

# BUNDESGESETZBLATT

## FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2002

Ausgegeben am 29. März 2002

Teil I

50. Bundesgesetz: Bundesstraßen-Übertragungsgesetz  
(NR: GP XXI IA 599/A AB 1023 S. 95. BR: 6578 AB 6603 S. 685.)

50. Bundesgesetz, mit dem das Zweckzuschussgesetz 2001, das Finanzausgleichsgesetz 2001, das Katastrophenfondsgesetz 1996, das Bundesstraßengesetz 1971, das Bundesstraßenfinanzierungsgesetz 1996, das ASFINAG-Gesetz, das ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997, das Bundesgesetz betreffend Maßnahmen im Bereich der Bundesstraßengesellschaften, die Straßenverkehrsordnung 1960 und das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 geändert werden und das Bundesgesetz über die Auflassung und Übertragung von Bundesstraßen erlassen wird (Bundesstraßen-Übertragungsgesetz)

Der Nationalrat hat beschlossen:

### Artikel 1

#### Änderung des Zweckzuschussgesetzes 2001

Das Zweckzuschussgesetz 2001, BGBl. Nr. 691/1988, zuletzt geändert mit Bundesgesetz BGBl. I Nr. 3/2001, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 4 wird folgender § 4a samt Überschrift eingefügt:

#### „Zweckzuschuss für die Finanzierung von Straßen

**§ 4a.** (1) Der Bund gewährt den Ländern für Zwecke der Finanzierung von Straßen einen jährlichen Zweckzuschuss in Höhe von 522,5 Millionen Euro in den Jahren 2002 und 2003, 540,7 Millionen Euro in den Jahren 2004 bis 2006 und 545,0 Millionen Euro ab dem Jahr 2007. Der Zweckzuschuss wird im Jahr 2002 zu gleichen Teilen bis spätestens 31. Mai und 30. September 2002, in den weiteren Jahren zu gleichen Teilen bis spätestens 31. März und 30. September eines jeden Jahres überwiesen. Dem Bund ist es vorbehalten, die widmungsgemäße Verwendung des Zweckzuschusses zu überprüfen und diesen bei widmungswidriger Verwendung zurückzufordern.

(2) Der Zweckzuschuss wird auf die Länder wie folgt verteilt:

Burgenland	5,13 vH
Kärnten	10,21 vH
Niederösterreich	21,80 vH
Oberösterreich	14,08 vH
Salzburg	9,19 vH
Steiermark	15,49 vH
Tirol	11,32 vH
Vorarlberg	5,49 vH
Wien	7,29 vH

(3) Der Anteil des Landes Vorarlberg wird in acht gleichen Halbjahresraten um insgesamt 39,97 Millionen Euro zu Lasten aller anderen Länder erhöht. Dieser Vorweganteil verringert die Zweckzuschüsse – oder allenfalls an ihre Stelle tretende Abgeltungen – der anderen Länder im Verhältnis ihrer Anteile gemäß Abs. 2. Die erste Halbjahresrate wird erstmals bei der auf den Baubeginn der Umfahrung Feldkirch-Süd folgenden Überweisung, frühestens jedoch im Jahre 2005, überwiesen. Die restlichen sieben Halbjahresraten sind jeweils zu den in Abs. 1 genannten Terminen zu überweisen. Durch einen späteren – auch nach 2008 gelegenen – Baubeginn wird der Anspruch des Landes Vorarlberg auf den Vorweganteil in Höhe von 39,97 Millionen Euro nicht berührt.

(4) Die am 31. Mai 2002 fällige Teilzahlung wird länderweise um die im Haushaltsjahr 2002 angefallenen Ausgaben des Bundes für Bau- und Erhaltungsmaßnahmen an den vom Bund mit 1. April 2002 an die Länder übertragenen Straßen einschließlich der Ausgaben für die Beseitigung von Schäden und für Vorbeugungsmaßnahmen gemäß § 3 Z 1 und § 3 Z 4 lit. a des Katastrophenfondsgesetzes 1996, BGBl. Nr. 201 in der jeweils geltenden Fassung, und einschließlich des Kostenersatzes nach § 1 Abs. 2 des Finanzausgleichsgesetzes 2001, BGBl. I Nr. 3 in der jeweils geltenden Fassung, gekürzt.

(5) Der Bund leistet in den Jahren 2002 bis 2008 Zuschüsse in der Höhe von 62,135 Millionen Euro an das Land Kärnten und in der Höhe von 72,67 Millionen Euro an das Land Vorarlberg.“

2. Nach § 5 Abs. 4c wird folgender Abs. 4d eingefügt:

„(4d) § 4a in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 50/2002 tritt mit 1. April 2002 in Kraft.“

3. Dem § 6 wird folgender Satz angefügt:

„§ 4a Abs. 2 tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2008 außer Kraft.“

## Artikel 2

### Änderung des Finanzausgleichsgesetzes 2001

Das Finanzausgleichsgesetz 2001, BGBl. I Nr. 3/2001, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 27/2002 wird wie folgt geändert:

1. In § 10 Abs. 2 Z 1 wird die Wortfolge „1,12 vH für Zwecke des Katastrophenfonds“ durch die Wortfolge „im Jahr 2002: 1,15 vH sowie in den Jahren 2003 und 2004: 1,1 vH für Zwecke des Katastrophenfonds“ ersetzt.

2. Nach § 27 Abs. 1b wird folgender Abs. 1c eingefügt:

„(1c) § 10 Abs. 2 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 50/2002 tritt mit 1. Jänner 2002 in Kraft.“

## Artikel 3

### Änderung des Katastrophenfondsgesetzes 1996

Das Katastrophenfondsgesetz 1996, BGBl. Nr. 201/1996, zuletzt geändert mit Bundesgesetz BGBl. I Nr. 160/2001, wird wie folgt geändert:

1. In § 3 Z 1 wird der Prozentsatz „6,25 vH“ durch „im Jahr 2002: 2,66 vH und in den Jahren ab 2003: 1,23 vH“, der Prozentsatz „2,79 vH“ durch „im Jahr 2002: 3,16 vH und in den Jahren ab 2003: 3,31 vH“ und der Prozentsatz „7,67 vH“ durch „im Jahr 2002: 8,69 vH und in den Jahren ab 2003: 9,09 vH“, in § 3 Z 2 wird der Prozentsatz „7,16 vH“ durch „im Jahr 2002: 8,11 vH und in den Jahren ab 2003: 8,49 vH“, in § 3 Z 3 der Prozentsatz „3,55 vH“ durch „im Jahr 2002: 4,02 vH und in den Jahren ab 2003: 4,21 vH“ und in § 3 Z 4 der Prozentsatz „72,58 vH“ durch „im Jahr 2002: 73,36 vH und in den Jahren ab 2003: 73,67 vH“ ersetzt.

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

„Schäden an Straßen, die mit Wirkung vom 1. April 2002 oder zu einem späteren Zeitpunkt vom Bund an die Länder übertragen wurden, sind nicht anzuerkennen.“

3. Nach § 7 Abs. 2e wird folgender Abs. 2f eingefügt:

„(2f) § 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 50/2002 tritt mit 1. Jänner 2002 in Kraft.“

## Artikel 4

### Änderung des Bundesstraßengesetzes 1971

Das Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 142/2000, wird wie folgt geändert:

1. Im § 1 Abs. 1, § 4 Abs. 1, 2, 4 und 5, § 7 Abs. 2, § 14 Abs. 1, § 20 Abs. 3, § 21 Abs. 5, § 32 und § 33 Abs. 4 werden die Wortfolgen „Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten“ und „Bundes-

ministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten“ *durch die Wortfolgen* „Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ *und* „Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie“ *ersetzt*.

2. *Im § 2 Abs. 1 wird der Strichpunkt nach lit. b durch einen Punkt ersetzt und es entfällt lit. c.*

3. *§ 3 samt Überschrift lautet:*

### **„§ 3. Bestandteile der Bundesstraßen**

Als Bestandteile der Bundesstraße 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, Straßenböschungen, 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.“

4. *Im § 4 Abs. 1 wird die Wortfolge* „oder vor dem Ausbau einer bestehenden Bundesstraße von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen mit einer durchgängigen Länge von 10 km oder mehr“ *durch die Wortfolge* „oder vor der Zulegung einer zweiten Richtungsfahrbahn oder vor dem Ausbau einer bestehenden Bundesstraße von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen“ *ersetzt*.

5. *Im § 4 Abs. 7 entfallen die Wortfolge* „durch die Niveaufreimachung von Eisenbahnkreuzungen oder“ *und die Wortfolge* „Kreuzungsumbauten, die Anlegung einer zweiten Richtungsfahrbahn im Abstand von höchstens 5 m“ *samt folgendem Beistrich*.

6. *§ 4a samt Überschrift entfällt.*

7. *Im § 6 wird die Wortfolge* „für den Bau und die Erhaltung von Bundesstraßen“ *durch das Wort* „dafür“ *ersetzt*.

8. *Im § 7 Abs. 2 wird nach dem Wort* „erforderlichen“ *die Wortfolge* „Verordnungen und“ *eingefügt*.

9. *Im § 8 Abs. 1 entfällt die Wortfolge* „insbesondere aus den hierfür zweckgebundenen Einnahmen der Mineralölsteuer“,

10. *Im § 8 Abs. 2 lautet der erste Satz:*

„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.“

11. *§ 9 samt Überschrift entfällt.*

12. *Im § 11 wird die Wortfolge* „§§ 8 Abs. 1, 9 oder 10“ *durch die Wortfolge* „§ 8 Abs. 1 oder § 10“ *ersetzt*.

13. *Im § 12 Abs. 2 entfällt die Wortfolge* „durch Straßenbaumaßnahmen oder sonstige Umstände, insbesondere auch durch Fehlen eines verkehrswirksamen Anschlusses“,

14. *§ 13 entfällt.*

15. *Im § 15 Abs. 2 wird die Wortfolge* „Bundesstraßen A insgesamt 150 m, bei Bundesstraßen S insgesamt 100 m und bei Bundesstraßen B insgesamt 70 m“ *durch die Wortfolge* „Bundesautobahnen insgesamt 150 m und bei Bundesschnellstraßen insgesamt 100 m“ *ersetzt*.

16. *Im § 20 Abs. 1 wird die Wortfolge* „Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr“ *durch die Wortfolge* „Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie“ *ersetzt*.

17. *§ 21 Abs. 2 lautet:*

„(2) Auf Bundesschnellstraßen sowie Zu- und Abfahrtsstraßen der Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen gilt Abs. 1 für eine Entfernung von 25 m.“

18. Im § 25 wird das Wort „Bundesautobahnen“ durch das Wort „Bundesstraßen“ ersetzt; folgender Satz wird angefügt:

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

19. § 26 samt Überschrift lautet:

### **„§ 26. Anschlüsse von Straßen und Wegen, Zufahrten**

(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 einer Verordnung zur Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4).

(2) Anschlüsse von nicht öffentlichen Straßen und Wegen sowie Zu- und Abfahrten zu und von einzelnen Grundstücken sind auf Bundesstraßen unzulässig.

(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.

(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.“

20. § 27 samt Überschrift lautet:

### **„§ 27. Betriebe an Bundesstraßen**

(1) Betriebe im Zuge von Bundesstraßen, die den Belangen der Verkehrsteilnehmer auf diesen dienen (wie Tankstellen, Raststätten, Motels, Werkstätten und dergleichen) und unmittelbare Zu- und Abfahrten zu diesen Straßen haben, dürfen nur mit Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) errichtet werden. Jede bauliche Änderung eines solchen Betriebes bedarf der Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung). Die gewerberechtlichen Vorschriften werden hiedurch nicht berührt. Verkehrsflächen in diesem Bereich, insbesondere Zu- und Abfahrten zu und von den Betrieben, und Parkplätze, sind Bestandteile der Bundesstraßen (§ 3).

(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.

(3) Fahrverbindungen von den Bundesstraßen zum übrigen Straßennetz im Bereich dieser Betriebe bedürfen einer Verordnung nach § 4 Abs. 1.“

21. Im § 28 Abs. 1 entfällt im fünften Satz das Wort „baulichen“ und es entfällt der sechste Satz.

22. § 28 Abs. 2 lautet:

„(2) Auf Parkplätzen von Bundesstraßen ist die Errichtung von Haltestellen von Kraftfahrlinien mit Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) zulässig, sofern keine Nachteile gemäß den §§ 7 und 7a zu erwarten sind. Dem Bund (Bundesstraßenverwaltung) ist ein Ersatz der Kosten für die erforderlichen baulichen Änderungen zu leisten.“

23. § 28 Abs. 3 entfällt.

24. § 33 Abs. 5 entfällt.

25. Im § 34 wird folgender Abs. 3 angefügt:

„(3) Die §§ 2, 3, 4, 7, 8, 11, 12, 15, 21, 25 bis 28, 34b und 35 sowie die Verzeichnisse in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 50/2002 treten am 1. April 2002 in Kraft. Die §§ 4a, 9, 13 und 33 Abs. 5 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 142/2000 treten am 1. April 2002 außer Kraft.“

26. § 34b samt Überschrift lautet:

### „§ 34b. Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft

Hinsichtlich jener Bundesstraßen, über die sie mit dem Bund den Fruchtgenussvertrag gemäß § 2 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997, BGBl. I Nr. 113/1997 Art. I, abgeschlossen hat, kommen der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft alle Rechte und Pflichten des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) nach diesem Bundesgesetz zu.“

27. § 35 samt Überschrift lautet:

### „§ 35. Vollziehung

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

28. Die Verzeichnisse samt Überschriften und Anmerkungen 1 und 2 lauten:

### „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 Walsberg
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 (ehemalige B 73)
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	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 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)

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
A 11	Karawanken Autobahn	Knoten Villach (A 2, A 10) – Staatsgrenze im Karawankentunnel
A 12	Inntal Autobahn	Staatsgrenze bei Kufstein – Innsbruck (A 13) – Zams (S 16), einschließlich Landeck/Ost – Landecker Tunnel – Fließ sowie einschließlich Haiming – Tschirgantunnel – Nassereith (ehemalige B 179, ehemalige B 189)
A 13	Brenner Autobahn	Innsbruck/Amras (A 12) – Staatsgrenze am Brennerpass, einschließlich Innsbruck/Süd – Innsbruck/West (A 12)
A 14	Rheintal Autobahn	Staatsgrenze bei Hörbranz – Pfändertunnel – Lauterach – Feldkirch – Bludenz (S 16), einschließlich Bregenz/Weidach – Bregenz (ehemalige B 202)
A 21	Wiener Außenring Autobahn	Knoten Steinhäusl (A 1) – Knoten Vösendorf (A 2, S 1)
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 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 25	Welser Autobahn	Knoten Haid (A 1) – Knoten Wels (A 8)
A 26	Linzer Autobahn	Knoten Hummelhof (A 7) – Knoten 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)] – Großebersdorf (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 Wulowitz
S 16	Arlberg Schnellstraße	Zams (A 12) – Arlbergtunnel – Bludenz/Ost (A 14)
S 18	Bodensee Schnellstraße	Lauterach (A 14) – Staatsgrenze bei Höchst

Nr.	Bezeichnung	Beschreibung der Strecke
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 B 37) (siehe Anmerkung 2)
S 35	Brucker Schnellstraße	Knoten Deutschfeistritz (A 9) – Knoten Bruck/Mur (S 6)
S 36	Murtal Schnellstraße	Knoten St. Michael (A 9, S 6) – Judenburg – Scheifling

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 5

### Bundesgesetz über die Auflassung und Übertragung von Bundesstraßen

§ 1. Als Bundesstraßen aufgelassen werden

- die im Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, des Bundesstraßengesetzes 1971 enthaltenen Straßenzüge,
- die Bundesersatzstraßen gemäß § 33 Abs. 5 des Bundesstraßengesetzes 1971 und
- alle Straßenteile, bei denen die Voraussetzungen gemäß § 4 Abs. 2 des Bundesstraßengesetzes 1971 für eine Auflassung als Bundesstraße durch Verordnung vorliegen, aber eine solche Auflassung durch Verordnung noch nicht erfolgt ist.

§ 2. Folgende bereits unter Verkehr stehende Straßenzüge, die nach dem Bundesstraßengesetz 1971 Bundesstraßen B waren, werden nicht als Bundesstraßen aufgelassen, sondern einer Bundesautobahn oder Bundesschnellstraße zugeschrieben:

Straßenzug	bis 1. April 2002 Strecke der Bundesstraße	ab 1. April 2002 Strecke der Bundesstraße
Zams – Landecker Tunnel – Fließ	B 180 Reschen Straße	A 12 Inntal Autobahn
Nordbrücke – Anschlussstelle Prager Straße	B 227 Donaukanal Straße	A 22 Donauufer Autobahn
Wien [Hirschstetten (A 23, ehemalige B 3d) – Wagramer Straße]	B 302 Wiener Nordrand Straße	S 2 Wiener Nordrand Schnellstraße
Stockerau (A 22, ehemalige B 303) – Krems (ehemalige B 3, ehemalige B 37)	B 304 Stockerauer Straße	S 5 Stockerauer Schnellstraße
ehemalige B 50a – Staatsgrenze bei Kittsee	B 307 Parndorfer Straße	A 6 Nordost Autobahn

§ 3. Verordnungen gemäß § 4 Abs. 1, 6 und 8 des Bundesstraßengesetzes 1971 behalten ihre Rechtswirkungen auch dann, wenn sich bei der Bundesstraße der Straßentyp oder die Straßenbezeichnung, auf die sie sich beziehen, geändert haben, wie etwa die Verordnung zur Bestimmung des Straßenverlaufes eines Abschnittes der B 301 Wiener Südrand Straße (nunmehr S I Wiener Außenring Schnellstraße).

§ 4. (1) Das bürgerliche und außerbürgerliche Eigentum sowie dingliche Rechte des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) an den aufgelassenen Bundesstraßen gemäß § 1 samt ihren Bestandteilen (§ 3 des Bundesstraßengesetzes 1971) gehen entschädigungslos von Gesetzes wegen auf die Bundesländer über, in deren Gebiet die Bundesstraßen oder Bundesstraßenteile liegen. Zu den Bestandteilen zählen auch die am 31. Dezember 2001 der Erhaltung und Beaufsichtigung der Bundesstraßen dienenden bebauten und

unbebauten Grundstücke, die nicht im Zuge einer Bundesstraße liegen. § 1 Abs. 3 zweiter Satz des Bundesstraßengesetzes 1971 ist nicht anzuwenden.

(2) Das bürgerliche und außerbürgerliche Eigentum und dingliche Rechte des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) an Grundstücken, die für nunmehr gemäß § 1 aufgelassene Bundesstraßen erworben wurden, gehen entschädigungslos von Gesetzes wegen auf die Bundesländer über, sofern die Bestimmung des Verlaufes dieser Bundesstraßen durch Verordnung erfolgt ist, diese Bundesstraßen aber noch nicht hergestellt oder umgestaltet wurden. Der Bund kann die entschädigungslose Übertragung dieser Grundstücke an die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft verlangen, wenn sie nicht bis 31. Dezember 2008 für die Herstellung oder Umgestaltung der Straßen verwendet wurden. Wird glaubhaft gemacht, dass die Herstellung oder Umgestaltung der Straßen unmittelbar bevorsteht oder in absehbarer Zeit erfolgen wird, hat der Bund unter Setzung einer angemessenen Ausführungsfrist auf die Geltendmachung des Übertragungsanspruches vorübergehend abzugehen.

§ 5. (1) Das bürgerliche und außerbürgerliche Eigentum des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) geht entschädigungslos von Gesetzes wegen auf die Bundesländer über:

- a) an allen im jeweiligen Gebiet eines Bundeslandes gelegenen und durch Bundesgesetz oder Verordnung aufgelassenen Bundesstraßen samt ihren Bestandteilen (§ 3 des Bundesstraßengesetzes 1971), die vom Bund erhalten wurden und noch nicht einem anderen Träger der Straßenbaulast in das Eigentum übertragen wurden und
- b) an Parallelstraßen und -wegen gemäß § 13 des Bundesstraßengesetzes 1971.

(2) Das Eigentum an allen beweglichen Sachen des Betriebsvermögens des Bundes, die der Verwaltung der Bundesstraßen im jeweiligem Gebiet eines Bundeslandes gewidmet sind, geht entschädigungslos von Gesetzes wegen auf die Bundesländer über.

§ 6. (1) Das bürgerliche und außerbürgerliche Eigentum und dingliche Rechte des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) an folgenden der Erhaltung und der Beaufsichtigung von Bundesstraßen dienenden bebauten und unbebauten Grundstücken geht von Gesetzes wegen auf die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft über:

Lage	Beschreibung der Objekte
Burgenland	<ol style="list-style-type: none"> <li>a) Eisenstadt</li> <li>b) Markt Allhau</li> <li>c) Mattersburg</li> <li>d) Parndorf</li> </ol>
Kärnten	<ol style="list-style-type: none"> <li>a) Klagenfurt</li> <li>b) Lieserhofen</li> <li>c) Pack</li> <li>d) Pritschitz</li> <li>e) Rennweg</li> <li>f) Rosenbach</li> <li>g) Thörl</li> <li>h) Villach/Zauchen</li> <li>i) Wolfsberg</li> </ol>
Niederösterreich	<ol style="list-style-type: none"> <li>a) Alland</li> <li>b) Gloggnitz</li> <li>c) Haag</li> <li>d) Krems</li> <li>e) Mödling</li> <li>f) Oeynhausen</li> <li>g) Preßbaum</li> <li>h) Schwechat</li> <li>i) Stockerau</li> <li>j) St. Pölten</li> <li>k) Pottenbrunn</li> </ol>



Lage	Beschreibung der Objekte
	l) Warth m) Ybbs
Oberösterreich	a) Ansfelden b) Oberwang c) Ried/Innkreis d) Seewalchen e) Vorchdorf f) Wels
Salzburg	a) Flachau b) Golling c) Salzburg/Liefering d) St. Michael/Lungau
Steiermark	a) Ardnig b) Bruck c) Frohnleiten d) Gleinalmtunnel/Nord e) Graz f) Guggenbach g) Ilz h) Kalwang i) Knittelfeld j) Lebring k) Leoben l) Müzzzuschlag m) Peggau n) Plabutsch/Webling o) Raach p) Trieben q) Unterwald
Tirol	a) Imst b) Plon c) St. Jakob d) Vomp e) Wörgl f) Zirl
Vorarlberg	a) Hohenems b) Langen c) Walgau d) Weidach
Wien	a) Inzersdorf b) Kaisermühlen

Alle anderen bebauten und unbebauten Grundstücke, die die gemäß § 2 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997, BGBl. I Nr. 113/1997 Art. I, der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft übertragenen Bundesstraßen betreffen, verbleiben im Eigentum des Bundes.

(2) Das bürgerliche und außerbürgerliche Eigentum und dingliche Rechte des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) an allen sonstigen bebauten und unbebauten Grundstücken, die nicht gemäß § 4

Abs. 1 und 2 sowie § 5 Abs. 1 lit. a und b den Bundesländern übertragen werden und nicht gemäß Abs. 1 letzter Satz im Eigentum des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) verbleiben, gehen von Gesetzes wegen auf die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft über.

(3) Das Eigentum des Bundes an allen beweglichen Sachen des Betriebsvermögens des Bundes (Bundesstraßenverwaltung), die der Verwaltung der gemäß § 2 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997, BGBl. I Nr. 113/1997 Art. I, übertragenen Bundesstraßen gewidmet sind, geht von Gesetzes wegen auf die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft über.

(4) Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat für die Übertragung gemäß Abs. 1 bis 3 an den Bund ein Entgelt zu leisten. Bei Veräußerungen gemäß Abs. 5 und Übertragungen an die Gesellschaft gemäß § 4 Abs. 2 besteht darüber hinaus eine Nachbesserungspflicht. Die Zahlungsmodalitäten sowie die Höhe des Entgeltes und des Nachbesserungsanspruches sind unter Berücksichtigung des von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft für die Objekte gemäß Abs. 1 geleisteten Fruchtgenussentgeltes, der Erträge aus der Bewirtschaftung der übertragenen Grundstücke und dinglichen Rechte und der zu erwartenden Veräußerungserlöse zwischen dem Bund und der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft vertraglich zu regeln.

(5) Bei Veräußerungen übertragener Grundstücke und dinglicher Rechte durch die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft ist § 47 des 1. Staatsvertragsdurchführungsgesetzes, BGBl. Nr. 165/1956 in der jeweils geltenden Fassung, zu beachten.

§ 7. Hinsichtlich der gemäß § 6 übertragenen Liegenschaften und dinglichen Rechte gilt die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft als Enteigner gemäß § 20a des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286/1971 in der jeweils geltenden Fassung.

§ 8. Die Bundesländer und die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (Erwerber) treten an Stelle des Bundes in alle Rechtsverhältnisse des Bundes (Bundesstraßenverwaltung), die die ihnen übertragenen Liegenschaften und beweglichen Sachen gemäß §§ 4 bis 6 betreffen, mit Dritten ein, ohne dass es hierzu deren Zustimmung bedarf. Zu den genannten Rechtsverhältnissen zählen insbesondere auch jene, die sich auf Bestimmungen des Bundesstraßengesetzes 1971 gründen.

§ 9. Wo sich ein begrenzter Eigentumsübergang auf die Erwerber ergibt und Liegenschaftsteilungen erforderlich werden, haben die Erwerber alle notwendigen Veranlassungen zu treffen und alle aus den Liegenschaftsteilungen erwachsenden Kosten zu tragen.

§ 10. Für die deliktischen Ansprüche Dritter, bei denen sich das schädigende Ereignis vor der Übertragung der Eigentumsrechte gemäß §§ 4 bis 6 ereignet hat, die Geltendmachung des Anspruches aber erst nach diesem Zeitpunkt erfolgt, haften der Bund und die Erwerber als Solidarschuldner. Hinsichtlich derjenigen deliktischen Ansprüche, die bis zu diesem Zeitpunkt entstanden sind und die nicht durch eine Haftpflichtversicherung abgedeckt sind, haben die Erwerber den Bund schad- und klaglos zu halten. Nach der Übertragung der Eigentumsrechte gemäß §§ 4 bis 6 haften die Erwerber für haftungsbegründende Ereignisse, insbesondere für Schadensfälle gemäß §§ 1319 und 1319a ABGB, ausschließlich.

§ 11. Sind hinsichtlich der Liegenschaften, dinglicher Rechte und beweglicher Sachen im Zeitpunkt ihrer Übertragung gemäß §§ 4 bis 6 gerichtliche oder verwaltungsbehördliche Verfahren anhängig, so treten, soweit das jeweils anwendbare Verfahrensrecht einen Parteiwechsel ohne Zustimmung der übrigen Verfahrensbeteiligten zulässt, die Erwerber an Stelle des Bundes in das jeweilige Verfahren ein. Soweit die Verfahrensgesetze keinen Parteiwechsel zulassen, führt der Bund die Verfahren in eigenem Namen, jedoch auf Rechnung der Erwerber zu Ende. Die Erwerber sind über wichtige Verfahrensstadien zu informieren und haben ihrerseits den Bund mit allen Informationen zu unterstützen, die zur Fortführung des Verfahrens nötig sind. Vor dem rechtswirksamen Abschluss von Vergleichen hat der Bund die Zustimmung der Erwerber insoweit einzuholen, als der beabsichtigte Vergleich finanzielle Auswirkungen auf sie hat. Ersiegte Beträge (Hauptforderung und Zinsen, nicht jedoch Verfahrenskosten) fließen an die Erwerber; Zahlungsverpflichtungen des Bundes auf Grund eines Urteiles, Vergleiches oder Bescheides sind von den Erwerbern zu tragen.

§ 12. Grundlage der Verbücherung des Eigentums und der dinglichen Rechte an den übertragenen Liegenschaften sind vom Bundesminister für Finanzen auszustellende Amtsbestätigungen über die übertragenen Eigentumsrechte. Diese Amtsbestätigungen sind öffentliche Urkunden im Sinne des § 33 des Allgemeinen Grundbuchgesetzes 1955, BGBl. Nr. 39/1955 in der jeweils geltenden Fassung, auf Grund welcher die Einverleibung ob der darin bezeichneten Objekte ohne Vorlage weiterer Urkunden stattfinden kann.

**§ 13.** Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft hat auch jene unter Verkehr stehenden Bundesstraßenstrecken zu erhalten, für deren Benützung im Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. 50/2002 nach den Bestimmungen des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996 noch keine Maut zu leisten ist. Die Gesellschaft hat mit den Bundesländern, in denen diese Bundesstraßenstrecken liegen, Verträge über die Durchführung der Erhaltungsarbeiten abzuschließen. Die Verträge haben vorzusehen, dass die Arbeiten bis zum In-Kraft-Treten von Verordnungen gemäß § 2 oder § 7 Abs. 1a des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996, BGBI. Nr. 201/1996 in der jeweils geltenden Fassung, längstens aber bis zum 31. Dezember 2003, ohne Ersatz der Kosten durchzuführen sind.

**§ 14.** Alle durch dieses Bundesgesetz unmittelbar veranlassten Rechtsvorgänge mit Ausnahme jener auf Grund des § 6 Abs. 5 sind von den bundesgesetzlich geregelten Abgaben befreit.

**§ 15.** Soweit auf Bestimmungen des Bundesstraßengesetzes 1971 verwiesen wird und nichts anderes vorgesehen wird, sind diese Bestimmungen in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. 142/2000 anzuwenden.

**§ 16.** Mit der Vollziehung der §§ 1 bis 3, des § 7, der §§ 13 und 15 ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betraut, mit der Vollziehung der §§ 4 bis 6, der §§ 8 bis 12 und des § 14 ist der Bundesminister für Finanzen betraut.

**§ 17.** Dieses Bundesgesetz tritt am 1. April 2002 in Kraft.

## Artikel 6

### Änderung des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996

Das Bundesgesetz betreffend die Finanzierung von Bundesstraßen, BGBI. Nr. 201/1996 Art. 20, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBI. I Nr. 142/2000, wird wie folgt geändert:

1. *§ 1 lautet:*

„§ 1. Für die Benützung der Bundesstraßen mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, ist dem Bund als Entgelt eine fahrleistungsabhängige Maut zu leisten.“

2. *§ 2 Abs. 1 lautet:*

„(1) Der Bund hat auf Bundesstraßen mit der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut gemäß § 1 zu beginnen, sobald die Bundesstraßen den Anforderungen der Artikel 2 lit. a und 7 Abs. 2 lit. a der Richtlinie 1999/62/EG, ABl. Nr. L 187 vom 20. Juli 1999, S 42 entsprechen, die Einhebung mittels elektronischer Einrichtungen (§ 4) möglich ist und insgesamt eine zuverlässige Abwicklung der Maut sowie der Schutz personenbezogener Daten gewährleistet sind.“

3. *Im § 2 Abs. 3 wird folgender neuer erster Satz eingefügt:*

„Sobald für die Benützung der Bundesstraßen mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, eine fahrleistungsabhängige Maut zu leisten ist, entfällt für diese Fahrzeugkategorie auf allen Bundesstraßen die Pflicht zur Leistung der zeitabhängigen Maut.“

4. *§ 7 Abs. 1 lautet:*

„(1) Für die Benützung der Bundesstraßen mit einspurigen Kraftfahrzeugen, mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen und mit von diesen gezogenen Anhängern, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht allein oder in Kombination weniger als 12 Tonnen beträgt, sowie mit Omnibussen ist dem Bund als Entgelt eine zeitabhängige Maut zu leisten. Die Maut ist vor der mautpflichtigen Straßenbenützung durch Anbringen einer Mautvignette am Fahrzeug zu entrichten.“

5. *Nach § 7 Abs. 1 wird folgender Abs. 1a eingefügt:*

„(1a) Ausgenommen von der Vignettenpflicht gemäß Abs. 1 sind folgende im Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. 50/2002 unter Verkehr stehende Bundesstraßen:

- a) A 9 Pyhrn Autobahn in den Abschnitten zwischen der Anschlussstelle Spital/Pyhrn und der Anschlussstelle Ardning und zwischen der Anschlussstelle St. Michael und Übelbach,
- b) A 10 Tauern Autobahn im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Flachau und der Anschlussstelle Rennweg,
- c) A 11 Karawanken Autobahn im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle St. Jakob im Rosental und der Staatsgrenze im Karawankentunnel,
- d) A 13 Brenner Autobahn,
- e) S 16 Arlberg Schnellstraße im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle St. Anton und der Anschlussstelle Langen,
- f) A 6 Nordost Autobahn im Abschnitt von der ehemaligen B 50a bis zur Staatsgrenze bei Kittsee,
- g) S 2 Wiener Nordrand Schnellstraße im Abschnitt Wien [Hirschstetten (A 23) – Wagramer Straße],
- h) S 5 Stockerauer Schnellstraße im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Tulln (ehemalige B 19) und Krems (ehemalige B 3, ehemalige B 37) und
- i) S 16 Arlberg Schnellstraße im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Dalaas und der Anschlussstelle Bludenz.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen auf Vorschlag der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft durch Verordnung den Beginn der Vignettenpflicht für die Bundesstraßenstrecken gemäß lit. f bis i und für alle neu errichteten Bundesstraßen festzulegen, sobald die Bundesstraßen den Anforderungen der Artikel 2 lit. a und 7 Abs. 2 lit. a der Richtlinie 1999/62/EG, ABl. Nr. L 187 vom 20. Juli 1999, S 42 entsprechen.“

6. Im § 17 entfällt die Wortfolge „des § 1 Abs. 2“ *samt folgendem Beistrich.*

7. § 18 erhält die Bezeichnung „§ 18 (1)“; *folgende Abs. 2 und 3 werden angefügt:*

„(2) Die §§ 1, 2, 7 und 17 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 50/2002 treten am 1. April 2002 in Kraft.

(3) Die Benützung der A 22 Donauufer Autobahn im Abschnitt Wien [Zu- und Abfahrtsrampen der Nordbrücke – Neujedlersdorf (ehemalige B 3)] sowie der S 5 Stockerauer Schnellstraße im Abschnitt zwischen Stockerau (A 22) und der Anschlussstelle Tulln (ehemalige B 19) ohne ordnungsgemäße Entrichtung der zeitabhängigen Maut bleibt bis zum 30. April 2002 straflos.“

## Artikel 7 Änderung des ASFINAG-Gesetzes

Das ASFINAG-Gesetz, BGBl. Nr. 591/1982, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 142/2000, wird wie folgt geändert:

1. Artikel II § 8 lautet:

„§ 8. Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft wird ermächtigt, im Bereich der Gemeinde Erl Kosten für die Errichtung einer Lärmschutzwand entlang der Autobahn Rosenheim – Kiefersfelden auf deutschem Staatsgebiet zu übernehmen.“

2. Im Artikel II § 16 entfällt die Wortfolge „6, 8 und“.

3. Artikel IX *samt Überschrift entfällt.*

4. Im Artikel XI § 2 wird die Wortfolge „14, 15 und 16“ *ersetzt durch die Wortfolge „6, 14, 15 und 16“*, wird die Wortfolge „2 Abs. 2, 9 und 10“ *ersetzt durch die Wortfolge „2 Abs. 2, 8, 9 und 10“ und entfällt die Wortfolge „hinsichtlich des Art. IX § 1 bis 3 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des Art. IX § 4 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, hinsichtlich des Art. IX § 5 der Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit“ samt folgendem Beistrich.*

### **Artikel 8** **Änderung des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997**

Das ASFINAG-Ermächtigungsgesetz 1997, BGBl. I Nr. 113/1997 Art. 1, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 141/2000, wird wie folgt geändert:

1. *Im § 10 wird der Ausdruck „Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten“ jeweils durch den Ausdruck „Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ ersetzt.*
2. *§ 12 entfällt.*
3. *Im § 13 wird der Ausdruck „Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten“ jeweils durch den Ausdruck „Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ ersetzt; es entfällt der letzte Satz.*

### **Artikel 9** **Änderung des Bundesgesetzes betreffend Maßnahmen im Bereich der Bundesstraßengesellschaften**

Das Bundesgesetz betreffend Maßnahmen im Bereich der Bundesstraßengesellschaften, BGBl. Nr. 826/1992, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 113/1997, wird wie folgt geändert:

1. *Im § 2 Abs. 2 wird die Wortfolge „den Aktionären der sich vereinigenden Gesellschaften, nämlich dem Bund“ durch die Wortfolge „der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft“ ersetzt.*
2. *Im § 2 Abs. 3 werden die Wortfolgen „des Bundes“, „dem Bund“ und „Der Bund“ jeweils durch die Wortfolgen „der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft“, „der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft“ und „Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft“ ersetzt.*
3. *Im § 2 werden folgende Abs. 5 und 6 angefügt:*  
 „(5) Die Gesellschaft kann durch Beschluss der Hauptversammlung in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung umgewandelt werden.  
 (6) Die Gesellschaft und die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft können unter Ausschluss der Abwicklung verschmolzen werden.“
4. *Im § 4 Abs. 2 wird die Wortfolge „den Aktionären der sich vereinigenden Gesellschaften, nämlich dem Bund“ durch die Wortfolge „der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft“ ersetzt.*

### **Artikel 10** **Änderung der Straßenverkehrsordnung 1960**

Die Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 142/2000, wird wie folgt geändert:

1. *In § 44 Abs. 1 wird das Wort „Bundesstraße“ jeweils durch das Wort „Straße“ ersetzt und es entfällt die Wortfolge „Landes- oder Bezirksstraße“.*
2. *In § 53 Abs. 1 Z 19 wird die Überschrift „BUNDESSTRASSE MIT VORRANG“ ersetzt durch die Überschrift „STRASSE MIT VORRANG“ und die Legende lautet:*  
 „Dieses Zeichen zeigt die Nummer (§ 43 Abs. 5) einer Vorrangstraße an.“
3. *§ 53 Abs. 1 Z 20 entfällt.*
4. *In § 53 Abs. 1 Z 21 wird die Überschrift „LANDES- ODER BEZIRKSSTRASSE“ ersetzt durch die Überschrift „STRASSE OHNE VORRANG“ und die Legende lautet:*  
 „Dieses Zeichen zeigt die Nummer (§ 43 Abs. 5) einer nicht zur Vorrangstraße erklärten Straße an.“

5. *Im ersten Satz des § 90 Abs. 2 wird nach dem Wort „Arbeiten“ die Wortfolge „an Mautanlagen und“ eingefügt.*

6. *§ 100 Abs. 7 erster Satz lautet:*

„Eingehobene Strafge­lder, ausgenommen jene nach Abs. 3a, sind dem Erhalter jener Straße abzuführen, auf der die Verwaltungs­übertretung begangen worden ist; Strafge­lder, die auf Straßen eingehoben werden, die gemäß Art. 5 § 1 des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 50/2002 als Bundesstraßen aufgelassen wurden, sind jedoch an den Bund abzuführen; in Wien gilt das Land Wien als Erhalter jener Straßen, die weder Bundesstraßen sind noch gemäß Art. 5 § 1 des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 50/2002 als Bundesstraßen aufgelassen wurden.“

7. *In § 103 wird folgender Abs. 2f eingefügt:*

„(2f) Dieses Bundesgesetz BGBl. I Nr. 50/2002 tritt mit 1. April 2002 in Kraft.“

8. *In § 104 wird folgender Abs. 10 angefügt:*

„(10) Straßenverkehrszeichen, die den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 50/2002 nicht entsprechen, sind bei einer allfälligen Neuanbringung, spätestens aber bis 31. Dezember 2005, durch Straßenverkehrszeichen nach diesem Bundesgesetz zu ersetzen. Bis dahin sind Straßenverkehrszeichen nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 142/2000 zu beachten.“

## Artikel 11

### Änderung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000

Das Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 151/2001, wird wie folgt geändert:

1. *§ 23a lautet:*

„**§ 23a.** (1) Vor Erlassung einer Verordnung gemäß § 4 Abs. 1 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286/1971, ist für folgende Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) nach diesem Abschnitt durchzuführen:

1. Neubau von Bundesstraßen oder ihrer Teilabschnitte, ausgenommen zusätzliche Anschlussstellen,
2. Ausbau einer bestehenden Bundesstraße von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen mit einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km,
3. Errichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km.

(2) Vor Erlassung einer Verordnung gemäß § 4 Abs. 1 oder 6 des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286/1971, ist für folgende Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) im vereinfachten Verfahren nach diesem Abschnitt durchzuführen:

1. Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B oder D gemäß Anhang 2 berührt wird und zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhangs 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A und D des Anhangs 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird; ausgenommen ist die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen oder durch Brückenneubauten bedingte Umlegungen von bestehenden Trassen;
2. Neubau zusätzlicher Anschlussstellen, wenn die bestehende Bundesstraße in diesem Bereich eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 30 000 KFZ aufweist oder wenn für eine verordnete Bundesstraße in diesem Bereich eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 35 000 KFZ in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;

3. Vorhaben des Abs. 1 Z 2 oder 3 unter 10 km Länge, wenn gemeinsam mit daran unmittelbar anschließenden, noch nicht oder in den letzten zehn Jahren dem Verkehr freigegebenen Teilstücken eine durchgehende Länge von mindestens 10 km erreicht wird.“

2. Die Überschrift zu § 24h lautet:

### **„Entscheidung und Nachkontrolle“**

3. In § 24h wird folgender Abs. 7 angefügt:

„(7) Die Behörde hat gemeinsam mit den mitwirkenden Behörden das Vorhaben frühestens drei Jahre, spätestens fünf Jahre nach Verkehrsfreigabe daraufhin zu überprüfen, ob bei der Erlassung der Trassenverordnung erfolgte Vorschriften erfüllt wurden und ob die Annahmen und Prognosen der Umweltverträglichkeitsprüfung mit den tatsächlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt übereinstimmen. Die Ergebnisse der Nachkontrolle sind den mitwirkenden Behörden und dem Bundesminister/der Bundesministerin für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zu übermitteln.“

4. In § 46 werden folgende Abs. 14 bis 16 angefügt:

„(14) Die §§ 23a und 24h Abs. 7 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 50/2002 treten mit 1. April 2002 in Kraft.

(15) Für Vorhaben, die durch das Bundesgesetz über die Auflassung und Übertragung von Bundesstraßen, BGBl. I Nr. 50/2002 Art. 5, in die Zuständigkeit der Länder übertragen werden und für die bereits vor dem 15. Februar 2002 eine Verordnung gemäß § 4 des Bundesstraßengesetzes 1971 erlassen wurde, ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung und kein konzentriertes Genehmigungsverfahren nach diesem Bundesgesetz durchzuführen. Für noch nicht rechtskräftig erteilte Genehmigungen im Sinne des § 2 Abs. 3 gilt § 24h Abs. 5 sinngemäß. Soweit die Ergebnisse einer bereits nach den §§ 24a bis 24f dieses Bundesgesetzes durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung nicht im Sinne des § 24h Abs. 5 in eine Genehmigung gemäß § 2 Abs. 3 einfließen, sind die sich aus der Verordnung gemäß § 4 des Bundesstraßengesetzes 1971 ergebenden Vorgaben einzuhalten. § 24h Abs. 6 erster und zweiter Satz gelten sinngemäß, die Bestimmungen der §§ 18 bis 20a des Bundesstraßengesetzes 1971 sind anzuwenden. Eine Abnahmeprüfung gemäß § 20 ist nicht durchzuführen; für die Nachkontrolle ist § 24h Abs. 7 sinngemäß anzuwenden.

(16) Für sonstige Vorhaben, die durch das Bundesgesetz über die Auflassung und Übertragung von Bundesstraßen, BGBl. I Nr. 50/2002 Art. 5, in die Zuständigkeit der Länder übertragen werden und für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach den §§ 24a bis 24f dieses Bundesgesetzes durchgeführt wurde, ist keine neuerliche Umweltverträglichkeitsprüfung und kein konzentriertes Genehmigungsverfahren nach diesem Bundesgesetz durchzuführen, wenn die Berücksichtigung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung in einem straßenbaurechtlichen Genehmigungsbescheid oder einer straßenrechtlichen Trassenverordnung sicher gestellt und gegen diesen Rechtsakt ein dem § 24 Abs. 11 gleichwertiger Rechtsschutz gewährt wird. Für noch nicht rechtskräftig erteilte Genehmigungen im Sinne des § 2 Abs. 3 gilt § 24h Abs. 5 sinngemäß. Soweit die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht im Sinne des § 24h Abs. 5 in eine Genehmigung gemäß § 2 Abs. 3 einfließen, sind die sich aus einer straßenrechtlichen Trassenverordnung ergebenden Vorgaben einzuhalten. § 24h Abs. 6 erster und zweiter Satz gelten sinngemäß, die Bestimmungen der §§ 18 bis 20a des Bundesstraßengesetzes 1971 sind anzuwenden. Eine Abnahmeprüfung gemäß § 20 ist nicht durchzuführen; für die Nachkontrolle ist § 24h Abs. 7 sinngemäß anzuwenden.

(17) Für Vorhaben, die durch das Bundesgesetz über die Auflassung und Übertragung von Bundesstraßen, BGBl. I Nr. 50/2002 Art. 5, in die Zuständigkeit der Länder übertragen werden und auf die der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie § 24 Abs. 3 angewendet hat, ist keine neuerliche Einzelfallprüfung durchzuführen. Die Bestimmung des § 3 Abs. 7 über das Feststellungsverfahren ist nicht anzuwenden.“

**Klestil**

**Schüssel**