

## **1439 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVIII. GP**

---

# **Bericht des Bautenausschusses**

**über den Antrag 633/A der Abgeordneten Dkfm. Dr. Otto Keimel, Kurt Eder und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286/1971, zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 420/1992, geändert wird (Bundesstraßen gesetznovelle 1993) und**

**über den Antrag 380/A der Abgeordneten Rudolf Anschober und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem zum Schutz der Umwelt und der Nachbarn das Bundesstraßengesetz, BGBl. Nr. 286/1971, in der Fassung BGBl.**

**Nr. 159/1990 geändert wird sowie**

**über den Antrag 269/A der Abgeordneten Rudolf Anschober, Johannes Voggenhuber und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286/1971, in der Fassung BGBl. Nr. 159/1990 (Bundesstraßengesetznovelle 1991) geändert wird**

Die Abgeordneten Dkfm. Dr. Otto Keimel, Kurt Eder und Genossen haben am 11. November 1993 den Initiativantrag 633/A eingebracht und wie folgt begründet:

„Die Novellierung des Bundesstraßengesetzes beschänkt sich auf jene materiellen Bestimmungen und Streckenbeschreibungen in den Bundesstraßenverzeichnissen, deren Änderung für die aktuellen Vorhaben und Planungen der Bundesstraßenverwaltung unbedingt erforderlich sind. Eine umfassende Änderung der Bundesstraßenverzeichnisse soll bis zur Entscheidung über eine Übernahme der Bundesstraßen B durch die Länder zurückgestellt werden.“

Die Bundeskompetenz für Gesetzgebung und Vollziehung ergibt sich aus Artikel 10 Abs. 1 Z 9 B-VG als Angelegenheit der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge.

Zusätzlicher Personal- und Verwaltungsaufwand ist im Bereich der Bundesstraßenverwaltung durch diesen Gesetzesentwurf nicht zu erwarten.

Zu den einzelnen Bestimmungen ist zu bemerken:

### **Artikel I**

1. Gemäß Artikel IV und VIII AFINAG-Gesetz kann der Bund auf Bundesstraßenteilstrecken, die derzeit noch nicht bemautet werden, ein Entgelt einheben. Indem Grundflächen, die der Mauteinhebung dienen sollen, zu Bestandteilen der Bundesstraßen erklärt werden, besteht hiefür auch ein Enteignungsrecht des Bundes. Gleches gilt dann auch für die der Grenzbefestigung dienenden Grundflächen. Bei der Anführung der Anlagen zum Schutz vor Beeinträchtigungen durch den Verkehr als Bestandteile der Bundesstraße wird durch Entfall der Wortfolge „der Nachbarn“ verdeutlicht, daß solche Anlagen nicht nur unmittelbar die Nachbarn vor Beeinträchtigungen schützen sollen, sondern gleichzeitig gegen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch den Straßenkörper wirken.

2. Die Notwendigkeit der Abänderung einer Verordnung nach Abs. 1 kann sich insbesondere im Zuge des Vergabeverfahrens ergeben, wenn eine technisch und wirtschaftlich bessere Variante gefunden wird. Aber auch neu hervorgekommene Wünsche der Bevölkerung sollten, soweit dies machbar ist, erfüllt werden können. Damit nicht eine große zeitliche Verzögerung des Straßenbauvorhabens diesen kleinen Veränderungen am Trassenverlauf entgegensteht, wäre die erforderliche neue Verordnung in einem vereinfachten Verfahren zu erlassen. Da im vorangegangenen Verfahren nach § 4 Abs. 1 bereits eine gründliche Aufbereitung der Sachfragen erfolgt ist, können die Auswirkungen der geplanten Veränderung aus den Ergebnissen dieses Verfahrens beurteilt werden. Für das vereinfachte Verfahren bietet sich die sinngemäße Formulierung an: „Die Verordnung ist abweichen.“

mäße Anwendung des § 18 Abs. 3 des UVP-Gesetzes, BGBl. Nr. 697/1993, an.

3. Die Wiederverlautbarung des Forschungsförderungsgesetzes ist zu berücksichtigen.

4. § 21 sieht eine Parteistellung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) im behördlichen Bewilligungsverfahren für Bauführungen an bestehenden Bundesstraßen vor. Es sollte abweichend von der bisherigen Rechtslage nun auch im sensiblen Bereich der Bauführungen in Bundesstraßenplanungsgebieten und Bundesstraßenbaugebieten dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) Parteistellung im behördlichen Bewilligungsverfahren eingeräumt werden.

5. Die Wiederverlautbarung des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes ist zu berücksichtigen.

6. Der zweite Absatz des § 23 BStG kann aufgehoben werden, da die Bestimmungen des Forstgesetzes über die Bannlegung von Wäldern auf Antrag der Bundesstraßenverwaltung ausreichend erscheinen.

7.—26. Die Novellierung der Verzeichnisse beinhaltet im wesentlichen eine Anpassung festgelegter Straßenverläufe an die tatsächlichen bzw. die mit den Ländern und Gemeinden abgestimmten Planungsvorstellungen. Diese Änderungen sind für die aktuellen Planungen und Arbeiten der Bundesstraßenverwaltung unbedingt erforderlich.

Im Zusammenhang mit der Festlegung des Straßenverlaufes der Bundesstraßen in Graz sind die Änderungen in den Punkten 7., 8., 16. und 17. erforderlich.

Im Zusammenhang mit der Änderung des Verlaufes der Bundesstraßen im Bereich Gleisdorf sind die Änderungen in den Punkten 14. und 15. erforderlich.

Für die Durchführung eines Anhörungsverfahrens ist die Änderung der Streckenbeschreibung für die B 111 Gailtal Straße im Punkt 18. erforderlich.

Punkt 13. über die Verbindung der B 50 Burgenland Straße zur Staatsgrenze berücksichtigt den gemeinsam mit dem Land Burgenland und der Slowakei festgelegten neuen Straßenverlauf der geplanten Umfahrung von Kittsee.

In den Punkten 20., 21., 22. und 26. sind notwendige Ergänzungen zu den mit der Bundesstraßengesetznovelle 1992 getroffenen Änderungen der Verzeichnisse vorgesehen.

Punkt 12. sieht eine Einmündung der B 49 Bernstein Straße in die B 47 Lundenburger Straße auf dem Gebiete Reinthals vor, da auf der tschechischen Seite der Staatsgrenze bei Bernhardsthal ein Naturschutzgebiet liegt.

Punkt 19. berücksichtigt, daß die B 143 Hausruck Straße in Übereinstimmung mit dem Land Oberösterreich und den betroffenen Gemeinden nicht nach Timelkam verlegt werden soll.

In den Punkten 9., 10., 11., 23., 24. und 25. erfolgt eine Änderung des Bundesstraßennetzes in Wien. Mit der B 3 d Donau Straße, Abzweigung Hirschstetten, ist im 22. Wiener Gemeindebezirk eine neue hochrangige Straßenverbindung in west-östlicher Richtung vorgesehen, die sowohl der Entlastung der Ortskerne vom Durchzugsverkehr wie auch der Erschließung des größten Stadterweiterungsgebietes von Wien dienen soll. Mit der Änderung des Verlaufes der B 302 Wiener Nordrand Straße soll eine großräumige Ableitung des aus dem Norden nach Wien kommenden Verkehrs von der B 7 Brünner Straße auf die A 23 Autobahn Südosttangente Wien geschaffen werden. Die die B 10 a Budapester Straße, Abzweigung Schwechat, betreffende Änderung wird durch die Planungen für die B 301 Wiener Südrand Straße notwendig. Für die Aufnahme der neuen Bundesstraße B 3 d Donau Straße, Abzweigung Hirschstetten, und für die Belassung der B 229 Groß Jedlersdorfer Straße in den Verzeichnissen auch nach Verkehrsübergabe der B 302 Wiener Nordrand Straße ist die Streichung des umstrittenen Bundesstraßenzuges B 222 Wiener Vororte Straße zwischen dem Wiental und Breitenfurter Straße vorgesehen. Für die verbleibende Strecke zwischen Breitenfurter Straße und Altmannsdorfer Straße ist daher die Aufnahme der neuen Bundesstraßen B 12 b Brunner Straße Abzweigung Altmannsdorf vorgesehen.

Die Abgeordneten Rudolf Anschober und Genossen haben am 10. Juli 1992 den Initiativantrag 380/A eingebracht und wie folgt begründet.

Der gegenständliche Gesetzesantrag steht in Zusammenhang mit der bevorstehenden Verabschiedung eines Umweltverträglichkeitsprüfungs-Gesetzes. Sollte nicht der Umweltausschuß bereits eine Änderung der Materiengesetze vornehmen, werden die entsprechenden Fachausschüsse über eine Novellierung der Anlagenrechte verhandeln müssen, denn ohne die wirksame Hereinnahme des Umwelt- und Nachbarschaftsschutzes in die Anlagenrechte wird auch die Umweltverträglichkeitsprüfung ohne Folgen bleiben.

Der Bau von Bundesstraßen ist an die Erlassung einer entsprechenden Trassenverordnung nach § 4 gebunden. Darüber hinaus bedürfen Bundesautobahnen und Bundeschnellstraßen eines Beschlusses der Bundesregierung nach § 4 a. Nach Auffassung des Verwaltungsgerichtshofes stellen jedoch die Bundesstraßenverzeichnisse einen Auftrag zum Bau der angegebenen Verbindungen dar. Die Kriterien für die Verordnungserlassung sind äußerst unbestimmt.

Entsprechend der notwendigen Neuorientierung der Verkehrspolitik bringt der Antrag daher

## 1439 der Beilagen

3

- die Pflicht zu Erlassung eines gemeinsamen Gesamtverkehrskonzept für Straße und Bahn sowie die übrigen Verkehrsträger, darin ist das Ziel einer Schadstoffreduktion zu verfolgen und kommt der Bahn im Verhältnis zur Straße eine Priorität zu,
- der weitere Bau bereits verordneter Bundesstraßen ist an das Vorliegen des Gesamtverkehrskonzepts gebunden, auch die Trassenverordnung nach § 4 a ist auf der Grundlage des Gesamtverkehrskonzepts zu erstellen, die Bundesstraßenverzeichnisse gelten nur als Kompetenzabgrenzung zwischen Bund und Ländern,
- in die Kriterien für die Erlassung der § 4 Verordnung wird der Nachbarschafts- und Umweltschutz als notwendige Voraussetzung aufgenommen. Der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit gilt gemäß der Bundesverfassung für alle Verwendungen öffentlicher Gelder, somit wurde auf eine gesonderte Nennung verzichtet.

Auf die Installierung eines **Straßenbewilligungsverfahren** wurde in Anbetracht des vorgesehenen **Anfechtungsrecht** für Umweltschutzorganisationen bei Trassenverordnungen in § 16 Abs. 3 der UVP-Regierungsvorlage (269 der Beilagen) verzichtet.

Die Abgeordneten Rudolf Anschober, Johannes Voggenhuber und Genossen haben am 11. Dezember 1991 den Initiativantrag 269/A eingebracht und wie folgt begründet:

Aus konkretem Anlaß der beabsichtigten Enteignungsverfahren nimmt der gegenständliche Antrag die Streckenteile von Schlierbach bis Windischgarsten und von Gaishorn bis Traboch aus der gesetzlichen Streckenbeschreibung der A 9.

Von umweltbewußten Menschen und weitsichtigen Verkehrsplanern wird der weitere Ausbau der Pyhrn Autobahn (A 9) abgelehnt, weil Autobahnen mittel- und langfristig verkehrsfördernd wirken und damit neben dem unerwünschten Landverbrauch eine stetig steigende Belastung der Bevölkerung und der Umwelt durch Lärm und Luftschadstoffe gegeben ist. Konkret manifestiert sich dieser Widerstand in der Weigerung der Bauern im Krems-, Steyr- und im Garstnertal in Oberösterreich, ihre landwirtschaftlichen Nutzflächen für den weiteren Autobahnbau zu veräußern, sodaß eine Überlassung nur im Wege der Enteignung durchzusetzen wäre.

Die Richtigkeit der Argumente der Autobahngegner wurde durch die „Transitverkehrsstudie Oberösterreich 1989/90“ (Amt der Oberösterreichischen Landesregierung) bestätigt: Derzeit liegt das Verkehrsaufkommen auf der Pyhrnroute bei 5 900 Kraftfahrzeugen pro Tag, nach dem Totalausbau der Autobahn wären 15 400 Kraftfahrzeuge

täglich zu erwarten. Setzt sich allerdings die Haltung der EG durch, die Transitbeschränkungen nur auf der Brennerroute und allenfalls auf der Tauern Autobahn hinnehmen will, so wäre die Bevölkerung an der „freien“ Pyhrnroute mit einer noch um 50% höheren Verkehrslawine konfrontiert.

Zwanzig Jahre nach Erlassung des Bundesstraßengesetzes mit seinem Autobahnverzeichnis ist es jedoch höchst an der Zeit, anhand der Erfahrungen aus der Brennerstrecke zu lernen, insbesondere da der EG-Binnenmarkt eine exorbitante Steigerung des Verkehrsaufkommens mit sich bringen soll. Anstatt langwieriger Verhandlungen über die Beschränkung des Transitverkehrs sollten erst gar nicht die Straßenschleusen geöffnet werden und damit die österreichische Bevölkerung vor zusätzlichem Lärm und Schadstoffen bewahrt werden.

In einem Zuge werden auch die übrigen bestehenden Autobahnlücken im Gesetz festgeschrieben.

Da der Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 11. Oktober 1990, Z 90/06/0091, die Straßenverzeichnisse des Bundesstraßengesetzes nicht als bloße Kompetenzabgrenzung zu den Straßenbau- und Erhaltungsgagenden der Länder und Gemeinden eingestuft hat, sondern vielmehr daraus eine Verpflichtung der Verwaltung zum Bau ableitet, ist der neuen umweltbewußten Verkehrs politik insbesondere in Hinblick der stark steigenden Verkehrsbelastung durch den Binnenmarkt der EG durch eine Gesetzesänderung kurzfristig Rechnung zu tragen. Mittelfristig ist darüber hinaus ein verkehrsträgerübergreifendes Bundesgesetz anzustreben, das dem so oft verkündeten Prinzip des Vorrangs der Schiene vor der Straße, der Mitsprache der Bevölkerung in der Bedarfsprüfung und bei den Umweltauflagen und anderes mehr rechtliche Verbindlichkeit verleiht.“

Der Bautenausschuß hat den gegenständlichen Antrag in seiner Sitzung am 10. Dezember 1993 in Verhandlung genommen.

An der Debatte beteiligten sich nach dem Berichterstatter die Abgeordneten Dkfm. Heinz Hochsteiner, Dr. Severin Renoldner, Kurt Eder, Josef Edler, Richard Gebert, Johann Hofer, Dr. Otto Keimel, Josef Meisinger sowie die Staatssekretärin im Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten Dr. Maria Fekter.

Die Abgeordneten Dr. Otto Keimel und Kurt Eder brachten einen Abänderungsantrag ein.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag 633/A unter Berücksichtigung des Abänderungsantrages mit Stimmenmehrheit angenommen.

Die Anträge 269/A und 380/A der Abgeordneten Rudolf Anschober und Genossen erhielten nicht die erforderliche Mehrheit.

## 1439 der Beilagen

Mit Stimmenmehrheit traf der Bautenausschuß folgende Ausschlußfeststellungen:

**Zu Art. I Z 23:**

Der Bautenausschuß geht davon aus, daß die Betriebskosten (Kosten der betrieblichen Erhaltung) der B 222 Wiener Vorortesträße im Jahre 1994 noch durch den Bund (Bundesstraßenverwaltung) getragen werden.

**Zu Art. I Z 25:**

Der Bautenausschuß geht davon aus, daß die Inangriffnahme der Ausführung der B 302 erst dann erfolgt, wenn sichergestellt ist, daß die daraus resultierenden Projektkosten von 1,4 Mrd. S auf Preisbasis 1993 nicht überschritten werden. Sollte

sich eine derartige Überschreitung als notwendig erweisen, darf die Inangriffnahme erst dann erfolgen, wenn nach erfolgreichen Verhandlungen sichergestellt ist, daß der Mehrbedarf von anderen interessierten Gebietskörperschaften getragen wird, sodaß die Belastung des Bundes jedenfalls 1,4 Mrd. S auf Preisbasis 1993 nicht übersteigt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Bautenausschuß somit den Antrag, der Nationalrat wolle

1. dem angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen
2. diesen Bericht hinsichtlich der Anträge 268/A und 380/A der Abgeordneten Rudolf Anschober und Genossen zur Kenntnis nehmen.

Wien, 1993 12 10.

**Dkfm. Dr. Günter Puttinger**

Berichterstatter

**Dkfm. Dr. Otto Keimel**

Obmann

/.

**Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286/1971, zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 420/1992, geändert wird (Bundesstraßengesetznovelle 1993)**

Der Nationalrat hat beschlossen:

**Artikel I**

Das Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286/1971, zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 420/1992, wird wie folgt geändert:

1. § 3 lautet:

**„Bestandteile der Bundesstraße“**

§ 3. Als Bestandteile der Bundesstraße gelten neben den unmittelbar dem Verkehr dienenden Flächen, wie Fahrbahnen, Gehsteige, Rad- und Gehwege, Parkflächen, Haltestellenbuchten, der Grenzabfertigung dienende Verkehrsflächen, auch bauliche Anlagen im Zuge einer Bundesstraße, wie Tunnels, Brücken, Durchlässe, Stütz- und Futtermauern, Straßenböschungen, Straßengräben, ferner im Zuge einer Bundesstraße gelegene Anlagen zum Schutz vor Beeinträchtigungen durch den Verkehr auf der Bundesstraße, insbesondere gegen Lärmeinwirkung, weiters im Zuge einer Bundesstraße gelegene, der Erhaltung und der Beaufsichtigung der Bundesstraßen dienende bebaute und unbebaute Grundstücke sowie der Grenzabfertigung und der Bemautung dienende Grundflächen.“

2. Im § 4 wird folgender Abs. 6 angefügt:

„(6) Änderungen der durch eine Verordnung nach Abs. 1 festgelegten Straßenachse bis zu 50 m können nach Zustimmung der berührten Länder und Gemeinden unter sinngemäßer Anwendung des § 18 Abs. 3 des Umweltverträglichkeitsprüfungsge setzes, BGBl. Nr. 697/1993, verordnet werden.“

3. Im § 6 lautet der letzte Satz:

„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. 434/1982 in der geltenden Fassung, sinngemäß.“

4. § 14 Abs. 2 lautet:

„(2) Im Bundesstraßenplanungsgebiet dürfen Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. Die Behörde hat jedoch Ausnahmen zuzulassen, wenn diese den geplanten Straßenbau nicht erheblich erschweren oder wesentlich verteuern oder zum Schutze des Lebens und der Gesundheit von Personen notwendig sind. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) ist in dem Bewilligungsverfahren Partei im Sinne des § 8 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 — AVG. Bauführungen, die in rechtlich zulässiger Weise vor Erklärung zum Bundesstraßenplanungsgebiet begonnen worden sind, werden hiervon nicht berührt.“

5. Im § 21 Abs. 1 lautet der vierte Satz:

„Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) ist in diesem Verfahren Partei im Sinne des § 8 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 — AVG.“

6. Im § 23 entfallen Abs. 2 und die Absatzbezeichnung „(1)“.

7. Im Verzeichnis 1, Bundesstraßen A (Bundesautobahnen), lautet die Beschreibung der Strecke der A 2 Süd Autobahn:

„Wien/Inzersdorf (A 23, B 17) — Wiener Neustadt — Wechsel — Hartberg — Knoten Graz/West (A 9) — Pack — Klagenfurt — Knoten Villach (A 10, A 11) — Staatsgrenze bei Arnoldstein, einschließlich Graz/Ost — Graz/Liebenau (B 73).“

8. Im Verzeichnis 1, Bundesstraßen A (Bundesautobahnen), lautet die Beschreibung der Strecke der A 9 Pyhrn Autobahn.

„Sattledt (A 1, A 8) — Windischgarsten — Selzthal — St. Michael/Leoben — Knoten Graz/West (A 2) — Staatsgrenze bei Spielfeld.“

9. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, wird eine neue Bundesstraße B 3 d mit der Bezeichnung „Donau Straße Abzweigung Hirschstetten“ aufgenommen. Die Beschreibung hat zu lauten:

„Wien [Hirschstetten (A 23, B 302)—Eßling]—Großenzersdorf (B 3).“

10. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, lautet die Beschreibung der Strecke B 10 a Budapest Straße Abzweigung Schwechat:

„Kugelkreuz (B 9, B 10)—Schwechat (A 4)—Wien [Freudenau (B 10)], einschließlich Anbindung Alberner Hafen (siehe Anmerkung 10).“

11. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, wird eine neue Bundesstraße B 12 b mit der Bezeichnung „Brunner Straße Abzweigung Altmannsdorf“ aufgenommen. Die Beschreibung hat zu lauten:

„Wien [Breitenfurter Straße (B 12)—Altmannsdorfer Straße (B 224)].“

12. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, lautet die Beschreibung der Strecke der B 49 Bernstein Straße:

„Deutsch Altenburg (B 9)—Donaubrücke—Groissenbrunn—Marchegg—Angern—Dürnkrut—Hohenau—Reinthal (B 47).“

13. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, lautet die Beschreibung der Strecke der B 50 Burgenland Straße:

„Wolfsthal (B 9)—Kittsee—Gattendorf (B 10)—Parndorf (B 10)—Eisenstadt—Mattersburg—Sieggraben—St. Martin—Oberpullendorf—Lockenhaus—Oberwart—Markt Allhau—Hartberg (B 54), einschließlich Verbindung zur Staatsgrenze bei Kittsee.“

14. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, lautet die Beschreibung der Strecke der B 54 Wechsel Straße:

„Wiener Neustadt (B 17)—Seebenstein—Aspang—Mönichkirchen—Pinggau—Lafnitz—Hartberg—Kaindorf—Ludersdorf/Wilfersdorf (B 65).“

15. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, lautet die Beschreibung der Strecke der B 64 Rechberg Straße:

„Frohnleiten (S 35)—Passail—Weiz—Gleisdorf (B 54).“

16. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, lautet die Beschreibung der Strecke der B 70 Packer Straße:

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

17. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, lautet die Beschreibung der Strecke der B 73 Kirchbacher Straße:

„Graz/Liebenau (A 2)—Hausmannstätten—Kirchbach—Neugralla (B 67).“

18. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, lautet die Beschreibung der Strecke der B 111 Gailtal Straße:

„Arnoldstein (A 2)—Hermagor—Kötschach—Maria Luggau—Strassen (B 100).“

19. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, lautet die Beschreibung der Strecke der B 143 Hausruck Straße:

„Ort (A 8)—Ried—Ampflwang—Vöcklabruck (B 1).“

20. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, lautet die Beschreibung der Strecke der B 147 Braunauer Straße:

„Straßwalchen (B 1)—Mattighofen—Uttendorf—Umfahrung Braunau/Inn (B 148).“

21. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, wird eine neue Bundesstraße B 149 mit der Bezeichnung „Subener Straße“ aufgenommen. Die Beschreibung hat zu lauten:

„St. Florian/Inn (B 137)—Suben—St. Marienkirchen (A 8).“

22. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, lautet die Beschreibung der Strecke der B 156 Lamprechts hausener Straße:

„Salzburg/Hagenau (B 1)—Oberndorf—Lamprechtshausen—Umfahrung Braunau/Inn (B 148) (siehe Anmerkung 6).“

23. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, entfällt die B 222 Wiener Vororte Straße.

24. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, lautet die Beschreibung der Strecke der B 229 Groß Jedlers dorfer Straße:

„Wien [Groß Jedlersdorf (B 227)—Siemensstraße—Leopoldau—Breitenlee (B 302)].“ Die Anmerkung 9 entfällt.

25. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, lautet die Beschreibung der Strecke der B 302 Wiener Nordrand Straße:

„Wien [Hirschstetten (A 23, B 3 d)—Süßnbrunn]—Gerasdorf—Seyring—Wien [Stammersdorf—Strebersdorf (A 22)].“

26. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, lautet lit. c der Anmerkung 6:

„die B 156 Lamprechtshausener Straße: Salzburg/Nord (A 1, B 150)—Oberndorf—Lamprechtshausen—Umfahrung Braunau/Inn (B 148).“

## 1439 der Beilagen

7

27. Im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, wird folgende Anmerkung angefügt:

„Anmerkung 10: Dieser Straßenzug wird mit Verkehrsübergabe der B 301 Wiener Südrand Straße zwischen Donau und A 4 Ost Autobahn als Bundesstraße aufgelassen, sofern über die B 301

Wiener Südrand Straße die Anbindung des Alberner Hafens gewährleistet ist.“

**Artikel II**

Dieses Bundesgesetz tritt am 1. Jänner 1994 in Kraft.