

Vorblatt

Problem:

Nach derzeitig geltender Rechtslage dürfen Anlagen der Verkehrsträger Schiene, Luft und Wasser nicht direkt an eine Bundesstraße (Autobahnen und Schnellstraßen gemäß den Verzeichnissen 1 und 2 des BStG 1971) angebunden werden.

Ziel:

Die intermodale Verknüpfung des Verkehrsträgers Straße mit den Verkehrsträgern Schiene, Luft und Wasser soll verbessert werden.

Inhalt/Problemlösung:

Die direkte Anbindung bestimmter Anlagen der Verkehrsträger Schiene, Luft und Wasser an Bundesstraßen wird ermöglicht. Dadurch wird insbesondere die Möglichkeit geschaffen, den durch diese Anlagen verursachten Schwerverkehr auf kurzem Wege dem höherrangigen Straßennetz zuzuführen, wodurch Transportwege verkürzt werden und das niederrangige Straßennetz entlastet wird.

Alternativen:

Keine.

Auswirkungen des Regelungsvorhabens:**- Finanzielle Auswirkungen:**

Für Bund, Länder und Gemeinden entstehen keine Kosten.

- Wirtschaftspolitische Auswirkungen:

-- Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:
Die Verkürzung von Transportwegen hat positive Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Österreich.

-- Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Bürger/innen und für Unternehmer:

Es sind weder Informationsverpflichtungen für Bürger/innen noch für Unternehmer vorgesehen.

- Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit:

Die Verkürzung von Transportwegen und die Entlastung des niederrangigen Straßennetzes führen zu einer Reduktion der vom Straßenverkehr verursachten Umweltbelastungen.

- Auswirkungen in konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer Hinsicht:

Keine.

- Geschlechtsspezifische Auswirkungen:

Keine.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die vorgesehene Regelung fällt nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil:

Hauptgesichtspunkt des Entwurfs:

Die direkte Anbindung bestimmter Anlagen der Verkehrsträger Schiene (Frachtenbahnhöfe, Güterterminals, Güterverkehrszentren), Luft (Flughäfen) und Wasser (Häfen, Länden) an Bundesstraßen wird ermöglicht.

Kompetenzgrundlage:

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung dieses Bundesgesetzes ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG („Angelegenheiten der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge“).

Besonderer Teil:

Nach derzeitig geltender Rechtslage (§ 2 Abs. 2 iVm § 26 BStG 1971) müssen Anschlussstellen in das übrige öffentliche Straßennetz münden. Die direkte Anbindung zB eines Güterterminals (Eisenbahnanlage) an eine Bundesstraße ist unzulässig.

Durch die vorgeschlagene Regelung soll die intermodale Verknüpfung des Verkehrsträgers Straße mit den Verkehrsträgern Schiene, Luft und Wasser verbessert werden, indem bestimmte Anlagen der Verkehrsträger Schiene, Luft und Wasser direkt an das höherrangige Straßennetz angebunden werden dürfen.

Um zu vermeiden, dass die Sicherheit und der Verkehrsfluss auf den Bundesstraßen durch zu viele Anschlussstellen negativ beeinträchtigt werden, sollen nur Anlagen erfasst werden, die von wesentlicher Bedeutung sind.

Die in Z 2 genannten Eisenbahnanlagen müssen eine Flächeninanspruchnahme von mindestens 50 ha aufweisen. Dieses Flächenausmaß orientiert sich an Anhang 1 Z 11 lit. b des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000).

Die Z 3 erfasst Flughäfen im Sinne des § 64 des Luftfahrtgesetzes. Dabei handelt es sich um öffentliche Flugplätze, die für den internationalen Luftverkehr bestimmt sind und über die hiefür erforderlichen Einrichtungen verfügen.

Die in Z 4 genannten Häfen und Länden müssen Schiffen mit einer Tragfähigkeit von mehr als 1 350 t zugänglich sein. Dieses Kriterium orientiert sich an Anhang 1 Z 15 lit. a UVP-G 2000.

Die UVP-Pflicht für diese Anschlussstellen richtet sich nach der Bestimmung des § 23a UVP-G 2000.