

**Sektion II - Infrastruktur****Gruppe Straße**

Abteilung ST3 – Rechtsbereich Bundesstraßen
Postfach 3000
Stubenring 1, 1011 Wien
DVR 0000175
e-mail: st3@bmvit.gv.at

Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-324.100/0003-II/ST3/2005

Bitte Antwortschreiben unter Anführung der Geschäftszahl
(wenn möglich) an die oben angeführte e-mail-Adresse richten.

An
lt. Verteiler

Wien, am 22.09.2005

**Betreff: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971, das
Bundesgesetz über die Mauteinhebung auf Bundesstraßen (Bundesstraßen-Mautgesetz
2002 - BStMG) und das ASFINAG-Gesetz geändert werden;
Begutachtung**

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelt in der Beilage
den Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971, das
Bundesgesetz über die Mauteinhebung auf Bundesstraßen (Bundesstraßen-Mautgesetz 2002
- BStMG) und das ASFINAG-Gesetz geändert werden, samt Erläuterungen und
Textgegenüberstellung mit der Bitte um Stellungnahme bis

24. Oktober 2005.

Sollte bis zum oben angeführten Termin eine do. Stellungnahme nicht einlangen, darf
angenommen werden, dass der Entwurf dieser Novellen vom do. Standpunkt aus keinen
Anlass zu einer Äußerung gibt.

Zu dem Novellierungsentwurf des Bundesstraßengesetzes wird darauf hingewiesen, dass
weitere Straßenzüge in den Bundesländern in Wien, Niederösterreich, Kärnten und
Steiermark in die Verzeichnisse des Bundesstraßengesetzes nach Durchführung der nach
dem SP-V-Gesetz (Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich), BGBl. I
Nr. 96/2005, erforderlichen Prüfungen noch in die Regierungsvorlage aufgenommen werden
können, wenn die Ergebnisse dieser Prüfungen positiv ausfallen und rechtzeitig vorliegen.

Weiters wird ersucht,

- 25 Ausfertigungen der Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates zu übermitteln,

- davon dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Mitteilung zu machen und
- — bei Vorhandensein der technischen Möglichkeit hiezu — die Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates — zusätzlich zur Übermittlung von 25 Ausfertigungen — im Wege elektronischer Post an die Adresse

begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at

zu senden.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie begrüßt die Übermittlung von Stellungnahmen im Wege elektronischer Post und bittet, diese ausschließlich an die Adresse st3@bmvit.gv.at zu richten; diesfalls möge von der parallelen Übermittlung einer Ausfertigung der do. Stellungnahme in Papierform Abstand genommen werden.

Für die Ämter der Landesregierungen, die Verbindungsstelle der Bundesländer, den österreichischen Gemeindebund und den österreichischen Städtebund ergeht der Hinweis, dass die gegenständliche Übermittlung gleichzeitig als Versendung aufgrund des Art. 1 Abs. 1 und 4 der Vereinbarung zwischen Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften, BGBl. I Nr. 35/1999, anzusehen ist. Innerhalb der gesetzlich vorgesehenen Frist von vier Wochen ab Zustellung kann gemäß Art. 2 dieser Vereinbarung beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie das Verlangen gestellt werden, dass im Konsultationsgremium Verhandlungen über die durch dieses Vorhaben im Fall seiner Verwirklichung dem Antragsteller zusätzlich verursachten finanziellen Ausgaben einschließlich zusätzlicher Personalkosten aufgenommen werden.

Beilage

Verteiler:

1. Österreichische Präsidentschaftskanzlei
Leopoldinischer Trakt – Hofburg
1014 Wien
begutachtung@hofburg.at

2. Parlamentsdirektion
Dr. Karl Renner-Ring 3
1017 Wien
begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

3. An den
Rechnungshof
Dampfschiffstraße 2
1030 Wien
office@rechnungshof.gv.at

4. An die
Volksanwaltschaft
Singerstraße 17
1010 Wien
post@volksanw.gv.at

5. An den
Verfassungsgerichtshof
Judenplatz 1
1010 Wien
vfgh@vfgh.gv.at

6. An den
Verwaltungsgerichtshof
Judenplatz 1
1010 Wien
office@vwgh.gv.at

7. An das
Bundeskanzleramt
Ballhausplatz 2
1014 Wien
vpost@bka.gv.at

8. An das
Bundeskanzleramt
Verfassungsdienst
Ballhausplatz 2
1014 Wien
slv@bka.gv.at

9. An das
Bundesministerium für Auswärtige Angelegenheiten
Ballhausplatz 2
1014 Wien
abti2@bmaa.gv.at

10. An das
Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur
Minoritenplatz 5
1014 Wien
Begutachtung@bmbwk.gv.at

11. An das
Bundesministerium für Finanzen
Himmelpfortgasse 4-8
1010 Wien
e-recht@bmf.gv.at

12. An das
Bundesministerium für Inneres
Herrengasse 7
1014 Wien
begeutachtung@bmi.gv.at

13. An das
Bundesministerium für Justiz
Museumstrasse 7
1070 Wien
begutachtung@bmj.gv.at

14. An das
Bundesministerium für Landesverteidigung
Dampfschiffstraße 2
1033 Wien
begutachtung@bmlv.gv.at

15. An das
Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft,
Umwelt und Wasserwirtschaft
Stubenring 1
1012 Wien
office@bmlfuw.gv.at

16. An das
Bundesministerium für Soziale Sicherheit,
Generationen und Konsumentenschutz
Ballhausplatz 2
1014 Wien
begutachtung@bmsg.gv.at

17. An das
Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit
Stubenring 1
1010 Wien
begutachtung@bmwa.gv.at

18. An das
Bundesministerium für Gesundheit und Frauen
Radetzkystraße 2
1031 Wien
begutachtung@bmgf.gv.at

19. Büro des Herrn Staatssekretärs im Bundeskanzleramt
Franz MORAK
Ballhausplatz 1
1014 Wien
franz.morak@bka.gv.at

20. Büro des Herrn Staatssekretärs im Bundeskanzleramt
Mag. Karl SCHWEITZER
Ballhausplatz 1
1014 Wien
karl.schweitzer@bka.gv.at

21. Büro des Herrn Staatssekretärs im Bundesministerium für Finanzen
Dr. Alfred FINZ
Himmelpfortgasse 4-8
1015 Wien

alfred.finz@bmf.gv.at

22. Amt der
Burgenländischen Landesregierung
Landhaus
Freiheitsplatz 1
7000 Eisenstadt

post.vd@bgld.gv.at

23. Amt der
Kärntner Landesregierung
Arnulfplatz 1
9021 Klagenfurt

post.abt2v@ktn.gv.at

24. Amt der
Niederösterreichischen Landesregierung
Landhausplatz 1
3109 St. Pölten

post.landnoe@noel.gv.at

25. Amt der
Oberösterreichischen Landesregierung
Klosterstraße 7
4010 Linz

verf.post@ooe.gv.at

26. Amt der
Salzburger Landesregierung
Chiemseehof
5010 Salzburg

buero-lad@salzburg.gv.at

27. Amt der
Steiermärkischen Landesregierung
Burg und Landhaus
8011 Graz

post@stmk.gv.at

28. Amt der
Tiroler Landesregierung
Landhaus
Eduard-Wallnöfer-Platz 3
6020 Innsbruck

verfassungsdienst@tirol.gv.at

29. Amt der
Vorarlberger Landesregierung
Landhaus
6900 Bregenz

amtdvlr@vorarlberg.at

30. Magistrat der Stadt Wien
Rathaus
Lichtenfelsgasse 2
1082 Wien

post@mda.magwien.gv.at

31. Österreichischer Gemeindebund
Löwelstraße 6
1010 Wien

oesterreichischer@gemeindebund.gv.at

32. Österreichischer Städtebund
Rathaus
1082 Wien

post@stb.or.at

33. Verbindungsstelle der Bundesländer
Schenkenstraße 4
1010 Wien
post@vst.gv.at

34. An die
Anstalt Statistik Austria
Guglgasse 13
1110 Wien
recht@statistik.gv.at

35. An das
Präsidium der Finanzprokuratur
Singerstraße 17-19
1010 Wien
Post.fp00.fpr@bmf.gv.at

36. An die
Wirtschaftskammer Österreich
Wiedner Hauptstraße 63
1045 Wien
agb@wko.at

37. An die
Wirtschaftskammer Österreich
Abeilung Verkehr und Infrastrukturpolitik
Wiedner Hauptstraße 73
1040 Wien
agb@wko.at

38. An den
Bundesarbeitskammertag
Prinz Eugenstraße 20-22
1041 Wien
begutachtungen@akwien.or.at

39. An den
Österreichischen Landarbeiterkammertag
Marco D'Avianogasse 1
1010 Wien
oelakt@landarbeiterkammer.at

40. An den
Österreichischen Rechtsanwaltskammertag
Tuchlauben 12
1010 Wien
rechtsanwaelte@oerak.at

41. An die
Vereinigung Österreichischer Industrieller
Schwarzenbergplatz 4
1030 Wien
iv.office@iv.net.at

42. An den
Österreichischen Gewerkschaftsbund
Hohenstufengasse 10-12
1011 Wien
Grundsatz@oegb.or.at

43. An die
Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern Österreichs
Schauflergasse 6
1014 Wien
pklwk@pklwk.at

44. An die
Bundeskammer der Architekten- und Ingenieurkonsulenten
Karlgasse 9
1040 Wien
office@arching.at

45. An die
Bundeskonferenz der Kammern der freien Berufe Österreichs
Tuchlauben 15
1010 Wien
office@freie-berufe.at

46. An das
Österreichische Normungsinstitut
Heimostraße 38
1021 Wien
office@on-norm.at

47. An den
Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs (ARBÖ)
Mariahilfer Straße 180
1150 Wien
id@arboe.or.at

48. An den
Österreichischen Automobil-, Motorrad und Touringclub (ÖAMTC)
Schubertring 1-3
1010 Wien
peter.forstner@oeamtc.at

49. An den
Verkehrsclub Österreichs (VCÖ)
Bräuhausgasse 7-9
1050 Wien
vcoe@vcoe.at

50. An das
Kuratorium für Verkehrssicherheit
Ölzeltgasse 3
1030 Wien
rechtsabteilung@kfv.at

51. An die
Österreichische Gesellschaft für Gesetzgebungslehre
Schottenbastei 10-16
1010 Wien
heinz.schaeffer@sbg.ac.at

52. Datenschutzrat dsrpost@bka.gv.at
53. Umweltbundesamt uba@ubavie.gv.at
54. Österr. Bundesbahnen andrea.ergert@r.oebb.at
55. Öster. Bundesforste AG s.danczul@oebf.at
56. Österr. Rat f. Forschung und Technologieentwicklung office@rat-fte.at

57. Österreichische Post AG info@post.at
58. Telekom Austria AG tk.rd@telekom.at
59. ASFINAG office@asfinag.at
60. HL-AG ihre.nachricht@hl-ag.com
61. Kammer d. Wirtschaftstreuhänder office@kwt.or.at
62. rechtswissenschaftl. Fakultät d. Univ. Wien Gertrude.Schoeberl@univie.ac.at
63. rechtswissenschaftl. Fakultät d. Univ. Linz re-dekanat@jku.at
64. rechtswissenschaftl. Fakultät d. Univ. Graz eva.kalivoda@uni-graz.at
65. rechtswissenschaftl. Fakultät d. Univ. Innsbruck dekanat-rechtswiss@uibk.ac.at
66. rechtswissenschaftl. Fakultät d. Univ. Salzburg Nikolaj.Jurcenko@sbg.ac.at
Astrid.Koch@sbg.ac.at
rw.dekanat@sbg.ac.at
67. Inst. f. Verfassungs- u. Verwaltungsrecht d. WU Wien Hedwig.Beclin@wu-wien.ac.at
Ute.Brinckmann@wu-wien.ac.at
68. Inst. f Rechtswissenschaften d. Univ. Klagenfurt Michael.Potacs@uni-klu.ac.at
69. Institut für Wirtschaft, Politik und Recht d. BoKU Wien Eva.Krickler@boku.ac.at
70. Inst. f. Europarecht d. Univ. Wien alina-maria.lengauer@univie.ac.at

Für den Bundesminister:

Mag. Dr. Christine Rose

elektronisch gefertigt

Ihr(e) Sachbearbeiter/in:

Mag. Erika Faunie

Tel.: +43 (01) 71100/5884

Fax: +43 (01) 71100/15064

e-mail: erika.faunie@bmvit.gv.at

Entwurf

Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971, das Bundesgesetz über die Mauteinhebung auf Bundesstraßen (Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 - BStMG) und das AFINAG-Gesetz geändert werden

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel 1 Änderung des Bundesstraßengesetzes 1971

Das Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286/1971, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 154/2004, wird wie folgt geändert:

I. Das Inhaltsverzeichnis lautet:

Inhaltsverzeichnis

I. Allgemeines

- § 1 Erklärung und Auflistung von Straßenzügen als Bundesstraßen**
- § 2 Einteilung der Bundesstraßen**
- § 3 Bestandteile der Bundesstraßen**
- § 4 Bestimmung des Straßenverlaufes, Ausbau und Auflistung von Straßenteilen**
- § 6 Straßenforschung**

II. Planung, Bau und Erhaltung

- § 7 Grundsätze und objektiver Nachbarschutz**
- § 7a Subjektiver Nachbarschutz**
- § 8 Straßenbaulast**
- § 10 Beiträge von Unternehmungen, Ländern und Gemeinden**
- § 11 Entscheidung über Beiträge**
- § 12 Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen**

III. Zwangsrechte und Verpflichtungen

- § 14 Bundesstraßenplanungsgebiet**
- § 15 Bundesstraßenbaugebiet**
- § 16 Untersuchungen und Vorarbeiten**
- § 17 Enteignung**
- § 18 Entschädigung, Parteistellung**
- § 19 Einleitung des Verfahrens**
- § 20 Enteignungsverfahren**
- § 20a Rückübereignung**

IV. Schutz der Straßen

- § 21 Bauten an Bundesstraßen**
- § 22 Arbeitsleistungen auf benachbarten Grundstücken**
- § 23 Benachbarte Waldungen**
- § 24 Anrainerverpflichtungen**
- § 25 Ankündigungen und Werbungen**
- § 26 Anschlüsse von Straßen und Wegen, Zufahrten**
- § 27 Betriebe an Bundesstraßen**
- § 28 Benützung der Bundesstraßen**
- § 29 Lagerungen**

VI. Behörden

- § 32 Behörden**

VII. Übergangsbestimmung, Inkrafttreten, Vollziehung

- § 33 Übergangsbestimmung**
- § 34 Inkrafttreten, Außerkraftsetzung von Vorschriften**
- § 34a Verweisungen**
- § 34b Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft**
- § 35 Vollziehung**
- § 36 Sprachliche Gleichbehandlung**

Verzeichnis 1

Bundesstraßen A (Bundesautobahnen)

Verzeichnis 2

Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen)

2. Paragraphenbezeichnungen am Beginn der Paragraphenüberschriften entfallen und werden statt dessen jeweils der ersten Zeile, gegebenenfalls der Absatzbezeichnung des Paragraphen vorangestellt.

3. In § 1 Abs. 2 wird folgender Satz angefügt:

„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.“

4. §1 Abs. 3 lautet:

„(3) Der Bund kann seiner Aufgabe zur Errichtung von Bundesstraßen gemäß den Verzeichnissen 1 und 2 durch Übernahme bestehender Straßen oder Straßenteile nachkommen, soweit sie zur Bemautung geeignet sind. Die Übertragung ins Eigentum des Bundes erfolgt entschädigungslos aufgrund eines Übereinkommens. Die Übernahme wird ab dem Zeitpunkt wirksam, in dem die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auf den mautpflichtigen Strecken mit der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut beginnt. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Übernahme und die nähere Beschreibung der übernommenen Straßen oder Straßenteile im Bundesgesetzblatt kundzumachen.“

5. § 2 lautet:

„§ 2. (1) Das Bundesstraßennetz besteht aus den Bundesstraßen A (Bundesautobahnen, Verzeichnis 1) und den Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen, Verzeichnis 2). Die Bundesstraßen eignen sich für den Schnellverkehr im Sinne straßenpolizeilichen Vorschriften, weisen keine höhengleichen Überschneidungen mit anderen Verkehrswegen auf und dienen nicht der lokalen Aufschließung.“

(2) Durch Anschlussstellen werden Verbindungen zum übrigen öffentlichen Straßennetz hergestellt. Anschlussstellen auf Rampen von Anschlussstellen und Zubringern sind unzulässig. Außer am Anfang oder Ende einer Bundesstraße sind Anschlussstellen niveaufrei auszuführen.

(3) Durch diese Bestimmungen werden die einschlägigen straßenpolizeilichen Vorschriften nicht berührt.“

6. § 3 lautet:

„§ 3. Als Bestandteile der Bundesstraße gelten neben den unmittelbar dem Verkehr dienenden Flächen wie Fahrbahnen (z.B. Hauptfahrbahnen inklusive Kollektoren, Zubringer, Anschlussstellen samt ihren Rampen) und Parkflächen auch der Grenzabfertigung, der Verkehrsbeeinflussung, Kontrolle oder der Bemautung dienende Grundflächen und Anlagen, weiters Anlagen im Zuge einer Bundesstraße wie Tunnel, Brücken, Durchlässe, Stütz- und Futtermauern, Straßenböschungen, Straßengräben und Sanitäranlagen, ferner Betriebsgrundstücke gemäß § 27, sowie sonstige der Erhaltung und der Beaufsichtigung der Bundesstraßen dienende bebaute und unbebaute Grundstücke und Anlagen zum Schutz vor Beeinträchtigungen durch den Verkehr auf der Bundesstraße, insbesondere gegen Lärmeinwirkung.“

7. An den Text des § 4 Abs. 1 werden folgende Sätze angefügt:

„bestimmen. Hierzu können im Bescheid die erforderlichen Auflagen, Bedingungen, Befristungen oder Projektsänderungen vorgeschrieben werden. Dieser Bescheid tritt außer Kraft, wenn nicht binnen 10 Jahren ab Rechtskraft mit wesentlichen Baumaßnahmen zur Errichtung begonnen wurde. Wenn dies zweckmäßig erscheint, kann die Verwirklichung des Straßenbauvorhabens über Antrag in Stufen oder Abschnitten genehmigt werden.“

8. In § 4 Abs. 3 zweiter Satz wird das Zitat „§ 1 Abs. 3, letzter Satz“ durch „§ 1 Abs. 2, dritter Satz“ ersetzt.

9. In § 4 Abs. 5 werden die letzten zwei Sätze durch folgenden Satz ersetzt:

„Innerhalb dieser Auflagefrist kann jedermann schriftlich eine Stellungnahme und können Nachbarn (§ 7a) schriftlich Einwendungen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einbringen.“

10. § 6 lautet:

„§ 6. (1) Die Aufwendungen für Zwecke der Forschung und für grundlegende Untersuchungen in Angelegenheiten der Bundesstraßen, ausgenommen die Straßenpolizei, sind aus den in den jährlichen Bundesfinanzgesetzen dafür 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 Personen durch die Gewährung von Zuschüssen oder Darlehen sowie weiters für Zwecke der Dokumentation, Information und Publikation in allen Bereichen der Bundesstraßen, ausgenommen der Straßenpolizei, zu verwenden.

(2) Bei der Durchführung der Förderung der genannten Forschungs- und Entwicklungsvorhaben ist auf die Grundsätze und Ziele der gesamtösterreichischen Forschungs- und Technologiepolitik in sinngemäßiger Anwendung des § 1 Forschungsorganisationsgesetz, BGBl. Nr. 341/1981, Bedacht zu nehmen. Die Gewährung von Förderbeiträgen oder Darlehen kann von Bedingungen abhängig gemacht werden. Bei Forschungsvorhaben von unmittelbarem Nutzen für den Förderungswerber hat dieser einen angemessenen Beitrag zur Deckung der Kosten zu leisten. Die §§ 20 und 21 des Forschungs- und Technologieförderungsgesetzes, BGBl. Nr. 434/1982, gelten sinngemäß.“

11. Die Überschrift zu § 7 lautet:

„II. Planung, Bau und Erhaltung Grundsätze und objektiver Nachbarschutz“

12. In § 7 werden nach Abs. 2 folgende Absätze 3, 4, 5, 6 und 7 angefügt:

„(3) Bei Planung, Bau und Betrieb von Bundesstraßen ist vorzusorgen, dass Beeinträchtigungen von Nachbarn verhindert oder vermieden werden. Für die Beurteilung von Beeinträchtigungen ist die Widmung im Zeitpunkt der Kenntnisnahme der Gemeinde von den Planungsabsichten des Bundes anlässlich

der öffentlichen Auflage eines Bundesstraßenplanungsgebiets (§ 14) oder, falls ein solches nicht aufgelegt wurde, bei der öffentlichen Auflage des Bundesstraßebauvorhabens (§ 4) heranzuziehen. Sofern eine Gefährdung oder Belästigung gemäß § 7a nicht vorliegt, sind Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung von Beeinträchtigungen nur zu ergreifen, wenn dies im Verhältnis zum Erfolg mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand erreicht werden kann.

(4) Die Vorsorge gegen Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den Bau und den Betrieb der Bundesstraße (Abs. 3) 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.

(5) In Fällen, in denen mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand durch Maßnahmen nach Abs. 3 und Abs. 4 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 Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes - EisbEG, BGBI. Nr. 71/1954, eingelöst werden, sofern durch den Bau und durch den Betrieb der Bundesstraße die Benützung eines Grundstücks oder Grundstücksteiles unzumutbar beeinträchtigt wird. Gleiches gilt, wenn die unzumutbare Beeinträchtigung durch bauliche Anlagen im Zuge einer Bundesstraße (§ 3), zum Beispiel durch Beeinträchtigung des Lichtraumes, erfolgt.

(6) Im Falle, dass 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.

(7) Durch diese Bestimmung werden keine subjektiven Rechte begründet.“

13. § 7a samt Überschrift lautet:

„Subjektiver Nachbarschutz“

§ 7a. (1) Eine Bestimmung des Straßenverlaufes nach § 4 Abs. 1 ist nur zulässig, wenn unter Einhaltung der übrigen Vorschriften, bei Bau und Betrieb der Bundesstraße vermieden wird,

- a) dass das Leben und die Gesundheit von Nachbarn gefährdet werden und
- b) dass die Nachbarn in unzumutbarer Weise, insbesondere durch Lärm, Luftverschmutzung oder Erschütterung, belästigt werden und
- c) dass das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährdet werden.

(2) Nachbarn im Sinne dieser Bestimmung sind alle Personen, die durch den Bau oder den Betrieb gefährdet oder belästigt oder deren Eigentum oder sonstige dingliche Rechte gefährdet werden könnten. Als Nachbarn gelten nicht Personen, die sich vorübergehend in der Nähe der Bundesstraße aufhalten und nicht im Sinne des vorherigen Satzes dinglich berechtigt sind. Als Nachbarn gelten jedoch die Inhaber von Einrichtungen, in denen sich, wie etwa in Beherbergungsbetrieben, Krankenanstalten und Heimen regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen, und die Erhalter von Schulen hinsichtlich des Schutzes der Schüler, der Lehrer und der sonst in Schulen ständig beschäftigten Personen.

(3) Wird bei Straßenbauvorhaben im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Zulässigkeitsvoraussetzung des Abs. 1 lit. b) als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Verhältnis zum Erfolg wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann

(4) Einwendungen, die sich auf zivilrechtliche Ansprüche beziehen, sind auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

(5) Einwendungen, die eine Verletzung subjektiver öffentlicher Rechte, abgesehen von den Rechten nach Abs. 1 lit. a) und b) zum Inhalt haben, sind als unbegründet abzuweisen, wenn das öffentliche Interesse an der Errichtung der Bundesstraße größer ist, als der Nachteil, der der Partei durch die Bestimmung des Straßenverlaufes erwächst. Subjektive Rechte gemäß Abs. 1 lit. c) können jedoch nach Maßgabe der Bestimmungen über die Enteignung (§§ 17ff) eingeschränkt werden.“

14. In § 8 Abs. 1 erster Satz wird dem Wort „Bau“ die Wortfolge „Die Planung, der“ vorangestellt und wird der Begriff „Bundesmitteln“ durch die Wortfolge „Mitteln des Bundes (Bundesstraßenverwaltung)“ ersetzt.

15. In § 8 Abs. 2 erster Satz wird nach dem Begriff „Zwecke“ die Wortfolge „der Planung“ eingefügt.

16. § 10 samt Überschrift lautet:

„Beiträge von Unternehmungen, Ländern und Gemeinden

§ 10. (1) Muss eine Bundesstraße wegen der besonderen Art oder Häufigkeit der Benützung durch eine Unternehmung oder durch deren Kunden und Lieferanten in einer kostspieligeren Weise geplant, 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.

(2) Maßnahmen zum Ausbau von Bundesstraßen, bei denen der überwiegende Nutzen für den Bund (Bundesstraßenverwaltung) nicht erwiesen werden kann, dürfen nur errichtet werden, wenn das betroffene Land oder die betroffene Gemeinde oder eine andere juristische Person einen angemessenen Beitrag zur Finanzierung des Bundesstraßenbauvorhabens leisten.“

17. § 11 lautet:

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

18. § 14 Abs. 6 lautet:

„(6) Die Verordnungen nach Abs. 1 haben Hinweise auf Planunterlagen zu enthalten, welche beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, beim Amt der Landesregierung des jeweiligen Landes und in den betroffenen Gemeinden zur Einsichtnahme aufliegen.“

19. In § 15 Abs. 2 wird die Wortfolge „insgesamt 150 m und bei Bundes schnellstraßen insgesamt 100 m“ durch die Wortfolge „und Bundes schnellstraßen insgesamt 150 m und bei Kollektorfahrbahnen, zweiten Richtungsfahrbahnen, Zubringern und Rampen von Bundesstraßen insgesamt 75 m“ ersetzt.

20. In § 20 Abs. 1 und 5 wird das Zitat „Eisenbahnenteignungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71, in der geltenden Fassung,“ durch „Eisenbahn-Enteignungsschädigungsgesetzes - EisbEG, BGBl. Nr. 71/1954“ ersetzt und in Abs. 2 wird das Zitat „Eisenbahnenteignungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71“ durch „Eisenbahn-Enteignungsschädigungsgesetzes - EisbEG, BGBl. Nr. 71/1954“ ersetzt.

21. In § 20 Abs. 1 entfällt der zweite Satz, in Abs. 2, 2. Satz wird der Begriff „Schätzung“ durch den Begriff „Bewertung“ ersetzt und in Abs. 3 erster Satz wird der Begriff „Bundesministerium“ durch den Begriff „Bundesminister“ ersetzt.

22. In § 20a Abs. 2 erster Satz wird das Zitat „Eisenbahnenteignungsgesetz 1954, BGBl. Nr. 71“ durch „Eisenbahn-Enteignungsschädigungsgesetz - EisbEG, BGBl. Nr. 71/1954“ ersetzt.

23. In § 21 Abs. 1 entfällt der vorletzte Satz und in Abs. 2 wird in der ersten Zeile zwischen den Wörtern „Bundes schnellstraßen“ und „sowie“ ein Beistrich und die Wortgruppe „Rampen von Anschlussstellen“ eingefügt.

24. In § 24 Abs. 1 lautet der erste Satz:

„Die Wasserableitung auf Anlagen der Bundesstraße ist verboten.“

25. In § 24 Abs. 5 wird im ersten Satz nach dem Begriff „Bau“ die Wortfolge „oder Ausbau“ eingefügt.

26. § 25 lautet:

„§ 25. (1) Akustische Werbungen und Vorrichtungen zur Abgabe akustischer Ankündigungen dürfen innerhalb von 100 m entlang der Bundesstraßen (§ 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 Ankündigungen und Werbungen dem spezifischen Interesse der Verkehrsteilnehmer dienen und dem Stand der Technik entsprechen.

(2) Wird die Zustimmung nicht binnen drei Monaten nach Einlangen des Antrages erteilt, so entscheidet auf Antrag die Behörde über die Bewilligung. In diesem Verfahren hat der Bund (Bundesstraßenverwaltung) Parteistellung im Sinne des § 8 des Allgemeinen Verfahrensgesetzes 1991.

(3) Die Behörde hat auf Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) die Beseitigung eines durch vorschriftswidrige Verhalten herbeigeführten Zustandes auf Kosten des Veranlassers der Werbung bzw. der Ankündigung oder des Grundeigentümers anzuordnen. Sie kann dies auch von Amts wegen tun.“

27. § 26 lautet:

„§ 26. (1) Zu- und Abfahrten auf und von Bundesstraßen sind nur in Form von Anschlussstellen zugelassen (§ 2 Abs. 2). Ausgenommen sind Zu- und Abfahrten zu rein betrieblichen Zwecken der Bundesstraßenverwaltung oder solche gemäß Abs. 4.

(2) Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) kann jedoch befristet Zu- und Abfahrten zu und von Baustellen im Zusammenhang mit der Errichtung von im öffentlichen Interesse liegenden Infrastrukturbauten zustimmen, sofern sichergestellt ist, dass deren Benützung nicht jedermann offen steht und für die Verkehrssicherheit auf der Bundesstraße keine Nachteile zu erwarten sind. Die Behörde hat auf Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) bei geänderten Verhältnissen oder nach Ablauf der Frist die Anpassung oder die gänzliche Entfernung der Zu- und Abfahrten auf Kosten des Anschlussberechtigten anzuordnen.

(3) Im Zusammenhang mit der Tunnelsicherheit von Eisenbahnanlagen kann der Bund (Bundesstraßenverwaltung) Zu- und Abfahrten zwischen Eisenbahnanlagen (§ 10 Eisenbahngesetz 1957) und Bundesstraßen erlauben. Es ist sicherzustellen, dass diese Anlagen nur im Einsatzfall benutzt werden. Die Behörde hat auf Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) bei geänderten Verhältnissen die Anpassung dieser Anlagen auf Kosten des Eisenbahnunternehmens anzuordnen.

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

28. In § 27 Abs. 2 entfallen der zweite und der dritte Satz und es entfällt der Abs. 3.

29. In § 34 werden nach Abs. 4 folgende Absätze 5, 6 und 7 angefügt:

„(5) § 1 Abs. 2 und 3, §§ 2, 3, 4 Abs. 1, 3 und 5, §§ 6, 7 Abs. 3 bis 7, §§ 7a, 8, 10, 11, 14 Abs. 6, 15 Abs. 2, 20 Abs. 1, 2 und 5, 20a Abs. 2, 21 Abs. 1 und 2, 24 Abs. 1 und 5, 25, 26 und 27 Abs. 2 dieses Bundesgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. XXX/200X treten am 1. Jänner 2006 in Kraft.

Auf Verfahren gemäß § 4 Abs. 1, in deren Rahmen die öffentliche Auflage gemäß § 4 Abs. 5 bis zum 31. Dezember 2005 durchgeführt wurde, sind die §§ 7 und 7a in der Fassung vor der Novelle BGBI. I Nr. XXX/200X anzuwenden.

Der § 27 Abs. 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. 154/2004 tritt am 31. Dezember 2005 außer Kraft.

(6) Bei Verkehrsverbindungen, die nicht den §§ 2, 26 oder 27 entsprechen, ist der gesetzmäßige Zustand ehestmöglich, spätestens aber bis 31. Dezember 2010 herzustellen.

(7) Verordnungen, mit denen Fahrverbindungen gemäß dem bis zum 31. Dezember 2005 in Geltung gestandenen § 27 Abs. 3 oder Anschlussstellen auf Rampen von Anschlussstellen und Zubringern festgelegt wurden und die am 31. Dezember 2005 in Geltung standen, bleiben aufrecht.“

30. In § 35 wird das Zitat „§ 1 Abs. 3 zweiter Satz“ durch „§ 1 Abs. 2 dritter Satz“ ersetzt.

31. Verzeichnis 1 lautet:

Verzeichnis 1

Bundesstraßen A (Bundesautobahnen)

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
A 1	West Autobahn	Wien/Auhof (B 1) – Knoten Steinhäusl (A 21) – 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	Knoten Wien/Inzersdorf (A 23/B 17) Knoten Wiener Neustadt (S 4) – Knoten Seebenstein (S 6) – Wechsel - Knoten Riegersdorf – Knoten Graz/Ost – Knoten Graz/West (A 9) – Pack – Klagenfurt/Nord - Knoten Villach (A 10/A 11) - Staatsgrenze bei Arnoldstein, einschließlich Knoten Graz/Ost – Graz/Liebenau (Sternäckerweg)
A 3	Südost Autobahn	Knoten Guntramsdorf (A 2) – Knoten Eisenstadt (S 31) – Wulkaprodersdorf – Staatsgrenze bei Klingenbach
A 4	Ost Autobahn	Wien/Stadionbrücke (B 221/B 227) – Knoten Prater (A 23)

		– Knoten Wien/Simmeringer Haide (A 22) – Knoten Schwechat (S 1) – Knoten Bruckneudorf (A 6) – Staatsgrenze bei Nickelsdorf
A 5	Nord Autobahn	Knoten Eibesbrunn (S 1) – Wolkersdorf – Staatsgrenze bei Drasenhofen
A 6	Nordost Autobahn	Knoten Bruckneudorf (A 4) – Staatsgrenze bei Kittsee
A 7	Mühlkreis Autobahn	Knoten Linz (A 1) – Knoten Linz/Hummelhof (A 26) – Knoten Linz/Urfahr (A 26) – Unterweitersdorf (S 10)
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) – Bosrucktunnel – Knoten St.Michael (S 6/S 36) – Knoten Graz/West (A 2) – Staatsgrenze bei Spielfeld
A 10	Tauern Autobahn	Knoten Salzburg (A 1) – Knoten Pongau – Katschbergtunnel – Knoten Spittal/Millstätter See – Knoten Villach (A 2/A 11), einschließlich Knoten Pongau – Bischofshofen (B 164/B 311) sowie 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 – Knoten Innsbruck/Amras (A 13) – Knoten Innsbruck/West (A 13) – Knoten Oberinntal – Zams (S 16), einschließlich Knoten Oberinntal – Landecker Tunnel – Fließ (B 180) sowie einschließlich Knoten bei Haiming – Tschirgartunnel – Nassereith (B 179/B 189)
A 13	Brenner Autobahn	Knoten Innsbruck/Amras (A 12) – Knoten Innsbruck – Staatsgrenze am Brennerpaß, einschließlich Knoten Innsbruck/West (A 12) – Knoten Innsbruck
A 14	Rheintal/Walgau Autobahn	Staatsgrenze bei Hörbranz – Pfändertunnel – Knoten Bregenz – Knoten Lauterach (S 18) – Bludenz/Ost (S 16), einschließlich Knoten Bregenz – Bregenz (L 202)
A 21	Wiener Außenring Autobahn	Knoten Steinäusl (A 1) – Knoten Vösendorf (A 2/S 1)
A 22	Donauufer Autobahn	Knoten Wien/Simmeringer Haide (A 4) – Knoten Kaisermühlen (A 23) – Knoten Nordbrücke – Knoten Korneuburg West (S 1) – Stockerau/West (S 5), einschließlich Anschluss Nordbrücke (B 14/B 227) – Nordbrücke – Knoten Nordbrücke – Lundenburger Gasse/Ignaz-Köck-Straße
A 23	Autobahn Südosttangente Wien	Wien/Altmannsdorf (B 224) – Knoten Inzersdorf (A 2) – Knoten Prater (A 4) – Knoten Kaisermühlen (A 22) – Hirschstetten (S 2), einschließlich Hirschstetten-Hausfeldstraße – Knoten Raasdorf (S 1)
A 25	Welser Autobahn	Knoten Haid (A 1) – Knoten Wels (A 8)
A 26	Linzer Autobahn	Knoten Linz/Hummelhof (A 26) (A 7) – Knoten Linz/Urfahr (A 7)

32. Verzeichnis 2 lautet:

Verzeichnis 2
Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen)

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
S 1	Wiener Außenring Schnellstraße	Knoten Vösendorf (A 2/A 21) – Knoten Schwechat (A 4) – Knoten Raasdorf (A 23) – Knoten Wien/Süßenbrunn (S 2) – Knoten Eibesbrunn (A 5) - Korneuburg (A 22)
S 2	Wiener Nordrand Schnellstraße	Wien/Hirschstetten (A 23) – Knoten Wien/Süßenbrunn (S 1) – Deutsch Wagram (Anmerkung 1)
S 4	Mattersburger Schnellstraße	Mattersburg (B 50) – Knoten Mattersburg (S 31) – Knoten Wiener Neustadt (A 2)
S 5	Stockerauer Schnellstraße	Stockerau/West (A 22) – Krems (B 3/B 37)
S 6	Semmering Schnellstraße	Seebenstein (B 54) – Knoten Seebenstein (A 2) – Semmertunnel - Knoten Bruck/Mur (S 35) - Knoten St. Michael (A 9/S 36)
S 7	Fürstenfelder Schnellstraße	Knoten Riegersdorf (A 2) – Fürstenfeld – Staatsgrenze bei Heiligenkreuz
S 10	Mühlviertler Schnellstraße	Unterweitersdorf (A 7) – Freistadt – Staatsgrenze bei Wulowitz
S 16	Arlberg Schnellstraße	Zams (A 12) – Arlbergtunnel – Bludenz/Ost (A 14)
S 18	Bodensee Schnellstraße	Knoten Lauterach (A 14) – Staatsgrenze bei Höchst
S 31	Burgenland Schnellstraße	Schützen (B 50) – Eisenstadt/Ost – Knoten Eisenstadt (A 3) – Knoten Mattersburg (S 4) – Oberpullendorf - Staatsgrenze bei Rattersdorf
S 33	Kremser Schnellstraße	Knoten St.Pölten (A 1) – Traismauer – Donaubrücke Traismauer (S 5) einschließlich Traismauer – Krems/Süd (B 33/B 37) (Anmerkung 2)
S 35	Brucker Schnellstraße	Knoten Bruck/Mur (S 6) - Knoten Peggau-Deutschfeistritz (A 9)
S 36	Murtal Schnellstraße	Knoten St.Michael (A 9/S 6) – Judenburg – Scheifling (B 317)

Anmerkung 1: Der zur Wagramer Straße führende Straßenzug wird ab dem Absprung der Umfahrung Süßenbrunn mit Verkehrsübergabe der Umfahrung Süßenbrunn als Bundesstraße aufgelassen.

Anmerkung 2: Der Straßenzug Traismauer - Krems/Süd (ehemalige B 33, ehemalige B 37) wird mit Verkehrsübergabe der Donaubrücke Traismauer als Bundesstraße aufgelassen.

Artikel 2
Änderung des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002

Das Bundesgesetz über die Mauteinhebung auf Bundesstraßen (Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 - BStMG), BGBl. I Nr. 109/2002, wird wie folgt geändert:

1. Im Inhaltsverzeichnis wird die Zeile „§ 29 Mitwirkung der Organe der Straßenaufsicht und der Zollwache“ durch die Zeile „§ 29 Mitwirkung der Organe der Straßenaufsicht“ und die Zeile „§ 32 Straßenbenützungsabgabe“ durch die Zeile „§ 32 Straßenförderfinanzierungsgesetze“ ersetzt.

2. Im § 5 Abs. 2 erster Satz entfällt das Wort „oder“.

3. Im § 6 wird das Wort „höchstzulässiges“ durch die Wortfolge „höchstes zulässiges“ ersetzt und es wird folgender Satz angefügt:

„Mehrspurige Kraftfahrzeuge, die noch nie zum Verkehr zugelassen waren und ein Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen führen, unterliegen der fahrleistungsabhängigen Maut, sofern ihr Eigengewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt.“

4. § 7 lautet:

„§ 7. (1) Die Maut ist durch Einsatz zugelassener Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut im Wege der Abbuchung von Mautguthaben oder der zugelassenen Verrechnung im Nachhinein zu entrichten. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat zur Mautabwicklung eine in Artikel 2 der Richtlinie 2004/52/EG genannte Technik zu nutzen.“

(2) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft kann andere Formen der Mautentrichtung zulassen und für Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut einen angemessenen Kostenersatz fordern, der mit dem Diskriminierungsverbot des Artikel 7 Abs. 4 der Richtlinie 1999/62/EG vereinbar ist.

(3) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat nach Maßgabe der Artikel 3 und 4 sowie des Anhangs der Richtlinie 2004/52/EG den europäischen elektronischen Mautdienst anzubieten.

(4) Die näheren Bestimmungen über Geräte, deren Zulassung und Einsatz, über Abbuchung, Verrechnung und andere Formen der Mautentrichtung sowie über den europäischen elektronischen Mautdienst sind in der Mautordnung zu treffen.

(5) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat dafür Sorge zu tragen, dass die Kraftfahrzeuglenker ihre Fahrzeuge vor der Benützung von Mautstrecken mit Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut ausstatten können.“

5. Im § 9 Abs. 2 wird nach dem Wort „Anhänger“ die Wortfolge „unabhängig vom höchsten zulässigen Gesamtgewicht des Anhängers“ eingefügt.

6. Im § 9 Abs. 4 lautet der letzte Satz:

„Die Beträge sind kaufmännisch auf volle zehn Cent zu runden, wobei der Mindesttarif unabhängig von der Länge des Mautabschnittes jedenfalls zehn Cent zu betragen hat.“

7. Im § 10 Abs. 2 Z 1 wird das Wort „Übelbach“ durch die Wortfolge „Anschlussstelle Übelbach“ ersetzt.

8. Im § 10 Abs. 3 lautet der erste Satz:

„Mehrspurige Fahrzeuge, die noch nie zum Verkehr zugelassen waren und ein Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen führen, unterliegen der zeitabhängigen Maut, sofern ihr Eigengewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt.“

9. Im § 13 Abs. 1 wird die Wortfolge „im öffentlichen Interesse Fahrzeuge bestimmter Benutzergruppen, insbesondere der in § 2 Straßenbenützungsabgabegesetz, BGBl. Nr. 629/1994, genannten,“ ersetzt durch die Wortfolge „Fahrzeuge, deren Verwendung im öffentlichen Interesse gelegen ist,“ ersetzt.

10. Im § 13 Abs. 2 wird die Wortfolge „Die Bundesämter für Soziales und Behindertenwesen haben“ durch die Wortfolge „Das Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen hat“, die Wortfolge „Die Bundesämter für Soziales und Behindertenwesen sind“ durch die Wortfolge „Das Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen ist“ und die Wortfolge „den Bundesämtern für Soziales und Behindertenwesen“ durch die Wortfolge „dem Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen“ ersetzt; die Wortfolge „in ihrem Sprengel“ wird durch die Wortfolge „im Inland“ ersetzt.

11. § 15 Abs. 1 Z 5 lautet:

„5. Bestimmungen über die Zulassung von Geräten zur elektronischen Entrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut, ihre Anbringung am oder im Fahrzeug, ihren Einsatz sowie über den europäischen elektronischen Mautdienst (§ 7 Abs. 1 bis 3);“

12. Im § 15 Abs. 1 Z 9 wird der Klammerausdruck „(§§ 11 Abs. 1 bis 3, 32 Abs. 6)“ durch den Klammerausdruck „(§ 11 Abs. 1 bis 3)“ ersetzt.

13. § 15 Abs. 1 Z 14 lautet:

„14. Bestimmungen über den Nachweis des Eigengewichtes von mehrspurigen Fahrzeugen, die noch nie zum Verkehr zugelassen waren und ein Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen führen (§§ 6, 10 Abs. 3);“

14. Im § 15 Abs. 2 Z 1 entfällt das Wort „oder“.

15. § 18 Abs. 2 lautet:

„(2) Zum Zweck der Kontrolle der ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut und der Durchführung von Verkehrserhebungen (wie Verkehrszählungen u. dgl.) sind die Mautaufsichtsorgane berechtigt, Kraftfahrzeuglenker durch deutlich sichtbare oder hörbare Zeichen zum Anhalten aufzufordern, sie anzuhalten, die Identität des Lenkers und des Zulassungsbesitzers festzustellen und das Fahrzeug, insbesondere das Gerät zur elektronischen Entrichtung der Maut, die Anbringung der Vignette, den Fahrschreiber, den Wegstreckenmesser und das Kontrollgerät gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 zu überprüfen. Kraftfahrzeuglenker haben der Aufforderung zum Anhalten Folge zu leisten, an der Identitätsfeststellung mitzuwirken und die Überprüfung des Fahrzeuges zu dulden. Die Mautaufsichtsorgane sind zu diesem Zweck berechtigt, die aus Gründen der Verkehrssicherheit allenfalls notwendigen Verkehrsbeschränkungen (z.B. sogenannte Geschwindigkeitstrichter) anzurufen und durch Straßenverkehrszeichen kundzumachen sowie eine allenfalls notwendige Regelung mit Lichtzeichen vorzunehmen. Für die Anwendung dieser Maßnahmen gilt § 44b Abs. 2 bis 4 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159.“

16. § 19 Abs. 2 bis 5 lauten:

„(2) Die Mautaufsichtsorgane sind ermächtigt, anlässlich der Betretung bei Verwaltungsübertretungen gemäß § 20 mündlich den Lenker zur Zahlung einer Ersatzmaut aufzufordern. Die Organe der Straßenaufsicht sind ermächtigt, anlässlich der Betretung bei Verwaltungsübertretungen gemäß § 20 Abs. 1 den Lenker mündlich zur Zahlung einer Ersatzmaut aufzufordern. Der Aufforderung wird entsprochen, wenn der Lenker unverzüglich die entsprechende Ersatzmaut zahlt. Hierüber ist eine Bescheinigung auszustellen.

(3) Die Mautaufsichtsorgane und die Organe der Straßenaufsicht sind im Fall, dass wegen einer von ihnen dienstlich wahrgenommenen Verwaltungübertretung gemäß § 20 Abs. 1 keine bestimmte Person beanstandet werden kann, ermächtigt, am Fahrzeug eine schriftliche Aufforderung zur Zahlung der Ersatzmaut zu hinterlassen. Die Aufforderung hat eine Identifikationsnummer und eine Kontonummer zu enthalten. Ihr wird entsprochen, wenn die Ersatzmaut binnen zwei Wochen ab Hinterlassung der Aufforderung dem angegebenen Konto gutgeschrieben wird und der Überweisungsauftrag die automationsunterstützt lesbare, vollständige und richtige Identifikationsnummer enthält.

(4) Kommt es bei einer Verwaltungübertretung gemäß § 20 zu keiner Betretung, so ist die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ermächtigt, im Falle einer Verwaltungübertretung gemäß § 20 Abs. 1 den Zulassungsbesitzer schriftlich zur Zahlung einer Ersatzmaut aufzufordern, sofern der Verdacht auf automatischer Überwachung beruht, im Falle einer Verwaltungübertretung gemäß § 20 Abs. 2 den Zulassungsbesitzer schriftlich zur Zahlung einer Ersatzmaut aufzufordern, sofern der Verdacht auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Organs der öffentlichen Aufsicht beruht. Die Aufforderung hat eine Identifikationsnummer und eine Kontonummer zu enthalten. Ihr wird entsprochen, wenn die Ersatzmaut binnen drei Wochen ab Hinterlassung der Aufforderung dem angegebenen Konto gutgeschrieben wird und der Überweisungsauftrag die automationsunterstützt lesbare, vollständige und richtige Identifikationsnummer enthält.

(5) Kommt es bei einer Verwaltungübertretung gemäß § 20 Abs. 2 zu keiner Betretung, so sind die Mautaufsichtsorgane ermächtigt, anlässlich einer Kontrolle der ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut jenes Fahrzeugs, mit dem die Tat begangen wurde, den Zulassungsbesitzer mündlich zur Zahlung einer Ersatzmaut aufzufordern, sofern der Verdacht einer Verwaltungübertretung gemäß § 20 Abs. 2 auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Organs der öffentlichen Aufsicht beruht und die Tat nicht bereits verjährt ist. Die Aufforderung ist an den Lenker zu richten, der bei der Leistung der Ersatzmaut als Vertreter des Zulassungsbesitzers fungiert. Ihr wird entsprochen, wenn der Lenker unverzüglich die Ersatzmaut zahlt. Hierüber ist eine Bescheinigung auszustellen.“

17. Im § 27 Abs. 1 wird der Ausdruck „§ 20 Abs. 2“ durch den Ausdruck „§ 20“ ersetzt.

18. § 28 lautet:

„§ 28. (1) Unter den in § 27 Abs. 1 und 2 angeführten Bedingungen können die Mautaufsichtsorgane die Unterbrechung der Fahrt anordnen und ihre Fortsetzung durch geeignete Vorkehrungen (Abnahme der Fahrzeugschlüssel und der Fahrzeugpapiere, Anbringung technischer Sperren am Fahrzeug, Abstellung an geeignetem Ort u. dgl.) verhindern, solange die festgesetzte vorläufige Sicherheit nicht geleistet wird. Hierbei ist mit möglichster Schonung der Person vorzugehen; der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist zu wahren.

(2) Wird die Unterbrechung der Fahrt gemäß Abs. 1 nicht innerhalb von 72 Stunden aufgehoben, so kann die Behörde das Kraftfahrzeug als Sicherheit beschlagnahmen. § 37 Abs. 3 bis 6 VStG ist sinngemäß anzuwenden.“

19. Im § 29 wird die Überschrift „Mitwirkung der Organe der Straßenaufsicht und der Zollwache“ durch die Überschrift „Mitwirkung der Organe der Straßenaufsicht“ ersetzt.

20. § 29 Abs. 1 lautet:

„(1) Die Organe der Straßenaufsicht (§ 97 Abs. 1 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159) haben an der Vollziehung der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes über die zeitabhängige Maut mitzuwirken:

1. durch Überwachung der Einhaltung seiner Vorschriften,
2. durch Maßnahmen, die für die Einleitung und Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind,
3. durch Entgegennahme von Zahlungen gemäß § 19 Abs. 2 aus Anlaß der Betretung bei einer Verwaltungsübertretung gemäß § 20 Abs. 1,
4. durch Hinterlassen einer schriftlichen Aufforderung zur Zahlung der Ersatzmaut gemäß § 19 Abs. 3.“

21. Im § 29 Abs. 3 entfällt der erste Satz.

22. § 30 Abs. 1 lautet:

„(1) Der Bundesminister für Inneres hat aus der Evidenz gemäß § 47 Abs. 4 Kraftfahrzeugesetz 1967 der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auf Anfrage die kraftfahrzeugbezogenen Daten von Kraftfahrzeugen mitzuteilen, soweit es zur automatischen Überwachung der Einhaltung der Vorschriften über die Entrichtung der fahrleistungsabhängigen und zeitabhängigen Maut erforderlich ist.“

23. Im § 30 Abs. 2 wird der Ausdruck „§ 19 Abs. 3“ durch den Ausdruck „§ 19 Abs. 4“ ersetzt.

24. Im § 31 entfällt die Absatzbezeichnung „(1)“ und es entfallen Abs. 2 bis 6.

25. § 32 samt Überschrift lautet:

„Straßensonderfinanzierungsgesetze“

§ 32. Die Benützung der in § 10 Abs. 2 genannten Mautabschnitte mit einspurigen Kraftfahrzeugen und mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, unterliegt der Bemautung nach den Bestimmungen des Arlberg Schnellstraßen-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 113/1973, des Bundesgesetzes betreffend die Finanzierung der Autobahn Innsbruck-Brenner, BGBl. Nr. 135/1964, des Karawanken-Autobahn-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 442/1978, des Pyhrn-Autobahn-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 479/1971, und des Tauernautobahn-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 115/1969.“

26. Im § 33 wird folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) §§ 6, 10 Abs. 3 und 15 Abs. 1 Z 14 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX/2005 treten am 1. März 2006 in Kraft.“

27. § 37 lautet:

„§ 37. Mit diesem Bundesgesetz werden die Richtlinien 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren über die Benützung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, ABl. Nr. L 187 vom 20. Juli 1999 S. 42, und die Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 166 vom 30. April 2004 S. 124, in der Fassung der Berichtigung, ABl. Nr. L 200 vom 7. Juni 2004 S. 50, umgesetzt.“

28. § 38 lautet:

„§ 38. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist betraut:

1. hinsichtlich des § 1 Abs. 2, der §§ 9 bis 12, des § 13 Abs. 1 und 3, der §§ 14, 15, 19 und des § 32 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen;
2. hinsichtlich des § 13 Abs. 2 erster und zweiter Satz der Bundesminister für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie;

3. hinsichtlich des § 29 Abs. 1 und 2 der Bundesminister für Inneres im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie;
4. hinsichtlich des § 29 Abs. 3 der Bundesminister für Finanzen;
5. hinsichtlich des § 30 der Bundesminister für Inneres;
6. im Übrigen der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.“

Artikel 3

Änderung des ASFINAG-Gesetzes

Das ASFINAG-Gesetz, BGBI. Nr. 591/1982, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBI. I Nr. 174/2004, wird wie folgt geändert:

Im Artikel II wird nach § 8 folgender § 8a eingefügt:

„§ 8a. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist verpflichtet, Rückstellungen im Ausmaß von 20 v.H. der auf der A 13 Brenner Autobahn nach dem Bundesstraßen-Mautgesetz 2002, BGBI. I Nr. 109/2002, ab 1. Jänner 2006 eingehobenen Netto-Benützungsentgelte für die einer besonderen gesetzlichen Regelung vorbehalteten Leistung von Beiträgen zur Finanzierung des auf österreichischem Staatsgebiet zu errichtenden Teiles des Eisenbahnbasisstunnels auf der Brennerachse zu bilden.“

Vorblatt

Probleme:

Bundesstraßengesetz 1971

Aufgrund der Bundesstraßengesetznovelle 2004 erfolgt die Festlegung des Straßenverlaufes einer Bundesstraßenstrasse nicht mehr durch Verordnung, sondern mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. Daraus entsteht ein Regelungsbedarf in bezug auf verfahrensrechtliche Fragen und auf Nachbarrechte.

Die geltenden Regelungen hinsichtlich der zulässigen Verbindungen der Bundesstraßen zum untergeordneten Straßennetz führen wegen Unklarheiten und Widersprüchlichkeiten zu Auslegungsschwierigkeiten im Rahmen der Vollziehung. Es besteht daher ein Bedarf nach Klarstellung mit dem Ziel der Rechtssicherheit.

Bestimmte weitere Regelungen und Definitionen sind unklar und führen in der Verwaltungspraxis zu Auslegungsschwierigkeiten.

Für die Übernahme der B 317 Friesacher Straße in das Bundesstraßenverzeichnis und für die künftige Übernahme weiterer Straßen und Straßenteile in das Eigentum des Bundes sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen erforderlich.

Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und ASFINAG-Gesetz

Die Richtlinie 2004/52/EG über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft (Interoperabilitätsrichtlinie) ist umzusetzen.

Die Verwirklichung des Eisenbahnbasisstunnels auf der Brennerachse benötigt beträchtliche Finanzmittel.

Lösungen:

Bundesstraßengesetz 1971

Es werden verfahrensvereinfachende Neuregelungen und verfahrensrechtliche Sonderregelungen getroffen und es erfolgt eine klare Regelung des Nachbarschutzes mit Festlegung der subjektiven öffentlichen Rechte. Die zulässigen Verbindungen zum Sekundärstraßennetz und zu Eisenbahnanlagen werden klar festgelegt und bezüglich der Ankündigungen und Werbungen klare Regelungen getroffen.

Bestimmte Begriffe werden klargestellt und Zitierungen an die geänderte Rechtslage angepasst.

Die Voraussetzungen für die Übernahme bestehender Straßen oder Straßenteile in die Bundesstraßenverzeichnisse und die Übertragung ins Eigentum des Bundes werden neu geregelt.

Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und ASFINAG-Gesetz

Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie; Zweckbindung eines Teiles der von der ASFINAG auf der A 13 Brenner Autobahn erzielten Mauteinnahmen für die Finanzierung des Eisenbahnbasisstunnels auf der Brennerachse; daneben werden noch einige weitere Änderungen vorgesehen, die - sofern sie sich nicht aus der Praxis des Vollzugs des BStMG 2002 ergeben - hauptsächlich redaktioneller Natur sind.

Alternativen:

Bundesstraßengesetz 1971

keine

Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und ASFINAG-Gesetz

Hinsichtlich der Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie keine; hinsichtlich der Verwendung der von der ASFINAG auf der A 13 Brenner Autobahn erzielten Mauteinnahmen der Verzicht auf eine Zweckbindung.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Bundesstraßengesetz 1971

Durch den Bau neuer Bundesstraßen und aufgrund der verkehrssichereren Ausgestaltung des Bundesstraßennetzes unter Beseitigung vorschriftwidriger Anbindungen an das Sekundärstraßennetz ist mit positiven Auswirkungen für den Wirtschaftsstandort Österreich zu rechnen.

Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und ASFINAG-Gesetz

keine

Finanzielle Auswirkungen:**Bundesstraßengesetz 1971**

Für Bund und Länder ist eine geringfügige Erhöhung der Personal- und Verwaltungssachkosten zu erwarten. Diese Kosten sind für den Bund mit etwa 4.500 € und für die Länder mit etwa 17.400 € zu beziffern und liegen daher weit unter der Betragsgrenze nach der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus für das Jahr 2005 von 1.337 Mio €. Die Gemeinden werden um 1.200 € an Personal- und Verwaltungssachkosten entlastet.

Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und AFINAG-Gesetz

Für Bund, Länder ist keine Erhöhung des Personal- und Sachaufwandes zu erwarten. Kosten für die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft durch die Einrichtung des europäischen Mautdienstes werden erst mittelfristig entstehen. Zusätzlich wird von dieser Gesellschaft ein Teil ihrer Mauteinnahmen auf der A 13 Brenner Autobahn zur späteren Auszahlung an die Brenner Basistunnel BBT SE zweckzubinden sein.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:**Bundesstraßengesetz 1971**

Der vorliegende Entwurf widerspricht keinen europarechtlichen Vorgaben.

Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und AFINAG-Gesetz

Den Vorschriften sowohl der Interoperabilitätsrichtlinie als auch der Wegekostenrichtlinie wird entsprochen.

Besonderheiten des Normsetzungsverfahrens:

keine

Konsultationsverfahren:

Der vorliegende Gesetzesentwurf unterliegt mit Ausnahme der Bestimmungen des Artikel 2 Z 4, 11 und Z 27 (verpflichtende Umsetzung zwingender Vorschriften des Gemeinschaftsrechts) dem Anwendungsbereich der Vereinbarung BGBl. I Nr. 35/1999.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

Der vorliegende Gesetzentwurf verfolgt mehrere Zielsetzungen:

Bundesstraßengesetz 1971

Mit der Novellierung des Bundesstraßengesetzes 1971 durch BGBl. I Nr. 154/2004 wurde eine Anpassung an das Umweltverträglichkeitsprüfungsgebot 2000 vorgenommen und die bisherige Trassenverordnung zur Bestimmung des Straßenverlaufes einer Bundesstraße durch einen Bescheid ersetzt. Daraus resultiert ein Regelungsbedarf verfahrensrechtlicher Fragen und der Nachbarrechte. In dieser Hinsicht wird im vorliegenden Entwurf die verfahrensvereinfachende Neuregelung bezüglich des Einbringens von Stellungnahmen und Einwendungen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie anstatt wie bisher bei der Standortgemeinde getroffen und es erfolgt eine klare Regelung des Nachbarschutzes mit einer Differenzierung zwischen objektivem und subjektivem, die Parteistellung begründenden Nachbarschutz. Eine verfahrensrechtliche Sonderregelung ist das allfällige Außerkrafttreten eines Bescheides bei Nichtrealisierung des Bauvorhabens.

Weiters verfolgt der Entwurf die Ziele der klaren Darstellung zulässiger Verbindungen zum Sekundärstrassennetz und zu Eisenbahnanlagen und der klaren Regelung für Ankündigungen und Werbungen, einschließlich der amtsweigigen Durchführung von Verfahren zur Beseitigung solcher Vorrichtungen, wenn sie dem Gesetz nicht entsprechen.

Die Regelung der Straßenbaulast wird an die durch das ASFINAG-Gesetz und das ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997 geschaffene Rechtslage angepasst und die gesetzliche Möglichkeit der Beteiligung Dritter an der Finanzierung vorgesehen.

Eine verfahrensrechtliche Neuregelung mit kostensparender Wirkung ist die Kundmachung von Unterlagen, die der Verordnung gem. § 14 BStG (Bundesstraßenplanungsgebiet) zugrunde liegen, durch Auflage in der Gemeinde und nicht mehr durch Kundmachung im Bundesgesetzblatt.

Es erfolgt eine Klarstellung verschiedener Begriffe, die in der Verwaltungspraxis immer wieder zu Abgrenzungsschwierigkeiten geführt haben und es werden Anpassungen der Zitierung an die geänderte Rechtslage vorgenommen.

Bestimmte Änderungen in den Verzeichnissen 1 und 2 werden aus Gründen der redaktionellen Verbesserung durchgeführt. Hinzu kommt die Verlängerung der A 23 Autobahn Südosttangente Wien bis zur S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, wofür nach dem Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz), BGBl. I Nr. 96/2005 eine strategische Prüfung nicht erforderlich ist.

Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und ASFINAG-Gesetz

Die Richtlinie 2004/52/EG zielt auf die Interoperabilität der elektronischen Mautsysteme innerhalb des Binnenmarkts und die Einrichtung eines europäischen Mautdienstes für das gesamte mautpflichtige Straßennetz der Gemeinschaft ab, wobei die Freiheit der Mitgliedstaaten unberührt bleibt, Vorschriften für die Erhebung von Mauten für die Benützung von Straßeninfrastrukturen festzulegen.

Als technische Lösungen zur Mautabwicklung werden die in Österreich bereits im Einsatz befindliche Mikrowellentechnik und daneben auch die Satellitenortung und der Mobilfunk vorgesehen. Die Schaffung eines europäischen Mautdienstes setzt eine Entscheidung der Europäischen Kommission voraus, die nur getroffen werden darf, wenn alle Voraussetzungen dafür gegeben sind, dass die Interoperabilität in technischer, verfahrensbezogener und rechtlicher Hinsicht funktioniert. Vor der Entscheidung ist ein Ausschuss für elektronische Maut zu befassen. Da der genannte Ausschuss sich erst konstituiert hat, aber sonst noch zu keinen weiteren Ergebnissen gekommen ist, besteht mittelfristig kein Handlungsbedarf für die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft. Kosten für die Gesellschaft entstehen somit vorerst nicht.

Da die Verwirklichung des Eisenbahnbasisstunnels auf der Brennerachse beträchtliche Finanzmittel benötigt, soll die ASFINAG verpflichtet werden, vorerst einen Anteil der auf der A 13 Brenner Autobahn eingehobenen fahrleistungsabhängigen Mauten nach Abzug der Umsatzsteuer für dieses Vorhaben durch die Bildung bilanzieller Rückstellungen zweckzubinden.

Finanzielle Auswirkungen:

Bundesstraßengesetz 1971

Für Bund und Länder ist eine geringfügige Erhöhung der Personal- und Verwaltungssachkosten zu erwarten. Diese Kosten sind für den Bund mit etwa 4.500 € und für die Länder mit etwa 17.400 € zu beziehen und liegen daher weit unter der Betragsgrenze nach der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus für das Jahr 2005 von 1.337 Mio €. Die Gemeinden werden um 1.200 € an Personal- und Verwaltungssachkosten entlastet.

Die Belastung der Länder resultiert aus der Vorbereitungsarbeit für die Übereinkommen nach § 1 Abs. 3 (Übernahme einer Straße) und aus der Bearbeitung von Anträgen auf Zulassung von Ankündigungen und Werbungen (§ 25). Die Einsparungen für die Gemeinden resultieren aus dem Entfall der Pflicht, Einwendungen im Verfahren gem. § 4 zu sammeln und an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie weiterzuleiten. Die Belastung des Bundes resultiert aus der Kundmachungspflicht gem. § 1 Abs. 3 und aus allfälligen Berufungsverfahren nach einer Entscheidung des Landeshauptmannes über die Zulassung von Ankündigungen und Werbungen.

Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 und AFINAG-Gesetz

Die mit Wirksamkeit ab 1. Jänner 2006 jährlich für die Finanzierung des Eisenbahnbasistunnels auf der Brennerachse zweckzubindenden Mittel können mit ca. 19 Mio. Euro beziffert werden.

Kompetenzgrundlage:

Die verfassungsrechtliche Zuständigkeit des Bundes für dieses Bundesgesetz gründet sich auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG als „Angelegenheit der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge“ und auf Art. 11 Abs. 1 Z 4 B-VG als „Angelegenheit der Straßenpolizei“.

Besonderer Teil

Zu Art. 1 (Änderung des Bundesstraßengesetzes 1971)

Zu Z 1

Zur leichteren Auffindbarkeit der Regelungen wird dem Gesetz ein Inhaltsverzeichnis vorangestellt.

Zu Z 2

Es erfolgt eine formelle Anpassung der Gesetzesgestaltung entsprechend den Legistischen Richtlinien 1990 des Bundeskanzleramtes.

Zu Z 3 (§ 1 Abs. 2):

Aus systematischen Gründen und auf Grund der Neufassung des Abs. 3 wurde diese gesetzliche Anordnung von Abs. 3 in den Abs. 2 verschoben.

Zu Z 4 (§ 1 Abs. 3):

Dem gesetzlichen Auftrag, Bundesstraßen zu errichten, kann der Bund auch durch Übernahme bestehender Straßen oder Straßenteile nachkommen, wobei dies an die Voraussetzung geknüpft ist, dass diese Straßen oder Straßenteile bemautungsfähig sind. Wenn diese Voraussetzung erfüllt ist, ist zur entschädigungslosen Übertragung des Eigentums an den Bund ein Übereinkommen zwischen der AFINAG für den Bund und dem bisherigen Eigentümer abzuschließen. Die Übernahme und die nähere Beschreibung der übernommenen Straßen oder Straßenteile sind im Bundesgesetzblatt kundzumachen.

Zu Z 5 (§ 2):

Die §§ 2, 26 und 27 regeln, welche Verbindungen zum übrigen Straßennetz und welche Zu- und Abfahrten zulässig sind. In Abs. 1 des § 2 wird klar zum Ausdruck gebracht, dass Bundesstraßen A und S dem Durchzugsverkehr und nicht der lokalen Aufschließung dienen. In Abs. 2 wird der Begriff Anschlussstelle definiert. Anschlussstellen müssen in ein öffentliches Straßennetz münden. Das bedeutet, dass z.B. eine Gemeindestraße, die über keine Verbindung zum übrigen öffentlichen Straßennetz verfügt, diese Bedingung nicht erfüllt. Es wird die gesetzliche Anordnung getroffen, dass Anschlussstellen, außer am Anfang oder am Ende einer Bundesstraße, niveaufrei auszuführen sind. „Niveaufrei“ im Sinne dieser Bestimmung bedeutet, dass es keine höhengleiche Überschneidung gibt. Sonderregelungen ergeben sich aus den §§ 26 und 27.

Zu Z 6 (§ 3):

Ziel dieser Bestimmung ist die Klarstellung der Bestandteile der Bundesstraßen, indem der Fahrbahnbegriff durch beispielhafte Aufzählung klargestellt wird, Doppelnennungen bestimmter Anlagen (Maut- und

Grenzabfertigungsanlagen) entfallen, Sanitäranlagen als Bundesstraßenbestandteile und Verkehrskontrollplätze sowie Verkehrsbeeinflussungsanlagen in die Bestimmung neu aufgenommen werden. Unter Zubringer sind Straßenstücke zwischen den Rampenfahrbahnen im höchstrangigen Netz und den Kreuzungen mit allen übrigen Straßen zu verstehen.

Zu Z 7 (§ 4 Abs. 1):

Da aufgrund der Rechtsgestaltungswirkung des Bescheides auch ein Eingriff in die Rechtssphäre anderer als in die des Projektwerbers erfolgt und sich die Gegebenheiten in Bezug auf die Umwelt wesentlich geändert haben können, ist aus Gründen der Rechtssicherheit die Rechtswirksamkeit des Bescheides mit 10 Jahren ab Rechtskraft des Bescheides gesetzlich zu befristen, wenn nicht vor Ablauf dieser Frist mit wesentlichen Baumaßnahmen zur Errichtung begonnen wird. Es wird jedoch auf die speziellere Norm des § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 verwiesen, wonach eine Befristung im Bescheid auszusprechen ist. Da die Realisierungsmöglichkeiten in Anbetracht der Größe von Straßenbauvorhaben von vornherein nicht immer abschätzbar sind, gibt es innerhalb dieser 10 Jahre die Möglichkeit, auf Antrag die Realisierung des Straßenbauvorhabens in Stufen oder Abschnitten im Bescheid oder in der Verordnung gemäß § 4 Abs. 1 zu genehmigen.

Zu Z 8 (§ 4 Abs. 3):

Legistische Anpassung aufgrund der Neufassung des § 1 Abs. 2 und 3.

Zu Z 9 (§ 4 Abs. 5):

Mit dem Ziel der Angleichung an die verfahrensrechtlichen Bestimmungen des UVP-G 2000 (§ 24 Abs. 8 in Verbindung mit § 9 UVP-G 2000) und an das AVG sind Stellungnahmen, die jedermann abgeben kann, und Einwendungen der Parteien nicht mehr bei der Gemeinde, sondern ausschließlich beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einzubringen.

Zu Z 10 (§ 6):

Es erfolgt eine Anpassung des Zitates an die geltende Rechtslage im Forschungsförderungsbereich, da die Bestimmungen der § 11 Abs. 2 und 18 Abs. 2 Forschungsförderungsgesetz durch das Forschungsförderungs-Strukturreform-Gesetz, BGBl. I Nr. 73/2004 aufgehoben wurden.

Zu Z 11 (Überschrift zu § 7):

Da die unter Punkt II. enthaltenen Bestimmungen (insbesondere die Grundsätze des § 7) auch bereits für die Planung von Bundesstraßen verbindlich sind, war die Überschrift des Punktes II. entsprechend zu ergänzen.

Zu Z 12 und 13 (§§ 7 und 7a):

Mit diesen beiden Bestimmungen erfolgt eine klare Regelung der Nachbarrechte. Im Gegensatz zur bisherigen Rechtslage erfolgt eine Unterscheidung zwischen objektivem und subjektivem Nachbarschutz. Im UVP-Verfahren kommen diese Bestimmungen zu denen des UVP-Gesetzes (insbesondere §§ 19 und 24h) hinzu, bei nicht UVP-pflichtigen Vorhaben, das sind etwa 15 %, gelten sie alleine.

Die Grundsätze für Planung, Bau und Erhaltung, die wie bisher in Abs. 1 niedergelegt sind, können durch Verordnungen, Dienstanweisungen und Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) der Österreichischen Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr näher ausgeführt werden. Diese stellen neben anderen Quellen den Stand der Technik dar. Hinzu kommen nun Grundsätze und Detailregelungen für den objektiven Nachbarschutz wie sie bisher in § 7a Abs. 2 bis 5 geregelt waren. In Abs. 3 wird die grundsätzliche Anordnung getroffen, dass Beeinträchtigungen von Nachbarn vermindert oder vermieden werden. Aus diesem gesetzlichen Auftrag erwächst kein subjektives öffentliches Recht Dritter und die Verpflichtung zum Nachbarschutz besteht auch dann, wenn ein Bundesstraßevorhaben keinem Trassenfestlegungsverfahren gemäß § 4 zu unterziehen ist. Für die Beurteilung der Art der Nutzung und somit der Beeinträchtigungen der Nachbarn ist die Widmung im Zeitpunkt der Kenntnisnahme der Gemeinde von den Planungsabsichten des Bundes, z.B. anlässlich der öffentlichen Auflage des Projektes (§ 4) oder des Planungsgebietes (§ 14) heranzuziehen, je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt. Die Bestimmungen des bisherigen § 7a Abs. 2 bis 5 sind nunmehr in angepasster Form als Abs. 4 bis 7 im neugefassten § 7 enthalten.

Hingegen werden durch den neugefassten § 7a den Nachbarn subjektive öffentliche Rechte eingeräumt. Der Begriff des Nachbarn und der Umfang der Rechte wurden inhaltlich an das UVP-G 2000 angelehnt. Da es sich bei Bundesstraßebauvorhaben um Vorhaben im öffentlichen Interesse handelt, können die subjektiven Rechte, abgesehen vom Gesundheitsschutz, eingeschränkte Wirkung entfalten.

Zu Z 14 (§ 8 Abs. 1):

Es erfolgt eine Anpassung an die Regelungen des ASFINAG-Gesetzes und des ASFINAG – Ermächtigungsgesetzes 1997, da Bau und Erhaltung der Bundesstraßen nicht aus Bundesmitteln, sondern aus den Einnahmen der ASFINAG erfolgen.

Zu Z 15 (§ 8 Abs. 2):

Aufgrund dieser Regelung sind die für den Bund gem. §§ 25 bis 28 gezogenen Entgelte, Veräußerungserlöse und Erlöse aus der Einräumung von Baurechten und Dienstbarkeiten an Liegenschaften auch für Zwecke der Planung von Bundesstraßen heranzuziehen.

Zu Z 16 (§ 10 Abs. 2):

Diese Bestimmung verlangt und ermöglicht die Beteiligung von Unternehmungen, Ländern oder Gemeinden an der Finanzierung der Planung, des Baues und der Erhaltung von Bundesstraßen, wenn das Wirtschaftlichkeitskriterium der Bestimmung des § 4 Abs. 1 nicht von vornherein erfüllt wird. Zwecks Standardisierung der maßgeblichen Kriterien hat das BMVIT einen Forschungsauftrag erteilt. Diese Regelung, die eine Mitfinanzierung von Bundesstraßenbauvorhaben neben dem Finanzausgleich vorsieht, ermöglicht die Durchführung von Projekten, die ansonsten wegen der Unmöglichkeit der Finanzierung durch den Bund scheitern würden.

Auch im Falle dieser gesetzlich ermöglichten Drittfinanzierung sind bei der Errichtung einer Bundesstraße oder eines Teiles einer Bundesstraße selbstverständlich die Kriterien dieses Bundesgesetzes, insbesondere die §§ 4, 7 und 7a zu erfüllen. Ein Anspruch Dritter auf Durchführung eines Bundesstraßenbauvorhabens besteht auch bei Bereitschaft zur Leistung von Beiträgen nicht.

Bei den in Abs. 2 genannten „Maßnahmen zum Ausbau von Bundesstraßen“ handelt es sich beispielsweise um die Errichtung von weiteren Fahrstreifen oder die Errichtung von weiteren Anschlussstellen.

Zu Z 17 (§ 11):

Es erfolgt eine legistische Anpassung und sprachliche Verbesserung aus Anlass der Neuregelung des § 10.

Zu Z 18 (§ 14 Abs. 6):

Durch die Kundmachung der einer Verordnung gem. § 14 zugrundeliegenden Pläne durch Auflage in der Gemeinde entfällt die bisher erforderliche kostenaufwändige Kundmachung im Bundesgesetzblatt.

Zu Z 19 (§ 15 Abs. 2):

Da sich Schnellstraßen und Autobahnen in ihrer Ausbauqualität defacto annähern, erscheint eine Angleichung in Bezug auf das Bundesstraßenbaugebiet angebracht. Hingegen wird das Bundesstraßenbaugebiet bei bestimmten Bestandteilen der Bundesstraßen eingeschränkt.

Zu Z 20 und 22 (§§ 20 Abs. 1, 2 und 5, 20a Abs. 2):

Es erfolgt eine legistische Anpassung des Zitates an das geltende Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz – EisbEG sowie durch die Ersetzung des Begriffs „Schätzung“ durch den Begriff „Bewertung“ eine terminologische Anpassung an die im Bundesgesetz über die gerichtliche Bewertung von Liegenschaften (Liegenschaftsbewertungsgesetz - LBG) verwendete Terminologie. Die Einvernehmensregelung bei die Eisenbahn berührenden Projekten in Abs. 1 kann wegen des Umstandes, dass der Landeshauptmann in mittelbarer Bundesverwaltung im Vollzugsbereich des BMVIT handelt, entfallen.

Zu Z 21 (§ 20 Abs. 1 und 3):

In Abs. 3 erfolgt eine Richtigstellung vom bisherigen „Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie“ als Geschäftsstelle auf „Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ als zuständige Berufungsbehörde.

Zu Z 23 (§ 21 Abs. 1):

Der Entfall des vorletzten Satzes dient dazu, einen Widerspruch im Gesetz zu beheben. Abs. 2 stellt klar, bis zu welcher Entfernung die Schutzzone bei bestimmten Bundesstraßenbestandteilen gilt.

Zu Z 24 (§ 24 Abs. 1):

Aufgrund des Entfalles der Bundesstraßen B nach dem Bundesstraßen-Übertragungsgesetz ist die Wasserableitung von Dächern auf die Bundesstraße nicht wahrscheinlich. Eine beispielhafte Nennung kann daher unterbleiben.

Zu Z 25 (§ 24 Abs. 5):

Die den Anrainern von Bundesstraßen gesetzlich auferlegten Duldungspflichten betreffen nicht nur die vom Neubau einer Bundesstraße ausgehenden Einwirkungen, sondern auch solche, die beim Ausbau entstehen.

Zu Z 26 (§ 25):

Im Bereich der Werbungen und Ankündigungen an Bundesstraßen stehen Anliegen der Verkehrssicherheit und der Information in einem Spannungsverhältnis zueinander. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, wird der Anwendungsbereich dieser Regelung umformuliert. Dem steht ein Antragsrecht des an der Werbung oder Ankündigung Interessierten gegenüber, wenn die ASFINAG (Bund/Bundesstraßenverwaltung) der Einrichtung nicht binnen 3 Monaten die Zustimmung erteilt.

Eine Werbung oder Ankündigung dient dann dem spezifischen Interesse des Verkehrsteilnehmers, wenn sie geeignet ist, deren typische Bedürfnisse als Straßenbenutzer anzusprechen. Dies ist beispielsweise bei Ankündigungen von Raststätten und anderen Betriebe gemäß § 27 Abs. 1 oder bei Ankündigungen mit verkehrslenkendem, unfallverhütendem oder verkehrserzieherischem Charakter der Fall.

Was als Stand der Technik anzusehen ist, geht unter anderem aus den RVS (z.B. RVS 5.512, Blend- und Lärmschutz, Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit, Visuelle Informationsträger für verkehrsfernrechte Zwecke) hervor.

Wird die privatrechtliche Zustimmung der ASFINAG für die Vorrichtungen binnen drei Monaten nicht erwirkt, so hat auf Antrag eine behördliche Entscheidung zu ergehen. Eine Anordnung auf Beseitigung eines durch vorschriftswidriges Verhalten herbeigeführten Zustandes kann auch durch die Behörde von Amts wegen erfolgen.

Zu Z 27 (§ 26):

Mit dieser Neufassung erfolgt eine eindeutige Regelung zulässiger Verbindungen zum Sekundärstraßen-Netz und zu Eisenbahnanlagen.

Die in Abs. 3 genannte Benützung im Einsatzfall schließt auch die Benützung zu Zwecken von Einsatzübungen ein.

Wie aus dem System von §§ 2, 26 und 27 ersichtlich, sind Anschlüsse von Privatgrundstücken daher unzulässig.

Zu Z 28 (§ 27 Abs. 3):

Fahrverbindungen zwischen dem Sekundärstraßen-Netz und der Bundesstraße über das Gebiet von Betrieben gemäß § 27 führen möglicherweise zu Konfliktpunkten und zu Unsicherheiten in Bezug auf Anfang und Ende der Bemautung. Sie stellen funktionell Anschlussstellen dar und sind daher künftig nach den Kriterien von Anschlussstellen zu errichten. § 27 Abs. 3 kann daher entfallen. Verordnete Fahrverbindungen sollen aber bestehen bleiben (vgl. die Regelung in § 34).

Zu Z 29 (§ 34 Abs. 5, 6 und 7):

In Abs. 5 wird klargestellt, welche Verfahren nach der bisherigen Rechtslage (Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286/1971 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 154/2004) weiterzuführen sind.

In Abs. 6 wird die erforderliche Übergangsregelung für die Herstellung des gesetzmäßigen Zustandes gem. §§ 2, 26 und 27 getroffen.

Zu Z 30 (§ 35):

Es erfolgt eine legistische Anpassung aufgrund der Neuregelung des § 1 Abs. 2 und 3.

Zu Z 31 und 32 (Verzeichnis 1 und 2):

Die meisten Änderungen sind nur redaktioneller Natur. Die A 23 Südosttangente Wien erfährt eine Er-gänzung bis zur S 1 bei Raasdorf und die A 22 wird im Süden an die A 4 angebunden.

Zu Art. 2 (Änderung des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002)**Zu Z 1, 19 bis 21 und 28:**

Mit der Bundesministeriengesetz-Novelle 2003, BGBl. I Nr. 17/2003, wurde die Zollwache als Wachkörper mit dem Ziel der Schaffung eines einheitlichen Sicherheitswachkörpers in den Bereich des Bundesministeriums für Inneres übertragen. Im Bundesministerium für Finanzen gibt es nunmehr die Zollwache als Wachkörper im Sinne des Artikel 78d B-VG nicht mehr. Es sind daher die entsprechenden Anpassungen im § 29 über die Mitwirkung der Organe der öffentlichen Aufsicht an der Vollziehung der Bestimmungen über die zeitabhängige Maut vorzunehmen. Zusätzlich wird durch Hinzufügen einer Z 4 im § 29 Abs. 1 klargestellt, dass diese Mitwirkung auch jenen Fall betrifft, in dem am Fahrzeug eine schriftliche Aufforderung zur Zahlung der Ersatzmaut zu hinterlassen ist, wenn keine bestimmte Person beanstandet werden kann.

Zu Z 1, 9, 25 und 28:

Das Straßenbenützungsabgabegesetz ist mit dem Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut am 1. Jänner 2004 außer Kraft getreten. Es ist daher einerseits die Bestimmung des § 13 Abs. 1 über Festlegung weiterer Ausnahmen von der Vignettenpflicht durch Verordnung anzupassen und andererseits der Entfall der bisher in § 32 enthaltenen Bestimmung über das Verhältnis der Entrichtung der Straßenbe-nützungsabgabe zur Mautpflicht nach den Bestimmungen des BStMG 2002 vorzusehen. Da das BStMG 2002 die Mautpflicht auf Bundesstraßen nicht abschließend regelt, wird stattdessen in § 32 ein Hinweis auf jene Bestimmungen aufgenommen, die die Grundlage für die Bemautung von einspurigen und von mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 t beträgt, für die Benützung der in § 10 Abs. 2 genannten Mautabschnitte bilden.

Zu Z 2 und 14:

Es wird im Hinblick auf die Bestimmung des § 5 Abs. 3 über die Tragung der Kosten im Falle einer Aus-nahmeregelung klargestellt, dass eine Ausnahme von der Mautpflicht für Fahrten im Rahmen von huma-nitären Hilfstransporten nur in Notstandsfällen besteht, sofern eine Regelung anlassbezogen in der Maut-ordnung erfolgt.

Zu Z 3, 8, 13 und 26:

Da ein Kraftfahrzeug mit einem Eigengewicht von über 3,5 Tonnen nach seiner Zulassung jedenfalls ein höchstes zulässiges Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen haben wird, soll dieses Kriterium nunmehr für die Regelung der Abgrenzung der beiden Mautentrichtungsarten für mehrspurige Kraftfahrzeuge, die noch nie zum Verkehr zugelassen waren und ein Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen führen, herangezogen werden.

Zu Z 4, 11 und 27:

In der Interoperabilitätsrichtlinie werden die Voraussetzungen für die Gewährleistung der Interoperabili-tät der elektronischen Mautsysteme in der Gemeinschaft festgelegt. Sie gilt für die elektronische Erhe-bung aller Arten von Straßenbenützungsgebühren im gesamten gemeinschaftlichen Straßennetz.

Alle neuen elektronischen Mautsysteme, die ab dem 1. Jänner 2007 in Betrieb genommen werden, haben zur Mautabwicklung eine oder mehrere der folgenden Techniken zu nutzen: Mikrowellentechnik (5,8 GHz), Mobilfunk nach der GSM/GPRS-Norm oder Satellitenortung.

Es ist ein europäischer elektronischer Mautdienst einzurichten. Dieser beruht auf einem vertraglichen Regelwerk, dass es allen Betreibern ermöglicht, den Dienst zu erbringen, sowie auf einer Reihe techni-scher Normen und Anforderungen und einem einzigen Vertrag zwischen den Kunden und den Betreibern, die den Dienst anbieten. Dieser Vertrag, der mit dem Betreiber eines beliebigen Straßennetzes geschlos-sen werden kann, verschafft Zugang zu dem Mautdienst für das gesamte Straßennetz.

Der europäische elektronische Mautdienst beruht auf den genannten technischen Lösungen, wobei öffent-lich zugängliche Spezifikationen verwendet werden. Die Betreiber stellen den interessierten Nutzern nach einem Zeitplan Erfassungsgeräte für ihre Fahrzeuge bereit, die sie für alle in den Mitgliedstaaten einge-setzten Mautsysteme, bei denen die genannten Techniken zum Einsatz kommen, und für alle Fahrzeugar-ten eignen. Diese Geräte müssen zumindest interoperabel und in der Lage sein, mit allen in den Mitglied-

staaten betriebenen Systemen, bei denen eine oder mehrere der genannten Techniken eingesetzt werden, zu kommunizieren. In einem Anhang zur Richtlinie werden Merkmale technischer, verfahrensbezogener und rechtlicher Natur angeführt, auf die sich der europäische elektronische Mautdienst zu stützen hat.

Die Mitgliedstaaten haben dafür zu sorgen, dass die Betreiber ihren Kunden den europäischen elektronischen Mautdienst nach folgendem Zeitplan anbieten:

- a) für alle Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen und für Fahrzeuge, die für die Beförderung für mehr als 9 Personen zugelassen sind, spätestens drei Jahre nach der von der Kommission zu treffenden Entscheidung über die Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes;
- b) für alle anderen Fahrzeuge spätestens fünf Jahre nach der genannten Entscheidung der Kommission.

Die Kommission wird bei der Entscheidung über die Merkmale des europäischen elektronischen Mautdienstes von einem Ausschuß unterstützt. Die Entscheidung ist bis 1. Juli 2006 zu treffen, darf aber nur dann getroffen werden, wenn entsprechend einer Bewertung auf der Grundlage geeigneter Untersuchungen alle Voraussetzungen dafür gegeben sind, dass die Interoperabilität in jeder Hinsicht gegeben ist.

Kann der Termin 1. Juli 2006 nicht eingehalten werden, so legt die Kommission einen neuen Zeitpunkt fest, bis zu dem die Entscheidung zu treffen ist.

Zu Z 5:

Es wird klargestellt, dass die Kategorisierung für Zwecke der Bemautung unabhängig von der Kategorisierung eines Anhängers nach den Bestimmungen des KFG erfolgt.

Zu Z 6:

Die bestehende Rundungsbestimmung im Zusammenhang mit der Mauttariffestsetzung in der Mautordnung wird dahingehend ergänzt, dass unabhängig von der Länge eines Mautabschnittes jedenfalls der Mindesttarif zehn Cent (netto) zu betragen hat. Es wird damit sichergestellt, dass auch für Mautabschnitte, deren Länge weniger als 385 Meter betragen sollte, ein Mautentgelt eingehoben werden kann.

Zu Z 7:

Es wird redaktionell klargestellt, dass die Gleinalm-Mautstrecke der A 9 bei der Anschlussstelle Übelbach beginnt bzw. endet.

Zu Z 10:

Mit dem Bundessozialamtsgesetz (Artikel 1 des Bundessozialärreformgesetzes - BSRG, BGBl. I Nr. 136/2004) wurde ein Bundessozialamt errichtet, dem die Aufgaben und Befugnisse obliegen, die im Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des BStMG 2002 von den Bundesämtern für Soziales und Behindertenwesen wahrgenommen wurden. Es ist daher § 13 Abs. 2 über die Zurverfügungstellung kostenloser Jahresvignetten an bestimmte behinderte Menschen entsprechend anzupassen.

Zu Z 12 und 24:

Es entfallen alle nur den Übergang zur fahrleistungsabhängigen Bemautung betreffenden Bestimmungen, die mit Einführung der fahrleistungsabhängigen Maut am 1. Jänner 2004 obsolet geworden sind.

Zu Z 15:

Die Bestimmung des § 18 über die Mitwirkung der Mautaufsichtsorgane wird dahingehend erweitert, dass Anhaltungen nunmehr auch zum Zweck der Durchführung von Verkehrserhebungen erfolgen können. Diese Organe sind auch berechtigt, im Falle der Kontrolle der zeitabhängigen Maut die den Bestimmungen der Mautordnung entsprechende Vignette zu überprüfen. Schließlich wird durch Übernahme des Regelungsinhaltes der Bestimmung des § 97 Abs. 5 dritter und vierter Satz StVO 1960 sichergestellt, dass die Organe zum Zwecke der Kontrolle der ordnungsgemäßen Entrichtung der Maut auch die Möglichkeit haben, Fahrzeuge unter zu Hilfenahme von automatischen Verkehrsleiteinrichtungen auf Verkehrskontrollplätze auszuleiten. Bei Ausleitung über automatische Verkehrsleiteinrichtungen wird dem betroffenen Fahrzeuglenker die Verpflichtung zum Ausfahren automatisch angezeigt, wodurch eine schnellere und effizientere Kontrolle ermöglicht wird. Es kann ein wertvoller Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet werden, da dadurch eine mögliche Beeinträchtigung des fließenden Verkehrs verringert wird. Schließlich wird eine Begleitung des Tatverdächtigen Mautprellers an einen Parkplatz bzw. an eine Raststation nicht zu erfolgen haben.

Zu Z 16 bis 18:

Mit der Änderung des § 19 wird klargestellt, dass weder dem Fahrzeuglenker noch dem Zulassungsbesitzer das Recht auf Übermittlung einer Aufforderung zur Zahlung einer Ersatzmaut zukommt. Außerdem

wird klarer hervorgehoben, dass es sich bei den beiden Alternativen bei der Zustellung von Aufforderungen zur Zahlung der Ersatzmaut (mündlich oder schriftlich) um gleichwertige Alternativen handelt. Zur Entlastung der Straßenaufsichtsorgane erweist es sich als notwendig, der ASFINAG auch die Möglichkeit der automatischen Kontrolle der Einhaltung der Vignettenpflicht einzuräumen. Entsprechend sind die Bestimmungen über die Aufforderungen auf Zahlung einer Ersatzmaut anzupassen. Schließlich wird den Mautaufsichtsorganen das Recht auf Festsetzung und Einhebung einer vorläufigen Sicherheit auch bei der Kontrolle der Einhaltung der Vignettenpflicht eingeräumt.

Zu Z 22 und 23:

Die Bestimmung des § 30 Abs. 1 wird ihrem Zweck entsprechend dahingehend richtiggestellt, dass der ASFINAG auf Grundlage des von ihr bekanntgegebenen Kennzeichens die kraftfahrzeugbezogenen Daten zu übermitteln sind. Der Verweis in Abs. 2 auf § 19 wird redaktionell richtiggestellt.

Zu Art. 3 (Änderung des ASFINAG-Gesetzes)

Da die Verwirklichung des Eisenbahnbasistunnels auf der Brennerachse beträchtliche Finanzmittel benötigt, soll die ASFINAG verpflichtet werden, vorerst einen Anteil der auf der A 13 Brenner Autobahn eingehobenen fahrleistungsabhängigen Mauten nach Abzug der Umsatzsteuer für dieses Vorhaben durch die Bildung bilanzieller Rückstellungen zweckzubinden. Diese rückgestellten Mittel werden später auf Grundlage und nach Maßgabe einer in Aussicht genommenen besonderen gesetzlichen Regelung, die im Zusammenhang mit der Umsetzung der Änderung der Wegekostenrichtlinie und der darin enthaltenen Bestimmung über die Ermächtigung zur Einhebung eines Querfinanzierungszuschlages auf der A 13 Brenner Autobahn erfolgen wird, an die Brenner Basistunnel BBT SE zur Finanzierung des auf österreichischem Staatsgebiet zu errichtenden Teiles des Vorhabens auszuzahlen sein.

Textgegenüberstellung

Artikel 1

Änderung des Bundesstraßengesetzes 1971

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
<p>§ 1. Erklärung und Auflassung von Straßenzügen als Bundesstraßen</p> <p>(1)</p> <p>(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.</p> <p>(3) Jeder zur Bundesstraße erklärte Straßenzug ist vom bisherigen Träger der Straßenbaulast dem Bund entschädigunglos 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.</p> <p>(4) 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. 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.</p> <p>(5) Der Bund kann seiner Aufgabe zur Errichtung von Bundesstraßen gemäß Verzeichnissen 1 und 2 durch Übernahme bestehender Straßen oder Straßenteile nachkommen, soweit sie zur Bemautung geeignet sind. Die Übertragung ins Eigentum des Bundes erfolgt entschädigunglos aufgrund eines Übereinkommens. Die Übernahme wird ab dem Zeitpunkt wirksam, in dem die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auf den maßpflichtigen Strecken mit der Einhebung der fahrleistungsbabhängigen Maut beginnt. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Übernahme und die nähere Beschreibung der übernommenen Straßen oder Straßenteile im Bundesgesetzblatt kundzumachen.</p>	<p>§ 1. (1)</p> <p>(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. 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.</p> <p>(3) Der Bund kann seiner Aufgabe zur Errichtung von Bundesstraßen gemäß Verzeichnissen 1 und 2 durch Übernahme bestehender Straßen oder Straßenteile nachkommen, soweit sie zur Bemautung geeignet sind. Die Übertragung ins Eigentum des Bundes erfolgt entschädigunglos aufgrund eines Übereinkommens. Die Übernahme wird ab dem Zeitpunkt wirksam, in dem die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auf den maßpflichtigen Strecken mit der Einhebung der fahrleistungsbabhängigen Maut beginnt. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Übernahme und die nähere Beschreibung der übernommenen Straßen oder Straßenteile im Bundesgesetzblatt kundzumachen.</p>
<p>§ 2. Einteilung der Bundesstraßen</p> <p>(1) Die Bundesstraßen werden eingeteilt in</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Bundesstraßen A (Bundesautobahnen), das sind Bundesstraßen ohne höhengleiche Überschneidung mit anderen Verkehrsweegen, 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 Voraussetzun- 	<p>Einteilung der Bundesstraßen</p> <p>§ 2. (1) Das Bundesstraßennetz besteht aus den Bundesstraßen A (Bundesautobahnen, Verzeichnis 1) und den Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen, Verzeichnis 2). Die Bundesstraßen eignen sich für den Schnellverkehr im Sinne der strassenpolizeilichen Vorschriften, weisen keine höhengleichen Überschneidungen mit anderen Verkehrsweegen auf und dienen nicht der lokalen Aufschließung.</p>

<p>gen 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.</p> <p>(2) Durch die Bestimmungen des Abs. 1 werden die einschlägigen strafrechtlichen Vorschriften nicht berührt.</p>	<p>(2) Durch Anschlussstellen werden Verbindungen zum übrigen öffentlichen Straßennetz hergestellt. Anschlussstellen auf Rampen von Anschlussstellen und auf Zubringern sind unzulässig. Außer am Anfang oder Ende einer Bundesstraße sind Anschlussstellen niveaufrei auszuführen.</p> <p>(3) Durch diese Bestimmungen werden die einschlägigen strafrechtlichen Vorschriften nicht berührt.</p>	<p>§ 3. Bestandteile der Bundesstraßen</p> <p>Als Bestandteile der Bundesstraßen gelten neben den unmittelbar dem Verkehr dienenden Flächen, wie Fahrbahnen, Parkflächen, der Grenzabfertigung dienende Verkehrsflächen, auch bauliche Anlagen im Zuge einer Bundesstraße, wie Tunnels, Brücken, Durchlässe, Stütz- und Futtermauern, Straßeböschungen, Straßengräben, ferner im Zuge einer Bundesstraße gelegene Mautanlagen, wie Einrichtungen zur automatischen Entrichtung und Kontrolle der fahrleistungsabhängigen Maut, 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, und Anlagen zum Schutz Betriebsgrundstücke gemäß § 27 sowie der Grenzabfertigung und der Bemautung dienende Grundflächung des Straßenverlaufes, Ausbau und Auflassung von Straßenteilen</p>	<p>§ 3. Bestandteile der Bundesstraße</p> <p>Als Bestandteile der Bundesstraße gelten neben den unmittelbar dem Verkehr dienenden Flächen wie Fahrbahnen (z.B. Hauptfahrbahnen inklusive Kollektoren, Zubringer, Anschlussstellen samt ihren Rampen) und Parkflächen auch der Grenzabfertigung, der Verkehrsbeeinflussung, Kontrolle oder der Bemautung dienende Grundflächen und Anlagen, weiters Anlagen im Zuge einer Bundesstraße wie Tunnel, Brücken, Durchlässe, Stütz- und Futtermauern, Straßeböschungen, Straßengräben und Sanitäranlagen, ferner Betriebsgrundstücke gemäß § 27, sowie sonstige der Erhaltung und der Beaufsichtigung der Bundesstraßen dienende bebaute und unbebaute Grundstücke und Anlagen zum Schutz vor Beeinträchtigungen durch den Verkehr auf der Bundesstraße, insbesondere gegen Lärmeinwirkung.</p>
		<p>§ 4. Bestimmung des Straßenverlaufes, Ausbau und Auflassung von Straßen-</p>	<p>§ 4. (1) Vor dem Bau einer neuen Bundesstraße oder ihrer Teilstrecken oder vor der Zulegung einer zweiten Richtungsfahrbahn oder vor Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie über Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der §§ 7 und 7a, die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, die Umweltverträglichkeit und die Erfordernisse des Verkehrs, darüber hinaus die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges sowie unter Bedachtnahme auf die Ergebnisse der Anhörung (Abs. 5) den Straßenverlauf im Rahmen der Verzeichnisse durch Festlegung der Straßennachse, im Falle eines Ausbaues durch Bescheinigung, beides auf Grundlage eines konkreten Projektes, durch Bescheid zu bestimmen. Hierzu können im Bescheid die erforderlichen Auflagen, Bedingungen, Befristungen oder Projektmodifikationen vorgeschrieben werden. Dieser Bescheid tritt außer Kraft, wenn nicht binnen 10 Jahren ab Rechtskraft mit</p>

		wesentlichen Baumaßnahmen zur Errichtung begonnen wurde. Wenn dies zweckmäßig erscheint, kann die Verwirklichung des Straßenbauvorhabens über Antrag in Stufen oder Abschnitten genehmigt werden.
(2)	(2)	(3) Werden Straßenteile für den Durchzugsverkehr entbehrlich oder hat sich eine wesentliche Änderung der Voraussetzungen nach Abs. 1 ergeben, so kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie über Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) die Auflassung dieser Straßenteile als Bundesstraße durch Bescheid verfügen. § 1 Abs. 2, dritter Satz, gilt sinngemäß. Sofern die auf gelassenen Straßenteile nicht mehr Verkehrszecken dienen, sind sie vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) hinsichtlich ihrer Kulturgattung in einen den anrainenden Grundstücken ähnlichen Zustand zu versetzen (Rekultivierung). Vor Erlassung eines Bescheides sind die berührten Länder und Gemeinden zu hören; die Gemeinden werden hiebei im eigenen Wirkungsbereich tätig.
(4)	(4)	(5) Vor Erlassung eines Bescheides nach Abs. 1 sind ausreichende Plan- und Projektunterlagen sowie Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit durch sechs Wochen in den berührten Gemeinden zur öffentlichen Einsicht aufzuzeigen. Zeit und Ort der Auflage sind durch einmäige Veröffentlichung im Amtsblatt zur Wiener Zeitung und in einer im betreffenden Bundesland weit verbreiteten Tageszeitung sowie durch Anschlag an den Amtstafeln des Gemeindeamtes (Rathauses) der berührten Gemeinden kundzumachen. Innerhalb dieser Auflagefrist kann jedermann schriftlich eine Stellungnahme und können Nachbarn (§ 7a) schriftlich Einwendungen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einzubringen.
(6)		Straßenforschung Die Aufwendungen für Zwecke der Forschung und für grundlegende Untersuchungen in Angelegenheiten der Bundesstraßen, ausgenommen die Straßenspolizei, sind aus den in den jährlichen Bundesfinanzgesetzen dafür vorgesehenen Mitteln zu bedecken. Diese Mittel sind im Interesse der Umweltverträglichkeit im Straßenbau und der Steigerung der Wirtschaftlichkeit im Straßenbau sowie der

<p>Sicherheit der Verkehrsausbauung sowohl für die Erteilung von Forschungs- und Entwicklungsaufträgen gegen Entgelt als auch für die Förderung von Forschungs- und Entwicklungsvorhaben physischer oder juristischer 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.</p> <p>(2) Bei der Durchführung der Förderung der genannten Forschungs- und Entwicklungsvorhaben ist auf die Grundsätze und Ziele der gesamtösterreichischen Forschungs- und Technologiepolitik in sinngemäßer Anwendung des § 1 Forschungsorganisationsgesetz, BGBl. Nr. 341/1981, Bedacht zu nehmen. Die Gewährung von Förderbeiträgen oder Darlehen kann von Bedingungen abhängig gemacht werden. Bei Forschungsvorhaben von unmittelbarem Nutzen für den Förderungswerber hat dieser einen angemessenen Beitrag zur Deckung der Kosten zu leisten. Die §§ 20 und 21 des Forschungs- und Technologieförderungsgesetzes, BGBl. Nr. 434/1982, gelten sinngemäß.</p>	<p>II. PLANUNG, BAU UND ERHALTUNG</p> <p>Grundsätze und objektiver Nachbarschutz</p> <p>§ 7. (1) und (2)</p> <p>(3) Bei Planung, Bau und Betrieb von Bundesstraßen ist vorzusorgen, dass Beeinträchtigungen von Nachbarn vermindert oder vermieden werden. Für die Beurteilung von Beeinträchtigungen ist die Widmung im Zeitpunkt der Kenntnisnahme der Gemeinde von den Planungsabsichten des Bundes anlässlich der öffentlichen Auflage eines Bundesstraßenplanungsgebiets (§ 14) oder, falls ein solches nicht aufgelegt wurde, bei der öffentlichen Auflage des Bundesstraßenbauvorhabens (§ 4) heranzuziehen. Sofern eine Gefährdung oder Belästigung gemäß § 7a nicht vorliegt, sind Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung von Beeinträchtigungen nur zu ergreifen, wenn dies im Verhältnis zum Erfolg mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand erreicht werden kann.</p> <p>(4) Die Vorsorge gegen Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den Bau und den Betrieb der Bundesstraße (Abs. 3) kann auch dadurch erfolgen, daß auf freiem Grundstück 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.</p> <p>(5) In Fällen, in denen mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand durch Maß-</p>
--	--

<p>nahmen nach Abs. 3 und Abs. 4 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 Eisenbahn-Enteignungsschädigungsgesetzes - EisbEG, BGBL Nr. 7/1954, eingelöst werden, sofern durch den Bau und den Betrieb der Bundesstraße die Benützung eines Grundstücks oder Grundstücksteiles unzumutbar beeinträchtigt wird. Gleichermaßen gilt, wenn die unzumutbare Beeinträchtigung durch bauliche Anlagen im Zuge einer Bundesstraße (§ 3), zum Beispiel durch Beeinträchtigung des Lichtraumes, erfolgt.</p> <p>(6) Im Falle, dass 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.</p> <p>(7) Durch diese Bestimmungen werden keine subjektiven Rechte begründet.</p>	<p>Subjektiver Nachbarschutz.</p> <p>§ 7a. (1) Eine Bestimmung des Straßerverlaufes nach § 4 Abs. 1 ist nur zu lässig, wenn unter Einhaltung der übrigen Vorschriften, bei Bau und Betrieb der Bundesstraße vermieden wird,</p> <ul style="list-style-type: none"> a) dass das Leben und die Gesundheit von Nachbarn gefährdet werden und b) dass die Nachbarn in unzumutbarer Weise, insbesondere durch Lärm, Luft-verschmutzung oder Erschütterung, belästigt werden und c) dass das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährdet werden. <p>(2) Nachbarn im Sinne dieser Bestimmung sind alle Personen, die durch den Bau oder den Betrieb gefährdet oder belästigt oder deren Eigentum oder sonstige dingliche Rechte gefährdet werden könnten. Als Nachbarn gelten nicht Personen, die sich vorübergehend in der Nähe der Bundesstraße aufzuhalten und nicht dinglich berechtigt sind. Als Nachbarn gelten jedoch die Inhaber von Einrichtungen, in denen sich, wie etwa in Beherbergungsbetrieben, Krankenanstalten und Heimen regelmäßig Personen vorübergehend aufzuhalten, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen, und die Erhalter von Schulen hinsichtlich des Schutzes der Schüler, der Lehrer und der sonst in Schulen ständig beschäftigten Personen.</p> <p>(3) Wird bei Straßenbauvorhaben im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsan-</p>
<p>§ 7a. Schutz der Nachbarn</p> <p>(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.</p>	<p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>(3) In Fällen, in denen mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand durch Maßnahmen nach Abs. 1 und Abs. 2 kein entsprechender Erfolg erzielt werden kann,</p>

<p>können mit Zustimmung des Eigentümers Grundstücke oder Grundstücksteile vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) nach den Grundsätzen des § 18 und der §§ 4 bis 8 des Eisenbahneigungsgesetzes 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), zum Beispiel durch Beeinträchtigung des Lichtraumes, erfolgt.</p> <p>(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.</p> <p>(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 Baumaßnahmengetroffen werden.</p>	<p>(4) Einwendungen, die sich auf zivilrechtliche Ansprüche beziehen, sind auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.</p> <p>(5) Einwendungen, die eine Verletzung subjektiver öffentlicher Rechte, abgesehen von den Rechten nach Abs. 1 lit a) und b), zu Inhalt haben, sind als unbegründet abzuweisen, wenn das öffentliche Interesse an der Errichtung der Bundesstraße größer ist, als der Nachteil, der der Partei durch die Bestimmung des Straßeverlaufes erwächst. Subjekte Rechte gemäß Abs. 1 lit c) können nach Maßgabe der Bestimmungen über die Enteignung (§ 17ff) eingeschränkt werden.</p>	<p>§ 8. Straßenbaulast</p> <p>(1) Der Bau und die Erhaltung der Bundesstraßen erfolgt 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 der Straßenverwaltung bei einer vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) zu übernehmenden öffentlichen Straße bestehen, bleiben sie auch nach der Umwandlung in eine Bundesstraße aufrecht.</p> <p>(2) Die aus den Verträgen nach den §§ 25 bis 28 für den Bund (Bundesstraßenverwaltung) gezogenen Entgelte, die Veräußerungsgerlöse aus Liegenschaften und die Erlöse aus der Einräumung von Baurechten und Dienstbarkeiten an Liegenschaften sind für Zwecke der Planung, 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.</p>	<p>§ 9. Beiträge von Unternehmungen, Ländern und Gemeinden</p> <p>§ 10. (1) Muss eine Bundesstraße wegen der besonderen Art oder Häufigkeit der Benützung durch eine Unternehmung oder durch deren Kunden und Lieferanten in</p>
---	--	--	---

<p>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.</p> <p>(2) Maßnahmen zum Ausbau von Bundesstraßen, bei denen der überwiegende Nutzen für den Bund (Bundesstraßenverwaltung) nicht erwiesen werden kann, dürfen nur errichtet werden, wenn das betroffene Land oder die betroffene Gemeinde oder eine andere juristische Person einen angemessenen Beitrag zur Finanzierung des Bundesstraßenbauvorhabens leisten.</p>	<p>§ 11. Entscheidung über Beiträge</p> <p>Wenn eine vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) auf Grund der § 8 Abs. 1 oder § 10 in Anspruch genommene Leistung verweigert wird, entscheidet, falls nicht der einen privaten Rechtsstiel betreffende Streitfall im ordentlichen Weg auszutragen ist, über die Leistungspflicht und das Ausmaß des Beitrages die Behörde.</p>	<p>§ 12. Entscheidung über Beiträge</p> <p>§ 11. Wenn eine vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) auf Grund der §§ 8 Abs. 1 oder 10 Abs. 1 in Anspruch genommene Leistung verweigert wird, entscheidet die Behörde über die Leistungspflicht und das Ausmaß des Beitrages, falls nicht der einen privaten Rechtsstiel betreffende Streitfall im ordentlichen Rechtsweg auszutragen ist.</p>	<p>§ 13. Entscheidung über Beiträge</p> <p>(1) bis (5)....</p> <p>(6) Die Verordnungen nach Abs. 1 haben Hinweise auf Planunterlagen zu enthalten, welche beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, beim Amt der Landesregierung des jeweiligen Landes und in den betroffenen Gemeinden zur Einsichtnahme aufliegen.</p>
	<p>§ 14. Bundesstraßenplanungsgebiet</p> <p>(1) bis (5)....</p> <p>(6) Die Verordnungen nach Abs. 1 sind den betroffenen Gemeinden zur öffentlichen Kundmachung zu übermitteln.</p>	<p>§ 15. Bundesstraßenbaugebiet</p> <p>(1)....</p> <p>(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 einer Verordnung oder einem Bescheid gemäß § 4 Abs. 1 entsprechend den örtlichen Verhältnissen festgelegt wird und bei Bundesautobahnen und Bundesnachtstraßen insgesamt 150 m, und bei Kollektorfährbahnen, zweiten Richtungsfahrbahnen, Zubringern und Rampen von Bundesstraßen insgesamt 75 m nicht überschreiten darf.</p>	<p>§ 16. Bundesstraßenbaugebiet</p> <p>(1)....</p> <p>(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 einer Verordnung oder einem Bescheid gemäß § 4 Abs. 1 entsprechend den örtlichen Verhältnissen festgelegt wird und bei Bundesautobahnen und Bundesnachtstraßen insgesamt 150 m, und bei Kollektorfährbahnen, zweiten Richtungsfahrbahnen, Zubringern und Rampen von Bundesstraßen insgesamt 75 m nicht überschreiten darf.</p>
			<p>(3)....</p>

<p>§ 20. Enteignungsverfahren</p> <p>(1) Über die Notwendigkeit, den Gegenstand und Umfang der Enteignung entscheidet der Landeshauptmann als Bundesstraßenbehörde (§ 32) unter sinngemäßer Anwendung des Eisenbahnenenteignungsgesetzes 1954, BGBI. Nr. 71, in der geltenden Fassung, wobei auch auf die Wirtschaftlichkeit der Bauausführung Rücksicht zu nehmen ist. Kommen hierbei Eisenbahngrundstücke in Betracht, so ist im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als Eisenbahnbörde vorzugehen.</p> <p>(2) Der Enteignungsbescheid hat zugleich eine Bestimmung über die Höhe der Entschädigung zu enthalten. Diese ist auf Grund der Bewertung beider unparteiischer Sachverständiger unter Beobachtung der in den §§ 4 bis 8 des Eisenbahnenteignungsgesetzes 1954, BGBI. Nr. 71, aufgestellten Grundsätze zu ermitteln.</p>	<p>§ 20. Enteignungsverfahren</p> <p>(1) Über die Notwendigkeit, den Gegenstand und Umfang der Enteignung entscheidet der Landeshauptmann als Bundesstraßenbehörde (§ 32) unter sinngemäßer Anwendung des Eisenbahn-Enteignungsschädigungsge setzes - EisbEG, BGBI. Nr. 71/1954, wobei auch auf die Wirtschaftlichkeit der Bauausführung Rücksicht zu nehmen ist.</p> <p>(2) Der Enteignungsbescheid hat zugleich eine Bestimmung über die Höhe der Entschädigung zu enthalten. Diese ist auf Grund der Bewertung beider unparteiischer Sachverständiger unter Beobachtung der in den §§ 4 bis 8 des Eisenbahn-Enteignungsschädigungsge setzes 1954, BGBI. Nr. 71, aufgestellten Grundsätze zu ermitteln.</p> <p>(3) Gegen die Entscheidung des Landeshauptmannes über die Notwendigkeit, den Gegenstand und den Umfang der Enteignung ist die Berufung an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie 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 Landesgericht zu begehren, in dessen Sprengel sich der Gegenstand der Enteignung befindet. Mit Annufung des Gerichtes tritt die verwal tungsbehördliche Entscheidung über die Höhe der Entschädigung außer Kraft. Der Antrag auf gerichtliche Festsetzung der Entschädigung kann ohne Zustimmung des Antraggegners nicht zurückgenommen werden. Bei Zurücknahme des Antrages gilt der im Enteignungsbescheid bestimmte Entschädigungsbeitrag als vereinbart.</p> <p>(4)</p> <p>(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 Eisenbahn-Enteignungsschädigungsge setzes - EisbEG, BGBI. Nr. 71/1954, sinngemäße Anwendung.</p>
<p>§ 20a. Rückübereignung</p> <p>(1)</p>	<p>Rückübereignung</p> <p>§ 20a. (1)</p>

<p>(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 Entschädigungsbezüge zu erstatten, die für Nebenberechtigte (§ 5 Eisenbahnenteignungsgesetz 1954, BGBl. Nr. 71) bestimmt wurden, soweit und in dem Maße das Fehlen solcher Nebenrechte als wert erhörend anzusehen ist, und sonstige Entschädigungsbezüge, 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 Rechtkraft 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 Enteignungsgegenstandes erloschen.</p>	<p>(3) bis (5)</p>	<p>(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 Entschädigungsbezüge zu erstatten, die für Nebenberechtigte (§ 5 Eisenbahn-Enteignungsgesetz - EisbEG, BGBl. Nr. 71/1954) bestimmt wurden, soweit und in dem Maße das Fehlen solcher Nebenrechte als wert erhörend anzusehen ist, und sonstige Entschädigungsbezüge, 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 Rechtkraft 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.</p>
<p>§ 21. Bauten an Bundesstraßen</p> <p>(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 durch Rücksichten auf den Bestand der Straßenanlagen und des Straßebildes, Verkehrsrücksichten sowie Rücksichten auf die künftige Verkehrsentwicklung oder erforderliche Maßnahmen nach §§ 7 und 7a 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.</p>	<p>(1)</p>	<p>§ 21. (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 Straßebildes, Verkehrsrücksichten sowie Rücksichten auf die künftige Verkehrsentwicklung oder erforderliche Maßnahmen nach §§ 7 und 7a 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. Die einschlägigen straßenpolizeilichen Vorschriften bleiben unberührt.</p> <p>(2) Auf Bundes schnellstraßen, Rampen von Anschlussstellen sowie Zu- und</p>

<p>(2) Auf Bundes schnellstraßen sowie Zu- und Abfahrtsstraßen der Bundesautobahnen und Bundes schnellstraßen gilt Abs. 1 für eine Entfernung von 25 m.</p> <p>(3) bis (6)</p>	<p>Abfahrtsstraßen von Bundesautobahnen und Bundes schnellstraßen gilt Abs. 1 für eine Entfernung von 25 m.</p> <p>(3) bis (6)</p> <p>§ 24. Anrainerverpflichtungen</p> <p>(1) Die Wasser ableitung 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 anzordnen.</p> <p>(2) bis (4)</p> <p>(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 ortübliche Benutzung des nachbarlichen Grundes 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.</p>	<p>§ 24. (1) Die Wasser ableitung auf Anlagen der Bundesstraße ist verboten. Die Behörde hat auf Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) die Beseitigung eines durch vorschriftswidriges Verhalten herbeigeführten Zustandes auf Kosten des Betroffenen anzordnen.</p> <p>(2) bis (4)</p> <p>(5) Die Eigentümer von der Bundesstraße benachbarten Grundstücken können die beim Bau oder Ausbau einer Bundesstraße von Grundstücken des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) ausgehenden Einwirkungen nicht untersagen. Wird durch solche Einwirkungen die ortübliche Benutzung 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.</p> <p>§ 25. Ankündigungen und Werbungen</p> <p>Akustische Werbungen und Vorrichtungen zur Abgabe akustischer Ankündigungen dürfen in einer Entfernung von 100 m entlang der Bundesstraßen (§ 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 Ankündigungen und Werbungen dem allgemeinen Interesse der Verkehrsteilnehmer dienen. Die Behörde hat auf Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) die Beseitigung eines durch vorschriftswidriges Verhalten herbeigeführten Zustandes auf Kosten des Betroffenen anzordnen.</p> <p>§ 25. (1) Akustische Werbungen und Vorrichtungen zur Abgabe akustischer Ankündigungen dürfen innerhalb von 100 m entlang der Bundesstraßen (§ 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 Ankündigungen und Werbungen dem spezifischen Interesse der Verkehrsteilnehmer dienen und dem Stand der Technik entsprechen.</p> <p>(2) Wird die Zustimmung nicht binnen drei Monaten nach Einlangen des Antrages erteilt, so entscheidet auf Antrag die Behörde über die Bewilligung. In diesem Verfahren hat der Bund (Bundesstraßenverwaltung) Parteistellung im Sinne des § 8 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991.</p> <p>(3) Die Behörde hat auf Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) die</p>
--	--	--

	Beseitigung eines durch vorschriftswidriges Verhalten herbeigeführten Zustandes auf Kosten des Veranlassers der Werbung bzw. der Ankündigung oder des Grund-eigentümers anzordnen. Sie kann dies auch von Amts wegen tun.	§ 26. Anschlüsse von Straßen und Wegen, Zufahrten (1) Anschlüsse von öffentlichen Straßen und Wegen in Bundesautobahnen müssen in Form besonderer Anschlussstellen erfolgen. Bei Bundes schnellstraßen sind zusätzliche Anschlüsse nur in Form besonderer Anschlussstellen auszuführen. Die besonderen Anschlussstellen bedürfen eines Bescheides zur Bestimmung des Straßenvorlaufes (§ 4). (2) Anschlüsse von nicht öffentlichen Straßen und Wegen sowie Zu- und Abfahrten zu und von einzelnen Grundstücken sind auf Bundesstraßen unzulässig.	Anschlüsse von Straßen und Wegen, Zufahrten § 26. (1) Zu- und Abfahrten auf und von Bundesstraßen sind nur in Form von Anschlussstellen zulässig (§ 2 Abs. 2). Ausgenommen sind Zu- und Abfahrten zu rein betrieblichen Zwecken der Bundesstraßenverwaltung oder solche gemäß Abs. 4. (2) Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) kann jedoch befristet Zu- und Abfahrten zu und von Baustellen im Zusammenhang mit der Errichtung von im öffentlichen Interesse liegenden Infrastrukturbauten zustimmen, sofern sichergestellt ist, dass deren Benützung nicht jedermann offen steht und für die Verkehrssicherheit auf der Bundesstraße keine Nachteile zu erwarten sind. Die Behörde hat auf Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) bei geänderten Verhältnissen oder nach Ablauf der Frist die Anpassung oder die gänzliche Entfernung der Zu- und Abfahrten auf Kosten des Anschlussberechtigten anzurufen. (3) Im Zusammenhang mit der Tunnelsicherheit von Eisenbahnanlagen kann der Bund (Bundesstraßenverwaltung) Zu- und Abfahrten zwischen Eisenbahnanlagen (§ 10 Eisenbahngesetz 1957) und Bundesstraßen erlauben. Es ist sicherzustellen, dass diese Anlagen nur im Einsatzfall benützt werden. Die Behörde hat auf Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) bei geänderten Verhältnissen die Anpassung dieser Anlagen auf Kosten des Eisenbahnunternehmens anzurufen. (4) Die Behörde hat auf Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) die Beseitigung eines durch vorschriftswidriges Verhalten herbeigeführten Zustandes (Abs. 2 und 3) auf Kosten des Betroffenen anzordnen.	§ 27. Betriebe an Bundesstraßen (1) (2) Zu- und Abfahrten zu und von einzelnen Grundstücken dieser Betriebe
--	---	--	---	---

<p>sind unzulässig. Im Bereich dieser Betriebe sind Anschlüsse zum übrigen Straßennetz zulässig, sofern sie keine Verbindung mit der Bundesstraße ermöglichen. Diese Anschlüsse dürfen nur mit Zustimmung des Bundes (Bundestrassenverwaltung) angelegt oder abgeändert werden. Die Zustimmung ist zu erteilen, wenn sichergestellt ist, dass die Benützung der Anschlüsse ausschließlich im Zusammenhang mit der Verwaltung der Betriebe erfolgt. Die Behörde hat die Benützung eines durch vorschriftswidriges Verhalten herbeigeführten Zustandes auf Kosten des Betroffenen anzutreiben.</p> <p>(3) Fahrverbindungen von den Bundesstraßen zum übrigen Straßennetz im Bereich dieser Betriebe bedürfen eines Bescheides nach § 4 Abs. 1.</p>	<p>§ 34. Inkrafttreten, Außerkraftsetzung von Vorschriften</p> <p>(1) bis (4)</p> <p>§ 34. (1) bis (4)</p> <p>(5) § 1 Abs. 2 und 3, §§ 2, 3, 4 Abs. 1, 3 und 5, §§ 6, 7 Abs. 3 bis 7, §§ 7a, 8, 10, 11, 14 Abs. 6, 15 Abs. 2, 20 Abs. 1, 2 und 5, 20a Abs. 2, 21 Abs. 1 und 2, 24 Abs. 1 und 5, 25, 26 und 27 Abs. 2 dieses Bundesgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. XXX/200X treten am 1. Jänner 2006 in Kraft.</p> <p>Auf Verfahren gemäß § 4 Abs. 1, in deren Rahmen die öffentliche Auflage gemäß § 4 Abs. 5 bis zum 31.12.2005 durchgeführt wurde, sind die §§ 7 und 7a in der Fassung vor der Novelle BGBI. I Nr. XXX/200X anzuwenden.</p> <p>Der § 27 Abs. 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. 154/2004 tritt am 31. Dezember 2005 außer Kraft.</p> <p>(6) Bei Verkehrsverbindungen, die nicht den §§ 2, 26 oder 27 entsprechen, ist der gesetzmäßige Zustand ehestmöglich, spätestens aber bis 31. Dezember 2010 herzustellen.</p> <p>(7) Verordnungen, mit denen Fahrverbindungen gemäß dem bis zum 31. Dezember 2005 in Geltung gestandenen § 27 Abs. 3 oder Anschlussstellen auf Rammen von Anschlussstellen und Zubringern festgelegt wurden und die am 31. Dezember 2005 in Geltung standen, bleiben aufrecht.</p>
<p>§ 35. Vollziehung</p> <p>Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, hinsichtlich des § 1 Abs. 3 zweiter Satz und des § 4 Abs. 3 zweiter Satz im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen betraut.</p>	<p>§ 35. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, hinsichtlich des § 1 Abs. 2 dritter Satz und des § 4 Abs. 3 zweiter Satz im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen betraut.</p>

Verzeichnis 1
Bundesstraßen A (Bundesautobahnen)

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
A 1	West Autobahn	Wien/Auhof (ehemalige B 1) – Knoten Steinhäusl (A 21) – 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	Knoten Wien/Inzersdorf (A 23, ehemalige 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 (Sternäckerweg)
A 3	Südost Autobahn	Knoten Guntramsdorf (A 2) – Ebreichsdorf – Knoten Eisenstadt (S 31) – Wulkaprodersdorf – Staatsgrenze bei Klingenbach
A 4	Ost Autobahn	Knoten Wien/Prater (A 23) – Schwechat – Anschluss Flughafen Schwechat – Parndorf – Staatsgrenze bei Nickelsdorf
A 5	Nord Autobahn	Großberbersdorf (S 1) – Wolkersdorf – Staatsgrenze bei Drasenhofen
A 6	Nordost Autobahn	Parndorf (A 4) – Staatsgrenze bei Kittsee
A 7	Mühlkreis Autobahn	Knoten Linz (A 1) – Unterweiterstorf (S 10)
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

Verzeichnis 1
Bundesstraßen A (Bundesautobahnen)

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
A 1	West Autobahn	Wien/Auhof (B 1) – Knoten Steinhäusl (A 21) – 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	Knoten Wien/Inzersdorf (A 23/B 17) – Knoten Wiener Neustadt (S 4) – Knoten Seebenstein (S 6) – Wechsel - Knoten Riedersdorf - Knoten Graz/Ost – Knoten Graz/West (A 9) – Pack – Klagenfurt/Nord – Knoten Villach (A 10/A 11) - Staatsgrenze bei Arnoldstein, einschließlich Knoten Graz/Ost – Graz/Liebenau (Sternäckerweg)
A 3	Südost Autobahn	Knoten Guntramsdorf (A 2) – Wulkaprodersdorf – Stadt (S 31) – Wulkaprodersdorf – Staatsgrenze bei Klingenbach
A 4	Ost Autobahn	Knoten Stadionbrücke (B 221/B 227) – Knoten Prater (A 23) – Knoten Wien/Simmeringer Haide (A 22) - Knoten Schwechat (S 1) – Knoten Bruckneudorf (A 6) – Staatsgrenze bei Nickelsdorf
A 5	Nord Autobahn	Knoten Eibesbrunn (S 1) – Wolkersdorf – Staatsgrenze bei Drasenhofen
A 6	Nordost Autobahn	Parndorf (A 4) – Staatsgrenze bei Kittsee
A 7	Mühlkreis Autobahn	Knoten Linz (A 1) – Unterweiterstorf (S 10)
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 Knoten Pongau – Bischofshofen (ehemalige B 164, ehemalige B 311) sowie einschließlich Lieserhofen (ehemalige B 98) – Knoten Spittal-Millstätter See – Lendorf (ehemalige B 100)	A 9 Pyhrn Autobahn	Wels (A 25) – Staatsgrenze bei Suben Knoten Voralpenkreuz (A 1/A 8) – Bosrucktunnel – Knoten St.Michael (S 6/S 36) – Knoten Graz/West (A 2) – Staatsgrenze bei Spieldorf
A 11	Karawanken Autobahn Inntal Autobahn	A 10 Tauern Autobahn	Knoten Salzburg (A 1) – Knoten Pongau – Katschberg tunnel – Knoten Spittal/Millstätter See – Knoten Villach (A 2/A 11), einschließlich Knoten Pongau – Bischofshofen (B 164/B 311) sowie einschließlich Lieserhofen (B 98) – Knoten Spittal/Millstätter See – Lendorf (B 100)
A 12		A 11 Karawanken Autobahn Inntal Autobahn	Knoten Villach (A 2/A 10) – Staatsgrenze im Karawankentunnel Staatsgrenze bei Kufstein – Knoten Innsbruck/Amras (A 13) – Knoten Innsbruck/West (A 13) – Knoten Oberinntal – Zams (S 16), einschließlich Knoten Oberinntal – Landecker Tunnel – Fließ (B 180) sowie einschließlich Knoten bei Haiming – Tschirganttunnel – Nassereith (B 179/B 189)
A 13	Brenner Autobahn	A 12 Inntal Autobahn	A 13 Brenner Autobahn Knoten Innsbruck/Amras (A 12) – Knoten Innsbruck – Pfändertunnel – Lauterach – Feldkirch- Bludenz (S 16), einschließlich Bregenz/Weidach – Bregenz (ehemalige B 202)
A 14	Rheintal Autobahn		Knoten Steinhäusl (A 1) - Knoten Vösendorf (A 2, S 1)
A 21	Wiener Außenring Autobahn		Wien [Lobau/Olhafen (S 1) - Knoten Kaiser- mühlen (A 23) - Anschluß IAKW-Donaupark – Strebersdorf] – Langenzersdorf – Korneuburg – Stockerau (S 5), einschließlich Zu- und Abfahrtssrampen der Nordbrücke - Nordbrücke - Knoten Nordbrücke – Lundenburger Gasse/ Ignaz-Köck-Straße
A 22	Donauufer Autobahn	A 14 Rheintal/Walgau Autobahn	Wien [Altmannsdorfer Straße (ehemalige B 224) – Knoten Inzersdorf (A 2) – Knoten Prater (A 4) – Knoten Kaisermühlen (A 22) – Hirschstetten (S 2), einschließlich Hirschstetten-Hausfeldstraße]
A 23	Autobahn Südost- tangente Wien	A 21 Wiener Außenring Autobahn	Knoten Haid (A 1) - Knoten Wels (A 8)
A 25	Welser Autobahn	A 22 Donauufer Autobahn	Knoten Hummelhof (A 7) - Knoten Urfahr (A 7)
A 26	Linzer Autobahn		Gasse/Ignaz-Köck-Straße

A 23	Autobahn Süddortstange Wien	Wien/Altmannsdorf (B 224) – Knoten Inzersdorf (A 2) – Knoten Prater (A 4) – Knoten Kaisermühlen (A 22) – Hirschstetten (S 2), einschließlich Hirschstetten-Hausfeldstraße – Knoten Raasdorf (S 1)
A 25	Welser Autobahn	Knoten Haid (A 1) – Knoten Wels (A 8)
A 26	Linzer Autobahn	Knoten Linz /Hummelhof (A 26) (A 7) – Knoten Linz/Urfahr (A 7)

Verzeichnis 2

Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen)

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
S 1	Wiener Außenring Schnellstraße	Knoten Vösendorf (A 2, A 21) - Knoten Schwechat (A 4) - Wien [Albern - Lobau/Ölhafen (A 22)] - Großbehdorf (A 5) - Korneuburg (A 22)
S 2	Wiener Nordrand Schnellstraße	Wien [Hirschstetten (A 23) - Süßenbrunn] - Deutsch Wagram (S 1) (Anmerkung 1)
S 4	Mattersburger Schnellstraße	Mattersburg (ehemalige B 50) - Knoten Mattersburg (S 31) - Knoten Wiener Neustadt (A 2, ehemalige B 17)
S 5	Stockerauer Schnellstraße	Stockerau (A 22) - Krems (ehemalige B 3, ehemalige B 37)
S 6	Semmering Schnellstraße	Seebenstein (ehemalige B 54) - Knoten Seebenstein (A 2) – Semmeringtunnel – Knoten Bruck/Mur (S 35) – Knoten St. Michael (A 9, S 36)
S 7	Fürstenfelder Schnellstraße	Riegersdorf (A 2) - Fürstenfeld - Staatsgrenze bei Heiligenkreuz
S 10	Mühlviertler Schnellstraße	Unterweitersdorf (A 7, ehemalige B 125) - Freistadt - Staatsgrenze bei Wullowitz
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	Schützen (ehemalige B 50) - Eisenstadt/Ost – Knoten Eisenstadt (A 3) – Knoten Mattersburg (S 4) - Weppersdorf – Steinberg-Dörfl - Staatsgrenze bei Rattersdorf
S 33	Kremser Schnellstraße	Knoten St. Pölten (A 1) - Herzogenburg – Donaubrücke Traismauer – S 5, einschließlich Traismauer – Krems/Süd (ehemalige B 33, ehemalige

Verzeichnis 2

Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen)

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
S 1	Wiener Außenring Schnellstraße	Knoten Vösendorf (A 2/A 21) – Knoten Schwechat (A 4) – Knoten Raasdorf (A 23) – Knoten Wien/Süßenbrunn (S 2) – Knoten Eibesbrunn (A 5) - Korneuburg (A 22)
S 2	Wiener Nordrand Schnellstraße	Wien/Hirschstetten (A 23) – Knoten Wien/ Süßenbrunn (S 1) - Deutsch Wagram (Anmerkung 1)
S 4	Mattersburger Schnellstraße	Mattersburg (B 50) – Knoten Mattersburg (S 31) – Knoten Wiener Neustadt (A 2)
S 5	Stockerauer Schnellstraße	Stockerau/West (A 22) – Krems (B 3/B 37)
S 6	Semmering Schnellstraße	Seebeinstein (B 54) – Knoten Seebeinstein (A 2) – Semmeringtunnel – Knoten Bruck/Mur (S 35) - Knoten St. Michael (A 9/S 36)
S 7	Fürstenfelder Schnellstraße	Knoten Riegersdorf (A 2) – Fürstenfeld – Staatsgrenze bei Heiligenkreuz
S 10	Mühlviertler Schnellstraße	Unterweitersdorf (A 7) – Freistadt – Staatsgrenze bei Wullowitz
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	Schützen (ehemalige B 50) - Eisenstadt/Ost – Knoten Eisenstadt (A 3) – Knoten Mattersburg (S 4) - Weppersdorf – Steinberg-Dörfl - Staatsgrenze bei Rattersdorf
S 33	Kremser Schnellstraße	Knoten St. Pölten (A 1) – Herzogenburg – Donaubrücke Traismauer – S 5, einschließlich Traismauer – Krems/Süd (ehemalige B 33, ehemalige

Vorname Vorname Nachname

Vorname Vorname Nachname

S 35	Brucker Schnellstraße	B 37) (siehe Anmerkung 2)	S 35	Brucker Schnellstraße	mauer - Krems/Süd (B 33/B 37) (Anmerkung 2)
	Knoten Deutschfeistritz (A 9) - Knoten Bruck/Mur (S 6)			Knoten Bruck/Mur (S 6) - Knoten Peggau-Deutschfeistritz (A 9)	
S 36	Murtal Schnellstraße	Knoten St.Michael (A 9, S 6) - Judenburg -	S 36	Murtal Schnellstraße	Knoten St.Michael (A 9/S 6) - Judenburg - Scheifling (B 317)

Anmerkung 1: Der zur Wagramer Straße führende Straßenzug wird ab dem Absprung der Umfahrung Süßenbrunn mit Verkehrsübergabe der Umfahrung Süßenbrunn als Bundesstraße aufgelassen.

Anmerkung 2: Der Straßenzug Traismauer - Krems/Süd (ehemalige B 33, ehemalige B 37) wird mit Verkehrsübergabe der Donaubrücke Traismauer als Bundesstraße aufgelassen.

Anmerkung 1: Der zur Wagramer Straße führende Straßenzug wird ab dem Absprung der Umfahrung Süßenbrunn mit Verkehrsübergabe der Umfahrung Süßenbrunn als Bundesstraße aufgelassen.

Anmerkung 2: Der Straßenzug Traismauer - Krems/Süd (ehemalige B 33, ehemalige B 37) wird mit Verkehrsübergabe der Donaubrücke Traismauer als Bundesstraße aufgelassen.

<p>trägt.</p> <p>§ 7. (1) Die Maut ist durch Einsatz zugelassener Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut im Wege der Abbuchung von Mautguthaben oder der zugelassenen Verrechnung im Nachhinein zu entrichten.</p> <p>(2) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft kann andere Formen der Mautentrichtung zulassen und für Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut einen angemessenen Kostenersatz fordern, der mit dem Diskriminierungsverbot des Art. 7 Abs. 4 der Richtlinie 1999/62/EG vereinbar ist.</p> <p>(3) Die näheren Bestimmungen über Geräte, deren Zulassung und Einsatz, über Abbuchung, Verrechnung und andere Formen der Mautentrichtung sind in der Mautordnung zu treffen.</p> <p>(4) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat dafür Sorge zu tragen, dass die Kraftfahrzeuglenker ihre Fahrzeuge vor der Benützung von Mautstrecken mit Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut ausstatten können.</p>	<p>§ 7. (1) Die Maut ist durch Einsatz zugelassener Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut im Wege der Abbuchung von Mautguthaben oder der zugelassenen Verrechnung im Nachhinein zu entrichten. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat zur Mautabwicklung eine in Artikel 2 der Richtlinie 2004/52/EG genannte Technik zu nutzen.</p> <p>(2) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft kann andere Formen der Mautentrichtung zulassen und für Geräte zur elektronischen Entrichtung der Maut einen angemessenen Kostenersatz fordern, der mit dem Diskriminierungsvorbot des Artikel 7 Abs. 4 der Richtlinie 1999/62/EG vereinbar ist.</p> <p>(3) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat nach Maßgabe der Artikel 3 und 4 sowie des Anhanges der Richtlinie 2004/52/EG den europäischen elektronischen Mautdienst anzubieten.</p> <p>(4) Die näheren Bestimmungen über Geräte, deren Zulassung und Einsatz, über Abbuchung, Verrechnung und andere Formen der Mautentrichtung sowie über den europäischen elektronischen Mautdienst sind in der Mautordnung zu treffen.</p> <p>(5) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat dafür Sorge zu tragen, dass die Kraftfahrzeuglenker ihre Fahrzeuge vor der Benützung von Mautstrecken mit Geräten zur elektronischen Entrichtung der Maut ausstatten können.</p>
<p>§ 9. (1) ...</p> <p>(2) Die Mauttarife sind nach der Anzahl der Achsen der Kraftfahrzeuge und der von diesen gezogenen Anhänger nach folgendem Verhältnis zu differenzieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen: 100 vH; 2. Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen: 140 vH; 3. Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen: 210 vH. <p>(3) ...</p> <p>(4) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft legt in der Mautordnung die Mautabschnitte und die Mautabschnittstarife fest. Die Berechnung der Mautabschnittstarife sind der Grundkilometertarif, die in Abs. 2 angeführten Verhältniszahlen und die auf den Hauptfahrbahnen des Mautabschnitts zurückzulegenden Wegstrecken zu Grunde zu legen. Die Beträge sind kaufmännisch auf volle zehn Cent</p>	<p>geschaetzt.</p> <p>§ 9. (1) ...</p> <p>(2) Die Mauttarife sind nach der Anzahl der Achsen der Kraftfahrzeuge und der von diesen gezogenen Anhänger unabhängig vom höchsten zulässigen Gesamtgewicht des Anhängers nach folgendem Verhältnis zu differenzieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen: 100 vH; 2. Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen: 140 vH; 3. Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen: 210 vH. <p>(3) ...</p> <p>(4) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft legt in der Mautordnung die Mautabschnitte und die Mautabschnittstarife fest. Die Berechnung der Mautabschnittstarife sind der Grundkilometertarif, die in Abs. 2 angeführten Verhältniszahlen und die auf den Hauptfahrbahnen des Mautabschnitts zurückzulegenden Wegstrecken zu Grunde zu legen. Die Beträge sind kaufmännisch auf volle zehn Cent</p>
<p>§ 9. (1) ...</p> <p>(2) Die Mauttarife sind nach der Anzahl der Achsen der Kraftfahrzeuge und der von diesen gezogenen Anhänger nach folgendem Verhältnis zu differenzieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen: 100 vH; 2. Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen: 140 vH; 3. Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen: 210 vH. <p>(3) ...</p> <p>(4) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft legt in der Mautordnung die Mautabschnitte und die Mautabschnittstarife fest. Die Berechnung der Mautabschnittstarife sind der Grundkilometertarif, die in Abs. 2 angeführten Verhältniszahlen und die auf den Hauptfahrbahnen des Mautabschnitts zurückzulegenden Wegstrecken zu Grunde zu legen. Die Beträge sind kaufmännisch auf volle zehn Cent</p>	<p>geschaetzt.</p> <p>§ 9. (1) ...</p> <p>(2) Die Mauttarife sind nach der Anzahl der Achsen der Kraftfahrzeuge und der von diesen gezogenen Anhänger unabhängig vom höchsten zulässigen Gesamtgewicht des Anhängers nach folgendem Verhältnis zu differenzieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Kraftfahrzeuge mit zwei Achsen: 100 vH; 2. Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit drei Achsen: 140 vH; 3. Kraftfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit vier und mehr Achsen: 210 vH. <p>(3) ...</p> <p>(4) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft legt in der Mautordnung die Mautabschnitte und die Mautabschnittstarife fest. Die Berechnung der Mautabschnittstarife sind der Grundkilometertarif, die in Abs. 2 angeführten Verhältniszahlen und die auf den Hauptfahrbahnen des Mautabschnitts zurückzulegenden Wegstrecken zu Grunde zu legen. Die Beträge sind kaufmännisch auf volle zehn Cent</p>

	zu runden, wobei der Mindesttarif unabhängig von der Länge des Mautabschnittes jedoch falls zehn Cent zu betragen hat.
(5) bis (7) ...	(5) bis (7) ...
§ 10. (1) ...	§ 10. (1) ...
(2) Von der Pflicht zur Errichtung der zeitabhängigen Maut sind ausgenommen:	(2) Von der Pflicht zur Errichtung der zeitabhängigen Maut sind ausgenommen:
1. A 9 Pyhrn Autobahn in den Abschnitten zwischen der Anschlussstelle Spital/Pyhrn und der Anschlussstelle Ardning und zwischen der Anschlussstelle St. Michael und Anschlussstelle Übelbach,	1. A 9 Pyhrn Autobahn in den Abschnitten zwischen der Anschlussstelle Spita/Pyhrn und der Anschlussstelle Ardning und zwischen der Anschlussstelle St. Michael und Anschlussstelle Übelbach,
2. bis 5. ...	2. bis 5. ...
(3) Mehrspurige Fahrzeuge mit zwei Achsen, die noch nie zum Verkehr zugelassen waren und Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen führen, gelten als solche, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt. Kraftfahrzeuge mit drei Rädern gelten als mehrspurige Kraftfahrzeuge.	(3) Mehrspurige Fahrzeuge mit zwei Achsen, die noch nie zum Verkehr zugelassen waren und Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen führen, unterliegen der zeitabhängigen Maut, sofern ihr Eigengewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt. Kraftfahrzeuge mit drei Rädern gelten als mehrspurige Kraftfahrzeuge.
(4) ...	(4) ...
§ 13. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Interesse Fahrzeuge bestimmter Benutzergruppen, insbesondere der in § 2 Straßenbenutzungsabgabegesetz, BGBI. Nr. 629/1994 genannten, von der Pflicht zur Errichtung der zeitabhängigen Maut ausnehmen, sofern die Wirtschaftlichkeit und die zuverlässige Abwicklung der Maut einhebung nicht beeinträchtigt werden.	§ 13. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung Fahrzeuge deren Verwendung im öffentlichen Interesse gelegen ist, von der Pflicht zur Errichtung der zeitabhängigen Maut ausnehmen, sofern die Wirtschaftlichkeit und die zuverlässige Abwicklung der Maut einhebung nicht beeinträchtigt werden.
(2) Die Bundesämter für Soziales und Behindertenwesen haben auf Antrag behinderten Menschen, die in ihrem Sprengel ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt haben und auf die zumindest ein mehrspuriges Kraftfahrzeug mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 Tonnen zugelassen wurde, soweit sie im Besitz eines Behindertenpasses gemäß § 40 Bundesbehindertengesetz, BGBI. Nr. 283/1990, sind, in der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel wegen dauernder Gesundheitsschädigung oder die Blindheit eingetragen sind, eine Jahresvignette für ein Kraftfahrzeug der genannten Kategorie kostenlos zur Verfügung zu stellen. Die Bundesämter für Soziales und Behindertenwesen sind ermächtigt, zu diesem Zweck einen Behindertenpass auch behinderten Menschen auszustellen, die nicht dem in § 40 Abs. 1 Z 1 bis 5 Bundesbehindertengesetz angeführten Personenkreis angehören. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat den Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen die erforderliche Anzahl an Jahresvignetten für das jeweils folgende Kalenderjahr zu überlassen.	(2) Das Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen hat auf Antrag behinderten Menschen, die im Inland ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt haben und auf die zumindest ein mehrspuriges Kraftfahrzeug mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 Tonnen zugelassen wurde, soweit sie im Besitz eines Behindertenpasses gemäß § 40 Bundesbehindertengesetz, BGBI. Nr. 283/1990, sind, in dem eine dauernde starke Gehbehinderung, die Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel wegen dauernder Gesundheitsschädigung oder die Blindheit eingetragen sind, eine Jahresvignette für ein Kraftfahrzeug der genannten Kategorie kostenlos zur Verfügung zu stellen. Das Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen ist ermächtigt, zu diesem Zweck einen Behindertenpass auch behinderten Menschen auszustellen, die nicht dem in § 40 Abs. 1 Z 1 bis 5 Bundesbehindertengesetz angehören. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat dem Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen die erforderliche Anzahl an Jahresvignetten für das jeweils folgende Kalenderjahr zu überlassen.

(3) ...	(3) ...	
§ 15. (1) 1. bis 4. ...	§ 15. (1) 1. bis 4. ...	
5. Bestimmungen über die Zulassung von Geräten zur elektronischen Enrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut sowie Bestimmungen über ihre Anbringung am oder im Fahrzeug und über ihren Einsatz (§ 7 Abs. 1 und 2);	5. Bestimmungen über die Zulassung von Geräten zur elektronischen Enrichtung der fahrleistungsabhängigen Maut, ihre Anbringung am oder im Fahrzeug, ihren Einsatz sowie über den europäischen elektronischen Mautdienst (§ 7 Abs. 1 bis 3);	
6. bis 8.	6. bis 8.	
9. die Festlegung der Beschaffenheit der Vignette, Bestimmungen über ihre Anbringung am Fahrzeug und über das Mitführen an Stelle der Anbringung sowie Informationen über ihre Gültigkeitsdauer (§§ 11 Abs. 1 bis 3, 31 Abs. 6);	9. die Festlegung der Beschaffenheit der Vignette, Bestimmungen über ihre Anbringung am Fahrzeug und über das Mitführen an Stelle der Anbringung sowie Informationen über ihre Gültigkeitsdauer (§ 11 Abs. 1 bis 3);	
10. bis 13.	10. bis 13.	
14. Bestimmungen über die Rückerstattung des Kaufpreises für Jahresvignetten, die durch den Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut vorzeitig ihre Gültigkeit verlieren (§ 31 Abs. 2);	14. Bestimmungen über den Nachweis des Eigengewichtes von mehrspurigen Fahrzeugen, die noch nie zum Verkehr zugelassen waren und ein Probefahrt-ME überstellungskennzeichen führen (§§ 6, 10 Abs. 3);	
15.	15.	
(2) Die Mautordnung kann enthalten:	(2) Die Mautordnung kann enthalten:	
1. anlassbezogene Ausnahmen von der Mautpflicht für Fahrten im Rahmen humanitärer Hilfstransporte in Notfallsfällen (§ 5 Abs. 2);	1. anlassbezogene Ausnahmen von der Mautpflicht für Fahrten im Rahmen humanitärer Hilfstransporte in Notstandsfällen (§ 5 Abs. 2);	
2. bis 5.	2. bis 5.	
§ 18. (1) ...	§ 18. (1) ...	
(2) Zum Zweck der Kontrolle der ordnungsgemäßen Enrichtung der Maut sind die Mautaufsichtsorgane berechtigt, Kraftfahrzeuglenker durch deutlich sichtbare oder hörbare Zeichen zum Anhalten aufzufordern, sie anzuhalten, die Identität des Lenkers und des Zulassungsbesitzers festzustellen und das Fahrzeug, insbesondere das Gerät zur elektronischen Enrichtung der Maut, den Fahrtenschreiber, den Wegstreckenmesser und das Kontrollgerät gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, zu überprüfen. Kraftfahrzeuglenker haben der Aufforderung zum Anhalten Folge zu leisten, an der Identitätsfeststellung mitzuwirken und die Überprüfung des Fahrzeugs zu dulden. Die Mautaufsichtsorgane sind zu diesem Zweck berechtigt, die aus Gründen der Verkehrssicherheit allenfalls notwendigen Verkehrsbeschränkungen (z.B. sogenannte Geschwindigkeitsstrichter) anzutönen und durch Straßenverkehrszeichen kundzumachen sowie eine allenfalls notwendige Regelung mit Lichtzeichen vorzunehmen. Für die Anwendung dieser Maßnahmen gilt § 44b Abs. 2 bis 4 Straßenvor-		

	kehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159.	
§ 19. (1) ...	§ 19. (1) ...	
(2) Anlässlich der Betretung bei Verwaltungsbürtretungen gemäß § 20 ist der Lenker mündlich zur Zahlung einer Ersatzmaut aufzufordern. Der Aufforderung wird entsprochen, wenn der Lenker unverzüglich die entsprechende Ersatzmaut zahlt. Hierüber ist eine Bescheinigung auszustellen.	(2) Die Mautaufsichtsorgane sind ermächtigt, anlässlich der Betretung bei Verwaltungsbürtretungen gemäß § 20 mündlich den Lenker zur Zahlung einer Ersatzmaut aufzufordern. Die Organe der Straßenaufsicht sind ermächtigt, anlässlich der Betretung bei Verwaltungsbürtretungen gemäß § 20 Abs. 1 den Lenker mündlich zur Zahlung einer Ersatzmaut aufzufordern. Der Aufforderung wird entsprochen, wenn der Lenker unverzüglich die entsprechende Ersatzmaut zahlt. Hierüber ist eine Bescheinigung auszustellen.	
(3) Kann wegen einer von einem Organ der öffentlichen Aufsicht dienstlich wahrgenommenen Verwaltungsbürtretung gemäß § 20 Abs. 1 keine bestimmte Person beansprucht werden, so ist nach Möglichkeit am Fahrzeug eine schriftliche Aufforderung zur Zahlung der Ersatzmaut zu hinterlassen. Die Aufforderung hat eine Identifikationsnummer und eine Kontonummer zu enthalten. Ihr wird entgegnet, wenn die Ersatzmaut binnen zwei Wochen ab Hinterlassung der Aufforderung dem angegebenen Konto gutgeschrieben wird und der Überweisungsauftrag die automatischesunterstützt lesbare, vollständige und richtige Identifikationsnummer enthält.	(3) Die Mautaufsichtsorgane und die Organe der Straßenaufsicht sind im Fall, dass wegen einer von ihnen dienstlich wahrgenommenen Verwaltungsbürtretung gemäß § 20 Abs. 1 keine bestimmte Person beansprucht werden kann, ermächtigt, am Fahrzeug eine schriftliche Aufforderung zur Zahlung der Ersatzmaut zu hinterlassen. Die Aufforderung hat eine Identifikationsnummer und eine Kontonummer zu enthalten. Ihr wird entgegnet, wenn die Ersatzmaut binnen zwei Wochen ab Hinterlassung der Aufforderung dem angegebenen Konto gutgeschrieben wird und der Überweisungsauftrag die automatischesunterstützt lesbare, vollständige und richtige Identifikationsnummer enthält.	
(4) Kommt es bei einer Verwaltungsbürtretung gemäß § 20 Abs. 2 zu keiner Betretung, so hat die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft den Zulassungsbesitzer schriftlich zur Zahlung einer Ersatzmaut aufzufordern, sofern der Verdacht auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Organs der öffentlichen Aufsicht beruht und die Geltendmachung der Haftung gemäß § 23 weder offenbar unmöglich noch wesentlich erschwert sein wird. Die Aufforderung hat eine Identifikationsnummer und eine Kontonummer zu enthalten. Ihr wird entgegnet, wenn die Ersatzmaut binnen drei Wochen ab Ausfertigung der Aufforderung dem angegebenen Konto gutgeschrieben wird und der Überweisungsauftrag die automatischesunterstützt lesbare, vollständige und richtige Identifikationsnummer enthält.	(4) Kommt es bei einer Verwaltungsbürtretung gemäß § 20 zu keiner Betretung, so ist die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft erneut im Falle einer Verwaltungsbürtretung gemäß § 20 Abs. 1 den Zulassungsbesitzer schriftlich zur Zahlung einer Ersatzmaut aufzufordern, sofern der Verdacht auf automatischer Überwachung beruht, im Falle einer Verwaltungsbürtretung gemäß § 20 Abs. 2 sofern der Zulassungsbesitzer schriftlich zur Zahlung einer Ersatzmaut aufzufordern, sofern der Verdacht auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Organs der öffentlichen Aufsicht beruht. Die Aufforderung hat eine Identifikationsnummer und eine Kontonummer zu enthalten. Ihr wird entgegnet, wenn die Ersatzmaut binnen drei Wochen ab Hinterlassung der Aufforderung dem angegebenen Konto gutgeschrieben wird und der Überweisungsauftrag die automatischesunterstützt lesbare, vollständige und richtige Identifikationsnummer enthält.	
(5) Scheidet auch eine schriftliche Aufforderung gemäß Abs. 4 aus, so ist anlässlich einer Kontrolle der ordnungsgemäßen Errichtung der Maut jenes Fahrzeuges, mit dem die Tat begangen wurde, der Zulassungsbesitzer mündlich zur Zahlung einer Ersatzmaut aufzufordern, sofern der Verdacht einer Verwaltungsbürtretung gemäß § 20 Abs. 2 auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Organs der öffentlichen Aufsicht beruht und die Tat nicht bereits verjährt ist. Die Aufforderung ist an den Lenker zu	(5) Kommt es bei einer Verwaltungsbürtretung gemäß § 20 Abs. 2 zu keiner Betretung, so sind die Mautaufsichtsorgane ermächtigt, anlässlich einer Kontrolle der ordnungsgemäßen Errichtung der Maut jenes Fahrzeuges, mit dem die Tat begangen wurde, den Zulassungsbesitzer mündlich zur Zahlung einer Ersatzmaut aufzufordern, sofern der Verdacht einer Verwaltungsbürtretung gemäß § 20 Abs. 2 auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Organs der öffentlichen Aufsicht beruht und die Tat nicht bereits verjährt ist. Die Aufforderung ist an den Lenker zu	

<p>(6) ...</p> <p>des Zulassungsbesitzers fungiert. Ihr wird entsprochen, wenn der Lenker unverzüglich die Ersatzmaut zahlt. Hierüber ist eine Bescheinigung auszustellen.</p>	<p>§ 27. (1) Mautaufsichtsorgane sind ermächtigt, von Lenkern, bei denen die Strafverfolgung oder die Strafvollstreckung offenbar unmöglich oder wesentlich erschwert sein wird, eine vorläufige Sicherheit bis zum Betrag von 1200 € einzuhaben, wenn der Verdacht einer Verwaltungsbürtretung gemäß § 20 Abs. 2 auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Organs der öffentlichen Aufsicht beruht und die Betretung in engem zeitlichem Zusammenhang mit der Tat erfolgt.</p> <p>(2) bis (3)...</p>	<p>§ 27. (1) Mautaufsichtsorgane sind ermächtigt, von Lenkern, bei denen die Strafverfolgung oder die Strafvollstreckung offenbar unmöglich oder wesentlich erschwert sein wird, eine vorläufige Sicherheit bis zum Betrag von 1200 € einzuhaben, wenn der Verdacht einer Verwaltungsbürtretung gemäß § 20 auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Organs der öffentlichen Aufsicht beruht und die Betretung in engem zeitlichem Zusammenhang mit der Tat erfolgt.</p> <p>(2) bis (3)...</p>	<p>§ 27. (1) Mautaufsichtsorgane sind ermächtigt, von Lenkern, bei denen die Strafverfolgung oder die Strafvollstreckung offenbar unmöglich oder wesentlich erschwert sein wird, eine vorläufige Sicherheit bis zum Betrag von 1200 € einzuhaben, wenn der Verdacht einer Verwaltungsbürtretung gemäß § 20 auf automatischer Überwachung oder auf dienstlicher Wahrnehmung eines Organs der öffentlichen Aufsicht beruht und die Betretung in engem zeitlichem Zusammenhang mit der Tat erfolgt.</p> <p>(2) bis (3)...</p>
	<p>§ 28. (1) Die Mautaufsichtsorgane sind ermächtigt, Kraftfahrzeuglenkern, die bei einer Verwaltungsbürtretung gemäß § 20 Abs. 1 auf frischer Tat betreten werden und bei denen die Strafverfolgung oder die Strafvollstreckung offenbar unmöglich oder wesentlich erschwert ist, bis zum Eintreffen der Organe der Straßenaufsicht die Weiterfahrt zu untersagen und, falls erforderlich, zur Verhinderung der Weiterfahrt am Fahrzeug technische Sperren anzubringen. Die Organe der Straßenaufsicht sind unverzüglich zum Einschreiten aufzufordern.</p> <p>(2) Unter den in § 27 Abs. 1 und 2 angeführten Bedingungen kann das Mautaufsichtsorgan die Unterbrechung der Fahrt anordnen und ihre Fortsetzung durch geeignete Vorkehrungen (Abnahme der Fahrzeugschlüssel und der Fahrzeugpapiere, Anbringung technischer Sperren am Fahrzeug, Abstellung an geeignetem Ort u.dgl.) verhindern, solange die festgesetzte vorläufige Sicherheit nicht geleistet wird. Hierbei ist mit möglichster Schonung der Person vorzugehen; der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist zu wahren.</p> <p>(3) Wird die Unterbrechung der Fahrt gemäß Abs. 2 nicht innerhalb von 72 Stunden aufgehoben, so kann die Behörde das Kraftfahrzeug als Sicherheit beschlagnahmen. § 37 Abs. 3 bis 6 VStG ist sinngemäß anzuwenden.</p>	<p>§ 28. (1) Die Mautaufsichtsorgane sind ermächtigt, Kraftfahrzeuglenkern, die bei einer Verwaltungsbürtretung gemäß § 20 Abs. 1 auf frischer Tat betreten werden und bei denen die Strafverfolgung oder die Strafvollstreckung offenbar unmöglich oder wesentlich erschwert ist, bis zum Eintreffen der Organe der Straßenaufsicht die Weiterfahrt zu untersagen und, falls erforderlich, zur Verhinderung der Weiterfahrt am Fahrzeug technische Sperren anzubringen. Die Organe der Straßenaufsicht sind unverzüglich zum Einschreiten aufzufordern.</p> <p>(2) Unter den in § 27 Abs. 1 und 2 angeführten Bedingungen kann das Mautaufsichtsorgan die Unterbrechung der Fahrt anordnen und ihre Fortsetzung durch geeignete Vorkehrungen (Abnahme der Fahrzeugschlüssel und der Fahrzeugpapiere, Anbringung technischer Sperren am Fahrzeug, Abstellung an geeignetem Ort u.dgl.) verhindern, solange die festgesetzte vorläufige Sicherheit nicht geleistet wird. Hierbei ist mit möglichster Schonung der Person vorzugehen; der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist zu wahren.</p> <p>(3) Wird die Unterbrechung der Fahrt gemäß Abs. 2 nicht innerhalb von 72 Stunden aufgehoben, so kann die Behörde das Kraftfahrzeug als Sicherheit beschlagnahmen. § 37 Abs. 3 bis 6 VStG ist sinngemäß anzuwenden.</p>	<p>§ 28. (1) Unter den in § 27 Abs. 1 und 2 angeführten Bedingungen kann das Mautaufsichtsorgan die Unterbrechung der Fahrt anordnen und ihre Fortsetzung durch geeignete Vorkehrungen (Abnahme der Fahrzeugschlüssel und der Fahrzeugpapiere, Anbringung technischer Sperren am Fahrzeug, Abstellung an geeignetem Ort u.dgl.) verhindern, solange die festgesetzte vorläufige Sicherheit nicht geleistet wird. Hierbei ist mit möglichster Schonung der Person vorzugehen; der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist zu wahren.</p> <p>(2) Wird die Unterbrechung der Fahrt gemäß Abs. 1 nicht innerhalb von 72 Stunden aufgehoben, so kann die Behörde das Kraftfahrzeug als Sicherheit beschlagnahmen. § 37 Abs. 3 bis 6 VStG ist sinngemäß anzuwenden.</p>

Mitwirkung der Organe der Straßenaufsicht und der Zollwache	Mitwirkung der Organe der Straßenaufsicht
§ 29. (1) Die Organe der Straßenaufsicht (§ 97 Abs. 1 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBI. Nr. 159) und die Organe der Zollwache (§ 15 Zollrechts-Durchführungsgesetz, BGBI. Nr. 659/1994) haben an der Vollziehung der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes über die zeitabhängige Maut mitzuwirken 1. bis 3. ... 4. durch Hinterlassen einer schriftlichen Aufforderung zur Zahlung der Ersatzmaut gemäß § 19 Abs. 3.	§ 29. (1) Die Organe der Straßenaufsicht (§ 97 Abs. 1 Straßenverkehrsordnung 1960, BGBI. Nr. 159) haben an der Vollziehung der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes über die zeitabhängige Maut mitzuwirken 1. bis 3. ... 4. durch Hinterlassen einer schriftlichen Aufforderung zur Zahlung der Ersatzmaut gemäß § 19 Abs. 3. (2) ...
(3) Die Organe der Zollwache werden ermächtigt, gemäß Abs. 2 Z 1 eine vorläufige Sicherheit festzusetzen und einzuhaben sowie verwertbare Sachen zu beschlagnahmen. Zollstellen können auf Rechnung der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft Vignetten verkaufen.	(3) Zollstellen können auf Rechnung der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft Vignetten verkaufen. (4) ...
§ 30. (1) Der Bundesminister für Inneres hat aus der Evidenz gemäß § 47 Abs. 4 Kraftfahrgesetz 1967 der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auf Anfrage die Kennzeichen von Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen mitzuteilen, soweit dies zur automatischen Überwachung der Einhaltung der Vorschriften fahrlastungsabhängigen Maut erforderlich ist. (2) Der Bundesminister für Inneres hat aus der Evidenz gemäß § 47 Abs. 4 Kraftfahrgesetz 1967 der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auf Anfrage unverzüglich, längstens innerhalb von zwei Werktagen, Name und Anschrift des Zulassungsbesitzers in elektronisch lesbare Form mitzuteilen, soweit dies für Aufforderungen gemäß § 19 Abs. 3 erforderlich ist.	§ 30. (1) Der Bundesminister für Inneres hat aus der Evidenz gemäß § 47 Abs. 4 Kraftfahrgesetz 1967 der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auf Anfrage die kennzeichen von Kraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen mitzuteilen, soweit es zur automatischen Überwachung der Einhaltung der Vorschriften über die Errichtung der fahrlastungsabhängigen und zeitabhängigen Maut erforderlich ist. (2) Der Bundesminister für Inneres hat aus der Evidenz gemäß § 47 Abs. 4 Kraftfahrgesetz 1967 der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft auf Anfrage unverzüglich, längstens innerhalb von zwei Werktagen, Name und Anschrift des Zulassungsbesitzers in elektronisch lesbare Form mitzuteilen, soweit dies für Aufforderungen gemäß § 19 Abs. 4 erforderlich ist.
§ 31. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat unter Bedachtnahme auf Artikel 11 Abs. 3 der Richtlinie 1999/62/EG den Beginn der Einhebung der fahrlastungsabhängigen Maut durch Verordnung mit einem Monatsersten festzulegen, sobald eine zuverlässige Abwicklung der Bemautung und der Schutz personenbezogener Daten gewährleistet sind. (2) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat in der Mautordnung die aliquote Rückersättigung des Kaufpreises für Jahresvignetten zu regeln, die durch den Beginn der Einhebung der fahrlastungsabhängigen Maut vorzeitig ihre Gültigkeit verlieren. (3) Die Festsetzung der Mauttarife und die Ausnahmen von der Entgeltleistung auf	§ 31. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat unter Bedachtnahme auf Artikel 11 Abs. 3 der Richtlinie 1999/62/EG den Beginn der Einhebung der fahrlastungsabhängigen Maut durch Verordnung mit einem Monatsersten festzulegen, sobald eine zuverlässige Abwicklung der Bemautung und der Schutz personenbezogener Daten gewährleistet sind. (2) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat in der Mautordnung die aliquote Rückersättigung des Kaufpreises für Jahresvignetten zu regeln, die durch den Beginn der Einhebung der fahrlastungsabhängigen Maut vorzeitig ihre Gültigkeit verlieren. (3) Die Festsetzung der Mauttarife und die Ausnahmen von der Entgeltleistung auf

<p>den in § 19 Abs. 2 genannten Strecken bleiben durch die Bestimmungen dieses Gesetzes solange unberührt, als keine fahrleistungsabhängige Maut eingehoben wird.</p> <p>(4) Solange keine fahrleistungsabhängige Maut eingehoben wird, unterliegt die Benützung von Mautstrecken mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen, aber weniger als 12 Tonnen beträgt, und mit Omnibussen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, der zeitabhängigen Maut. Für Anhänger, die von Omnibussen gezogen werden, ist keine zeitabhängige Maut zu entrichten.</p> <p>(5) Solange keine fahrleistungsabhängige Maut eingehoben wird, gelten</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. mehrspurige Kraftfahrzeuge, die als Schlaf- oder Aufenthaltsraum eingerichtet sind (Wohnmobile), unabhängig von ihrem höchsten zulässigen Gesamtgewicht, und 2. mehrspurige Kraftfahrzeuge, die noch nie zum Verkehr zugelassen waren und Probefahrt- oder Überstellungskennzeichen führen, unabhängig von ihrer Achsenanzahl <p>als solche, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt.</p> <p>(6) Nach Erwerb von Jahres-, Zweimonsats- oder Zehntagesvignetten ist für die Benützung von Mautstrecken mit einer Fahrzeugkombination, die in eine höhere Kategorie fällt als jene, für welche die zeitabhängige Maut entrichtet wurde, eine Tageszusatzzigarette zu erwerben. An Stelle der Anbringung am Fahrzeug ist das Mitführen der Tageszusatzzigarette zulässig.</p>	<p>345/ME XXII.</p>	<p>GP - Entwurf gescannt</p> <p>Straßensonderfinanzierungsgesetze</p> <p>§ 32. Die Benützung der in § 10 Abs. 2 genannten Mautabschnitte mit einspurigen Kraftfahrzeugen und mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, unterliegt der Bemautung nach den Bestimmungen des Arlberg Schnellstraßen-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 113/1973, des Bundesgesetzes betreffend die Finanzierung der Autobahn Innsbruck-Brenner, BGBl. Nr. 135/1964, des Karawanken-Autobahn-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 442/1978, des Pyhrn-Autobahn-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 479/1971, und des Tauernautobahn-Finanzierungsgesetzes, BGBl. Nr. 115/1969.</p> <p>(2) Für die Benützung von Mautstrecken mit Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen, für die zulässigerweise bereits eine Straßenbenützungsabgabe entrichtet wurde, ist keine zeitabhängige Maut zu entrichten.</p> <p>§ 33. (1) bis (3) ...</p>
---	---------------------	---

	(4) §§ 6, 10 Abs. 3 und 15 Abs. 1 Z 14 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI I Nr. XXX/2005 treten am 1. März 2006 in Kraft.
§ 37. Mit diesem Bundesgesetz wird die Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren über die Benützung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, ABl. Nr. L 187 vom 20. Juli 1999, S. 42, umgesetzt.	<p>§ 37. Mit diesem Bundesgesetz werden die Richtlinien 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren über die Benützung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge, ABl. Nr. L 187 vom 20. Juli 1999 S.42, und die Richtlinie 2004/52/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 166 vom 30. April 2004 S. 124, in der Fassung der Berichtigung, ABl. Nr. L 200 vom 7. Juni 2004 S. 50, umgesetzt.</p>
§ 38. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist betraut:	<p>§ 38. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist betraut:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. hinsichtlich des § 1 Abs. 2, der §§ 9 bis 12, des § 13 Abs. 1 und 3, der §§ 14, 15, 19 und des § 31 Abs. 3 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen; 2. hinsichtlich des § 13 Abs. 2 erster und zweiter Satz der Bundesminister für soziale Sicherheit und Generationen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie; 3. hinsichtlich des § 29 Abs. 1 und 2 der Bundesminister für Inneres im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie; 4. hinsichtlich des § 29 Abs. 3 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie; 5. hinsichtlich des § 30 der Bundesminister für Finanzen; 6. im Übrigen der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.
	<p>Artikel 3 Änderung des ASFINAG-Gesetzes</p> <p>Artikel II</p> <p>Artikel II</p>
§ 1 bis § 8 ...	<p>§ 1 bis § 8 ...</p> <p>§ 8a. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist verpflichtet, Rückstellungen im Ausmaß von 20 v.H. der auf der A 13 Brenner Autobahn nach dem Bundesstraßen-Mautgesetz 2002, BGBI. I Nr. 109/2002, ab 1. Jänner 2006 eingehobenen Netto-Benützungsentgelte für die einer besonderen gesetzlichen Regelung vorbehalteten Leistungen von Beiträgen zur Finanzierung des auf österreichische</p>

	schem Staatsgebiet zu errichtenden Teiles des Eisenbahntunnels auf der Brenner-achse zu bilden.
§ 9 bis § 16 ...	§ 9 bis § 16 ...