

**599/A XXI.GP**

---

**Eingelangt am: 31.01.2002****Antrag**

der Abgeordneten Böhacker, Dr. Stummvoll  
und Kollegen

betreffend ein 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 wolle beschließen:

**Bundesgesetz, mit dem das Zweckzuschussgesetz 2001, das  
Finanzausgleichsgesetz 2001, das  
Katastrophenfondsgesetz 1996, das Bundesstraßengesetz 1971, das Bundes-  
straßenfinanzierungsgesetz 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 I  
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) In den Jahren 2005 bis 2008 wird der Anteil des Landes Vorarlberg in acht gleichen Halbjahresraten um insgesamt 39,97 Millionen Euro zu Lasten aller anderen Länder zur Finanzierung der Umfahrung Feldkirch-Süd erhöht. Dieser Vorweganteil verringert die Zweckzuschüsse der anderen Länder im Verhältnis ihrer Anteile gemäß Abs. 2. Sollte dieses Vorhaben nicht realisiert werden, entfällt der Vorweganteil. Sollten die vorgesehenen Mittel nicht zur Gänze gebraucht werden, verringert sich der Vorweganteil des Landes Vorarlberg entsprechend.

(4) Die am 31. Mai 2002 fallige 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. xxx/xxxx 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, BGB1. Nr. 3/2001, in der Fassung des Bundesgesetzes BGB1. 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. 1 b wird folgender Abs. 1c eingefügt:

„(1c) § 10 Abs. 2 in der Fassung des Bundesgesetzes BGB1. I Nr. xxx/xxxx tritt mit 1. Jänner 2002 in Kraft.“«

## **Artikel 3** **Änderung des Katastrophenfondsgesetzes 1996**

Das Katastrophenfondsgesetz 1996, BGBl. Nr. 201/1996, zuletzt geändert mit Bundesgesetz BGB1. 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 BGB1. I Nr. xxx/xxxx 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 "Bundesministerium 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 Tunneln, 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 hiefür 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 70m" 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 Kraffahrlinien 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. xxx/xxxx 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. Polten (S 33) - Knoten Linz (A 7) - Knoten Haid (A 25) - Knoten Voralpenkreuz (A 8, A 9) - Knoten Salzburg (A 10) - Staatsgrenze am Walsberg   |
| A2   | 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) |
| A3   | Südost Autobahn     | Knoten Guntramsdorf (A 2) - Ebreichsdorf- Knoten Eisenstadt (S 31) - Wulkaprodersdorf- Staatsgrenze bei Klingensbach  |
| A4   | Ost Autobahn        | Knoten Wien/Prater (A 23) - Schwechat - Anschluss Flughafen Schwechat - Parndorf- Staatsgrenze bei Nickelsdorf  |
| A5   | Nord Autobahn       | Großebersdorf (S 1) — Wolkersdorf- Staatsgrenze bei Drasenhofen   |
| A6   | Nordost Autobahn    | Parndorf (A 4) - Staatsgrenze bei Kittsee   |
| A7   | Mühlkreis Autobahn  | Knoten Linz (A 1) - Unterweikersdorf (S 10)   |
| A8   | Innkreis Autobahn   | Knoten Voralpenkreuz (A 1, A 9) - Knoten Wels (A 25) - Staatsgrenze bei Suben   |
| A9   | Pyhrn Autobahn      | Knoten Voralpenkreuz (A 1, A 8) - Windischgarsten - Selzthal - Knoten St. Michael (S 6, S 36) - Knoten Graz/West (A 2) - Staatsgrenze bei Spielfeld   |
| A 10 | Tauern Autobahn     | Knoten Salzburg (A 1) - Altenmarkt/Pongau - Katschbergtunnel - Knoten Spittal-Millstätter See - Knoten Villach (A 2, A 11), einschließlich Lieserhofen (ehemalige B 98) - Knoten Spittal-Millstätter See - Lendorf (ehemalige B 100)                                  |
| A 11 | Karawanken Autobahn | Knoten Villach (A 2, A 10) - Staatsgrenze im Karawankentunnel   |
| A 12 | Inntal Autobahn     | Staatsgrenze bei Kufstein - Innsbruck (A 13) - Zams (S 16), 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)  |
| A21  | Wiener Außenring    | Knoten Steinhäusl (A 1) - Knoten Vösendorf (A 2, S 1)   |

|      |                                 |  |
|------|---------------------------------|--|
|      | Autobahn                        |  |
| 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<br>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<br>Schnellstraße | Knoten Vösendorf (A 2, A 2 1) - Knoten Schwechat (A 4) - Wien [Albern - Lobau/Ölhafen (A 22)] - Großbeersdorf (A 5) - Korneuburg (A 22)                           |
| S2   | Wiener Nordrand<br>Schnellstraße  | Wien [Hirschstetten (A 23)- Süßenbrunn] - Deutsch- Wagram (S 1) (Anmerkung 1)   |
| S4   | Mattersburger<br>Schnellstraße    | Mattersburg (ehemalige B 50) - Knoten Mattersburg (S 31) - Knoten Wiener Neustadt (A 2, ehemalige B 17)   |
| S5   | Stockerauer Schnellstraße         | Stockerau (A 22) - Krems (ehemalige B 3, ehemalige B 37)  |
| S6   | Semmering Schnellstraße           | Seebenstein (ehemalige B 54) - Knoten Seebenstein (A 2) - Semmeringtunnel - Knoten Bruck/Mur (S 35) - Knoten St. Michael (A 9, S 36)                              |
| S7   | Fürstenfelder<br>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  |
| S31  | 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)  |

## 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 Pamdorfer 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. § I 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 § I 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 abzusehen.

**§ 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 Straßenbau last 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 Grundrücken geht von Gesetzes wegen auf die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs- Aktiengesellschaft über:

| Lage             | Beschreibung der Objekte   |
|------------------|--|
| Burgenland       | <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Eisenstadt</li> <li>b) Markt Allhau</li> <li>c) Mattersburg</li> <li>d) Parndorf</li> </ul>  |
| Kärnten          | <ul 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> </ul>  |
| Niederösterreich | <ul 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> <li>l) Warth</li> <li>m) Ybbs</li> </ul> |
| Oberösterreich   | <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Ansfelden</li> <li>b) Oberwang</li> <li>c) Ried/Innkreis</li> <li>d) Seewalchen</li> <li>e) Vorchendorf</li> </ul>   |

|            |  |
|------------|--|
|            | f) Wels  |
| Salzburg   | a) Flachau<br>b) Golling<br>c) Salzburg/Liefering<br>d) St. Michael/Lungau   |
| Steiermark | a) Ardning<br>b) Bruck<br>c) Frohnleiten<br>d) Gleinalmtunnel/Nord<br>e) Graz<br>f) Guggenbach<br>g) Ilz<br>h) Kalwang<br>i) Knittelfeld<br>i) Lebring<br>k) Leoben<br>l) Mürzzuschlag<br>m) Pinggau<br>n) Plabutsch/Webling<br>o) Raach<br>p) Trieben<br>q) Unterwald |
| Tirol      | a) Imst<br>b) Plon<br>c) St. Jakob<br>d) Vomp<br>e) Wörgl<br>f) Zirl   |
| Vorarlberg | a) Hohenems<br>b) Langen<br>c) Walgau<br>d) Weidach  |
| Wien       | a) Inzersdorf<br>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 Übertragungen 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 Inkrafttretens des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/xxxx 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 Inkrafttreten von Verordnungen gemäß § 2 oder § 7 Abs. 1 a des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996, BGBl. 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 BGBl. 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, BGB1. Nr. 201/1996 Art. 20, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGB1. I Nr. 142/2000, wird wie folgt geändert:

*L § 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, ABI. 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. 1 a eingefügt:*

"(1a) Ausgenommen von der Vignettenpflicht gemäß Abs. 1 sind folgende im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/xxx unter Verkehr stehende Bundesstraßen:

- a) A 9 Pyhrn Autobahn in den Abschnitten zwischen der Anschlussstelle Spital/Pyhrn und der Anschlussstelle Arding 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, ABI. 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. xxx/xxx 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:

*L Artikel IX samt Überschrift entfällt.*

2. Im Artikel XI § 2 entfällt die Wortfolge "hinsichtlich des Artikel IX § 1 bis 3 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, hinsichtlich des Artikel IX § 4 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, hinsichtlich des Artikel 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.

5. Im § 4 wird folgender Abs. 4 angefügt:

"(4) Die Gesellschaft kann durch Beschluss der Hauptversammlung in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung umgewandelt werden."

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

Die Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. I 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 Straf gelder, ausgenommen jene nach Abs. 3a, sind dem Erhalter jener Straße abzuführen, auf der die Verwaltungsübertretung begangen worden ist; Straf gelder, die auf Straßen eingehoben werden, die gemäß Art. 5 § 1 des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/xxxx 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. xxx/xxxx als Bundesstraßen aufgelassen wurden."

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

"(20 Dieses Bundesgesetz, BGBl. I Nr. xxx/xxxx, 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. xxx/xxxx 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. I 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 Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A und D des Anhanges 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 5 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 10 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 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. xxx/xxxx treten mit 1. April 2002 in Kraft.

(15) Für Vorhaben, die durch das Bundesgesetz über die Auflassung und Übertragung von Bundesstraßen, BGBl. I Nr. xxx/xxxx, in die Zuständigkeit der Länder übertragen werden und für die der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach den §§ 24a bis 24f dieses Bundesgesetzes durchgeführt hat, ist keine neuerliche Umweltverträglichkeitsprüfung und kein konzentriertes Genehmigungsverfahren nach diesem Bundesgesetz durchzuführen, wenn die Berücksichtigung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung in einem straßenbaurechtlichen Genehmigungsbescheid sicher gestellt wird und dieser Bescheid den in § 19 Abs. 3 und 4 genannten Personen zugestellt wird. Für diesen Bescheid und alle weiteren für das Vorhaben zu erteilenden Genehmigungen im Sinn des § 2 Abs. 3 gilt § 24h Abs. 5.

(16) Für Vorhaben, die durch das Bundesgesetz über die Auflassung und Übertragung von Bundesstraßen, BGBl. I Nr. xxx/xxxx, in die Zuständigkeit der Länder übertragen werden und auf die der Bundesminister 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.“

In formeller Hinsicht wird beantragt, diesen Antrag unter Verzicht auf die erste Lesung dem Finanzausschuss zuzuweisen.

## **Begründung**

### **Allgemeiner Teil**

#### **Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:**

Gemäß Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG ist die Gesetzgebung und Vollziehung im Bereich der Bundesstraßen Aufgabe des Bundes. Die gesetzliche Grundlage bildet das Bundesstraßengesetz 1971. Im § 2 des Bundesstraßengesetzes wird eine Unterteilung in Bundesstraßen A (Bundesautobahnen), S (Bundesschnellstraßen) und B vorgenommen. Die Bundesstraßen A und S sowie einige Bundesstraßen B werden als Mautstrecken durch die ASFINAG betreut, mit der Verwaltung der restlichen Bundesstraßen sind gemäß einer Verordnung auf Grundlage des Art. 104 Abs. 2 B-VG (Auftragsverwaltung) die Landeshauptmänner betraut. Behördenverfahren nach dem Bundesstraßengesetz werden vom Landeshauptmann im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung durchgeführt.

Diese Zersplitterung von Aufgaben auf mehrere Ebenen führt tendenziell zu suboptimalen Verhältnissen. Bund und Länder haben sich daher nach langen Verhandlungen darauf geeinigt, alle Bundesstraßen B in die vollständige Verantwortung der Länder zu übertragen. Behördenverfahren für diese Straßen werden in Zukunft von den Landesstraßenbehörden durchgeführt werden. Die verbleibenden Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen werden als Mautstraßen von der ASFINAG betreut. Diesbezügliche Behördenverfahren werden weiterhin vom Landeshauptmann im Rahmen der mittelbaren Bundesverwaltung durchgeführt werden.

Diese Reform ist ein wichtiges Signal für den Föderalismus und bringt mehr Entscheidungsspielraum bei Infrastrukturmaßnahmen für die Länder. Sie ermöglicht eine flexiblere, raschere und nach regionalen Bedürfnissen abgestimmte Umsetzung von Straßenbauprojekten. Damit wird ein wesentliches Ergebnis der Beratungen zwischen dem Bund und den Ländern im Rahmen der Verwaltungsreform realisiert.

#### **Finanzielle Auswirkungen:**

Den Ländern entsteht durch diese zusätzlichen Aufgaben ein Mehraufwand, der durch einen Zweckzuschuss des Bundes in der Größenordnung des bisherigen Bau- und Erhaltungsbudgets und der bisher aus dem Katastrophenfonds für diese Straßen verwendeten Mitteln berücksichtigt wird.

Eines der Ziele der Übertragung der Bundesstraßen B auf die Länder ist es, die Ausgaben- und Finanzierungsverantwortung auf einer Ebene zusammenzuführen. Um die damit verbundenen positiven Anreize für einen wirtschaftlichen Einsatz der Mittel nicht zu konterkarieren, umfasst die Zweckbindung des neuen Zweckzuschusses generell die "Finanzierung von Straßen", also nicht nur der übertragenen Bundesstraßen B.

#### **Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:**

Durch den Abbau von Doppelgleisigkeiten in der Verwaltung und den erhöhten Entscheidungsspielraum für die Länder wird es zu einer Beschleunigung des Infrastrukturausbaus am Straßensektor und dadurch auch zu einer Verbesserung der Standortqualität Österreichs kommen.

#### **Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:**

Der vorliegende Entwurf widerspricht keinen europarechtlichen Vorgaben.

#### **Kompetenzgrundlage:**

In kompetenzrechtlicher Hinsicht stützt sich das im Entwurf vorliegende Bundesgesetz auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 und Art. 11 Abs. 1 Z 4 B-VG sowie auf § 12 F-VG 1948.

#### **Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:**

Keine.

## Besonderer Teil

### Artikel 1, 2 und 3

#### Änderung des Zweckzuschussgesetzes 2001, des Finanzausgleichsgesetzes 2001 und des Katastrophenfondsgesetzes 1996

Ab dem 1. April 2002 werden die Bundesstraßen B in die vollständige Verantwortung der Länder übertragen. Zur Finanzierung dieser zusätzlichen Aufgaben gewährt der Bund den Ländern einen Zweckzuschuss in der Größenordnung des bisherigen Bau- und Erhaltungsbudgets und der bisher aus dem Katastrophenfonds für diese Straßen verwendeten Mitteln.

Dieser Zweckzuschuss wird im Zweckzuschussgesetz 2001 normiert (Artikel 1). Die Vereinbarung zwischen dem Bund und den Ländern über die Höhe des Zweckzuschusses gilt zunächst bis 2008. Über die Höhe in den weiteren Jahren werden im Jahr 2008 Verhandlungen mit den Ländern zu führen sein, wobei der Finanzausgleich aber jedenfalls so zu regeln sein wird, dass die Lasten der Länder aus der Übertragung der Bundesstraßen B berücksichtigt werden. Die Verteilung des Zweckzuschusses innerhalb der Länder beruht auf deren einvernehmlichen Vorschlag und ist bis Ende 2008 befristet (§ 4a Abs. 2 und § 6).

§ 4a Abs. 3 sieht als Bestandteil dieser Vereinbarung einen einmaligen, auf vier Jahre aufgeteilten Vorweganteil für das Land Vorarlberg zur Finanzierung der Umfahrung Feldkirch-Süd vor. Sollte dieses Vorhaben nicht realisiert werden, entfällt der Vorweganteil. Sollten die vorgesehenen Mittel nicht zur Gänze gebraucht werden, verringert sich der Vorweganteil des Landes Vorarlberg entsprechend.

§ 4a Abs. 5 normiert einen Sonderzuschuss des Bundes an die Länder Kärnten und Vorarlberg. Diese Sonderzuschüsse werden vom Bund vereinbarungsgemäß für die Errichtung der B 100 Drautal Straße in den Abschnitten km 50,0 bis km 53,0 und km 57,5 bis km 76,7 bzw. für die Errichtung der B 200 Bregenzerwald Straße in den Abschnitten km 0,0 bis km 5,4 und km 21,3 bis km 23,7 geleistet. Die gesetzliche Regelung selbst sieht einen pauschalen Beitrag des Bundes vor, sodass höhere Baukosten von den Ländern zu tragen sein werden, umgekehrt Einsparungen aus günstigeren Bauführungen von den Ländern für andere Straßenbauvorhaben verwendet werden können.

Die Dotierung des Katastrophenfonds wird zugleich in dem Ausmaß gekürzt, in dem die Mittel nunmehr als Zweckzuschuss den Ländern zufließen:

Im Finanzausgleichsgesetz 2001 (Artikel 2) wird die Dotierung im Jahr 2002 auf 1,15% und in den weiteren Jahren auf 1,10% der maßgeblichen Abgabenaufkommen reduziert. Im Vergleich zur letzten Änderung dieses Prozentsatzes mit der FAG-Novelle BGBl. I Nr. 27/2002 war einerseits zu berücksichtigen, dass die Übertragung der Bundesstraßen nicht bereits mit Jahresbeginn erfolgt, andererseits aber auch, dass nunmehr alle Bundesstraßen B übertragen werden.

Mit der Novelle zum Katastrophenfondsgesetz 1996 (Artikel 3) werden die jeweiligen Anteile der Verwendungszwecke an die geänderte Dotierung so angepasst, dass im Ergebnis nur die von der Übertragung betroffenen Verwendungszwecke gekürzt werden.

### Artikel 4

#### Änderung des Bundesstraßengesetzes 1971

##### Zu Art. 4 Z 1:

Die mit dem Bundesgesetz BGBl. I Nr. 16/2000 bewirkte Kompetenzänderung wird berücksichtigt.

##### Zu Art. 4 Z 2, 5, 11 bis 15, 17, 19, 21, 22 und 23:

Da das Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, entfällt, sind alle materiellen Bestimmungen des Bundesstraßengesetzes 1971, die auf Bundesstraßen B Bezug nehmen oder diese voraussetzen, zu ändern.

##### Zu Art. 4 Z 3:

Es entfallen Bundesstraßenbestandteile, da sie Bundesstraßen B voraussetzen. Der Begriff "Mautanlagen" wird näher spezifiziert. Flächen, auf denen Betriebe gemäß § 27 errichtet werden, sollen nach internationalem Vorbild Bundesstraßenbestandteile werden.

##### Zu Art. 4 Z 4:

Die vorgesehene Neuregelung erfolgt im Zusammenhang mit der in Artikel 11 bewirkten Änderung des § 23a des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000.

##### Zu Art. 4 Z 6:

Da im Artikel 6 alle Bundesstraßen als Mautstraßen festgelegt werden und der ASFINAG an allen Bundesstraßen das Fruchtgenussrecht gemäß § 2 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997 eingeräumt wurde, erscheint die Notwendigkeit der Herbeiführung eines Beschlusses der Bundesregierung über das gesamtwirtschaftliche Interesse am Bau einzelner Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen gerade auch im Hinblick darauf als nicht mehr gerechtfertigt, dass die zur Erlassung einer Trassenverordnung führenden Planungen der Gesellschaft

ohnehin mit dem Bund im Wege der jährlich von der Gesellschaft vorzulegenden Kostenpläne abgestimmt werden.

**Zu Art. 4 Z 7:**

In den jährlichen Bundesfinanzgesetzen werden künftig keine Mittel für den Bau und die Erhaltung von Bundesstraßen mehr vorgesehen werden, da die Durchführung dieser Aufgaben ausschließlich aus Mitteln der ASFINAG erfolgen wird.

**Zu Art. 4 Z 8:**

Die Ermächtigung zur Erlassung von Verordnungen im Unterschied zu Dienstanweisungen, die als generelle Weisungen nur die Ausübung von Organkompetenzen betreffen, wird vorgesehen.

**Zu Art. 4 Z 9 und 10:**

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderungen, die den Entfall der Zweckbindung der Mineralölsteuer für Zwecke des Baues und der Erhaltung der Bundesstraßen berücksichtigen. Der Verweis auf § 31 entfällt, da diese Bestimmung mit der Novelle des Bundesstraßengesetzes im Jahre 1999 aufgehoben wurde.

**Zu Art. 4 Z 18:**

Das Verbot akustischer Werbungen und das Verbot der Errichtung von Vorrichtungen zur Abgabe akustischer Ankündigungen in einer Entfernung von 100m entlang der Bundesautobahnen wird auf Bundesschnellstraßen erstreckt. Das Verfahren zur Beseitigung eines vorschriftswidrigen Zustandes wird analog zu § 21 Abs. 6 geregelt.

**Zu Art. 4 Z 19:**

Die Bestimmung des § 26 Abs. 3 über die Bewilligung von Ausnahmen vom Verbot des Anschlusses nicht öffentlicher Straßen und Wege sowie von Zu- und Abfahrten zu und von einzelnen Grundstücken berücksichtigt die Verwaltungspraxis.

**Zu Art. 4 Z 20:**

Es wird klargestellt, dass es sich bei den Verkehrsflächen und Parkflächen im Bereich der Betriebe um Bundesstraßenbestandteile handelt. Das Verbot von Zu- und Abfahrten zu und von einzelnen Grundstücken erfolgt analog zur Bestimmung des § 26 Abs. 2. Auf Anschlüssen an das übrige Straßennetz soll nur jener Verkehr abgewickelt werden, der für die Verwaltung der Betriebe notwendig ist, z.B. Zulieferfahrten und Müllabfuhr. Der Anschlusswerber hat eine privatrechtliche Zustimmung für die Errichtung des Anschlusses einzuholen. Soll aber eine Anschlussstelle für den allgemeinen Verkehr hergestellt werden, mit der eine Fahrverbindung zum übrigen Straßennetz errichtet wird, muss bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 4 Abs. 1 eine Verordnung gemäß Abs. 3 erlassen werden.

**Zu Art. 4 Z 21:**

Es wird klargestellt, dass eine entschädigungslose Abänderung von Einrichtungen auf einer Bundesstraße nicht nur dann verlangt werden kann, wenn eine bereits vorhandene Straße oder deren Nebenanlagen baulich umgestaltet werden, sondern auch im Fall der Änderung eines geplanten Straßenprojektes.

**Zu Art. 4 Z 24:**

Mit der Aufhebung der Bestimmung des § 33 Abs. 5 entfällt die Rechtsgrundlage für Bundesersatzstraßen B 306 Semmering Ersatzstraße, B 316 Arlberg Ersatzstraße und B 335 Brucker Ersatzstraße. Es handelt sich dabei um als Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen) geführte Straßenzüge, die bis zur Umlegung auf eine den Erfordernissen des § 2 Abs. 1 lit. b BStG erfüllende Trasse als Bundesstraßen B gelten sollten. Das Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, entfällt aber gemäß Z 28.

**Zu Art. 4 Z 25:**

Die mit dem Bundes-Übertragungsgesetz vorgesehene Auflassung von Bundesstraßen und ihre Übertragung an die Länder soll möglichst rasch erfolgen. Ein Inkrafttreten der Änderung des Bundesstraßengesetzes, insbesondere seiner Verzeichnisse, bietet sich somit mit Wirkung vom 1. April 2002 an.

**Zu Art. 4 Z 26:**

Der mit Artikel 7 Z 1 vorgesehene Entfall des Art. IX des ASFINAG-Gesetzes wird berücksichtigt. Es wird klargestellt, dass der ASFINAG hinsichtlich jener Bundesstraßen, an denen ihr das Fruchtgenussrecht gemäß § 2 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997 eingeräumt wurde, nicht nur die Zustimmungs- und Antragsrechte des Bundes zukommen sollen, sondern alle Rechte und Pflichten nach den Bestimmungen des Bundesstraßengesetzes 1971. Der Erwerb von Grundflächen und dinglichen Rechten durch die ASFINAG, die für die Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlich sind, erfolgt weiterhin im Auftrag und im Namen des Bundes (Bundesstraßenverwaltung).

**Zu Art. 4 Z 27:**

Die mit dem Bundesgesetz BGBl. I Nr. 16/2000 bewirkte Kompetenzänderung wird berücksichtigt.

**Zu Art. 4 Z 28:**

Die Verzeichnisse des Bundesstraßengesetzes werden dahingehend geändert, dass das Verzeichnis 3, Bundesstraßen B, gänzlich entfällt, aber einzelne Straßenzüge von Bundesstraßen B in Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen umtypisiert werden und entsprechend in deren Streckenbeschreibungen berücksichtigt werden.

**Artikel 5****Bundesgesetz über die Auflassung und Übertragung von Bundesstraßen****Zu Art. 5 §1:**

Die Bestimmungen der lit. a und b über die Auflassung von Bundesstraßen korrespondiert mit Artikel 4 Z 24 und 28, mit denen der Entfall der Bestimmung über die Bundesersatzstraßen und die Änderung der Bundesstraßenverzeichnisse bewirkt werden. Im Sinne einer Rechtsbereinigung werden schließlich auch jene Straßenteile als Bundesstraße aufgelassen, die für den Durchzugsverkehr entbehrlich geworden sind, bei denen aber noch keine Auflassungsverordnung gemäß § 4 Abs. 2 des Bundesstraßengesetzes 1971 erfolgt ist.

**Zu Art. 5 § 2:**

Abweichend von § I werden einzelne unter Verkehr stehende Straßenzüge, die Bestandteil einer aufzulassenden Bundesstraße B sind, nicht aufgelassen und im Wege einer Umtypisierung einer Bundesautobahn oder Bundesschnellstraße zugeschrieben.

**Zu Art. 5 § 3:**

Ändert sich die gesetzliche Grundlage einer Durchführungsverordnung, so wird diese Verordnung im Falle eines Widerspruches zur Neufassung ihrer ursprünglichen Gesetzesgrundlage nicht gesetzwidrig. Sie tritt gleichzeitig mit ihrer ursprünglichen gesetzlichen Grundlage außer Kraft, sofern die Neufassung des Gesetzes keine Grundlage gemäß Art. 18 Abs. 2 B-VG bietet. Um die dargestellte Rechtsfolge auszuschließen, wird die Weitergeltung bisher erlassener Verordnungen gemäß § 4 des Bundesstraßengesetzes für den Fall angeordnet, dass sich der Straßentyp ändert, und beispielhaft auf eine Verordnung Bezug genommen.

**Zu Art. 5 § 4:**

Zusammen mit der gemäß § I vorgesehenen Auflassung von Straßenzügen als Bundesstraße werden das Eigentum und dingliche Rechte des Bundes an ihnen den Bundesländern entschädigungslos ins Eigentum übertragen. Gleichzeitig entsteht der Anspruch der Bundesländer gegen den Bund auf Leistung eines Zweckzuschusses gemäß § 4a des Zweckzuschussgesetzes 2001 (Artikel 1).

Zur Vermeidung von Interpretationsschwierigkeiten wird angeordnet, dass unabhängig von ihrer Lage im Zuge einer Bundesstraße die derzeit der Erhaltung und Beaufsichtigung der Bundesstraßen dienenden bebauten und unbebauten Grundstücke ins Eigentum der Länder übertragen werden. Bei diesen Grundstücken handelt es sich um Straßenmeistereien, Betriebswerkstätten, Brückenmeistereien, Tunnelwarten, Tunnelbetriebsgebäuden und Stützpunkten zugeordnete Flächen. Die Regelung über die Übertragung des Eigentums an Grundstücken, die der Erhaltung und Beaufsichtigung von Mautstraßen dienen, erfolgt im § 6.

Im Sinne einer eindeutigen Kostenabgrenzung wird klargestellt, dass die Bestimmung, wonach die aufgelassenen Bundesstraßen in einem ihrer bisherigen Benützung entsprechend guten Zustand dem künftigen Träger der Straßenbaulast in das Eigentum zu übergeben sind, im Falle der nun vorgesehenen Übertragung an die Bundesländer keine Anwendung findet. Die Übertragung des Eigentums und der dinglichen Rechte erfolgt von Gesetzes wegen, für die daher kein weiterer Rechtsakt notwendig ist.

Gemäß Abs. 2 werden Grundstücke, die für noch nicht realisierte Bundesstraßenprojekte erworben wurden und daher noch nicht Bundesstraßenbestandteile sind, zur Vermeidung unnötigen Verwaltungsaufwandes den Bundesländern ins Eigentum übertragen. Diese Grundstücke würden sonst gemäß § 6 Abs. 2 ins Eigentum der ASFINAG übertragen werden.

**Zu Art. 5 § 5:**

Im Sinne einer Rechtsbereinigung wird der Eigentumsübergang an weiteren Vermögensbestandteilen vorgesehen.

**Zu Art. 5 § 6:**

Die Übertragung von der Erhaltung und Beaufsichtigung von Bundesstraßen dienenden bebauten und unbebauten Grundstücken ins Eigentum der ASFINAG betrifft Straßenmeistereien, Betriebswerkstätten, Brückenmeistereien, Tunnelwarten, Tunnelbetriebsgebäuden und Stützpunkten zugeordnete Flächen. An den übertragenen Grundstücken bestand entweder bereits auf Grund des gemäß § 2 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997 abgeschlossenen Vertrages zwischen dem Bund und der ASFINAG ein Fruchtgenussrecht der Gesellschaft oder es sollte im Falle der Objekte Klagenfurt und Seewalchen ein Fruchtgenussrecht der Gesellschaft begründet werden. Alle anderen vom Fruchtgenussrecht der ASFINAG umfassten Grundstücke verbleiben weiterhin im Eigentum des Bundes.

Alle restlichen Flächen, die nicht ins Eigentum der Bundesländer übergehen oder im Eigentum des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) verbleiben, werden auf die ASFINAG übertragen. Es handelt sich um Grundflächen im Zuge aufgelassener und verbleibender Bundesstraßen, die nicht Bundesstraßenbestandteile sind.

Analog zu § 5 lit. c über die Eigentumsübertragung beweglicher Sachen des Betriebsvermögens, die der Verwaltung der Bundesstraßen im jeweiligen Gebiet eines Bundeslandes gewidmet sind, auf die betroffenen Bundesländer erfolgt zu Gunsten der ASFINAG eine entsprechende Bestimmung betreffend jener beweglichen Sachen des Betriebsvermögens, die der Verwaltung der im Fruchtgenussvertrag der Gesellschaft übertragenen Bundesstraßen gewidmet sind.

Die Bestimmung des Abs. 4 über das von der ASFINAG zu leistende Entgelt orientiert sich an § 14 des Bundesimmobiliengesetzes, die des Abs. 5 entspricht jener des § 4 Abs. 4 letzter Satz des Bundesimmobiliengesetzes.

#### **Zu Art. 5 § 7:**

Erlässt die Bundesstraßenbehörde einen Rückübereignungsbescheid hinsichtlich der der ASFINAG übertragenen Liegenschaften und dinglichen Rechte, hat diese den Enteignungsgegenstand an den ursprünglich Enteigneten rückzübereignen. Sie darf daher Veräußerungen der ihr übertragenen Vermögensbestandteile erst dann durchführen, wenn der Rückübereignungsberechtigte auf seinen Anspruch verzichtet hat oder die Fristen des § 20a Abs. 1 des Bundesstraßengesetzes 1971 abgelaufen sind.

#### **Zu Art. 5 § 8 bis 11:**

Der hier vorgesehene Eintritt der Erwerber an Stelle des Bundes in die die übertragenen Vermögensbestandteile betreffenden Rechtsverhältnisse erfolgt analog zur Bestimmung des § 8 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997. Die Bestimmungen über Liegenschaftsteilungen und über die Behandlung deliktischer Ansprüche Dritter und von anhängigen Gerichts- und Verwaltungsverfahren erfolgt nach dem Vorbild der §§ 15, 38 und 40 des Bundesimmobiliengesetzes. Ein beschränkter Eigentumsübergang gemäß § 9 wird sich insbesondere dadurch ergeben, dass sich der Umfang der Bundesstraßenbestandteile nicht immer durch Liegenschaftsgrenzen definieren lässt.

#### **Zu Art. 5 § 12:**

Diese Bestimmung über die Ausstellung von Amtsbestätigungen entspricht jener des Artikel X des ASFINAG-Gesetzes.

#### **Zu Art. 5 § 13:**

Aus den Änderungen des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996 in Artikel 6 ergibt sich, dass nunmehr zwar gesetzlich alle Bundesstraßen als Mautstraßen vorgesehen sind, dass es aber vorübergehend Strecken geben kann, für deren Benützung keine Vignettenpflicht besteht. Die ASFINAG soll diese nicht bemauteeten Strecken (A 6 im Abschnitt zwischen ehemaliger B 50a und der Staatsgrenze bei Kittsee, S 2, S 5 im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Tulln und Krems sowie S 16 im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Dalaas und der Anschlussstelle Bludenz) zwar erhalten, doch soll sie vorübergehend für die Durchführung der Erhaltungsarbeiten die Bundesländer ohne Ersatz der anfallenden Kosten heranziehen können. Eine alternative Vorgangsweise (zwischenzeitliche Auffassung dieser Strecken als Bundesstraßen, ihre Übertragung an die Bundesländer, ihre Erhaltung durch die Bundesländer und eine anschließende Neuerklärung als Bundesstraßen samt Rückübertragung in das Eigentum des Bundes) wäre nicht zweckmäßig.

#### **Zu Art. 5 § 14:**

Die vorgesehenen Vermögensübertragungen zwischen dem Bund einerseits und den Bundesländern und der ASFINAG andererseits sollen nicht mit bundesgesetzlichen Gebühren und Abgaben belastet werden.

Die Bundesländer werden zum Bundesstraßen-Übertragungsgesetz korrespondierende landesgesetzliche Bestimmungen vorzusehen haben, in denen neben der Widmung der aufgelassenen Bundesstraßen etwa die Fortführung derzeit nach dem Bundesstraßengesetz 1971 anhängiger Verwaltungsverfahren geregelt wird, Rückübereignungsansprüche hinsichtlich für Bundesstraßenzwecke enteigneter - aber nunmehr den Bundesländern übertragener - Liegenschaften behandelt werden oder Regelungen über die Übernahme der Trassenverordnungen in das Landesrecht getroffen werden.

### **Artikel 6**

#### **Änderung des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996**

Im Zusammenhang mit den Bestimmungen in Artikel 4 und 5 erweist sich auch eine Änderung jener Bestimmungen des Bundesstraßenfinanzierungsgesetzes 1996 als notwendig, die die fahrleistungs- und zeitabhängige Mautpflicht auf Bundesstraßen regeln.

#### **Zu Art. 6 Z 1 und 4:**

Alle Bundesstraßen werden gesetzlich als Mautstraßen festgelegt.

**Zu Art. 6 Z 2:**

VOR Erlassung einer Verordnung gemäß § 2 über den Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut wird zu prüfen sein, ob die für die fahrleistungsabhängige Bemaßung vorgesehenen Straßen den Anforderungen der EU-Wegekostenrichtlinie entsprechen.

**Zu Art. 6 Z 3:**

Diese Bestimmung schließt eine Doppelbemaßung der fahrleistungsabhängig bemaßten Fahrzeuge aus.

**Zu Art. 6 Z 5:**

Ausgenommen von der Vignettenpflicht ist wie schon bisher die Benützung der A 13 sowie von Teilstrecken der A 3, der A 10, der A 11 und der S 16. Für die in lit. f bis i angeführten und bereits unter Verkehr stehenden Strecken wird der Beginn der Vignettenpflicht bis zu ihrem den Anforderungen der EU-Wegekostenrichtlinie ansprechenden Ausbau aufgeschoben, da alle anderen mautpflichtigen Strecken bereits den Anforderungen der EU-Wegekostenrichtlinie entsprechen. Der Beginn der Vignettenpflicht wird für die genannten Strecken und für neu errichtete Bundesstraßen analog zur Bestimmung über den Beginn der Einhebung der fahrleistungsabhängigen Maut durch Verordnung festgelegt.

**Zu Art. 6 Z 7:**

Die Bestimmung des § 18 Abs. 3 sorgt für den Fall vor, dass die Kundmachung dieses Gesetzes erst kurz vor dem 1. April 2002 erfolgt.

**Artikel 7****Änderung des ASFINAG-Gesetzes****Zu Art. 7 Z 1 und 2:**

Die Bestimmung über den Abschluss von Verträgen des Bundes mit der ASFINAG über die Herstellung, Erhaltung und Erweiterung von Bundesstraßen gegen Abgeltung durch den Bund entfällt, da alle Bundesstraßen als Mautstraßen gemäß § 2 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997 dem Fruchtgenussrecht der ASFINAG unterliegen.

**Artikel 8****Änderung des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997****Zu Art. 8 Z 1 und 3:**

Die mit dem Bundesgesetz BGBl. I Nr. 16/2000 bewirkten Kompetenzänderungen werden berücksichtigt.

**Zu Art. 8 Zu Z 2:**

Da die ASFINAG und die Bundesländer weder bei Durchführung ihrer Aufgaben der Gewerbeordnung unterliegen noch Befähigungen nach dem Ziviltechnikergesetz erwerben können, geht § 12 ins Leere und kann somit entfallen.

**Artikel 9****Änderung des Bundesgesetzes betreffend Maßnahmen im Bereich der Bundesstraßengesellschaften****Zu Art. 9 Z 1, 2 und 4:**

Die Änderung der §§ 2 und 4 erfolgt im Zusammenhang mit dem Bundesgesetz betreffend die Veräußerung von Bundesanteilen an Flughafenbetriebsgesellschaften und von unbeweglichem Bundesvermögen, BGBl. I Nr. 158/2001, in dem auch die Übertragung von Bundesländeranteilen an der Österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen-AG auf die ASFINAG vorgesehen ist. Sie berücksichtigt redaktionell die aufgrund § 1 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997, BGBl. I Nr. 113/1997 Art. 1, erfolgte Einbringung der Anteile des Bundes an der Österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen AG und der Alpen Straßen AG in die ASFINAG.

**Zu Art. 9 Z 3 und 5:**

Durch eine Neustrukturierung des ASFINAG-Konzerns könnten Synergien geschaffen werden und Doppelgleisigkeiten in der Tätigkeit der Gesellschaften vermieden werden.

**Artikel 10****Änderung der Straßenverkehrsordnung 1960****Zu Art. 10 Z 1:**

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung an die Änderungen in § 53 Abs. 1 Z 19 bis 21 (s. Erläuterungen zu Z 2 bis 4).

**Zu Art. 10 Z 2 bis 4:**

Im Zusammenhang mit der Änderung des Bundesstraßengesetzes 1971 werden die Bundesstraßen B aufgelassen; darüber hinaus ist auch die Aufrechterhaltung der unterschiedlichen Kennzeichnung von Bundes- und Landesstraßen nicht länger erforderlich. Lediglich zur Kundmachung der Bezeichnungen von Vorrangstraßen einerseits und Straßen, die nicht zu Vorrangstraßen erklärt wurden, andererseits, sollen noch unterschiedliche Hinweiszeichen Verwendung finden. Daher soll das Hinweiszeichen "Bundesstraße mit Vorrang" in Zukunft eine "Straße mit Vorrang" bezeichnen, das Zeichen "Landes- oder Bezirksstraße" soll für alle anderen Straßen verwendet werden und demnach eine "Straße ohne Vorrang" bezeichnen. Das bisherige Hinweiszeichen "Bundesstraße ohne Vorrang" kann ersatzlos entfallen; diese Lösung ist auch insofern kostengünstig, als dieses Zeichen nur auf Bundesstraßen verwendet werden konnte, diese jedoch zum überwiegenden Teil ohnehin zu Vorrangstraßen erklärt waren, sodass wiederum der praktische Anwendungsbereich des Zeichens eher eingeschränkt war und demnach nur relativ wenige dieser Zeichen ersetzt werden müssen.

**Zu Art. 10 Z 5:**

Insbesondere im Falle von Reparaturen an Einrichtungen zur automatischen Entrichtung und Kontrolle der fahrleistungsabhängigen Maut erscheint die Notwendigkeit der Einholung einer behördlichen Bewilligung vor Beginn von Arbeiten vor oder neben einer Mautstraße als unzweckmäßig.

**Zu Art. 10 Z 6:**

Durch diese Bestimmung wird klargestellt, dass Strafgelder, die auf Straßen eingehoben wurden, die durch Art. 5 des vorliegenden Gesetzesentwurfs als Bundesstraßen aufgelassen wurden und deren Erhalter in Zukunft daher ein Land oder eine Gemeinde sein wird, dennoch weiterhin dem Bund zufließen.

**Zu Art. 10 Z 7:**

In Übereinstimmung mit den weiteren Gesetzesänderungen des vorliegenden Entwurfs wird das Inkrafttreten der Änderungen der Straßenverkehrsordnung mit 1. April 2002 festgelegt.

**Zu Art. 10 Z 8:**

Hier werden Übergangsfristen zu den Änderungen in § 53 Abs. 1 Z 19 bis 21 (Z 2 bis 4) festgelegt.

**Artikel 11****Änderung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000****Zu Art. 11 Z 1:**

Der Anwendungsbereich des UVP-G 2000 für Bundesstraßen ist an die Übertragung der Bundesstraßen B in die Kompetenz der Länder anzupassen. Dazu sind alle Tatbestände, die sich ausschließlich auf Bundesstraßen B beziehen, zu streichen. Diese sind (weiterhin) in Anhang 1 Z 9 des UVP-G 2000 enthalten, diese Bestimmung stellt i.V.m. § 3 Abs. 1 und 3 sicher, dass für Landesstraßen eine UVP nach dem 2. Abschnitt des UVP-G 2000 im konzentrierten Genehmigungsverfahren durchzuführen ist. Der (grundsätzlich auf alle dem UVP-G 2000 unterliegende Vorhabentypen anwendbare) Kumulationstatbestand findet im Bundesstraßenbereich nur mehr auf die Zulegung einer zweiten Richtungsfahrbahn und auf die Verbreiterung Anwendung, da nur mehr diese Tatbestände ein Längenkriterium aufweisen; der bisherige § 23a Abs. 3 wird dem entsprechend angepasst und in Abs. 2 als Z 3 eingearbeitet. Dabei sind alle bereits verordneten, aber noch nicht durchgeführten Verbreiterungen bzw. noch nicht errichteten zweiten Richtungsfahrbahnen sowie alle solchen innerhalb der letzten 10 Jahre dem Verkehr freigegebenen Teilstücke mit einzubeziehen.

**Zu Art. 11 Z 2 und 3:**

Ebenso wie bei Vorhaben des 2. Abschnittes des UVP-G 2000 (§21) ist auch bei Trassenvorhaben des 3. Abschnittes eine Nachkontrolle sinnvoll und notwendig, wie die Erfahrungen mit der Anwendung dieser Bestimmungen gezeigt haben.

**Zu Art. 11 Z 4:**

Mit Übertragung der Bundesstraßen B an die Länder ist für die Durchführung der UVP nicht mehr der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, sondern die Landesregierung zuständig, weil es sich nicht mehr um Bundesstraßen handelt (§ 39 Abs. 1 i.V.m. § 3 Abs. 1 und Anhang 1 Z 9 UVP-G 2000). Mit der Übertragung verlieren somit die nach den materienrechtlichen Vorschriften zuständigen Behörden (Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für die Erlassung der Trassenverordnung gemäß § 4 BStG 1971 sowie für die Erteilung nachfolgender Genehmigungen zuständige Behörden wie bspw. Wasserrechts- oder Naturschutzbehörde) ihre Zuständigkeit zur Genehmigung des nunmehrigen Landesstraßenvorhabens. Zuständig für die Erteilung aller für die Zulässigkeit des Vorhabens erforderlichen (§ 2 Abs. 3 UVP-G 2000) Bewilligungen ist nunmehr die Landesregierung.

Um - bei Wahrung des Rechtsschutzes im bisherigen Umfang - zu vermeiden, dass für Vorhaben, für die bereits eine UVP vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durchgeführt wurde, durch den Wechsel der Zuständigkeit eine neuerliche UVP durchzuführen ist, bestimmt § 46 Abs. 15 UVP-G 2000, dass dann, wenn der Bundesminister eine UVP durchgeführt und abgeschlossen hat, keine neuerliche UVP durchzuführen ist und

kein Zuständigkeitswechsel von den nach materienrechtlichen Vorschriften zuständigen Behörden (z.B. Wasserrecht, Naturschutz) auf die Landesregierung erfolgt.

Voraussetzung dafür ist allerdings, dass - unabhängig davon, ob bereits eine Trassenverordnung gemäß § 4 BStG 1971 erlassen wurde - die Ergebnisse der UVP in einem landesstraßenrechtlichen Bescheid umgesetzt werden. Dies kann durch direkte Übernahme einer bereits erlassenen Trassenverordnung (samt der dazu gemäß § 24h Abs. 4 UVP-G 2000 erlassenen Begründung einschließlich ggf. dazu erlassener Nebenbestimmungen) durch Landesrecht in Bescheidform oder durch Erlassung eines selbständigen Genehmigungsbescheides erfolgen, der entsprechende Nebenbestimmungen zu enthalten hat. Diese Regelung ist notwendig, um die europarechtlich durch die UVP-Richtlinie 85/337/EWG geforderte Berücksichtigung der UVP in der Entscheidung sicher zu stellen, aber auch den bisher gegen Trassenverordnungen gewährten Rechtsschutz (Anfechtungsbefugnis für Gemeinden, Umweltanwalt, wasserwirtschaftliches Planungsorgan und Bürgerinitiativen beim Verfassungsgerichtshof) nicht ins Leere laufen zu lassen.

Die Trassenverordnung stellt für die betroffenen Vorhaben bisher den wichtigsten Genehmigungsakt dar, in dem die UVP hauptsächlich berücksichtigt wird und gegen den aus diesem Grund den Formalparteien Rechtsschutz in Form der Beschwerdebefugnis beim Verfassungsgerichtshof gewährt wurde. Durch den Wegfall der Trassenverordnung fällt der entscheidende Genehmigungsakt für das Vorhaben und damit auch das angesprochene Beschwerderecht weg. Die Übergangsbestimmung stellt einerseits sicher, dass auch weiterhin ein grundsätzlicher Genehmigungsakt existiert, in dem die UVP umzusetzen ist. Andererseits wird durch die Zustellung des Bescheides und den Verweis auf § 24h Abs. 5 UVP-G 2000 den Formalparteien, denen bisher die Beschwerde gegen die Trassenverordnung beim Verfassungsgerichtshof offen gestanden ist, nunmehr die Möglichkeit eingeräumt, bis zum Ablauf der entsprechenden Frist Berufung bzw. Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.

§ 46 Abs. 16 UVP-G 2000 ermöglicht die Vermeidung einer nochmaligen Durchführung einer Einzelfallprüfung für Vorhaben, bei denen bereits entsprechend § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 vorgegangen wurde.