

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes

Nach dem Arbeitsprogramm der österreichischen Bundesregierung für die Jahre 2013 – 2018 ist es unter anderem ihr Ziel, den Mobilitätsbedarf der Menschen und der Wirtschaft durch eine effiziente, nachhaltige und intermodale Gestaltung des Verkehrssystems unter freier Wahl der Verkehrsmittel für die Zukunft sicherzustellen. Im Rahmen der mittelfristigen Investitionsprogramme werden Maßnahmen im hochrangigen Straßennetz definiert und laufend evaluiert.

Zur Wahrung des öffentlichen Interesses an einem sicheren, möglichst umweltfreundlichen und leistungsfähigen hochrangigen Straßennetz zu Kosten, die dazu in einem ausgewogenen Verhältnis stehen, wird durch eine näher ausgeführte Verordnungsermächtigung der Prüfung der Wirtschaftlichkeit von konkreten Straßenbauvorhaben erhöhtes Augenmerk geschenkt. Im Dienste der Verfahrensbeschleunigung soll die Wirtschaftlichkeit im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung geprüft werden. Daher kann die Prüfung der Wirtschaftlichkeit im Rahmen der bescheidmäßigen Genehmigung entfallen. Rechte Dritter werden von diesen Regelungen nicht berührt.

Weiters soll mit der gegenständlichen Novelle die bereits bestehende Verordnungsermächtigung in § 7 Abs. 2 leg. cit. in Bezug auf Immissionsschutz präzisiert werden. Diese Präzisierung zielt vor allem auf die mit der UVP-G Novelle 2012 in § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 geschaffene Möglichkeit zur Erlassung besonderer Immissionsschutzvorschriften im Bereich der Straßenbauvorhaben ab, dient aber auch der Schaffung von Kriterien für nicht UVP-pflichtige Bundesstraßenbauvorhaben gemäß den §§ 4 Abs. 1 und 4a BStG. Die nach den bisherigen Bestimmungen erlassenen Verordnungen, wie die Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutz-VO (BStLärmIV) vom 2. September 2014 (BGBl. II. Nr. 215/2014), gelten als Verordnungen nach dem novellierten Gesetz weiter.

Das Bundesstraßengesetz 1971 soll darüber hinaus um ein in der Praxis gebräuchliches Zustimmungssurrogat bei der Umsetzung von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen ergänzt werden. Eine entsprechende Festlegung im BStG 1971 dient der Rechtssicherheit und Vorhersehbarkeit für Anrainer und Projektwerber.

Im Übrigen enthält die gegenständliche Novelle Klarstellungen im Dienste der Rechtssicherheit.

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

Zu Z 1 und 3 (Inhaltsverzeichnis und Überschrift II)

Da in den folgenden Bestimmungen auch solche für den Betrieb enthalten sind, soll die Überschrift darauf hinweisen.

Zu Z 2 (§ 4 Abs. 1):

In der Novelle wird der Prüfung der Wirtschaftlichkeit von konkreten Straßenbauvorhaben erhöhtes Augenmerk geschenkt. Auf Grund des § 7 Abs. 7 iVm Abs. 2 Bundesstraßengesetz sollen daher durch Verordnung Regelungen getroffen werden, die die Aufgaben der Wirtschaftlichkeitsprüfung zwischen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung klar aufteilen. Im Hinblick auf § 7 Abs. 7 BStG und zum Zweck der Verfahrensbeschleunigung kann daher die Erwähnung der Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens in § 4 Abs. 1 entfallen.

Zu Z 4 (§ 7 Abs. 3):

In BStG- und UVP-G-Genehmigungsverfahren ist bei der Beurteilung von Beeinträchtigungen nicht auf die Widmung, sondern auf den Nachbarn im Sinne des § 19 UVP-G 2000 bzw. des § 7a Abs. 2 BStG 1971 abzustellen. Um Widersprüche zu vermeiden, wurde der 2. Satz der Bestimmung, der sich nicht auf den Nachbarschutz in Genehmigungsverfahren bezieht, aufgehoben.

Zu Z 5 (§ 7 Abs. 7):

Auf Grund dieser gesetzlichen Regelung iVm Abs. 2 können durch Verordnung Bestimmungen betreffend die Prüfung wirtschaftlicher Aspekte von Bauvorhaben und Erhaltungsmaßnahmen im angeführten Umfang festgelegt werden. Dabei soll der Schwerpunkt der Prüfung des Bundesministers auf der Gesamtschau, insbesondere hinsichtlich der volkswirtschaftlichen Aspekte, und der der ASFINAG auf der betriebswirtschaftlichen Sicht liegen, bei beiden unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Wirtschaftsstandortes Österreich und der langfristigen Nutzbarkeit des österreichischen hochrangigen Straßennetzes. Mit einer solchen Verordnung soll den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit Rechnung getragen werden.

Zu Z 7 (§ 7a Abs. 5):

Mit dieser Bestimmung wird die bereits bestehende Verordnungsermächtigung in § 7 Abs. 2 BStG präzisiert. Diese Präzisierung zielt vor allem auf die Erlassung besonderer Immissionsschutzvorschriften gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 ab, welche gemäß den diesbezüglichen Erläuterungen als allgemein verbindliche Rechtsvorschriften auch verbindlich festgelegte Grenzwerte für die zulässige Gesundheitsbelastung und Belästigung enthalten müssen. Diese Verordnung dient aber auch der Schaffung von Kriterien für nicht UVP-pflichtige Bauvorhaben gemäß den §§ 4 Abs. 1 und 4a BStG.

Zu Z 7 (§ 7a Abs. 6):

In Anlehnung an den Beurteilungsmaßstab des UVP-G 2000, der wiederum der GewO 1994 entnommen wurde, soll zwecks Vereinheitlichung von UVP-G 2000 und BStG 1971 bei der Beurteilung der Auswirkungen von Immissionen darauf abgestellt werden, wie sich diese auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und auf einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen auswirken.

Zu Z 7 (§ 7a Abs. 7):

Mit dieser Bestimmung soll das BStG um ein in Materiengesetzen (z. B. §145b Luftfahrtgesetz) verankertes und in den Nebenbestimmungen von Genehmigungsbescheiden gebräuchliches Zustimmungssurrogat bei der Umsetzung von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen ergänzt werden. Objektseitige Maßnahmen sollen nicht gegen den Willen der Eigentümer und sonst Berechtigten durchsetzbar sein. Allerdings soll die Verweigerung der Mitwirkung des Eigentümers oder sonst Berechtigten nicht dazu führen, dass das Vorhaben nicht realisiert werden kann.

Das Zustimmungssurrogat ist dahingehend zu verstehen, dass die Bundesstraßenverwaltung den Eigentümern oder sonst Berechtigten die beabsichtigte Umsetzung von behördlich auferlegten Lärmschutzmaßnahmen nachweislich anzubieten hat, wobei gleichzeitig die erforderliche Zustimmung des Eigentümers oder sonst Berechtigten einzufordern ist. Die Zustimmung gilt dann als verweigert, wenn nicht binnen einer festgesetzten Frist dem Angebot zugestimmt wurde, wobei eine Mindestfrist von drei Monaten als angemessen gilt. Die Maßnahme gilt auch dann als umgesetzt, wenn in Folge trotz Zustimmung die Umsetzung nicht ermöglicht wird, wobei der Anspruch des Eigentümers oder sonst Berechtigten auf Durchführung während eines bestimmten, bescheidmäßig vorzuschreibenden Zeitraumes, bestehen bleibt.

Zu Z 8 (§ 34 Abs. 10):

Die gegenständliche Novelle tritt mit Ablauf des Tages der Kundmachung im Bundesgesetzblatt in Kraft. Nur § 4 Abs.1 in der Fassung dieser Novelle soll erst drei Monate nach der Kundmachung im Bundesgesetzblatt in Kraft treten. Das ist ein Zeitraum, in dem die Verordnung gemäß § 7 Abs. 2 iVm Abs. 7 erlassen werden und Unterlagen betreffend die Wirtschaftlichkeit gemäß dieser Verordnung von Seiten der ASFINAG vorbereitet werden können. Die Verordnung betreffend die Prüfung der Wirtschaftlichkeit soll ebenfalls drei Monate nach Kundmachung der BStG-Novelle in Kraft treten, damit das Regime der Prüfung der Wirtschaftlichkeit nach der Verordnung nahtlos an das nach dem Bundesstraßengesetz anschließen kann. Für Vorhaben, die vor dem Inkrafttreten des § 4 Abs. 1 in der Fassung der Novelle eingeleitet werden bzw. wurden, soll § 4 Abs. 1 noch in der Fassung vor dieser Novelle zur Anwendung kommen.

Die nach den bisherigen Bestimmungen erlassenen Verordnungen, wie die Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutz-VO (BStLärmIV) vom 2. September 2014 (BGBl. II. Nr. 215/2014), gelten als Verordnungen nach dem novellierten Gesetz bis zur Erlassung von neuen Verordnungen, mit denen jene Verordnungen ersetzt oder mit denen abweichende Regelungen getroffen werden, weiter.