



372/ME Graudenz und Brückenbau

REPUBLIK ÖSTERREICH

BUNDESMINISTERIUM
FÜR WIRTSCHAFTLICHE ANGELEGENHEITEN

Γ

Geschäftszahl

808.110/5-VI/11-99

A-1011 Wien, Stubenring 1
DVR 0037257
Telefax (01) 714 27 21
Telefon (01) 711 00 Durchwahl
Name/Telefonklappe für Rückfragen:

Τ

Dr. Schiendl/5458

An das
Präsidium des Nationalrates

Bitte in der Antwort die
Geschäftszahl dieses
Schreibens anführen.

Dr. Karl Renner Ring 3
1017 Wien

Ge
Datum 13.4.1999
Verteilt

Betreff: Bundesstraßengesetznovelle, Begutachtung

Stabrede

Das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten übermittelt in der Beilage den o.a. Gesetzesentwurf und ersucht um Stellungnahme, insbesondere zu den Auswirkungen des Gesetzesentwurfes auf den Wirtschaftsstandort Österreich, die Beschäftigung und die Konsumenten sowie zu dessen finanziellen Auswirkungen auf die Gebietskörperschaften.

Es ergeht das Ersuchen, diese Stellungnahme auch in 25-facher Ausfertigung dem Präsidium des Nationalrates zuzuleiten.

Sollte bis 7. Mai 1999 keine Stellungnahme im Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten einlangen, so wird angenommen, daß keine Bedenken gegen das vorgesehene Novellierungsvorhaben bestehen.

Beilagen

Wien, am 8. April 1999
Für den Bundesminister:
DI Hans Müller

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Entwurf
Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971
geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 31/1997, wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 1 lautet:

„(1) Die Bundesstraßen werden eingeteilt in

- a) Bundesstraßen A (Bundesautobahnen), das sind Bundesstraßen ohne höhengleiche Überschneidung mit anderen Verkehrswegen, die sich für den Schnellverkehr im Sinne der strassenpolizeilichen Vorschriften eignen und bei welchen besondere Anschlußstellen für die Zu- und Abfahrt vorhanden sind, einschließlich der Zu- und Abfahrtsstraßen;
- b) Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen), das sind Bundesstraßen, die sich nach ihrer Anlage für den Schnellverkehr im Sinne der strassenpolizeilichen Vorschriften eignen, ohne daß die übrigen Voraussetzungen nach lit.a gegeben sind; sofern besondere Anschlußstellen für die Zu- und Abfahrt vorhanden sind, gelten die Zu- und Abfahrtsstraßen als Bestandteile der Bundesstraßen S; zusätzliche Anbindungen oder Änderungen der am Tag des Inkrafttretens des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX/1999 bestehenden Anschlüsse dürfen nur in Form besonderer Anschlußstellen erfolgen; Anschlüsse von öffentlichen Straßen und Wegen in Bundesstraßen S, die Mautstrecken gemäß § 1 des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996 sind, dürfen nicht in höhengleicher Form erfolgen;
- c) Bundesstraßen B, das sind alle übrigen Bundesstraßen; die Zu- und Abfahrtsrampen zu kreuzenden Straßen gelten als Bestandteile der Bundesstraßen B; Anschlüsse von öffentlichen Straßen und Wegen in Bundesstraßen B, die Mautstrecken gemäß § 1 des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996 sind, dürfen nicht in höhengleicher Form erfolgen; ebenso dürfen außerhalb der am Tag des Inkrafttretens des

Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX/1999 bestehenden Ortsgebiete (§ 2 Abs. 1 Z 15 der StVO 1960) bei bestimmten Bundesstraßen B zusätzliche Anbindungen von öffentlichen Straßen und Wegen oder Änderungen der zu diesem Zeitpunkt bestehenden Anschlüsse nur in Form besonderer Anschlußstellen erfolgen, soferne dies in Anmerkungen zum Verzeichnis 3 festgelegt ist.“

2. § 3 lautet:

„Als Bestandteile der Bundesstraße gelten neben den unmittelbar dem Verkehr dienenden Flächen, wie Fahrbahnen, Gehsteige, Rad- und Gehwege, Parkflächen, Haltestellenbuchten, der Grenzabfertigung dienende Flächen, auch bauliche Anlagen im Zuge einer Bundesstraße, wie Tunnels, Brücken, Durchlässe, Stütz- und Futtermauern, Straßenböschungen, Straßengräben, ferner im Zuge einer Bundesstraße gelegene Mautanlagen sowie 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.“

3. § 4 samt Überschrift lautet:

„§ 4. Bestimmung des Straßenverlaufes, Ausbau des Bestandes und Auflassung von Straßenteilen

(1) Vor

- a) dem Bau einer neuen Bundesstraße und vor der Umlegung von Teilen einer bestehenden Bundesstraße auf eine neu zu errichtende Straße,
- b) dem Ausbau einer bestehenden Bundesstraße von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen mit einer durchgehenden Länge von 10 km oder mehr,
- c) der Errichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn mit einer durchgehenden Länge von 10 km oder mehr oder
- d) der Änderung der durch Verordnung festgelegten Straßenachse um mehr als 5m

hat der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten durch Verordnung unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der §§ 7 und 7a, die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, den Denkmalschutz und die Umweltverträglichkeit, die Erfordernisse des Verkehrs und darüber hinaus der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges sowie unter Bedachtnahme auf die Ergebnisse der Anhörung (§ 5 Abs. 1 und 2) in den Fällen der lit. a, c und d den Straßenverlauf im Rahmen der Verzeichnisse durch Festlegung der Straßenachse

und in den Fällen der lit. b durch Beschreibung auf der Grundlage jeweils eines konkreten Projektes zu bestimmen.

(2) An bestehenden Bundesstraßen bedürfen

- a) durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder aufgrund von Katastrophenfällen, durch die Niveaufreimachung von Eisenbahnkreuzungen oder durch Brückenneubauten bedingte Umlegungen von Teilen einer bestehenden Bundesstraße auf eine neu zu errichtende Straße,
- b) Kreuzungsumbauten,
- c) der Ausbau durch Zulegung eines oder mehrerer Fahrstreifen oder die Errichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn jeweils mit einer durchgehenden Länge von 1 km oder mehr, soferne diese Maßnahmen nicht bereits durch Abs. 1 lit. b oder c erfaßt sind, oder
- d) Änderungen der Nivelette um mehr als 1 m,
- e) Rampenverlegungen oder
- f) der Bau von zusätzlichen Einzelrampen in bestehenden Anschlußstellen oder Knoten ebenfalls einer Verordnung unter Bedachtnahme auf die Voraussetzungen nach Abs. 1 mit der Einschränkung, daß lediglich die Zustimmung der berührten Länder und Gemeinden erforderlich ist; wird diese nicht nachgewiesen, so ist eine Anhörung nach § 5 Abs. 1 und 2 durchzuführen.

(3) Umlegungen auf bestehende Straßen sind durch Beschreibung des Straßenverlaufes in einer Verordnung zu verfügen.

(4) Werden durch eine Umlegung nach Abs. 1, 2 und 3 Straßenteile für den Durchzugsverkehr entbehrlich oder hat sich eine wesentliche Änderung der Voraussetzungen nach Abs. 1 ergeben, hat der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten 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).

(5) Änderungen eines Projektes, welches Grundlage einer Verordnung nach § 4 Abs. 1 oder 2 war, sind ohne Wiederholung des Anhörungsverfahrens und Änderung der Verordnung nur zulässig, sofern

- a) es in Summe zu keiner Verschlechterung der im § 4 Abs. 1 genannten Voraussetzungen, insbesondere der Umweltverträglichkeit des Projektes, kommt und
- b) die Zustimmung der mitwirkenden Behörden nachgewiesen wird.

Diese Nachweise sind vom Projektwerber zu erbringen.“

4. § 4a entfällt.

5. § 5 samt Überschrift lautet:

„§ 5. Verfahrensbestimmungen für Verordnungen gemäß § 4

(1) Vor Erlassung von Verordnungen nach § 4 sind die berührten Länder und Gemeinden zu hören; die Gemeinden werden hiebei im eigenen Wirkungsbereich tätig.

(2) Vor Erlassung von Verordnungen nach § 4 Abs. 1 sind ausreichende Planunterlagen sowie Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit durch sechs Wochen in den berührten Gemeinden zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Zeit und Ort der Auflage sind durch einmalige Veröffentlichung in einer im betreffenden Bundesland weit verbreiteten Tageszeitung, und im "Amtsblatt zur Wiener Zeitung" sowie durch Anschlag an den Amtstafeln des Amtshauses (Rathauses) der berührten Gemeinden kundzumachen. Die mitwirkenden Behörden (§ 30) sowie der Umweltanwalt sind von der öffentlichen Auflage zu verständigen. Innerhalb dieser Auflagefrist kann jedermann an Ort und Stelle Abschriften oder Kopien auf eigene Kosten anfertigen und schriftlich eine Stellungnahme bei der berührten Gemeinde einbringen. Die berührten Gemeinden haben die Äußerungen gesammelt dem Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten zu übermitteln.

(3) Nach Ablauf der öffentlichen Auflage ist eine öffentliche Erörterung des Vorhabens und der eingelangten Stellungnahmen durchzuführen. Diese kann unterbleiben, wenn innerhalb der Auflagefrist keine begründeten schriftlichen Bedenken gegen das Vorhaben eingebracht wurden. Ort und Zeit der Erörterung sind in einer dem Abs. 2 entsprechenden Weise kundzumachen.

Der Projektwerber, die mitwirkenden Behörden, die berührten Gemeinden und der Umweltanwalt sind zu laden. Über das Ergebnis der öffentlichen Erörterung ist ein Resümeeprotokoll zu verfassen, welches den Geladenen zuzustellen ist.

(4) Die Verordnungen nach § 4 Abs. 1, 2 und 3 haben den Hinweis auf Plan- und Projektunterlagen – bei Verordnungen nach § 4 Abs. 1 und – soferne eine Anhörung erforderlich ist – nach § 4 Abs. 2 zusätzlich den Hinweis auf eine schriftliche Darlegung der wesentlichen Entscheidungsgründe - zu enthalten, welche beim Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten, bei dem Amt der Landesregierung des jeweiligen Landes und bei den berührten Gemeinden zur Einsicht aufliegen; die Verordnungen nach §4 Abs. 4 können einen solchen Hinweis enthalten.

(5) Kosten, die der Behörde im Rahmen des Verfahrens gemäß dieser Bestimmung erwachsen, wie Gebühren oder Honorare für Sachverständige oder Projektkoordinatoren, sind vom Projektwerber zu tragen. Geleitet von den Grundsätzen der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis kann die Behörde mit Bescheid dem Projektwerber die Bezahlung der geprüften Rechnungen direkt an den Rechnungsleger vorschreiben.“

6. Nach § 7a Abs. 5 wird folgender Abs. 6 eingefügt:

„(6) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten kann durch Verordnung nähere Bestimmungen über die Vorsorge gegen Beeinträchtigungen der Nachbarn erlassen.“

7. § 8 lautet:

„(1) Die Grundeinlöse für Zwecke der Bundesstraßen sowie der Bau und die Erhaltung der Bundesstraßen erfolgen aus Bundesmitteln, 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. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) ist berechtigt, Zuschüsse und Beiträge, die für Zwecke der Bundesstraßen von wem immer gewährt werden, entgegenzunehmen und hiefür zu verwenden.

(2) Die aus den Verträgen nach den §§ 25, 26, 27 und 28 für den Bund (Bundesstraßenverwaltung) gezogenen Entgelte, die Veräußerungserlöse aus Liegenschaften sowie die Erlöse aus der Einräumung von Baurechten und Dienstbarkeiten an Liegenschaften, sind für Zwecke der Grundeinlöse, des Baues und der Erhaltung der Bundesstraßen zu verwenden. Schadenersatzleistungen für Beschädigungen an Bundesstraßen (§ 3) und an Kraftfahrzeugen des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) sind für deren Wiederinstandsetzung zu verwenden.“

8. § 9 Abs. 1 lautet:

„(1) In Ortsgebieten (§ 2 Abs. 1 Z 15 der Straßenverkehrsordnung 1960) 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 oder um Fahrsteifen in der gleichen oder unterschiedlichen Höhenlage handelt, die für die leichte, sichere und flüssige Bewältigung starker Verkehrsbeziehungen notwendig sind;
- b) für Gehsteige und Gehwege (ausgenommen Gehsteige und Gehwege auf Über- und Unterführungsbauwerken und sonstigen Straßenkunstbauten bis zu einer Breite von insgesamt 3 Metern); die durch Baumaßnahmen des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) erforderlich werdende Wiederherstellung bestehender Gehsteige oder Gehwege in der verkehrsbedingt notwendigen Breite ist vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) zu tragen; die Gemeinden können von den Eigentümern einer angrenzenden Liegenschaft im Falle der Errichtung eines Neubaus auf derselben Kostenerstattung nach den angemessenen Herstellungskosten zu diesem Zeitpunkt verlangen;
- c) für Busspuren und Flächen, die dem ruhenden Verkehr dienen.“

9. § 9 Abs. 3 lautet:

„(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 die Kosten für die Abfuhr des vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) von der Fahrbahn der Bundesstraßen entfernten Schnees und Abräummaterials zu tragen.“

10. § 10 samt Überschrift lautet:

„§ 10. Beiträge von Unternehmungen und Gebietskörperschaften

(1) Muß eine Bundesstraße wegen der besonderen Art oder Häufigkeit der Benützung durch eine Unternehmung oder durch deren Kunden 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.

(2) Soll im besonderen Interesse einer Gebietskörperschaft eine Bundesstraße ausgebaut oder eine Baumaßnahme zeitlich vorgezogen werden, so ist der Bund (Bundesstraßenverwaltung) berechtigt, diese Maßnahmen zuzüglich aller Mehraufwendungen von Beiträgen der Gebietskörperschaft abhängig zu machen.“

11. In § 14 Abs. 1 entfällt der letzte Satz.

12. § 14 Abs. 2 und 3 lauten:

„(2) Vor Erlassung der Verordnung sind entsprechende Unterlagen durch sechs Wochen in den berührten Gemeinden zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Die Kundmachung erfolgt in sinngemäßer Anwendung des § 5 Abs. 1. Weiters sind die berührten Länder und Gemeinden zu hören; die Gemeinden werden hiebei im eigenen Wirkungsbereich tätig.

(3) Im Bundesstraßenplanungsgebiet dürfen Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen sowie Einfriedungen nicht angelegt und überhaupt Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert 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 hievon nicht berührt.“

13. In § 14 erhalten die bisherigen Absätze 3, 4 und 5 die Bezeichnung 4, 5 und 6.

14. § 15 Abs. 1 lautet:

„(1) Nach Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4 Abs. 1) dürfen auf den von der künftigen Straßentrasse betroffenen Grundstücksteilen (Bundesstraßenaugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen sowie Einfriedungen nicht angelegt und überhaupt Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. § 14 Abs. 2 und Abs. 3 gelten sinngemäß.“

15. § 16 samt Überschrift lautet:

„§ 16. Untersuchungen und Vorarbeiten

(1) Auf Antrag hat die Behörde dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) zur Vornahme von Untersuchungen und Vorarbeiten für den Bau einer Bundesstraße sowie für Erhebungen zur Beurteilung der Umweltsituation die Bewilligung zu erteilen, fremde Grundstücke zu betreten und auf diesen die erforderlichen Untersuchungen und sonstigen technischen Vorarbeiten gegen Entschädigung auszuführen. Die Behörde entscheidet hiebei über die Zulässigkeit einzelner vorzunehmender Handlungen unter Bedachtnahme auf deren Notwendigkeit sowie die möglichste Schonung und den bestimmungsgemäßen Gebrauch des betroffenen Grundstückes beziehungsweise allfällige Bergbauberechtigungen. Gegen diese Entscheidung ist eine Berufung nicht zulässig.

(2) Die Behörde entscheidet auch in sinngemäßer Anwendung der §§ 18 und 20, insbesondere dessen Abs. 3, über die zu leistende Entschädigung.“

16. § 17 lautet:

„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 (insbesondere Nutzungs- und Bestandrechten) 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 sowie Grundstücke, die durch ein im Hochwasserabflußgebiet (§ 38 Abs. 3 Wasserrechtsgesetz 1959) geplantes Straßenbauwerk von Hochwässern betroffen sein können, erworben werden.“

17. Im §20a Abs. 2 lautet der fünfte Satz:

„Bei unbilligen Härten ist für die Leistung des Rückersatzes unter Bedachtnahme auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Enteigneten und auf § 61 Abs. 2 Bundeshaushaltsgesetz, BGBl.Nr. 213/1986, Ratenzahlung zu bewilligen.“

18. § 25 samt Überschrift lautet:

„§ 25. Ankündigungen und Werbungen“

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

19. § 26 Abs. 1 und 2 lauten:

„(1) Besondere Anschlußstellen bedürfen ebenso wie die Zu- und Abfahrtsrampe von Bundesstraßen B zu kreuzenden Straßen einer Verordnung zur Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4). Anschlüsse von öffentlichen Straßen und Wegen, die nicht gemäß § 4 zu verordnen sind, 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 7a enthaltenen Grundsätzen nicht widerspricht. Die Kosten des Baues und der Erhaltung dieser Anschlußstellen, 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 nicht öffentlichen Straßen und Wegen sowie Zu- und Abfahrten zu einzelnen Grundstücken sind auf Bundesstraßen A und S, auf Freilandstrecken von Bundesstraßen B, bei denen im Verzeichnis 3 eine Anmerkung gemäß § 2 Abs. 1 lit. c

erfolgte, sowie auf Bundesstraßen B, die Mautstrecken gemäß § 1 des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996 sind, unzulässig. Anschlüsse von nicht öffentlichen Straßen und Wegen sowie Zu- und Abfahrten zu einzelnen Grundstücken sind auf Freilandstrecken von anderen Bundesstraßen B 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 7a enthaltenen Grundsätzen nicht widerspricht. Die Bestimmungen des § 12 Abs. 1 bleiben unberührt.“

20. § 27 samt Überschrift lautet:

„§ 27. Betriebe an Bundesautobahnen, Bundesschnellstraßen und bestimmten Bundesstraßen B

Betriebe an Bundesautobahnen, an Bundesschnellstraßen, an Freilandstrecken von Bundesstraßen B, bei denen im Verzeichnis 3 eine Anmerkung gemäß § 2 Abs. 1 lit. c erfolgte, und an Bundesstraßen B, die Mautstrecken gemäß § 1 des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996 sind, die den Belangen der Verkehrsteilnehmer auf diesen dienen und einen unmittelbaren Zugang zu diesen Straßen haben (wie Tankstellen, Raststätten, Motels, Werkstätten und dergleichen), dürfen nur mit Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) errichtet werden. Jede bauliche Änderung eines solchen Betriebes bedarf der Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung). Die gewerberechtlichen Vorschriften werden hiedurch nicht berührt. Fahrverbindungen von diesen Bundesstraßen zum übrigen Straßennetz im Bereich dieser Betriebe bedürfen einer Verordnung nach § 4 Abs. 1.“

21. Im § 28 Abs. 1 lautet der zweite Satz:

„Jede Benützung der Bundesstraßen für einen anderen als ihren bestimmungsgemäßen Zweck erfolgt entgeltlich und bedarf, unbeschadet der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Bestimmungen, der Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung).“

22. Im § 28 Abs. 3 lautet der dritte Satz:

„Auf Bundesautobahnen und Bundes schnellstraßen ist die Errichtung von Haltestellen mit Zustimmung des Bundes (Bundesstraße verwaltung) zulässig, soferne keine Nachteile gemäß den §§ 7 und 7a zu erwarten sind.“

23. Die bisherigen §§ 30 und 31 entfallen.

24. Der V. Abschnitt erhält die Bezeichnung „V. Behörden“.

25. § 32 erhält die Bezeichnung „§ 30“. Dem bisherigen Text wird die Bezeichnung „(1)“ vorangestellt und am Ende folgender Absatz 2 angefügt:

„(2) Mitwirkende Behörden im Sinne dieses Bundesgesetzes sind jene Behörden, die zur Erteilung einer Genehmigung für ein Vorhaben, welches nach § 4 Abs. 1 oder 2 zu verordnen ist, zuständig sind.“

26. Der VI. Abschnitt erhält die Bezeichnung „VI. Gemeinsame Bestimmungen“; die Überschrift „VII. Übergangsbestimmung“ entfällt.

27. § 31 samt Überschrift lautet:

„§ 31. Stempelgebühren und Abgabenfreiheit

Anträge, Stellungnahmen und sonstige Eingaben, die im Rahmen des Trassenfestlegungsverfahrens einschließlich des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens eingebracht werden, unterliegen nicht der Pflicht zur Entrichtung von Stempelgebühren des Bundes und von Bundesverwaltungsabgaben.“

28. § 34a erhält die Bezeichnung „§ 32“.

29. § 35 samt Überschrift lautet:

„§ 35. Sprachliche Gleichbehandlung

Bei allen personenbezogenen Formulierungen gilt die gewählte Form für beide Geschlechter.“

30. Der bisherige § 35 erhält die Bezeichnung „§ 36“ und lautet samt Überschrift:

„§ 36. Vollziehung

Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, hinsichtlich des § 1 Abs. 3, zweiter Satz, und des § 4 Abs. 4, zweiter Satz, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, und hinsichtlich des § 28 Abs. 2 und 3 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr betraut.“

31. Das Verzeichnis 1, Bundesstraßen A (Bundesautobahnen), lautet:

„Verzeichnis 1

Bundesstraßen A (Bundesautobahnen)“

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
A 1	West Autobahn	Wien/Auhof (B 1) - Knoten St.Pölten (S 33) - Knoten Linz (A 7) - Knoten Haid (A 25) - Knoten Voralpenkreuz (A 8, A 9) – Knoten Salzburg (A 10) - Staatsgrenze am Walserberg
A 2	Süd Autobahn	Wien/Inzersdorf (A 23, B 17) – Knoten Wiener Neustadt (S 4) - 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)
A 3	Südost Autobahn	Knoten Guntramsdorf (A 2) – Ebreichsdorf – Knoten Eisenstadt (S 31) – Wulkaprodersdorf (B 16, B 308)
A 4	Ost Autobahn	Knoten Prater (A 23, B 227) - Schwechat – Anschluß Flughafen Schwechat - Parndorf – Staatsgrenze bei Nickelsdorf
A 5	Nord Autobahn	Großebersdorf (B 7, B 305) – Wolkersdorf – Staatsgrenze bei Drasenhofen
A 7	Mühlkreis Autobahn	Knoten Linz (A 1) – Unterweitersdorf (B 125, B 310)
A 8	Innkreis Autobahn	Knoten Voralpenkreuz (A 1, A 9) – Knoten Wels (A 25) – Staatsgrenze bei Suben
A 9	Pyhrn Autobahn	Knoten Voralpenkreuz (A 1, A 8) – Windischgarsten – Selzthal - Knoten St.Michael (S 6, S 36) – Knoten Graz/West (A 2) – Staatsgrenze bei Spielfeld
A 10	Tauern Autobahn	Knoten Salzburg (A 1) - Altenmarkt/Pongau – Katschbergtunnel - Knoten Spittal – Millstätter See – Knoten Villach (A 2, A 11), einschließlich Lieserhofen (B 98) – Knoten Spittal-Millstätter See - Lendorf (B 318)
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 16)
A 13	Brenner Autobahn	Innsbruck/Amras (A 12) – Staatsgrenze am Brennerpaß, einschließlich Innsbruck/Süd – Innsbruck/West(A 12)
A 14	Rheintal Autobahn	Staatsgrenze bei Hörbranz – Pfändertunnel – Lauterach – Feldkirch-Bludenz (S 16), einschließlich Bregenz/Weidach – Bregenz (B 202)
A 21	Wiener Außenring Autobahn	Knoten Steinhäusl (A 1) - Knoten Vösendorf (A 2, B 301)
A 22	Donauufer Autobahn	Wien [Knoten Kaisermühlen (A 23) - Anschluß IAKW-Donaupark – Strebersdorf] – Langenzersdorf – Korneuburg – Stockerau (B 303, B 304)
A 23	Autobahn Südosttangente Wien	Wien [Altmannsdorfer Straße (B 222, B 224) – Knoten Inzersdorf (A 2) – Knoten Prater (A 4) – Knoten Kaisermühlen (A 22) - Hirschstetten (B 302)]
A 25	Linzer Autobahn	Knoten Haid (A 1) - Knoten Wels (A 8)

32. Das Verzeichnis 2, Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen), lautet:

„Verzeichnis 2

Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen)“

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
S 4	Mattersburger Schnellstraße	Mattersburg (B 50) - Knoten Mattersburg (S 31) – Knoten Wiener Neustadt (A 2)
S 6	Semmering Schnellstraße	Seebenstein (B 54) - Knoten Seebenstein (A 2) – Semmerringtunnel – Knoten Bruck/Mur (S 35) – Knoten St. Michael (A 9, S 36)
S 16	Arlberg Schnellstraße	Zams (A 12) – Arlbergtunnel – Bludenz/Ost (A 14)
S 18	Bodensee Schnellstraße	Lauterach (A 14) – Staatsgrenze bei Höchst
S 31	Burgenland Schnellstraße	Eisenstadt/Ost (B 50) - Knoten Eisenstadt (A 3) – Knoten Mattersburg (S 4) - Weppersdorf – Steinberg-Dörfl (B 50, <u>B 61</u>)
S 33	Kremser Schnellstraße	Knoten St.Pölten (A 1, S 34) - Herzogenburg – Donaubrücke Traismauer – B 3, einschließlich Traismauer – Krems/Süd (B 33, B 37) (siehe Anmerkung 15)
S 34	Traisental Schnellstraße	Knoten St. Pölten (A 1, S 33) - Wilhelmburg (B 20)
S 35	Brucker Schnellstraße	Knoten Deutschfeistritz (A 9) - Knoten Bruck/Mur (S 6)
S 36	Murtal Schnellstraße	Knoten St.Michael (A 9, S 6) - Judenburg (B 317)

33. Das Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, lautet:

„Verzeichnis 3

Bundesstraßen B“

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
B 1	Wiener Straße	Wien [Uraniabrücke (B 227) - Wienzeile - Gaudenzdorf - Auhof] – Purkersdorf – St. Pölten – Melk - Amstetten – Linz - Wels – Vöcklabruck – Straßwalchen - Eugendorf – Salzburg – Staatsgrenze am Walserberg
B 1a	Wiener Straße Abzweigung St. Pölten	St.Pölten (B 1) – St.Pölten (S 33)
B 1b	Wiener Straße Abzweigung Linz	Linz (B 1) – Linz (A 7)
B 2	Waldviertler Straße	Hollabrunn (B 303) - Umfahrung Horn – Staatsgrenze bei Neunagelberg
B 3	Donau Straße	Engelhartstetten (B 49) - Großenzersdorf – Wien [Aspern - Stadlau – Kagran – Floridsdorf] – Langenendorf - Stockerau (B 303, B 304) und Krems (B 37, B 304) - Emmersdorf – Persenbeug- Mauthausen - Steyregg – Donaubrücke - Linz (A 7)
B 3a	Melker Straße	Melk (A 1) – Donaubrücke – Emmersdorf (B 3)
B 3b	Donaustadt Straße	Wien [Kaisermühlen (A 22,A 23) - Kagran (B 3)]
B 3d	Donau Straße Abzweigung Hirschstetten	Wien [Hirschstetten (A 23, B 302) – Eßling] – Großenzersdorf (B 3)
B 4	Horner Straße	Stockerau (B 303, B 304) – Maissau (B 35) - Horn - Geras (B 30)
B 5	Waidhofener Straße	Allwangspitz (B 2) –Waidhofen/Thaya - Heidenreichstein – Staatsgrenze bei Grameten
B 6	Laaer Straße	Korneuburg (B 3) – Ernstbrunn – Hanfthal bei Laa/Thaya (B 45)
B 7	Brünner Straße	Wien [Floridsdorf/Spitz (B 226) – Stammersdorf] – Großebersdorf (A 5, B 305) – Wolkersdorf – Poysdorf – Staatsgrenze bei Drasenhofen (siehe Anmerkung 16)
B 8	Angerner Straße	Wien [Franzensbrücke (B 227) – Reichsbrücke – Wagramer Straße] – Gänserndorf – Staatsgrenze bei Angern
B 8a	Angerner Straße Abzweigung Zwerndorf	Weikersdorf (B 8) - Zwerndorf (B 49)
B 9	Preßburger Straße	Schwechat (B 301) - Flughafen Schwechat - Hainburg - Staatsgrenze bei Berg
B 10	Budapester Straße	Schwechat (B 9) - Bruck/Leitha – Parndorf - Gattendorf - Nickelsdorf (A 4) (siehe Anmerkung 11)
B 11	Mödlinger Straße	Achau (B 16) -Wiener Neudorf – Mödling - Gaaden - Alland – Weißenbach/Triesting (B 18) (siehe Anmerkung 12)
B 12	Brunner Straße	Wien [Margaretengürtel (B 221) – Atzgersdorf] - Brunn/Gebirge – Mödling (B 11)
B 12a	Brunner Straße Abzweigung Brunn/Gebirge	Brunn/Gebirge (B 12) - Brunn/Gebirge (A 21) - Wiener Neudorf/Nord (A 2)
B 12b	Brunner Straße Abzweigung Altmannsdorf	Wien [Breitenfurter Straße (B 12) – Altmannsdorfer Straße (B 224)]
B 13	Laaber Straße	Brunn/Maria Enzersdorf (B 12) – Wien [Rodaun - Kalksburg] – Laab/Walde – Preßbaum (B 44)
B 13a	Liesingtal Straße	Wien [Rodaun (B 13) - Liesing – Erlaa - Neu-Erlaa (B 17)]
B 14	Klosterneuburger Straße	Schwechat/Rannersdorf (B 301) – Wien [Simmering - Handelskai – Nußdorf] - Klosterneuburg - St. Andrä – alte Donaubrücke Tulln (B 19)

B 14a	Klosterneuburger Straße Abzweigung Brigittenauer Brücke	Wien [Handelskai (B 14) - Anschluß Donaupark (A 22)]
B 14b	Klosterneuburger Straße Abzweigung Schwechat	Schwechat (B 9) – Schwechat (A 4) - Wien [Freudenau (B 10)], einschließlich Anbindung Alberner Hafen (siehe Anmerkung 10)
B 15	Mannersdorfer Straße	Leopoldsdorf (B 16) – Himberg – Ebergassing - Mannersdorf - Hof – Donnerskirchen (B 50)
B 16	Ödenburger Straße	Wien [Favoriten (A 23,B 225) – Rothneusiedl] - Ebreichsdorf - Hornstein - Wulkaprodersdorf (A 3, B 308)
B 17	Wiener Neustädter Straße	Wien [Matzleinsdorf (B 221) – Inzersdorf] - Vösendorf - Wiener Neustadt - Gloggnitz (S 6, B 27)
B 18	Hainfelder Straße	Günseldorf (B 17) - Berndorf - Hainfeld - Traisen (B 20)
B 19	Tullner Straße	Altlengbach (A 1) - Neulengbach - neue Donaubrücke Tulln - Göllersdorf (B 303), einschließlich St. Christopenh (B 19) - St. Christopenh (A 1)
B 20	Mariazeller Straße	St.Pölten (B 1) - Traisen - Freiland – Annaberg - Mariazell - Gußwerk - Seeberg - Aflenz - Kapfenberg (S 6)
B 21	Gutensteiner Straße	Wiener Neustadt (B 17) – Wöllersdorf – Gutenstein - Rohr/Gebirge - Walkmühle - Terz - Mariazell (B 20)
B 21a	Felixdorfer Straße	Felixdorf (B 17) - Wöllersdorf (B 21)
B 22	Grestener Straße	Saffen (B 25) – Gresten - Ybbsitz - Gstadt (B 31)
B 23	Lahnsattel Straße	Mürzzuschlag (S 6) - Mürzsteg - Frein – Lahnsattel - Terz (B 21)
B 24	Hochschwab Straße	Gußwerk (B 20) - Wildalpen - Palfau (B 25)
B 25	Erlauftal Straße	Persenbeug (B 3) - Wieselburg - Scheibbs (B 29) - Lunz - Göstling/Ybbs - Palfau - Lainbach (B 115)
B 26	Puchberger Straße	Wiener Neustadt (B 17) - Weikersdorf – Grünbach - Puchberg - Ternitz - Neunkirchen (B 17)
B 27	Höllental Straße	Nöster (B 21) - Schwarzauf/Gebirge – Reichenau – Gloggnitz (S 6, B 17)
B 28	Puchenstubener Straße	Neubruck (B 25) - Winterbach – Puchenstuben - Reith (B 20)
B 29	Manker Straße	Obergrafendorf (B 39) - Mank – Oberndorf - Scheibbs (B 25)
B 30	Thayatal Straße	Guntersdorf (B 303) - Retz - Geras – Drosendorf - Raabs - Dobersberg - Heidenreichstein - Schrems (B 2)
B 31	Ybbstal Straße	Waidhofen/Ybbs (B 121) - Gstadt – Hollenstein - Göstling/Ybbs (B 25)
B 32	Gföhler Straße	B 37 - Gföhl - Neupölla (B 2)
B 33	Aggsteiner Straße	Melk (B 1) - Aggsbach/Dorf - Mautern – Krems/Süd (S 33, B 37)
B 34	Kamptal Straße	Kollersdorf (B 304) - Fels/Wagram - Hadersdorf/Kamp - Horn (B 2)
B 35	Retzer Straße	Krems (B 3) – Hadersdorf/Kamp - Maissau - Eggenburg - Pulkau - Retz – Staatsgrenze bei Mitterretzbach
B 36	Zwettler Straße	Persenbeug (B 3) - Altenmarkt/Yspert - Würnsdorf - Ottenschlag - Zwettl – Vitis – Waidhofen/Thaya - Dobersberg (B 30)
B 37	Kremser Straße	Krems/Süd (S 33, B 33) - Donaubrücke - Rastenfeld (B 38)
B 38	Böhmerwald Straße	Horn (B 2) – Neupölla - Rastenfeld - Rudmanns - Zwettl – Merzenstein – Großgerungs - Karlstift - Sandl - Freistadt - Bad Leonfelden - Rohrbach - Kollerschlag - Staatsgrenze bei Kollerschlag
B 39	Pielachtal Straße	Spratzern (B 20) - Obergrafendorf – Kirchberg/Pielach - Winterbach (B 28)
B 40	Mistelbacher Straße	Hollabrunn (B 303) - Ernstbrunn - Mistelbach – Zistersdorf – Staatsgrenze bei Dürnkrot
B 41	Gmünder Straße	Schrems (B 2) – Gmünd - Weitra - Karlstift (B 38)
B 42	Haager Straße	Haag (A 1) – Vestenthal - Wachtberg (B 122)
B 43	Traismauerer Straße	Mitterndorf (B 1) - Gemeinlebarn - Traismauer (S 33)
B 44	Neulengbacher Straße	Purkersdorf (B 1) - Preßbaum - Neulengbach (B 19)

B 45	Pulkautal Straße	Horn (B 2) – Pulkau - Laa/Thaya (B 46)
B 46	Staatzer Straße	Schrick (A 5) - Mistelbach - Staatz - Laa/Thaya - Staatsgrenze bei Laa/Thaya
B 47	Lundenburger Straße	Wilfersdorf (A 5) - Großkrut - Staatsgrenze bei Reinthal
B 48	Erdöl Straße	Bullendorf (B 47) - Dobermannsdorf - Staatsgrenze bei Hohenau
B 49	Bernstein Straße	Deutsch Altenburg (B 9) - Donaubrücke - Groissenbrunn - Marchegg - Angern – Dürnkrut - Hohenau - Reinthal (B 47)
B 50	Burgenland Straße	Parndorf (A 4, B 307) - Eisenstadt - Mattersburg - Sieggraben - St. Martin – Oberpullendorf - Lockenhaus - Oberwart - Markt Allhau – Hartberg (B 54)
B 50a	Wolfsthaler Straße	Wolfsthal (B 9) - Kittsee (B 307)
B 51	Neusiedler Straße	Neusiedl (B 50) - Mönchhof - Frauenkirchen - St.Andrä - Staatsgrenze bei Pamhagen
B 52	Ruster Straße	Eisenstadt (B 59) - St.Margarethen - Rust - Mörbisch (Kreuzung Hauptstraße/Seestraße)
B 53	Pötschinger Straße	Wiener Neustadt (B 17) - Neudörfl - Pötsching - Zemendorf (B 50)
B 54	Wechsel Straße	Wiener Neustadt (B 17) – Seebenstein - Aspang - Mönichkirchen - Pinggau - Lafnitz - Hartberg - Kaindorf - Ludersdorf/Wilfersdorf (B 65)
B 55	Kirchschlager Straße	Grimmenstein (B 54) – Edlitz - Krumbach - Kirchschlag – Pilgersdorf - Lockenhaus – Rattersdorf (B 61)
B 56	Geschriebenstein Straße	Lockenhaus (B 55) – Rechnitz - Schachendorf (B 63) - Eisenberg - Moschendorf - Güssing (B 57)
B 57	Güssinger Straße	Oberwart (B 50) - Kemeten - St.Michael - Güssing - Heiligenkreuz (B 319) – Eltendorf - Jennersdorf - Welten - Schiefer - Fehring – Feldbach (B 66)
B 57a	Stegersbacher Straße	Stegersbach (B 57) – Burgauberberg - Deutsch Kaltenbrunn - Rudersdorf (B 319)
B 58	Doiber Straße	Doiber (B 57) – Staatsgrenze bei Bonisdorf
B 59	Eisenstädter Straße	Großhöflein (A 3) – Eisenstadt (B 50)
B 60	Leitha Straße	Wiener Neustadt (B 17) – Weigelsdorf - Götzendorf/Leitha - Schwadorf – Fischamend (B 9)
B 61	Günser Straße	Steinberg-Dörfl (S 31, B 50) - Unterpullendorf - Staatsgrenze bei Rattersdorf
B 62	Deutschkreutzer Straße	Weppersdorf (S 31) – Horitschon - Staatsgrenze bei Deutschkreutz
B 63	Steinamangerer Straße	Pinggau (B 54) – Pinkafeld – Oberwart - Großpetersdorf - Staatsgrenze bei Schachendorf
B 63a	Oberwarter Straße	Oberwart/West (B 50) – Oberwart/Süd (B 63)
B 64	Rechberg Straße	Frohnleiten (S 35) - Passail – Weiz - Gleisdorf (B 54)
B 65	Gleisdorfer Straße	Graz (B 67a) – Gleisdorf – Ilz (A 2) (siehe Anmerkung 13)
B 66	Gleichenberger Straße	Ilz (B 65) – Riegersburg – Feldbach - Bad Gleichenberg - Halbenrain (B 69)
B 67	Grazer Straße	Peggau (S 35) - Graz – Leibnitz – Staatsgrenze bei Spielfeld
B 67a	Grazer Ring Straße	Graz [Andritz (B 67) – Waltendorf - St.Peter - Puntigam - Webling (A 9) - Webling (B 70)]
B 67b	Kalvariengürtel Straße	Graz [Kalvariengürtel (B 67) – Grabengürtel (B 67a)]
B 67c	Waltendorfer Straße	Graz [Karlaugürtel (B 67) – Waltendorf (B 67a)]
B 68	Feldbacher Straße	Gleisdorf (B 65) – Studenzen – Feldbach (B 66)
B 69	Südsteirische Grenz Straße	Lavamünd (B 80) - Sobot - Eibiswald - Leutschach - Gosdorf - Staatsgrenze bei Radkersburg
B 70	Packer Straße	Graz/Gürtelturmplatz (B 67) – Lieboch - Köflach - Pack - Twimberg - Wolfsberg – Völkermarkt - Klagenfurt (B 83)

B 70a	Packer Straße Abzweigung Wolfsberg/Süd	Wolfsberg (B 70) – Wolfsberg/Süd (A 2)
B 70b	Packer Straße Abzweigung Wolfsberg/Nord	Wolfsberg (B 70) – Wolfsberg/Nord (A 2)
B 71	Zellerrain Straße	Grubberg (B 25) – Maierhöfen - Langau - Zellerrain - Mariazell (B 20)
B 72	Weizer Straße	Graz (B 67a) - Weiz - Birkfeld - Krieglach (S 6)
B 73	Kirchbacher Straße	Graz/Liebenau (A 2) – Hausmannstätten - Kirchbach - Neugralla (B 67)
B 74	Sulmtal Straße	Neugralla (B 67) – Heimschuh - Gleinstätten - Deutschlandsberg (B 76)
B 75	Glattjoch Straße	Neuhaus (B 145,B 146) – Glattjoch – Oberwölz - Niederwölz (B 96)
B 76	Radpaß Straße	Lieboch (B 70) – Deutschlandsberg - Eibiswald (B 69) - Staatsgrenze am Radpaß
B 77	Gaberl Straße	Judenburg (S 36) – Weißkirchen - Gaberl - Köflach (B 70)
B 78	Obdacher Straße	Zeltweg (S 36) – Weißkirchen - Obdacher Sattel - Bad St.Leonhard - Twimberg (B 70)
B 80	Lavamünd Straße	Lindenhof (B 70) - Ruden – Lavamünd - Staatsgrenze bei Rabenstein
B 81	Bleiburger Straße	Sittersdorf (B 82) - Bleiburg – Lavamünd (B 80)
B 82	Seeberg Straße	St.Veit/Glan (B 317) – Brückl - Völkermarkt - Bad Eisenkappel - Staatsgrenze am Seeberg
B 83	Kärntner Straße	Klagenfurt/Nord (A 2, B 317) - Pörtschach - Villach - Staatsgrenze bei Thörl
B 84	Faakersee Straße	Villach (B 83) – Egg – Ledenitzen (B 85)
B 85	Rosental Straße	Fürnitz (B 83) – Ledenitzen - Feistritz - Ferlach – Miklauzhof (B 82)
B 86	Villacher Straße	Untere Fellach (B 100) – Auen (B 83)
B 87	Weißensee Straße	Greifenburg (B 318) - Weißbriach - Hermagor (B 111)
B 88	Kleinkirchheimer Straße	Radenthein (B 98) - Bad Kleinkirchheim - Paternassen (B 95)
B 90	Naßfeld Straße	Tröpolach (B 111) - Staatsgrenze am Naßfeld
B 91	Loiblpaß Straße	Klagenfurt (B 83) - Unterloibl - Staatsgrenze im Loibltunnel
B 92	Görtschitztal Straße	Klagenfurt (B 70) - Pischeldorf - Brückl - Hüttenberg - Neumarkt/Steiermark (B 317)
B 93	Gurktal Straße	Zwischenwässern (B 317) - Gurk - Feldkirchen (B 94)
B 94	Ossiacher Straße	Frauenstein/Sand (B 317) - St.Veit/Glan - Feldkirchen - Bodensdorf - Villach (B 83)
B 95	Turracher Straße	Klagenfurt (B 83) – Feldkirchen - Paternassen - Turrach - Predlitz - Tamsweg – Mauterndorf (B 99)
B 96	Murtal Straße	Scheifling (B 317) - Murau - Seethal - Tamsweg - St. Michael – Unterweißburg (A 10)
B 97	Murauer Straße	Murau (B 96) - St.Georgen - Stadl - Predlitz (B 95)
B 98	Millstätter Straße	Seebach (B 99) – Millstatt - Radenthein - Treffen (B 94)
B 99	Katschberg Straße	Bischofshofen (B 159) - Radstadt - Obertauern - Tweng – Mauterndorf - St. Michael (B 96) - Katschberg - Rennweg - Gmünd – Spittal/Drau (B 100)
B 100	Drautal Straße	Villach (B 94) - Spittal/Drau - Lendorf (A 10, B 318)
B 105	Mallnitzer Straße	Obervellach (B 106) – Mallnitz/Bahnhof
B 106	Mölltal Straße	Möllbrücke (B 318) – Obervellach - Winklern (B 107)
B 107	Großglockner Straße	Heiligenblut/Mautstraße – Winklern - Dölsach (B 318)
B 107a	Großglockner Straße Abzweigung Lienz	Dölsach (B 107) – Dölsach (B 318)
B 108	Felbertauern Straße	Lienz (B 318) - Matrei/Osttirol/Mautstraße
B 109	Wurzenpaß Straße	Hart (B 83) – Staatsgrenze am Wurzenpaß
B 110	Plöckenpaß Straße	Oberdrauburg (B 318) – Kötschach – Staatsgrenze am Plöckenpaß

B 111	Gailtal Straße	Arnoldstein (A 2) – Hermagor - Kötschach – Maria Luggau – Strassen (B 318)
B 113	Schoberpaß Straße	St.Michael (B 116) – Traboch - Wald/Schoberpaß - Trieben - Liezen (B 146)
B 114	Triebener Straße	Trieben (B 113) - Hohentauern - Pöls - Thalheim/Judenburg (B317)
B 114a	Triebener Straße Abzweigung Pöls	Pöls (B 114) - St.Georgen (B 317)
B 115	Eisen Straße	Steyr (B 309) - Großraming – Altenmarkt - Hieflau - Eisenerz - Trofaiach – Traboch (B 113)
B 115a	Donawitzer Straße	Trofaiach (B 115) - Donawitz - Leoben (B 116)
B 116	Leobener Straße	St.Marein (S 6) - Kapfenberg - Bruck/Mur - Leoben - St.Michael (B 113)
B 117	Buchauer Straße	Altenmarkt (B 115) - St.Gallen - Weng - Admont (B 146)
B 119	Greiner Straße	Oiden (B 1) - Ardagger - Donaubrücke - Grein - Dimbach - St. Georgen - Arbesbach - Großgerungs - Weitra (B 41)
B 119a	Greiner Straße Abzweigung Königswiesen	St.Georgen (B 119) - Königswiesen (B 124)
B 120	Scharnsteiner Straße	Gmunden (B 145) - Scharnstein - Pettenbach - Inzersdorf/Kremstal (B 138)
B 121	Weyrer Straße	Amstetten/West (A 1,B 1) - Waidhofen/Ybbs - Gaflenz - Weyer (B 115)
B 121a	Weyrer Straße Abzweigung Amstetten	Amstetten (B 121) - Amstetten (B 1)
B 122	Voralpen Straße	Weißes Kreuz (B 121) - Aschbach/Markt - Seitenstetten - Steyr – Bad Hall – Kremsmünster - Sattledt (B 138)
B 122a	Voralpen Straße Abzweigung Steyr	Steyr [(B 115) - Münichholz (B 122)]
B 123	Mauthausener Straße	Ennsdorf (B 1) - Donaubrücke - Mauthausen - Pregarten (B 124)
B 123a	St.Valentiner Straße	St. Valentin (A 1) - Rems - Pyburg (B 123)
B 124	Königswiesener Straße	Unterweitersdorf (B 125) - Pregarten - Mönchdorf - Königswiesen - Arbesbach – Merzenstein (B 38)
B 125	Prager Straße	Linz (A 7) – Unterweitersdorf (A 7, B 310)
B 126	Leonfeldner Straße	Linz (A 7) – Bad Leonfelden – Staatsgrenze bei Weigetschlag
B 127	Rohrbacher Straße	Linz (A 7) – Ottensheim - Neufelden – Rohrbach - Oepping - Aigen
B 127a	Rohrbacher Straße Abzweigung St. Margarethen	Linz [Urfahr/West (B 127) - Donaubrücke - Linz/West (B 129)]
B 129	Eferdinger Straße	Linz [(B 127) - Nibelungenbrücke] – Alkoven - Eferding – Waizenkirchen - Peuerbach - Teufenbach (B 137)
B 130	Nibelungen Straße	Eferding (B 129) - Engelhartszell – Staatsgrenze bei Passau
B 131	Aschacher Straße	Ottensheim (B 127) - Aschach - Hartkirchen (B 130)
B 132	Mühlackener Straße	Mühlacken (B 131) - Lacken (B 127)
B 133	Theninger Straße	Neubau (B 1) - Alkoven (B 129)
B 134	Wallerner Straße	Eferding (B 129) - Wallern - Pichl (A 8)
B 135	Gallspacher Straße	Grieskirchen (B 137) - Schwanenstadt – Roitham (B 144)
B 136	Sauwald Straße	Schärding (B 137) - Engelhartszell (B 130)
B 137	Innvierter Straße	Wels (B 1) - Grieskirchen - Zell/Pram – Schärding - Staatsgrenze auf Innbrücke
B 138	Pyhrnpaß Straße	Wels (B 1) – Sattledt - Kirchdorf/Krems – Klaus - Windischgarsten - Spital/Pyhrn - Liezen (B 146)
B 139	Kremstal Straße	Linz (B 129) - Traun - Kematen - Rohr (B 122)
B 140	Steyrtal Straße	Sierning (B 122) - Klaus (B 138)
B 141	Rieder Straße	Stritzing (B 137) - Haag (A 8) - Ried – Altheim (B 148)

B 141a	Rieder Straße Abzweigung Walchshausen	Ried (B 141) – Walchshausen (A 8)
B 142	Mauerkirchener Straße	Uttendorf (B 147) - Mauerkirchen – Harterding (B 148)
B 143	Hausruck Straße	Ort (A 8) - Ried - Ampflwang – Vöcklabruck (B 1)
B 144	Gmundener Straße	Lambach (B 1) - Steyermühl - Gmunden (B 120)
B 145	Salzkammergut Straße	Vöcklabruck (B 1) - Altmünster - Ebensee - Bad Ischl - Bad Goisern - Pötschen - Bad Aussee – Neuhaus (B 320)
B 146	Gesäuse Straße	Liezen (B 320) - Admont - Hieflau (B 115)
B 147	Braunauer Straße	Straßwalchen (B 1) - Mattighofen - Uttendorf – Umfahrung Braunau/Inn (B 148)
B 148	Altheimer Straße	Ort i. I. (A 8) – Altheim – Braunau/Inn – Staatsgrenze bei Braunau/Inn
B 149	Subener Straße	St.Florian/Inn (B 137) - Suben - St.Marienkirchen (A 8)
B 150	Salzburger Straße	Salzburg [Salzburg/Nord (A 1, B 156) - Schallmoos] - Anif - Salzburg/Süd (A 10)
B 151	Attersee Straße	Timelkam (B 1) – Seewalchen – Attersee - Unterach - Mondsee (B 154)
B 152	Seeleiten Straße	Seewalchen (B 151) - Weyregg – Weißenbach – Unterach (B 151)
B 153	Weißenbacher Straße	Weißenbach (B 152) – Mitterweißenbach (B 145)
B 154	Mondsee Straße	Straßwalchen (B 1) - Zell/Moos – Mondsee – Scharfling - St. Gilgen (B 158)
B 155	Münchener Straße	Salzburg [Lehen (B 1) - Liefering] - Staatsgrenze bei Freilassing
B 156	Lamprechtshausener Straße	Salzburg/Nord (A 1, B 150) – Oberndorf – Lamprechtshausen - Umfahrung Braunau/Inn (B 148)
B 156a	Lamprechtshausener Straße Abzweigung Oberndorf	Oberndorf (B 156) – Staatsgrenze auf Salzachbrücke
B 158	Wolfgangsee Straße	Salzburg (B 1) - Fuschl - St.Gilgen – Strobl – Aigen - Bad Ischl (B 145)
B 159	Salzachtal Straße	Anif (B 150) – Hallein – Golling – Bischofshofen (B 311)
B 160	Berchtesgadener Straße	Anif (A 10) – Staatsgrenze bei Hangendenstein
B 161	Paß Thurn Straße	Mittersill (B 168) - Paß Thurn – Kitzbühel - St.Johann/Tirol (B 312)
B 162	Lammertal Straße	Golling (B 159) - Abtenau – Abtenau/Lindenthal (B 166)
B 163	Wagrainer Straße	Altenmarkt/Pongau (B 99) – Wagrain - St.Johann/Pongau (B 311)
B 164	Hochkönig Straße	Bischofshofen (B 311) – Saalfelden – Hochfilzen - St.Johann/Tirol (B 312)
B 165	Gerlos Straße	Mittersill (B 168) - Gerlospaß - Zell/Ziller (B 169)
B 166	Paß Gschütt Straße	Niedernfritz (B 99) - Annaberg - Paß Gschütt - Gosau - Bad Goisern (B 145)
B 167	Gasteiner Straße	Lend (B 311) - Bad Hofgastein – Badgastein - Böckstein/Bahnhof
B 168	Mittersiller Straße	Zell/See (B 311) - Mittersill (B 165)
B 169	Zillertal Straße	Strass/Zillertal (B 171) - Zell/Ziller – Mayrhofen - Dornauberg - Schlegeissperre - Staatsgrenze am Pfitscherjoch
B 170	Brixental Straße	Wörgl (B 171) - Hopfgarten – Kitzbühel (B 161)
B 171	Tiroler Straße	Staatsgrenze bei Kufstein – Wörgl – Rattenberg - Schwaz – Hall/Tirol – Innsbruck - Telfs – Landeck – Pians (S 16)
B 171a	Tiroler Straße Abzweigung Hall/Tirol	Hall/Tirol (B 171) - Ampass (A 12)
B 171b	Tiroler Straße Abzweigung Völs	Innsbruck/Kranebitten (B 171) - Völs (A 12)
B 172	Walchsee Straße	Staatsgrenze bei Reit/Winkel - Kössen - Walchsee - Staatsgrenze auf Niederndorfer Innbrücke
B 173	Eiberg Straße	Söll/Bocking (B 312) – Kufstein/Süd (A 12)
B 174	Innsbrucker Straße	Innsbruck/Ost (A 12) – Innsbruck/Höttingerau (B 171)
B 175	Wildbichler Straße	Kufstein (B 171) - Niederndorf/Sebi - Staatsgrenze bei Wildbichl

B 176	Kössener Straße	St.Johann/Tirol (B 312) – Kössen (B 172) - Staatsgrenze bei Klobenstein
B 177	Seefelder Straße	Zirl (A 12) – Seefeld – Staatsgrenze bei Scharnitz
B 181	Achensee Straße	Strass/Zillertal (B 171) – Achenkirch - Staatsgrenze am Achenpaß
B 182	Brenner Straße	Innsbruck (B 174) - Steinach – Staatsgrenze am Brennerpaß
B 183	Stubaital Straße	Schönberg (B 182) - Neustift/Stubaital
B 184	Engadiner Straße	Pfunds (B 315) - Staatsgrenze bei Schalkl
B 185	Martinsbrucker Straße	Nauders (B 315) - Staatsgrenze bei Martinsbruck
B 186	Ötztal Straße	Haiming/Ötztauer Höhe (B 171) - Ötz - Sölden - Untergurgl/Mautstraße
B 187	Ehrwalder Straße	Lermoos (B 314) – Staatsgrenze bei Griesen
B 188	Silvretta Straße	Pians (B 171) - Galtür/Mautstraße und Partenen/Mautstraße - Schruns – Bludenz (B 190)
B 189	Mieminger Straße	Telfs (B 171) - Nassereith (B 314) – Imst (B 171)
B 190	Vorarlberger Straße	Bludenz/Ost (A 14, S 16, B 188) – Feldkirch - Dornbirn - Bregenz - Staatsgrenze bei Unterhochsteg
B 191	Liechtensteiner Straße	Frastanz/Feldkirch (A 14, B 190) – Staatsgrenze bei Tisis
B 192	Gargellener Straße	St.Gallenkirch (B 188) – Staatsgrenze bei Klosters
B 193	Faschina Straße	Bludenz (B 190) - Ludesch – Damüls - Au (B 200)
B 197	Arlberg Straße	St.Anton/Arlberg (S 16) – Arlbergpaß - Langen/Arlberg (S 16)
B 198	Lechtal Straße	Alpe Rauz (B 197) - Warth – Lechleiten - Elmen – Weißenbach/Lech - Umfahrung Reutte (B 314)
B 199	Tannheimer Straße	Weißenbach/Lech (B 198) – Tannheim - Staatsgrenze bei Schattwald
B 200	Bregenzerwald Straße	Dornbirn (B 190) - Bezau - Schoppernau - Schröcken - Warth (B 198) (siehe Anmerkung 14)
B 201	Kleinwalsertal Straße	Staatsgrenze bei Walserschanz – Mittelberg - Schoppernau (B 200)
B 202	Schweizer Straße	Bregenz (B 190) – Staatsgrenze bei Höchst
B 203	Rhein Straße	Götzis (B 190) - Lustenau – Hard (B 202)
B 204	Lustenauer Straße	Dornbirn (B 190) - Lustenau (B 203) - Staatsgrenze auf Rheinbrücke
B 205	Hittisauer Straße	Müselpbach (B 200) - Hittisau – Staatsgrenze bei Aach
B 209	Pöchlarner Straße	Pöchlarn (B 1) – Donaubrücke - Klein-Pöchlarn (B 3)
B 210	Badener Straße	Alland (B 11) - Baden – Oyenhausen - Ebreichsdorf (B 16)
B 211	Rohrauer Straße	Bruck/Leitha (B 10) – Rohrau – Petronell (B 9)
B 212	Bad Vöslauer Straße	Guntramsdorf (B 17) - Baden – Berndorf (B 18)
B 213	Tullnerfeld Straße	Tulln (B 14) – Staasdorf – Ried/Riederberg (B 1)
B 214	Hohenberger Straße	Freiland (B 20) - Hohenberg – Walkmühle (B 21)
B 215	St.Leonharder Straße	Mank (B 29) - St.Leonhard/Forst – Matzleinsdorf (B 1)
B 216	Weitental Straße	Weitenegg (B 3) - Würnsdorf (B 36)
B 217	OttenschLAGer Straße	Spitz/Donau (B 3) – Ottenschlag (B 36)
B 218	Langenloiser Straße	Krems (B 37) - Langenlois (B 34)
B 219	Poysdorfer Straße	Staatz (B 46) - Poysdorf - A 5
B 220	Gänserndorfer Straße	Gänserndorf (B 8) – Raggendorf – Kollnbrunn (A 5)
B 221	Wiener Gürtel Straße	Wien [Gürtelbrücke (B 226,B 227) – Gürtel – Schlachthausgasse - Stadionbrücke (B 227)]
B 223	Flötzersteig Straße	Wien [Gürtel (B 221) – Ottakring – Hütteldorf (B 1)]
B 224	Altmannsdorfer Straße	Wien [Neubaugürtel (B 221) – Schönbrunn (B 1) - Grüner Berg - Altmannsdorf - Neu Erlaa (B 17)]
B 225	Wienerberg Straße	Wien [Breitenfurter Straße (B 12) – Wienerbergstraße – Raxstraße – Bitterlichstraße (A 23) – Weichseltalweg - Simmeringer Hauptstraße (B 14)]
B 226	Floridsdorfer Straße	Wien [Gürtelbrücke (B 221, B 227) – Adalbert-Stifter-Straße - Floridsdorfer Brücke – Floridsdorfer Hauptstraße - Prager Straße (B 3)]

B 227	Donaukanal Straße	Wien [Prater (A 4, A 23) – Donaukanal – Nordbrücke - Groß Jedlersdorf (B 7)]
B 228	Simmeringer Straße	Wien [Schlachthausgasse (B 221) – Simmering (A 4) - Zinnergasse (B 14)]
B 229	Groß Jedlersdorfer Straße	Wien [Groß Jedlersdorf (B 227) – Siemensstraße – Leopoldau - Rautenweg (B 302)]
B 230	Laxenburger Straße	Wien [Südtiroler Platz (B 221)] – Vösendorf (B 301)
B 232	Donaufeld Straße	Wien [Donaufeld (B 3) – Leopoldau – Stammersdorf (B 7)]
B 233	Himberger Straße	Schwechat (B 301) – Himberg – Ebreichsdorf (A 3)
B 301	Wiener Südrand Straße	Knoten Vösendorf (A 2, A 21) – Knoten Schwechat (A 4) - Wien [Albern – Lobau/Ölhafen (B 305) - Knoten Kaisermühlen (A 22, A 23)] (siehe Anmerkung 17)
B 302	Wiener Nordrand Straße	Wien [Hirschstetten (A 23) – Süßenbrunn] - Deutsch-Wagram (B 305) (siehe Anmerkung 17)
B 303	Weinviertler Straße	Stockerau (A 22, B 304) – Hollabrunn – Staatsgrenze bei Kleinhauptsdorf (siehe Anmerkung 17)
B 304	Stockerauer Straße	Stockerau (A 22, B 303) – Krems (B 3, B 37) (siehe Anmerkung 17)
B 305	Wiener Nordostrand Straße	Wien [Lobau/Ölhafen (B 301)] – Großenzersdorf - Raasdorf – Deutsch-Wagram (B 302) - Großebersdorf (A 5, B 7) – Leobendorf (A 22, B 3) (siehe Anmerkung 17)
B 307	Parndorfer Straße	Staatsgrenze bei Kittsee – Kittsee (B 50a) - Parndorf (A 4, B 50) (siehe Anmerkung 17)
B 308	Klingenbacher Straße	Wulkaprodersdorf (A 3, B 16) – Staatsgrenze bei Klingenbach (siehe Anmerkung 17)
B 309	Steyrer Straße	Enns (A 1) – Steyr (B 115) (siehe Anmerkung 17)
B 310	Mühlviertler Straße	Unterweitersdorf (A 7, B 125) – Freistadt – Staatsgrenze bei Wullowitz (siehe Anmerkung 17)
B 311	Pinzgauer Straße	Bischofshofen (A 10) - Zell/See - Lofer (B 312) (siehe Anmerkung 17)
B 312	Loferer Straße	Wörgl (A 12) - St.Johann/Tirol – Lofer – Staatsgrenze bei Unken (siehe Anmerkung 17)
B 314	Fernpaß Straße	Haiming (A 12) – Tschirganttunnel - Nassereith – Umfahrung Reutte – Staatsgrenze bei Vils (siehe Anmerkung 17)
B 315	Reschen Straße	Zams (B 171) – Staatsgrenze am Reschenpaß (siehe Anmerkung 17)
B 317	Friesacher Straße	Judenburg (S 36) – Scheifling – Neumarkt – Friesach – St. Veit/Glan – Klagenfurt/Nord (A 2, B 83) (siehe Anmerkung 17)
B 318	Lurnfelder Straße	Lendorf (A 10, B 100) - Möllbrücke – Oberdrauburg – Lienz - Staatsgrenze bei Sillian (siehe Anmerkung 17)
B 319	Fürstenfelder Straße	Riegersdorf (A 2) – Fürstenfeld – Staatsgrenze bei Heiligenkreuz (siehe Anmerkung 17)
B 320	Ennstal Straße	Altenmarkt/Pongau (A 10) – Radstadt – Schladming – Trautenfels – Liezen – Selzthal (A 9, B 146) (siehe Anmerkung 17)

Anmerkung 10: Dieser Straßenzug wird mit Verkehrsübergabe der B 301 Wiener Südrand Straße als Bundesstraße aufgelassen, sofern über die B 301 Wiener Südrand Straße die Anbindung des Alberner Hafens gewährleistet ist.

Anmerkung 11: Bis zur Verkehrsübergabe der B 301 Wiener Südrand Straße verläuft die B 10 Budapester Straße: Wien (B 14, B 225) - Schwechat - Bruck/Leitha - Parndorf Gattendorf - Nickelsdorf (A 4).

Anmerkung 12: Bis zur Verkehrsübergabe der B 301 Wiener Südrand Straße verläuft die B 11 Mödlinger Straße: Schwechat (B 10) - Maria Lanzendorf - Achau - Wiener Neudorf - Mödling - Gaaden - Alland - Weißenbach/Triesting (B 18)

Anmerkung 13: Bis zur Verkehrsübergabe der Umfahrung Großwilfersdorf verläuft die B 65 Gleisdorfer Straße: Graz (B 67a) - Gleisdorf - Ilz - Fürstenfeld – Staatsgrenze bei Heiligenkreuz.

Anmerkung 14: Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) wird ermächtigt, Zuschüsse vom Land Vorarlberg zur vorzeitigen Fertigstellung des Bauabschnittes Dornbirn/Nord – Schwarzachtobel entgegenzunehmen.

Anmerkung 15: Der Straßenzug Traismauer – Krems/Süd (B 33, B 37) wird mit Verkehrsübergabe der Donaubrücke Traismauer als Bundesstraße aufgelassen.

Anmerkung 16: Abschnitte des Straßenzuges Großebersdorf (A 5, B 305) – Wolkersdorf – Poysdorf – Staatsgrenze bei Drasenhofen werden – soweit sie durch verkehrswirksame Abschnitte der A 5 Nord Autobahn ersetzt werden - als Bundesstraße aufgelassen.

Anmerkung 17: Zusätzliche Anbindungen von öffentlichen Straßen und Wegen oder Änderungen der am Tag des Inkrafttretens des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX/1999 bestehenden Anschlüsse dürfen außerhalb der bestehenden Ortsgebiete (§ 2 Abs. 1 lit. c) nur in Form besonderer Anschlußstellen erfolgen.

Vorblatt

zum Entwurf der Bundesstraßengesetznovelle 1999

Problem:

Auf Grund der Ergebnisse der GSD-Studie, „Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich“, sind im Hinblick auf die Entwicklungen in den nächsten Jahrzehnten Anpassungen des im BStG 1971 festgelegten Straßennetzes notwendig. Gleichzeitig erfordert die geänderte UVP-Richtlinie der EU 97/11/EG umfangreiche Änderungen und die Schaffung zusätzlicher Verfahrensvorschriften im BStG. Schließlich ergibt sich aus Judikatur und Praxis die Notwendigkeit zu einigen Änderungen und Klarstellungen im Gesetzestext.

Inhalt:

Als wesentliche Neuregelungen sind zu nennen:

- Die Zusammenfassung von besonders bedeutenden Bundesstraßen B, die zusammen mit den Autobahnen und Schnellstraßen das hoch- und höchstrangige Straßennetz bilden, in einer einheitlichen Darstellung mit einer Nummerierung als B 301 bis B 320 im Verzeichnis 3. Für diese Bundesstraßen B werden in § 2 besondere Bestimmungen hinsichtlich der Anbindung von öffentlichen Straßen und Wegen eingeführt;
- die Anpassung des § 4 über die Trassenverordnung an die geänderten Bestimmungen der EU-Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung und die Schaffung eines neuen § 5, in dem Verfahrensvorschriften für die Erlassung von Verordnungen gemäß § 4 enthalten sind;
- Änderungen betreffend die Kostentragung für Maßnahmen an Bundesstraßen, eine Lockerung des Werbeverbotes im Nahbereich von Autobahnen, Entfall eines Beschlüssefordernisses der Bundesregierung, Schaffung einer Grundlage für Beteiligungen anderer Gebietskörperschaften am Bundesstraßenbau;
- die Anpassung der Bundesstraßenverzeichnisse auf Grund der Ergebnisse der GSD-Studie durch Aufnahme neuer Vorhaben und Umstrukturierung des Verzeichnisses entsprechend den geänderten Prioritäten des Straßenbaues.

Alternativen:

Die in den §§ 4 und 5 enthaltenen Änderungen sind im wesentlichen durch Änderungen im europäischen Gemeinschaftsrecht bedingt. Diesbezüglich bestehen keine Alternativen.

Hinsichtlich des Novellierungsvorhabens Änderung des Bundesstraßenverzeichnisses könnte - mit Ausnahme einiger redaktionell notwendiger Änderungen im Verzeichnis – dieses Verzeichnis in seiner bisherigen Form belassen werden, wobei allerdings auf die Schaffung einer den zukünftigen Erfordernissen des Bundesstraßenbaues entsprechenden gesetzlichen Grundlage verzichtet werden würde.

Finanzielle Auswirkungen:

Zusätzlicher Personal- und Sachaufwand ist mit der Ausnahme, daß in Auswirkung der neuen UVP-Bestimmungen der EU sich ein Mehraufwand in nicht quantifizierbarem Ausmaß bei Planungs- und Bauausgaben ergeben wird, nicht zu erwarten.

Unmittelbare Auswirkungen auf den Bundeshaushalt sind nicht gegeben, da die Aufnahme der Straßenbauvorhaben in das Bundesstraßengesetz noch nicht ihre tatsächliche Umsetzung bewirkt. Eine einmalige Ausgabe wird durch die Umbeschilderung eines Teiles der Bundesstraßen B 301 bis 320 entstehen.

Eine Belastung der Gemeinden ist in der Änderung der Kostenzuordnungen des § 9 erkennbar, doch wird hier nur einer im Laufe der letzten Jahrzehnte eingetretenen Mehrbelastung des Straßenerhalters Bund entgegengewirkt.

Kostenersparnisse treten langfristig dadurch ein, daß das hoch- und höchstrangige Straßennetz im Gesetz unter Einschluß der relevanten Bundesstraßen B definiert wird und die gesetzlichen Maßnahmen gesetzt werden, um einen kostengünstigen zukünftigen Ausbau dieser Bundesstraßen B zu sichern.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreichs:

Für die Sicherung der Infrastruktur Straße wird eine zeitgemäße Rahmenbedingung geschaffen. Die Verbesserung des Straßennetzes hat großen Einfluß auf die Möglichkeit, neue Betriebsansiedlungen zu schaffen und alte Standorte abzusichern. Die in der GSD-Studie aufgezeigten wichtigen Straßenverbindungen sind geeignet, die Wettbewerbssituation der heimischen Wirtschaft zu verbessern.

Der weitere gezielte Ausbau hochrangiger Straßenverbindungen führt schon durch die Verbesserung der Wirtschaftsstandorte zu positiven Auswirkungen für alle Gebietskörperschaften.

EU-Konformität:

Soferne EU-rechtsrelevante Regelungen getroffen werden, entsprechen sie den UVP-Richtlinien 85/337/EWG und 97/11/ EG sowie der Wegekostenrichtlinie der EU 93/89/EWG.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

keine

Erläuterungen

zum Entwurf der Bundesstraßengesetznovelle 1999

Allgemeiner Teil:

Die vorliegende Novelle zum Bundesstraßengesetz umfaßt die Änderungen und Anpassungen der Bestimmungen des Bundesstraßengesetzes 1971 sowie eine Neugestaltung im Verzeichnis der Bundesstraßen. Die Neugestaltung des Bundesstraßenverzeichnisses ist ein Ergebnis der GSD-Studie („Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich“).

Die wesentlichsten Punkte der Änderungen und Anpassungen des Gesetzestextes umfassen die Regelungen über die Trassenverordnung in § 4 und § 5 neu an das geltende EU-Recht. Die EU-Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung 85/337/EWG wurde durch die Richtlinie 97/11/EG geändert; danach sind Anpassungen beim Bundesstraßengesetz notwendig.

Weiters betreffen im wesentlichen folgende Änderungen bzw. Klarstellungen einzelne Bestimmungen des BStG:

- Regelungen hinsichtlich der Anbindung von öffentlichen Straßen und Wegen bei Bundesstraßen S und den nunmehr im Verzeichnis 3 gesondert dargestellten hochrangigen Bundesstraßen B,
- Regelungen für Mautstrecken und Mautanlagen,
- Regelungen hinsichtlich von Straßenausgestaltungen, insbesondere Kreuzungsumbauten für Betriebe an Bundesstraßen und die Kostentragung durch den Verursacher,
- Kostentragung für Maßnahmen an Bundesstraßen, die nicht dem fließenden Verkehr dienen,
- Regelungen, die die Möglichkeit einer Kostenbeteiligung von Gemeinden und Ländern zu Bundesstraßenbauprojekten sicherstellen,

- Ergänzungen in den §§ 14, 15 und 16, damit die Intentionen des Gesetzes durch klare Formulierungen besser umgesetzt werden können,
- die Aufhebung des absoluten Verbotes von optischen Werbungen innerhalb einer Entfernung von 100 m entlang der Bundesautobahnen und nunmehrige Anknüpfung an das Erfordernis einer Zustimmung der Bundesstraßenverwaltung und
- Entfall der Strafbestimmungen.

Eine Mehrzahl der vorgesehenen Regelungen soll zu Verwaltungsvereinfachungen und zu einer leichteren Lesbarkeit des Gesetzes führen.

Zum zweiten Schwerpunkt dieser Novelle, den Änderungen in den Verzeichnissen, ist folgendes vorauszuschicken:

Die derzeitigen Straßenfestlegungen in den Verzeichnissen zum BStG gehen insbesondere hinsichtlich des hochrangigen Straßennetzes auf das BStG 1971 zurück und entsprechen auf nationaler und europäischer Ebene nicht mehr den aktuellen und künftigen verkehrs- und wirtschaftspolitischen Anforderungen. In einer Studie betreffend die „Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich“ (sogenannte GSD-Studie) wurde daher das bestehende Straßennetz einer Überprüfung unterzogen.

Das Ergebnis dieser nunmehr vorliegenden Studie weist auf der Grundlage einer Einschätzung der räumlichen und verkehrlichen Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Österreich ein künftig notwendiges Bundesstraßennetz aus, das sich gemäß der Studie in drei Kategorien gliedert:

- | | |
|---------|--|
| Typ I | hochstrangiges Straßennetz (TEN-Vorschlag) |
| Typ II | hochrangiges Straßennetz |
| Typ III | sonstige Bundesstraßen. |

Die Novelle des Bundesstraßengesetzes beinhaltet Änderungen in den Verzeichnissen 1 bis 3, die sich auf das Ergebnis dieser Studie stützen. Dabei werden nun die hochrangigen Bundesstraßen, soweit sie sich derzeit im Verzeichnis 3 (Bundesstraßen B) befinden, in der Zahlengruppe B 301 bis 320 ausgewiesen. Diese Bundesstraßen bilden zusammen mit den

Autobahnen und Schnellstraßen sowie den bereits bestehenden Straßen der Gruppe B 301 bis 320 das höchst- und hochrangige Bundesstraßennetz (Typ I und Typ II). Einige wenige Abweichungen von dieser Vorgangsweise ergeben sich aus aktuell zu berücksichtigenden Randbedingungen.

Finanzielle Auswirkungen:

Bemerkt wird, daß die GSD-Studie nur Aussagen über die Funktionalität von Straßenverbindungen trifft, in den weitergehenden Korridoruntersuchungen sollen Querschnitt und allfällige Bemautbarkeit dieser Straßenverbindungen ermittelt werden. Das Untersuchungsergebnis über die Bemautbarkeit dieser Straßen wird entscheidende Auswirkungen auf Herstellung und Ausbau dieser Straßen haben und ist davon auch die Frage der Budgetwirksamkeit der Herstellungskosten abhängig.

Soweit neue Straßenbauvorhaben in das Verzeichnis aufgenommen wurden, kann eine Kostenschätzung vor Durchführung der Planungsmaßnahmen und Durchführung des UVP-Verfahrens nur in grobem Umfang gegeben werden. Es ergibt sich eine Schätzung der Kosten bei der B 304 Stockerauer Straße für die Donaubrücke Traismauer in der Höhe von 600 Mio S und für die B 305 Nordostrand Straße in der Höhe von 5.500 Mio S. Die Schätzung für das Bauvorhaben Nordostrand Straße umfaßt beginnend bei der B 301 bis zur A 22 eine Strecke von 40 km und gliedert sich in Kosten für den Tunnel Lobau (4.000 Mio S) und Kosten der Straßenherstellung von insgesamt 1.500 Mio S.

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 zu Bundesstraßen erklärt Straßenzüge.

Besonderer Teil:

Zu den einzelnen Bestimmungen ist zu bemerken:

Z 1 (§ 2 Abs. 1):

Mit den Änderungen in lit. b und c soll im Interesse des Schnellverkehrs und des überregionalen Durchzugsverkehrs den Bedürfnissen des hochrangigen Bundesstraßennetzes hinsichtlich der Anschlußausbildung sowie den Voraussetzungen für eine allfällige Bemautung im Sinne der EU-Richtlinien Rechnung getragen werden.

Bei Autobahnen und Schnellstraßen sowie bei Mautstrecken des Bundesstraßennetzes B sind besondere Anschlußstellen aus Gründen der Bemautung erforderlich. Weiters eröffnet die Bestimmung des § 2 lit. c letzter Satz die Möglichkeit, im Verzeichnis 3 (Bundesstraßen B) eine Anmerkung aufzunehmen, die das Erfordernis der Ausbildung besonderer Anschlußstellen für das gesamte hochrangige Netz der Bundesstraßen B 301 bis 320 im Freilandbereich festlegt.

Mit dieser Festlegung kann vermieden werden, daß Bundesstraßen, die später einer Mautpflicht unterworfen werden können, dann in aufwendiger Weise umzubauen sind.

Z 2 (§ 3):

Durch die Erweiterung der demonstrativen Aufzählung der Bestandteile der Bundesstraße soll klargestellt werden, daß sowohl bebaute als auch unbebaute Grundstücke für Mautanlagen sowie für die Grenzabfertigung als Bestandteile der Bundesstraße anzusehen sind.

Z 3 (§ 4):

Mit der Erweiterung der verordnungspflichtigen Vorhaben (Abs. 1 lit.b und c) wurde der Änderung der EU-Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung 85/337/EWG durch die Richtlinie 97/11/EG Rechnung getragen. Dabei wird trotz der Übersetzung von „lane“ mit „Spur“ im deutschen Text der Richtlinie 97/11/EG in Übereinstimmung mit der Straßenverkehrsordnung von „Fahrstreifen“ bzw. „Richtungsfahrbahn“ gesprochen.

Durch die Aufteilung des ehemaligen § 4 auf einen neuen § 4, der bestimmen soll, wann für ein Straßenbauvorhaben die Erlassung einer Verordnung erforderlich ist, und einen neuen § 5, in dem Verfahrensbestimmungen für diese Verordnungserlassung festgelegt werden, soll eine klarere Gliederung und Übersichtlichkeit erreicht werden.

Im zweiten Teil des Absatzes 1 wird durch die etwas veränderte Verknüpfung dargestellt, daß die hier genannten Kriterien für die Erlassung einer Verordnung nebeneinander und nicht in einer Über- oder Unterordnung zueinander anzuwenden sind.

Bestimmte Baumaßnahmen an bestehenden Bundesstraßen, welche bisher im § 4 Abs. 6 geregelt wurden, werden nunmehr aus systematischen Gründen im Abs. 2 zusammengefaßt und durch einige Maßnahmen (wie Niveaufreimachung von Eisenbahnkreuzungen und Brückenneubauten sowie Verbreiterungen bzw. die Zulegung von zweiten Richtungsfahrbahnen von einer Länge von 1 km oder mehr) erweitert, welche infolge ihrer Dringlichkeit bzw. Geringfügigkeit lediglich in einem vereinfachten Verfahren abgehandelt werden sollen, um den Verwaltungsaufwand und die Verfahrensdauer so gering wie möglich zu halten.

Diese Maßnahmen sind wegen der möglichen Unterwerfung unter ein Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren gemäß EU-Richtlinie, Anhang 2, Ziffer 13 schon bei der Möglichkeit einer negativen nachteiligen Auswirkung auf die Umwelt zwingend nach § 4 Abs. 1 zu verordnen. Dabei werden sie insgesamt einem Verordnungsregime unterworfen und bieten daher mehr Rechtsschutzmöglichkeiten. Andererseits kann die Erlassung einer Verordnung eines Bundesministers aus Verfassungsgründen (Art. 20 Abs. 21, Art. 69 B-VG) nicht von der Zustimmung einer Gemeinde oder eines Landes abhängig gemacht werden. Die Wünsche dieser Gebietskörperschaften werden jedoch im Rahmen der Anhörung gemäß § 5 Abs. 1 an den Bundesminister herangetragen werden können.

Durch die Bestimmung des Absatzes 5 soll die Möglichkeit eingeräumt werden, Änderungen eines Projektes, welches Grundlage einer Verordnung ist, ohne Durchführung eines neuerlichen Verfahrens vorzunehmen, wenn die Änderung in Summe zu keiner Verschlechterung der Voraussetzungen nach § 4 Abs. 1 – insbesondere der

Umweltverträglichkeit - für dieses Projekt führt, und die mitwirkenden Behörden zustimmen.

Z 4 (§ 4a):

Durch den zwischen Bund und ASFINAG abgeschlossenen Fruchtgenußvertrag wurde der Netzschluß als Aufgabe der ASFINAG übertragen. Die Regelung des bisherigen § 4a erscheint daher überholt.

Z 5 (§ 5):

Im nunmehrigen § 5 werden die Verfahrensbestimmungen für die Verordnungserlassung, die bisher in § 4 Abs. 4 und 5 enthalten waren, übernommen und ausgebaut.

Das Anhörungsverfahren gemäß Abs. 5 wird um die Erörterung, falls begründete Bedenken geäußert werden, erweitert. Auch werden mehr Unterlagen für die Auflage gemäß Abs. 2 (= Abs. 5 alt), z.B. zum Thema Umweltverträglichkeit, oder gemäß Abs. 4 (= Abs. 4 alt), z.B. die Entscheidungsgründe, vorzulegen sein.

Damit wird insgesamt der Öffentlichkeit mehr Mitsprachemöglichkeit eingeräumt. Die Erfahrungen bei der Durchführung des geltenden UVP-Gesetzes, insbesondere der Bestimmungen über die Bürgerbeteiligung zeigen, daß dieses Verfahren für alle Beteiligten von Vorteil ist. Der Dialog und das Verständnis für die Position des jeweils anderen können dadurch gefördert werden.

Die Bestimmung des Abs. 5 soll die Kostentragungspflicht des Projektwerbers auch für das Verordnungserlassungsverfahren klarstellen und abweichend vom AVG ermöglichen, daß dem Projektwerber die Bezahlung von Rechnungen direkt vorgeschrieben wird.

Z 6 (§ 7a):

Analog der Bestimmung des Eisenbahngesetzes, auf Grund der eine Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) erlassen wurde, wird eine diesbezügliche Verordnungsermächtigung im Bundesstraßengesetz geschaffen.

Z 7 (§ 8):

Durch diese Neuregelung wird die Kostentragung für die Grundeinlöse und die Möglichkeit der Beitragszahlungen oder Zuschüsse durch Dritte eindeutig geregelt. Der Hinweis auf Mineralölsteuer in Abs. 1 hat wegen des Wegfalles der Zweckbindung der Mineralölsteuer zu entfallen.

Intention der Formulierung des letzten Satzes des Abs. 1 ist insbesondere, Zuschüsse von Gebietskörperschaften zu Bundesstraßenbauvorhaben zu ermöglichen, ohne in Konflikt mit Kompetenzbestimmungen zu kommen.

Aus der Änderung in Abs. 2 ergibt sich, daß nunmehr alle Erlöse und Entgelte zweckgebunden für Bundesstraßen zu verwenden sind, auch solche aus der Veräußerung von Liegenschaften, unabhängig ob diese aus Mitteln der Mineralölsteuer erworben wurden oder nicht.

Z 8 (§ 9 Abs. 1):

Die Änderung des Abs. 1 zielt auf eine strikte Trennung des fließenden und des ruhenden Verkehrs in Hinblick auf den Bau- und Erhaltungsaufwand ab.

In lit. a soll der letzte Halbsatz „die Erhaltung weiterer bestehender Fahrstreifen ist vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) zu tragen“ entfallen, da im Hinblick auf die knappen finanziellen Erhaltungsmittel des Bundes eine Einschränkung der Mittelverwendung auf die grundsätzlichen Aufgaben im Sinne der Kompetenzbestimmungen notwendig ist.

In lit. b wird die Definition der Höchstbreite mit insgesamt 3 Metern vorgenommen.

In lit. c wird die Formulierung auf „Busspuren und Flächen, die dem ruhenden Verkehr dienen“, ausgedehnt, dafür kann die bisherige lit. d „Abstellstreifen“ entfallen.

Z 9 (§ 9 Abs. 3):

Diese Umformulierung stellt einen Wunsch der Bundesstraßenverwaltungen in den Ländern dar und soll im Falle einer nicht rechtzeitigen Tätigkeit der Gemeinden zum Tragen kommen.

Z 10 (§ 10):

Durch die Ergänzungen in Abs. 1 soll ein quanititatives Element der Benützung eingeführt werden, um Mehrkosten adäquat abdecken zu können. Mit dem bei der Unternehmung verwendeten Begriff „Kunden“ sind im Sinne der Gewerbeordnung sowohl die Kunden im engeren Sinn als auch die Lieferanten eines Unternehmens zu verstehen.

Mit den Bestimmungen des neuen Abs. 2 soll klargestellt werden, daß Gebietskörperschaften sich auch finanziell an von ihnen gewünschten Maßnahmen beteiligen können, welche nicht in ihre Zuständigkeit fallen.

Z 11, 12 und 13 (§ 14):

Durch die Änderung des Abs. 1 und die Einfügung eines neuen Abs. 2 erfolgt eine Erweiterung der Anhörungsberechtigten im Zuge des Verfahrens nach § 4 auf (voraussichtlich) mitwirkende Behörden, den Umweltanwalt und die Bevölkerung („jedermann“).

Damit sollen Elemente der strategischen Umweltprüfung eingebaut und dem verstärkten Interesse der Öffentlichkeit an derartigen Verordnungen, die eine auf 5 Jahre begrenzte Auswirkung auf den betreffenden Geländestreifen hat, Rechnung getragen werden.

Durch die Änderung in Abs. 3 wird die in § 21 (Schutzzonen) verwendete Beschreibung des Verbotsbereiches übernommen, da der Schutzzweck der gleiche ist und unterschiedliche Auslegungen vermieden werden sollen.

Z 14 (§ 15 Abs. 1):

Diese Änderung erfolgt analog zu jener des § 14 Abs. 2.

Z 15 (§ 16):

Der neugefaßte § 16 regelt die Befundaufnahme im Zuge des UVP-Verfahrens. Mit den vorgenommenen Ergänzungen werden die Voraussetzungen für jene Untersuchungen geschaffen, welche für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit erforderlich sein können.

Eine Änderung der bisherigen Bestimmungen erfolgt insoweit, als die bisherigen Absätze 1 und 2 mit Ausnahme des letzten Satzes des Abs. 2 zusammengezogen werden und damit eine

Entscheidung über die Vornahme von Untersuchungen und Vorarbeiten sowie deren Zulässigkeit durch die Behörde in einem Zug erfolgt. Damit soll sichergestellt werden, daß Erhebungen zur Beurteilung der Umweltsituation und andere dem Bau vorhergehende Untersuchungen, die für die weitere Gestaltung eines Straßenprojektes relevant sind, möglichst rasch durchgeführt werden können.

Z 16 (§ 17):

Die Ergänzung des dritten Satzes ist auf Grund der Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes 1959 notwendig, da das Wasserrechtsgesetz keine Enteignungsmöglichkeit für eine Ausnahmebewilligung zum Bau in Hochwassergebieten kennt. Die Wortfolge „.... sowie Grundstücke, die durch ein im Hochwasserabflußgebiet (§ 38 Wasserrechtsgesetz 1959) geplantes Straßenbauwerk von Hochwässern betroffen sein können ...“ soll in das Gesetz aufgenommen werden, weil der Fall eintreten kann, daß Bauvorhaben der Bundesstraßenverwaltung innerhalb der Grenzen des Abflusses fließender Gewässer ausgeführt werden müssen. Ein solches gemäß § 38 (1) WRG bewilligungspflichtiges Vorhaben kann zur Folge haben, daß nicht nur Grundstücke für die Trasse selbst in Anspruch genommen werden müssen, sondern daß durch den Verdrängungseffekt des geplanten Straßenkörpers Hochwässer auf benachbarten Grundstücken länger verweilen als dies ohne Straßenbau der Fall wäre. Kommt es über die Duldung des Verweilens der Hochwässer (gegen Entschädigung) mit den betroffenen Grundeigentümern zu keiner Einigung, muß die Möglichkeit geschaffen werden, diese zur Ausführung des Bauvorhabens unverzichtbare Verpflichtung - selbstverständlich gegen Entschädigung - zu erzwingen.

Die geltenden Bestimmungen des BStG bieten hiefür keine Grundlage, und auch die §§ 63 ff. WRG sehen Enteignungsmöglichkeiten nur vor, um die nutzbringende Verwendung der Gewässer zu fördern, ihren schädlichen Wirkungen zu begegnen sowie zur geordneten Beseitigung von Abwässern und Abfällen und zum Schutz der Gewässer.

Z 17 (§ 20a Abs. 2):

Die Einfügung in Abs. 2 erfolgt, um für aushaftende Rückersatzbeträge eine Verzinsung im Sinne des § 61 Abs. 2 Bundeshaushaltsgesetz vorsehen zu können. Die vorgeschlagene Regelung soll die Voraussetzungen, unter denen dem Rückübereignungsberechtigten Ratenzahlung zu gewähren ist, an die im Bundeshaushaltsrecht geltenden Vorschriften über

Ratenzahlungen anpassen. Dennoch wird durch die Beibehaltung einer „Ist-Bestimmung“ auf die besondere Lage des Rückübereignungsberechtigten Rücksicht genommen. Die bisherige Rechtslage könnte als Ungleichbehandlung der Rückübereignungsberechtigten gegenüber anderen Schuldern des Bundes angesehen werden. § 61 Abs. 1 BHG sieht Zahlungserleichterungen zur Vermeidung von Härten vor, Abs. 2 enthält zwar den Grundsatz der Vorschreibung von Stundungszinsen, auf die aber unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse des Schuldners ganz oder teilweise verzichtet werden kann.

Z 18 (§ 25):

Das absolute Verbot von optischen Werbungen innerhalb einer Entfernung von 100 Metern entlang der Bundesautobahnen wird aufgehoben und deren Errichtung an eine Zustimmung der Bundesstraßenverwaltung gebunden, die nur dann erteilt werden darf, wenn die Ankündigung dem allgemeinen Interesse der Verkehrsteilnehmer dient.

Z 19 (§ 26 Abs. 1 und 2):

Der § 26 „Anschlüsse von Straßen und Wegen, Zufahrten“ wurde einer Neugestaltung unterzogen. Die Regelung der Anbindung von öffentlichen Straßen und Wegen wird in Abs. 1 und die Regelung der Anbindung von nicht öffentlichen Straßen und Wegen in Abs. 2 vorgenommen.

Die Bestimmungen beruhen auf den gleichen Grundgedanken wie die Neuregelung in § 2 Abs. 1. Für A- und S-Straßen sowie Mautstrecken ist die Vorschreibung von besonderen Anschlußstellen zwingend vorzusehen, ebenso hinsichtlich der hochrangigen Bundesstraßen B 301 bis 320 gemäß der GSD-Studie auf Freilandstrecken. Mit dieser Festlegung kann vermieden werden, daß derartige Straßen, die später einer Mautpflicht zugeführt werden können, in aufwendiger Weise umzubauen sind.

Z 20 (§ 27):

Durch die vorgesehenen Änderungen wird den Anforderungen hinsichtlich des hoch- und höchstrangigen Straßennetzes in gleicher Weise wie bei den Änderungen in § 2 Rechnung getragen.

Z 21 (§ 28 Abs. 1):

Die Klarstellung der Entgeltlichkeit der Benützung von Bundesstraßen für einen anderen als ihren bestimmungsgemäßen Zweck ist im Hinblick auf das TELECOM-Gesetz notwendig.

Z 22 (§ 28 Abs. 3):

Diese Bestimmung sieht als Neuerung die Möglichkeit der Errichtung von Haltestellen auf Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen mit Zustimmung des Bundes vor, sofern keine Nachteile gemäß §§ 7 und 7a zu befürchten sind.

Z 23 und 24 (§§ 30 und 31, Abschnitt V):

Der bisherige § 30 „Notstandsmaßnahmen bei Elementarereignissen“ baut auf anderen technischen Gegebenheiten als in der Gegenwart vorhanden auf (Hand- und Spanndienste) und kann, da Notstandsmaßnahmen in anderen Gesetzen geregelt werden, entfallen.

Ebenso wird der bisherige § 31 „Strafbestimmung“ gestrichen. Bemerkt wird, daß vorsätzliche Beschädigungen von Straßen im zivilrechtlichen Wege geahndet werden können.

Z 25 (§ 32):

Auf Grund der vorgenannten Änderungen erhält der Abschnitt V die Bezeichnung „Behörden“, und bisherige § 32 „Behörden“ erhält die Bezeichnung § 30.

Die Ergänzung des neuen § 30 durch einen Absatz 2 mit der Definition der „mitwirkenden Behörden“ wurde erforderlich, um den geänderten Anhörungsverfahren, insbesondere im Hinblick auf die Umweltverträglichkeitsprüfung, Rechnung zu tragen.

Z 26 (VI. Abschnitt):

Die Bezeichnung Abschnitt VII „Übergangsbestimmung“ entfällt.

Es wird ein neuer Abschnitt VI „Gemeinsame Bestimmungen“ geschaffen, der numerisch an die Stelle des bisherigen Abschnitt VI „Behörden“ tritt.

Z 27 (§ 31):

Durch diese neue Bestimmung über die Stempel- und Abgabenfreiheit wird die bisher geübte Praxis analog zur Regelung im UVP-Gesetz auf eine rechtliche Grundlage gestellt.

Z 28 (§ 34a):

Im Interesse einer durchgehenden Nummerierung erhält der bisherige § 34a „Verweisungen“ die Bezeichnung § 32.

Z 29 (§ 35 neu):

Der neue § 35 wird aufgenommen, da eine Gesamtumstellung in Richtung geschlechtsneutraler Bezeichnungen im Zuge des Novellierungsvorhabens nicht möglich ist und andererseits die Lesbarkeit des Gesetzes vermindert würde.

Z 30 (§ 35):

Die Vollziehungsbestimmungen werden der aktuellen Kompetenzverteilung auf Grund des Bundesministeriengesetzes angepaßt.

Z 31 und 32 (Verzeichnis 1 und 2):

In den Verzeichnissen 1 Bundesstraßen A (Bundesautobahnen) und 2 Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen) wurden generell an Stelle der in der Beschreibung der Strecke genannten Orte (Gemeinden) die Bezeichnung des ausgeführten Verkehrsbauwerkes (z.B. Knoten....) gesetzt.

In das Verzeichnis 1 wird die A 5 Nord Autobahn neu aufgenommen. Damit wird dem stark gestiegenen Verkehrsaufkommen und dem Wunsch des Landes im Einklang mit dem Ergebnis der GSD-Studie Rechnung getragen. Die neue A 5 ersetzt im Abschnitt Großbeersdorf bis Staatsgrenze die bisherige B 7 Brünner Straße, soweit sie abschnittsweise durch verkehrswirksame Abschnitte der A 5 als Bundesstraße aufgelassen wird.

Im Verzeichnis 2 (Bundesschnellstraßen) wird die S 33 Kremser Schnellstraße zur Vervollständigung der großräumigen westlichen Umfahrung von Wien entsprechend den Ergebnissen der GSD-Studie um die Strecke Donaubrücke Traismauer bis zur B 3 erweitert.

Z. 33 (Verzeichnis 3):

Wie bereits unter Ziffer 1 ausgeführt werden jene Bundesstraßen B, die dem höchst- und hochrangigen Straßennetz gemäß GSD-Studie angehören sollen, einer eigenen Zahlengruppe mit der Bezeichnung B 301 bis B 320 zugeordnet.

Im einzelnen werden solcherart ersetzt:

B 3	Donau Straße	durch	B 304 Stockerauer Straße
	Abschnitt Stockerau bis Krems		
B 16	Ödenburger Straße		B 308 Klingenbacher Straße
	Abschnitt Wulkaprodersdorf bis		
	Staatsgrenze bei Klingenbach		
B 50	Burgenland Straße		B 307 Parndorfer Straße
	Abschnitt Staatsgrenze bei Kittsee		
	bis Parndorf		
B 83	Kärntner Straße		B 317 Friesacher Straße
	Abschnitt Scheifling bis		
	Klagenfurt/Nord		
B 89	Fürstenfelder Straße		B 319 Fürstenfelder Straße
B 96	Murtal Straße		B 317 Friesacher Straße
	Abschnitt Judenburg - Scheifling		
B 100	Drautal Straße		B 318 Lurnfelder Straße
	Abschnitt Lendorf – Staatsgrenze		
	bei Sillian		
B 115	Eisen Straße		B 309 Steyrer Straße
	Abschnitt Enns-Steyr		
B 125	Prager Straße		B 310 Mühlviertler Straße
	Abschnitt Unterweitersdorf –		
	Staatsgrenze bei Wullowitz		
B 146	Ennstal Straße		B 320 Ennstal Straße
	Abschnitt Radstadt – Liezen		
B 208	Eibesrunner Straße		B 305 Wiener Nordostrand Straße

Weiters ergeben sich durch diese Maßnahmen nachstehende Änderungen im Bundesstraßennetz B:

B 50a Wolfsthaler Straße:

Diese Neubezeichnung wird für das bisher bei der B 50 Burgenland Straße eingeordnete Straßenstück Wolfsthal – Kittsee geschaffen.

B 233 Himberger Straße:

Diese Umbenennung der bisherigen B 318 ist als Folge der in der GSD-Studie vorgenommenen Einreihung in den Typ III begründet.

B 302 Wiener Nordrand Straße:

Der Verlauf in Richtung Norden wird verkürzt und zur künftigen Verbindung mit der B 305 Wiener Nordostrand Straße im Gemeindegebiet von Deutsch Wagram geführt.

B 303 bisher Waldviertler Straße, neu Weinviertler Straße:

Der Verlauf der B 303 wird auf die Strecke der bisherigen B 2 umgelegt. Als Konsequenz wird die bisherige Strecke der B 303 von Hollabrunn – Umfahrung Horn – Staatsgrenze bei Neunagelberg als B 2 Waldviertler Straße benannt.

B 304 neu Stockerauer Straße:

Dieser bisher der B 3 Donau Straße angehörende Straßenzug wird zur Vervollständigung der großräumigen westlichen Umfahrung von Wien entsprechend den Ergebnissen der GSD-Studie zur B 304 aufgewertet.

B 305 Wiener Nordostrand Straße:

Auf Grund der Ergebnisse der GSD-Studie wird dieser Straßenzug neu ins Verzeichnis 3 aufgenommen. Die B 305 schließt im Süden an die B 301 an, stellt die nordöstliche Umfahrung des Großraumes Wien mit Anbindung an die A 5 Nord Autobahn in Großebersdorf dar und schließt im Norden bei Leobendorf an die A 22 an.

Die neue Anmerkung 15 legt fest, daß der Straßenzug Traismauer bis Krems/Süd mit Verkehrsübergabe der Donaubrücke Traismauer als Bundesstraße aufgelassen wird.

Die neue Anmerkung 16 bewirkt, daß mit der Verkehrsfreigabe von verkehrswirksamen Abschnitten der A 5 Nord Autobahn Abschnitte der bisherigen B 7 zwischen Großebersdorf – Wolkersdorf - Staatsgrenze bei Drasenhofen als Bundesstraße aufgelassen werden.

Mit der Anmerkung 17 wird die in § 2 Abs. 1 lit. c eröffnete Möglichkeit, bei bestimmten Bundesstraßen B auf Freilandstrecken zusätzliche Anbindungen von öffentlichen Straßen und Wegen oder Änderungen bestehender Anschlüsse nur in Form besonderer Anschlußstellen zuzulassen, ausgeschöpft und für das hochrangige, mit der Nummerierung 301 bis 320 zusammengefaßte Bundesstraßen B-Netz angewendet.

Textgegenüberstellung zur BStG-Novelle 1999

Alter Gesetzesstext

Bundesgesetz vom 16. Juli 1971 betreffend die Bundesstraßen (Bundesstraßengesetz 1971 – BStG 1971)

§ 2. Einteilung der Bundesstraßen

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

c) Bundesstraßen B, das sind alle übrigen Bundesstraßen; die Zu- und Abfahrtsrampen zu kreuzenden Straßen gelten als Bestandteile der Bundesstraßen B.

Neuer Gesetzesstext

- (1) Die Bundesstraßen werden eingeteilt in
- Bundesstraßen A (Bundesautobahnen), das sind Bundesstraßen ohne höhengleiche Überschneidung mit anderen Verkehrswegen, die sich für den Schnellverkehr im Sinne der strassenpolizeilichen Vorschriften eignen und bei welchen besondere Anschlußstellen für die Zu- und Abfahrt vorhanden sind, einschließlich der Zu- und Abfahrtsstraßen;
 - Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen), das sind Bundesstraßen, die sich nach ihrer Anlage für den Schnellverkehr im Sinne der strassenpolizeilichen Vorschriften eignen, ohne daß die übrigen Voraussetzungen nach lit.a gegeben sind; sofern besondere Anschlußstellen für die Zu- und Abfahrt vorhanden sind, gelten die Zu- und Abfahrtsstraßen als Bestandteile der Bundesstraßen S; **zusätzliche Anbindungen oder Änderungen der am Tag des Inkrafttretens des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. XXX/1999 bestehenden Anschlüsse dürfen nur in Form besonderer Anschlußstellen erfolgen; Anschlüsse von öffentlichen Straßen und Wegen in Bundesstraßen S, die Mautstrecken gemäß § 1 des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996 sind, dürfen nicht in höhengleicher Form erfolgen;**
 - Bundesstraßen B, das sind alle übrigen Bundesstraßen; die Zu- und Abfahrtsrampen zu kreuzenden Straßen gelten als Bestandteile der Bundesstraßen B; **Anschlüsse von öffentlichen Straßen und Wegen in Bundesstraßen B, die Mautstrecken gemäß § 1 des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996 sind, dürfen nicht in höhengleicher Form erfolgen; ebenso dürfen außerhalb der am Tag des Inkrafttretens des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. XXX/1999 bestehenden Ortsgebiete (§ 2 Abs. 1 Z 15 StVO 1960) bei bestimmten Bundesstraßen B zusätzliche Anbindungen von öffentlichen Straßen und Wegen oder Änderungen der zu diesem Zeitpunkt bestehenden Anschlüsse nur in Form besonderer Anschlußstellen erfolgen, soferne dies in Anmerkungen zum Verzeichnis 3 festgelegt ist.**

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

§ 3. Bestandteile der Bundesstraße

Als Bestandteile der Bundesstraße gelten neben den unmittelbar dem Verkehr dienenden Flächen, wie Fahrbahnen, Gehsteige, Rad- und Gehwege, Parkflächen, Haltestellenbuchen, der Grenzabfertigung dienende Flächen, auch bauliche Anlagen im Zuge einer Bundesstraße, wie Tunnels, Brücken, Durchlässe, Stütz-, 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 bebauten und unbebauten Grundstücke sowie der Grenzabfertigung und der Bemauung dienende Grundflächen.

§ 4. Bestimmung des Straßenverlaufes und Auflassung von Straßenteilen

- (1) Vor dem Bau einer neuen Bundesstraße und vor der Umlegung von Teilen einer bestehenden Bundesstraße auf eine neu zu errichtende Straße hat der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der §§ 7 und 7 a, die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, den Denkmalschutz 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.
- (6) Änderungen der durch eine Verordnung nach Abs. 1 festgelegten Straßenachsen um mehr als 5 m sowie Maßnahmen nach Abs. 7, die keine Zustimmung gefunden haben, sind zu verordnen.

Als Bestandteile der Bundesstraße gelten neben den unmittelbar dem Verkehr dienenden Flächen, wie Fahrbahnen, Gehsteige, Rad- und Gehwege, Parkflächen, Haltestellenbuchen, der Grenzabfertigung dienende Flächen, auch bauliche Anlagen im Zuge einer Bundesstraße, wie Tunnels, Brücken, Durchlässe, Stütz-, Stütz- und Futtermauern, Straßenböschungen, Straßengräben, ferner im Zuge einer Bundesstraße gelegene Mautanlagen sowie 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 bebauten und unbebauten Grundstücke.

§ 4. Bestimmung des Straßenverlaufes, Ausbau des Bestandes und Auflassung von Straßenteilen

- (1) **Vor**
- dem Bau einer neuen Bundesstraße und vor der Umlegung von Teilen einer bestehenden Bundesstraße auf eine neu zu errichtende Straße,
 - dem Ausbau einer bestehenden Bundesstraße von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen mit einer durchgehenden Länge von 10 km oder mehr,**
 - der Errichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn mit einer durchgehenden Länge von 10 km oder mehr oder**
 - der Änderung der durch Verordnung festgelegten Straßenachse um mehr als 5m**
- hat der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten durch Verordnung unter Bedachtnahme auf die Bestimmungender §§ 7 und 7a, die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, den Denkmalschutz und die Umweltverträglichkeit, die Erfordernisse des Verkehrs und darüber hinaus der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges sowie unter Bedachtnahme auf die Ergebnisse der Anhörung (§ 5 Abs. 1 und 2) in den Fällen der lit. a, c und d den Straßenverlauf im Rahmen der Verzeichnisse durch Festlegung der Straßenachse und in den Fällen der lit. b durch Beschreibung auf der Grundlage jeweils eines konkreten Projektes zu bestimmen.

(7) Durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder auf Grund von Katastrophenfällen bedingte Umlegungen von Teilen einer bestehenden Bundesstraße auf eine neu zu errichtende Straße, Kreuzungsumbauten, die Anlegung einer zweiten Richtungsfahrbahn im Abstand von höchstens 5 m, Änderungen der Niveauteile, Rampenverlegungen oder der Bau von zusätzlichen Einzelrampen in bestehenden Anschlußstellen oder Knoten, bedürfen keiner Verordnung nach Abs. 1, sofern die berührten Länder und Gemeinden diesen Baumaßnahmen zustimmen.

- (2) An bestehenden Bundesstraßen bedürfen
 - a) durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder auf Grund von Katastrophenfällen, **durch die Niveaureinachung von Eisenbahnkreuzungen oder durch Brückenneubauten** bedingte Umlegungen von Teilen einer bestehenden Bundesstraße auf eine neu zu errichtende Straße,
 - b) Kreuzungsumbauten,
 - c) der **Ausbau durch Zulegung eines oder mehrerer Fahrstreifen oder die Errichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn jeweils mit einer durchgehenden Länge von 1 km oder mehr, soferne diese Maßnahmen nicht bereits durch Abs. 1 lit. b oder c erfaßt sind, oder**
 - d) Änderungen der Niveauteile um mehr als 1 m,
 - e) Rampenverlegungen oder
 - f) der Bau von zusätzlichen Einzelrampen in bestehenden Anschlußstellen oder Knoten
- ebenfalls einer Verordnung unter Bedachtnahme auf die Voraussetzungen nach Abs. 1 mit der Einschränkung, daß lediglich die **Zustimmung der berührten Länder und Gemeinden erforderlich ist; wird diese nicht nachgewiesen, so ist eine Anhörung nach § 5 Abs. 1 und 2 durchzuführen.**

(8) Umlegungen auf bestehende Straßen sind durch Beschreibung des Straßenverlaufes in einer Verordnung zu verfügen.

(2) Werden durch eine Umlegung nach Abs. 1, 6 und 8 Straßenteile für den Durchzugsverkehr entbehrlich oder hat sich eine wesentliche Änderung der Voraussetzungen nach Abs. 1 ergeben, hat der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten die Auflassung dieser Straßenteile als Bundesstraße durch Verordnung zu verfügen. § 1 Abs. 3, letzter Satz, gilt sinngemäß. Sofern die aufgelassenen Straßenteile nicht mehr Verkehrszecken dienen, sind sie vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) hinsichtlich ihrer Kulturgattung in einen den anrainenden Grundstücken ähnlichen Zustand zu versetzen (Rekultivierung).

- (3) Umlegungen auf bestehende Straßen sind durch Beschreibung des Straßenverlaufes in einer Verordnung zu verfügen.
- (4) Werden durch eine Umlegung nach Abs. 1, 2 und 3 Straßenteile für den Durchzugsverkehr entbehrlich oder hat sich eine wesentliche Änderung der Voraussetzungen nach Abs. 1 ergeben, hat der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten die Auflassung dieser Straßenteile als Bundesstraße durch Verordnung zu verfügen. § 1 Abs. 3, letzter Satz, gilt sinngemäß. Sofern die aufgelassenen Straßenteile nicht mehr Verkehrszecken dienen, sind sie vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) hinsichtlich ihrer Kulturgattung in einen den anrainenden Grundstücken ähnlichen Zustand zu versetzen (Rekultivierung).

- (5) Änderungen eines Projektes, welches Grundlage einer Verordnung nach § 4 Abs. 1 oder 2 war, sind ohne Wiederholung des Anhörungsverfahrens und Änderung der Verordnung nur zulässig, sofern
 - a) es in Summe zu keiner Verschlechterung der im § 4 Abs. 1 genannten Voraussetzungen, insbesondere der Umweltverträglichkeit des Projektes,

<p>§ 4 a. Zustimmung der Bundesregierung für bestimmte Bauvorhaben</p> <p>Nach Vorliegen einer Verordnung nach § 4 Abs. 1 bedarf die Errichtung noch nicht bestehender Bundesautobahn- und Bundes schnellstraßenstrecken, ausgenommen Zu- und Abfahrtsstraßen (§ 2), eines Beschlusses der Bundesregierung über das gesamt wirtschaftliche Interesse am Bau der Strecke.</p>	<p>§ 4a entfällt.</p>
---	------------------------------

Nach Vorliegen einer Verordnung nach § 4 Abs. 1 bedarf die Errichtung noch nicht bestehender Bundesautobahn- und Bundes schnellstraßenstrecken, ausgenommen Zu- und Abfahrtsstraßen (§ 2), eines Beschlusses der Bundesregierung über das gesamt wirtschaftliche Interesse am Bau der Strecke.

§ 5. Haftung
(aufgehoben durch BGBl. Nr. 416/1975).

§ 4. (3) Vor Erlassung einer Verordnung nach Abs. 1, 2, 6 und 8 sind die berührten Länder und Gemeinden zu hören; die Gemeinden werden hiebei im eigenen Wirkungsbereich tätig.

§ 4. (5) Vor Erlassung einer Verordnung nach Abs. 1 und 6 sind ausreichende Planunterlagen durch sechs Wochen in den berührten Gemeinden zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Zeit und Ort der Auflage sind durch einmalige Veröffentlichung im Amtsblatt der Wiener Zeitung und durch Anschlag an den Anstafeln 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 wirtschaftliche Angelegenheiten zu übermitteln.

§ 5. Verfahrensbestimmungen für Verordnungen gemäß § 4

(1) Vor Erlassung von Verordnungen nach § 4 sind die berührten Länder und Gemeinden zu hören; die Gemeinden werden hiebei im eigenen Wirkungsbereich tätig.

(2) Vor Erlassung von Verordnungen nach § 4 Abs. 1 sind ausreichende Planunterlagen sowie Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit durch sechs Wochen in den berührten Gemeinden zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Zeit und Ort der Auflage sind durch einmalige Veröffentlichung in einer im betreffenden Bundesland weit verbreiteten Tageszeitung und im "Amtsblatt zur Wiener Zeitung" sowie durch Anschlag an den Anstafeln des Amtshauses (Rathauses) der berührten Gemeinden kundzumachen. Die mitwirkenden Behörden (§ 30) sowie der Umweltanwalt sind von der öffentlichen Auflage zu verständigen. Innerhalb dieser Auflagefrist kann jedermann an Ort und Stelle Abschriften oder Kopien auf eigene Kosten anfertigen und schriftlich eine Stellungnahme bei der berührten Gemeinde einbringen. Die berührten Gemeinden haben die Äußerungen gesammelt dem Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten zu übermitteln.

(3) Nach Ablauf der öffentlichen Auflage ist eine öffentliche Erörterung des Vorhabens und der eingelangten Stellungnahmen durchzuführen. Diese kann unterbleiben, wenn innerhalb der Auflagefrist keine begründeten

5

schriftlichen Bedenken gegen das Vorhaben eingebracht wurden. Ort und Zeit der Erörterung sind in einer dem Abs. 2 entsprechenden Weise kundzumachen.

Der Projektwerber, die mitwirkenden Behörden, die berührten Gemeinden und der Umweltanwalt sind zu laden. Über das Ergebnis der öffentlichen Erörterung ist ein Resümeeprotokoll zu verfassen, welches den Geladenen zuzustellen ist.

§ 4. (4) Die Verordnungen nach Abs. 1, 6 und 8 haben den Hinweis auf Planunterlagen zu enthalten, welche beim Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten, 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.

(4) Die Verordnungen nach § 4 Abs. 1, 2 und 3 haben den Hinweis auf Plan- und Projektunterlagen – bei Verordnungen nach § 4 Abs. 1 und – soferne eine Anhörung erforderlich ist – nach § 4 Abs. 2 zusätzlich den Hinweis auf eine schriftliche Darlegung der wesentlichen Entscheidungsgründe – zu enthalten, welche beim Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten, bei dem Amt der Landesregierung des jeweiligen Landes und bei den berührten Gemeinden zur Einsicht aufliegen; die Verordnungen nach § 4 Abs. 4 können einen solchen Hinweis enthalten.

(5) Kosten, die der Behörde im Rahmen des Verfahrens gemäß dieser Bestimmung erwachsen, wie Gebühren oder Honorare für Sachverständige oder Projektkoordinatoren, sind vom Projektwerber zu tragen. Geleitet von den Grundsätzen der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostensparnis kann die Behörde mit Bescheid dem Projektwerber die Bezahlung der geprüften Rechnungen direkt an den Rechnungsleger vorschreiben.

(6) Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten kann durch Verordnung nähere Bestimmungen über die Vorsorge gegen Beeinträchtigungen der Nachbarn erlassen.

§ 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 Rechtsittels Verpflichtungen zu Leistungen für diese Zwecke bestehen. Falls derartige Verpflichtungen bei einer Gegenüberstellung BSTG1999.doc

(1) Die Grundeinöse für Zwecke der Bundesstraßen sowie der Bau und die Erhaltung der Bundesstraßen erfolgen aus Bundesmitteln, insoweit sich nicht aus den folgenden Bestimmungen etwas anderes ergibt oder auf Grund eines besonderen Rechtsittels Verpflichtungen zu Leistungen für diese Zwecke bestehen. Falls derartige Verpflichtungen bei einer vom Bund

vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) zu übernehmenden öffentlichen Straße bestehen, bleiben sie auch nach der Umwandlung in eine Bundesstraße aufrecht.

(Bundesstraßenverwaltung) ist berechtigt, Zuschüsse und Beiträge, die für Zwecke der Bundesstraßen von wem immer gewährt werden, entgegenzunehmen und hiertfür zu verwenden.

(2) Die aus den Verträgen nach den §§ 25, 26, 27 und 28 für den Bund (Bundesstraßenverwaltung) gezogenen Entgelte, die Veräußerungserlöse aus Liegenschaften, die Erlöse aus der Einräumung von Baurechten und Dienstbarkeiten an 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. Schadenersatzleistungen für Beschädigungen an Bundesstraßen (§ 3) und an Kraftfahrzeugen des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) sind für deren Wiederinstandsetzung zu verwenden.

§ 9. Straßenbaulast in Ortsgebieten

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

- für jene Teile der Fahrbahn, welche vier Fahrstreifen überschreiten, soweit es sich bei diesen Fahrbalanteilen nicht um verkehrsbedingte Warte-, Verzögerungs- oder Einbindungsstreifen oder um Haltestellenbuchten oder um Fahrsteifen in der gleichen oder unterschiedlichen Höhenlage handelt, die für die leichte, sichere und flüssige Bewältigung starker Verkehrsbelastungen notwendig sind; **die Erhaltung weiterer bestehender Fahrstreifen ist vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) zu tragen,**

- 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; die

(Bundesstraßenverwaltung) zu übernehmenden öffentlichen Straße bestehen, bleiben sie auch nach der Umwandlung in eine Bundesstraße aufrecht. **Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) ist berechtigt, Zuschüsse und Beiträge, die für Zwecke der Bundesstraßen von wem immer gewährt werden, entgegenzunehmen und hiertfür zu verwenden.**

(2) Die aus den Verträgen nach den §§ 25, 26, 27 und 28 für den Bund (Bundesstraßenverwaltung) gezogenen Entgelte, die Veräußerungserlöse aus Liegenschaften sowie die Erlöse aus der Einräumung von Baurechten und Dienstbarkeiten an Liegenschaften, sind für Zwecke der **Grundeinlöse**, des Baues und der Erhaltung der Bundesstraßen zu verwenden. Schadenersatzleistungen für Beschädigungen an Bundesstraßen (§ 3) und an Kraftfahrzeugen des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) sind für deren Wiederinstandsetzung zu verwenden.

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

- für jene Teile der Fahrbahn, welche vier Fahrstreifen überschreiten, soweit es sich bei diesen Fahrbalanteilen nicht um verkehrsbedingte Warte-, Verzögerungs- oder Einbindungsstreifen oder um Haltestellenbuchten oder um Fahrsteifen in der gleichen oder unterschiedlichen Höhenlage handelt, die für die leichte, sichere und flüssige Bewältigung starker Verkehrsbeziehungen notwendig sind;

- für Gehsteige und Gehwege (ausgenommen Gehsteige und Gehwege auf Über- und Unterführungsbauwerken und sonstigen Straßenkunstbauten bis zu einer Breite von **insgesamt 3 Metern**); die durch Baumaßnahmen des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) erforderlich werdende Wiederherstellung bestehender Gehsteige oder Gehwege in der verkehrsbedingt notwendigen Breite ist vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) zu tragen; die Gemeinden können

7

Gemeinden können von den Eigentümern einer angrenzenden Liegenschaft im Falle der Errichtung eines Neubaus auf derselben Kostensatz nach den angemessenen Herstellungskosten zu diesem Zeitpunkt verlangen;

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 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 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 Wideruf übertragen werden.

(5) Auf Bundesautobahnen und Bundes schnellstraßen 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 die Mehrkosten zu

von den Eigentümern einer angrenzenden Liegenschaft im Falle der Errichtung eines Neubaus auf derselben Kostensatz nach den angemessenen Herstellungskosten zu diesem Zeitpunkt verlangen;

c) für **Busspuren und Flächen, die dem ruhenden Verkehr dienen.**

(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 die Kosten für die Abfuhr des vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) von der Fahrbahn der Bundesstraßen entfernten Schnees und Abräummaterials zu tragen.

§ 10. Beiträge von Unternehmungen und Gebietskörperschaften

(1) Muß eine Bundesstraße wegen der besonderen Art oder Häufigkeit der Benützung durch eine Unternehmung oder durch deren Kunden in einer kostspieligeren Weise gebaut oder erhalten werden, als dies mit Rücksicht auf den allgemeinen Straßenverkehr notwendig wäre, so hat die Unternehmung dem Bund

vergütet. Die Bestimmungen des § 28 Abs. 3 werden hiедurch nicht berührt.

8

(Bundesstraßenverwaltung) die Mehrkosten zu vergüten. Die Bestimmungen des § 28 Abs. 3 werden hiедurch nicht berührt.

- (2) Soll im besonderem Interesse einer Gebietskörperschaft eine Bundesstraße ausgebaut oder eine Baumaßnahme zeitlich vorgezogen werden, so ist der Bund (Bundesstraßenverwaltung) berechtigt, diese Maßnahmen zuzüglich aller Mehraufwendungen von Beiträgen der Gebietskörperschaft abhängig zu machen.

§ 14. Bundesstraßenplanungsgebiet

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

- (1) Zur Sicherung des Baues einer in den Verzeichnissen aufgenommenen Bundesstraße kann der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten auch vor Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4 Abs. 1) das in einem Lageplan bezeichnete Gelände, das für die spätere Führung der Bundesstraße in Betracht kommt, durch Verordnung zum Bundesstraßenplanungsgebiet erklären. Eine solche Verordnung darf nur erlassen werden, wenn nach dem Stand der Planungs- und Bauvorbereitungsarbeiten die Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4 Abs. 1) in absehbarer Zeit zu erwarten ist und zu befürchten ist, daß durch bauliche Veränderungen in diesem Gelände der geplante Straßenbau erheblich erschwert oder wesentlich verteuft wird.
- (2) Vor Erlassung der Verordnung sind entsprechende Unterlagen durch sechs Wochen in den berührten Gemeinden zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Die Kundmachung erfolgt in sinngemäßer Anwendung des § 5 Abs. 1. Weiters sind die berührten Länder und Gemeinden zu hören; die Gemeinden werden hiebei im eigenen Wirkungsbereich tätig.
- (3) Im Bundesstraßenplanungsgebiet dürfen Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen sowie Einfriedungen nicht angelegt und überhaupt Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. Die Behörde hat jedoch Aushnahmen zu zulassen, 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 Bewilligungsverfahren Partei im Sinne des § 8 des Allgemeinen

(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 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.

9 Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 - AVG. Bauführungen, die in rechtlich zulässiger Weise vor Erklärung zum Bundesstraßenplanungsgebiet begonnen worden sind, werden hiervon nicht berührt.

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

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

(5) Die Verordnungen nach Abs. 1 sind den betroffenen Gemeinden zur (6) ortsüblichen Kundmachung zu übermitteln.

§ 15. Bundesstraßenbaugebiet

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

(2) Als betroffene Grundstücksteile im Sinne des Abs. 1 sind alle jene anzusehen, die in einem Geländestreifen um die künftige Straßenachse liegen, dessen Breite in der Verordnung gemäß § 4 Abs. 1 entsprechend den örtlichen Verhältnissen festgelegt wird und bei Bundesstraßen A insgesamt 150 m, bei Bundesstraßen S insgesamt 100 m und bei Bundesstraßen B insgesamt 70 m nicht überschreiten darf.

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

§ 16. Vorarbeiten für Straßenbauten

- (1) Auf Antrag hat die Behörde dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) zur Vornahme von Vorarbeiten für den Bau einer Bundesstraße die Bewilligung zu erteilen, fremde Grundstücke zu betreten und auf diesen die erforderlichen Grunduntersuchungen und sonstigen technischen Vorarbeiten gegen Entschädigung auszuführen.
- (2) Über Einwendungen gegen die Zulässigkeit einzelner hiebei vorzunehmender Handlungen entscheidet unter Bedachtnahme auf deren Notwendigkeit sowie die möglichste Schonung und den bestimmungsgemäßigen Gebrauch des betroffenen Grundstückes beziehungsweise allfälliger Bergbauberechtigungen die Behörde; gegen diese Entscheidung ist eine Berufung nicht zulässig. Die Behörde entscheidet auch in sinngemäßer Anwendung der §§ 18 und 20, insbesondere dessen Abs. 3, über die zu leistende Entschädigung.

§ 16. Untersuchungen und Vorarbeiten

- (1) Auf Antrag hat die Behörde dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) zur Vornahme von Untersuchungen und Vorarbeiten für den Bau einer Bundesstraße sowie für Erhebungen zur Beurteilung der Umweltsituation die Bewilligung zu erteilen, fremde Grundstücke zu betreten und auf diesen die erforderlichen Untersuchungen und sonstigen technischen Vorarbeiten gegen Entschädigung auszuführen. Die Behörde entscheidet hierbei über die Zulässigkeit einzelner vorzunehmender Handlungen unter Bedachtnahme auf deren Notwendigkeit sowie die möglichste Schonung und den bestimmungsgemäßigen Gebrauch des betroffenen Grundstückes beziehungsweise allfällige Bergbauberechtigungen. Gegen diese Entscheidung ist eine Berufung nicht zulässig.
- (2) Die Behörde entscheidet auch in sinngemäßer Anwendung der §§ 18 und 20, insbesondere dessen Abs. 3, über die zu leistende Entschädigung.

§ 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 (insbesondere Nutzungs- und Bestandrechten) 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, Straßenwärtershäusern, Baulöfen und anderen Baulichkeiten sowie die zur Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen erforderlichen Grundstücke erworben werden.

§ 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 (insbesondere Nutzungs- und Bestandrechten) 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, Straßenwärtershäusern, Baulöfen und anderen Baulichkeiten sowie die zur Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen erforderlichen Grundstücke erworben werden.

§ 20 a. Rückübereignung

- (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 Gegenüberstellung BSTG1999.doc
- (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, Wert erhöhungen 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 Eisenbahnenenteignungsgesetz 1954, BGBl. Nr. 71) bestimmt wurden, soweit und in dem Maße das Fehlen solcher Nebenrechte als wert erhöhend 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. Bei unbilligen Härten ist für die Leistung des Rückersatzes unter Bedachtnahme auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Enteigneten Ratenzahlung zu bewilligen. Mit Rechtskraft des Rückübereignungsbeschiedes 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.

§ 25. Ankündigungen und Reklamen

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

§ 26. Anschlüsse von Straßen und Wegen, Zufahrten

(1) Anschlüsse von öffentlichen Straßen und Wegen in Bundesstraßen A müssen, in Bundesstraßen S können in Form besonderer Anschlußstellen erfolgen; diese Anschlußstellen bedürfen ebenso wie die Zu- und Abfahrtssrampen von Bundesstraßen B zu kreuzenden Straßen einer Verordnung zur Bestimmung des Straßerverlaufes (§ 4). Alle übrigen 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

berücksichtigen, Wert erhöhungen 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 Eisenbahnenenteignungsgesetz 1954, BGBl. Nr.71) bestimmt wurden, soweit und in dem Maße das Fehlen solcher Nebenrechte als wert erhöhend 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. Bei unbilligen Härten ist für die Leistung des Rückersatzes unter Bedachtnahme auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Enteigneten und auf § 61 Abs. 2 Bundeshaushaltsgesetz, BGBl.Nr. 213/1986, Ratenzahlung zu bewilligen. Mit Rechtskraft des Rückübereignungsbeschiedes 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.

§ 25. Ankündigungen und Werbungen

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

(1) Besondere Anschlußstellen bedürfen ebenso wie die Zu- und Abfahrtssrampen von Bundesstraßen B zu kreuzenden Straßen einer Verordnung zur Bestimmung des Straßerverlaufes (§ 4). Anschlüsse von öffentlichen Straßen und Wegen, die nicht gemäß § 4 zu verordnen sind, dürfen nur mit Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) angelegt oder abgeändert werden. Die Zustimmung ist zu erteilen, wenn hiervon für die Leistungsfähigkeit der Bundesstraße keine Nachteile zu erwarten sind und dies

12 Bundesstraßen B dürfen nur mit Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) angelegt oder abgeändert werden. Die Zustimmung ist zu erteilen, wenn hiervor 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 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 auf Bundesstraßen B, die gemäß § 1 Abs. 2 des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996 - BStFG 1996, BGBI. Nr. 201, als Mautstrecken festgelegt wurden, unzulässig. Auf Freilandstraßen von anderen 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 hiervor 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.

(2) Anschlüsse von nicht öffentlichen Straßen und Wegen sowie Zu- und Abfahrten zu einzelnen Grundstücken sind auf Bundesstraßen A und S, auf Freilandstrecken von Bundesstraßen B, bei denen im Verzeichnis 3 eine Anmerkung gemäß § 2 Abs. 1 lit. c erfolgte, sowie auf Bundesstraßen B, die Mautstrecken gemäß § 1 des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996 sind, unzulässig. Anschlüsse von nicht öffentlichen Straßen und Wegen sowie Zu- und Abfahrten zu einzelnen Grundstücken sind auf Freilandstrecken von anderen Bundesstraßen B 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 hiervor für die Leistungsfähigkeit der Bundesstraße keine Nachteile zu erwarten sind und dies den in den §§ 7 und 7 a enthaltenen Grundsätzen nicht widerspricht. Die Bestimmungen des § 12 Abs. 1 bleiben unberührt.

§ 27. Betriebe an Bundesautobahnen, Bundes schnellstraßen und bestimmten Bundesstraßen B

Betriebe an Bundesautobahnen, an Bundes schnellstraßen sowie an Bundesstraßen B, die gemäß § 1 Abs. 2 des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996 - BStFG 1996, BGBI. Nr. 201, als Mautstrecken festgelegt wurden, die den Belangen der Verkehrsteilnehmer auf diesen dienen und einen unmittelbaren Zugang zu diesen Straßen haben (wie Tankstellen, Raststätten, Motels, Werkstätten und dergleichen), dürfen nur mit Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) errichtet werden. Jede bauliche Änderung eines solchen Betriebes bedarf der Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung). Die gewerberechtlichen Vorschriften werden hiervor nicht berührt. Fahrverbindungen von der

13

die gemäß § 1 Abs. 2 des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996 - BStFG Bundesstraßen zum übrigen Straßennetz im Bereich dieser Betriebe bedürfen 1996, BGBl. Nr. 201, als Mautstrecke festgelegt wurde, zum übrigen Straßennetz im Bereich dieser Betriebe bedürfen einer Verordnung nach § 4 Abs. 1.

§ 28. Benützung der Bundesstraßen

(1) Die Benützung der unmittelbar dem Verkehr dienenden Flächen der Bundesstraßen steht jedermann im Rahmen der straßenpolizeilichen und kraftfahre rechtlichen Vorschriften offen. Jede Benützung der Bundesstraßen für einen anderen als ihren bestimmungsgemäßen Zweck bedarf, unbeschadet der straßenpolizeilichen und kraftfahre rechtlichen Bestimmungen, der Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung). Diese ist zu versagen, wenn Schäden an der Straße zu befürchten sind oder künftige Bauvorhaben an der Straße erheblich erschwert würden. Insofern solche Benützungsrechte an einer Straße vor ihrer Erklärung als Bundesstraße begründet worden sind, bleiben sie im gleichen Umfang bestehen. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) kann - sofern dies nicht den Bedingungen der Zustimmung zur Benützung widerspricht - jederzeit, ohne Entschädigung zu leisten, eine entsprechende Abänderung der hergestellten Einrichtungen verlangen, falls dies wegen einer baulichen Umgestaltung der Straße oder aus Verkehrs rücksichten notwendig wird. Bei Bundesstraßen in Ortsgebieten kann der Bund (Bundesstraßenverwaltung) durch Bau- oder Erhaltungsmaßnahmen an der Bundesstraße notwendig werdende Abänderungen an öffentlichen Ver- und Entsorgungsanlagen auf seine Kosten durchführen oder einen angemessenen Kostenbeitrag leisten.

(1) Die Benützung der unmittelbar dem Verkehr dienenden Flächen der Bundesstraßen steht jedermann im Rahmen der straßenpolizeilichen und kraftfahre rechtlichen Vorschriften offen. Jede Benützung der Bundesstraßen für einen anderen als ihren bestimmungsgemäßen Zweck erfolgt entgeltlich und bedarf, unbeschadet der straßenpolizeilichen und kraftfahre rechtlichen Bestimmungen, der Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung). Diese ...

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

(3) Haltestellen von Kraftfahrlinien auf Bundesstraßen setzt die hiefür zuständige Behörde nach Anhören des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) fest. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) kann die Ausgestaltung von Haltestellen, Straßenverbreiterung, Ausweichen und dergleichen vom Ersatz der Kosten abhängig machen. Auf Bundesautobahnen und Bundes schnellstraßen ist die Errichtung von Haltestellen mit Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) zulässig, soferne keine Nachteile gemäß den §§ 7 und 7a zu erwarten sind.

§ 30. Notstandsmaßnahmen bei Elementarereignissen

(1) Wird eine Bundesstraße durch Elementarereignisse beschädigt oder vorübergehend unbenützbar und müssen zur Beseitigung der entstandenen

oder zur Hintanhaltung weiterer Schäden oder zur Freimachung der Straße sofort Maßnahmen getroffen werden, welche vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) mit dem ihm zur Verfügung stehenden gewöhnlichen Hilfsmitteln nicht ausgeführt werden können, sind über beim Bürgermeister einzabringende Anforderung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) alle am Schadensort oder in einer Nachbargemeinde anwesenden tauglichen Arbeitskräfte zur Leistung der erforderlichen Handarbeiten gegen Entlohnung verpflichtet.

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

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

(4) Bei den im Abs.1 bezeichneten Elementareignissen können vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) die zur Durchführung unaufschiebbbarer Arbeiten erforderlichen Baustoffe, Werkzeuge und Geräte am Schadensort, wenn sie dort zu angemessenen Preisen im freien Verkehr nicht erhältlich sind, angefordert werden. Ebenso können unverbaute Liegenschaften zu vorübergehender Benützung zwecks Durchführung unaufschiebbbarer Arbeiten, Unterbringung von Arbeitskräften oder als

Lagerplätze für Baustoffe und Gerätschaften angefordert werden. Über die Anforderung entscheidet die Bezirksverwaltungsbörde endgültig. Dem Eigentümer ist für angeforderte Baustoffe der gemeine Wert zu ersetzen, für die Benützung von Liegenschaften eine angemessene Vergütung zu leisten. Die Liegenschaften sind nach Wegfall des Bedarfes ohne Verzug in demselben Zustand zurückzustellen, in welchem sie übernommen wurden. Die Bezirksverwaltungsbörde bestimmt vorläufig die Vergütung für die angeforderten Sachen; bezüglich deren Festsetzung ist im übrigen § 20 Abs. 3 und 5 sinngemäß anzuwenden. Hat infolge der Benützung die Substanz Schaden gelitten, so ist hiefür Schadenersatz zu leisten; dieser ist im ordentlichen Rechtsweg geltend zu machen.

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

V. STRAFBESTIMMUNG

§ 31. Strafbestimmung

§ 31 (alt) entfällt

(1) Jede vorsätzliche, wenn auch nur versuchte, sowie jede durch Mangel pflichtgemäßer Aufmerksamkeit verursachte Beschädigung einer Bundesstraße ist, sofern nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, als Verwaltungübertriftung von der Bezirksverwaltungsbörde mit einer Geldstrafe bis zu 5000 S, im Fall ihrer Uneinbringlichkeit mit Arrest bis zu einer Woche, zu bestrafen.

(2) Eine Verwaltungübertriftung nach Abs. 1 liegt nicht vor, wenn bei einer durch Mangel an pflichtgemäßer Aufmerksamkeit verursachten Beschädigung die nächste Polizei- oder Gendarmeriedienststelle oder die nächste Dienststelle der Bundesstrafenverwaltung von der Beschädigung unter Bekanntgabe der Identität des Beschädigers ohne unnötigen Aufschub verständigt worden ist.

VI. BEHÖRDEN

§ 32. Behörden

Behörden im Sinne dieses Bundesgesetzes sind

- a) der Landeshauptmann in erster Instanz für alle Angelegenheiten, die nicht dem Gegenüberstellung BSTG1999.doc

V. BEHÖRDEN

§ 30. Behörden

- (1) Behörden im Sinne dieses Bundesgesetzes sind
 - a) der Landeshauptmann in erster Instanz für alle Angelegenheiten, die nicht dem

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

(2) **Mitwirkende Behörden im Sinne dieses Bundesgesetzes sind jene Behörden, die zur Erteilung einer Genehmigung für ein Vorhaben, welches nach § 4 Abs. 1 oder 2 zu verordnen ist, zuständig sind.**

VII. ÜBERGANGSBESTIMMUNG

Überschrift entfällt

VI. GEMEINSAME BESTIMMUNGEN

§ 31. Stempelgebühren und Abgabenfreiheit

Anträge, Stellungnahmen und sonstige Eingaben, die im Rahmen des Trassenfestlegungsverfahrens einschließlich des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens eingebbracht werden, unterliegen nicht der Pflicht zur Entrichtung von Stempelgebühren des Bundes und von Bundesverwaltungsbabgaben.

§ 32.

Soweit in diesem Bundesgesetz auf Bestimmungen anderer Bundesgesetze verwiesen wird, sind diese in ihrer jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

§ 34 a. Verweisungen

Soweit in diesem Bundesgesetz auf Bestimmungen anderer Bundesgesetze verwiesen wird, sind diese in ihrer jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

§ 35. Sprachliche Gleichbehandlung

Bei allen personenbezogenen Formulierungen gilt die gewählte Form für beide Geschlechter.

§ 35. Vollziehung

Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, hinsichtlich des § 1 Abs. 3, zweiter Satz, und des § 4 Abs. 2, zweiter Satz, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, Gegenüberstellung BSTG1999.doc

Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, hinsichtlich des § 1 Abs. 3, zweiter Satz, und des § 4 Abs. 4, zweiter Satz, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen,

¹⁷ hinsichtlich des § 5 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Justiz, und hinsichtlich des § 28 Abs. 2 und 3 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr betraut.
hinsichtlich des § 23 Abs.2 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft und hinsichtlich des § 28 Abs.2 und 3 im Einvernehmen mit dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betraut.

Gegenüberstellung der Verzeichnisse

bisheriges Verzeichnis				neues Verzeichnis			
Verzeichnis 1				Verzeichnis 1			
Bundesstraßen A (Bundesautobahnen)				Bundesstraßen A (Bundesautobahnen)			
Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke	Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke	Nr.	Bezeichnung
A 1	West Autobahn	Wien/Auhof (B 1) – St. Pölten – Knoten Linz (A 7) – Knoten Haid (A 25) – Sattledt (A 8, A 9) – Knoten Salzburg (A 10) – Staatsgrenze am Walserberg	A 1	West Autobahn	Wien/Auhof (B 1) – Knoten St. Pölten (S 33) – Knoten Linz (A 7) – Knoten Haid (A 25) – Knoten Voralpenkreuz (A 8, A 9) – Knoten Salzburg (A 10) – Staatsgrenze am Walserberg		
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)	A 2	Süd Autobahn	Wien/Inzersdorf (A 23, B 17) – Knoten Wiener Neustadt (S 4) – 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)		
A 3	Südost Autobahn	Traiskirchen (A 2) – Ebreichsdorf – Knoten Eisenstadt (S 31)	A 3	Südost Autobahn	Knoten Guntramsdorf (A 2) – Ebreichsdorf – Knoten Eisenstadt (S 31) – Wulkaprodersdorf (B 16, B 308)		
A 4	Ost Autobahn	Wien/Prater (A 23) – Schwechat – Anschluß Flughafen Schwechat – Pamdorf – Staatsgrenze bei Nickelsdorf	A 4	Ost Autobahn	Knoten Prater (A 23, B 227) – Schwechat – Anschluß Flughafen Schwechat – Pamdorf – Staatsgrenze bei Nickelsdorf		
			A 5	Nord Autobahn	Großebersdorf (B 7, B 305) – Woltersdorf – Staatsgrenze bei Drasenhofen		
A 7	Mühlkreis Autobahn	Knoten Linz (A 1) – Unterweitersdorf (B 125)	A 7	Mühlkreis Autobahn	Knoten Linz (A 1) – Unterweitersdorf (B 125, B 310)		
A 8	Innkreis Autobahn	Sattledt (A 1, A 9) – Knoten Wels (A 25) – Staatsgrenze bei Suben	A 8	Innkreis Autobahn	Knoten Voralpenkreuz (A 1, A 9) – Knoten Wels (A 25) – Staatsgrenze bei Suben		
A 9	Pyhrn Autobahn	Sattledt (A 1, A 8) – Windischgarsten – Selzthal – St. Michael/Leoben – Knoten Graz/West (A 2) – Staatsgrenze bei Spieldorf	A 9	Pyhrn Autobahn	Knoten Voralpenkreuz (A 1, A 8) – Windischgarsten – Selzthal – Knoten St. Michael (S 6, S 36) – Knoten Graz/West (A 2) – Staatsgrenze bei Spieldorf		
A 10	Tauern Autobahn	Knoten Salzburg (A 1) – Altenmarkt/Pongau – Katschberg – Knoten Spittal-Millstätter See – Knoten Villach (A 2, A 11), einschließlich Lieserhofen (B 98) – Knoten Spittal-Millstätter See – Lendorf (B 100)	A 10	Tauern Autobahn	Knoten Salzburg (A 1) – Altenmarkt/Pongau – Katschberg tunnel – Knoten Spittal-Millstätter See – Knoten Villach (A 2, A 11), einschließlich Lieserhofen (B 98) – Knoten Spittal-Millstätter See – Lendorf (B 318)		
A 11	Karawanken Autobahn	Knoten Villach (A 2, A 10) – Staatsgrenze im Karawankentunnel	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 16)	A 12	Inntal Autobahn	Staatsgrenze bei Kufstein – Innsbruck (A 13) – Zams (S 16)		

2

A 13	Brenner Autobahn	Innsbruck/Amras (A 12) – Staatsgrenze am Brennerpaß, einschließlich Innsbruck/Süd – Innsbruck/West (A 12)	A 13	Brenner Autobahn	Innsbruck/Amras (A 12) – Staatsgrenze am Brennerpaß, einschließlich Innsbruck/Süd – Innsbruck/West (A 12)
A 14	Rheintal Autobahn	Staatsgrenze bei Hörbranz – Pfändertunnel – Lauterach – Feldkirch – Bludenz (S 16), einschließlich Bregenz/Weidach – Bregenz (B 202)	A 14	Rheintal Autobahn	Staatsgrenze bei Hörbranz – Pfändertunnel – Lauterach – Feldkirch – Bludenz (S 16), einschließlich Bregenz/Weidach – Bregenz (B 202)
A 21	Wiener Außenring Autobahn	Knoten Steinhäusl (A 1) – Knoten Vösendorf (A 2, B 301)	A 21	Wiener Außenring Autobahn	Knoten Steinhäusl (A 1) – Knoten Vösendorf (A 2, B 301)
A 22	Donaufier Autobahn	Wien [Kaisermühlen (A 23) – Anschluß IAKW – Donaupark – Strebersdorf] – Langenzersdorf – Korneuburg – Stockerau (B 3, B 303)	A 22	Donaufier Autobahn	Wien [Knoten Kaiser mühlen (A 23) – Anschluß IAKW – Donaupark – Strebersdorf] – Langenzersdorf – Korneuburg – Stockerau (B 303, B 304)
A 23	Autobahn Südstaftangente Wien	Wien [Altmannsdorfer Straße (B 222, B 224) – Inzersdorf (A 2) – Arsenal – Landstraße – Prater (A 4) – Kaisermühlen (A 22) – Stadlau – Hirschstetten (B 302)]	A 23	Autobahn Südstaftangente Wien	Wien [Altmannsdorfer Straße (B 222, B 224) – Knoten Inzersdorf (A 2) – Knoten Prater (A 4) – Knoten Kaisermühlen (A 22) – Hirschstetten (B 302)]
A 25	Linzer Autobahn	Knoten Haid (A 1) – Knoten Wels (A 8)	A 25	Linzer Autobahn	Knoten Haid (A 1) – Knoten Wels (A 8)

Verzeichnis 2 Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen)					
Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke	Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
S 4	Mattersburger Schnellstraße	Mattersburg (S 31) – Wiener Neustadt (A 2)	S 4	Mattersburger Schnellstraße	Mattersburg (B 50) – Knoten Mattersburg (S 31) – Knoten Wiener Neustadt (A 2)
S 6	Semmering Schnellstraße	Seebenstein (B 54) – Knoten Seebenstein (A 2) – Semmering – Bruck/Mur (S 35) – St. Michael/Leoben (A 9, S 36)	S 6	Semmering Schnellstraße	Seebenstein (B 54) – Knoten Seebenstein (A 2) – Semmeringtunnel – Knoten Bruck/Mur (S 35) – Knoten St. Michael (A 9, S 36)
S 16	Arlberg Schnellstraße	Zams (A 12) – Arlbergtunnel – Bludenz/Ost (A 14)	S 16	Arlberg Schnellstraße	Zams (A 12) – Arlbergtunnel – Bludenz/Ost (A 14)
S 18	Bodensee Schnellstraße	A 14 – Staatsgrenze bei Höchst	S 18	Bodensee Schnellstraße	Lauterach (A 14) – Staatsgrenze bei Höchst
S 31	Burgenland Schnellstraße	Eisenstadt (B 50) – Knoten Eisenstadt (A 3) – Hirn – Mattersburg (S 4) – Weppersdorf – Oberpullendorf (B 50)	S 31	Burgenland Schnellstraße	Eisenstadt/Ost (B 50) – Knoten Eisenstadt (A 3) – Knoten Mattersburg (S 4) – Weppersdorf – Steinberg-Dörfl (B 50, B 61)
S 33	Kremser Schnellstraße	St. Pölten (A 1, S 34) – Herzogenburg – Traismauer – Krems/Süd (B 33, B 37)	S 33	Kremser Schnellstraße	Kremser Schnellstraße Knoten St. Pölten (A 1, S 34) – Herzogenburg – Donaubrücke Traismauer – B 3, einschließlich Traismauer – Krems/Süd (B 33, B 37) (siehe Anmerkung 15)
S 34	Traisental Schnellstraße	St. Pölten (A 1, S 33) – Wilhelmsburg (B 20)	S 34	Traisental Schnellstraße	Knoten St. Pölten (A 1, S 33) – Wilhelmsburg (B 20)
S 35	Brucker Schnellstraße	Deutschfeistritz (A 9) – Bruck/Mur (S 6)	S 35	Brucker Schnellstraße	Knoten Deutschfeistritz (A 9) – Knoten Bruck/Mur (S 6)
S 36	Murtal Schnellstraße	St. Michael/Leoben (A 9, S 6) – Judenburg (B 96)	S 36	Murtal Schnellstraße	Knoten St. Michael (A 9, S 6) – Judenburg (B 317)

Verzeichnis 3 Bundesstraßen B		Verzeichnis 3 Bundesstraßen B	
Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke	Beschreibung der Strecke
B 1	Wiener Straße	Wien [Uraniabrücke (B 227) – Wienzeile – Gaudenzdorf – Auhof] – Purkersdorf – St. Pölten- Melk – Amstetten – Linz – Wels – Vöcklabrück - Straßwalchen – Eugendorf – Salzburg – Staatsgrenze am Walserberg	Wien [Uraniabrücke (B 227) – Wienzeile – Gaudenzdorf – Auhof] – Purkersdorf – St. Pölten – Melk – Amstetten – Linz – Wels – Vöcklabrück - Straßwalchen – Eugendorf – Salzburg – Staatsgrenze am Walserberg
B 1 a	Wiener Straße Abzweigung St. Pölten	St. Pölten (B 1) – St. Pölten (S 33)	St. Pölten (B 1) – St. Pölten (S 33)
B 1 b	Wiener Straße Abzweigung Linz	Linz (B 1) – Linz (A 7)	Linz (B 1) – Linz (A 7)
B 2	Znaimer Straße	Schöngraben (B 303) – Staatsgrenze bei Kleinhaußdorf	Waldviertler Straße
B 3	Donau Straße	Engelhartstetten (B 49) – Großengersdorf – Wien [Asperm – Stadlau – Kagran – Floridsdorf] – Langenzersdorf – Stockerau – Kollersdorf – Krems – Emmersdorf – Persenbeug – Mauthausen – Steyregg – Donaubrücke – Linz (A 7)	Donau Straße
B 3 a	Melker Straße	Melk (A 1, B 1) – Donaubrücke – Emmersdorf (B 3)	Melker Straße
B 3 b	Donau Straße Abzweigung Kaisermühlen	Wien [Kaisermühlen (A 22, A 23) – Kagran (B 3)]	Donaustadt Straße
B 3 d	Donau Straße Abzweigung Hirschstetten	Wien [Hirschstetten (A 22, B 302) – Elßling] – Großengersdorf (B 3)	Donau Straße Abzweigung Hirschstetten
B 4	Hörner Straße	Stockerau (B 303) – Maissau (B 35) – Horn – Geras (B 30)	Hörner Straße
B 5	Waithofener Straße	Allwangspitz (B 303) – Waithofen/Thaya – Heidenreichstein – Staatsgrenze bei Grametten	Waithofener Straße
B 6	Laaer Straße	Korneuburg (B 3) – Ernstbrunn – Hanfthal bei Laa/Thaya (B 45)	Laaer Straße
B 7	Brünnner Straße	Wien [Floridsdorf/Spitz (B 226) – Stammersdorf] – Wolkersdorf – Poysdorf – Staatsgrenze bei Drasenhofen	Brünnner Straße
B 8	Angerner Straße	Wien [Franzensbrücke (B 227) – Reichsbrücke – Wagramer Straße] – Gänserndorf – Staatsgrenze bei Angern	Angerner Straße

B 8 a	Angerner Straße Abzweigung Zwerndorf	Weikersdorf (B 8) – Zwerndorf (B 49)	B 8 a Angerner Straße Abzweigung Zwerndorf	Weikersdorf (B 8) – Zwerndorf (B 49)
B 9	Preßburger Straße	Schwechat (B 301) – Flughafen Schwechat – Hainburg – Staatsgrenze bei Berg	B 9 Preßburger Straße	Schwechat (B 301) – Flughafen Schwechat – Hainburg – Staatsgrenze bei Berg
B 10	Budapester Straße	Schwechat (B 9) – Bruck/Leitha – Parndorf – Gattendorf – Nickelsdorf (A 4) (siehe Anmerkung 11)	B 10 Budapester Straße	Schwechat (B 9) – Bruck/Leitha – Parndorf – Gattendorf – Nickelsdorf (A 4) (siehe Anmerkung 11)
B 11	Mödlinger Straße	Achau (B 16) – Wiener Neudorf – Mödling – Gaaden – Alland – Weißbach/Triesting (B 18) (siehe Anmerkung 12)	B 11 Mödlinger Straße	Achau (B 16) – Wiener Neudorf – Mödling – Gaaden – Alland – Weißbach/Triesting (B 18) (siehe Anmerkung 12)
B 12	Brunner Straße	Wien [Margaretengürtel (B 221) – Atzgersdorf] – Brunn/Gebirge – Mödling (B 11)	B 12 Brunner Straße	Wien [Margaretengürtel (B 221) – Atzgersdorf] – Brunn/Gebirge – Mödling (B 11)
B 12 a	Brunner Straße Abzweigung Brunn/Gebirge	Brunn/Gebirge (B 12) – Brunn/Gebirge (A 21) – Wiener Neudorf/Nord (A 2)	B 12 a Brunner Straße Abzweigung Brunn/Gebirge	Brunn/Gebirge (B 12) – Brunn/Gebirge (A 21) – Wiener Neudorf/Nord (A 2)
B 12 b	Brunner Straße Abzweigung Altmannsdorf	Wien [Breitenfurter Straße (B 12) – Altmannsdorfer Straße B 224)]	B 12 b Brunner Straße Abzweigung Altmannsdorf	Wien [Breitenfurter Straße (B 12) – Altmannsdorfer Straße (B 224)]
B 13	Laaber Straße	Brunn/Maria Enzersdorf (B 12) – Wien [Rodaun – Kalksburg] – Laab/Walde – Preßbaum (B 44)	B 13 Laaber Straße	Brunn/Maria Enzersdorf (B 12) – Wien [Rodaun – Kalksburg] – Laab/Walde – Preßbaum (B 44)
B 13 a	Liesingtal Straße	Wien [Rodaun (B 13) – Liesing – Erlaa – Neu-Erlaa (B 17)]	B 13 a Liesingtal Straße	Wien [Rodaun (B 13) – Liesing – Erlaa – Neu-Erlaa (B 17)]
B 14	Klosterneuburger Straße	Schwechat/Rannersdorf (B 301) – Wien [Simmering – Handelskai – Nußdorf] – Klosterneuburg – St. Andrä – alte Donaubrücke Tulln B 19)	B 14 Klosterneuburger Straße	Schwechat/Rannersdorf (B 301) – Wien [Simmering – Handelskai – Nußdorf] – Klosterneuburg – St. Andrä – alte Donaubrücke Tulln (B 19)
B 14 a	Klosterneuburg Straße Abzweigung Brigitteauer Brücke	Wien [Handelskai (B 14) – Anschluß Donaupark A 22)]	B 14 a Klosterneuburger Straße Abzweigung Brigitteauer Brücke	Wien [Handelskai (B 14) – Anschluß Donaupark (A 22)]
B 14 b	Klosterneuburger Straße Abzweigung Schwechat	Schwechat (B 9) – Wien [Freudenau (B 10)], einschließlich Anbindung Alberner Hafen (siehe Anmerkung 10)	B 14 b Klosterneuburger Straße Abzweigung Schwechat	Schwechat (B 9) – Wien [Freudenau (B 10)], einschließlich Anbindung Alberner Hafen (siehe Anmerkung 10)
B 15	Mannersdorfer Straße	Leopoldsdorf (B 16) – Hinberg – Ebergassing – Mannersdorf – Hof – Domerskirchen (B 50)	B 15 Mannersdorfer Straße	Leopoldsdorf (B 16) – Hinberg – Ebergassing – Mannersdorfer Straße
B 16	Ödenburger Straße	Wien [Favoriten (A 22, B 225) – Rothneusiedl] – Ebreichsdorf – Hornstein – Wulkaprodersdorf – Statusgrenze bei Klingenbach	B 16 Ödenburger Straße	Wien [Favoriten (A 23, B 225) – Rothneusiedl] – Ebreichsdorf – Hornstein – Wulkaprodersdorf (A 3, B 308)

B 17	Wiener Neustädter Straße	Wien [Matzleinsdorf (B 221) – Inzersdorf] – Vösendorf – Wiener Neustadt – Gloggnitz (S 6, B 27)	B 17	Wiener Neustädter Straße	Wien [Matzleinsdorf (B 221) – Inzersdorf] – Vösendorf – Wiener Neustadt – Gloggnitz (S 6, B 27)
B 18	Hainfelder Straße	Günselsdorf (B 17) – Berndorf – Hainfeld – Traisen (B 20)	B 18	Hainfelder Straße	Günselsdorf (B 17) – Berndorf – Hainfeld – Traisen (B 20)
B 19	Tullner Straße	Altengbach (A 1) – Neulengbach – neue Donaubrücke Tulln – Göllersdorf (B 303), einschließlich St. Christophen (B 19) – St. Christophen (A 1)	B 19	Tullner Straße	Altengbach (A 1) – Neulengbach – neue Donaubrücke Tulln – Göllersdorf (B 303), einschließlich St. Christophen (B 19) – St. Christophen (A 1)
B 20	Mariazeller Straße	St. Pölten (B 1) – Traisen – Freiland – Annaberg – Mariazzell – Gußwerk – Seeburg – Aflenz – Kapfenberg (S 6)	B 20	Mariazeller Straße	St. Pölten (B 1) – Traisen – Freiland – Annaberg – Mariazzell – Gußwerk – Seeburg – Aflenz – Kapfenberg (S 6)
B 21	Gutensteiner Straße	Wiener Neustadt (B 17) – Wöllersdorf – Gutenstein – Rohr/Gebirge – Walkmühle – Terz – Mariazzell (B 20)	B 21	Gutensteiner Straße	Wiener Neustadt (B 17) – Wöllersdorf – Gutenstein – Rohr/Gebirge – Walkmühle – Terz – Mariazzell (B 20)
B 21 a	Felixdorfer Straße	Felixdorf (B 17) – Wöllersdorf (B 21)	B 21 a	Felixdorfer Straße	Felixdorf (B 17) – Wöllersdorf (B 21)
B 22	Grestener Straße	Saffen (B 25) – Gresten – Ybbsitz – Stadt (B 31)	B 22	Grestener Straße	Saffen (B 25) – Gresten – Ybbsitz – Stadt (B 31)
B 23	Lahnsattel Straße	Mürzuschlager (S 6) – Mürzstieg – Frein – Lahnsattel – Terz (B 21)	B 23	Lahnsattel Straße	Mürzuschlager (S 6) – Mürzstieg – Frein – Lahnsattel – Terz (B 21)
B 24	Hochschwab Straße	Gußwerk (B 20) – Wildalpen – Palfau (B 25)	B 24	Hochschwab Straße	Gußwerk (B 20) – Wildalpen – Palfau (B 25)
B 25	Erlauftal Straße	Persenbeug (B 3) – Wieselburg – Scheibbs (B 29) – Lunz – Göstling/Ybbs – Palfau – Lainbach (B 115)	B 25	Erlauftal Straße	Persenbeug (B 3) – Wieselburg – Scheibbs (B 29) – Lunz – Göstling/Ybbs – Palfau – Lainbach (B 115)
B 26	Puchberger Straße	Wiener Neustadt (B 17) – Weikersdorf – Grünbach – Puchberg – Temnitz – Neunkirchen (B 17)	B 26	Puchberger Straße	Wiener Neustadt (B 17) – Weikersdorf – Grünbach – Puchberg – Temnitz – Neunkirchen (B 17)
B 27	Höllental Straße	Nöster (B 21) – Schwarzauberg/Reichenau – Gloggnitz (S 6, B 17)	B 27	Höllental Straße	Nöster (B 21) – Schwarzauberg/Reichenau – Gloggnitz (S 6, B 17)
B 28	Puchenstubener Straße	Neubruck (B 25) – Winterbach – Puchenstuben – Reith (B 20)	B 28	Puchenstubener Straße	Neubruck (B 25) – Winterbach – Puchenstuben – Reith (B 20)
B 29	Mank Straße	Obergrasdendorf (B 39) – Mank – Oberndorf – Scheibbs (B 25)	B 29	Mank Straße	Obergrasdendorf (B 39) – Mank – Oberndorf – Scheibbs (B 25)
B 30	Thayatal Straße	Guntersdorf (B 2) – Retz – Geras – Drosendorf – Raabs – Dobersberg – Heidemreichstein – Schrems (B 303)	B 30	Thayatal Straße	Guntersdorf (B 303) – Retz – Geras – Drosendorf – Raabs – Dobersberg – Heidemreichstein – Schrems (B 2)
B 31	Ybbsal Straße	Waithofen/Ybbs (B 121) – Stadt – Hollenstein – Göstling/Ybbs (B 25)	B 31	Ybbsal Straße	Waithofen/Ybbs (B 121) – Stadt – Hollenstein – Göstling/Ybbs (B 25)
B 32	Gföhler Straße	B 37 – Gföhrl – Neupölla (B 303)	B 32	Gföhler Straße	B 37 – Gföhrl – Neupölla (B 2)
B 33	Aggsteiner Straße	Melk (B 1) – Aggsbach/Dorf – Mautern – Krems/Süd (S 33, B 37)	B 33	Aggsteiner Straße	Melk (B 1) – Aggsbach/Dorf – Mautern – Krems/Süd (S 33, B 37)
B 34	Kampial Straße	Kollersdorf (B 3) – Fels/Wagram – Hadersdorf/Kamp – Horn (B 303)	B 34	Kampial Straße	Kollersdorf (B 304) – Fels/Wagram – Hadersdorf/Kamp – Horn (B 2)
B 35	Retzer Straße	Krems (B 3) – Hadersdorf/Kamp – Maissau – Eggenburg – Pulkau – Retz – Staatsgrenze bei Mitterteizbach	B 35	Retzer Straße	Krems (B 3) – Hadersdorf/Kamp – Maissau – Eggenburg – Pulkau – Retz – Staatsgrenze bei Mitterteizbach

B 36	Zwettler Straße	Persenbeug (B 3) – Altenmarkt/Yspert – Würnsdorf – Ottenschlag – Zwettl – Vitis – Waidhofen/Thaya – Dobersberg (B 30)	B 36	Zwettler Straße	Personenbeug (B 3) – Altenmarkt/Yspert – Würnsdorf – Ottenschlag – Zwettl – Vitis – Waidhofen/Thaya – Dobersberg (B 30)
B 37	Kremser Straße	Krems/Süd (S 33, B 33) – Donaubrücke – Rastenfeld (B 38)	B 37	Kremser Straße	Krems/Süd (S 33, B 33) – Donaubrücke – Rastenfeld (B 38)
B 38	Böhmerwald Straße	Horn (B 303) – Neupölla – Rastenfeld – Rudmanns – Zwettl – Merzenstein – Großgerungs – Karlstift – Sandl – Freistadt – Bad Leonfelden – Rohrbach – Kollerschlag – Staatsgrenze bei Kollerschlag	B 38	Böhmerwald Straße	Horn (B 2) – Neupölla – Rastenfeld – Rudmanns – Zwettl – Merzenstein – Großgerungs – Karlstift – Sandl – Freistadt – Bad Leonfelden – Rohrbach – Kollerschlag – Staatsgrenze bei Kollerschlag
B 39	Pielachtal Straße	Spratzern (B 20) – Obergraefendorf – Kirchberg/Pielach – Winterbach (B 28)	B 39	Pielachtal Straße	Spratzern (B 20) – Obergraefendorf – Kirchberg/Pielach – Winterbach (B 28)
B 40	Mistelbacher Straße	Hollabrunn (B 303) – Ernstbrunn – Mistelbach – Zistersdorf – Staatsgrenze bei Dürnkrot	B 40	Mistelbacher Straße	Hollabrunn (B 303) – Ernstbrunn – Mistelbach – Zistersdorf – Staatsgrenze bei Dürnkrot
B 41	Gmündner Straße	Schrems (B 303) – Gmünd – Weitra – Karlstift (B 38)	B 41	Gmündner Straße	Schrems (B 2) – Gmünd – Weitra – Karlstift (B 38)
B 42	Haager Straße	Haag (A 1) – Vestenthal – Wachberg (B 122)	B 42	Haager Straße	Haag (A 1) – Vestenthal – Wachberg (B 122)
B 43	Traismauerer Straße	Mitterndorf (B 1) – Gemeinlebarn – Traismauer (S 33)	B 43	Traismauerer Straße	Mitterndorf (B 1) – Gemeinlebarn – Traismauer (S 33)
B 44	Neulengbacher Straße	Purkersdorf (B 1) – Preßbaum – Neulengbach (B 19)	B 44	Neulengbacher Straße	Purkersdorf (B 1) – Preßbaum – Neulengbach (B 19)
B 45	Pulkautal Straße	Horn (B 303) – Pulkau – Laa/Thaya (B 46)	B 45	Pulkautal Straße	Horn (B 2) – Pulkau – Laa/Thaya (B 46)
B 46	Staatzter Straße	Schrück (B 7) – Mistelbach – Staatz – Laa/Thaya – Staatsgrenze bei Laa/Thaya	B 46	Staatzter Straße	Schrück (A 5) – Mistelbach – Staatz – Laa/Thaya – Staatsgrenze bei Laa/Thaya
B 47	Lundenburger Straße	Wilfersdorf (B 7) – Großkrot – Staatsgrenze bei Reintal Hohenau	B 47	Lundenburger Straße	Wilfersdorf (A 5) – Großkrot – Staatsgrenze bei Reintal Hohenau
B 48	Erdöl Straße	Bullendorf (B 47) – Dobermannsdorf – Staatsgrenze bei Reintal Hohenau	B 48	Erdöl Straße	Bullendorf (B 47) – Dobermannsdorf – Staatsgrenze bei Reintal Hohenau
B 49	Bernstein Straße	Deutsch Altenburg (B 9) – Donaubrücke – Groissenbrunn-Marchegg – Angern – Dürnkrot – Hohenau – Reintal (B 47)	B 49	Bernstein Straße	Deutsch Altenburg (B 9) – Donaubrücke – Groissenbrunn – Marchegg – Angern – Dürnkrot – Hohenau – Reintal (B 47)
B 50	Burgenland Straße	Wolfsthall (B 9) – Kitsee – Gattendorf (B 10) – Pandorf (B 10) – Eisenstadt – Mattersburg – Sieggraben – St. Martin – Oberpullendorf – Lockenhaus – Oberwart – Markt Allhau – Hartberg (B 54), einschließlich Verbindung zur Staatsgrenze bei Kitsee	B 50	Burgenland Straße	Pandorf (A 4, B 307) – Eisenstadt – Mattersburg – Sieggraben – St. Martin – Oberpullendorf – Lockenhaus – Oberwart – Markt Allhau – Hartberg (B 54)
B 51	Neusiedler Straße	Neusiedl (B 50) – Mönchhof – Frauenkirchen – St. Andrä – Staatsgrenze bei Pamhagen	B 51	Wolfsthaler Straße	Wolfsthall (B 9) – Kitsee (B 307)
B 52	Ruster Straße	Eisenstadt (B 59) – St. Margarethen – Rust – Mörbisch (Kreuzung Hauptstraße/Seestraße)	B 51	Neusiedler Straße	Neusiedl (B 50) – Mönchhof – Frauenkirchen – St. Andrä – Staatsgrenze bei Pamhagen
B 53	Pötttschinger Straße	Wiener Neustadt (B 17) – Neudörfel – Pöttsching – Zemendorf (B 50)	B 52	Ruster Straße	Eisenstadt (B 59) – St. Margarethen – Rust – Mörbisch (Kreuzung Hauptstraße/Seestraße)
			B 53	Pötttschinger Straße	Wiener Neustadt (B 17) – Neudörfel – Pöttsching – Zemendorf (B 50)

B 54	Wechsel Straße	Wiener Neustadt (B 17) – Seebenstein – Aspang – Mönichkirchen – Pinggau – Lafnitz – Hartberg – Kandorf – Ludersdorf/Wilfersdorf (B 65)	B 54	Wechsel Straße	Wiener Neustadt (B 17) – Seebenstein – Aspang – Mönichkirchen – Pinggau – Lafnitz – Hartberg – Kandorf – Ludersdorf/Wilfersdorf (B 65)
B 55	Kirchschlager Straße	Grimmenstein (B 54) – Edlitz – Krumbach – Kirchschlag – Pilgersdorf – Lockenhaus – Rattersdorf (B 61)	B 55	Kirchschlager Straße	Grimmenstein (B 54) – Edlitz – Krumbach – Kirchschlag – Pilgersdorf – Lockenhaus – Rattersdorf (B 61)
B 56	Geschriebenstein Straße	Lockenhaus (B 55) – Rechnitz – Schachendorf (B 63) – Eisenberg – Moschendorf – Güssing (B 57)	B 56	Geschriebenstein Straße	Lockenhaus (B 55) – Rechnitz – Schachendorf (B 63) – Eisenberg – Moschendorf – Güssing (B 57)
B 57	Güssinger Straße	Oberwart (B 50) – Kemenet – St. Michael – Güssing – Heiligenkreuz (B 65) – Eltendorf (B 65) – Jennersdorf – Welten – Schiefer – Fehring – Feldbach (B 66)	B 57	Güssinger Straße	Oberwart (B 50) – Kemenet – St. Michael – Güssing – Heiligenkreuz (B 319) – Eltendorf – Jennersdorf – Welten – Schiefer – Fehring – Feldbach (B 66)
B 57 a	Stegersbacher Straße	Stegersbach (B 57) – Burgauberg – Deutsch Kaltenbrunn – Rudersdorf (B 65)	B 57 a	Stegersbacher Straße	Stegersbach (B 57) – Burgauberg – Deutsch Kaltenbrunn – Rudersdorf (B 319)
B 58	Doiber Straße	Doiber (B 57) – Staatsgrenze bei Bonisdorf	B 58	Doiber Straße	Doiber (B 57) – Staatsgrenze bei Bonisdorf
B 59	Eisenstädter Straße	Großhöflein (A 3) – Eisenstadt (B 50)	B 59	Eisenstädter Straße	Großhöflein (A 3) – Eisenstadt (B 50)
B 60	Leitha Straße	Wiener Neustadt (B 17) – Weigelsdorf – Götzendorf/Leitha – Schwadorf – Fischamend (B 9)	B 60	Leitha Straße	Wiener Neustadt (B 17) – Weigelsdorf – Götzendorf/Leitha – Schwadorf – Fischamend (B 9)
B 61	Günser Straße	Oberrullendorf (B 50) – Unterpullendorf – Staatsgrenze bei Rattersdorf	B 61	Günser Straße	Steinberg-Dörfl (S 31, B 50) – Unterpullendorf – Staatsgrenze bei Rattersdorf
B 62	Deutschkreutzer Straße	Weppersdorf (S 31) – Horitschon – Staatsgrenze bei Deutschkreutz	B 62	Deutschkreutzer Straße	Weppersdorf (S 31) – Horitschon – Staatsgrenze bei Deutschkreutz
B 63	Steinamangerer Straße	Pinggau (B 54) – Pinkafeld – Oberwart – Großpetersdorf – Staatsgrenze bei Schachendorf	B 63	Steinamangerer Straße	Pinggau (B 54) – Pinkafeld – Oberwart – Großpetersdorf – Staatsgrenze bei Schachendorf
B 63 a	Oberwarter Straße	Oberwart/West (B 50) – Oberwart/Süd (B 63)	B 63 a	Oberwarter Straße	Oberwart/West (B 50) – Oberwart/Süd (B 63)
B 64	Rechberg Straße	Frohnleiten (S 35) – Passail – Weiz – Gleisdorf (B 54)	B 64	Rechberg Straße	Frohnleiten (S 35) – Passail – Weiz – Gleisdorf (B 54)
B 65	Gleisdorfer Straße	Graz (B 67 a) – Gleisdorf – Ilz (A 2) (siehe Anmerkung 13)	B 65	Gleisdorfer Straße	Graz (B 67 a) – Gleisdorf – Ilz (A 2)
B 66	Gleichenberger Straße	Ilz (B 65) – Riegersburg – Feldbach – Bad Gleichenberg – Halbenrain (B 69)	B 66	Gleichenberger Straße	Ilz (B 65) – Riegersburg – Feldbach – Bad Gleichenberg – Halbenrain (B 69)
B 67	Grazer Straße	Peggau (S 35) – Graz – Leibnitz – Staatsgrenze bei Spieldorf	B 67	Grazer Straße	Peggau (S 35) – Graz – Leibnitz – Staatsgrenze bei Spieldorf
B 67 a	Grazer Ring Straße	Graz [Andritz (B 67) – Waltendorf – St. Peter – Puntigam – Webling (A 9) – Webling (B 70)]	B 67 a	Grazer Ring Straße	Graz [Andritz (B 67) – Waltendorf – St. Peter – Puntigam – Webling (A 9) – Webling (B 70)]
B 67 b	Kalvariengürtel Straße	Graz [Kalvariengürtel (B 67) – Grabengürtel (B 67 a)]	B 67 b	Kalvariengürtel Straße	Graz [Kalvariengürtel (B 67) – Grabengürtel (B 67 a)]
B 67 c	Waltendorfer Straße	Graz [Karlaugürtel (B 67) – Waltendorf (B 67 a)]	B 67 c	Waltendorfer Straße	Graz [Karlaugürtel (B 67) – Waltendorf (B 67 a)]
B 68	Feldbacher Straße	Gleisdorf (B 65) – Studzen – Feldbach (B 66)	B 68	Feldbacher Straße	Gleisdorf (B 65) – Studzen – Feldbach (B 66)
B 69	Südsteirische Grenz Straße	Lavamünd (B 80) – Soboth – Eibiswald – Leutschach – Gosdorf – Staatsgrenze bei Radkersburg	B 69	Südsteirische Grenz Straße	Lavamünd (B 80) – Soboth – Eibiswald – Leutschach – Gosdorf – Staatsgrenze bei Radkersburg

B 70	Packer Straße	Graz/Gürtelturmplatz (B 67) – Lieboch – Köflach – Pack – Twinberg – Wolfsberg – Völkermarkt – Klagenfurt (B 83)	B 70	Packer Straße	Graz/Gürtelturmplatz (B 67) – Lieboch – Köflach – Pack – Twinberg – Wolfsberg – Völkermarkt – Klagenfurt (B 83)
B 70 a	Packer Straße Abzweigung Wolfsberg/Süd	Wolfsberg (B 70) – Wolfsberg/Süd (A 2)	B 70 a	Packer Straße Abzweigung Wolfsberg/Süd	Wolfsberg (B 70) – Wolfsberg/Süd (A 2)
B 70 b	Packer Straße Abzweigung Wolfsberg/Nord	Wolfsberg (B 70) – Wolfsberg/Nord (A 2)	B 70 b	Packer Straße Abzweigung Wolfsberg/Nord	Wolfsberg (B 70) – Wolfsberg/Nord (A 2)
B 71	Zellerrain Straße	Grubberg (B 25) – Maierhöfen – Langau – Zellerrain – Mariazell (B 20)	B 71	Zellerrain Straße	Grubberg (B 25) – Maierhöfen – Langau – Zellerrain – Mariazell (B 20)
B 72	Weizer Straße	Graz (B 67 a) – Weiz – Birkfeld – Krieglach (S 6)	B 72	Weizer Straße	Graz (B 67 a) – Weiz – Birkfeld – Krieglach (S 6)
B 73	Kirchbacher Straße	Graz/Liebenau (A 2) – Hausmannstätten – Kirchbach – Neugralla (B 67)	B 73	Kirchbacher Straße	Graz/Liebenau (A 2) – Hausmannstätten – Kirchbach – Neugralla (B 67)
B 74	Sulmtal Straße	Neugralla (B 67) – Heimschuh – Gleinstätten – Deutschlandsberg (B 76)	B 74	Sulmtal Straße	Neugralla (B 67) – Heimschuh – Gleinstätten – Deutschlandsberg (B 76)
B 75	Glattjoch Straße	Neuhaus (B 145, B 146) – Glattjoch – Oberwölz – Niederwölz (B 96)	B 75	Glattjoch Straße	Neuhaus (B 145, B 146) – Glattjoch – Oberwölz – Niederwölz (B 96)
B 76	Radpaß Straße	Lieboch (B 70) – Deutschlandsberg – Eibiswald (B 69) – Staatsgrenze am Radpaß	B 76	Radpaß Straße	Lieboch (B 70) – Deutschlandsberg – Eibiswald (B 69) – Staatsgrenze am Radpaß
B 77	Gaberl Straße	Judenburg (S 36) – Weißkirchen – Gaberl – Köflach (B 70)	B 77	Gaberl Straße	Judenburg (S 36) – Weißkirchen – Gaberl – Köflach (B 70)
B 78	Obdacher Straße	Zeltweg (S 36) – Weißkirchen – Obdacher Sattel – Bad St. Leonhard – Twinberg (B 70)	B 78	Obdacher Straße	Zeltweg (S 36) – Weißkirchen – Obdacher Sattel – Bad St. Leonhard – Twinberg (B 70)
B 80	Lavamünd Straße	Lindenhof (B 70) – Ruden – Lavamünd – Staatsgrenze bei Rabenstein	B 80	Lavamünd Straße	Lindenhof (B 70) – Ruden – Lavamünd – Staatsgrenze bei Rabenstein
B 81	Bleiburger Straße	Sittersdorf (B 82) – Bleiburg – Lavamünd (B 80)	B 81	Bleiburger Straße	Sittersdorf (B 82) – Bleiburg – Lavamünd (B 80)
B 82	Seeburg Straße	St. Veit/Glan (B 83) – Brückl – Völkermarkt – Bad Eisenkappel – Staatsgrenze am Seeburg	B 82	Seeburg Straße	St. Veit/Glan (B 83) – Brückl – Völkermarkt – Bad Eisenkappel – Staatsgrenze am Seeburg
B 83	Kärntner Straße	Scheifling (B 96) – Neumarkt – Friesach – St. Veit/Glan – Klagenfurt – Pörtschach – Villach – Staatsgrenze bei Thörl	B 83	Kärntner Straße	Klagenfurt/Nord (A 2, B 317) – Pörtschach – Villach – Staatsgrenze bei Thörl
B 84	Faakersee Straße	Villach (B 83) – Egg – Lednitzan (B 85)	B 84	Faakersee Straße	Villach (B 83) – Egg – Lednitzan (B 85)
B 85	Rosental Straße	Fürmitz (B 83) – Lednitzan – Feistritz – Ferlach – Milklaushof (B 82)	B 85	Rosental Straße	Fürmitz (B 83) – Lednitzan – Feistritz – Ferlach – Milklaushof (B 82)
B 86	Villacher Straße	Untere Fellach (B 100) – Auen (B 83)	B 86	Villacher Straße	Untere Fellach (B 100) – Auen (B 83)
B 87	Weißensee Straße	Greifenburg (B 100) – Weißbriach – Hermagor (B 111)	B 87	Weißensee Straße	Greifenburg (B 100) – Weißbriach – Hermagor (B 111)

B 88	Kleinkirchheimer Straße	Radenthein (B 98) – Bald Kleinkirchheim – Patergassen (B 95)	B 88	Kleinkirchheimer Straße	Radenthein (B 98) – Bad Kleinkirchheim – Patergassen (B 95)
B 89	Fürstenfelder Straße	Riegersdorf (A 2) – Fürstenfeld – Staatsgrenze bei Heiligenkreuz			
B 90	Naßfeld Straße	Tröpölach (B 111) – Staatsgrenze am Naßfeld	B 90	Naßfeld Straße	Tröpölach (B 111) – Staatsgrenze am Naßfeld
B 91	Loiblpaß Straße	Klagenfurt (B 83) – Unterloibl – Staatsgrenze im Loibltunnel	B 91	Loiblpaß Straße	Klagenfurt (B 83) – Unterloibl – Staatsgrenze im Loibltunnel
B 92	Görtschitztal Straße	Klagenfurt (A 2) – Pischedeldorf – Brückl – Hüttenberg – Neumarkt/Sieiermark (B 83).	B 92	Görtschitztal Straße	Klagenfurt (B 70) – Pischedeldorf – Brückl – Hüttenberg – Neumarkt/Sieiermark (B 317)
B 93	Gurktal Straße	Zwischenwässern (B 83) – Gurk – Feldkirchen (B 94)	B 93	Gurktal Straße	Zwischenwässern (B 317) – Gurk – Feldkirchen (B 94)
B 94	Ossiacher Straße	Frauenstein/Sand (B 83) – St. Veit/Glan – Feldkirchen – Bodensdorf – Villach (B 83)	B 94	Ossiacher Straße	Frauenstein/Sand (B 317) – St. Veit/Glan – Feldkirchen – Bodensdorf – Villach (B 83)
B 95	Turracher Straße	Klagenfurt (B 83) – Feldkirchen – Patergassen – Turrach – Predlitz – Tamsweg – Mautendorf (B 99)	B 95	Turracher Straße	Klagenfurt (B 83) – Feldkirchen – Patergassen – Turrach – Predlitz – Tamsweg – Mautendorf (B 99)
B 96	Murtal Straße	Judenburg (S 36) – Scheifling – Murau – Seethal – Tamsweg – St. Michael – Unterweißburg (A 10)	B 96	Murtal Straße	Scheifling (B 317) – Murau – Seethal – Tamsweg – St. Michael – Unterweißburg (A 10)
B 97	Murauer Straße	Murau (B 96) – St. Georgen – Stadt – Predlitz (B 95)	B 97	Murauer Straße	Murau (B 96) – St. Georgen – Stadt – Predlitz (B 95)
B 98	Millstätter Straße	Seebach (B 99) – Millstatt – Radenthein – Treffen (B 94)	B 98	Millstätter Straße	Seebach (B 99) – Millstatt – Radenthein – Treffen (B 94)
B 99	Katschberg Straße	Bischofshofen (B 159) – Radstadt – Obertauern – Tweng – Mautendorf – St. Michael (B 96) – Katschberg – Rennweg – Gmünd – Spittal/Drau (B 100)	B 99	Katschberg Straße	Bischofshofen (B 159) – Radstadt – Obertauern – Tweng – Mautendorf – St. Michael (B 96) – Katschberg – Rennweg – Gmünd – Spittal/Drau (B 100)
B 100	Drautal Straße	Villach (B 94) – Spital/Drau – Möllbrücke – Oberdrauburg – Lienz – Staatsgrenze bei Sillian	B 100	Drautal Straße	Villach (B 94) – Spittal/Drau – Lendorf (A 10, B 318)
B 105	Mallnitzer Straße	Oberzellach (B 106) – Mallnitz/Bahnhof	B 105	Mallnitzer Straße	Oberzellach (B 106) – Mallnitz/Bahnhof
B 106	Mölltal Straße	Möllbrücke (B 100) – Oberzellach – Winklem (B 107)	B 106	Mölltal Straße	Möllbrücke (B 318) – Oberzellach – Winklem (B 107)
B 107	Großglockner Straße	Heiligenblut/Mautstraße – Winklem – Dölsach (B 100)	B 107	Großglockner Straße	Heiligenblut/Mautstraße – Winklem – Dölsach (B 318)
B 107 a	Großglockner Straße	Dölsach (B 107) – Dölsach (B 100)	B 107 a	Großglockner Straße	Dölsach (B 107) – Dölsach (B 318)
B 108	Abzweigung Lienz	Abzweigung Lienz		Abzweigung Lienz	
B 108	Felbertauern Straße	Lienz (B 100) – Matrei/Osttirol/Mautstraße	B 108	Felbertauern Straße	Lienz (B 318) – Matrei/Osttirol/Mautstraße
B 109	Wurzenpaß Straße	Hart (B 83) – Staatsgrenze am Wurzenpaß	B 109	Wurzenpaß Straße	Hart (B 83) – Staatsgrenze am Wurzenpaß
B 110	Plöckenpaß Straße	Oberdrauburg (B 100) – Kötschach – Staatsgrenze am Plöckenpaß	B 110	Plöckenpaß Straße	Oberdrauburg (B 318) – Kötschach – Staatsgrenze am Plöckenpaß
B 111	Gailtal Straße	Arnoldstein (A 2) – Hermagor – Kötschach – Maria Luggau – Strassen (B 100)	B 111	Gailtal Straße	Arnoldstein (A 2) – Hermagor – Kötschach – Maria Luggau – Strassen (B 318)
B 113	Schoberpaß Straße	St. Michael (B 116) – Traboch – Wald/Schoberpaß – Trieben – Liezen (B 146)	B 113	Schoberpaß Straße	St. Michael (B 116) – Traboch – Wald/Schoberpaß – Trieben – Liezen (B 146)
B 114	Triebener Straße	Trieben (B 113) – Hohenauern – Pöls – Thalheim/Judenburg (B 96)	B 114	Triebener Straße	Trieben (B 113) – Hohenauern – Pöls – Thalheim/Judenburg (B 317)

B 114 a	Triebener Straße Abzweigung Pöls	Pöls (B 114) – St. Georgen (B 96)	B 114 a	Triebener Straße Abzweigung Pöls	Pöls (B 114) – St. Georgen (B 317)
B 115	Eisen Straße	Enns (B 1) – Steyr – Großraming – Altenmarkt – Hieflau – Eisenetz – Trofaiach – Traboch (B 113)	B 115	Eisen Straße	Steyr (B 309) – Großraming – Altenmarkt – Hieflau – Eisenetz – Trofaiach – Traboch (B 113)
B 115 a	Donawitzer Straße	Trofaiach (B 115) – Donawitz – Leoben (B 116)	B 115 a	Donawitzer Straße	Trofaiach (B 115) – Donawitz – Leoben (B 116)
B 116	Leobener Straße	St. Marein (S 6) – Kapfenberg – Bruck/Mur – Leoben – St. Michael (B 113)	B 116	Leobener Straße	St. Marein (S 6) – Kapfenberg – Bruck/Mur – Leoben – St. Michael (B 113)
B 117	Buchauer Straße	Altenmarkt (B 115) – St. Gallen – Weng – Admont (B 146)	B 117	Buchauer Straße	Altenmarkt (B 115) – St. Gallen – Weng – Admont (B 146)
B 119	Greiner Straße	Oiden (B 1) – Ardagger – Donaubrücke – Grein – Dimbach – St. Georgen – Arbesbach – Großgerungs – Weitra (B 41)	B 119	Greiner Straße	Oiden (B 1) – Ardagger – Donaubrücke – Grein – Dimbach – St. Georgen – Arbesbach – Großgerungs – Weitra (B 41)
B 119 a	Greiner Straße Abzweigung Königswiesen	St. Georgen (B 119) – Königswiesen (B 124)	B 119 a	Greiner Straße Abzweigung Königswiesen	St. Georgen (B 119) – Königswiesen (B 124)
B 120	Scharnsteiner Straße	Gmunden (B 145) – Schanstein – Pettenbach – Inzersdorf/Kremstal (B 138)	B 120	Scharnsteiner Straße	Gmunden (B 145) – Schanstein – Pettenbach – Inzersdorf/Kremstal (B 138)
B 121	Weyrer Straße	Amstetten/West (A 1, B 1) – Waidhofen/Ybbs – Gafenz – Weyer (B 115)	B 121	Weyrer Straße	Amstetten/West (A 1, B 1) – Waidhofen/Ybbs – Gafenz – Weyer (B 115)
B 121 a	Weyrer Straße Abzweigung Amstetten	Amstetten (B 121) – Amstetten (B 1)	B 121 a	Weyrer Straße Abzweigung Amstetten	Amstetten (B 121) – Amstetten (B 1)
B 122	Voralpen Straße	Weißes Kreuz (B 121) – Aschbach/Markt – Sertenstetten – Steyr – Bad Hall – Kremsmünster – Sattledt (B 138)	B 122	Voralpen Straße	Weißes Kreuz (B 121) – Aschbach/Markt – Sertenstetten – Steyr – Bad Hall – Kremsmünster – Sattledt (B 138)
B 122 a	Voralpen Straße Abzweigung Steyr	Steyr [(B 115) – Münichholz (B 122)]	B 122 a	Voralpen Straße Abzweigung Steyr	Steyr [(B 115) – Münichholz (B 122)]
B 123	Mauthausener Straße	Emnsdorf (B 1) – Donaubrücke – Mauthausen – Pregarten (B 124)	B 123	Mauthausener Straße	Emnsdorf (B 1) – Donaubrücke – Mauthausen – Pregarten (B 124)
B 123 a	St. Valentiner Straße	St. Valentin (A 1) – Rems – Pyburg (B 123)	B 123 a	St. Valentiner Straße	St. Valentin (A 1) – Rems – Pyburg (B 123)
B 124	Königswiesener Straße	Unterweitersdorf (B 125) – Pregarten – Mönchdorf – Königswiesen – Arbesbach – Merzenstein (B 38)	B 124	Königswiesener Straße	Unterweitersdorf (B 125) – Pregarten – Mönchdorf – Königswiesen – Arbesbach – Merzenstein (B 38)
B 125	Prager Straße	Linz (A 7) – Gallneukirchen – Freistadt – Staatsgrenze bei Willowitz	B 125	Prager Straße	Linz (A 7) – Unterweitersdorf (A 7, B 310)
B 126	Leonfeldner Straße	Linz (A 7) – Bad Leonfelden – Staatsgrenze bei Weigetschlag	B 126	Leonfeldner Straße	Linz (A 7) – Bad Leonfelden – Staatsgrenze bei Weigetschlag
B 127	Rohrbacher Straße	Linz (A 7) – Ottensheim – Neufelden – Rohrbach – Oepping – Aigen	B 127	Rohrbacher Straße	Linz (A 7) – Ottensheim – Neufelden – Rohrbach – Oepping – Aigen

B 127 a	Rohrbacher Straße Abzweigung St. Margarethen	Linz [Urfahr/West (B 127) – Donaubrücke – Linz/West (B 129)]	B 127 a	Rohrbacher Straße Abzweigung St. Margarethen	Linz [Urfahr/West (B 127) – Donaubrücke – Linz/West (B 129)]
B 129	Eferdinger Straße	Linz [(B 127) – Nibelungenbrücke] – Alkoven – Eferding – Waizenkirchen – Peuerbach – Teufenbach (B 137)	B 129	Eferdinger Straße	Linz [(B 127) – Nibelungenbrücke] – Alkoven – Eferding – Waizenkirchen – Peuerbach – Teufenbach (B 137)
B 130	Nibelungen Straße	Eferding (B 129) – Engelhartszell – Staatsgrenze bei Passau	B 130	Nibelungen Straße	Eferding (B 129) – Engelhartszell – Staatsgrenze bei Passau
B 131	Aschacher Straße	Ottensheim (B 127) – Aschach – Hartkirchen (B 130)	B 131	Aschacher Straße	Ottensheim (B 127) – Aschach – Hartkirchen (B 130)
B 132	Mühlackener Straße	Mühlacken (B 131) – Lacken (B 127)	B 132	Mühlackener Straße	Mühlacken (B 131) – Lacken (B 127)
B 133	Theininger Straße	Neubau (B 1) – Alkoven (B 129)	B 133	Theininger Straße	Neubau (B 1) – Alkoven (B 129)
B 134	Wallermer Straße	Eferding (B 129) – Wallern – Pichl (A 8)	B 134	Wallermer Straße	Eferding (B 129) – Wallern – Pichl (A 8)
B 135	Gallspacher Straße	Grieskirchen (B 137) – Schwanenstadt – Roitham (B 144)	B 135	Gallspacher Straße	Grieskirchen (B 137) – Schwanenstadt – Roitham (B 144)
B 136	Sauwald Straße	Schärding (B 137) – Engelhartszell (B 130)	B 136	Sauwald Straße	Schärding (B 137) – Engelhartszell (B 130)
B 137	Innviertler Straße	Wels (B 1) – Grieskirchen – Zell/Pram – Schärding – Staatsgrenze auf Innbrücke	B 137	Innviertler Straße	Wels (B 1) – Grieskirchen – Zell/Pram – Schärding – Staatsgrenze auf Innbrücke
B 138	Pyhrnpass Straße	Wels (B 1) – Sattledt – Kirchdorf/Krems – Klaus – Windischgarsten – Spital/Pyhrn – Liezen (B 146)	B 138	Pyhrnpass Straße	Wels (B 1) – Sattledt – Kirchdorf/Krems – Klaus – Windischgarsten – Spital/Pyhrn – Liezen (B 146)
B 139	Kremstal Straße	Linz (B 129) – Traun – Kematen – Rohr (B 122)	B 139	Kremstal Straße	Linz (B 129) – Traun – Kematen – Rohr (B 122)
B 140	Steyrtal Straße	Sternberg (B 122) – Klaus (B 138)	B 140	Steyrtal Straße	Sternberg (B 122) – Klaus (B 138)
B 141	Rieder Straße	Sritzing (B 137) – Haag (A 8) – Ried – Altheim (B 148)	B 141	Rieder Straße	Sritzing (B 137) – Haag (A 8) – Ried – Altheim (B 148)
B 141 a	Rieder Straße	Ried (B 141) – Walchshausen (A 8) Abzweigung Walchshausen	B 141 a	Rieder Straße	Ried (B 141) – Walchshausen (A 8) Abzweigung Walchshausen
B 142	Mauerkirchener Straße	Uttendorf (B 147) – Mauerkirchen – Harterding (B 148)	B 142	Mauerkirchener Straße	Uttendorf (B 147) – Mauerkirchen – Harterding (B 148)
B 143	Hausrück Straße	Ort (A 8) – Ried – Ampflwang – Vöcklabrück (B 1)	B 143	Hausrück Straße	Ort (A 8) – Ried – Ampflwang – Vöcklabrück (B 1)
B 144	Gmündener Straße	Lambach (B 1) – Steyermühl – Gmunden (B 120)	B 144	Gmündener Straße	Lambach (B 1) – Steyermühl – Gmunden (B 120)
B 145	Salzkammergut Straße	Vöcklabrück (B 1) – Altminster – Ebensee – Bad Ischl – Bad Goisern – Pötschen – Bad Aussee – Neuhau (B 146, B 75)	B 145	Salzkammergut Straße	Vöcklabrück (B 1) – Altminster – Ebensee – Bad Ischl – Bad Goisern – Pötschen – Bad Aussee – Neuhau (B 320)
B 146	Ennstal Straße	Radstadt (B 99) – Radstadt – Schladming – Trautenfels – Liezen – Admont – Hieflau (B 115)	B 146	Gesäuse Straße	Liezen (B 320) – Admont – Hieflau (B 115)
B 147	Braunauer Straße	Straßwalchen (B 1) – Mattighofen – Uttendorf – Umfahrung Braunau/Inn (B 148)	B 147	Braunauer Straße	Straßwalchen (B 1) – Mattighofen – Uttendorf – Umfahrung Braunau/Inn (B 148)
B 148	Altheimer Straße	Ort i. I. (A 8) – Altheim – Braunau – Staatsgrenze bei Braunau/Inn	B 148	Altheimer Straße	Ort i. I. (A 8) – Altheim – Braunau/Inn – Staatsgrenze bei Braunau/Inn
B 149	Subener Straße	St. Florian/Inn (B 137) – Suben – St. Marienkirchen (A 8)	B 149	Subener Straße	St. Florian/Inn (B 137) – Suben – St. Marienkirchen (A 8)

B 150	Salzburger Straße	Salzburg [Salzburg/Nord (A 1, B 156) – Schallmoos] – Anif – Salzburg/Süd (A 10)	B 150	Salzburger Straße	Salzburg [Salzburg/Nord (A 1, B 156) – Schallmoos] – Anif – Salzburg/Süd (A 10)
B 151	Attersee Straße	Timelkam (B 1) – Seewalchen – Attersee – Unterach – Mondsee (B 154)	B 151	Attersee Straße	Timelkam (B 1) – Seewalchen – Attersee – Unterach – Mondsee (B 154)
B 152	Seeliten Straße	Seewalchen (B 151) – Weyregg – Weißenbach – Unterach (B 151)	B 152	Seeliten Straße	Seewalchen (B 151) – Weyregg – Weißenbach – Unterach (B 151)
B 153	Weißbacher Straße	Weißenbach (B 152) – Mitterweißenbach (B 145)	B 153	Weißenbacher Straße	Weißenbach (B 152) – Mitterweißenbach (B 145)
B 154	Mondsee Straße	Stralwalchen (B 1) – Zell/Moos – Mondsee – Scharfling – St. Gilgen (B 158)	B 154	Mondsee Straße	Stralwalchen (B 1) – Zell/Moos – Mondsee – Scharfling – St. Gilgen (B 158)
B 155	Münchener Straße	Salzburg [Lehen (B 1) – Liefering] – Staatsgrenze bei Freilassing	B 155	Münchener Straße	Salzburg [Lehen (B 1) – Liefering] – Staatsgrenze bei Freilassing
B 156	Lamprechtshausener Straße	Salzburg/Nord (A 1, B 150) – Oberndorf – Lamprechtshausen – Umfahrung Braunau/Inn (B 148)	B 156	Lamprechtshausener Straße	Salzburg/Nord (A 1, B 150) – Oberndorf – Lamprechtshausen – Umfahrung Braunau/Inn (B 148)
B 156 a	Lamprechtshausener Straße Abzweigung Oberndorf	Oberndorf (B 156) – Staatsgrenze auf Salzachbrücke	B 156 a	Lamprechtshausener Straße Abzweigung Oberndorf	Oberndorf (B 156) – Staatsgrenze auf Salzachbrücke
B 158	Wolfgangsee Straße	Salzburg (B 1) – Fuschl – St. Gilgen – Strobl – Aigen – Bad Ischl (B 145)	B 158	Wolfgangsee Straße	Salzburg (B 1) – Fuschl – St. Gilgen – Strobl – Aigen – Bad Ischl (B 145)
B 159	Salzachtal Straße	Anif (B 150) – Hallein – Golling – Bischofshofen (B 311)	B 159	Salzachial Straße	Anif (B 150) – Hallein – Going – Bischofshofen (B 311)
B 160	Berchtesgadener Straße	Anif (A 10) – Staatsgrenze bei Hangendenstein	B 160	Berchtesgadener Straße	Anif (A 10) – Staatsgrenze bei Hangendenstein
B 161	Paß Thurn Straße	Mittersill (B 168) – Paß Thurn – Kitzbühel – St. Johann/Tirol (B 312)	B 161	Paß Thurn Straße	Mittersill (B 168) – Paß Thurn – Kitzbühel – St. Johann/Tirol (B 312)
B 162	Lammernal Straße	Golling (B 159) – Abtenau – Abtenau/Lindenthal (B 166)	B 162	Lammernal Straße	Golling (B 159) – Abtenau – Abtenau/Lindenthal (B 166)
B 163	Wagrainer Straße	Altemarkt/Pongau (B 99) – Wagrain – St. Johann/Pongau (B 311)	B 163	Wagrainer Straße	Altenmarkt/Pongau (B 99) – Wagrain – St. Johann/Pongau (B 311)
B 164	Hochköning Straße	Bischofshofen (B 311) – Saalfelden – Hochfilzen – St. Johann/Tirol (B 312)	B 164	Hochköning Straße	Bischofshofen (B 311) – Saalfelden – Hochfilzen – St. Johann/Tirol (B 312)
B 165	Gerlos Straße	Mittersill (B 168) – Gerlospaß – Zell/Ziller (B 169)	B 165	Gerlos Straße	Mittersill (B 168) – Gerlospaß – Zell/Ziller (B 169)
B 166	Paß Gschütt Straße	Niedernfritz (B 99) – Annaberg – Paß Gschütt – Gosau – Bad Goisern (B 145)	B 166	Paß Gschütt Straße	Niedernfritz (B 99) – Annaberg – Paß Gschütt – Gosau – Bad Goisern (B 145)
B 167	Gasteiner Straße	Lend (B 311) – Bad Hofgastein – Badgastein – Böckstein/Bahnhof	B 167	Gasteiner Straße	Lend (B 311) – Bad Hofgastein – Badgastein – Böckstein/Bahnhof
B 168	Mittersiller Straße	Zell/See (B 311) – Mittersill (B 165)	B 168	Mittersiller Straße	Zell/See (B 311) – Mittersill (B 165)
B 169	Zillertal Straße	Strass/Zillertal (B 171) – Zell/Ziller – Mayrhofen – Dornauberg – Schlegeissperre – Staatsgrenze am Pfitscherjoch	B 169	Zillertal Straße	Strass/Zillertal (B 171) – Zell/Ziller – Mayrhofen – Dornauberg – Schlegeissperre – Staatsgrenze am Pfitscherjoch
B 170	Brixental Straße	Wörgl (B 171) – Hopfgarten – Kitzbühel (B 161)	B 170	Brixental Straße	Wörgl (B 171) – Hopfgarten – Kitzbühel (B 161)

B 171	Tiroler Straße	Staatsgrenze bei Kufstein – Wörgl – Rattenberg – Schwaz – Hall/Tirol – Innsbruck – Telfs – Landeck – Pians (S 16)	B 171	Tiroler Straße	Staatsgrenze bei Kufstein – Wörgl – Rattenberg – Schwaz – Hall/Tirol – Innsbruck – Telfs – Landeck – Pians (S 16)
B 171 a	Tiroler Straße Abzweigung Hall/Tirol	Hall/Tirol (B 171) – Ampass (A 12)	B 171 a	Tiroler Straße Abzweigung Hall/Tirol	Hall/Tirol (B 171) – Ampass (A 12)
B 171 b	Tiroler Straße Abzweigung Völs	Innsbruck/Kranebitten (B 171) – Völs (A 12)	B 171 b	Tiroler Straße Abzweigung Völs	Innsbruck/Kranebitten (B 171) – Völs (A 12)
B 172	Walchsee Straße	Staatsgrenze bei Reit/Winkel – Kössen – Walchsee – Staatsgrenze auf Niederdorfer Imbrücke	B 172	Walchsee Straße	Staatsgrenze bei Reit/Winkel – Kössen – Walchsee – Staatsgrenze auf Niederdorfer Imbrücke
B 173	Eiberg Straße	Söll/Bocking (B 312) – Kufstein/Süd (A 12)	B 173	Eiberg Straße	Söll/Bocking (B 312) – Kufstein/Süd (A 12)
B 174	Innsbrucker Straße	Innsbruck/Ost (A 12) – Innsbruck/Höttingerau (B 171)	B 174	Innsbrucker Straße	Innsbruck/Ost (A 12) – Innsbruck/Höttingerau (B 171)
B 175	Wildbichler Straße	Kufstein (B 171) – Niederdorf/Sebi – Staatsgrenze bei Wildbichl	B 175	Wildbichler Straße	Kufstein (B 171) – Niederdorf/Sebi – Staatsgrenze bei Wildbichl
B 176	Kössener Straße	St. Johann/Tirol (B 312) – Kössen (B 172) – Staatsgrenze bei Klobenstein	B 176	Kössener Straße	St. Johann/Tirol (B 312) – Kössen (B 172) – Staatsgrenze bei Klobenstein
B 177	Seefelder Straße	Zirl (A 12) – Seefeld – Staatsgrenze bei Scharnitz	B 177	Seefelder Straße	Zirl (A 12) – Seefeld – Staatsgrenze bei Scharnitz
B 181	Achensee Straße	Strass/Zillertal (B 171) – Achenkirch – Staatsgrenze am Achenseepaß	B 181	Achensee Straße	Strass/Zillertal (B 171) – Achenkirch – Staatsgrenze am Achenseepaß
B 182	Brenner Straße	Innsbruck (B 174) – Steinach – Staatsgrenze am Brennerpaß	B 182	Brenner Straße	Innsbruck (B 174) – Steinach – Staatsgrenze am Brennerpaß
B 183	Stubaital Straße	Schönberg (B 182) – Neustift/Stubaital	B 183	Stubaital Straße	Schönberg (B 182) – Neustift/Stubaital
B 184	Engadiner Straße	Pfunds (B 315) – Staatsgrenze bei Schalkl	B 184	Engadiner Straße	Pfunds (B 315) – Staatsgrenze bei Schalkl
B 185	Martinsbrucker Straße	Nauders (B 315) – Staatsgrenze bei Martinsbruck	B 185	Martinsbrucker Straße	Nauders (B 315) – Staatsgrenze bei Martinsbruck
B 186	Ötztal Straße	Haiming/Ötztaler Höhe (B 171) – Ötzt – Sölden – Untergurgl/Mautstraße	B 186	Ötztal Straße	Haiming/Ötztaler Höhe (B 171) – Ötzt – Sölden – Untergurgl/Mautstraße
B 187	Ehrwalder Straße	Lermoos (B 314) – Staatsgrenze bei Griesen	B 187	Ehrwalder Straße	Lermoos (B 314) – Staatsgrenze bei Griesen
B 188	Silvretta Straße	Pians (B 171) – Galtür/Mautstraße und Partenen/Mautstraße – Schnuns – Bludenz (B 190)	B 188	Silvretta Straße	Pians (B 171) – Galtür/Mautstraße und Partenen/Mautstraße – Schnuns – Bludenz (B 190)
B 189	Mieminger Straße	Telfs (B 171) – Nassereith (B 314) – Imst (B 171)	B 189	Mieminger Straße	Telfs (B 171) – Nassereith (B 314) – Imst (B 171)
B 190	Vorarlberger Straße	Bludenz/Ost (A 14, S 16, B 188) – Feldkirch – Dornbirn – Bregenz – Staatsgrenze bei Unterhochsteg	B 190	Vorarlberger Straße	Bludenz/Ost (A 14, S 16, B 188) – Feldkirch – Dornbirn – Bregenz – Staatsgrenze bei Unterhochsteg
B 191	Liechtensteiner Straße	Frastanz/Feldkirch (A 14, B 190) – Staatsgrenze bei Tisis	B 191	Liechtensteiner Straße	Frastanz/Feldkirch (A 14, B 190) – Staatsgrenze bei Tisis
B 192	Gargellen Straße	St. Gallenkirch (B 188) – Staatsgrenze bei Klosters	B 192	Gargellen Straße	St. Gallenkirch (B 188) – Staatsgrenze bei Klosters
B 193	Faschina Straße	Bludenz (B 190) – Ludesch – Damüls – Au (B 200)	B 193	Faschina Straße	Bludenz (B 190) – Ludesch – Damüls – Au (B 200)
B 197	Arlberg Straße	St. Anton/Arlberg (S 16) – Arlbergpaß – Langen/Arlberg (S 16)	B 197	Arlberg Straße	St. Anton/Arlberg (S 16) – Arlbergpaß – Langen/Arlberg (S 16)
B 198	Lechtal Straße	Alpe Rauz (B 197) – Warth – Lechleiten – Elmén – Weissenbach/Lech – Umfahrung Reutte (B 314)	B 198	Lechtal Straße	Alpe Rauz (B 197) – Warth – Lechleiten – Elmén – Weissenbach/Lech – Umfahrung Reutte (B 314)

B 199	Tannheimer Straße	Weissenbach/Lech (B 198) – Tannheim – Staatsgrenze bei Schattwald	B 199	Tannheimer Straße	Weissenbach/Lech (B 198) – Tannheim – Staatsgrenze bei Schattwald
B 200	Bregenzerwald Straße	Dornbirn (B 190) – Bezau – Schroppenau – Schröcken – Warth (B 198) (siehe Anmerkung 14)	B 200	Bregenzerwald Straße	Dornbirn (B 190) – Bezau – Schroppenau – Schröcken – Warth (B 198) (siehe Anmerkung 14)
B 201	Kleinwalsertal Straße	Staatsgrenze bei Walserschanz – Mittelberg – Schroppenau (B 200)	B 201	Kleinwalsertal Straße	Staatsgrenze bei Walserschanz – Mittelberg – Schroppenau (B 200)
B 202	Schweizer Straße	Bregenz (B 190) – Staatsgrenze bei Höchst	B 202	Schweizer Straße	Bregenz (B 190) – Staatsgrenze bei Höchst
B 203	Rhein Straße	Götzis (B 190) – Lustenau – Hard (B 202)	B 203	Rhein Straße	Götzis (B 190) – Lustenau – Hard (B 202)
B 204	Lustenauer Straße	Dornbirn (B 190) – Lustenau (B 203) – Staatsgrenze auf Rheinbrücke	B 204	Lustenauer Straße	Dornbirn (B 190) – Lustenau (B 203) – Staatsgrenze auf Rheinbrücke
B 205	Hittisauer Straße	Müselpbach (B 200) – Hittisau – Staatsgrenze bei Aach	B 205	Hittisauer Straße	Müselpbach (B 200) – Hittisau – Staatsgrenze bei Aach
B 208	Eibesbrunner Straße	Eibesbrunn (B 7) – Leobendorf (A 22)			
B 209	Pöchlerner Straße	Pöchlarn (B 1) – Donaubrücke – Klein-Pöchlarn (B 3)	B 209	Pöchlerner Straße	Pöchlarn (B 1) – Donaubrücke – Klein-Pöchlarn (B 3)
B 210	Badener Straße	Alland (B 11) – Baden – Oyenhauen – Ebreichsdorf (B 16)	B 210	Badener Straße	Alland (B 11) – Baden – Oyenhauen – Ebreichsdorf (B 16)
B 211	Rohrauer Straße	Bruck/Leitha (B 10) – Rohrau – Petronell (B 9)	B 211	Rohrauer Straße	Bruck/Leitha (B 10) – Rohrau – Petronell (B 9)
B 212	Bad Vöslauer Straße	Gunteramsdorf (B 17) – Baden – Berndorf (B 18)	B 212	Bad Vöslauer Straße	Gunteramsdorf (B 17) – Baden – Berndorf (B 18)
B 213	Tullnerfeld Straße	Tulln (B 14) – Staasdorf – Ried/Riederberg (B 1)	B 213	Tullnerfeld Straße	Tulln (B 14) – Staasdorf – Ried/Riederberg (B 1)
B 214	Hohenberger Straße	Freiland (B 20) – Hohenberg – Walkmühle (B 21)	B 214	Hohenberger Straße	Freiland (B 20) – Hohenberg – Walkmühle (B 21)
B 215	St. Leonharder Straße	Mank (B 29) – St. Leonhard/Forst – Matzleinsdorf (B 1)	B 215	St. Leonharder Straße	Mank (B 29) – St. Leonhard/Forst – Matzleinsdorf (B 1)
B 216	Weitental Straße	Weitenegg (B 3) – Würmsdorf (B 36)	B 216	Weitental Straße	Weitenegg (B 3) – Würmsdorf (B 36)
B 217	Ottenschläger Straße	Spitz/Donau (B 3) – Ottenschlag (B 36)	B 217	Ottenschläger Straße	Spitz/Donau (B 3) – Ottenschlag (B 36)
B 218	Langenloiser Straße	Krems (B 37) – Langenlois (B 34)	B 218	Langenloiser Straße	Krems (B 37) – Langenlois (B 34)
B 219	Poysdorfer Straße	Staatz (B 46) – Poysdorf (B 7)	B 219	Poysdorfer Straße	Staatz (B 46) – Poysdorf – A 5
B 220	Gänserndorfer Straße	Gänserndorf (B 8) – Raggendorf – Kollnbrunn (B 7)	B 220	Gänserndorfer Straße	Gänserndorf (B 8) – Raggendorf – Kollnbrunn (A 5)
B 221	Wiener Gürtel Straße	Wien (Gürtelbrücke (B 226, B 227) – Gürtel – Schlachthausgasse – Stadionbrücke (B 227))	B 221	Wiener Gürtel Straße	Wien [Gürtelbrücke (B 226, B 227) – Gürtel – Schlachthausgasse – Stadionbrücke (B 227)]
B 223	Fötzersteig Straße	Wien [Gürtel (B 221) – Ottakring – Hütteldorf (B 1)]	B 223	Fötzersteig Straße	Wien [Gürtel (B 221) – Ottakring – Hütteldorf (B 1)]
B 224	Altmannsdorfer Straße	Wien [Neubaugürtel (B 221) – Schönbrunn (B 1) – Grüner Berg – Altmannsdorf – Neu Erlaa (B 17)]	B 224	Altmannsdorfer Straße	Wien [Neubaugürtel (B 221) – Schönbrunn (B 1) – Grüner Berg – Altmannsdorf – Neu Erlaa (B 17)]
B 225	Wienerberg Straße	Wien [Breitenfurter Straße (B 12) – Wienerbergstraße – Raxstraße – Bitterlichstraße (A 23) – Weichseltalweg – Simmeringer Hauptstraße (B 14)]	B 225	Wienerberg Straße	Wien [Breitenfurter Straße (B 12) – Wienerbergstraße – Raxstraße – Bitterlichstraße (A 23) – Weichseltalweg – Simmeringer Hauptstraße (B 14)]
B 226	Floridsdorfer Straße	Wien [Gürtelbrücke (B 221, B 227) – Adalbert-Stifter-Straße – Floridsdorfer Brücke – Floridsdorfer Hauptstraße – Prager Straße (B 3)]	B 226	Floridsdorfer Straße	Wien [Gürtelbrücke (B 221, B 227) – Adalbert-Stifter-Straße – Floridsdorfer Brücke – Floridsdorfer Hauptstraße – Prager Straße (B 3)]
B 227	Donaukanal Straße	Wien [Prater (A 4, A 23) – Donaukanal – Nordbrücke – Groß Jedlersdorf (B 302)]	B 227	Donaukanal Straße	Wien [Prater (A 4, A 23) – Donaukanal – Nordbrücke – Groß Jedlersdorf (B 7)]

B 228	Simmeringer Straße	Wien [Schlachthausgasse (B 221) – Simmering (A 4) – Zinnergasse (B 14)]	B 228	Simmeringer Straße	Wien [Schlachthausgasse (B 221) – Simmering (A 4) – Zinnergasse (B 14)]
B 229	Groß Jedlersdorfer Straße	Wien [Groß Jedlersdorf (B 227) – Simensstraße – Leopoldau – Breitenlee (B 302)]	B 229	Groß Jedlersdorfer Straße	Wien [Groß Jedlersdorf (B 227) – Simensstraße – Leopoldau – Rautenweg (B 302)]
B 230	Laxenburger Straße	Wien Südtiroler Platz (B 221) – Vösendorf (B 301)	B 230	Laxenburger Straße	Wien [Südtiroler Platz (B 221)] – Vösendorf (B 301)
B 232	Donaufeld Straße	Wien [Donaufeld (B 3) – Leopoldau – Stammersdorf (B 7)]	B 232	Donaufeld Straße	Wien [Donaufeld (B 3) – Leopoldau – Stammersdorf (B 7)]
B 233	Himberger Straße	Schwechat (B 301) – Himberg – Ehreischdorf (A 3)	B 233	Himberger Straße	Schwechat (B 301) – Himberg – Ehreischdorf (A 3)
B 301	Wiener Südrand Straße	Vösendorf (A 2, A 21) – Schwechat (A 4) – Wien [Albern – Lobau/Ölhafen – Knoten Kaisermühlen (A 22, A 23)]	B 301	Wiener Südrand Straße	Knoten Vösendorf (A 2, A 21) – Knoten Schwechat (A 4) – Wien [Albern – Lobau/Ölhafen (B 305) – Knoten Kaisermühlen (A 22, A 23)] – siehe Anmerkung 17)
B 302	Wiener Nordrand Straße	Wien [Hirschstetten (A 23, B 3 d) – Süßenbrunn] – Gerasdorf – Seyring – Wien [Stammersdorf – Strebersdorf (A 22)]	B 302	Wiener Nordrand Straße	Wien [Hirschstetten (A 23) – Süßenbrunn] – Deutsch Wagram (B 305) (siehe Anmerkung 17)
B 303	Waldviertler Straße	Stockerau (A 22, B 3) – Hollabrunn – Umfahrung Horn – Staatsgrenze bei Neunagelberg	B 303	Weinviertler Straße	Stockerau (A 22, B 304) – Hollabrunn – Staatsgrenze bei Kleinhaugsdorf (siehe Anmerkung 17)
B 304	Stockerauer Straße		B 304	Stockerauer Straße	Stockerau (A 22, B 303) – Krems (B 3, B 37) (siehe Anmerkung 17)
B 305	Wiener Nordostrand Straße	Wien ([Lobau/Ölhafen (B 301)] – Großenzersdorf – Raasdorf – Deutsch Wagram (B 302) – Großetersdorf (A 5, B 7) – Leobendorf (A 22, B 3)) – siehe Anmerkung 17)	B 305	Wiener Nordostrand Straße	Wien ([Lobau/Ölhafen (B 301)] – Großenzersdorf – Raasdorf – Deutsch Wagram (B 302) – Großetersdorf (A 5, B 7) – Leobendorf (A 22, B 3)) – siehe Anmerkung 17)
B 307	Pandorfer Straße	Staatsgrenze bei Kittesee – Kittesee (B 50a) – Parndorf (A 4, B 50) (siehe Anmerkung 17)	B 307	Pandorfer Straße	Staatsgrenze bei Kittesee – Kittesee (B 50a) – Parndorf (A 4, B 50) (siehe Anmerkung 17)
B 308	Klingenbacher Straße	Wulkaprodersdorf (A 3, B 16) – Staatsgrenze bei Klingenbach (siehe Anmerkung 17)	B 308	Klingenbacher Straße	Wulkaprodersdorf (A 3, B 16) – Staatsgrenze bei Klingenbach (siehe Anmerkung 17)
B 309	Steyrer Straße	Enns (A 1) – Steyr (B 115) (siehe Anmerkung 17)	B 309	Steyrer Straße	Enns (A 1) – Steyr (B 115) (siehe Anmerkung 17)
B 310	Mühlviertler Straße	Unterweitersdorf (A 7, B 125) – Freistadt – Staatsgrenze bei Wullowitz (siehe Anmerkung 17)	B 310	Mühlviertler Straße	Unterweitersdorf (A 7, B 125) – Freistadt – Staatsgrenze bei Wullowitz (siehe Anmerkung 17)
B 311	Pinzgauer Straße	Bischofshofen (A 10) – Zell/See – Lofer (B 312)	B 311	Pinzgauer Straße	Bischofshofen (A 10) – Zell/See – Lofer (B 312) (siehe Anmerkung 17)
B 312	Loferer Straße	Wörgl (A 12) – St. Johann/Tirol – Lofer – Staatsgrenze bei Unken	B 312	Loferer Straße	Wörgl (A 12) – St. Johann/Tirol – Lofer – Staatsgrenze bei Unken (siehe Anmerkung 17)
B 314	Fernpaß Straße	Haiming (A 12) – Tschirgantunnel – Nassereith – Umfahrung Reutte – Staatsgrenze bei Vilz	B 314	Fernpaß Straße	Haiming (A 12) – Tschirgantunnel – Nassereith – Umfahrung Reutte – Staatsgrenze bei Vilz (siehe Anmerkung 17)

16

B 315	Reschen Straße	Zams (B 171) – Staatsgrenze am Reschenpaß	B 315	Reschen Straße	Zams (B 171) – Staatsgrenze am Reschenpaß (siehe Anmerkung 17)
B 317	Friesacher Straße	Judenburg (S 36) – Scheifling – Neumarkt – Friesach – St. Veit/Glan – Klagenfurt/Nord (A 2, B 83) (siehe Anmerkung 17)			
B 318	Himberger Straße	Schwechat (B 301) – Himberg – Ebreichsdorf (A 3)	B 318	Lurnfelder Straße	Lendorf (A 10, B 100) – Möllbrücke – Oberdrauburg – Lienz – Staatsgrenze bei Sillian (siehe Anmerkung 17)
			B 319	Fürstenfelder Straße	Riegersdorf (A 2) – Fürstenfeld – Staatsgrenze bei Heiligenkreuz (siehe Anmerkung 17)
			B 320	Ennstal Straße	Altenmarkt/Pongau (A 10) – Radstadt – Schladming – Trautenfels – Liezen – Selzthal (A 9, B 146) (siehe Anmerkung 17)
					Anmerkung 10: Dieser Straßenzug wird mit Verkehrsübergabe der B 301 Wiener Südrand Straße als Bundesstraße aufgelassen, sofern über die B 301 Wiener Südrand Straße die Abbindung des Alberner Hafens gewährleistet ist.
					Anmerkung 11: Bis zur Verkehrsübergabe der B 301 Wiener Südrand Straße verläuft die B 10 Budapest Straße: Wien (B 14, B 225) - Schwechat - Bruck/Leitha - Perndorf Gattendorf - Nickelsdorf (A 4).
					Anmerkung 12: Bis zur Verkehrsübergabe der B 301 Wiener Südrand Straße verläuft die B 11 Mödlinger Straße: Schwechat (B 10) - Maria Lanzendorf - Achau - Wiener Neudorf - Mödling - Gaaden - Alland - Weissenbach/Triesting (B 18)
					Anmerkung 13: Bis zur Verkehrsübergabe der Umfahrung Großwilfersdorf verläuft die B 65 Gleisdorfer Straße: Graz (B 67a) - Gleisdorf - Ilz – Fürstenfeld – Staatsgrenze bei Heiligenkreuz.
					Anmerkung 14: Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) wird ermächtigt, Zuschüsse vom Land Vorarlberg zur vorzeitigen Fertigstellung des Bauabschnittes Dornbirn/Nord – Schwarzachtobel entgegenzunehmen.
					Anmerkung 15: Auf die Bundesstraßen B 301 bis B 320 finden die Bestimmungen des § 2 Abs. 1 lit. c letzter Satz Anwendung.

17

	<p><u>Anmerkung 16:</u> Der Abschnitt Eibesbrunn (A 5, B 305) – Wolkersdorf – Poysdorf – Staatsgrenze bei Drasenhofen der B 7 Brünner Straße wird mit Verkehrsübergabe der A 5 Nord Autobahn als Bundesstraße aufgelassen.</p>
	<p><u>Anmerkung 17:</u> Zusätzliche Anbindungen von öffentlichen Straßen und Wegen oder Änderungen der am Tag des Inkrafttretens des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX/1999 bestehenden Anschlüsse dürfen nur in Form besonderer Anschlussstellen erfolgen.</p>

- 1 -

**Bundesgesetz vom 16. Juli 1971
betreffend die Bundesstraßen (Bundesstraßengesetz 1971 - BStG 1971),
BGBI. Nr.286, i.d.F. der Bundesgesetze BGBI. Nr.239/1975, 416/1975,
294/1978, 63/1983, 165/1986, 159/1990, 420/1992,
33/1994, 297/1995 und I Nr. 31/1997**

I. ALLGEMEINES

§ 1. Erklärung und Auflassung von Straßenzügen als Bundesstraßen

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

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

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

§ 2. Einteilung der Bundesstraßen

(1) Die Bundesstraßen werden eingeteilt in

- a) Bundesstraßen A (Bundesautobahnen), das sind Bundesstraßen ohne höhengleiche Überschneidung mit anderen Verkehrswegen, die sich für den Schnellverkehr im Sinne der strassenpolizeilichen Vorschriften eignen und bei welchen besondere Anschlußstellen für die Zu- und Abfahrt vorhanden sind, einschließlich der Zu- und Abfahrtsstraßen;
- b) Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen), das sind Bundesstraßen, die sich nach ihrer Anlage für den Schnellverkehr im Sinne der strassenpolizeilichen Vorschriften eignen, ohne daß die übrigen Voraussetzungen nach lit.a gegeben sind; sofern besondere Anschlußstellen für die Zu- und Abfahrt vorhanden sind, gelten die Zu- und Abfahrtsstraßen als Bestandteile der Bundesstraßen S;
- c) Bundesstraßen B, das sind alle übrigen Bundesstraßen; die Zu- und Abfahrtsrampen zu kreuzenden Straßen gelten als Bestandteile der Bundesstraßen B.

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

§ 3. Bestandteile der Bundesstraße

Als Bestandteile der Bundesstraße gelten neben den unmittelbar dem Verkehr dienenden Flächen, wie Fahrbahnen, Gehsteige, Rad- und Gehwege, Parkflächen, Haltestellenbuchtten, 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.

§ 4. Bestimmung des Straßenverlaufes und Auflassung von Straßenteilen

(1) Vor dem Bau einer neuen Bundesstraße und vor der Umlegung von Teilen einer bestehenden Bundesstraße auf eine neu zu errichtende Straße hat der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der §§ 7 und 7 a, die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, den Denkmalschutz 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 nach Abs. 1, 6 und 8 Straßenteile für den Durchzugsverkehr entbehrlich oder hat sich eine wesentliche Änderung der Voraussetzungen nach Abs. 1 ergeben, hat der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten 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, 2, 6 und 8 sind die berührten Länder und Gemeinden zu hören; die Gemeinden werden hiebei im eigenen Wirkungsbereich tätig.

(4) Die Verordnungen nach Abs.1, 6 und 8 haben den Hinweis auf Planunterlagen zu enthalten, welche beim Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten, 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 und 6 sind ausreichende Planunterlagen 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 wirtschaftliche Angelegenheiten zu übermitteln.

(6) Änderungen der durch eine Verordnung nach Abs. 1 festgelegten Straßenachse um mehr als 5 m sowie Maßnahmen nach Abs. 7, die keine Zustimmung gefunden haben, sind zu verordnen.

(7) Durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder auf Grund von Katastrophenfällen bedingte Umlegungen von Teilen einer bestehenden Bundesstraße auf eine neu zu errichtende Straße, Kreuzungsumbauten, die Anlegung einer zweiten Richtungsfahrbahn im Abstand von höchstens 5 m, Änderungen der Nivelette, Rampenverlegungen oder der Bau von zusätzlichen Einzelrampen in bestehenden Anschlußstellen oder Knoten, bedürfen keiner Verordnung nach Abs. 1, sofern die berührten Länder und Gemeinden diesen Baumaßnahmen zustimmen.

(8) Umlegungen auf bestehende Straßen sind durch Beschreibung des Straßenverlaufes in einer Verordnung zu verfügen.

§ 4 a. Zustimmung der Bundesregierung für bestimmte Bauvorhaben

Nach Vorliegen einer Verordnung nach § 4 Abs. 1 bedarf die Errichtung noch nicht bestehender Bundesautobahn- und Bundesschnellstraßenstrecken, ausgenommen Zu- und Abfahrtsstraßen (§ 2), eines Beschlusses der Bundesregierung über das gesamtwirtschaftliche Interesse am Bau der Strecke.

§ 5. Haftung

(aufgehoben durch BGBl. Nr. 416/1975).

§ 6. Straßenforschung

Die Aufwendungen für Zwecke der Forschung und für grundlegende Untersuchungen in Angelegenheiten der Bundesstraßen, ausgenommen die Straßenpolizei, sind aus den in den jährlichen Bundesfinanzgesetzen für den Bau und die Erhaltung von Bundesstraßen vorgesehenen Mitteln zu bedecken. Diese Mittel sind im Interesse der Umweltverträglichkeit im Straßenbau und der Steigerung der Wirtschaftlichkeit im Straßenbau sowie 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

- 5 -

Personen durch die 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, BGBI. Nr. 434/1982 in der geltenden Fassung, sinngemäß.

II. BAU UND ERHALTUNG

§ 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 Straßenbenützern unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne Gefahr benützbar sind; hiebei ist auch auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie auf die Umweltverträglichkeit Bedacht zu nehmen.

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

§ 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 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 hiernach 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.

- 6 -

(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 Eisenbahnenteignungsgesetzes 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. Gleiches gilt, wenn die unzumutbare Beeinträchtigung durch bauliche Anlagen im Zuge einer Bundesstraße (§ 3), z.B. durch Beeinträchtigung des Lichtraumes, erfolgt.

(4) Die Bestimmungen der Abs. 1 bis 3 finden auch für Maßnahmen Anwendung, die gegen Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den Verkehr auf bestehenden Bundesstraßen gesetzt werden.

(5) Im Falle sich Maßnahmen in der Umgebung von Bundesstraßen für die Abwicklung des Verkehrs und seiner Auswirkungen auf die Umwelt als zweckmäßiger und wirtschaftlicher erweisen als Baumaßnahmen an der Bundesstraße, können auch solche an Stelle dieser Baumaßnahmen getroffen werden.

§ 8. Straßenbaulast

(1) Der Bau und die Erhaltung der Bundesstraßen erfolgt aus Bundesmitteln, insbesondere aus den hiefür 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 den Verträgen nach den §§ 25, 26, 27 und 28 für den Bund (Bundesstraßenverwaltung) gezogenen Entgelte, die Veräußerungserlöse aus Liegenschaften, die Erlöse aus der Einräumung von Baurechten und Dienstbarkeiten an Liegenschaften, die aus den Mitteln des Zu- schlages 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. Schadenersatzleistungen

- 7 -

für Beschädigungen an Bundesstraßen (§ 3) und an Kraftfahrzeugen des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) sind für deren Wiederinstandsetzung zu verwenden.

§ 9. Straßenbaulast in Ortsgebieten

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

- a) für jene Teile der Fahrbahn, welche vier Fahrstreifen überschreiten, soweit es sich bei diesen Fahrbahnteilen nicht um verkehrsbedingte Warte-, Verzögerungs- oder Einbindungsstreifen oder um Haltestellenbuchten oder um Fahrsteifen in der gleichen oder unterschiedlichen Höhenlage handelt, die für die leichte, sichere und flüssige Bewältigung starker Verkehrsbeziehungen notwendig sind; die Erhaltung weiterer 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; die Gemeinden können von den Eigentümern einer angrenzenden Liegenschaft im Falle der Errichtung eines Neubaues auf derselben Kostenersatz nach den angemessenen Herstellungskosten zu diesem Zeitpunkt verlangen,
- 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 (Bundes Straßenverwaltung).

(3) Falls vom Bund (Bundes Straßenverwaltung) 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 (Bundes Straßenverwaltung) 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 (Bundes Straßenverwaltung) die Mehrkosten zu vergüten. Die Bestimmungen des § 28 Abs. 3 werden hiernach nicht berührt.

§ 11. Entscheidung über Beiträge

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

- 9 -

§ 12. Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen

(1) Werden durch den Bau einer Bundesstraße bestehende Straßen und Wege oder Zu- und Abfahrten unterbrochen oder sonst unbenützbar gemacht, so hat der Bund (Bundesstraßenverwaltung) auf seine Kosten die erforderlichen Vorkehrungen zur Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen in diesem Bereich zu treffen. Hierdurch 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, insbesondere auch durch Fehlen eines verkehrswirksamen Anschlusses, der Durchzugsverkehr von einem Bundesstraßenteilstück durch eine längere Zeitspanne unterbrochen oder umgeleitet, 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 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 in den jährlichen Bundesfinanzgesetzen vorgesehenen Mitteln entsprechende Parallelstraßen und -wege oder Sammelanschlüsse zu Bundesstraßen bauen oder umgestalten, sofern die Erhaltung durch einen anderen Rechtsträger sichergestellt ist. Die übrigen Bestimmungen dieses Bundesgesetzes finden auf den Bau dieser Straßen und Wege beziehungweise Sammelanschlüsse keine Anwendung.

III. ZWANGSRECHTE UND VERPFLICHTUNGEN

§ 14. Bundesstraßenplanungsgebiet

(1) Zur Sicherung des Baues einer in den Verzeichnissen aufgenommenen Bundesstraße kann der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten auch vor Bestimmung des

- 10 -

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

(2) Im Bundesstraßenplanungsgebiet dürfen Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. Die Behörde hat jedoch 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 hievon nicht berührt.

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

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

(5) Die Verordnungen nach Abs. 1 sind den betroffenen Gemeinden zur ortsüblichen Kundmachung zu übermitteln.

§ 15. Bundesstraßenbaugebiet

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

- 11 -

(2) Als betroffene Grundstücksteile im Sinne des Abs. 1 sind alle jene anzusehen, die in einem Geländestreifen um die künftige Straßenachse liegen, dessen Breite in der Verordnung gemäß § 4 Abs. 1 entsprechend den örtlichen Verhältnissen festgelegt wird und bei Bundesstraßen A insgesamt 150 m, bei Bundesstraßen S insgesamt 100 m und bei Bundesstraßen B insgesamt 70 m nicht überschreiten darf.

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

§ 16. Vorarbeiten für Straßenbauten

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

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

§ 17. Enteignung

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 (insbesondere Nutzungs- und Bestandrechten) 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 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 (insbesondere der Nutzungs- und Bestandberechtigte), 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. Entsprechend ist auch auf die Wohnversorgung der Bestandnehmer und sonstigen Nutzungsberechtigten Rücksicht zu nehmen.

§ 19. Einleitung des Verfahrens

Um die Enteignung ist unter Vorlage der zur Beurteilung der Angelegenheit erforderlichen Pläne und sonstigen Behelfe, insbesondere eines Verzeichnisses der zu enteignenden Parzellen mit den Namen und Wohnorten der zu enteignenden Personen und den Ausmaßen der beanspruchten Grundfläche, schließlich eines Grundbuchauszuges beim Landeshauptmann einzuschreiten.

§ 20. Enteignungsverfahren

(1) Über die Notwendigkeit, den Gegenstand und Umfang der Enteignung entscheidet der Landeshauptmann als Bundesstraßenbehörde (§ 32) unter sinngemäßer Anwendung des Eisenbahnenteignungsgesetzes 1954, BGBI. Nr.71, in der geltenden Fassung, wobei auch auf die Wirtschaftlichkeit der Bauausführung Rücksicht zu nehmen ist. Kommen hiebei Eisenbahngroundstücke in Betracht, so ist im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Eisenbahnbehörde vorzugehen.

(2) Der Enteignungsbescheid hat zugleich eine Bestimmung über die Höhe der Entschädigung zu enthalten. Diese ist auf Grund der Schätzung beeideter unparteiischer Sachverständiger unter Beobachtung der in den §§ 4 bis 8 des Eisenbahnenteignungsgesetzes 1954, BGBI. Nr.71, aufgestellten Grundsätze zu ermitteln.

(3) Gegen die Entscheidung des Landeshauptmannes über die Notwendigkeit, den Gegenstand und den Umfang der Enteignung ist die Berufung an das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten zulässig. Eine Berufung bezüglich der Höhe der im Verwaltungswege zuerkannten Entschädigung ist unzulässig. Doch steht es jedem der beiden Teile frei, binnen drei Monaten nach Rechtskraft des Enteignungsbescheides die Entscheidung über die Höhe der Entschädigung bei jenem Bezirksgericht zu begehren, in dessen Sprengel sich der Gegenstand der Enteignung befindet. Mit Anrufung des Gerichtes tritt die verwaltungsbehördliche Entscheidung über die Höhe der Entschädigung außer Kraft. Der Antrag auf gerichtliche Festsetzung der Entschädigung kann ohne Zustimmung des Antragsgegners nicht zurückgenommen werden. Bei Zurücknahme des Antrages gilt der im Enteignungsbescheid bestimmte Entschädigungsbetrag als vereinbart.

(4) Der Vollzug des rechtskräftigen Enteignungsbescheides kann jedoch nicht gehindert werden, sobald der vom Landeshauptmann ermittelte Entschädigungsbetrag oder eine Sicherheit für die erst nach Vollzug der Enteignung zu leistende Entschädigung gerichtlich erlegt ist.

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

§ 20 a. Rückübereignung

(1) Wird der Enteignungsgegenstand ganz oder zum Teil nicht für den Enteignungszweck verwendet, so kann der Enteignete die bescheidmäßige 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. Eine Fristsetzung ist jedoch in jedem Falle unzulässig, wenn den Enteigner an der bislang nicht entsprechenden Verwendung ein Verschulden trifft.

(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 Eisenbahnenenteignungsgesetz 1954, BGBl. Nr. 71) bestimmt wurden, soweit und in dem Maße das Fehlen solcher Nebenrechte als werterhöhend anzuschen 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. Bei unbilligen Härten ist für die Leistung des Rückersatzes unter Bedachtnahme auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Enteigneten Ratenzahlung zu bewilligen. 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) Die dinglich und obligatorisch Berechtigten am Enteignungsgegenstand, deren Rechte durch die Enteignung erloschen sind, sind von der Einleitung des Verfahrens nach Abs. 1 zu verständigen; soweit sie der Behörde nicht bekannt sind, hat die Verständigung durch öffentliche

- 15 -

Bekanntmachung zu erfolgen. Beantragen sie innerhalb von drei Monaten die Wiederherstellung ihrer Rechte, sind ihnen diese in sinngemäßer Anwendung des Abs. 1 und 2, auch hinsichtlich des Rückersatzes der empfangenen Entschädigung, im Rückübereignungsbescheid zuzuerkennen.

(4) Bezuglich 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.

(5) Bis zum Erlöschen des Rückübereignungsanspruches ist die Veräußerung des Enteignungsgegenstandes unzulässig, es sei denn, der Rückübereignungsberechtigte hätte auf seinen Anspruch verzichtet. Eine entgegen dieser Bestimmung vorgenommene Veräußerung ist nichtig. Für Schäden, die dem gutgläubigen Erwerber durch eine derartige Veräußerung entstehen, hat der Bund (Bundesstraßenverwaltung) volle Genugtuung zu leisten (§ 1323 ABGB).

IV. SCHUTZ DER STRASSEN

§ 21. Bauten an Bundesstraßen

(1) In einer Entfernung bis 40 m beiderseits der Bundesautobahnen dürfen Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen sowie Einfriedungen nicht angelegt und überhaupt Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert werden. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) hat auf Antrag Ausnahmen zuzustimmen, 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 Zustimmung ist auch bei Bauführungen über oder unter Bundesautobahnen erforderlich. Wird die Zustimmung nicht binnen sechs Wochen nach Einlangen des Antrages erteilt, so entscheidet auf Antrag die Behörde über die Ausnahmebewilligung. Der Bund(Bundesstraßenverwaltung) ist in diesem Verfahren Partei im Sinne des § 8 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 - AVG. 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.

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

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

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

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



§ 22. Arbeitsleistungen auf benachbarten Grundstücken

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

(2) Wird ein Grundeigentümer durch die Verweigerung einer Ausnahmebewilligung nach Abs. 1 in der freien Benützung seines Grundes, welche er schon vor Erlassung der in Abs. 1 bezeichneten Anordnung rechtmäßig ausgeübt hat, behindert oder tritt durch Bedingungen oder Auflagen, unter denen die Ausnahmebewilligung erteilt wird, eine erhebliche Erschwernis gegenüber dieser freien Benützung ein, so hat er gegen den Bund (Bundesstraßenverwaltung) einen Anspruch auf angemessene Entschädigung; diese ist im Streitfalle unter sinngemäßer Anwendung des § 20 zu bestimmen. Die Bestimmungen des § 23 werden hiervon nicht berührt.

§ 23. Benachbarte Waldungen

Auf Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) kann die Behörde, wenn es Rücksichten des Bestandes der Straße oder der Straßenerhaltung, wegen schlechter Sicht oder dergleichen erfordern, durch Bescheid anordnen, daß ohne Anspruch auf Entschädigung der an eine Bundesstraße angrenzende Wald in einer Breite von 4 m zu beiden Seiten der Straße (§ 21 Abs. 4) zu schlägern, auszulichten oder nach einer bestimmten Betriebsweise zu bewirtschaften ist.

§ 24. Anrainerverpflichtungen

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

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

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

(4) Die Anrainer von Bundesstraßen sind verpflichtet, ohne Anspruch auf Entschädigung zu dulden, daß der Bund (Bundesstraßenverwaltung) Schneezäune auf ihren Grundstücken aufstellt und andere zur Hintanhaltung von Schneeverwehungen, Lawinen, Steinschlägen und der gleichen erforderliche, jahreszeitlich bedingte Vorkehrungen trifft. Als Folge derartiger Vorkehrungen entstehende Schäden an der Liegenschaft sind gesondert zu vergüten.

(5) Die Eigentümer von der Bundesstraße benachbarten Grundstücken können die beim Bau einer Bundesstraße von Grundstücken des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) ausgehenden Einwirkungen nicht untersagen. Wird durch solche Einwirkungen die ortsübliche Benützung des nachbarlichen Grundes wesentlich beeinträchtigt, hat der Nachbar Anspruch auf Schadenersatz gegen den Bund (Bundesstraßenverwaltung) nur dann, wenn Organe des Bundes an dieser Beeinträchtigung ein Verschulden trifft oder soweit es sich um den Ersatz von Sachschäden an Bauwerken oder um die nicht bloß vorübergehende oder unerhebliche Beeinträchtigung einer rechtmäßigen Nutzung des Grundwassers oder Quellwassers handelt.

§ 25. Ankündigungen und Reklamen

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

§ 26. Anschlüsse von Straßen und Wegen, Zufahrten

(1) Anschlüsse von öffentlichen Straßen und Wegen in Bundesstraßen A müssen, in Bundesstraßen S können in Form besonderer Anschlußstellen erfolgen; diese Anschlußstellen bedürfen ebenso wie die Zu- und Abfahrtsrampen von Bundesstraßen B zu kreuzenden Straßen einer Verordnung zur Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4). Alle übrigen 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

- 19 -

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 sowie auf Bundesstraßen B, die gemäß § 1 Abs. 2 des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996 - BStFG 1996, BGBl. Nr. 201, als Mautstrecken festgelegt wurden, unzulässig. Auf Freilandstraßen von anderen 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 hiervon 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.

§ 27. Betriebe an Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen

Betriebe an Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen sowie an Bundesstraßen B, die gemäß § 1 Abs. 2 des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996 - BStFG 1996, BGBl. Nr. 201, als Mautstrecken festgelegt wurden, die den Belangen der Verkehrsteilnehmer auf diesen dienen und einen unmittelbaren Zugang zu diesen Straßen haben (wie Tankstellen, Raststätten, Motels, Werkstätten und dergleichen), dürfen nur mit Zustimmung des Bundes

- 20 -

(Bundesstraßenverwaltung) errichtet werden. Jede bauliche Änderung eines solchen Betriebes bedarf der Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung). Die gewerberechtlichen Vorschriften werden hiedurch nicht berührt. Fahrverbindungen von der Bundesautobahn oder Bundesschnellstraße sowie von einer Bundesstraße B, die gemäß § 1 Abs. 2 des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996 - BStFG 1996, BGBl. Nr. 201, als Mautstrecke festgelegt wurde, zum übrigen Straßennetz im Bereich dieser Betriebe bedürfen einer Verordnung nach § 4 Abs. 1.

§ 28. Benützung der Bundesstraßen

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

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

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

§ 29. Lagerungen

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

§ 30. Notstandsmaßnahmen bei Elementarereignissen

(1) Wird eine Bundesstraße durch Elementarereignisse beschädigt oder vorübergehend unbenützbar und müssen zur Beseitigung der entstandenen oder zur Hintanhaltung weiterer Schäden oder zur Freimachung der Straße sofort Maßnahmen getroffen werden, welche vom Bund (Bundes Straßenverwaltung) mit den ihm zur Verfügung stehenden gewöhnlichen Hilfsmitteln nicht ausgeführt werden können, sind über beim Bürgermeister einzubringende Anforderung des Bundes (Bundes Straßenverwaltung) alle am Schadensort oder in einer Nachbargemeinde anwesenden tauglichen Arbeitskräfte zur Leistung der erforderlichen Handarbeiten gegen Entlohnung verpflichtet.

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

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

(4) Bei den im Abs.1 bezeichneten Elementarereignissen können vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) die zur Durchführung unaufschiebbarer Arbeiten erforderlichen Baustoffe, Werkzeuge und Geräte am Schadensort, wenn sie dort zu angemessenen Preisen im freien Verkehr nicht erhältlich sind, angefordert werden. Ebenso können unverbaute Liegenschaften zu vorübergehender Benützung zwecks Durchführung unaufschiebbarer Arbeiten, Unterbringung von Arbeitskräften oder als Lagerplätze für Baustoffe und Gerätschaften angefordert werden. Über die Anforderung entscheidet die Bezirksverwaltungsbehörde endgültig. Dem Eigentümer ist für angeforderte Baustoffe der gemeine Wert zu ersetzen, für die Benützung von Liegenschaften eine angemessene Vergütung zu leisten. Die Liegenschaften sind nach Wegfall des Bedarfes ohne Verzug in demselben Zustand zurückzustellen, in welchem sie übernommen wurden. Die Bezirksverwaltungsbehörde bestimmt vorläufig die Vergütung für die angeforderten Sachen; bezüglich deren Festsetzung ist im übrigen § 20 Abs.3 und 5 sinngemäß anzuwenden. Hat infolge der Benützung die Substanz Schaden gelitten, so ist hiefür Schadenersatz zu leisten; dieser ist im ordentlichen Rechtsweg geltend zu machen.

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

V. STRAFBESTIMMUNG

§ 31. Strafbestimmung

(1) Jede vorsätzliche, wenn auch nur versuchte, sowie jede durch Mangel pflichtgemäßer Aufmerksamkeit verursachte Beschädigung einer Bundesstraße ist, sofern nicht ein gerichtlich strafbarer Tatbestand vorliegt, als Verwaltungsübertretung von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 5000 S, im Fall ihrer Uneinbringlichkeit mit Arrest bis zu einer Woche, zu bestrafen.

(2) Eine Verwaltungsübertretung nach Abs.1 liegt nicht vor, wenn bei einer durch Mangel an pflichtgemäßer Aufmerksamkeit verursachten Beschädigung die nächste Polizei- oder Gendar-

- 23 -

meriedienststelle oder die nächste Dienststelle der Bundesstraßenverwaltung von der Beschädigung unter Bekanntgabe der Identität des Beschädigers ohne unnötigen Aufschub verständigt worden ist.

VI. BEHÖRDEN

§ 32. Behörden

Behörden im Sinne dieses Bundesgesetzes sind

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

VII. ÜBERGANGSBESTIMMUNG

§ 33. Übergangsbestimmung (BGBl.Nr.286/1971)

(1) Jene Straßenzüge, die nach dem Bundesgesetz vom 18. Februar 1948, betreffend die Bundesstraßen (Bundesstraßengesetz - BStG), BGBl. Nr.59, in seiner zuletzt geltenden Fassung, Bundesstraßen waren, in dem Verzeichnis zu diesem Bundesgesetz jedoch nicht mehr enthalten sind, sind mit Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes als Bundesstraßen aufgelassen.

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

(3) Jene Straßenzüge, die erst durch dieses Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärt werden, werden als Bundesstraßen erst mit jenem Zeitpunkt übernommen, als das Land, in welchem die

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

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

(5) Sofern im Verzeichnis 2, Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen), angeführte Straßenzüge an Stelle von Bundesstraßen nach dem Bundesstraßengesetz, BGBl. Nr.59/1948, in seiner zuletzt geltenden Fassung treten, gelten sie als Bundesstraßen B, bis sie durch Verordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten gemäß § 4 auf die neue, die Voraussetzungen des § 2 Abs.1 lit.b erfüllende Straßentrasse umgelegt werden und die Verkehrsübergabe der neuen Straßentrasse erfolgt ist. Die Feststellung der Verkehrsübergabe erfolgt durch Verordnung des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten.

§ 34. Inkrafttreten, Außerkraftsetzung von Vorschriften (BGBl.Nr.286/1971)

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

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

§ 34 a. Verweisungen

Soweit in diesem Bundesgesetz auf Bestimmungen anderer Bundesgesetze verwiesen wird, sind diese in ihrer jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

- 25 -

§ 35. Vollziehung

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

Artikel II der Bundesstraßengesetznovelle 1983, BGBl. Nr. 63/1983

1. Dieses Bundesgesetz tritt am 1. April 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 Lichtenwerderplatz und der B 227 Donaukanal Straße bei der Nordbergstraße/Friedensbrücke.
3. Die Bestimmungen des § 20a Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286, in seiner jeweils geltenden Fassung sind auch auf Enteignungen anzuwenden, die vor Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes durchgeführt wurden, wenn dem Bund zum Zeitpunkt der Antragstellung nach § 20a Abs. 1 noch die rechtliche Verfügungsgewalt hinsichtlich des Enteignungsgegenstandes zu kommt. Die in dieser Bestimmung angeführten Fristen beginnen mit 1. April 1983.
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.

- 26 -

5. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Bauten und Technik, hinsichtlich Artikel I Z 7 (d.i. § 8 BStG 1971) im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen betraut.

Bundesstraßengesetz-Novelle 1996**Verzeichnis 1****Bundesstraßen A (Bundesautobahnen)**

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
A 1	West Autobahn	Wien/Auhof (B 1) – St.Pölten – Knoten Linz (A 7) – Knoten Haid (A 25) – Sattledt (A 8,A 9) – Knoten Salzburg (A 10) – Staatsgrenze am Walserberg
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)
A 3	Südost Autobahn	Traiskirchen (A 2) – Ebreichsdorf – Knoten Eisenstadt (S 31)
A 4	Ost Autobahn	Wien/Prater (A 23) – Schwechat – Anschluß Flughafen Schwechat – Parndorf – Staatsgrenze bei Nickelsdorf
A 7	Mühlkreis Autobahn	Knoten Linz (A 1) – Unterweitersdorf (B 125)
A 8	Innkreis Autobahn	Sattledt (A 1,A 9) – Knoten Wels (A 25) – Staatsgrenze bei Suben
A 9	Pyhrn Autobahn	Sattledt (A 1,A 8) – Windischgarsten – Seizthal – St.Michael/Leoben – Knoten Graz/West (A 2) – Staatsgrenze bei Spielberg
A 10	Tauern Autobahn	Knoten Salzburg (A 1) – Altenmarkt/Pongau – Katschberg – Knoten Spittal-Millstätter See – Knoten Villach (A 2,A 11), einschließlich Lieserhofen (B 98) – Knoten Spittal-Millstätter See – Lendorf (B 100)
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 16)
A 13	Brenner Autobahn	Innsbruck/Amras (A 12) – Staatsgrenze am Brennerpaß, einschließlich Innsbruck/Süd – Innsbruck/West (A 12)
A 14	Rheintal Autobahn	Staatsgrenze bei Hörbranz – Pfändertunnel – Lauterach – Feldkirch – Bludenz (S 16), einschließlich Bregenz/Weldach – Bregenz (B 202)
A 21	Wiener Außenring Autobahn	Knoten Steinhäusl (A 1) – Knoten Vösendorf (A 2,B 301)
A 22	Donauufer Autobahn	Wien [Kaisermühlen (A 23) – Anschluß IAKW – Donaupark – Strebersdorf] – Langenzersdorf – Korneuburg – Stockerau (B 3,B 303)
A 23	Autobahn Südosttangente Wien	Wien [Altmannsdorfer Straße (B 222,B 224) – Inzersdorf (A 2) – Arsenal – Landstraße – Prater (A 4) – Kaisermühlen (A 22) – Stadlau – Hirschstetten (B 302)]
A 25	Linzer Autobahn	Knoten Haid (A 1) – Knoten Wels (A 8)

Bundesstraßengesetz-Novelle 1996**Verzeichnis 2****Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen)**

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
S 4	Mattersburger Schnellstraße	Mattersburg (S 31) – Wiener Neustadt (A 2)
S 6	Semmering Schnellstraße	Seebenstein (B 54) – Knoten Seebenstein (A 2) – Semmering – Bruck/Mur (S 35) – St.Michael/Leoben (A 9,S 36)
S 16	Arlberg Schnellstraße	Zams (A 12) – Arlbergtunnel – Bludenz/Ost (A 14)
S 18	Bodensee Schnellstraße	A 14 – Staatsgrenze bei Höchst
S 31	Burgenland Schnellstraße	Eisenstadt (B 50) – Knoten Eisenstadt (A 3) – Hirm – Mattersburg (S 4) – Weppersdorf – Oberpullendorf (B 50)
S 33	Kremser Schnellstraße	St.Pölten (A 1,S 34) – Herzogenburg – Traismauer – Krems/Süd (B 33,B 37)
S 34	Traisental Schnellstraße	St.Pölten (A 1,S 33) – Wilhelmsburg (B 20)
S 35	Brucker Schnellstraße	Deutschfeistritz (A 9) – Bruck/Mur (S 6)
S 36	Murtal Schnellstraße	St.Michael/ Leoben (A 9,S 6) – Judenburg (B 96)

Bundesstraßengesetz-Novelle 1996**Verzeichnis 3****Bundesstraßen B**

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
B 1	Wiener Straße	Wien [Uraniabrücke (B 227) – Wienzeile – Gaudenzdorf – Auhof] – Purkersdorf – St.Pölten – Melk – Amstetten – Linz – Wels – Vöcklabruck – Straßwalchen – Eugendorf – Salzburg – Staatsgrenze am Walserberg.
B 1a	Wiener Straße Abzweigung St.Pölten	St.Pölten (B 1) – St.Pölten (S 33)
B 1b	Wiener Straße Abzweigung Linz	Linz (B 1) – Linz (A 7)
B 2	Znaimer Straße	Schöngrabern (B 303) – Staatsgrenze bei Kleinhaugsdorf
B 3	Donau Straße	Engelhartstetten (B 49) – Großenzersdorf – Wien [Asperm – Stadlau – Kagrant – Floridsdorf] – Langenzersdorf – Stockerau – Kollersdorf – Krems – Emmersdorf – Persenbeug – Mauthausen – Steyregg – Donaubrücke – Linz (A 7)
B 3a	Melker Straße	Melk (A 1, B 1) – Donaubrücke – Emmersdorf (B 3)
B 3b	Donau Straße	Wien [Kaisermühlen (A 22, A 23) – Kagrant (B 3)]
B 3d	Abzweigung Kaisermühlen	
B 3d	Donau Straße	Wien [Hirschstetten (A 23, B 302) – Eßling] – Großenzersdorf (B 3)
B 3d	Abzweigung Hirschstetten	
B 4	Hörner Straße	Stockerau (B 303) – Maissau (B 35) – Horn – Geras (B 30)
B 5	Waldhofener Straße	Allwangspitz (B 303) – Waidhofen/Thaya – Heidenreichstein – Staatsgrenze bei Grameten
B 6	Laaer Straße	Korneuburg (B 3) – Ernstbrunn – Hanfthal bei Laa/Thaya (B 45)
B 7	Brünner Straße	Wien [Floridsdorf/Spitz (B 226) – Stammersdorf] – Wolkersdorf – Poysdorf – Staatsgrenze bei Drasenhofen
B 8	Angerner Straße	Wien [Franzensbrücke (B 227) – Reichsbrücke – Wagramer Straße] – Gänserndorf – Staatsgrenze bei Angern
B 8a	Angerner Straße	Weikersdorf (B 8) – Zwerndorf (B 49)
B 8a	Abzweigung Zwerndorf	
B 9	Preßburger Straße	Schwechat (B 301) – Flughafen Schwechat – Hainburg – Staatsgrenze bei Berg
B 10	Budapester Straße	Schwechat (B 9) – Bruck/Leitha – Parndorf – Gattendorf – Nickelsdorf (A 4) (siehe Anmerkung 11)
B 11	Mödlinger Straße	Achau (B 16) – Wiener Neudorf – Mödling – Gaaden – Alland – Weißenbach/Triesting (B 18) (siehe Anmerkung 12)
B 12	Brunner Straße	Wien [Margaretengürtel (B 221) – Atzgersdorf] – Brunn/Gebirge – Mödling (B 11)
B 12a	Brunner Straße	Brunn/Gebirge (B 12) – Brunn/Gebirge (A 21) – Wiener Neudorf/Nord (A 2)
B 12b	Abzweigung Brunn/Gebirge	
B 12b	Brunner Straße	Wien [Breitenfurter Straße (B 12) – Altmannsdorfer Straße (B 224)]
B 12b	Abzweigung Altmannsdorf	
B 13	Laaber Straße	Brann/Maria Enzersdorf (B 12) – Wien [Rodaun – Kalksburg] – Laab/Walde – Preßbaum (B 44)
B 13a	Liesingtal Straße	Wien [Rodaun (B 13) – Liesing – Erlaa – Neu-Erlaa (B 17)]
B 14	Klosterneuburger Straße	Schwechat/Rannersdorf (B 301) – Wien [Simmering – Handelskai – Nußdorf – Klosterneuburg – St.Andrä – alte Donaubrücke Tulln (B 19)]
B 14a	Klosterneuburger Straße	Wien [Handelskai (B 14) – Anschluß Donapark (A 22)]
B 14b	Abzwg Brüttener Brücke	
B 14b	Klosterneuburger Straße	Schwechat (B 9) – Schwechat (A 4) – Wien [Freudenau (B 10)], einschließlich Anbindung Alberner Hafen (siehe Anmerkung 10)
B 14b	Abzweigung Schwechat	
B 15	Mannersdorfer Straße	Leopoldsdorf (B 16) – Himberg – Ebergassing – Mannersdorf – Hof – Donnerskirchen (B 50)
B 16	Ödenburger Straße	Wien [Favoriten (A 23, B 225) – Rothneusiedl] – Ebreichsdorf – Hornstein – Wulkaprodersdorf – Staatsgrenze bei Klingenbach

Nr.	Bezeichnung	B e s c h r e i b u n g d e r S t r e c k e
B 17	Wiener Neustädter Straße	Wien [Matzleinsdorf (B 221) – Inzersdorf] – Vösendorf – Wiener Neustadt – Gloggnitz (S 6,B 27)
B 18	Hainfelder Straße	Günselsdorf (B 17) – Berndorf – Hainfeld – Traisen (B 20)
B 19	Tullner Straße	Altengbach (A 1) – Neulengbach – neue Donaubrücke Tulln – Göllersdorf (B 303), einschließlich St.Christophen (B 19) – St.Christophen (A 1).
B 20	Mariazeller Straße	SLPölten (B 1) – Traisen – Freiland – Annaberg – Mariazell – Gußwerk – Seeberg – Afenz – Kapfenberg (S 6)
B 21	Gutensteiner Straße	Wiener Neustadt (B 17) – Wöllersdorf – Gutenstein – Rohr/Gebirge – Walkmühle – Terz – Mariazell (B 20)
B 21a	Felixdorfer Straße	Felixdorf (B 17) – Wöllersdorf (B 21)
B 22	Grestener Straße	Saffen (B 25) – Gresten – Ybbsitz – Stadt (B 31)
B 23	Lahnsattel Straße	Mürzzuschlag (S 6) – Mürzsteg – Frein – Lahnsattel – Terz (B 21)
B 24	Hochschwab Straße	Gußwerk (B 20) – Wildalpen – Palfau (B 25)
B 25	Erlauftal Straße	Persenbeug (B 3) – Wieselburg – Scheibbs (B 29) – Lunz – Göstling/Ybbs – Palfau – Lainbach (B 115)
B 26	Puchberger Straße	Wiener Neustadt (B 17) – Weikersdorf – Grünbach – Puchberg – Ternitz – Neunkirchen (B 17)
B 27	Höllental Straße	Nöster (B 21) – Schwarzauf/Gebirge – Reichenau – Gloggnitz (S 6,B 17)
B 28	Puchenstubener Straße	Neubruck (B 25) – Winterbach – Puchenstuben – Reith (B 20)
B 29	Manker Straße	Obergrafendorf (B 39) – Mank – Oberndorf – Scheibbs (B 25)
B 30	Thayatal Straße	Guntersdorf (B 2) – Retz – Geras – Drosendorf – Raabs – Dobersberg – Heidenreichstein – Schrems (B 303)
B 31	Ybbstal Straße	Waidhofen/Ybbs (B 121) – Stadt – Hollenstein – Göstling/Ybbs (B 25)
B 32	Gföhler Straße	B 37 – Gföh – Neupölla (B 303)
B 33	Aggsteiner Straße	Melk (B 1) – Aggsbach/Dorf – Mautern – Krems/Süd (S 33, B 37)
B 34	Kamptal Straße	Kollersdorf (B 3) – Fels/Wagram – Hadersdorf/Kamp – Horn (B 303)
B 35	Retzer Straße	Krems (B 3) – Hadersdorf/Kamp – Maissau – Eggenburg – Pulkau – Retz – Staatsgrenze bei Mitterretzbach
B 36	Zwettler Straße	Persenbeug (B 3) – Altenmarkt/Ysper – Würnsdorf – Ottenschlag – Zwettl – Vitis – Waidhofen/Thaya – Dobersberg (B 30)
B 37	Kremser Straße	Krems/Süd (S 33,B 33) – Donaubrücke – Rastenfeld (B 38)
B 38	Böhmerwald Straße	Horn (B 303) – Neupölla – Rastenfeld – Rudmanns – Zwettl – Merzenstein – Großgerungs – Karlsdorf – Sandl – Freistadt – Bad Leonfelden – Rohrbach – Kollerschlag – Staatsgrenze bei Kollerschlag
B 39	Pielachtal Straße	Spratzern (B 20) – Obergrafendorf – Kirchberg/Pielach – Winterbach (B 28)
B 40	Mistelbacher Straße	Hollabrunn (B 303) – Ernstbrunn – Mistelbach – Zistersdorf – Staatsgrenze bei Dürnkut
B 41	Gmündner Straße	Schrems (B 303) – Gmünd – Weitra – Karlstift (B 38)
B 42	Haager Straße	Haag (A 1) – Vestenthal – Wachtberg (B 122)
B 43	Tralsmauerer Straße	Mitterndorf (B 1) – Gemeinlebarn – Tralsmauer (S 33)
B 44	Neulengbacher Straße	Purkersdorf (B 1) – Preßbaum – Neulengbach (B 19)
B 45	Pulkautal Straße	Horn (B 303) – Pulkau – Laa/Thaya (B 46)
B 46	Staatzter Straße	Schrick (B 7) – Mistelbach – Staatz – Laa/Thaya – Staatsgrenze bei Laa/Thaya
B 47	Lundenburger Straße	Wilfersdorf (B 7) – Großkrut – Staatsgrenze bei Reintal
B 48	Erdöf Straße	Bullendorf (B 47) – Dobermannsdorf – Staatsgrenze bei Hohenau
B 49	Bernstein Straße	Deutsch Altenburg (B 9) – Donaubrücke – Gossenbrunn – Marchegg – Angern – Dürnkut – Hohenau – Reintal (B 47)
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
B 51	Neusiedler Straße	Neusiedl (B 50) – Mönchhof – Frauenkirchen – St.Andrä – Staatsgrenze bei Pamhagen
B 52	Ruster Straße	Eisenstadt (B 59) – St.Margarethen – Rust – Mörsisch (Kreuzung Hauptstraße/Säestraße)
B 53	Pötschinger Straße	Wiener Neustadt (B 17) – Neudörfl – Pötsching – Zemendorf (B 50)

Nr.	Bezeichnung	Bes chrei bung d e r S tr e c k e
B 54	Wechsel Straße	Wiener Neustadt (B 17) – Seebenstein – Aspang – Mönichkirchen – Pinggau – Lafnitz – Hartberg – Kalndorf – Ludersdorf/Wittersdorf (B 65)
B 55	Kirchschlager Straße	Grimmenstein (B 54) – Edlitz – Krumbach – Kirchschlag – Pilgersdorf – Lockenhaus – Rattersdorf (B 61)
B 56	Geschriebenstein Straße	Lockenhaus (B 55) – Rechnitz – Schachendorf (B 63) – Eisenberg – Moschendorf – Güssing (B 57)
B 57	Güssinger Straße	Oberwart (B 50) – Kemeten – St.Michael – Güssing – Heiligenkreuz (B 65) – Elten- dorf (B 65) – Jennersdorf – Welten – Schiefer – Fehring – Feldbach (B 66)
B 57a	Stegersbacher Straße	Stegersbach (B 57) – Burgauberg – Deutsch Kaltenbrunn – Rudersdorf (B 65)
B 58	Doiber Straße	Doiber (B 57) – Staatsgrenze bei Bonisdorf
B 59	Eisenstädter Straße	Großhöflein (A 3) – Eisenstadt (B 50)
B 60	Leitha Straße	Wiener Neustadt (B 17) – Weigelsdorf – Götzendorf/Leitha – Schwadorf – Fischamend (B 9)
B 61	Günser Straße	Oberpullendorf (B 50) – Unterpullendorf – Staatsgrenze bei Rattersdorf
B 62	Deutschkreutzer Straße	Weppersdorf (S 31) – Horitschon – Staatsgrenze bei Deutschkreutz
B 63	Steinamangerer Straße	Pinggau (B 54) – Pinkafeld – Oberwart – Großpetersdorf – Staatsgrenze bei Schachendorf
B 63a	Oberwarter Straße	Oberwart/West (B 50) – Oberwart/Süd (B 63)
B 64	Rechberg Straße	Frohnleiten (S 35) – Passail – Weiz – Gleisdorf (B 54)
B 65	Gleisdorfer Straße	Graz (B 67a) – Gleisdorf – Ilz (A 2) (siehe Anmerkung 13)
B 66	Gleichenberger Straße	Ilz (B 65) – Riegersburg – Feldbach – Bad Gleichenberg – Halbenrain (B 69)
B 67	Grazer Straße	Peggau (S 35) – Graz – Leibnitz – Staatsgrenze bei Spielfeld
B 67a	Grazer Ring Straße	Graz [Andritz (B 67) – Waltendorf – St.Peter – Puntigam – Webling (A 9) – Webling (B 70)]
B 67b	Kalvariengürtel Straße	Graz [Kalvariengürtel (B 67) – Grabengürtel (B 67a)]
B 67c	Waltendorfer Straße	Graz [Karlaugürtel (B 67) – Waltendorf (B 67a)]
B 68	Feldbacher Straße	Gleisdorf (B 65) – Studenzen – Feldbach (B 66)
B 69	Südsteirische Grenz Straße	Lavamünd (B 80) – Soboth – Elbiswald – Leutschach – Gosdorf – Staats- grenze bei Radkersburg
B 70	Packer Straße	Graz/Gürtelturmplatz (B 67) – Lieboch – Köflach – Pack – Twimberg – Wolfsberg – Völkermarkt – Klagenfurt (B 83)
B 70a	Packer Straße	Wolfsberg (B 70) – Wolfsberg/Süd (A 2)
B 70b	Abzweigung Wolfsberg/Nord	Wolfsberg (B 70) – Wolfsberg/Nord (A 2)
B 71	Zellerrain Straße	Grubberg (B 25) – Maierhöfen – Langau – Zellerrain – Mariazell (B 20)
B 72	Weizer Straße	Graz (B 67a) – Weiz – Birkfeld – Krieglach (S 6)
B 73	Kirchbacher Straße	Graz/Liebenau (A 2) – Hausmannstätten – Kirchbach – Neugralla (B 67)
B 74	Sulmtal Straße	Neugralla (B 67) – Heimschuh – Gleinstätten – Deutschlandsberg (B 76)
B 75	Glattjoch Straße	Neuhaus (B 145,B 146) – Glattjoch – Oberwölz – Niederwölz (B 96)
B 76	Radipäß Straße	Lieboch (B 70) – Deutschlandsberg – Eibiswald (B 69) – Staatsgrenze am Radipäß
B 77	Gaberl Straße	Judenburg (S 36) – Weißkirchen – Gaberl – Köflach (B 70)
B 78	Obdacher Straße	Zeltweg (S 36) – Weißkirchen – Obdacher Sattel – Bad St.Leonhard – Twimberg (B 70)
B 80	Lavamündner Straße	Lindenhof (B 70) – Ruden – Lavamünd – Staatsgrenze bei Rabenstein
B 81	Bielburger Straße	Sittersdorf (B 82) – Bleiburg – Lavamünd (B 80)
B 82	Seeberg Straße	St.Veit/Glan (B 83) – Brückl – Völkermarkt – Bad Eisenkappel – Staatsgrenze am Seeberg
B 83	Kärntner Straße	Scheifling (B 96) – Neumarkt – Friesach – St.Veit/Glan – Klagenfurt – Pörtschach – Villach – Staatsgrenze bei Thörl
B 84	Faakersee Straße	Villach (B 83) – Egg – Ledenitzen (B 85)
B 85	Rosental Straße	Fürnitz (B 83) – Ledenitzen – Feistritz – Ferlach – Miklauzhof (B 82)
B 86	Villacher Straße	Untere Fellach (B 100) – Auen (B 83)

Nr.	Bezeichnung	B e s c h r i e b u n g d e r S t r e c k e
B 87	Weißensee Straße	Greifenburg (B 100) – Weißbriach – Hermagor (B 111)
B 88	Kleinkirchheimer Straße	Radenthein (B 98) – Bad Kleinkirchheim – Patergassen (B 95)
B 89	Fürstenfelder Straße	Riegersdorf (A 2) – Fürstenfeld – Staatsgrenze bei Heiligenkreuz
B 90	Naßfeld Straße	Tröpolach (B 111) – Staatsgrenze am Naßfeld
B 91	Lolipass Straße	Klagenfurt (B 83) – Unterloibl – Staatsgrenze im Lolitunnel
B 92	Görtschitztal Straße	Klagenfurt (A 2) – Pischeldorf – Brückl – Hüttenberg – Neumarkt/Stiermark (B 83)
B 93	Gurktal Straße	Zwischenwässern (B 83) – Gurk – Feldkirchen (B 94)
B 94	Ossiacher Straße	Frauenstein/Sand (B 83) – St.Veit/Glan – Feldkirchen – Bodensdorf – Villach (B 83)
B 95	Turracher Straße	Klagenfurt (B 83) – Feldkirchen – Patergassen – Turrach – Predlitz – Tamsweg – Mautendorf (B 99)
B 96	Murtal Straße	Judenburg (S 36) – Scheifling – Murau – Seethal – Tamsweg – St.Michael – Unterweißburg (A 10)
B 97	Murauer Straße	Murau (B 96) – St.Georgen – Stadl – Predlitz (B 95)
B 98	Millstätter Straße	Seebach (B 99) – Millstatt – Radenthein – Treffen (B 94)
B 99	Katschberg Straße	Bischofshofen (B 159) – Radstadt – Obertauern – Tweng – Mautendorf – St.Michael (B 96) – Katschberg – Rennweg – Gmünd – Spittal/Drau (B 100)
B 100	Drautal Straße	Villach (B 94) – Spittal/Drau – Möllbrücke – Oberdrauburg – Lienz – Staatsgrenze bei Sillian
B 105	Mallnitzer Straße	Oberuellach (B 106) – Mallnitz/Bahnhof
B 106	Mölltal Straße	Möllbrücke (B 100) – Oberuellach – Winklern (B 107)
B 107	Großglockner Straße	Heiligenblut/Mautstraße – Winklern – Dölsach (B 100)
B 107a	Großglockner Straße	Dölsach (B 107) – Dölsach (B 100)
	Abzweigung Lienz	
B 108	Feilbertauern Straße	Lienz (B 100) – Matrei/Osttirol/Mautstraße
B 109	Wurzenpass Straße	Hart (B 83) – Staatsgrenze am Wurzenpaß
B 110	Plöckenpass Straße	Oberdrauburg (B 100) – Kötschach – Staatsgrenze am Plöckenpaß
B 111	Gailtal Straße	Arnoldstein (A 2) – Hermagor – Kötschach – Maria Luggau – Strassen (B 100)
B 113	Schoberpaß Straße	St.Michael (B 116) – Traboch – Wald/Schoberpaß – Trieben – Liezen (B 146)
B 114	Triebener Straße	Trieben (B 113) – Hohenauern – Pöls – Thalheim/Judenburg (B 96)
B 114a	Triebener Straße	Pöls (B 114) – St.Georgen (B 96)
	Abzweigung Pöls	
B 115	Eisen Straße	Enns (B 1) – Steyr – Großraming – Altenmarkt – Hieflau – Eisenerz – Trofaiach – Traboch (B 113)
B 115a	Donawitzer Straße	Trofaiach (B 115) – Donawitz – Leoben (B 116)
B 116	Leobener Straße	St.Marein (S 6) – Kapfenberg – Bruck/Mur – Leoben – St.Michael (B 113)
B 117	Buchauer Straße	Altenmarkt (B 115) – St.Gallen – Weng – Admont (B 146)
B 119	Greiner Straße	Oiden (B 1) – Ardagger – Donaubrücke – Grein – Dimbach – St.Georgen – Arbesbach – Großgerungs – Weitra (B 41)
B 119a	Greiner Straße	St.Georgen (B 119) – Königswiesen (B 124)
	Abzweigung Königswiesen	
B 120	Scharnsteiner Straße	Gmunden (B 145) – Scharnstein – Pettenbach – Inzersdorf/Kremstal (B 138)
B 121	Weyner Straße	Amstetten/West (A 1,B 1) – Waidhofen/Ybbs – Gafenz – Weyer (B 115)
B 121a	Weyner Straße	Amstetten (B 121) – Amstetten (B 1)
	Abzweigung Amstetten	
B 122	Voralpen Straße	Weißen Kreuz (B 121) – Aschbach/Markt – Seltendorf – Steyr – Bad Hall – Kremsmünster – Sattledt (B 138)
B 122a	Voralpen Straße	Steyr [(B 115) – Münichholz (B 122)]
	Abzweigung Steyr	
B 123	Mauthausener Straße	Ennsdorf (B 1) – Donaubrücke – Mauthausen – Pregarten (B 124)
B 123a	St.Valentiner Straße	St.Valentin (A 1) – Reins – Pyburg (B 123)
B 124	Königswiesener Straße	Unterweltersdorf (B 125) – Pregarten – Mönchdorf – Königswiesen – Arbesbach – Merzenstein (B 38)

Nr.	Bezeichnung	B e s c h r i b u n g _ d e r _ S t r a c k e
B 125	Prager Straße	Linz (A 7) – Gallneukirchen – Freistadt – Staatsgrenze bei Wullowitz
B 126	Leonfeldener Straße	Linz (A 7) – Bad Leonfelden – Staatsgrenze bei Weigetschlag
B 127	Rohrbacher Straße	Linz (A 7) – Ottensheim – Neufelden – Rohrbach – Oepping – Aigen
B 127a	Rohrbacher Straße Abzweigung St.Margarethen	Linz [Urfahr/West (B 127) – Donaubrücke – Linz/West (B 129)]
B 129	Eferdinger Straße	Linz [(B 127) – Nibelungenbrücke] – Alkoven – Eferding – Walzenkirchen – Peuerbach – Teufenbach (B 137)
B 130	Nibelungen Straße	Eferding (B 129) – Engelhartszell – Staatsgrenze bei Passau
B 131	Aschacher Straße	Ottensheim (B 127) – Aschach – Hartkirchen (B 130)
B 132	Mühlackener Straße	Mühlacken (B 131) – Lacken (B 127)
B 133	Theninger Straße	Neubau (B 1) – Alkoven (B 129)
B 134	Wallermer Straße	Eferding (B 129) – Wallern – Pichl (A 8)
B 135	Gallspacher Straße	Grieskirchen (B 137) – Schwanenstadt – Roitham (B 144)
B 136	Sauwald Straße	Schärding (B 137) – Engelhartszell (B 130)
B 137	Innviertler Straße	Wels (B 1) – Grieskirchen – Zell/Pram – Schärding – Staatsgrenze auf Innbrücke
B 138	Pyhmpaß Straße	Wels (B 1) – Sattledt – Kirchdorf/Krems – Klaus – Windischgarsten – Spital/Pyhrn – Liezen (B 146)
B 139	Kremstal Straße	Linz (B 129) – Traun – Kematen – Rohr (B 122)
B 140	Steyrtal Straße	Sierning (B 122) – Klaus (B 138)
B 141	Rieder Straße	Stritzing (B 137) – Haag (A 8) – Ried – Altheim (B 148)
B 141a	Rieder Straße Abzweigung Walchshausen	Ried (B 141) – Walchshausen (A 8)
B 142	Mauerkirchener Straße	Uttendorf (B 147) – Mauerkirchen – Harterding (B 148)
B 143	Hausruck Straße	Ort (A 8) – Ried – Ampflwang – Vöcklabruck (B 1)
B 144	Gmundener Straße	Lambach (B 1) – Steyermühl – Gmunden (B 120)
B 145	Salzkammergut Straße	Vöcklabruck (B 1) – Altünster – Ebensee – Bad Ischl – Bad Goisern – Pötschen – Bad Aussee – Neuhaus (B 146, B 75)
B 146	Ennstal Straße	Radstadt (B 99) – Radstadt – Schladming – Trautenfels – Liezen – Admont – Hieflau (B 115)
B 147	Braunauer Straße	Straßwalchen (B 1) – Mattighofen – Uttendorf – Umfahrung Braunau/Inn (B 148)
B 148	Altheimer Straße	Ort.i.l. (A 8) – Altheim – Braunau – Staatsgrenze bei Braunau/Inn
B 149	Subener Straße	St.Florian/Inn (B 137) – Suben – St.Marienkirchen (A 8)
B 150	Salzburger Straße	Salzburg [Salzburg/Nord (A 1, B 156) – Schallmoos] – Anif – Salzburg/Süd (A 10)
B 151	Attersee Straße	Timelkam (B 1) – Seewalchen – Attersee – Unterach – Mondsee (B 154)
B 152	Seeleitens Straße	Seewalchen (B 151) – Weyregg – Weißenbach – Unterach (B 151)
B 153	Weißenbacher Straße	Weißenbach (B 152) – Mitterweißenbach (B 145)
B 154	Mondsee Straße	Straßwalchen (B 1) – Zell/Moos – Mondsee – Scharfling – St.Gilgen (B 158)
B 155	Münchener Straße	Salzburg [Lehen (B 1) – Liefering] – Staatsgrenze bei Freilassing
B 156	Lamprechtshausener Straße	Salzburg/Nord (A 1, B 150) – Oberndorf – Lamprechtshausen – Umfahrung Braunau/Inn (B 148)
B 156a	Lamprechtshausener Straße Abzweigung Oberndorf	Oberndorf (B 156) – Staatsgrenze auf Salzachbrücke
B 158	Wolfgangsee Straße	Salzburg (B 1) – Fuschl – St.Gilgen – Strobl – Aigen – Bad Ischl (B 145)
B 159	Salzachtal Straße	Anif (B 150) – Hallein – Golling – Bischofshofen (B 311)
B 160	Berchtesgadener Straße	Anif (A 10) – Staatsgrenze bei Hangendenstein
B 161	Paß Thurn Straße	Mittersill (B 168) – Paß Thurn – Kitzbühel – St.Johann/Tirol (B 312)
B 162	Lammertal Straße	Golling (B 159) – Abtenau – Abtenau/Lindenthal (B 166)
B 163	Wagrainer Straße	Altenmarkt/Pongau (B 99) – Wagrain – St.Johann/Pongau (B 311)
B 164	Hochköng Straße	Bischofshofen (B 311) – Saalfelden – Hochfilzen – St.Johann/Tirol (B 312)
B 165	Gerlos Straße	Mittersill (B 168) – Gerlospaß – Zell/Ziller (B 169)
B 166	Paß Gschütt Straße	Niedernfritz (B 99) – Annaberg – Paß Gschütt – Gosau – Bad Goisern (B 145)

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
B 167	Gasteiner Straße	Lend (B 311) – Bad Hofgastein – Badgastein – Böckstein/Bahnhof
B 168	Mittersillier Straße	Zell/See (B 311) – Mittersill (B 165)
B 169	Zillertal Straße	Strass/Zillertal (B 171) – Zell/Ziller – Mayrhofen – Dornauberg – Schlegelssperre – Staatsgrenze am Pfitscherjoch
B 170	Brixental Straße	Wörgl (B 171) – Hopfgarten – Kitzbühel (B 161)
B 171	Tiroler Straße	Staatsgrenze bei Kufstein – Wörgl – Rattenberg – Schwaz – Hall/Tirol – Innsbruck – Telfs – Landeck – Pians (S 16)
B 171a	Tiroler Straße Abzweigung Hall/Tirol	Hall/Tirol (B 171) – Ampass (A 12)
B 171b	Tiroler Straße Abzweigung Völs	Innsbruck/Kranebitten (B 171) – Völs (A 12)
B 172	Walchsee Straße	Staatsgrenze bei Reit/Winkel – Kössen – Walchsee – Staatsgrenze auf Niederndorfer Innbrücke
B 173	Elberg Straße	Söll/Bocking (B 312) – Kufstein/Süd (A 12)
B 174	Innsbrucker Straße	Innsbruck/Ost (A 12) – Innsbruck/Höttingerau (B 171)
B 175	Wildbichler Straße	Kufstein (B 171) – Niederndorf/Sebi – Staatsgrenze bei Wildbichl
B 176	Kössener Straße	St.Johann/Tirol (B 312) – Kössen (B 172) – Staatsgrenze bei Klobenstein
B 177	Seefelder Straße	Zirl (A 12) – Seefeld – Staatsgrenze bei Scharnitz
B 181	Achensee Straße	Strass/Zillertal (B 171) – Achenkirch – Staatsgrenze am Achensee
B 182	Brenner Straße	Innsbruck (B 174) – Steinach – Staatsgrenze am Brennerpaß
B 183	Stubaital Straße	Schönberg (B 182) – Neustift/Stubaital
B 184	Engadiner Straße	Piunds (B 315) – Staatsgrenze bei Schatzalp
B 185	Martinsbrucker Straße	Nauders (B 315) – Staatsgrenze bei Martinsbruck
B 186	Ötztal Straße	Haiming/Ötztauer Höhe (B 171) – Ötz – Sölden – Untergurgl/Mautstraße
B 187	Ehrwalder Straße	Lermoos (B 314) – Staatsgrenze bei Griesen
B 188	Silvretta Straße	Pians (B 171) – Gallür/Mautstraße und Partenen/Mautstraße – Schruns – Bludenz (B 190)
B 189	Mieminger Straße	Telfs (B 171) – Nassereith (B 314) – Imst (B 171)
B 190	Vorarlberger Straße	Bludenz/Ost (A 14,S 16,B 188) – Feldkirch – Dornbirn – Bregenz – Staatsgrenze bei Unterhochsteg
B 191	Liechtensteiner Straße	Fraßanzen/Feldkirch (A 14,B 190) – Staatsgrenze bei Tisis
B 192	Gargellenier Straße	St.Gallenkirch (B 188) – Staatsgrenze bei Klosters
B 193	Faschina Straße	Bludenz (B 190) – Ludesch – Damüls – Au (B 200)
B 197	Arlberg Straße	St.Anton/Arlberg (S 16) – Arlbergpaß – Langen/Arlberg (S 16)
B 198	Lechtal Straße	Alpe Rauz (B 197) – Warth – Lechleiten – Elmen – Weißenbach/Lech – Umfahrung Reutte (B 314)
B 199	Tannheimer Straße	Weißenbach/Lech (B 198) – Tannheim – Staatsgrenze bei Schattwald
B 200	Bregenzerwald Straße	Dornbirn (B 190) – Bezau – Schoppernau – Schröcken – Warth (B 198) (siehe Anmerkung 14)
B 201	Kleinwalsertal Straße	Staatsgrenze bei Walserschanz – Mittelberg – Schoppernau (B 200)
B 202	Schweizer Straße	Bregenz (B 190) – Staatsgrenze bei Höchst
B 203	Rhein Straße	Götzis (B 190) – Lustenau – Hard (B 202)
B 204	Lustenauer Straße	Dornbirn (B 190) – Lustenau (B 203) – Staatsgrenze auf Rheinbrücke
B 205	Hittisauer Straße	Müselsbach (B 200) – Hittisau – Staatsgrenze bei Aach
B 208	Elbesbrunner Straße	Eibesbrunn (B 7) – Leobendorf (A 22)
B 209	Pöchlamer Straße	Pöchlam (B 1) – Donaubrücke – Klein-Pöchlarn (B 3)
B 210	Badener Straße	Alland (B 11) – Baden – Oytenhausen – Ebreichsdorf (B 16)
B 211	Rohrauer Straße	Bruck/Leitha (B 10) – Rohrau – Petronell (B 9)
B 212	Bad Vöslauer Straße	Guntramsdorf (B 17) – Baden – Berndorf (B 18)
B 213	Tullnerfeld Straße	Tulln (B 14) – Stasdorf – Ried/Riederberg (B 1)
B 214	Hohenberger Straße	Freiland (B 20) – Hohenberg – Walkmühle (B 21)
B 215	St.Leonharder Straße	Mank (B 29) – St.Leonhard/Forst – Matzleinsdorf (B 1)
B 216	Weitental Straße	Weitenegg (B 3) – Würnsdorf (B 36)
B 217	Ottenschlager Straße	Spitz/Donau (B 3) – Ottenschlag (B 36)

Nr.	Bezeichnung	B e s c h r i e b u n g d e r S t r e c k e
B 218	Langenloiser Straße	Krems (B 37) - Langenlois (B 34)
B 219	Poysdorfer Straße	Staatz (B 46) - Poysdorf (B 7)
B 220	Gänserndorfer Straße	Gänserndorf (B 8) - Raggendorf - Kolinbrunn (B 7)
B 221	Wiener Gürtel Straße	Wien [Gürtelbrücke (B 226,B 227) - Gürtel - Schlachthausgasse - Stadionbrücke (B 227)]
B 223	Flötzersteig Straße	Wien [Gürtel (B 221) - Ottakring - Hietzing (B 1)]
B 224	Altmannsdorfer Straße	Wien [Neubaugürtel (B 221) - Schönbrunn (B 1) - Grüner Berg - Altmannsdorf - Neu Erlaa (B 17)]
B 225	Wienerberg Straße	Wien [Breitenfurter Straße (B 12) - Wienerbergstraße - Raxstraße - Bitterlichstraße (A 23) - Weichselalweg - Simmeringer Hauptstraße (B 14)]
B 226	Floridsdorfer Straße	Wien [Gürtelbrücke (B 221,B 227) - Adalbert-Stifter-Straße - Floridsdorfer Brücke - Floridsdorfer Hauptstraße - Prager Straße (B 3)]
B 227	Donaukanal Straße	Wien [Prater (A 4,A 23) - Donaukanal - Nordbrücke - Groß-Jedlersdorf (B 302)]
B 228	Simmeringer Straße	Wien [Schlachthausgasse (B 221) - Simmering (A 4) - Zinnergasse (B 14)]
B 229	Groß-Jedlersdorfer Straße	Wien [Groß-Jedlersdorf (B 227) - Siemensstraße - Leopoldau - Breitenlee (B 302)]
B 230	Laxenburger Straße	Wien Südtiroler Platz (B 221) - Vösendorf (B 301)
B 232	Donaufeld Straße	Wien [Donaufeld (B 3) - Leopoldau - Stammersdorf (B 7)]
B 301	Wiener Südrand Straße	Vösendorf (A 2,A 21) - Schwechat (A 4) - Wien [Albern - Lobau/Ölhafen - Knoten Kaiser-mühlen (A 22,A 23)]
B 302	Wiener Nordrand Straße	Wien [Hirschstetten (A 23,B 3d) - Süßenbrunn] - Gerasdorf - Seyring - Wien [Stammersdorf - Strebersdorf (A 22)]
B 303	Waldviertler Straße	Stockerau (A 22,B 3) - Hollabrunn - Umfahrung Horn - Staatsgrenze bei Neunagelberg
B 311	Pinzgauer Straße	Bischhofshofen (A 10) - Zell/See - Lofer (B 312)
B 312	Loferer Straße	Wörgl (A 12) - St.Johann/Tirol - Lofer - Staatsgrenze bei Unken
B 314	Fernpaß Straße	Haiming (A 12) - Tschirganttunnel - Nassereith - Umfahrung Reutte - Staatsgrenze bei Vils
B 315	Reschen Straße	Zams (B 171) - Staatsgrenze am Reschenpaß
B 318	Himberger Straße	Schwechat (B 301) - Himberg - Ebreichsdorf (A 3)

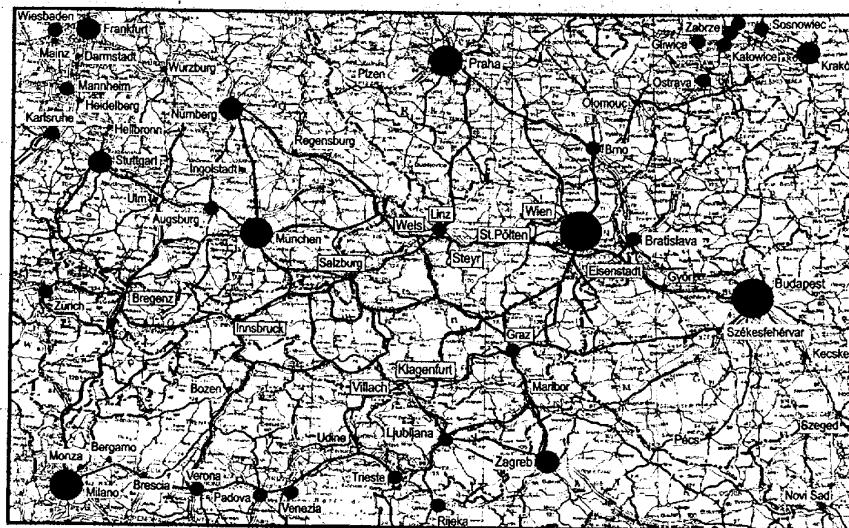
Anmerkung 10: Dieser Straßenzug wird mit Verkehrsübergabe der B 301 Wiener Südrand Straße zwischen Donau und A 4 Ost Autobahn als Bundesstraße aufgelassen, sofern über die B 301 Wiener Südrand Straße die Anbindung des Alberner Hafens gewährleistet ist.

Anmerkung 11: Bis zur Verkehrsübergabe der B 301 Wiener Südrand Straße verläuft die B 10 Budapester Straße: Wien(B 14,B 225) - Schwechat - Bruck/Lieitha - Parndorf - Gattendorf - Nickelsdorf (A 4).

Anmerkung 12: Bis zur Verkehrsübergabe der B 301 Wiener Südrand Straße verläuft die B 11 Mödlinger Straße: Schwechat (B 10) - Maria Lanzendorf - Achau - Wiener Neudorf - Mödling - Gaaden - Alland - Weißenbach/Triesting (B 18).

Anmerkung 13: Bis zur Verkehrsübergabe der Umfahrung Großwilfersdorf verläuft die B 65 Gleisdorfer Straße: Graz (B 67a) - Gleisdorf - Ilz - Fürstenfeld - Staatsgrenze bei Heiligenkreuz.

Anmerkung 14: Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) wird ermächtigt, Zuschüsse vom Land Vorarlberg zur vorzeitigen Fertigstellung des Bauabschnittes Dornbirn/Nord - Schwarzachtobel entgegenzunehmen.

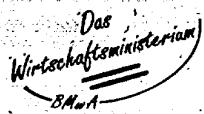


**Die Gestaltung des Straßennetzes im
Donaueuropäischen Raum unter besonderer
Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich**



Hauptergebnisse
Jänner 1999

Im Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten
Bundes Straßenverwaltung



regional
rc
vienna
consulting



Fine Infrastruktur, die die aktuellen Ansprüche erfüllt und für zukünftige Erfordernisse vorbereitet ist, zählt zu den elementaren Voraussetzungen für einen attraktiven Wirtschaftsstandort. Die Verkehrserschließung und Verkehrsverbindung gehört neben den rechtlichen Rahmenbedingungen und neben der Versorgung mit Energie und Telekommunikation zu den wichtigsten Kriterien bei Investitionsentscheidungen für neue Produktions-, Distributions- und Dienstleistungsstätten.

Im globalen Wettbewerb ist daher die Gestaltung des hochrangigen Straßennetzes eine der wichtigsten Aufgaben, dass der Wirtschaftsstandort Österreich erfolgreich bestehen kann. Die Konzeption des hochrangigen Straßennetzes in Österreich geht auf Rahmenbedingungen zurück, die für die Zeit vor dem Beitritt zum Binnenmarkt und vor der Ostöffnung galten.

Die Zukunft wird weitere starke Veränderungen in der gesamt-europäischen Wirtschaft und länderübergreifenden Raumordnung bringen. Österreich rückt ins Zentrum Europas, neue Märkte mit geänderten Verkehrsbeziehungen bilden sich heraus. Damit ergeben sich neue Chancen, aber auch neue Risiken.

Die Straße wird auch in Zukunft trotz der Anstrengungen, Verkehr zu vermeiden und zu verlagern, einen Teil des zunehmenden Verkehrsaufkommens zu bewältigen haben. Es müssen daher im Straßeninfrastrukturbereich rechtzeitig zukunftsorientierte Abwägungen getroffen werden, die dazu beitragen, die ohne Verbesserung des Netzes zu erwartenden negativen Auswirkungen auf Umwelt und Wirtschaft zu minimieren.

Als für den Straßenbau zuständiger Minister habe ich daher im Sommer 1998 den Auftrag erteilt, zu überprüfen, in welcher Ausgestaltung ein hochrangiges österreichisches Straßennetz diese Zukunftsaufgaben bewältigen kann.

In konstruktiver Zusammenarbeit hat eine Gruppe aus Vertretern aller betroffenen Gremien und mit externen Experten aus den Bereichen Wirtschaft, Raumordnung und Verkehr diese Studie fertiggestellt. Ihre Kernaussagen sind in der vorliegenden Broschüre zusammengefaßt. Mit dem darin vorgeschlagenen hochrangigen Straßennetz von rund 3.000 Kilometern wird eine Netzdicthe wie in anderen vergleichbaren Ländern Europas und wie im hochrangigen österreichischen Schienennetz erreicht. Die Notwendigkeit dieses Netzes ist in der Studie klar nachgewiesen. Sie ist daher eine notwendige und entscheidende Grundlage für die Gestaltung eines zukunftsorientierten benutzer- und umweltfreundlichen Straßennetzes. Nun gilt es, für die Umsetzbarkeit des Netzes die politischen Rahmenbedingungen zu schaffen und für die finanziellen Voraussetzungen vorzusorgen.

Die Verbesserung des Netzes ist durch einen abgestuften, selektiven Ausbau unter Beachtung aller notwendigen Planungskriterien anzustreben, allerdings werden auch die ökologischen Voraussetzungen zu prüfen sein.

Selbstverständlich müssen die hier erarbeiteten Ergebnisse nach einiger Zeit auf ihre weitere Aktualität überprüft werden.

Kundenorientiert und effizient, so umweltverträglich wie möglich, so leistungsfähig wie nötig, das wird das Straßennetz der Zukunft sein.



Dr. Hannes Farnleitner

Bundesminister für
wirtschaftliche Angelegenheiten

VORWORT

KURZFASSUNG

Die bestehenden Festlegungen zum hochrangigen Straßennetz in Österreich auf nationaler und europäischer Ebene entsprechen nicht mehr den aktuellen verkehrs- und wirtschaftspolitischen Anforderungen. Der Wirtschaftsstandort Österreich wird nicht ausreichend mit den benachbarten Wirtschaftsräumen im Norden und Osten verbunden. Im bestehenden Trans European Network Österreichs liegt ein Ungleichgewicht zwischen dem umfangreichen Schienennetz und einem knapp bemessenen Straßennetz vor.

Vor diesem Hintergrund wurde vom Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten das Zukunftsvorhaben „Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Berücksichtigung des Wirtschaftsstandortes Österreich“ durchgeführt, dessen Hauptaufgabe in der Anpassung des österreichischen Straßennetzes an eine gesamteuropäische Lösung aus einer multidisziplinären Sicht bestand. Hierbei wurde auf der Basis einer Einschätzung der räumlichen und verkehrlichen Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Österreich in einem Europa ohne Grenzen eine fachlich fundierte und umfassende Strategie zur Gestaltung des hochrangigen Verkehrsnetzes im donaueuropäischen Raum mit besonderer Berücksichtigung der Straßeninfrastruktur erarbeitet.

Es wurde eine wirtschafts- und standortpolitische Argumentationskette aufgebaut, welche sowohl die wirtschaftlichen Zukunftsperspektiven der mittelosteuropäischen Nachbarländer in den nächsten 15 bis 20 Jahren als auch die zu erwartenden Dynamiken in den traditionellen österreichischen Auslandsmärkten in Deutschland und Italien berücksichtigt. Österreich stellt mit den westlichen Nachbarländern einen hochentwickelten Wirtschaftsräum dar, der intensiv miteinander verflochten ist. Hier wird sich das Muster der Wirtschaftsbeziehungen grundsätzlich nicht ändern. Richtung Westen bestehen somit grundsätzlich keine neuen Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur, sofern eine dem Wirtschaftswachstum entsprechende Verkehrsentwicklung nicht durch Kapazitätsgrenzen im Straßen- und Schienennetz wesentlich behindert wird.

Ganz im Gegensatz zum Osten Österreichs, wo sich durch die öffnenden und stark wachsenden Märkte unserer östlichen Nachbarstaaten große Marktchancen ergeben, die eine Neupositionierung der Wirtschaft und somit der Verkehrsinfrastruktur notwendig machen.

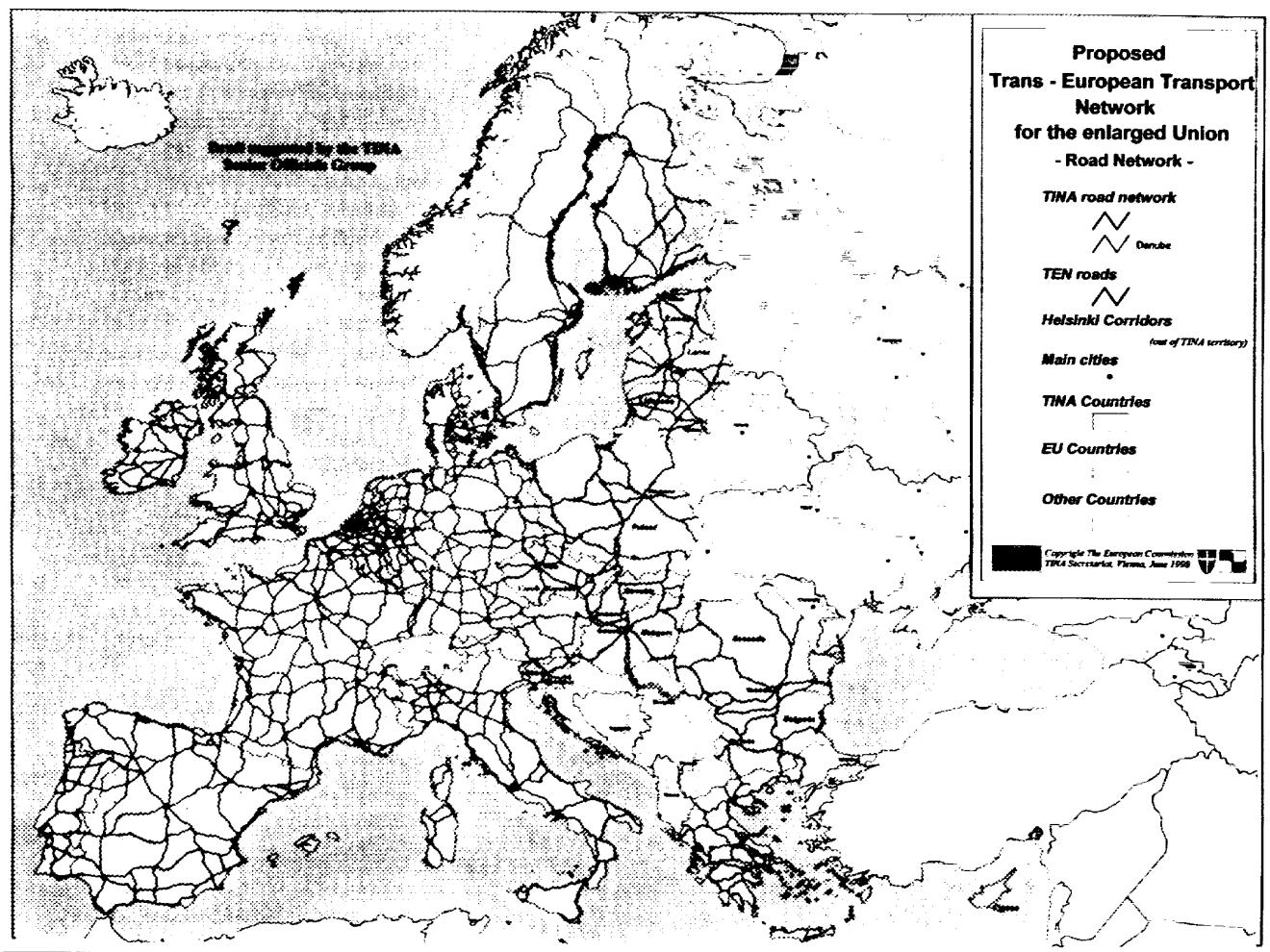
Die Berechnungen von Regional Consulting und des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung (WIFO) zeigen, daß sich die Erreichbarkeitsverhältnisse und Marktpotentiale mit der Realisierung der TEN/TINA-Netze für die österreichischen Zentralräume stark verbessern. Vor allem kann die Region Wien bei Anbindung an die noch auszubauenden Korridore (TINA) in den EU-beitrittswilligen Staaten ihre Position relativ zu ihren Konkurrenzstädten stark verbessern. Dadurch wird die Standortgunst, bezogen auf die Märkte im Norden und Osten von Österreich im allgemeinen, aber von Ostösterreich und der Region Wien im besonderen gestärkt.

Ausgehend von einer Abgrenzung der für Österreich maßgeblichen europäischen Wirtschaftsräume wurden die Verbindungen zu diesen ermittelt und damit das GSD-Netz gebildet. Als Ergebnis der funktionalen Bewertung des Bundesstraßennetzes in Österreich hinsichtlich der Erfordernisse zur An- und Verbindung bedeutender österreichischer und ausländischer Wirtschaftsräume sowie der Anforderungen des internationalen Fremdenverkehrs wurde das höchstrangige Straßennetz (Typ I) entwickelt, welches auch als TEN-Netz zu verstehen ist. Gegenüber dem bestehenden Transeuropäischen Straßennetz in Österreich enthält dieser GSD-Netzvorschlag noch folgende TEN-würdige Streckenabschnitte, die im Zuge einer Revision des TEN-Strecken-Netzes zu ergänzen wären:

- Spange Kittsee (B 50) – Richtung Slowakei,
 - Brünner Straßen-Korridor (B 7) – Richtung Tschechien,
 - Mühlkreis-Korridor (A 7, B 125) – Richtung Tschechien,
 - B 65 – Richtung Ungarn,
 - Ennstal-Route (B 146, B 99).
- Ebenso wurde ein Vorschlag für das das höchstrangige Straßennetz ergänzende hochrangige Straßennetz

INHALT

1. AUFGABENSTELLUNG	6
2. RAHMENBEDINGUNGEN	9
3. FOKUS WIRTSCHAFT	14
4. NETZENTWICKLUNG	17
5. ERGEBNIS	21
6. WEITERE VORGANGSWEISE	30
7. SCHLUSSFOLGERUNG	31
<i>Executive Summary</i>	32



(Typ II) erstellt. Das GSD-Netz umfaßt insgesamt rd. 3.000 km.

Die im Rahmen von GSD erarbeiteten Ergebnisse belegen, daß selbst unter rigorosen verkehrs- und umweltpolitischen Rahmenbedingungen dem Verkehrsträger Straße in Österreich hohe Bedeutung zu kommt. Gerade in Hinblick auf die EU-Osterweiterung muß Österreich Verkehrssysteme entwickeln, die geeignet sind, den zu erwartenden wirtschaftlichen Entwicklung zu entsprechen. Die raumwirtschaftlich begründete GSD-Methode mit ihren prinzipiell verkehrsträgerunabhängigen Ansatz weist hohe Stabilität hinsichtlich der Ergebnisse auf, was unter anderem die Gegenüberstellung mit den vorhandenen Prognosen zeigt. Es wurde bewußt davon ausgegangen, daß nur die notwen-

digsten Verbindungen sichergestellt werden, um so eine volkswirtschaftliche Optimierung hinsichtlich der Straßeninfrastruktur zu erreichen. Durch die weitere Vertiefung in Form von verkehrsträgerübergreifenden Netz- bzw. Korridoruntersuchungen wird sichergestellt, daß multimodale Aspekte und Umweltbelange in gebührender Form im Straßennetz der Zukunft Berücksichtigung finden werden.

Österreich an der Schnittstelle zwischen den Transeuropäischen Netzen TEN/TINA, Stand 1998



AUFGABEN- STELLUNG

Anlaß für das GSD-Projekt

Die Entwicklung der Mobilität hat den Wohlstand und die Lebensqualität positiv geprägt. Immer deutlicher werden aber auch Grenzen des starken Verkehrswachstums erkennbar, so die Belastung der Umwelt, die finanzielle Beanspruchung der öffentlichen Hand oder der Verbrauch nicht erneuerbarer Ressourcen. Es ist daher Aufgabe der Politik, hier ordnend einzutreten und Prioritäten zu setzen.

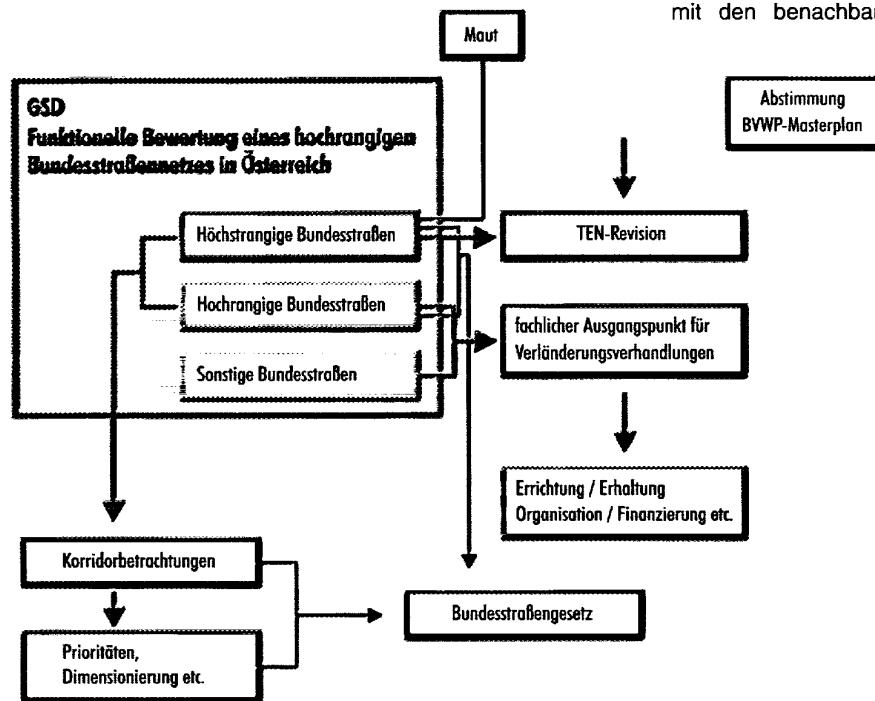
In diesem Zusammenhang wird offenbar, daß die bestehenden Festlegungen zum hochrangigen Straßennetz in Österreich auf nationaler und europäischer Ebene nicht mehr den aktuellen verkehrs-, wirtschafts-, integrations- und finanzpolitischen Anforderungen entsprechen.

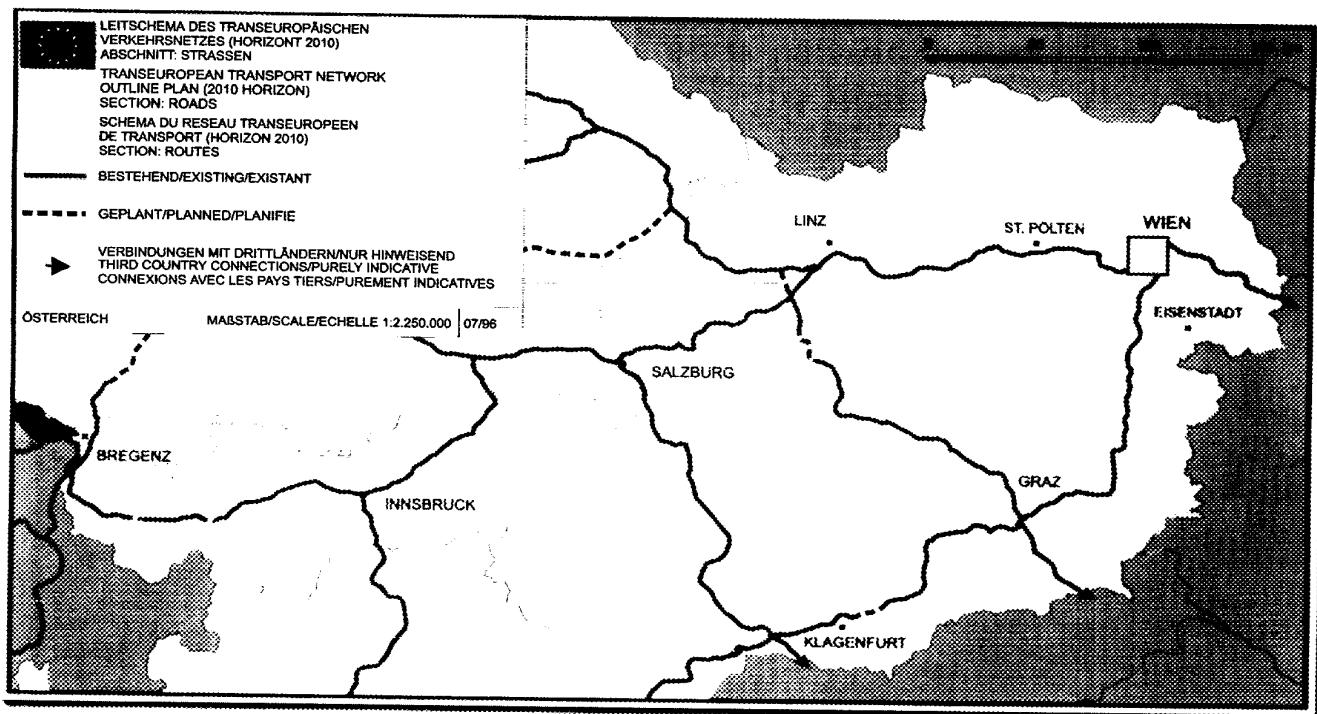
Es besteht großes Ungleichgewicht zwischen Schiene und Straße im österreichischen

Transeuropäischen Netz (TEN), denn das Transeuropäische Straßennetz ist in Österreich erheblich kürzer als das Transeuropäische Schienennetz. Weiters fehlen TEN-Verbindungen zu einigen Reformstaaten. Die restriktive Haltung Österreichs gegenüber der EU bei der Festlegung von multimodalen Verkehrskorridoren nach und durch Österreich wird international moniert. Außerdem besteht Handlungsbedarf bei der Festlegung (Abgrenzung) des hochrangigen österreichischen Straßennetzes im Hinblick auf die Neuverteilung der Aufgaben bei der Verwaltung der Bundesstraßen. Letztlich geht die Straßennetzgestaltung in Österreich auf dreißig Jahre alte Grundlagen (Bundesstraßengesetz 1971) zurück.

Wird darauf in der strategischen Ausrichtung der österreichischen Verkehrspolitik nicht entsprechend reagiert, entstehen folgende Gefahren:

- Der Wirtschaftsstandort Österreich wird nicht ausreichend mit den benachbarten Wirt-





schaftsräumen, vor allem im Norden und Osten, verbunden.

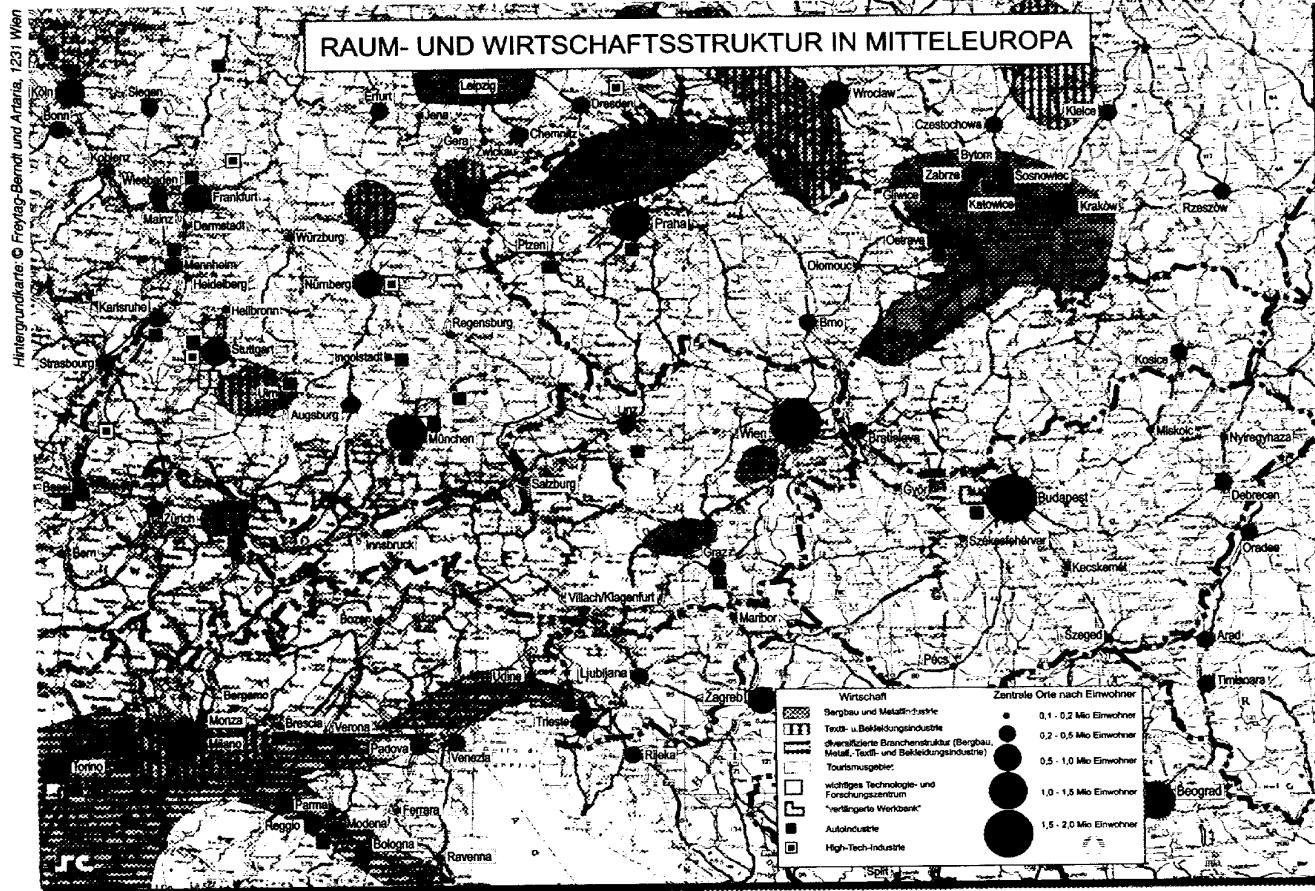
Gegenüber den EU-Beitrittskandidaten wird von Österreich ein Straßennetz vertreten, das den Mitgliedsverbünden nur eine mangelhafte Chance der räumlichen Integration mit der Europäischen Union bietet. Andere Staaten – ebenfalls an der Schnittstelle zu den Reformstaaten – haben dem bereits Rechnung getragen.

Zielsetzungen des GSD-Projektes

Vor diesem Hintergrund wurde vom Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten (BMwA) das Zukunftsprojekt „GSD-Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Berücksichtigung des Wirtschaftsstandortes Österreich“ durchgeführt, dessen Hauptaufgabe in

der Anpassung des österreichischen Straßennetzes an eine gesamteuropäische Lösung bestand. Die hierfür notwendige multidisziplinäre Sicht (Wirtschaft, Raumordnung und Verkehr) gewährleisteten die mit der Bearbeitung beauftragten Gutachter Regional Consulting ZT GmbH und WIFO-Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung. Auf der Basis einer zielorientierten Einschätzung der räumlichen und verkehrlichen Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Österreich in einem Europa ohne Grenzen wurde eine fachlich fundierte und umfassende Strategie zur Gestaltung des hochrangigen Verkehrsnetzes im donaueuropäischen Raum mit besonderer Berücksichtigung der Straßeninfrastruktur erstellt. In diesem Prozeß waren die wesentlichen Aufgabenträger im Rahmen einer projektbegleitenden Arbeitsgruppe einzbezogen.

TEN-Straßen in Österreich, Stand 1996



Aufgrund der Zielrichtung des Projektes, die in der Abgrenzung des Straßennetzes hoher und höchster Ordnung lag, wurden spezifisch regionale oder lokale Aspekte zwar beachtet, letztendlich aber nicht berücksichtigt. Dies gilt auch für die von Straßentrassen ausgehenden Umweltwirkungen, die im Zuge der konkreten Trassenplanung entsprechend zu beachten sind. Ebenso beantwortet das GSD-Projekt nicht die Frage der verkehrlichen Dimensionierung eines als hoch- oder höchstrangig bewerteten Netzabschnittes, die einem nachgelagerten Planungsschritt vorbehalten bleibt.

Als Ergebnis der durchgeführten funktionellen Bewertung

wird für Österreich ein Höchststrangiges Straßennetz (Typ I) und ein Hochrangiges Straßennetz (Typ II) definiert. Dadurch indirekt abgegrenzt werden (als Typ III) alle übrigen Bundesstraßen. Diese Netzausbau bildet eine fachliche Grundlage für weiterführende Überlegungen zur Veränderung bzw. Finanzierung.

Die vorliegende Broschüre enthält eine Zusammenfassung von Methode und Ergebnissen des GSD-Projektes, die detaillierte Darstellung kann dem Schlußbericht entnommen werden.

RAHMEN BEDINGUNGEN

Programmatische Rahmenbedingungen

Die europäische Politik der Entwicklung der Transeuropäischen Netze, einschließlich der Erweiterung dieser Politik auf die Beitrittsländer mittels des TINA-Prozesses (Transport Infrastructure Needs Assessment), zielt darauf ab, die hochrangigen Standortqualitäten im Interesse der gesamten europäischen Wettbewerbsfähigkeit zu verbessern.

Mit dieser Orientierung ist die TEN-Politik eng verbunden mit dem EUREK-Ziel (Europäisches Raumentwicklungs-Konzept) der Schaffung eines ausgewogenen und polyzentrischen Städtesystems, was nichts anderes bedeutet als die Orientierung auf eine räumliche Integration der wirtschaftlichen Aktivitätszentren der Union.

Österreich stimmt darin überein, daß die Entwicklung der städtischen Aktivitätszentren von strategischer Bedeutung für die regionale Wirtschaftsentwicklung ist und betont die Notwen-

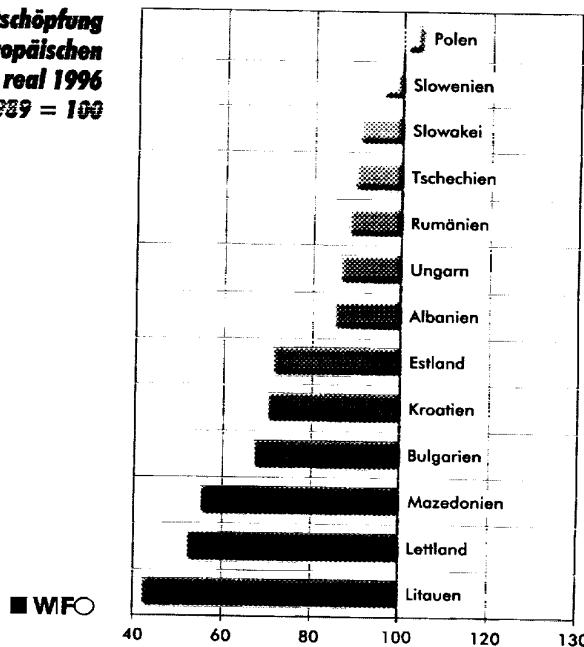
digkeit der Akkordierung der EU-Infrastrukturpolitik mit der Zielsetzung des polyzentrischen Städtesystems der TEN-Knoten.

Wirtschaftliche Ent- wicklungsperspektiven

Die TEN- und TINA-Politik der Europäischen Union weist eindeutig eine standortpolitische Komponente auf und zielt als gesamteuropäische Infrastrukturpolitik auf die Schaffung optimaler Interaktionschancen zwischen den treibenden Agglomerationen und Wirtschaftsregionen ab. Für die Formulierung einer österreichischen TEN-Politik und damit eines Transeuropäischen Straßennetzes in Österreich ist somit wesentlich zu klären, in welchen Regionen die künftigen Marktchancen der österreichischen Wirtschaftszentren liegen.

Unter diesem Gesichtspunkt zeigen die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen des Standorts Österreich zwei ausgeprägte regionale Schwerpunkte mit stark unterschiedlicher Bestandscha-

**Bruttonetwertschöpfung
in mittel-osteuropäischen
Ländern real 1996
1989 = 100**

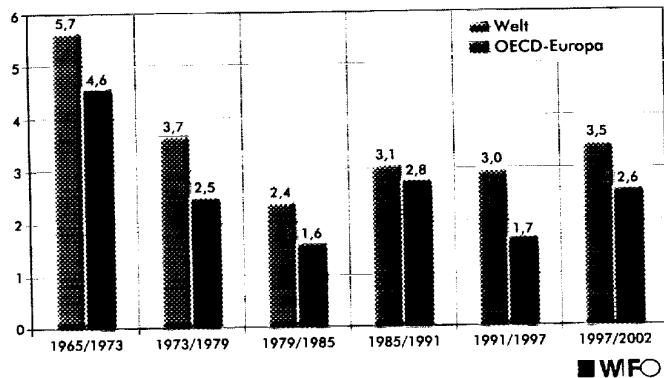


■ WIFO

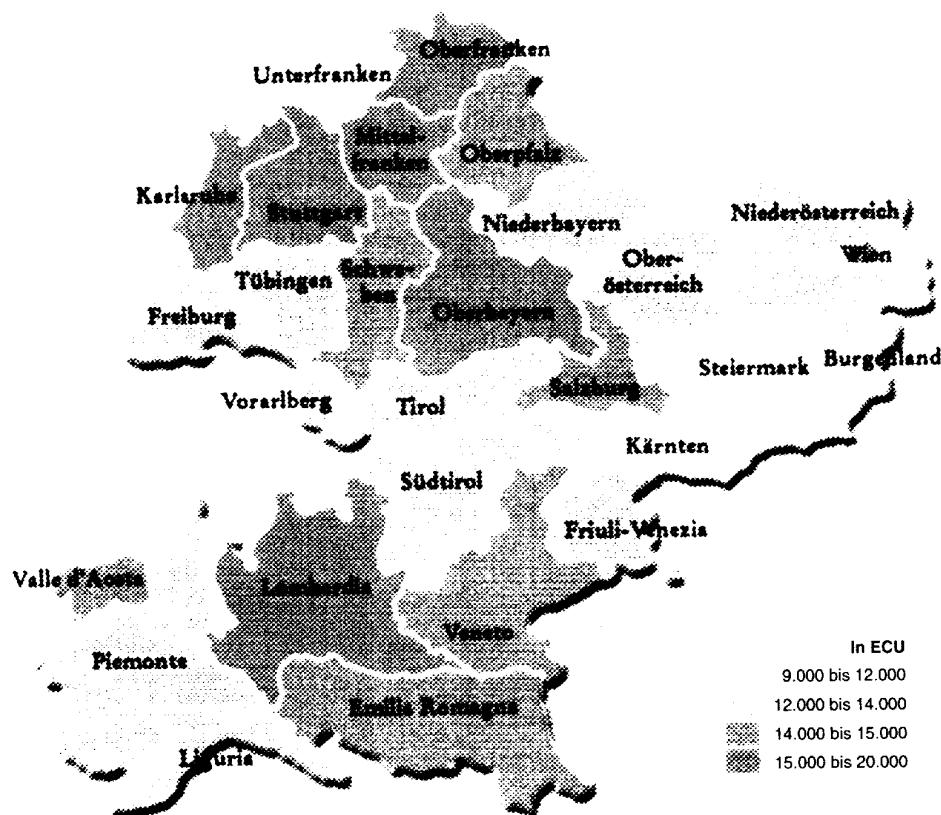
rakteristik und ebenso unterschiedlichen Entwicklungsperpektiven. Die intensivsten und traditionellen Verflechtungen der österreichischen Wirtschaft bestehen mit Süddeutschland, aber auch etwas schwächer mit oberitalienischen Wirtschaftsregionen.

Die Chancen auf neue Exportmärkte und zukünftig intensive Wirtschaftsbeziehungen liegen in den mittel-osteuropäischen Ländern (MOEL) und deren hohem wirtschaftlichen Wachstumspotential, das dem österreichischen Außenhandel beträchtliche Impulse verleihen kann. Für die Entwicklung der hochrangigen österreichischen Verkehrsnetze, insbesondere für das österreichische Transeuropäische Straßennetz, bedeuten diese Rahmenbedingungen zweierlei:

Mittelfristiges Wachstum der Weltwirtschaft Durchschnittliche jährliche Wachstumsraten in Prozent



**BIP
pro Kopf in
europäischen
Regionen
1996 zu
Preisen
1985**



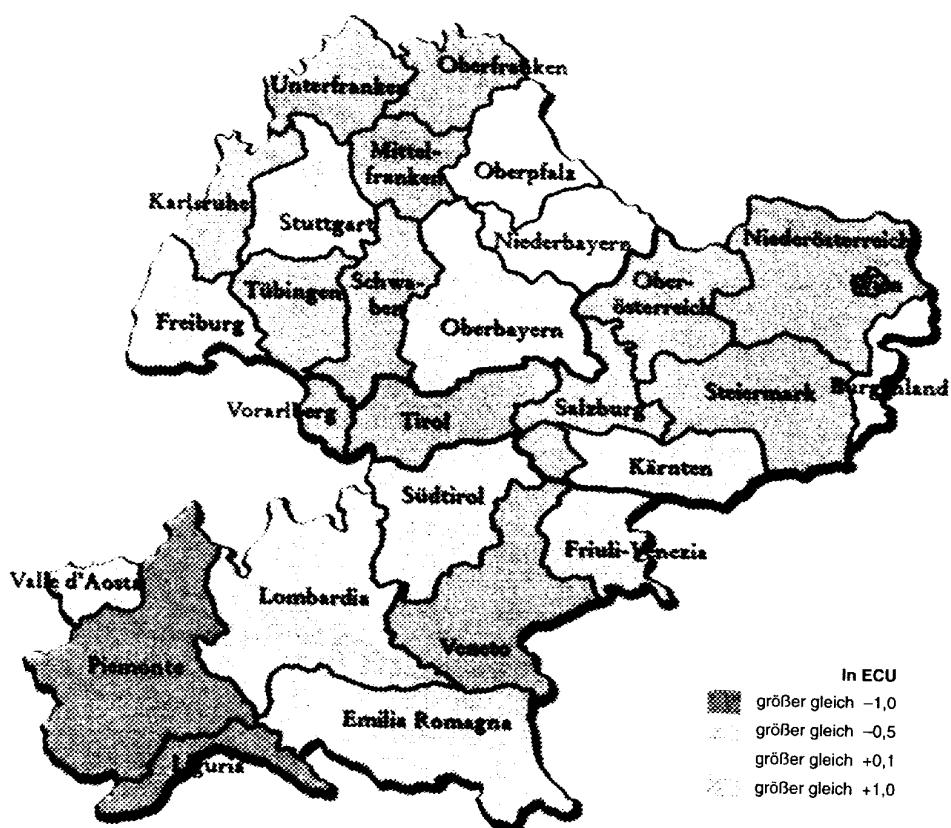
In den Regionen an der EU-Außengrenze sollte das Verkehrsnetz dazu dienen, die Neupositionierung der österreichischen Wirtschaft zu unterstützen und durch die Schaffung neuer Standorte neue Investitionen anzuziehen;

In den westlichen Bundesländern sollte der Wachstumspfad nicht durch Engpässe im Verkehrsnetz behindert werden, obgleich er im Kern in erster Linie von innerwirtschaftlichen Faktoren wie der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen abhängt.

Österreich sollte jedenfalls auf die zu erwartenden Änderungen in der regionalen Außenhandelsstruktur infrastrukturell vorbereitet sein.

Österreich stellt mit den westli-

chen Nachbarländern einen hochentwickelten Wirtschaftsraum dar, der intensiv miteinander verflochten ist. Hier wird sich das Muster der Wirtschaftsbeziehungen grundsätzlich nicht ändern, sodaß auch an die Struktur des Verkehrsnetzes keine neuen Anforderungen entstehen. Es wird allerdings durch das Wirtschaftswachstum Erfordernisse an die Kapazitäten des Verkehrsnetzes geben. Die Dynamik, mit der in dieser Region die Wirtschaft wachsen wird, entspricht in etwa dem EU-Durchschnitt. Man rechnet für die nächsten fünf Jahre mit einer jährlichen Wachstumsrate von etwa 2 ½ %. Im Gegensatz dazu gibt es in den MOEL große Einkommensunterschiede zu den österreichischen Regionen, hier kommt es zu einer über-



durchschnittlichen Dynamik (etwa 4 %) und einer Neugestaltung der Wirtschaftsbeziehungen. Daraus entstehen auch neue Anforderungen an die Struktur des Verkehrsnetzes.

Aspekte der Verkehrs- und Umweltpolitik

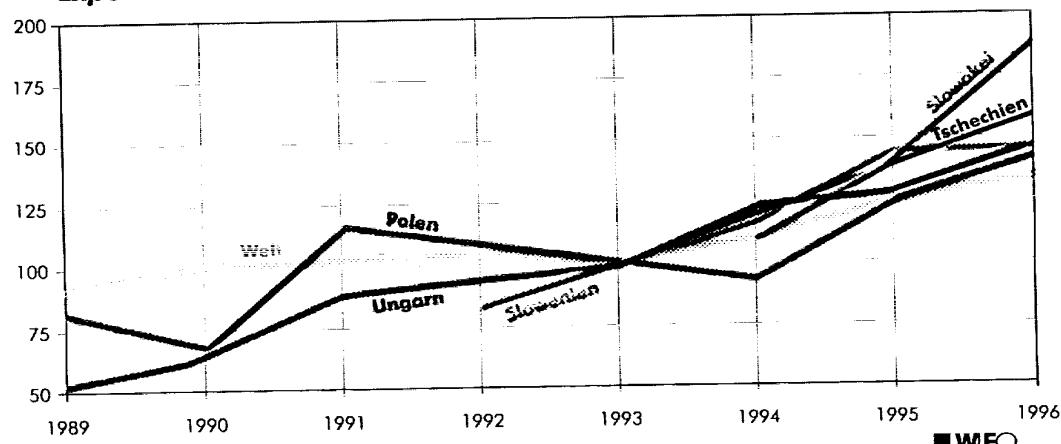
Ausmaß und Gestaltung des hochrangigen Straßennetzes hängen nicht zuletzt davon ab, welche Bedeutung und welche Rolle man dem Straßenverkehr insgesamt beimißt. Dies wird einerseits bestimmt durch wirt-

schaftliche und soziale Anforderungen, die auf eine entsprechend qualitätsvolle Abwicklung des Warentransports und der persönlichen Mobilität abzielen. Andererseits wird diese Rolle durch die umfassenden Anforderungen des Umweltschutzes geprägt, die im wesentlichen eine Einschränkung des Motorisierten Individualverkehrs und des Güterverkehrs auf der Straße umfassen.

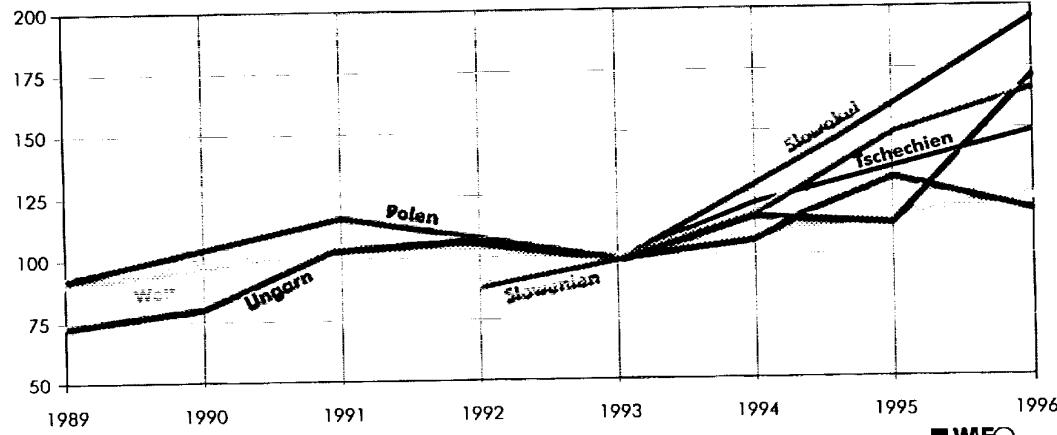
Die vorliegenden Fakten zur Struktur und Entwicklung des Verkehrs verweisen auf die

Entwicklung des österreichischen Außenhandels 1989 bis 1996; 1993 = 100

Export



Import



PERSONENVERKEHR in Österreich 1997			
Personenverkehr Mio Wege/Werktag			
	MIV	ÖV*	Summe
Binnenverkehr	2,70	0,950	3,650
Ziel/Quellverkehr	0,40	0,040	0,440
Durchgangsverkehr	0,04	0,005	0,045
Gesamt	3,14	0,995	4,135

Quelle: Bundesverkehrswegeplan/Personenverkehrsprognose, SAMMER 1998 (Schiene und Bus)

GÜTERVERKEHR in Österreich 1997				
Güterverkehr Mio t/Jahr				
	Straße	Schiene	Schiff	Gesamt
Binnenverkehr	218	18	1	236
Ziel/Quellverkehr	32	42	6	74
Durchgangsverkehr	29	14	2	43
Gesamt	279	74	9	353

Quelle: ÖBB-Verkehrsprognose, HERRY/SNIZEK 1998

WACHSTUMSFAKTOREN für den grenzüberschreitenden Personenverkehr in Österreich auf der Straße bis 2015	
Ostösterreich	Wachstumsfaktor 2,5
Westösterreich	Wachstumsfaktor 1,4

Quellen: Regional Consulting 1997, Alpine 1998

WACHSTUMSFAKTOREN für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr in Österreich bis 2015	
Ostösterreich	Wachstumsfaktor 3,5
Westösterreich	Wachstumsfaktor 2,0

Quellen: Regional Consulting 1997, HERRY/SNIZEK 1998

GESAMTES VERMEIDUNGS- UND VERRÄGERUNGSPOTENTIAL (bezogen auf die Verkehrsleistung)	
Personenverkehr	15–20% der Personen-km
Güterverkehr	5–10% der Tonnen-km

Quellen: PAULA/SNIZEK 1996, HERRY/SNIZEK 1998

quantitativ hohe Bedeutung des Motorisierten Individualverkehrs und des Straßengüterverkehrs und den sich daraus ergebenen Infrastrukturbedarf, der sich auch beim verkehrspolitisch erwünschten Erfolg von Vermeidungs- und Verlagerungsstrategien nicht wesentlich vermindern wird.

Die Verfolgung des berechtigten strategischen Ziels des Umweltschutzes, den Motorisierten Individualverkehr einzuschränken, erübrigt jedenfalls nicht die im GSD-Projekt angestellten Überlegungen zur Gestalt und Funktion des notwendigen übergeordneten Straßennetzes.

Verkehrsstrukturelle Rahmenbedingungen



FOCUS WIRTSCHAFT

Relevante Wirtschaftsschwerpunkte

Die TEN- und TINA-Korridore sind kein flächenerschließendes, sondern ein hochrangiges, exklusives Infrastruktursystem mit multifunktionaler Dimension (vor allem für den Binnenverkehr aber auch für den internationalen Verkehr).

Für die Konfiguration eines österreichischen Netzes ist somit wesentlich, sowohl die österreichischen Wirtschaftsschwerpunkte (Zentralräume, Gebiete mit hoher Industriedichte und intensive Fremdenverkehrszenren) als netzrelevant zu identifizieren, als auch die komplementären ausländischen Zentren.

Wenn Zentralität nicht nur von der Größe einer Agglomeration und damit von der geschlossenen Pyramide des Angebots an zentralen Gütern an einem Standort abgeleitet werden kann, sondern von ihrem Vernetzungsgrad mit anderen Agglomerationen, dann hängt Zentralität von dem geschlossenen Kontinuum im Angebot an Infrastrukturen über alle Systemhierarchien und Modi ab.

Die infrastrukturelle Vollständigkeit wird damit zum entscheidenden Standortfaktor, innerhalb dessen die Einzelwirkung des einen oder anderen infrastrukturellen Systems nicht mehr isoliert werden kann, die Unvollständigkeit aber einen entscheidenden wirtschaftli-



chen Nachteil darstellt. Die Transeuropäischen Verkehrsnetze bzw. Korridore beinhalten ein solches Konzept der Vollständigkeit, die TEN- bzw. Korridor-Knoten sind die exklusiven Megastandorte in diesem System. Kombinieren sich diese Qualitäten mit vielfach vernetzten Flugverbindungen, so entstehen Standorte von darüber noch hinausreichender Qualität.

Österreich

In Österreich können aufgrund ihrer Größe, Zusammensetzung und Ausstattung sechs maßgebende Zentralräume abgegrenzt werden:

- Wien (Vienna Region)
- Linz (Oberösterreichischer Zentralraum)
- Salzburg (Salzburger Zentralraum)
- Graz (Grazer Zentralraum)
- Innsbruck (Tiroler Zentralraum)
- Klagenfurt/Villach (Kärntner Zentralraum)

Mitteleuropa

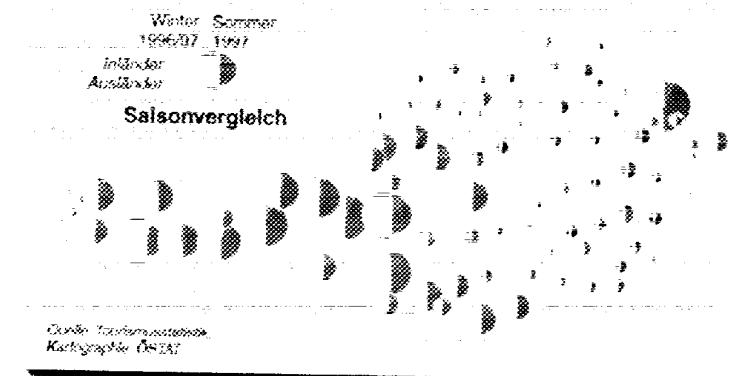
Aus österreichischer Sicht wesentlich ist die Gestaltung eines höchststrängigen Straßennetzes, welches die österreichischen Wirtschaftszentren mit den unmittelbar benachbarten Wirtschaftszentren verbindet. Es geht darum, die unmittelbar räumlich nächsten relevanten Wirtschaftszentren zu identifizieren und damit indirekt eine Ankoppelung des österreichischen Netzes an die TINA-Korridore zu begründen.

Ähnlich wie in Österreich bestehen auch in Mitteleuropa relevante Wirtschaftsregionen unterschiedlicher Typologie.

Die intensivsten und hochentwickelten wirtschaftlichen Verflechtungen der österreichischen Ballungsräume bestehen

Übernachtungen im Tourismus in Österreich

Zahl der Übernachtungen
5.000.000
2.000.000
1.000.000
300.000



– wie bereits ausgeführt – mit den Wirtschaftsräumen Südwestdeutschland (Bayern, Baden-Württemberg) und Oberitalien (Friaul – Julisch Venetien, Lombardei) in welchen Auto-, Metall-, Textil- und Bekleidungsindustrie dominieren.

Auf einem dazu deutlich geringerem Niveau bestehen Wirtschaftsbeziehungen mit der Schweiz.

In den mittel-osteuropäischen Ländern bilden Nordböhmen/Ostdeutschland/Südwestpolen, Schlesien / Ostmähren, Bratislava / Westungarn / Budapest sowie Ljubljana / Koper / Triest / Rijeka / Zagreb weitere für Österreich relevante Wirtschaftsräume mit hohem wirtschaftlichem Wachstumspotential.

Als europäisch bedeutende Fremdenverkehrsregionen sind der gesamte Alpenraum, der Elsass, der Schwarzwald, der Böhmerwald, das Erz- und das Riesengebirge, die Karpaten, der Plattensee mit ungarischem Mittelgebirge sowie die Küstenbereiche der Oberen Adria anzusehen. Österreichweit bilden Vorarlberg, Tirol, Salzburg, der Großteil Kärtens, das Salzkammergut, das Semmeringgebiet, Wien und das Wiener Becken sowie

der Raum Neusiedler See die wesentlichen Fremdenverkehrsregionen.

Mittel-osteuropäische Standortkonkurrenz

Der Standortfaktor Verkehrsinfrastruktur definiert die Parameter „Erreichbarkeit von Märkten“ und „Zugänglichkeit für Arbeitskräfte“. Beide Parameter sind essentiell für die wirtschaftliche Performance von Unternehmen und damit für die Entwicklungschancen von Standorträumen sowie für die Schaffung von Arbeitsplätzen.

Ausgehend von den als relevant erachteten Zentralräumen und anderen Wirtschaftsregionen wurde in einem definierten Untersuchungsraum (Österreich sowie der donau-europäische Raum: Deutschland, Bulgarien, Bosnien, Jugoslawien, Kroatien, Mazedonien, Polen, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Tschechien, Ungarn und Norditalien) die Erreichbarkeit von Märkten für unterschiedliche Netzzustände untersucht.

Die standorttheoretische Grundhypothese dieser Untersuchung lautet, daß die (zeit)kostengünstige Erreichbarkeit von Marktpotentialen von einem gegebenen Standort aus, den relativ größten Konkurrenzvorteil gegenüber anderen Standorten darstellt.

Die verkehrswirtschaftliche Hypothese lautet, daß sich die intensivsten Gütertauschbeziehungen in einem Raum vollziehen, der durch eine Lkw-Fahrzeit von rund fünf Stunden abgegrenzt wird.

Untersucht wurden die Veränderungen der relativen Konkurrenzvorteile im Vergleich zur Bestandsituation für einen Netzausbauzustand des Jahres 2020 in zwei Netzvarianten. Das Prognosenetz beinhaltet das TINA-Netz (Zielhorizont 2015) sowie das österreichische TEN-Netz. Die Netzvarianten unterscheiden sich dadurch, daß einmal mit und einmal ohne TEN-Verbindungen nach Norden (Linz-Praha, Wien-Brno) gerechnet wurde. Die Marktpotentiale wurden mit dem Bruttoinlandsprodukt, Bestand und Prognose (2020) jeweils unterschiedlich beschrieben.

Die Berechnungen ergeben, daß die Konkurrenzsituation in den neuen Märkten der mittel-osteuropäischen Länder für die österreichischen Standorte grundsätzlich schwierig ist, sowohl im Bestand als auch im Prognosefall. Eine Reihe dynamischer Agglomerationen in den MOEL, die im Prognosefall

als Mitgliedsländer der EU zu sehen sind, allen voran Katowice, Praha, Budapest und Warszawa, sowie die deutschen Städte Dresden und Berlin zeigen deutliche Konkurrenzvorteile gegenüber den österreichischen Wirtschaftsschwerpunkten, insbesondere auch gegenüber der „Vienna Region“. Einzig Linz kann generell einen deutlichen Konkurrenzvorteil erwarten.

In einer derart angespannten Situation, in der die positive Perspektive auf ein Bestehen innerhalb dieser Konkurrenzstruktur für die österreichischen Zentralräume hauptsächlich aus anderen Faktoren als denjenigen der Markterreichbarkeit abgeleitet werden kann, erscheint ein Verzicht auf die eine oder andere Marktrelation in TEN-Qualität extrem problematisch. Die Variante „ohne Nordkorridore“ würde einen zusätzlichen Wettbewerbsnachteil bedeuten. Darüber hinaus würde damit ein österreichisches TEN-System festgeschrieben, welches sowohl gegenüber den europäischen, als auch den österreichischen programmatischen Rahmenbedingungen, die auf die Integration der europäischen Aktivitätszentren abzielen, eine nachhaltige Inkonsistenz zu Lasten der Wirtschaftschancen der südlichen und östlichen Bundesländer gegenüber denjenigen der westlichen Bundesländern aufweist.

REGIONALE-BIP POTENTIALE						
	Bestand		2020		2020 ohne Nordkorridore	
	Potential	Rang	Potential	Rang	Potential	Rang
Katowice	76	5	344	1	344	1
Linz	60	8	298	2	296	2
Praha	144	1	297	3	293	3
Dresden	137	2	275	4	275	4
Berlin	124	3	248	5	248	5
Wien	82	4	230	6	225	7
Budapest	66	6	226	7	226	6
Graz	55	9	181	8	168	8
Warszawa	66	7	135	9	135	9
Klagenfurt	38	10	128	10	116	10
Ljubljana	36	11	112	11	108	11

Mittel-osteuropäische Standortkonkurrenz

NETZ- ENTWICKLUNG

Methode der Netzentwicklung

Grundlage für die Methode der vorliegenden funktionellen Netzentwicklung sind der Themenstellung entsprechend wirtschaftspolitische und standortpolitische Kalküle. Die Frage, die zu beantworten ist, lautet: Welcher Netzkonfiguration bedarf der Wirtschaftsstandort Österreich um seine nationale und internationale Wettbewerbsfähigkeit in einer globalen Wirtschaft zu behaupten bzw. zu verbessern?

Das Mindestfordernis für die Sicherung und Entwicklung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Österreich ist entsprechend der wirtschaftspolitischen Hypothese die Erreichbarkeit der Exportmärkte (bzw. Bezugsmärkte). Dies gilt sowohl für den Sachgüterbereich als auch für den Tourismus. Nach der standorttheoretischen Hypothese wird die Qualität eines Standortes durch die lokale (regionale) Kombination unterschiedlicher Standortfaktoren definiert. Zu klären ist, ob der Standort Österreich über den Faktor „Exportmarktnähe“ (in Erreichbarkeitskategorien, nicht geographischer Art) verfügt. Wird die Frage mit „ja“ beantwortet, ist das Mindestfordernis (entsprechend der wirtschaftspolitischen Hypothese) gegeben. Bei „nein“ wäre der Standort bezüglich seiner internationalen Wettbewerbsfähigkeit grundsätzlich in Frage gestellt. Als Parameter der Ergebnisbeurteilung (Netzbeurteilung) wurden im Rahmen von GSD Netzverbindungen ermittelt, welche die kompetitive Erreichbarkeit der Exportmärkte ermöglichen.

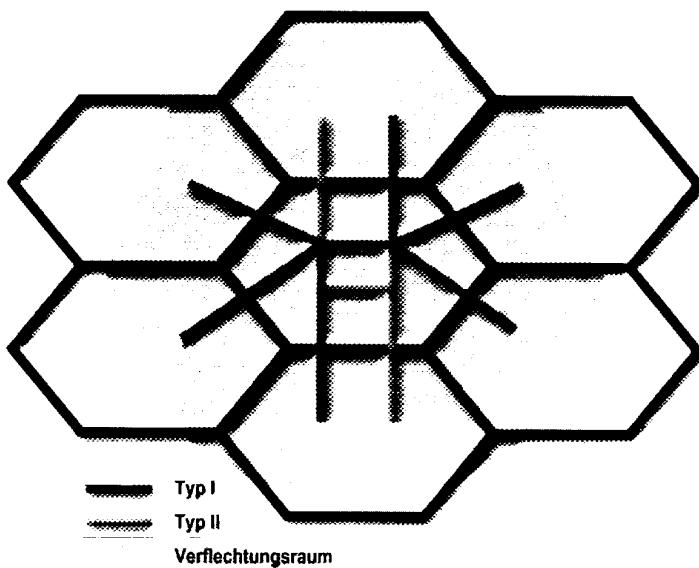
Layer-Methode

Der gewählte methodische Ansatz zeigt für die Bildung des hochrangigen Straßennetzes einen Weg auf, der sich von den bisher traditionell durchgeföhrten funktionellen Bewertungen grundsätzlich unterscheidet. Im vorliegenden Fall wurden die für den Wirtschaftsstandort Österreich und seine internationale Wettbewerbsfähigkeit maßgeblichen Standorträume ausgewählt und die diesbezüglichen Netzverbindungen ermittelt. Es handelt sich hierbei nicht wie beim bisher üblichen Potentialmodell um eine errechnete Verbindung unterschiedlich starker Bedeutung, sondern um eine als maßgeblich ermittelte Beziehung. Die maßgeblichen Verbindungen wurden, ausgehend von den österreichischen Standorträumen, in der Form von Zielspinnen ermittelt und in „Layern“ dargestellt. Die Netzbildung erfolgte sodann durch Überlagerung der jeweiligen Layer.

Transeuropäische Netzgestaltung

Der gewählte methodische Ansatz bietet aber auch eine neue Herangehensweise zur transeuropäischen Netzgestaltung. Im Unterschied zur bisherigen Vorgangsweise, bei der „von oben“ möglichst weiträumige (europaweite) Korridore aufgespannt wurden, in denen die maßgeblichen Standorträume mehr oder weniger eingebunden sind, wird hier erstmals das Netz „von unten“, aus den Verbindungsbedürfnissen der einzelnen Standorträume heraus, gebildet.

Die gewählte methodische Vorgangsweise zur Netzgestaltung ist zunächst weitgehend unabhängig vom Verkehrsträger. Dies betrifft insbesondere die Auswahl der für Österreich



maßgeblichen Wirtschaftsräume, zu denen sich funktionell höchstrangige Verbindungserfordernisse ergeben. Prinzipiell können daraus die funktionellen Verbindungen für jeden der drei Landverkehrsträger Schiene, Straße und Binnenwasserstraße ermittelt werden. Der Aufgabenstellung entsprechend wurden die ermittelten Verbindungserfordernisse hinsichtlich der Spezifik des Straßenverkehrs vertieft und auf ein Straßennetz nach Attraktivitätskriterien (Distanz, Reisezeit) umgelegt, das im wesentlichen

bestehende und geplante Abschnitte, aber auch die Möglichkeiten von bisher nicht existierenden Netzschlüssen umfaßt.

Für Österreich zeigt sich, daß die maßgebenden ausländischen Standorträume alle innerhalb eines Umkreises von rund 350 bis 400 km jenseits der Staatsgrenze zu finden sind. Dies entspricht auch im wesentlichen der Fahrtweitenverteilung des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs, wobei hier Fahrtzweckgruppen und ihre Anteile zu beachten sind. Die höchsten Anteile nimmt jeweils der Personennormalverkehr ein, der auch die vergleichsweise geringsten Fahrtweiten aufweist.

Längere Fahrtweiten bei im Durchschnitt geringeren Anteilen weisen der grenzüberschreitende Urlauber- und Güterverkehr auf. Dies gilt mit lokalen Unterschieden sowohl für den nach Westen gerichteten grenzüberschreitenden Verkehr und im dort bereits ausgebauten Netz als auch für die noch nicht entsprechend ausgebauten Verbindungen Richtung Osten.

Waben-Modell

Aus der Analyse der Verkehrsnachfrage in den grenzüberschreitenden Beziehungen kann somit der gewählte Ansatz der Netzverbindung zwischen Österreich und den nächstliegenden maßgeblichen Wirtschaftsräumen sehr gut gestützt werden.

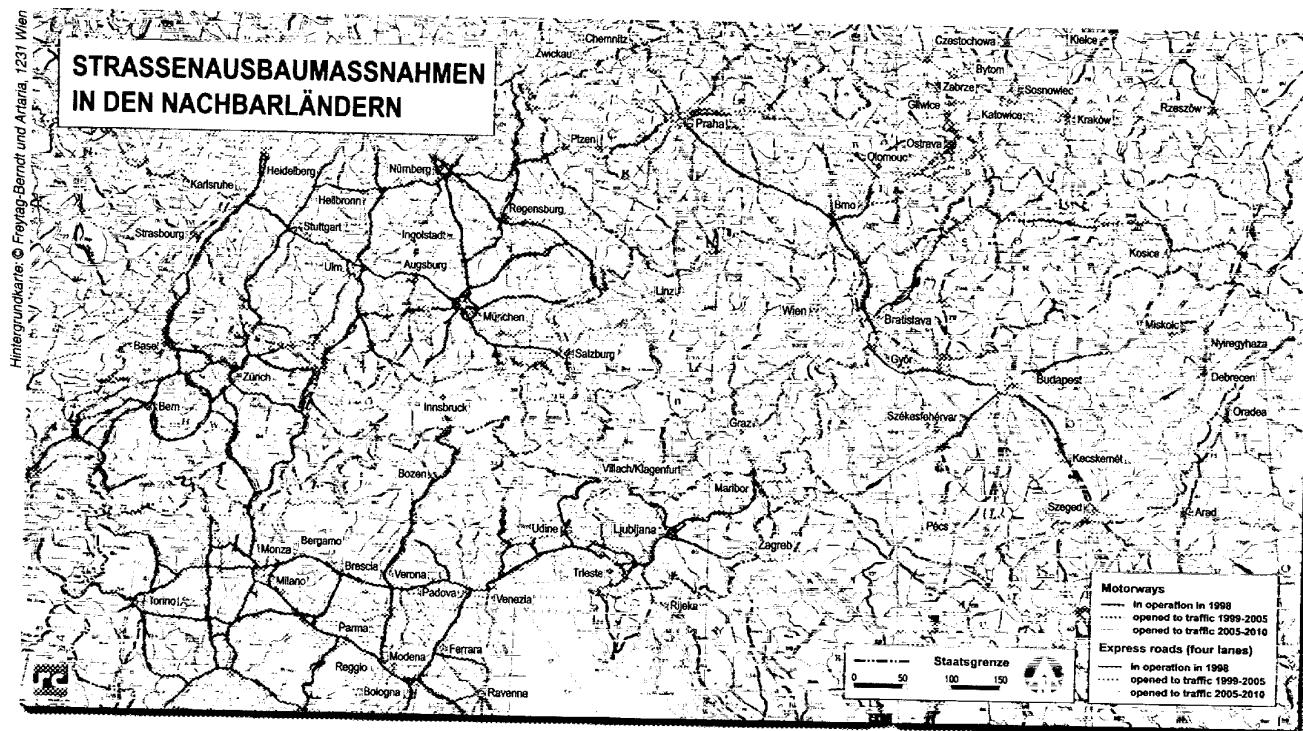
Wenn nun jeder Staat die Verbindungen zu seinen Nachbarländern auf diese Weise ermittelt und diese zwischen den Nachbarn abgestimmt werden, entsteht von selbst das höchststrangige europäische Netz.

Es erfüllt dann in erster Linie die vordringlichen wirtschaftlichen Verbindungserfordernisse kurzer und mittlerer Reichweite, steht aber auch dem Durchleiteten der im Vergleich dazu weniger bedeutenden weiträumigen Verbindungen zur Verfügung.

Das Modell der europäischen Korridore mit den daraus sich eher zufällig ergebenden Knoten wird demgemäß ersetzt durch ein von den Staaten gebildetes Wabenmuster, in dem jeder Staat die Verbindungen zu seinen Nachbarn zu bestimmen hat und damit ein vollständiges europäisches Netz der höchststrangigen Verbindungen entsteht.

Die Anwendung der Layer-Methode bringt durch die Überlagerung einer Vielzahl von Zielspinnen mit sich, daß auf vielen Netzverbindungen eine Reihe unterschiedlicher Funktionen gebündelt wird.

Diese Multifunktionalität einer Verbindung sagt jedoch nichts aus über das Ausmaß der Bedeutung, vielmehr genügt schon die Zuordnung einer einzigen als maßgeblich festgestellten räumlichen Beziehung für die Einstufung im höchst- oder hochrangigen Straßennetz.



Die angewandte Layer-Methode macht aber auch die Hauptfunktion des höchstrangigen Straßennetzes deutlich, die in der Verbindung Österreichs mit den maßgeblichen Wirtschaftsräumen Mitteleuropas und nicht im Durchleiten von nicht auf Österreich bezogenen Beziehungen (Transit) liegt, wie es auch die vorliegenden verkehrsstrukturellen Daten bestätigen.

Netzentwicklung für Österreich

Ebenfalls von hoher Bedeutung waren die innerösterreichischen Verkehrsbeziehungen.

Die Abgrenzung des hoch- und höchstrangigen österreichischen Straßennetzes erfolgte in Anwendung der Layer-Methode in sich jeweils ergänzenden Arbeitsschritten. Im ersten Arbeitsschritt wurde das die TEN-Funktion tragende höchstrangige Netz des Typs I bestimmt, im

zweiten Arbeitsschritt die weiteren hochrangigen grenzüberschreitenden Verbindungen des Typs II festgelegt und im dritten Schritt durch noch verbleibende hochrangige innerösterreichische Verbindungen ergänzt, die ebenfalls dem Typ II zuzuordnen sind.

Bei der Festlegung des GSD-Netzes wurden die übergeordneten Straßennetze der Nachbarländer und insbesondere die diesbezüglichen Ausbauplanungen entsprechend berücksichtigt.

Abstimmung zur Netzgestaltung

Die Arbeiten zum GSD-Projekt wurden von einer Arbeitsgruppe begleitet, in der neben dem Projektführer Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten und den Gutachtern Regional Consulting und WIFO die Bundesministerien für Wis-

senschaft und Verkehr, für Finanzen sowie für auswärtige Angelegenheiten, das Bundeskanzleramt, die neun Bundesländer, die Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK), Bundeswirtschaftskammer, Bundesarbeitskammer, Industriellenvereinigung, TINA-Büro und ASFINAG/ÖSAG vertreten waren.

Im Rahmen der Arbeitsgruppensitzungen war eine kontinuierliche Begleitung der Arbeiten in methodischer und inhaltlicher Hinsicht gewährleistet. Die Arbeitsgruppe hatte Gelegenheit, Vorgangsweise und Zielsetzung der Untersuchung mitzubestimmen bzw. ihre Standpunkte in die Bearbeitungen einzubringen.

Die Arbeitsgruppe tagte im Zeitraum Juli 1998 bis Jänner 1999 insgesamt sechsmal. Im Zuge des Projektfortschrittes erfolgte nach einer Darlegung und Abstimmung der methodischen und datenbezogenen Grundlagen die Erstellung eines Netzvorschlag durch die Gutachter und dessen Vorlage in der Arbeitsgruppe. Hierzu wurden Stellungnahmen abgegeben bzw. Änderungsvorschläge eingebracht, die von den Gutachtern bewertet und deren Aufnahme in das GSD-Netz vom Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten entschieden wurde.

Der diesbezügliche Gestaltungsprozeß ist vollständig und nachvollziehbar im GSD-Schlußbericht dargestellt.

Typ I Höchstrangiges Straßennetz (TEN)

Die für dieses Netz maßgeblichen Ausgangspunkte stellen die sechs österreichischen Ballungsräume dar. Diese Räume werden im Typ I mit den sieben für Österreich maßgeblichen Wirtschaftsräumen in Mitteleuropa verbunden. Hinzu kommen noch die für den internationalen Fremdenverkehr maßgeblichen Verbindungen.

Bei der Netzgestaltung im Typ I wurde berücksichtigt, daß nicht alle ermittelten Verbindungen gleichzeitig realisierbar sind und dementsprechend zur Festlegung einer TEN-Verbindung eine gewisse Auswahl getroffen werden muß.

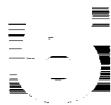
Typ II Hochrangiges Straßennetz

Für die Netzgestaltung im Typ II wurden die im Typ I verwendeten österreichischen Standorträume ergänzt durch die Gebiete mit hoher Industriedichte (Rheintal, Unteres Inntal, Salzburg-Bischofshofen, Wels-Linz-Steyr, Großraum Graz, Obersteiermark, Klagenfurt-Villach, Großraum Wien mit Südraum) und weiteren wichtigen Fremdenverkehrsgebieten. Von jedem dieser Standorte wurden die Verbindungen zu den ausgewählten ausländischen Standorträumen gesucht, wobei diese in vielen Fällen bereits durch Typ I-Verbindungen abgedeckt sind. In diesem Schritt der Netzbildung wurden auch Alternativen zu Typ I-Verbindungen in das Netz des Typs II aufgenommen sowie wichtige Beziehungen der grenznahen wirtschaftlichen Verflechtung.

Das so gebildete höchst- und hochrangige Netz wurde schließlich ergänzt durch maßgebende innerösterreichische Austauschbeziehungen, soweit diese nicht schon durch die bisher ermittelten Verbindungen abgedeckt werden. Es handelt sich hierbei um die als hochrangig angesehenen Verbindungen von österreichischen Standorträumen untereinander (Ballungsräume, Zentren, Industriegebiete: Wien – Linz/Wels/Steyr – Graz – Salzburg). Die übrigen möglichen Verbindungen zwischen den österreichischen Standorträumen werden nicht als maßgeblich für die Gestaltung des hochrangigen Straßennetzes angesehen.

Typ III Sonstige Bundesstraßen

Hauptergebnis des GSD-Projektes bildet die Festlegung des höchstrangigen (Typ I) und des hochrangigen (Typ II) Straßennetzes. Dadurch indirekt abgegrenzt werden als Typ III alle übrigen Bundesstraßen, deren Netzgestaltung nicht weiter untersucht wurde.



ERGEBNIS

Typ I Hochstrangiges Straßennetz (TEN)

• Von **Wien** ausgehend werden hochstrangig die beiden Wirtschaftsräume Schlesien/Ostmähren und Nordböhmnen / Ostdeutschland / Südwestpolen über die B 7 und Brünn erreicht. Die bestehende Alternative Richtung Prag über die B 2 wird zugunsten der Bündelung der TEN-Funktion im Brünner Straßen-Korridor dem Typ II zugewiesen. Südwest-Deutschland wird über die A 1 angebunden, wobei die Beziehungen Richtung Nürnberg über die A 8 (Suben) verlaufen, jene Richtung München über den Walserberg, wobei mit der neuen deutschen A 94 eine Alternative über Suben entsteht. Über München ist darüber hinaus die Nordschweiz erschlossen. Oberitalien wird über die A 2 erreicht, der Wirtschaftsraum Ljubljana / Koper / Trieste / Rijeka / Zagreb über A 2, A 9 und A 11. Die A 4 erschließt Westungarn und Budapest bzw. über die Spange Kittsee (B 50) auch Bratislava.

• Von **Linz** aus kommen hinzu die B 125 Richtung Nordböhmnen / Ostdeutschland / Südwestpolen, die Südumfahrung von Wien (A 21, B 301) zur A 4 und Bratislava / Westungarn / Budapest, sowie die Nordostumfahrung von Wien Richtung B 7 und Schlesien / Ostmähren, zunächst über A 23 - B 302, später über die Sechste Donauquerung. Richtung Oberitalien verläuft die Typ I-Verbindung über A 1-Walserberg-Rosenheim-A12-Brenner (A 13) sowie über die Tauern-Route (A 10, A 11), die auch Ljubljana/Koper/Trieste/Rijeka erschließt. Dieser Raum und Zagreb wird hochstrangig aber auch über die Pyhrn-Route (A 9) von Linz aus erreicht, Trieste auch über die A 2.

• Von **Salzburg** aus kommt hinzu die Verbindung des Raumes Zagreb über A 10 und B 99 / B 146 (Ennstal) zur A 9, alle anderen Verbindungen liegen auf bereits gewählten Typ I-Routen.

• Für **Innsbruck** verbleibt noch die Wahl der Arlbergroute (S 16) als hochstrangige Verbindung Richtung Nordschweiz (S 18) und Südwestdeutschland (A 14 Lindau).

• Von **Graz** aus bietet sich die Innkreis-Pyhrn-Route als höchststrangige Verbindung nach Südwestdeutschland Richtung Nürnberg, Richtung München die Route über das Ennstal und die A 10 zum Walserberg an. Über die Pyhrn-Route und die B 125 wird Nordböhmnen erschlossen, über A 2 und B 7 Schlesien und Ostmähren. Oberitalien wird ebenfalls über die A 2 erschlossen, Ljubljana über die A 9 bzw. die A 2 / A 11, Zagreb über die A 9 und – bisher noch nicht als Typ I festgelegt – Westungarn/Budapest

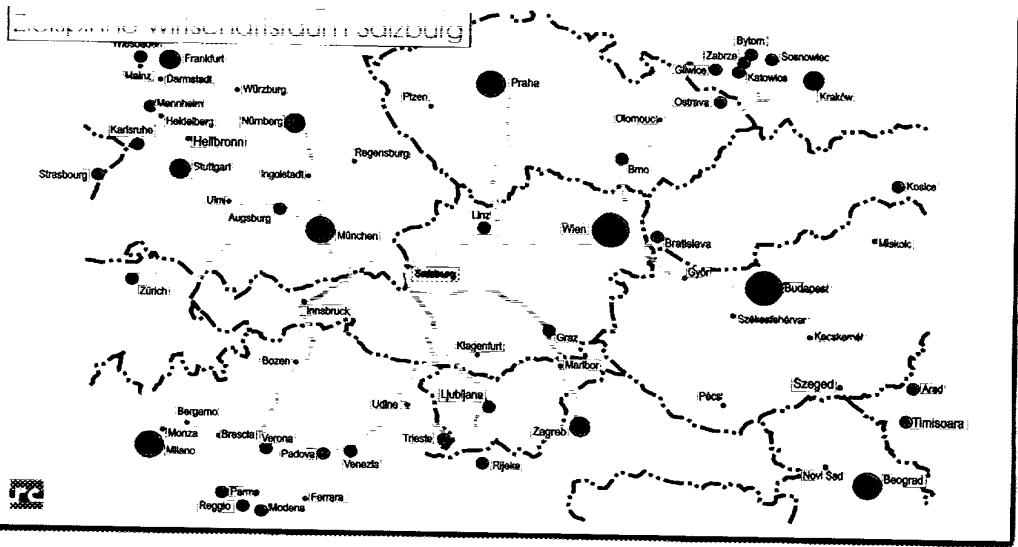
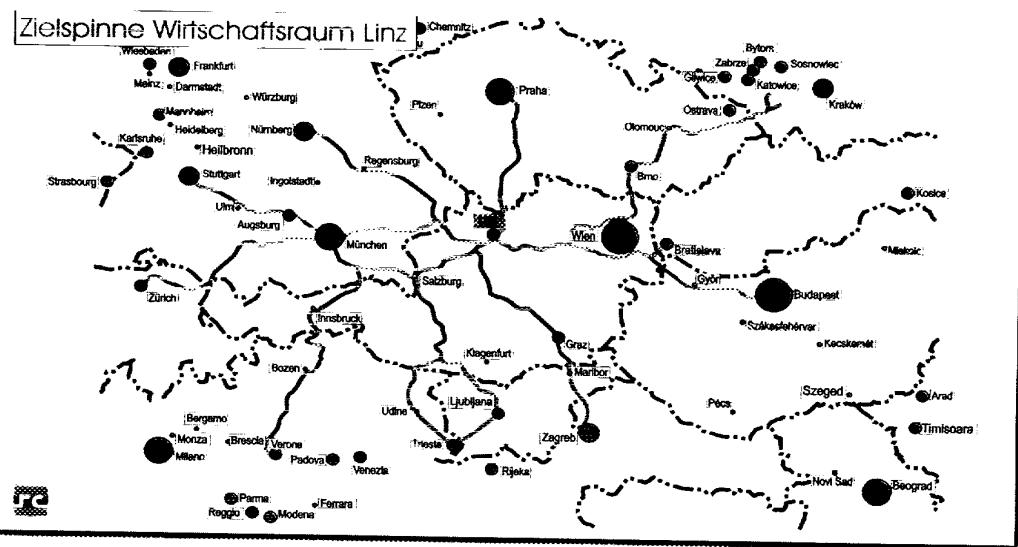
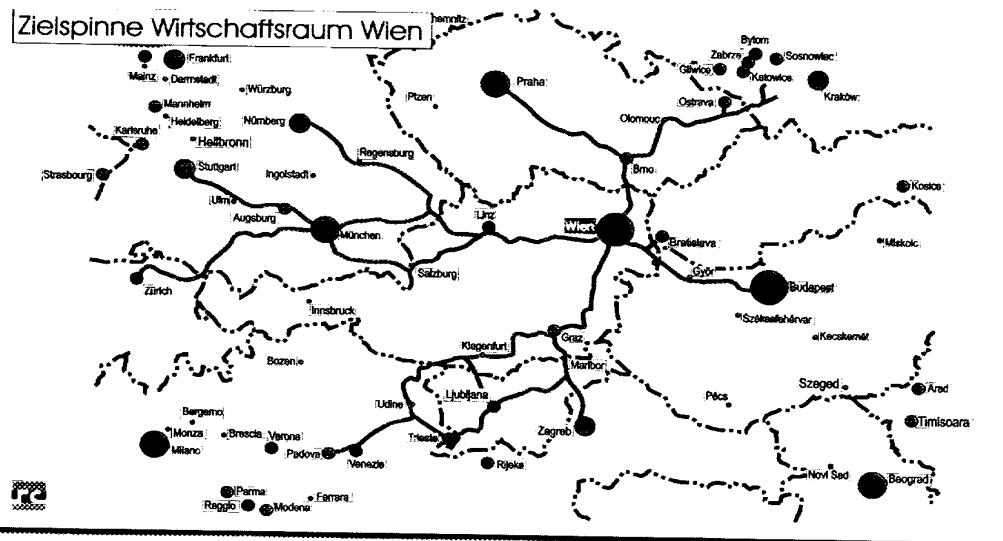
über die B 65, Bratislava über A 2, B 301, A 4 und die Spange Kittsee (B 50).

• Für den Raum **Klagenfurt/Villach** ergeben sich keine über das bisher abgegrenzte Typ I-Netz hinausgehende Anbindungserfordernisse.

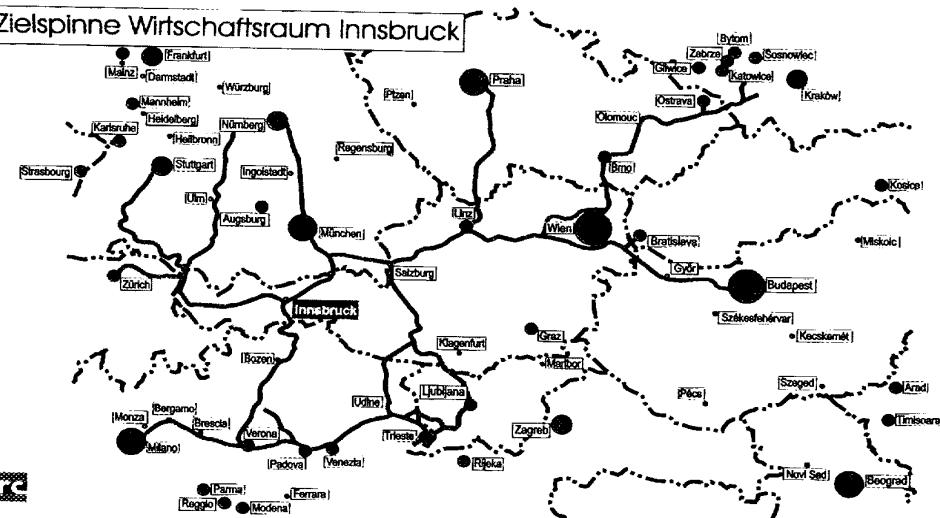
Aus den Anforderungen des internationalen Fremdenverkehrs ergeben sich ebenfalls höchststrangige Anbindungserfordernisse, die sich durchwegs mit den Verbindungen der Wirtschaftsräume überlagern.

Das durch Überlagerung der Layer entstandene Typ I-Netz umfaßt vollständig das bestehende TEN und geht in folgenden Abschnitten noch darüber hinaus: Spange Kittsee (B 50), Brünner Straßen-Korridor (B 7), Mühlkreis-Korridor (A 7, B 125), B 65 Richtung Ungarn und Ennstal-Route (B 146, B 99).

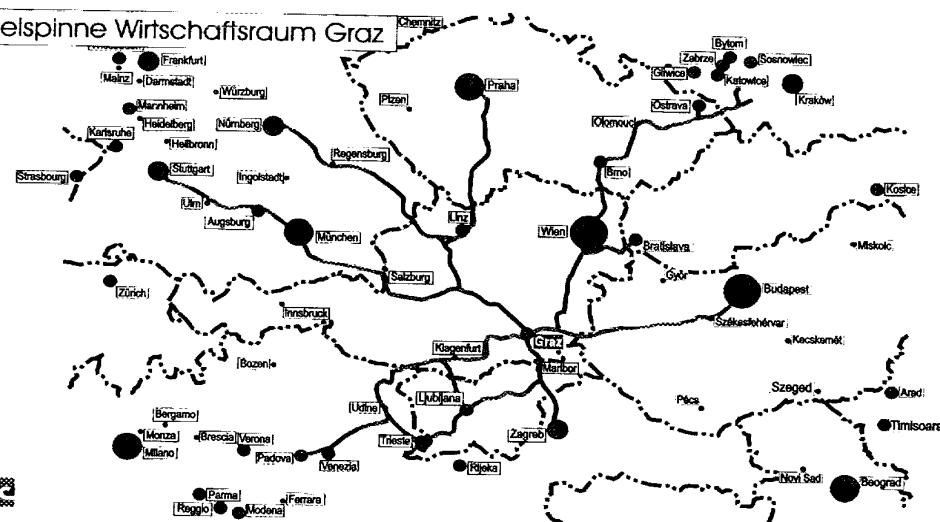
Nicht enthalten im Typ I ist eine vollständige innerösterreichische Ost-West-Verbindung (Anmerkung: jedoch im Typ II); die in einigen Layern enthaltene hochstrangige Verbindung zwischen Salzburg und Innsbruck verläuft über deutsches Staatsgebiet (Rosenheim).



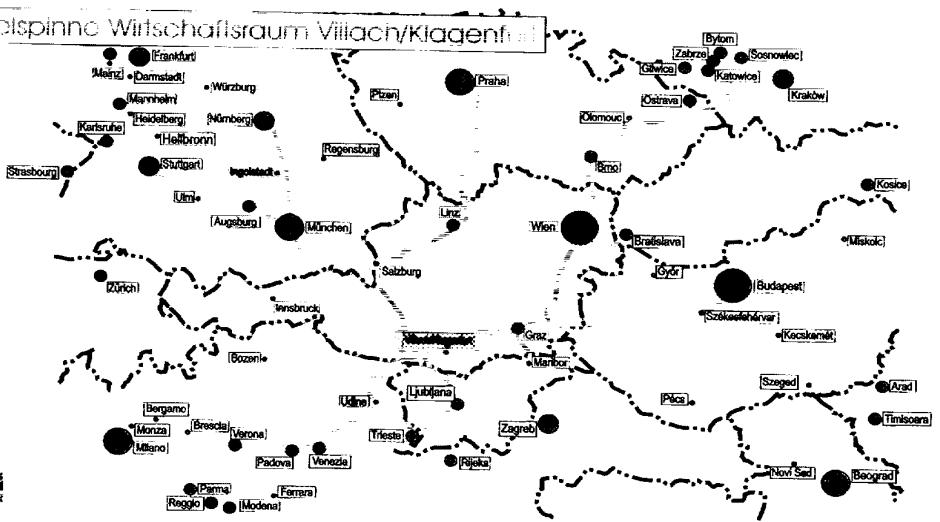
Zielspinne Wirtschaftsraum Innsbruck

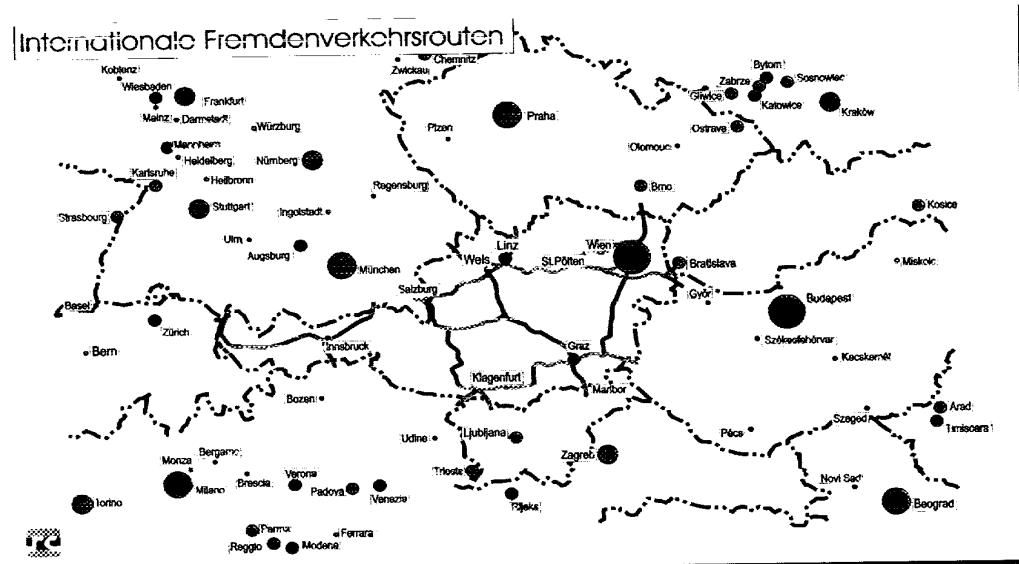


Zielspinne Wirtschaftsraum Graz



Zielgruppe Wirtschaftsraum Villach/Klagenfurt





Typ II
Hochrangiges
Straßennetz

Als weitere bedeutende grenzüberschreitende Verbindungen, die von den um die österreichischen Industriegebiete erweiterten maßgeblichen österreichischen Standorträumen ausgehen, werden dem Typ II zugeordnet. Ebenso die übrigen österreichischen Fremdenverkehrs Routen und die Verbindungen österreichischer Standorträume untereinander:

- die Alternative zur gewählten TEN-Verbindung zwischen Wien und Nordböhmien / Ostdeutschland / Südwestpolen über die B 2 (Klein Haugsdorf)
 - die Nordostumfahrung von Wien S 33, B3, B 208 zwischen West Autobahn und Brünner Straße
 - die Verbindung des Wiener Wirtschaftsraumes mit Westungarn über Sopron (A 3, B 16)
 - die Route S 31 – B 61 im Burgenland

verkehrs abgeleiteten grenzüberschreitenden Verbindungen über den Fernpaß (B 314), den Reschenpaß (B 315), Sillian (B 100) und Unken (B 312) sowie deren innerösterreichischen Ergänzungen B 311 und Felbertauern (B 108)

■ die das TEN-Netz in Wien ergänzenden wichtigsten Stadtteilverbindungen (A 22, B 221, B 224, B 227, B 7) sowie die Wiener Westeinfahrt im Zuge der B 1, nach Realisierung der Sechsten Donauquerung und der Nordostumfahrung auch A 23 und B 302

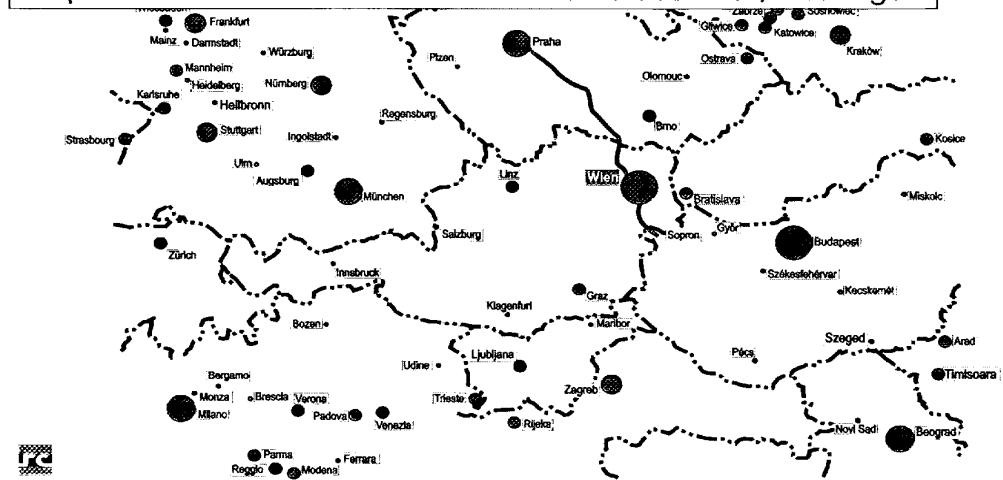
die Anbindung der Industriegemeinden der Obersteiermark über das Typ I-Netz an die wichtigen Standorträume im Zuge der Mur-Mürz-Verbindung (S 6, S 35, S 36, B 96 und B 83) von Steyr über die B 115 an die A 1 sowie des Rheintales über die B 191

die Verbindung der Wirtschaftsräume / Zentren Wien – Linz / Wels / Steyr – Graz – Salzburg untereinander

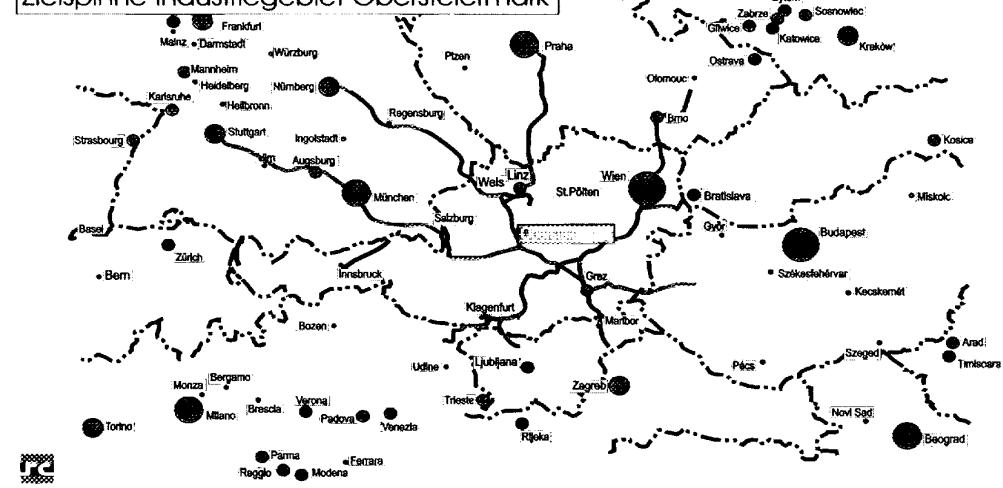
die vorwiegend aus dem Anbindungsbedarf des Fremdenverkehrs abgeleiteten grenzüberschreitenden Verbindungen über den Fernpaß (B 314), den Reschenpaß (B 315), Sillian (B 100) und Unken (B 312) sowie deren innerösterreichischen Ergänzungen B 311 und Felbertauern (B 108)

die das TEN-Netz in Wien ergänzenden wichtigsten Stadtteilverbindungen (A 22, B 221, B 224, B 227, B 7) sowie die Wiener Westeinfahrt im Zuge der B 1, nach Realisierung der Sechsten Donauquerung und der Nordostumfahrung auch A 23 und B 302

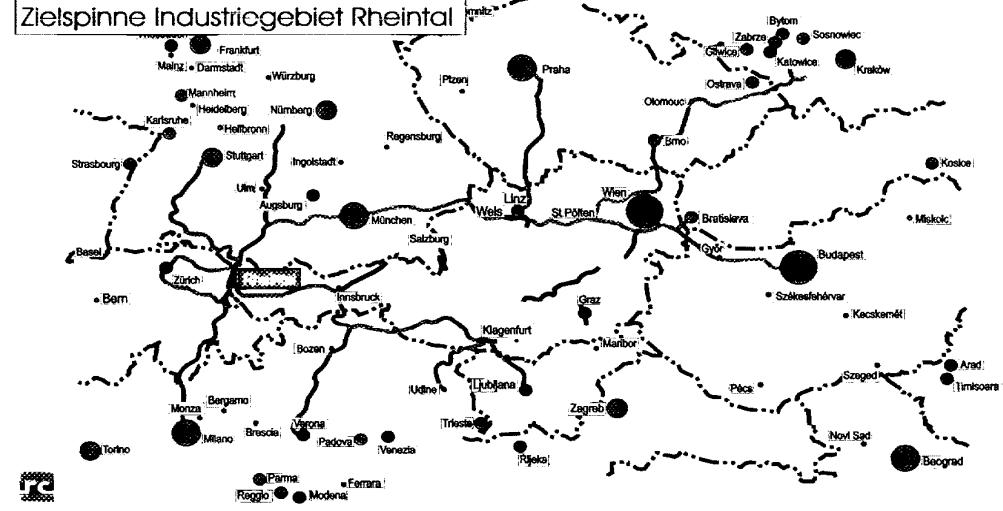
Zielspinne Wirtschaftsraum Wien - Alternative Nordböhmen/ Westungarn



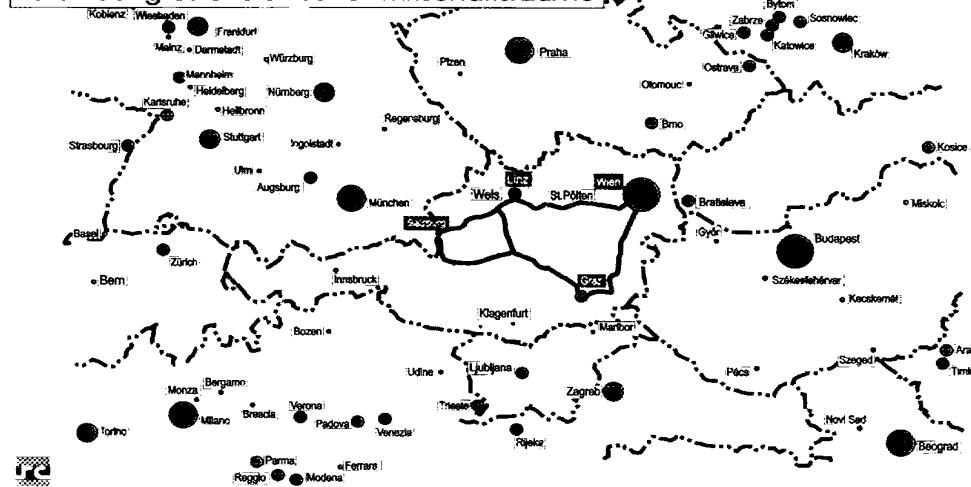
Zielspinne Industriegebiet Obersteiermark



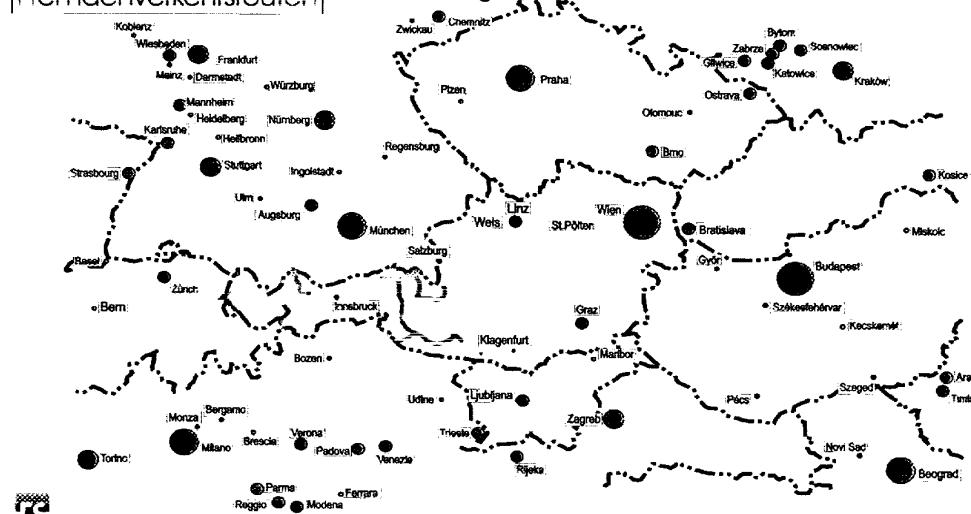
Zielspinne Industriegebiet Rheintal



Verbindung österreichischer Wirtschaftsräume



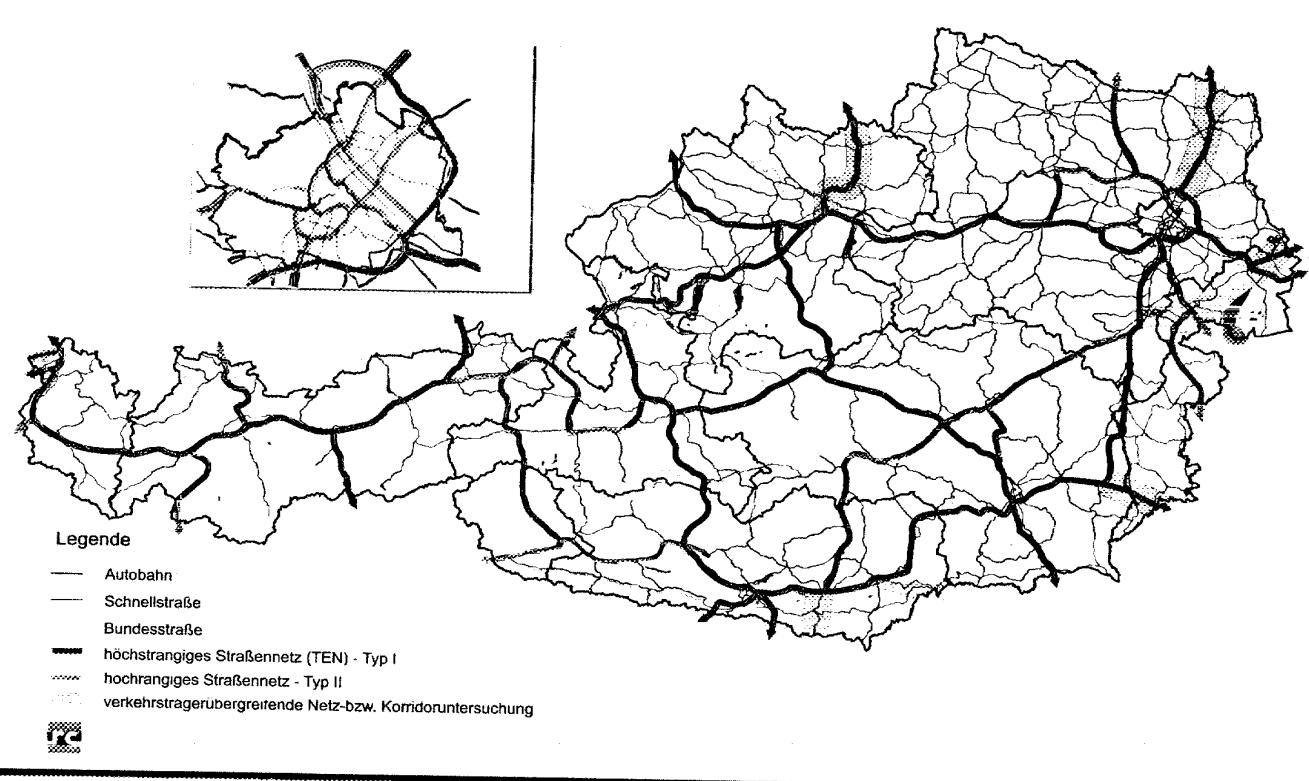
Fremdenverkehrs Routen



Die durchgeföhrte funktionelle Bewertung führt zu folgender Längenbilanz des Bundesstraßennetzes:

Typ I Hochstrangige Straßen 1.925 km	} 2.965 km GSD-Netz	} 11.880 km Bundesstraßen
Typ II Hochrangige Straßen 1.040 km		
Typ III Sonstige Bundesstraßen 8.915 km		

Ergebnis:
**GSD-Netz des Bundesministeriums
für wirtschaftliche Angelegenheiten**



Korridor- untersuchungen

Im Rahmen des GSD-Projekts wurde für einige Verbindungen der Typ zwar festgelegt, darüber hinaus jedoch eine weiterführende Überprüfung in der Form von verkehrsträgerübergreifender Netz- und Korridoruntersuchung empfohlen. Dabei sollen Fragen der Umweltverträglichkeit, der Querschnittsausbildung und dergleichen behandelt werden. Betroffen von derartigen Untersuchungen sind

- Brünner Straßen-Korridor (B 7)
- Mühlkreis-Korridor (A 7, B 125)
- Lavamünd-Korridor (B80)
- Loiblpaß-Korridor (B 91)
- Gleisdorf-Heiligenkreuzer-Korridor (B 65)
- Korridor Wien – Bratislava (Spange Kittsee, Marchfeldstraße)
- Neusiedler-Korridor (S 4, B 50)

Diese Untersuchungen werden in einem methodisch/inhaltlich vergleichbaren Rahmen in Zusammenarbeit mit den betroffenen Dienststellen ablaufen, darüber hinaus jedoch auf die regionalen Spezifika entsprechend eingehen.

Stellungnahmen

Da im vorgegebenen Projektzeitplan eine vollkommene Abstimmung der Ergebnisse in der Arbeitsgruppe nicht erreicht werden konnte, wurde vom Prinzip der Einstimmigkeit abgegangen und eine Dokumentation der kontroversiellen Meinungen erstellt. Die Bundesländervertreter erklärten sich abschließend mit dem GSD-Netz des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten grundsätzlich einverstanden, obwohl von ihnen zum Teil abweichende Netzvorschläge vorgebracht wurden. Eine Ausnahme bildete Vorarlberg, das auf der Bewertung der S 18 im Typ II beharrte. Die Wirtschaftskammer Österreich und die Industriellenvereinigung Österreich äußerten sich generell positiv.

Das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr und die Bundesarbeitskammer monierten eine Doppelgleisigkeit mit dem Bundesverkehrswegeplan und das Fehlen umweltbezogener und sozialpolitischer Aspekte. Generell wendet sich das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr gegen die Einstufung von Bundesstraßen B in den GSD-Typ I und damit in die Kategorie einer TEN-Verbindung (B 7, B 50, B 65, B 125, B 99, B 146). Begründet wird diese Ablehnung mit einem Richtlinienentwurf der EU-Kommission, in dem auf TEN-Strecken Fahrverbote für schwere Lkw maßgeblich reduziert werden sollen, wovon insbesondere die auf Bundesstraßen B noch vorhandenen Ortsdurchfahrten negativ betroffen wären.

Abstimmung mit BVWP-Masterplan

Die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung erstellten und dem Masterplan als Grundlage dienenden Bearbeitungen (Verkehrsprognosen, Erreichbarkeiten etc.) wurden entsprechend ihrer spezifischen Verwendbarkeit im vorliegenden GSD-Projekt weitestgehend eingearbeitet. Der vorliegende „Netzentwurf zum Masterplan Straße 2015“ selbst konnte nicht konkret berücksichtigt werden, wofür folgende Aspekte maßgeblich waren:

Dem „Netzentwurf Masterplan Straße 2015“ liegt keine dem GSD-Projekt vergleichbare Methode der Netzgestaltung aufgrund maßgeblicher Verbindungserfordernisse zugrunde. Es handelt sich um methodisch nicht nachvollziehbare, vom Bestandsnetz und dem Lückenschlußprogramm ausgehende Festlegungen.

Der BVWP-Masterplan Straße ist international nicht abgestimmt.

Der BVWP-Masterplan Straße ist in Österreich nicht abgestimmt.

Der Masterplan sollte primär Korridor- und Netzüberlegungen enthalten, sein Inhalt ist jedoch geprägt von konkreten Dimensionierungsvorgaben.

Die sich aus der EU-Osterweiterung ergebenden Anforderungen an das Straßennetz sind hiebei nicht entsprechend berücksichtigt.

Trotzdem wird eine Abstimmung beider Projekte noch als durchaus möglich angesehen.

Verkehrsträgerübergreifende Abstimmung

Die methodisch zulässige Übertragung der Ergebnisse der im Ansatz verkehrsträgerunabhän-

gigen, raumwirtschaftlich begründeten Layer-Methode auf die beiden anderen Landverkehrsträger erlaubt – ohne auf die Verkehrsträgerspezifik näher einzugehen – folgende grobe Einschätzungen:

Für die Schiene bestätigt sich im wesentlichen die im Netzentwurf zum BVWP-Masterplan dargestellte Struktur. Die im Masterplan als hochrangige Bestandsstrecken bzw. als Neubaustrecken ausgewiesenen Abschnitte decken sich weitgehend mit dem GSD-Netz der Typen I und II. Ausnahmen bilden die Franz-Josefs-Bahn, die im GSD-Netz keine Entsprechung findet, sowie die nicht im Bahnnetz abzudeckenden Straßenverbindungen über den Felbertauern und den Reschenpaß.

Im Bereich der Wasserstraßen bestätigt sich – abgesehen von der Seehafenerschließung – die Bedeutung der Donau als Verbindung zu den maßgebenden Wirtschaftsräumen Südwestdeutschland und Ungarn sowie des Donau-Oder-Elbe-Kanals als Verbindung zu den maßgebenden Wirtschaftsräumen Nordböhmien / Ostdeutschland / Südwestpolen und Schlesien / Ostmähren.

Darüber hinaus bietet das GSD-Netz vollständigen Zugang des Verkehrsträgers Straße zu den wichtigsten – demonstrativ aufgezählten – intermodalen Knoten (bestehend und geplant):

▪ Güterterminals Wolfurt, Bludenz, Hall, Wörgl, Salzburg, Wels, Linz, Krems, Wien Nordwest, Inzersdorf, Graz, St.Michael, Villach Süd

Hafen Linz, Enns, Krems, Freudensau, Alberndorf

Flughafen Wien

Abstimmung mit anderen Projekten

Aufgrund der laufenden europäischen Diskussion über Verkehrskorridore in Europa war es im Zuge der Ausarbeitung des vorliegenden Projektes naheliegend und selbstverständlich, die aktuellen Entwicklungen im TINA-Prozeß und die Entscheidungen über die Entwicklung der EU-Osterweiterung genau zu verfolgen und in die Bearbeitungen mit einzubeziehen.

Während in der GSD-Ausarbeitung viele Projekte, wie beispielhaft erwähnt die Projekte „TEN-Knoten Wien“ oder „Auswirkungen der Transeuropäischen Verkehrsnetze auf die regionale Entwicklung in Österreich“, Berücksichtigung gefunden haben, ist sicherzustellen, daß die Ergebnisse der GSD-Studie selbst in die gerade anlaufenden INTERREG IIC-Projekte IMONET, TECNOMAN, SUSTRAIN, Verkehrsstudie ARGE Donauländer usw. eingearbeitet werden.



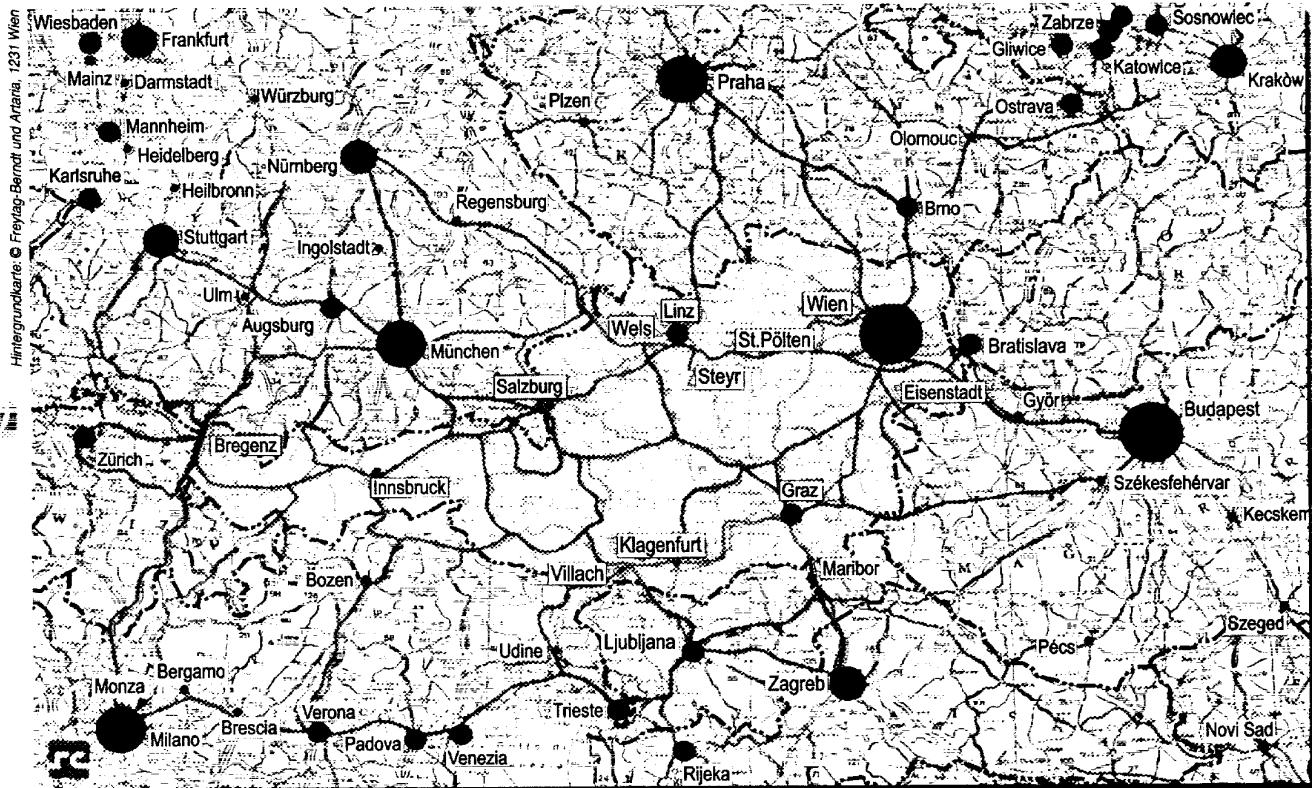
WEITERE VORGANGSWEISE

Höchst- und Hoch- rangiges Straßennetz Österreichs in Mitteleuropa

Zur Realisierung des vorliegenden GSD-Netzes sind noch folgende Schritte notwendig:

Internationale Netzgestaltung

- Einbringen der bislang nicht im österreichischen TEN enthaltenen, im GSD jedoch als Typ I ausgewiesenen Verbindungen: Spange Kitsee (B 50), Brünner Straßen-Korridor (B 7), Mühlkreis-Korridor (A 7, B 125), B 65 Richtung Ungarn, Ennstal-Route (B 146, B 99) in die hierfür zuständigen nationalen und internationalen Gremien
- Einbringen des GSD-Netzes (Typ I und II) in den TINA-Prozeß
- Abstimmung der Netze mit den Nachbarstaaten (INFERREG)



- ‡ Aufbereitung der in GSD entwickelten Methode sowie der Ergebnisse für die TEN-Revision

Nationale Netzgestaltung

- ‡ Einbringen der in GSD entwickelten Methode sowie der Ergebnisse in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP)
- ‡ Durchführung von verkehrsträgerübergreifenden Netz- bzw. Korridoruntersuchungen in den im GSD-Netz gekennzeichneten Bereichen
- ‡ Festlegung der Umweltstandards
- ‡ Überprüfung von Grenzübergängen in Ostösterreich an Straßenabschnitten des Typs III
- ‡ Festlegung der Soll-Verkehrsqualität bzw. der Ausbaustandards in Abstimmung mit der funktionellen Bewertung in den Stufen I, II, III
- Erstellen einer Verkehrsprognose für das GSD-Netz unter den Rahmenbedingungen eines auf die spezifischen Anforderungen einer Straßendimensionierung abgestimmten Entwicklungsszenarios
- ‡ Überprüfung der Dimensionierung der Streckenabschnitte der Typen I und II
- ‡ Abschätzung der erforderlichen Investitionskosten und Schaffung der Finanzierungsvoraussetzungen

Aktualisierung

- ‡ Überprüfung der vorliegenden funktionellen Bewertung in regelmäßigen Zeitabständen von etwa fünf Jahren

SCHLUSS- FOLGERUNG

Die im Rahmen von GSD erarbeiteten Ergebnisse belegen, daß selbst unter rigorosen verkehrs- und umweltpolitischen Rahmenbedingungen dem Verkehrsträger Straße in Österreich hohe Bedeutung zukommt. Gerade in Hinblick auf die EU-Osterweiterung muß Österreich Verkehrsnetze entwickeln, die geeignet sind, der zu erwartenden wirtschaftlichen Entwicklung zu entsprechen. Die raumwirtschaftlich begründete GSD-Methode mit ihrem prinzipiell verkehrsträgerunabhängigen Ansatz zeigt hohe Stabilität hinsichtlich der Ergebnisse, was unter anderem die Gegenüberstellung mit den vorhandenen Prognosen zeigt.

Die Resultate von GSD, welche sich auch mit den Überlegungen anderer europäischer Staaten decken, stellen klar, daß funktionell höchstrangige Straßenverbindungen zu den Reformstaaten von hoher Bedeutung beim europäischen Integrationsprozeß sein werden. Dabei wurde bewußt davon ausgegangen, daß nur die notwendigsten Verbindungen sichergestellt werden, um so eine volkswirtschaftliche Optimierung hinsichtlich der Straßeninfrastruktur zu erreichen.

Durch die weitere Vertiefung in Form von verkehrsträgerübergreifenden Netz- bzw. Korridoruntersuchungen wird sichergestellt, daß multimodale Aspekte und Umweltbelange in gebührender Form Berücksichtigung finden werden.

EXECUTIVE SUMMARY

Existing plans for the Austrian primary road network at national and European level no longer meet the country's economic and transportation needs. Austria's links with the neighbouring regional economies to the north and east are inadequate. There is an imbalance in Austria's existing Trans-European Network between an extensive rail system and a sparing road network.

In response to this situation the Federal Ministry for Economic Affairs implemented a project entitled "Design of the road network in the Danube region with special reference to Austria's role as a business location", the main purpose of which was to take a multidisciplinary approach to the adaptation of the Austrian road network to a Pan-European solution. In the light of an assessment of Austrian spatial development and traffic trends in a Europe without frontiers, a comprehensive strategy based on modern planning methods was drawn up for the design of the primary transport networks in the Danube region, paying particular attention to the road network.

The underlying economic and locational thinking reflects both the economic outlook for neighbouring East-Central European countries in the next 15-20 years and anticipated growth trends in Austria's traditional German and Italian export markets. Together with its western neighbours, Austria represents a highly developed and closely integrated regional economy. Here, there will be no fundamental change in the pattern of economic relations. New demands will thus not be placed on transportation infrastructure linking Austria with the west unless the effects of economic growth on traffic create capacity bottlenecks in the road and rail networks. By contrast, to the east, where the fast growing emerging markets of neighbouring countries present major export opportunities, there is a need for a repositioning of the Austrian economy, and thus for new transportation infrastructure. Forecasts generated by Regional Consulting and the Austrian Institute of Economic Research using an accessibility model show that the economic growth potential of the main Austrian conurbations would be significantly increased by construction of the TEN/TINA networks. In particular, the position of the Vienna area vis-à-vis competing cities would be greatly strengthened by linkage with the planned TINA corridors in the candidate EU member states. This would result in locational advantages for Austria as a whole with regard to the servicing of northern and eastern markets, and for eastern Austria and the "Vienna Region" in particular.

Starting with identification of the key European regional economies from an Austrian point of view, the optimum routes for links with these were mapped, and the Danube region road network designed on this basis. On the basis of the functional assessment of the Austrian federal road network with regard to the need for links between major domestic and foreign economic centres and the requirements of the tourist industry, a plan for the top-level road network (Type I), which corresponds to the TEN network, was developed. This proposal differs from the existing trans-European road network in Austria in that it includes the following route sections, which are worthy of TEN status and should be added to the TEN route network when it is updated:

- = Kittsee link road (B 50) - link with Slovakia*
- = Brno road corridor (B 7) - link with the Czech Republic*
- = Mühlkreis corridor (A 7 and B 125) - link with the Czech Republic*
- = B 65 - link with Hungary*
- = Ennstal route (B 146 and B 99)*

A proposal was also made for the high-level road network (Type II). The recommended overall Danube region network comprises a total of some 3,000 km of roads.

The project results confirm that, even under conditions of strict traffic and environmental regulation, road transport will continue to play a major role in Austria. Eastwards EU enlargement makes it particularly vital for Austria to develop road networks equal to the demand generated by anticipated economic trends. The regional planning methodology used, which was in principle applicable to different transport modes, yielded highly reliable results, as shown by comparison with existing forecasts, among other things.

The project findings, which are also in line with thinking in other European countries, demonstrate that top-level road links with the new market economies of East-Central Europe will be of great importance for European integration. This is the assumption that only the most essential road links will be built, so as to optimize the return on investment. Further research, in the form of network and corridor studies concerning all modes of transport, will ensure that multimodal and environmental aspects receive due attention.



Februar 1999

**GSD – Die Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum
unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich**

Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten,
Bundesstraßenverwaltung,

Projektleitung: Dipl.-Ing. Dr. Gerold Estermann, Abteilung VI/4

Erstellt von Dipl.-Ing. Christine Hamza, Dr. Gerhard Palme, Dr. Kurt Puchinger,
Dipl.-Ing. Helmut Sedlmayer und Dr. Sepp Snizek

Die vorliegende Broschüre ist beim Bundesministerium für wirtschaftliche
Angelegenheiten, 1010 Wien, Stubenring 1, Haupteingang, Stiege II, Bürger-
service, Hochparterre, Zimmer 213, Tel. 01 / 711 000–55 55, zu beziehen.

Grafik und Gestaltung: Werkstatt Böckl, Bisamberg

Druck: Druckerei Berger, Horn