

Vorblatt

Probleme:

Aufgrund der Bundesstraßengesetznovelle 2004 erfolgt die Festlegung des Straßenverlaufes einer Bundesstraßentrasse nicht mehr durch Verordnung, sondern durch Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. Die Bestimmungen über den Nachbarschutz stellen noch auf das Verordnungserlassungsverfahren ab, in dem die Nachbarrechte teilweise sehr unklar geregelt sind.

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 und Erhaltung der Funktionsfähigkeit des höchstrangigen Straßennetzes. Die Zulässigkeit von niveaugleichen Kreuzungen bei Schnellstraßen stellt ein Unfallrisiko dar.

Bestimmte Behördenzuständigkeiten entsprechen nicht mehr dem Regelungsbedürfnis.

Für die Übernahme bestehender Straßen oder Straßenteile sind gesetzliche Rahmenbedingungen erforderlich.

Lösungen:

Um die Durchführung von Bescheidverfahren zu erleichtern, wird der Nachbarbegriff definiert und es werden die subjektiven Nachbarrechte geregelt. Weiters wird festgelegt, dass bei längeren Straßenabschnitten eine abschnittsweise Genehmigung möglich ist. Die Gemeinden werden entlastet, indem Einwendungen nur mehr direkt bei der UVP-Behörde einzubringen sind.

Die zulässigen Verbindungen zum Sekundärstraßennetz und zu Eisenbahnanlagen werden eindeutig festgelegt und für Ankündigungen und Werbungen klare Regelungen getroffen.

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

Die Voraussetzungen für die Übernahme bestehender Straßen oder Straßenteile werden neu geregelt.

Aufnahme von zusätzlichen Strecken in das Netz der Bundesstraßen.

Alternativen:

keine

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Durch den Bau neuer Bundesstraßen und aufgrund der verkehrssichereren Ausgestaltung des Bundesstraßennetzes ist mit positiven Auswirkungen für den Wirtschaftsstandort Österreich zu rechnen.

Finanzielle Auswirkungen:

Für Bund und Länder ist eine geringfügige jährliche Erhöhung der Personal- und Verwaltungssachkosten zu erwarten. Diese Kosten sind für den Bund mit etwa 1.300 € und für die Länder mit etwa 710 € zu beziffern und liegen daher weit unter der Betragsgrenze nach der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus für das Jahr 2006 von 1.372.825,9 €. Die Gemeinden werden jährlich um etwa 785 € an Personal- und Verwaltungssachkosten entlastet.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Der vorliegende Entwurf widerspricht keinen europarechtlichen Vorgaben.

Besonderheiten des Normsetzungsverfahrens:

keine

Konsultationsverfahren:

Der vorliegende Gesetzesentwurf unterliegt mit Ausnahme der Bestimmungen der Z 16 hinsichtlich der Länder und Gemeinden (bundesgesetzliche Regelungen des Finanzausgleichs) dem Anwendungsbereich der Vereinbarung BGBl. I Nr. 35/1999.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Der vorliegende Gesetzentwurf verfolgt mehrere Zielsetzungen:

Mit der Novellierung des Bundesstraßengesetzes 1971 durch BGBl. I Nr. 154/2004 wurde eine Anpassung an das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 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. Es erfolgt eine klare Regelung des Nachbarbegriffs mit einer Differenzierung zwischen objektivem und subjektivem, die Parteistellung begründenden Nachbarschutz.

Weiters verfolgt der Entwurf die Ziele der klaren Darstellung zulässiger Verbindungen zum Sekundärstraßennetz und zu Eisenbahnanlagen. Die Regelungen betreffend Ankündigungen und Werbungen dienen der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Erhaltung der Funktionstüchtigkeit der Bundesstraßen.

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

Durch die vorgesehene Auflage von Plänen gemäß § 14 BStG (Bundesstraßenplanungsgebiet) wird die Kundmachung gleichzeitig kostensparend und bürgerfreundlich organisiert.

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

Bestimmte Änderungen in den Verzeichnissen 1 und 2 werden aus Gründen der redaktionellen Verbesserung durchgeführt. Hinzu kommen einzelne zusätzliche Straßen.

Finanzielle Auswirkungen:

Für Bund und Länder ist eine geringfügige Erhöhung der Personal- und Verwaltungssachkosten zu erwarten. Diese Kosten sind jährlich für den Bund mit etwa 1.300 € und für die Länder mit etwa 710 € zu beziffern und liegen daher weit unter der Betragsgrenze nach der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus für das Jahr 2006 von 1.372.825,9 €. Die Gemeinden werden um 785 € an Personal- und Verwaltungssachkosten entlastet.

§ 10 Abs. 2 (Z 16) ist vom Anwendungsbereich der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus gem. Art. 6 Abs. 1 Z 3 der Vereinbarung ausgenommen, da es sich um eine rechtsetzende Maßnahme auf dem Gebiet der bundesgesetzlichen Regelungen des Finanzausgleiches handelt. Aus § 1 Abs. 3 (Z 4) entstehen für die Länder keine durch die Verwirklichung des Gesetzesvorhabens zusätzlichen Ausgaben, da sie über den Abschluss eines Übereinkommens selbst entscheiden können. Aus diesem Grund ist diese Bestimmung gem. Art. 2 Abs. 1 der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus keinen Verhandlungen im Konsultationsgremium zu unterziehen.

Die Belastung der Länder resultiert aus dem Vollzug des § 26 Abs. 3. 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 gemäß § 26 Abs. 3.

Im einzelnen sind die Kosten der folgenden Tabelle zu entnehmen.

A) ZUSAMMENFASSUNG DES ERGEBNISSES VORWEG:

(Details dazu siehe Abschnitt C, Tab. 8)

Gesamtkosten für Bund:	1.303 EUR	
Gesamtkosten für Länder insgesamt:	715 EUR	(Bzw. nach Var. 2 ¹ : 823 EUR)
Gesamtkosten für Gemeinden insgesamt:	- 784,8 EUR	(Bzw. nach Var. 2: - 891,7 EUR)

B) BERECHNUNGSWEG:

GESAMTARBEITSMINUTEN JE ARBEITSSCHRITT :

Tab. 1:

§	Arbeitsschritte	VGr ²	Organisations- einheit	Zeitbedarf pro Fall in Minuten	Prognost. Zahl der Fälle/Jahr	Gebiets- körper- schaft, bei der Kosten- anfall	Gesamtarbeits- minuten (Pers pro VGr X Zeitbedarf pro Fall X Zahl der Fälle)
1/3	Überprüfung des Übereinkommens	5 X A1	BMVIT I/K2, II/GV, ST1 (2), ST 3	180	1	B ³	A1: 5 x 180 x 1 = 900
	Reinschrift	V4	-,,-	15	1	B	V4: 1 x 15 x 1 = 15
	Kontakt zu BKA herstellen	A1	BMVIT II/ST 3	60	1	B	A1: 1 x 60 x 1 = 60
	Kundmachung im BGBI	A3	BKA	30	1	B	A3: 1 x 30 x 1 = 30
	Kundmachung im e-Recht	A3	BMVIT II/ST 3	15	1	B	A3: 1 x 15 x 1 = 15
	Verständigungsschreiben an betroffenen Behörden, usw. hin-	A1	BMVIT II/ST3	120	1	B	A1: 1 x 120 x 1

1 Erläuterungen zu Var. 1 und 2 siehe FN 27

2 VGr = Verwendungsgruppe

3 B = Kosten betreffend Bund

	sichtlich der Kundmachung						= 120
	Reinschrift und Abfertigung	V4	-,,-	25	1	B	V4: 1 x 25 x 1 = 25
4/5	Entfall der Sammlung der Äußerungen	5 X A3	Jeweilige Gemeinde (im Durchschnitt: 5 ⁴)	- 30	6 ⁵	Gem	A3: 5 x (- 30) x 6 = - 900
	Entfall der Übermittlung der Äußerungen (zzgl. Begleitschreiben) ans BMVIT	5 X A3	-,,-	- 30	6	Gem	A3: 5 x (- 30) x 6 = - 900
14/6	Auflage der Unterlagen (Ermöglichung der Einsichtnahme, Aufsicht)	A3	BMVIT II/ST3	10 (pro Einsichtnahme;)	4 ⁶ erwartet: eine Einsichtnahme pro VO	B	A3: 1 x 10 x 4 x 1 ⁷ = 40
	Auflage der Unterlagen (Ermöglichung der Einsichtnahme, Aufsicht)	A3	jeweiliges A.d. LReg. (im Durchschnitt: 1 ⁸)	10 (pro Einsichtnehmen-den)	4 X 1 (4 VO, 1 Einsehender/Verfahren)	L	A3: 1 x 10 x 4 x 1 ⁹ = 40
	Auflage der Unterlagen (Ermöglichung der Einsichtnahme, Aufsicht)	5 X A3	betroffene Gemeinde (im Durchschnitt: 5 ¹⁰)	10 (pro Einsichtnehmen-den)	4 X 5 X 1 (4 VO, jede in 5 Gem., 1 Einsehender/Land/Verfahren)	Gem	A3: 5 x 10 x 4 x 1 ¹¹ = 200
	Entfall der Kundmachung der Pläne als Anlage zur VO im BGBl.	A3	BMVIT II/ST3	- 60	4	B	A3: 1 x (- 60) x 4 = - 240
26/3	Prüfung des Antrags	2 ¹² X	LH (zust. Abt. des	20	1 ¹³	L	A1:

4 Schätzwert aus Erfahrung

5 Rückschluss aus der Zahl der durchschnittlich erlassenden § 4 VO pro Jahr: 5,6 (2005 [Stand: 9.9.05]: 10; 2004: 5; 2003: 2; 2002: 12; 2001: 5; 2000: 6; 1999: 3; 1998: 3; 1997: 6; 1996: 4)

6 siehe FN 9

7 Pro Verordnung wird eine Einsichtnahme beim BMVIT erwartet

8 In der weitaus überwiegenden Zahl der Fälle ist lediglich 1 Bundesland betroffen

9 Pro Verordnung wird eine Einsichtnahme beim jeweiligen Amt der Landesregierung erwartet

10 siehe FN 5

11 Pro Verordnung wird eine Einsichtnahme pro Gemeinde erwartet

		A1	A.d.LReg)				2 x 20 x 1 = 40
	Ermittlungsverfahren inkl. Wahrung des Parteienghört; evtl. Beiziehung eines SV, Lokalau-genschein	2 X A1 (2 X A1)	-,,-	120 (bei Zuzie-hung von SV zzgl. 120)	1	L	A1: 2 x 120 x 1 = 240 A1: 2 x 120 x 1 = 240
	Bescheid	2 X A1	-,,-	60	1	L	A1: 2 x 60 x 1 = 120
	Reinschrift und Abfertigung	2 X V4	-,,-	25	1	L	V4: 2 x 25 x 1 = 50
	Prüfung des Berufungsantrages	A1	BMVIT II/ST3	20	1	B	A1: 1 x 20 x 1 = 20
	Ermittlungsverfahren (evtl. zzgl. ST1)	A1 (A1)	-,,-	120 (bei Zuzie-hung von ST1 zzgl. 120)	1	B	A1: 1 x 120 x 1 = 120 A1: 1 x 120 x 1 = 120
	Bescheid	A1	-,,-	60	1	B	A1: 1 x 60 x 1 = 60
	Reinschrift und Abfertigung	V4	-,,-	25	1	B	V4: 1 x 25 x 1 = 25

12 Die Anträge werden geschätzt auf 2 Anträge jährlich im gesamten Bundesgebiet, wobei angenommen wird, dass 2 verschiedene Bundesländer dabei betroffen sein werden
13 siehe FN 21

PERSONALKOSTEN:

Tab. 2:

Vw.gruppe		Durchschnittl. Pers.kosten pro Jahr	Durchschnittl. Pers.kosten pro Min (: 1680 ¹⁴ , : 60)
Bund			
A1-Bedienstete (Beamte)	67.794 ¹⁵ + 17% Pensionstangente ¹⁶ (11.524,98)	79.318,98	0,79
A3-Bedienstete (Beamte)	30.708 ¹⁷ + 17% Pensionstangente ¹⁸ (5.220,36)	35.928,36	0,36
V4-Bedienstete (VB)	25.519 ¹⁹ + 2,5% Abfertigung ²⁰ (637,975)	26.156,98	0,26
Länder und Gemeinden mit OÖ. Landesansätzen ²¹	Altes Besoldungsschema		
A1-Bedienstete (Beamte)	(inkl. Pension)	92.065,00	0,91
A3-Bedienstete (Beamte)	(inkl. Pension)	41.633,00	0,41
V4-Bedienstete (VB)	(inkl. Abfertigungspauschale des Bundes in Höhe von 2,5% p.a. [= 754,625])	30.940,00	0,31

Tab. 3:

	Summe der Gesamtarbeitsminuten pro Jahr und pro VGr. getrennt nach Gebietskörperschaften	Pauschalkosten pro Min (inkl. Pensionstangente bei Beamten und Abfertigung bei VB)	Personal-Kosten (Var. 1) ²²		Personal-Kosten (Var. 2) ²³
Bund					

14 1680 = Leistungsstunde pro Jahr; dieser Ansatz entspricht Anhang 3.1 der Verordnung des Bundesministers für Finanzen betreffend Richtlinien für die Ermittlung und Darstellung der finanziellen Auswirkungen neuer rechtsetzender Maßnahmen, BGBl. II Nr. 50/1999 idF BGBl. II Nr. 387/2004. Beim Rechnen mit den Ansätzen des Landes OÖ für Personalkosten wurde analog zu den Berechnungen nach Bundesansätzen von 1680 jährlichen Leistungsstunden ausgegangen

15 Diese Ansätze sind ebenfalls der in FN 20 genannten VO des Bundesministers für Finanzen entnommen

16 siehe FN 21

17 siehe FN 21

18 siehe FN 21

19 siehe FN 21

20 siehe FN 21

21 Da die durchschnittlichen Personalkosten der Länder über denen des Bundes liegen, wurden exemplarisch die durchschnittlichen Personalkosten des Landes OÖ zur Berechnung der Kosten der Länder herangezogen ("Var. 2").

22 siehe FN 27

23 siehe FN 27

A1-Bedienstete (Beamte)	1.280,0	0,79	1.011,2		
A3-Bedienstete (Beamte)	- 155	0,36	- 55,8		
V4-Bedienstete (VB)	65	0,26	16,9		
Summe	1.190		972,3		
Länder insg.					
A1-Bedienstete (Beamte)	640	0,79 Bundeswert	505,6	0,91 Öö. Wert	582,4
A3-Bedienstete (Beamte)	40	0,36 Bundeswert	14,4	0,41 Öö. Wert	16,4
V4-Bedienstete (VB)	50	0,26 Bundeswert	13	0,31 Öö. Wert	15,5
Summe	730		533		614,3
Gemeinden insg.					
A1-Bedienstete (Beamte)	0	0,79 Bundeswert		0,91 Öö. Wert	
A3-Bedienstete (Beamte)	- 1.600,0	0,36 Bundeswert	- 576	0,41 Öö. Wert	- 656
V4-Bedienstete (VB)	0	0,26 Bundeswert	0	0,31 Öö. Wert	0
Summe			- 575		- 656

Tab. 4:

Personalkosten unabhängig von VGr.	(Var 1)	(Var 2)
Bund	972,3	
Länder insg.	533	614,3
Gemeinden insg.	- 575	- 656

VERWALTUNGSSACHKOSTEN:

(= laufende Sachkosten + Kosten für Raumbedarf + Verwaltungsgemeinkosten)

a) Laufende Sachkosten (pauschal mit 12%²⁴ der Personalkosten anzusetzen):

Tab. 5:

	Personalkosten (Var. 1)	Laufende Sachausgaben (Var. 1)	Personalkosten (Var. 2)	Laufende Sachausgaben (Var. 2)
Bund	972,3	116,7		

²⁴ Dieser Zuschlagssatz ist dem Anhang 1, Abschnitt 3.1, der in FN 20 genannten VO des Bundesministers für Finanzen entnommen.

Länder	533	64	614,3	73,7
Gemeinden	- 575	- 69	- 656	- 78,7

b) Kosten für Raumbedarf:

$$\text{Raumbedarf}^{25} = \frac{\text{Gesamtarbeitsmin pro Jahr}}{\text{Normalarbeitszeit (= 100800 Min [= 1680 Std. x 60])}} \times 14 \text{ m}^2 \text{ }^{26}$$

Tab. 6:

	Gesamtarbeitsmin. pro Jahr	Raumbedarf	Kosten bei 9,7 EUR/m ² ²⁷	Kosten pro Jahr (d.h. X 12)
Bund				
A1-Bedienstete	1.280			
A3-Bedienstete	- 155			
V4-Bedienstete	65			
Summe	1.190	0,16 m ²	1,6	19,2
Länder insg.				
A1-Bedienstete	640			
A3-Bedienstete	40			
V4-Bedienstete	50			
Summe	730	0,1m ²	0,99	11,8
Gemeinden insg.				
A1-Bedienstete	0			
A3-Bedienstete	- 1.600,0			
V4-Bedienstete	0			
Summe	- 1.600,0	- 0,22 m ²	- 2,15	- 25,8

c) Verwaltungsgemeinkosten (pauschal mit 20%²⁸ der Personalkosten anzusetzen):

Tab. 7:

Personalkosten unabh. Von VerwGr.	(Var. 1)	20%	(Var. 2)	20%
Bund	972,3	194,46		
Länder insg.	533	106,6	614,3	122,86
Gemeinden insg.	- 575	- 115	- 656	- 131,2

²⁵ Diese Formel wurde entwickelt in Anlehnung an die dargestellte Formel in Anhang 1, Abschnitt 3.2, der in FN 20 genannten VO (letztere jedoch in der Fassung BGBl. II Nr. 50/199, da eine entsprechende Formel in der aktuellen Fassung dieser VO fehlt).

²⁶ Nach Anhang 1, Abschnitt 3.2, der in FN 20 genannten Verordnung sind pro Bedienstetem 14 m² Bürofläche zu veranschlagen.

²⁷ 9,7 EUR/m² entsprechen laut Anhang 3.3 der in FN 20 genannten Verordnung einem "sehr guten" Nutzungswert.

²⁸ Dieser Zuschlagssatz ist dem Anhang 1, Abschnitt 3.3, der in FN 20 genannten VO des Bundesministers für Finanzen entnommen.

C) ERGEBNIS:

GESAMTKOSTEN pro JAHR

(Personalkosten + Verwaltungssachkosten)

Tab. 8:

	Personalkosten (Var. 1)	Gesamtkosten (Var. 1)	Personalkosten (Var. 2)	Gesamtkosten (Var. 2)
Bund	972,3	1.302,66		
Länder insg.	533	715,4	614,3	822,7
Gemeinden insg.	- 575	- 784,8	- 656	- 891,7

Umsetzung von Gemeinschaftsrecht

keine

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 § 2 F-VG 1948.

Besonderer Teil

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 wird diese gesetzliche Anordnung von Abs. 3 in den Abs. 2 verschoben.

Zu Z 4 (§ 1 Abs. 3):

Dem gesetzlichen Auftrag, Bundesstraßen im Rahmen der Verzeichnisse des BStG zu errichten, kann der Bund nicht nur durch Neubau sondern auch durch Übernahme bestehender Straßen oder Straßenteile nachkommen, wobei dies an die Voraussetzung geknüpft ist, dass diese Straßen oder Straßenteile bemaunungsfähig sind. Die Voraussetzungen für die Bemaunung von Bundesstraßen ergeben sich aus den Bestimmungen des § 1 Bundesstraßenmautgesetz (BStMG). Zur entschädigungslosen Übertragung des Eigentums an den Bund ist ein Übereinkommen zwischen dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) für den Bund und dem bisherigen Träger der Straßenbaulast abzuschließen. Der Abschluss des Übereinkommens und die nähere Beschreibung der betroffenen Straßen oder Straßenteile sind im Bundesgesetzblatt kundzumachen. Der Zeitpunkt des Beginnes der Bemaunung ergibt sich aus der gemäß § 16 BStMG im Internet zu verlautbarenden Mautordnung. In der Kundmachung wird zweckmäßigerweise darauf hinzuweisen sein. Der Zeitpunkt des Wirksamwerdens kann auch im oben genannten Übereinkommen in Aussicht genommen werden. Sofern Kosten für die Herstellung der Bemaunungsfähigkeit anfallen, sind diese vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) zu tragen. Bis zum Zeitpunkt der Übernahme bleiben die Pflichten betreffend Betrieb und Erhaltung beim bisherigen Träger der Straßenbaulast.

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 und Verkehrskontrollplätze sowie Verkehrsbeeinflussungsanlagen als Bundesstraßenbestandteile in die Bestimmung neu aufgenommen werden.

Zu Z 7 (§ 4 Abs. 1):

Da aufgrund der Rechtsgestaltungswirkung des Bescheides auch ein Eingriff in die Rechtssphäre Dritter 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. Als wesentliche Baumaßnahmen sind jene zu werten, die einen solchen organisatorischen und finanziellen Aufwand darstellen, dass ihre Verwirklichung auf den ernststen Willen der Durchführung des Bauvorhabens schließen lässt. Es wird auf die Norm des § 24h Abs. 5 UVP-G 2000 verwiesen, wonach eine Befristung für die Fertigstellung im Bescheid ausgesprochen werden kann. Diese Regelung kann allenfalls zusätzlich zur Anwendung kommen.

Da die Realisierungsmöglichkeiten in Anbetracht der Größe von Straßenbauvorhaben von vornherein nicht immer abschätzbar sind, gibt es die Möglichkeit, auf Antrag die Realisierung des Straßenbauvorhabens in Abschnitten im Bescheid 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 erfolgen eine Anpassung des Zitates an die geltende Rechtslage im Forschungsförderungsbereich, weil die Bestimmungen der § 11 Abs. 2 und § 18 Abs. 2 Forschungsförderungsgesetz durch das Forschungsförderungs-Strukturreform-Gesetz, BGBl. I Nr. 73/2004 aufgehoben wurden, und ein Hinweis auf die geltenden Allgemeinen Rahmenrichtlinien.

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, ist die Überschrift des Punktes II. entsprechend zu ergänzen.

Zu Z 12 und 13 (§§ 7 und 7a):

Mit diesen beiden Bestimmungen erfolgt eine klare Regelung des Nachbarbegriffes. Im Gegensatz zur bisherigen Rechtslage erfolgt eine Unterscheidung zwischen objektivem und subjektivem Nachbarschutz. Dadurch wird der Bürger besser über seine Rechte in den Verfahren zur Bestimmung des Straßenverlaufes informiert und der Behörde eine strukturierte Auseinandersetzung mit den Einwendungen der Nachbarn erleichtert. Im UVP-Verfahren kommen diese Bestimmungen zu denen des UVP-Gesetzes (insbesondere §§ 19 und 24h) hinzu, bei nicht UVP-pflichtigen Vorhaben 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 können neben anderen Quellen den Stand der Technik darstellen. 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. Die Verpflichtung zum Nachbarschutz besteht auch dann, wenn ein Bundesstraßenvorhaben 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 werden inhaltlich an das UVP-G 2000 angelehnt. Da es sich bei Bundesstraßenbauvorhaben 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 kann der Bund Entgelte entgegennehmen. Eine ausdrückliche Zweckbindung an dieser Stelle erscheint entbehrlich.

Zu Z 16 (§ 10 Abs. 2 und 3):

Diese Bestimmung ermöglicht die Beteiligung von Ländern, Gemeinden und anderen juristischen Personen an der Finanzierung der Planung, des Baues und der Erhaltung von Bundesstraßen oder Bundesstraßenteilen, wenn die Kosten der Errichtung und der Erhaltung der entsprechenden Bundesstraße oder des Bundesstraßenteiles höher sind, als der betriebswirtschaftliche Vorteil für den Bund (Bundesstraßenverwaltung) zusammen mit den volkswirtschaftlichen Vorteilen, die gesamtstaatlich wirksam werden.

Was den ‚substantiellen Kostenbeitrag‘ des Landes Wien anlangt, geht das Bundesministerium für Finanzen davon aus, dass das Land Wien bzw. Private in etwa 50% der Planungs- und Baukosten ersetzen.

Zu Z 17 (§ 11):

Für Zwecke der Verwaltungsvereinfachung wird auf die behördliche Entscheidung verzichtet. § 11 kann daher entfallen. Verträge gemäß § 8 Abs. 1 und § 10 bleiben weiterhin gerichtlich einklagbar.

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 dieser Pläne im Bundesgesetzblatt. Die Pläne sind solange zur Einsicht aufzubewahren, als sie ihre Wirkung gemäß Abs. 5 entfalten.

Zu Z 19 (§ 15 Abs. 2):

Da sich Schnellstraßen und Autobahnen in ihrer Ausbauqualität de facto 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-Enteignungsschädigungsgesetz – EisbEG. Der Begriff „Schätzung“ wird durch den Begriff „Bewertung“ ersetzt, womit eine terminologische Anpassung an die im Bundesgesetz über die gerichtliche Bewertung von Liegenschaften (Liegenschaftsbewertungsgesetz - LBG, BGBl. Nr. 150/1992) verwendete Terminologie erfolgt. Die Einvernehmensregelung bei den die Eisenbahn berührenden Projekten in Abs. 1 kann wegen des Umstandes, dass der Landeshauptmann in mittelbarer Bundesverwaltung im Vollzugsbereich des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie 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, BGBl. I Nr. 50/2002 ist die Wasserableitung von Dächern auf Bundesstraßen 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.

Eine Werbung oder Ankündigung dient dann dem spezifischen Interesse der Verkehrsteilnehmer, wenn sie geeignet ist, deren typische Bedürfnisse als Straßenbenützer anzusprechen. Dies ist beispielsweise bei Ankündigungen mit verkehrslenkendem, unfallverhütendem oder verkehrserzieherischem Charakter der Fall. Wahlwerbung ist keine Werbung im Sinne dieser Bestimmung. Bei Parkplätzen und bei Raststationen und anderen Betrieben gemäß § 27 Abs. 1 entfällt die Beschränkung auf das spezifische Interesse der Verkehrsteilnehmer.

Was als Stand der Technik anzusehen ist, kann unter anderem aus den RVS (z.B. RVS 5.512, Blend- und Lärmschutz, Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit, visuelle Informationsträger für verkehrsfremde Zwecke) hervorgehen.

Zu Z 27 (§ 26):

Mit dieser Neufassung erfolgt eine eindeutige Regelung zulässiger Verbindungen zum Sekundärstraßennetz und zu Eisenbahnanlagen.

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

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

Zu Z 28 (§ 27 Abs. 3):

Fahrverbindungen zwischen dem Sekundärstraßennetz und der Bundesstraße über das Gebiet von Betrieben gemäß § 27 führen möglicherweise zu Konfliktpunkten und zu Unsicherheiten in Bezug auf Anfang und Ende der Bemaßung. 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 Abs. 7).

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) bzw. in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 95/2004 weiterzuführen sind.

In Abs. 6 wird die erforderliche Regelung für die Herstellung des gesetzmäßigen Zustandes gem. §§ 2, 26 und 27 getroffen. Wesentliche Gesichtspunkte für die Erarbeitung des Konzeptes haben Aspekte der Verkehrssicherheit und der Wirtschaftlichkeit zu sein. Abs. 7 ermöglicht die Aufrechterhaltung von bereits verordneten Fahrverbindungen und Subanschlussstellen.

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. Hinzu kommen einzelne zusätzliche Straßen. Die Wortfolge „Knoten bei“ bedeutet, dass der Knoten in der genannten Gemeinde aber auch in einer angrenzenden Gemeinde liegen kann.

Folgende zusätzliche Strecken werden in das Netz der Bundesstraßen aufgenommen: A 24 Autobahn Verbindungsspanne Rothneusiedl, S 3 Weinviertler Schnellstraße, S 8 Marchfeld Schnellstraße, S 37 Klagenfurter Schnellstraße und S 34 Traisental Schnellstraße. Für diese Veränderungen der Verzeichnisse wurden strategische Prüfungen nach dem Bundesgesetz „Strategische Prüfung im Verkehrsbereich“ (SP-V-Gesetz), BGBl. I Nr. 96/2005 durchgeführt. Zusätzlich erfolgen die Verlängerung der A 23 Autobahn Südosttangente Wien und eine Verschwenkung der A 22 Donauufer Autobahn im Süden. Aufgrund der Ausnahmebestimmung des § 3 Abs. 3 Z 4 SP-V-Gesetz war für diese Veränderungen der Verzeichnisse eine strategische Prüfung nicht durchzuführen.

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 entschädigungslos ins Eigentum zu übergeben. Ein als Bundesstraße aufgelassener Straßenzug ist im Falle einer Übertragung in das Eigentum eines anderen Trägers der Straßenbaulast in einem seiner Benützung entsprechenden guten Zustand zu übergeben.</p>	<p>Erklärung und Auflassung von Straßenzügen als Bundesstraßen</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 (Bundesstraßenverwaltung) kann seiner Aufgabe zur Errichtung von Bundesstraßen gemäß den Verzeichnissen 1 und 2 durch Übernahme bestehender Straßen oder Straßenteile nachkommen, soweit sie zur Bemaunung geeignet sind (§ 1 BStMG 2002, BGBl. I Nr. 109/2002). Die Übertragung ins Eigentum des Bundes erfolgt entschädigungslos aufgrund eines Übereinkommens zwischen dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) und dem bisherigen Träger der Straßenbaulast. Die Übernahme wird mit dem Zeitpunkt wirksam, in dem der Bund (Bundesstraßenverwaltung) auf den mautpflichtigen Strecken mit der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut beginnt. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat den Abschluss des Übereinkommens über die Übernahme und die nähere Beschreibung der zu übernehmenden Straßen oder Straßenteile im Bundesgesetzblatt kundzumachen.</p>
<p>§ 2. Einteilung der Bundesstraßen</p> <p>(1) Die Bundesstraßen werden eingeteilt in</p> <p>a) Bundesstraßen A (Bundesautobahnen), das sind Bundesstraßen ohne höhengleiche Überschneidung mit anderen Verkehrswegen, die sich für den Schnellverkehr im Sinne der straßenpolizeilichen Vorschriften eignen und bei welchen besondere Anschlussstellen für die Zu- und Abfahrt vorhanden sind, einschließlich der Zu- und Abfahrtsstraßen;</p> <p>b) Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen), das sind Bundesstraßen, die sich nach ihrer Anlage für den Schnellverkehr im Sinne der straßenpo-</p>	<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 Verkehrswegen auf und dienen nicht der lokalen Aufschließung.</p>

<p>lizeilichen Vorschriften eignen, ohne dass die übrigen Voraussetzungen nach lit. a gegeben sind; sofern besondere Anschlussstellen für die Zu- und Abfahrt vorhanden sind, gelten die Zu- und Abfahrtsstraßen als Bestandteile der Bundesstraßen S.</p> <p>(2) Durch die Bestimmungen des Abs. 1 werden die einschlägigen straßenpolizeilichen Vorschriften nicht berührt.</p>	<p>(2) Durch Anschlussstellen werden Verbindungen zum übrigen öffentlichen Straßennetz hergestellt. Anschlussstellen auf Rampen von Anschlussstellen und Zu- und Abfahrtsstraßen sind unzulässig. Außer am Anfang oder Ende einer Bundesstraße sind Anschlussstellen niveaufrei auszuführen.</p> <p>(3) Durch diese Bestimmungen werden die einschlägigen straßenpolizeilichen 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, Straßböschungen, 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, Betriebsgrundstücke gemäß § 27 sowie der Grenzabfertigung und der Bemautung dienende Grundflächen.</p>	<p>Bestandteile der Bundesstraßen</p> <p>§ 3. Als Bestandteile der Bundesstraße gelten neben den unmittelbar dem Verkehr dienenden Flächen wie Fahrbahnen (z.B. Hauptfahrbahnen inklusive Kollektoren, Zu- und Abfahrtsstraßen, Anschlussstellen samt ihren Rampen) und Parkflächen auch der Grenzabfertigung, der Verkehrsbeeinflussung, der Kontrolle oder der Bemautung dienende Grundflächen und Anlagen, weiters Anlagen im Zuge einer Bundesstraße wie Tunnel, Brücken, Durchlässe, Stütz- und Futtermauern, Straßböschungen, 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 Straßenteilen</p> <p>(1) Vor dem Bau einer neuen Bundesstraße oder ihrer Teilabschnitte 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 Straßenachse, im Falle eines Ausbaues durch Beschreibung, beides auf Grundlage eines konkreten Projektes, durch Bescheid zu bestimmen.</p>	<p>Bestimmung des Straßenverlaufes, Ausbau und Auflassung von Straßenteilen</p> <p>§ 4. (1) Vor dem Bau einer neuen Bundesstraße oder ihrer Teilabschnitte 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 Straßenachse, im Falle eines Ausbaues durch Beschreibung, beides auf Grundlage eines konkreten Projektes, durch Bescheid zu bestimmen. Hiezu können im Bescheid die erforderlichen Auflagen, Bedingungen und Befristungen vorgeschrieben werden. Dieser Bescheid tritt außer</p>

<p>(2)</p> <p>(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. 3, letzter Satz, gilt sinngemäß. Sofern die aufgelassenen Straßenteile nicht mehr Verkehrszwecken dienen, sind sie vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) hinsichtlich ihrer Kulturgattung in einen den anrainenden Grundstücken ähnlichen Zustand zu versetzen (Rekultivierung). Vor Erlassung eines Bescheides sind die berührten Länder und Gemeinden zu hören; die Gemeinden werden hiebei im eigenen Wirkungsbereich tätig.</p> <p>(4)</p> <p>(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 aufzulegen. Zeit und Ort der Auflage sind durch einmalige 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 Äußerung in einer berührten Gemeinde einbringen. Die berührten Gemeinden haben die Äußerungen gesammelt dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu übermitteln.</p> <p>(6)</p>	<p>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 Abschnitten genehmigt werden.</p> <p>(2)</p> <p>(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 aufgelassenen Straßenteile nicht mehr Verkehrszwecken 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.</p> <p>(4)</p> <p>(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 aufzulegen. Zeit und Ort der Auflage sind durch einmalige 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 einbringen.</p> <p>(6)</p>
<p>§ 6. Straßenforschung</p> <p>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</p>	<p style="text-align: center;">Straßenforschung</p> <p>§ 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 vorgesehe-</p>

<p>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 die Straßenpolizei, zu verwenden. Für die Durchführung der Förderung der genannten Forschungs- und Entwicklungsvorhaben gelten die Bestimmungen der §§ 11 Abs. 2, 18 Abs. 2, 20 und 21 des Forschungsförderungsgesetzes, BGBl. Nr. 434/1982 in der geltenden Fassung, sinngemäß.</p>	<p>nen 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 sowie weiters für Zwecke der Dokumentation, Information und Publikation in allen Bereichen der Bundesstraßen, ausgenommen die Straßenpolizei, zu verwenden.</p> <p>(2) Die Gewährung von Förderbeiträgen 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 §§ 21 und 22 der Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln (ARR 2004), BGBl. II Nr. 51/2004, gelten sinngemäß.</p>
<p>II BAU UND ERHALTUNG § 7. Grundsätze (1) und (2)</p>	<p>II. PLANUNG, BAU UND ERHALTUNG Grundsätze und objektiver Nachbarschutz § 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 Kenntnisaufnahme der Gemeinde von den Planungsabsichten des Bundes bei der öffentlichen Auflage eines Bundesstraßenplanungsgebiets (§ 14) oder, falls ein solches nicht aufgelegt wurde, bei der öffentlichen Auflage des Bundesstraßenbauvorhabens (§ 4) heranzuziehen. Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung von Beeinträchtigungen sind 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 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>(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-Enteignungsentschädigungsgesetzes - EisbEG, BGBl. Nr. 71/1954, eingelöst werden, sofern durch den Bau oder 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.</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>§ 7a. Schutz der Nachbarn</p> <p>(1) Bei der Planung und beim Bau von Bundesstraßen ist vorzusehen, 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, können mit Zustimmung des Eigentümers Grundstücke oder Grundstücksteile vom</p>	<p style="text-align: center;">Subjektiver Nachbarschutz</p> <p>§ 7a. (1) Eine Bestimmung des Straßenverlaufes nach § 4 Abs. 1 ist nur zulässig, wenn bei Bau und Betrieb der Bundesstraße vermieden wird,</p> <ol style="list-style-type: none"> a) dass das Leben und die Gesundheit von Nachbarn gefährdet werden und b) 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, oder deren Eigentum oder sonstige dingliche Rechte dadurch 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.</p> <p>(3) Einwendungen, die sich auf zivilrechtliche Ansprüche beziehen, sind auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.</p>

<p>Bund (Bundesstraßenverwaltung) nach den Grundsätzen des § 18 und der §§ 4 bis 8 des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71, eingelöst werden, sofern durch den zu erwartenden Verkehr auf der Bundesstraße die Benützung eines auf diesem Grundstück oder Grundstücksteil bestehenden Gebäudes unzumutbar beeinträchtigt wird. 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 Baumaßnahmen getroffen werden.</p>	<p>(4) Einwendungen, die eine Verletzung subjektiver öffentlicher Rechte, abgesehen von den Rechten nach Abs. 1 lit a, 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 b 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 derartige Verpflichtungen 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 Veräußerungserlöse aus Liegenschaften und die Erlöse aus der Einräumung von Baurechten und Dienstbarkeiten an Liegenschaften sind für Zwecke des Baues und der Erhaltung der Bundesstraßen zu verwenden. Schadenersatzleistungen für Beschädigungen an Bundesstraßen (§ 3) und an Kraftfahrzeugen des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) sind für deren Wiederinstandsetzung zu verwenden.</p>	<p style="text-align: center;">Straßenbaulast</p> <p>§ 8. (1) Die Planung, der Bau und die Erhaltung der Bundesstraßen erfolgt aus Mitteln des Bundes (Bundesstraßenverwaltung), insoweit sich nicht aus den folgenden Bestimmungen etwas anderes ergibt oder auf Grund eines besonderen Rechtstitels Verpflichtungen zu Leistungen für diese Zwecke bestehen. Falls derartige Verpflichtungen bei einer vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) zu übernehmenden öffentlichen Straße bestehen, bleiben sie auch nach der Umwandlung in eine Bundesstraße aufrecht.</p> <p>(2) Verträge nach den §§ 25 bis 28 sind entgeltlich.</p>
<p>§ 10. Beiträge von Unternehmungen</p> <p>Muß eine Bundesstraße wegen der besonderen Art oder Häufigkeit der Benützung durch eine Unternehmung oder durch deren Kunden und Lieferanten in einer kostspieligeren Weise gebaut oder erhalten werden, als dies mit Rücksicht auf den allgemeinen Straßenverkehr notwendig wäre, so hat die Unternehmung</p>	<p style="text-align: center;">Beiträge</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 einer kostspieligeren Weise geplant, gebaut oder erhalten werden, als dies mit Rücksicht auf den allgemeinen Straßenverkehr notwendig wäre, so hat die</p>

<p>dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) die Mehrkosten zu vergüten. Die Bestimmungen des § 28 Abs. 3 werden hiedurch nicht berührt.</p>	<p>Unternehmung dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) die Mehrkosten zu vergüten.</p> <p>(2) Länder, Gemeinden und andere juristische Personen können Beiträge zu Planung, Bau oder Erhaltung von Bundesstraßen an den Bund (Bundesstraßenverwaltung) leisten.</p> <p>(3) Der Abschnitt gemäß Verzeichnis 1, Bundesstraßen A (Bundesautobahnen), Nummer A 24 „Autobahn Verbindungsspanne Rothneusiedl Knoten Hansonkurve (A 23) – Knoten Rothneusiedl (S1)“ wird unter der Voraussetzung errichtet, dass auf Grundlage einer Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen Bund und Land Wien ein substantieller Kostenbeitrag für Planung und Bau vom Land Wien geleistet wird.</p>
<p>§ 11. Entscheidung über Beiträge</p> <p>Wenn eine vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) aufgrund der § 8 Abs. 1 oder § 10 in Anspruch genommene Leistung verweigert wird, entscheidet, falls nicht der einen privaten Rechtstitel betreffende Streitfall im ordentlichen Rechtsweg auszutragen ist, über die Leistungspflicht und das Ausmaß des Beitrages die Behörde.</p>	<p>§ 11. entfällt</p>
<p>§ 14. Bundesstraßenplanungsgebiet</p> <p>(1) bis (5).....</p> <p>(6) Die Verordnungen nach Abs. 1 sind den betroffenen Gemeinden zur ortsüblichen Kundmachung zu übermitteln.</p>	<p style="text-align: center;">Bundesstraßenplanungsgebiet</p> <p>§ 14. (1) bis (5)....</p> <p>(6) Eine Verordnung nach Abs. 1 hat einen Hinweis auf Planunterlagen zu enthalten, welche beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, beim Amt der Landesregierung des jeweiligen Landes und in den betroffenen Gemeinden für die Dauer der Wirksamkeit der Rechtsfolgen der Verordnung gemeinsam mit dieser zur Einsichtnahme aufliegen. Die Verordnung ist den betroffenen Gemeinden zur ortsüblichen 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 insgesamt 150 m und bei Bundesschnellstraßen insgesamt 100 m nicht überschreiten darf.</p>	<p style="text-align: center;">Bundesstraßenbaugebiet</p> <p>§ 15. (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 Bundesschnellstraßen insgesamt 150 m, bei Kollektorfahrbahnen, zweiten Richtungsfahrbahnen, Zu- und Abfahrtsstraßen und Rampen von Bundesstraßen insgesamt 75 m nicht überschreiten darf.</p>

(3)....	(3)....
<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 Eisenbahnteilungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71, in der geltenden Fassung, wobei auch auf die Wirtschaftlichkeit der Bauausführung Rücksicht zu nehmen ist. Kommen hiebei Eisenbahngrundstücke in Betracht, so ist im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als Eisenbahnbehörde vorzugehen.</p> <p>(2) Der Enteignungsbescheid hat zugleich eine Bestimmung über die Höhe der Entschädigung zu enthalten. Diese ist auf Grund der Schätzung beideter unparteiischer Sachverständiger unter Beobachtung der in den §§ 4 bis 8 des Eisenbahnteilungsgesetzes 1954, BGBl. 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 das Bundesministerium 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 Anrufung des Gerichtes tritt die verwaltungsbehördliche Entscheidung über die Höhe der Entschädigung außer Kraft. Der Antrag auf gerichtliche Festsetzung der Entschädigung kann ohne Zustimmung des Antragsgegners nicht zurückgenommen werden. Bei Zurücknahme des Antrages gilt der im Enteignungsbescheid bestimmte Entschädigungsbetrag als vereinbart.</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 Eisenbahnteilungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 71, in der geltenden Fassung sinngemäße Anwendung.</p>	<p style="text-align: center;">Enteignungsverfahren</p> <p>§ 20. (1) Über die Notwendigkeit, den Gegenstand und Umfang der Enteignung entscheidet der Landeshauptmann als Bundesstraßenbehörde (§ 32) unter sinngemäßer Anwendung des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes - EisbEG, BGBl. 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 beideter unparteiischer Sachverständiger unter Beobachtung der in den §§ 4 bis 8 des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes - EisbEG, BGBl. Nr. 71/1954, 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 Anrufung des Gerichtes tritt die verwaltungsbehördliche Entscheidung über die Höhe der Entschädigung außer Kraft. Der Antrag auf gerichtliche Festsetzung der Entschädigung kann ohne Zustimmung des Antragsgegners nicht zurückgenommen werden. Bei Zurücknahme des Antrages gilt der im Enteignungsbescheid bestimmte Entschädigungsbetrag als vereinbart.</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-Enteignungsentschädigungsgesetzes - EisbEG, BGBl. Nr. 71/1954, sinngemäße Anwendung.</p>

<p>§ 20a. Rückübereignung</p> <p>(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 Entschädigungsbeträge zu erstatten, die für Nebenberechtigte (§ 5 Eisenbahnteilnahmegesetz 1954, BGBl. Nr. 71) bestimmt wurden, soweit und in dem Maße das Fehlen solcher Nebenrechte als werterhöhend anzusehen ist, und sonstige Entschädigungsbeträge, die zum Ausgleich von Nachteilen geleistet wurden, die durch die Rückübereignung in Wegfall kommen. Auf die in der Zwischenzeit gezogenen Nutzungen ist keine Rücksicht zu nehmen, wie auch für die geleistete Entschädigung keine Zinsen zu berechnen sind. Bei unbilligen Härten ist für die Leistung des Rückersatzes unter Bedachtnahme auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Enteigneten und auf § 61 Abs. 2 Bundeshaushaltsgesetz, BGBl. Nr. 213/1986, Ratenzahlung zu bewilligen. Mit Rechtskraft des Rückübereignungsbescheides und vollständiger Leistung oder Sicherstellung des Rückersatzes sind die früheren Rechte des Enteigneten wiederhergestellt und die seit der Enteignung begründeten dinglichen und obligatorischen Rechte hinsichtlich des Enteignungsgegenstandes erloschen.</p> <p>(3) bis (5)</p>	<p style="text-align: center;">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 Entschädigungsbeträge zu erstatten, die für Nebenberechtigte (§ 5 Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetz - EisbEG, BGBl. Nr. 71/1954) bestimmt wurden, soweit und in dem Maße das Fehlen solcher Nebenrechte als werterhöhend anzusehen ist, und sonstige Entschädigungsbeträge, die zum Ausgleich von Nachteilen geleistet wurden, die durch die Rückübereignung in Wegfall kommen. Auf die in der Zwischenzeit gezogenen Nutzungen ist keine Rücksicht zu nehmen, wie auch für die geleistete Entschädigung keine Zinsen zu berechnen sind. Bei unbilligen Härten ist für die Leistung des Rückersatzes unter Bedachtnahme auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Enteigneten und auf § 61 Abs. 2 Bundeshaushaltsgesetz, BGBl. Nr. 213/1986, Ratenzahlung zu bewilligen. Mit Rechtskraft des Rückübereignungsbescheides und vollständiger Leistung oder Sicherstellung des Rückersatzes sind die früheren Rechte des Enteigneten wiederhergestellt und die seit der Enteignung begründeten dinglichen und obligatorischen Rechte hinsichtlich des Enteignungsgegenstandes erloschen.</p> <p>(3) bis (5)</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 dadurch Rücksichten auf den Bestand der Straßenanlagen und des Straßenbildes, 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.</p>	<p style="text-align: center;">Bauten an Bundesstraßen</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 Straßenbildes, 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.</p>

<p>Diese Bestimmungen gelten nicht für Zu- und Abfahrtsstraßen der Bundesautobahnen. Die einschlägigen straßenpolizeilichen Vorschriften bleiben unberührt.</p> <p>(2) Auf Bundesschnellstraßen sowie Zu- und Abfahrtsstraßen der Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen gilt Abs. 1 für eine Entfernung von 25 m.</p> <p>(3) bis (6)</p>	<p>Die einschlägigen straßenpolizeilichen Vorschriften bleiben unberührt.</p> <p>(2) Auf Bundesschnellstraßen, Rampen von Anschlussstellen sowie Zu- und Abfahrtsstraßen von Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen gilt Abs. 1 für eine Entfernung von 25 m.</p> <p>(3) bis (6)</p>
<p>§ 24. Anrainerverpflichtungen</p> <p>(1) Die Wasserableitung auf die Bundesstraße, insbesondere von Dächern der Häuser, oder des Drainagewassers sowie die Ableitung von Abwässern, ist verboten. Die Behörde hat auf Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) die Beseitigung eines durch vorschriftswidriges Verhalten herbeigeführten Zustandes auf Kosten des Betroffenen anzuordnen.</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 ortsübliche Benützung des nachbarlichen Grundes wesentlich beeinträchtigt, hat der Nachbar Anspruch auf Schadenersatz gegen den Bund (Bundesstraßenverwaltung) nur dann, wenn Organe des Bundes an dieser Beeinträchtigung ein Verschulden trifft oder soweit es sich um den Ersatz von Sachschäden an Bauwerken oder um die nicht bloß vorübergehende oder unerhebliche Beeinträchtigung einer rechtmäßigen Nutzung des Grundwassers oder Quellwassers handelt.</p>	<p style="text-align: center;">Anrainerverpflichtungen</p> <p>§ 24. (1) Die Wasserableitung 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 anzuordnen.</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 ortsübliche Benützung des nachbarlichen Grundes wesentlich beeinträchtigt, hat der Nachbar Anspruch auf Schadenersatz gegen den Bund (Bundesstraßenverwaltung) nur dann, wenn Organe des Bundes an dieser Beeinträchtigung ein Verschulden trifft oder soweit es sich um den Ersatz von Sachschäden an Bauwerken oder um die nicht bloß vorübergehende oder unerhebliche Beeinträchtigung einer rechtmäßigen Nutzung des Grundwassers oder Quellwassers handelt.</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 anzuordnen.</p>	<p style="text-align: center;">Ankündigungen und Werbungen</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 künftig nur dann erteilt werden darf, wenn diese Ankündigungen und Werbungen dem spezifischen Interesse der Verkehrsteilnehmer dienen und dem Stand der Technik entsprechen. Die Einschränkung auf das spezifische Interesse der Verkehrsteilnehmer gilt nicht bei Parkplätzen und Betrieben gemäß § 27.</p> <p>(2) 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 Grundeigentümers anzuordnen.
<p>§ 26. Anschlüsse von Straßen und Wegen, Zufahrten</p> <p>(1) Anschlüsse von öffentlichen Straßen und Wegen in Bundesautobahnen müssen in Form besonderer Anschlussstellen erfolgen. Bei Bundesschnellstraßen sind zusätzliche Anschlüsse nur in Form besonderer Anschlussstellen auszuführen. Die besonderen Anschlussstellen bedürfen eines Bescheides zur Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4).</p> <p>(2) Anschlüsse von nicht öffentlichen Straßen und Wegen sowie Zu- und Abfahrten zu und von einzelnen Grundstücken sind auf Bundesstraßen unzulässig.</p> <p>(3) 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 die Anpassung oder die gänzliche Entfernung der Zu- und Abfahrten auf Kosten des Anschlussberechtigten anzuordnen.</p> <p>(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 anzuordnen.</p>	<p style="text-align: center;">Anschlüsse von Straßen und Wegen, Zufahrten</p> <p>§ 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. 3.</p> <p>(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.</p> <p>(3) Im Zusammenhang mit der Tunnelsicherheit von Eisenbahnanlagen kann der Bund (Bundesstraßenverwaltung) Zu- und Abfahrten zwischen Eisenbahnanlagen (§ 10 Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957) 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 anzuordnen.</p> <p>(4) Die Behörde hat auf Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) die Beseitigung eines durch vorschriftswidriges Verhalten herbeigeführten Zustandes auf Kosten des Betroffenen anzuordnen.</p>
<p>§ 27. Betriebe an Bundesstraßen</p> <p>(1)</p>	<p style="text-align: center;">Betriebe an Bundesstraßen</p> <p>§ 27. (1)</p>

<p>(2) Zu- und Abfahrten zu und von einzelnen Grundstücken dieser Betriebe 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 (Bundesstraßenverwaltung) 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 Beseitigung eines durch vorschriftswidriges Verhalten herbeigeführten Zustandes auf Kosten des Betroffenen anzuordnen.</p> <p>(3) Fahrverbindungen von den Bundesstraßen zum übrigen Straßennetz im Bereich dieser Betriebe bedürfen eines Bescheides nach § 4 Abs. 1.</p>	<p>(2) Zu- und Abfahrten zu und von einzelnen Grundstücken dieser Betriebe sind unzulässig. Im Bereich dieser Betriebe sind Anschlüsse zum übrigen Straßennetz zulässig, sofern sie keine Verbindung mit der Bundesstraße ermöglichen. Die Behörde hat die Beseitigung eines durch vorschriftswidriges Verhalten herbeigeführten Zustandes auf Kosten des Betroffenen anzuordnen.</p>
<p>§ 34. Inkrafttreten, Außerkraftsetzung von Vorschriften</p> <p>(1) bis (4)</p>	<p>Inkrafttreten, Außerkraftsetzung von Vorschriften</p> <p>§ 34. (1) bis (4)</p> <p>(5) Die Verzeichnisse 1 und 2 dieses Bundesgesetzes in der Fassung der Novelle BGBl. I Nr. XXX/200X treten am 1. Jänner 2006 in Kraft. Die übrigen Bestimmungen dieser Novelle finden auf Vorhaben, die vom Abs. 4 erfasst sind, oder für die die öffentliche Auflage im Rahmen des Verfahrens zur Bestimmung des Straßenverlaufes vor dem Inkrafttreten dieser Bestimmungen begonnen wurde, keine Anwendung.</p> <p>§ 11 und § 27 Abs. 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 154/2004 treten am 31. Dezember 2005 außer Kraft.</p> <p>(6) Für bestehende Verkehrsverbindungen, die nicht zur Gänze den §§ 2, 26 oder 27 entsprechen, hat der Bund (Bundesstraßenverwaltung) dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bis 30. Juni 2007 ein Konzept zur Anpassung vorzulegen.</p> <p>(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 Zu- und Abfahrtsstraßen 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>Vollziehung</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 Klingebach
A 4	Ost Autobahn	Knoten Wien/Prater (A 23) - Schwechat – Anschluss Flughafen Schwechat - Parndorf – Staatsgrenze bei Nickelsdorf
A 5	Nord Autobahn	Großebersdorf (S 1) – Wolkersdorf – Staatsgrenze bei Drasenhofen
A 6	Nordost Autobahn	Parndorf (A 4) - Staatsgrenze bei Kittsee
A 7	Mühlkreis Autobahn	Knoten Linz (A 1) – Unterweikersdorf (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, S 34) - 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 bei Riegersdorf (S 7) - Knoten Graz/Ost – Knoten Graz/West (A 9) – Pack – Knoten Klagenfurt/Nord (S 37) – 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 Klingebach
A 4	Ost Autobahn	Wien/Stadionbrücke (B 221/B 227) – Knoten Prater (A 23) – Knoten Wien/Simmering (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) - Unterweikersdorf (S 10)
A 8	Innkreis Autobahn	Knoten Voralpenkreuz (A 1/A 9) – Knoten

		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)			Wels (A 25) – Staatsgrenze bei Suben
A 11	Karawanken Autobahn	Knoten Villach (A 2, A 10) – Staatsgrenze im Karawankentunnel	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 12	Inntal Autobahn	Staatsgrenze bei Kufstein - Innsbruck (A 13) - Zams (S 16), einschließlich Landeck-Ost - Landecker Tunnel - Fließ sowie einschließlich Haiming - Tschirgantunnel - Nassereith (ehemalige B 179, ehemalige B 189)	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 13	Brenner Autobahn	Innsbruck/Amras (A 12) – Staatsgrenze am Brennerpaß, einschließlich Innsbruck/Süd – Innsbruck/West (A 12)	A 11	Karawanken Autobahn	Knoten Villach (A 2/A 10) – Staatsgrenze im Karawankentunnel
A 14	Rheintal Autobahn	Staatsgrenze bei Hörbranz – Pfändertunnel – Lauterach – Feldkirch- Bludenz (S 16), einschließlich Bregenz/Weidach – Bregenz (ehemalige B 202)	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 – Tschirgantunnel – Nassereith (B 179/B 189)
A 21	Wiener Außenring Autobahn	Knoten Steinhäusl (A 1) - Knoten Vösendorf (A 2, S 1)	A 13	Brenner Autobahn	Knoten Innsbruck/Amras (A 12) – Knoten Innsbruck – Staatsgrenze am Brennerpaß, einschließlich Knoten Innsbruck/West (A 12) – Knoten Innsbruck
A 22	Donauufer Autobahn	Wien [Lobau/Ölhafen (S 1) - Knoten Kaisermühlen (A 23) - Anschluß IAKW-Donaupark – Strebersdorf] – Langenzersdorf – Korneuburg – Stockerau (S 5), einschließlich Zu- und Abfahrtsrampen der Nordbrücke - Nordbrücke - Knoten Nordbrücke – Lundenburger Gasse/ Ignaz-Köck-Straße	A 14	Rheintal/Walgau Autobahn	Staatsgrenze bei Hörbranz – Pfändertunnel – Knoten Bregenz – Knoten bei Lauterach (S 18) - Bludenz/Ost (S 16), einschließlich Knoten Bregenz – Bregenz (L 202)
A 23	Autobahn Südosttangente Wien	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 21	Wiener Außenring Autobahn	Knoten Steinhäusl (A 1) – Knoten Vösendorf (A 2/S 1)
A 25	Welser Autobahn	Knoten Haid (A 1) - Knoten Wels (A 8)	A 22	Donauufer Autobahn	Knoten Wien/Simmering (A 4) – Knoten Kaisermühlen (A 23) – Knoten Nordbrücke – Knoten Korneuburg/West (S 1) - Knoten Stockerau/West (S 3, S 5), einschließlich Anschluss Nordbrücke (B 14/B 227) – Nordbrücke - Knoten Nordbrücke – Lundenburger Gasse/Ignaz-Köck-Straße
A 26	Linzer Autobahn	Knoten Hummelhof (A 7) - Knoten Urfahr (A 7)			

	A 23	Autobahn Südosttangenten Wien	Wien/Altmannsdorf (B 224) – Knoten Inzersdorf (A 2) – Knoten Hanssonkurve (A 24) - Knoten Prater (A 4) – Knoten Kaisermühlen (A 22) – Hirschstetten (S 2), einschließlich Hirschstetten-Hausfeldstraße - Knoten bei Raasdorf (S 1)
	A 24	Autobahn Verbindungsspanne Rothneusiedl	Knoten Hanssonkurve (A 23) - Knoten Rothneusiedl (S 1)
	A 25	Welser Autobahn	Knoten Haid (A 1) – Knoten Wels (A 8)
	A 26	Linzer Autobahn	Knoten Linz /Hummelhof (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)] - Grobebersdorf (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	Unterweikersdorf (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-Dörfel - 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 Rothneusiedl (A 24) - Knoten Schwechat (A 4) – Knoten bei Raasdorf (A 23) – Knoten bei Raasdorf (S 8) - Knoten Wien/Süßenbrunn (S 2) – Knoten Eibesbrunn (A 5) - Knoten Korneuburg/West (A 22)
S 2	Wiener Nordrand Schnellstraße	Knoten Wien/Hirschstetten (A 23) – Knoten Wien/Süßenbrunn (S 1) - Deutsch Wagram (S 1) (Anmerkung 1)
S 3	Weinviertler Schnellstraße	Knoten Stockerau/West (A 22, S 5) - Hollabrunn - Staatsgrenze bei Kleinhauzdorf
S 4	Mattersburger Schnellstraße	Mattersburg (B 50) – Knoten Mattersburg (S 31) – Knoten Wiener Neustadt (A 2, B 17)
S 5	Stockerauer Schnellstraße	Knoten Stockerau/West (A 22, S 3) – Knoten Jettsdorf (S 33) - Krems (B 3/B 37)
S 6	Semmering Schnellstraße	Seebenstein (B 54) – Knoten Seebenstein (A 2) – Semmeringtunnel - Knoten Bruck/Mur (S 35) - Knoten St. Michael (A 9/S 36)
S 7	Fürstenfelder Schnellstraße	Knoten bei Riegersdorf (A 2) – Fürstenfeld – Staatsgrenze bei Heiligenkreuz
S 8	Marchfeld Schnellstraße	Knoten bei Raasdorf (S 1) - Staatsgrenze bei Marchegg
S 10	Mühlviertler Schnellstraße	Unterweikersdorf (A 7) – Freistadt – Staatsgrenze bei Wullowitz
S 16	Arlberg Schnellstraße	Zams (A 12) – Arlbergtunnel – Bludenz/Ost (A 14)
S 18	Bodensee Schnellstraße	Knoten bei Lauterach (A 14) – Staatsgrenze bei Höchst

		B 37) (siehe Anmerkung 2)		ße	Höchst
S 35	Brucker Schnellstraße	Knoten Deutschfeistritz (A 9) - Knoten Bruck/Mur (S 6)	S 31	Burgenland Schnellstraße	Schützen (B 50) – Eisenstadt/Ost – Knoten Eisenstadt (A 3) – Knoten Mattersburg (S 4) – Oberpullendorf - Staatsgrenze bei Rattersdorf
S 36	Murtal Schnellstraße	Knoten St.Michael (A 9, S 6) - Judenburg - Scheifling	S 33	Kremser Schnellstraße	Knoten St.Pölten (A 1, S 34) – Traismauer – Donaubrücke Traismauer - Knoten Jettsdorf (S 5), einschließlich Traismauer – Krems/Süd (B 33/B 37) (Anmerkung 2)
<p>Anmerkung 1: Der zur Wagramer Straße führende Straßenzug wird ab dem Absprung der Umfahrung Süßenbrunn mit Verkehrsübergabe der Umfahrung Süßenbrunn als Bundesstraße aufgelassen.</p> <p>Anmerkung 2: Der Straßenzug Traismauer - Krems/Süd (ehemalige B 33, ehemalige B 37) wird mit Verkehrsübergabe der Donaubrücke Traismauer als Bundesstraße aufgelassen.</p>			S 34	Traisental Schnellstraße	Knoten St. Pölten (A 1, S 33) – Wilhelmsburg/Nord (B 20)
			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 (S 37)
			S 37	Klagenfurter Schnellstraße	Scheifling (S 36) - Friesach - Knoten Klagenfurt/Nord (A 2)