
B 3	Donaufelderstraße-Leopoldauerstraße	1.3	1989
B 3	Leopoldauerstraße-Brünner Straße	1.0	1989
B 16	Unterfahrung Donauländebahn	0.9	1990

Str. Nr.	Baulosbezeichnung	Länge in km	Beginn- jahr
STUFE 2			
B 1	Linke Wienzeile (Iheringgasse-Schloßallee)	0.6	
B 1	Schwarzenbergplatz	0.2	
B 1	Westeinfahrt Wien (WBG)	11.0	
B 3b	Donaustadtstraße (Neuhaufigasse-Lange Allee)	1.0	
B 7	Brünner Straße (Schnellbahnbrücke-B3)	0.5	
B 8	Uraniabrücke	0.2	
B 8	Franzensbrückenstraße (inkl.Brücke)	0.5	
B 10	Handelskai (Haussteinstraße-Wachaustraße)	0.6	
B 12	Carlbergergasse-Landesgrenze W/N	1.4	
B 17	Südeinfahrt Wien (WBG)	3.3	
B 221	Wiener Gürtelstraße, Teil II (WBG)	12.0	
B 222	Silbergasse-Billrothstraße	0.5	
B 222	Altmannsdorfer Anger (Altmannsd.Str.-Breitenf.Str)	0.7	
B 222	Sandleitengasse (Kreuzung Wilhelminenstraße)	0.1	
B 222	Cumberlandstraße (Karlingergasse-Hadikgasse)	0.7	
B 223	Flötzersteig (Donhartgasse-Spiegelgrundstraße)	0.6	
B 224	Grünbergstraße (WBG)	2.4	
B 225	Ludwig von Höhnel-Gasse	0.9	
B 225	Bitterlichstraße	1.5	
B 225	Bitterlichstraße-Simmeringer Hauptstraße	2.5	
B 226	Floridsdorfer Hauptstraße-Prager Straße	0.8	
B 227	Obere Donaustraße (Hollandstraße-Herminengasse)	0.5	
B 227	Untere Donaustraße (Bereich Uraniabrücke)	0.5	
B 301	Kledering-Kn.Kaisermühlen (A22, A23) inkl.Donaubr.	10.5	

Abkürzungsverzeichnis

A	=	Autobahnen
ASAG	=	Autobahnen und Schnellstraßen AG
ASt.	=	Anschlußstelle
ASTAG	=	Arlbergstraßentunnel AG
ASFINAG	=	Autobahn- und Schnellstraßen-Finanzierungs AG
B	=	Bundesstraßen B
BAAG	=	Brenner Autobahn AG
HAST.		Halbanschlußstelle
Kn.	=	Knoten
KWA	=	Kostenwirksamkeitsanalyse
NKU	=	Nutzen-Kosten-Untersuchungen
NWA	=	Nutzwertanalysen
OD	=	Ortsdurchfahrt
PAAG	=	Pyhrn Autobahn AG
RFB.	=	Richtungsfahrbahn
S	=	Schnellstraßen
Str.Nr.	=	Straßennummerierung nach Bundesstraßengesetznovelle 1986
TAAG	=	Tauern Autobahn AG
UF	=	Umfahrung
WA	=	Wirkungsanalyse
WBG	=	Wiener Bundesstraßen AG