

Bundesstraßengesetz Novelle

Vereinfachte wirkungsorientierte Folgenabschätzung

Einbringende Stelle:	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)
Vorhabensart:	Bundesgesetz
Laufendes Finanzjahr:	2021
Inkrafttreten/	2021
Wirksamwerden:	

Vorblatt

Problemanalyse

Durch die gegenständliche BStG-Novelle werden fünf Problemfelder behandelt.

1) Dieser Bereich der Novelle ermöglicht die direkte Anbindung von Park & Ride Anlagen an Bundesstraßen sowie die Klarstellung, dass Park & Ride Anlagen und Park & Drive Anlagen als Bestandteile von Bundesstraßen errichtet werden können.

Park & Ride Anlagen können Bestandteile der Bundesstraßen sein, aber auch solche Anlagen, die als zu anderen Verkehrsträgern zugehörig anzusehen sind. Eine Anbindung der Bundesstraße an bundesstraßenfremde Park & Ride Anlagen kann zulässigerweise nur in Form einer Anschlussstelle erfolgen. Die UVP-Pflicht für diese neuen Anschlussstellen richtet sich nach der Bestimmung des § 23a UVP-G 2000.

2) Dieser Bereich betrifft Anschlussstellen und Fahrverbindungen, für die ein Rechtsakt nach § 4 BStG 1971 vorgesehen war, aber nicht erging. Solche Anschlussstellen und Fahrverbindungen können durch Gesetz nachträglich genehmigt werden.

3) In diesem Bereich erfolgt die Umsetzung der Richtlinie 2012/18/EU zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen (Seveso-III-Richtlinie). Der Beschluss dieser Richtlinie wurde durch Österreich unterstützt und wurde bereits innerstaatlich durch andere Landes- und Bundesgesetze umgesetzt. Die Umsetzung der Richtlinie erfolgt inhaltskonform. Aufgrund der neu eingefügten Bestimmungen kann die Verwirklichung eines Bundesstraßenvorhabens im Sinne des § 4 Abs. 1 BStG 1971 in der Nachbarschaft eines Seveso-Betriebs von der Bundesministerin bzw. dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie abgelehnt werden, wenn das Vorhaben das Risiko eines schweren Unfalls vergrößern oder die Folgen eines solchen Unfalls verschlimmern könnte. Diese Faktoren sollen bereits bei der Planung derartiger Vorhaben im Nahbereich eines Seveso-Betriebs berücksichtigt werden.

4) Dieser Bereich der Novelle berücksichtigt ein in letzter Zeit ergangenes Judikat des Verfassungsgerichtshofes (G254/2017, V110/2017). In dieser Entscheidung hat sich der Verfassungsgerichtshof mit der Frage der raumordnungsrechtlichen Kompetenz von Bund und Ländern in Bezug auf Bundesstraßen auseinandergesetzt. Im Wesentlichen vertritt der Verfassungsgerichtshof die Rechtsauffassung, dass auch planende Maßnahmen, die Angelegenheiten der Bundesstraßen betreffen, nicht in die Zuständigkeit der Länder, sondern in die Zuständigkeit des Bundes fallen.

5) Im fünften Bereich dieser Novelle sollen durch Übergang der Zuständigkeit zur Vollziehung der Bestimmungen zum Schutz der Straßen betreffend Bauten an Bundesstraßen (§ 21) – mit Ausnahme der Entscheidung über eine Entschädigung gem. § 21 Abs. 3 –, Ankündigungen und Werbungen (§ 25) sowie Anschlüsse von Straßen und Wegen, Zufahrten (§ 26) von der Landeshauptfrau bzw. dem Landeshauptmann zu der Bundesministerin bzw. dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (§ 32 Z 2) eine österreichweit einheitliche Vorgangsweise sichergestellt und ein einheitlich hoher Sicherheitsstandard im gesamten Netz gewährleistet werden.

Ziel(e)

Nach dem Arbeitsprogramm der österreichischen Bundesregierung für die Jahre 2020 – 2024 ist die Mobilität ein Grundbedürfnis der Menschen und der Transport von Waren eine Voraussetzung für unsere Wirtschaft. Ein zukunftsfähiger Standort braucht ein innovatives, effizientes und gut funktionierendes Transportsystem. Gleichzeitig besteht die Notwendigkeit, das Verkehrssystem an die Anforderungen der Digitalisierung, Energieeffizienz und Dekarbonisierung im Einklang mit den Klimazielen anzupassen.

Mit der gegenständlichen Novelle sollen fünf Ziele erreicht werden.

1) Die neuen Regelungen für Park & Ride Anlagen und Park & Drive Anlagen sollen zu einer Verbesserung der intermodalen Verknüpfung des Verkehrsträgers Straße mit anderen Verkehrsträgern beitragen und die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel begünstigen, auch um den Anteil des Umweltverbands (öffentliche Verkehrsmittel und Shared Mobility) zu steigern und die Stadtkerne möglichst vom Verkehr zu entlasten.

2) Anschlussstellen und Fahrverbindungen, für die ein Rechtsakt nach § 4 BStG 1971 vorgesehen war, aber nicht erging, sollen durch gesetzliche Regelung nachträglich genehmigt werden. Durch eine Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung soll die Verkehrssicherheit der genehmigten Fahrverbindungen sichergestellt werden.

3) Es erfolgt die Umsetzung der Richtlinie 2012/18/EU zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen (Seveso-III-Richtlinie). Dadurch kann die Verwirklichung eines Bundesstraßenvorhabens im Sinne des § 4 Abs. 1 BStG 1971 in der Nachbarschaft eines Seveso-Betriebs von der Bundesministerin bzw. dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie abgelehnt werden, wenn das Vorhaben das Risiko eines schweren Unfalls vergrößern oder die Folgen eines solchen Unfalls verschlimmern könnte.

4) Die neu in § 14 BStG 1971 anzufügenden Absätze 1a und 1b sollen den Bund in die Lage versetzen, seine Fachplanungskompetenz bezüglich Bundesstraßen zu optimieren. Es soll für den Bund hinkünftig möglich sein, auch zur Sicherstellung der Umsetzung von Ausbauvorhaben und von betriebsnotwendigen Anlagen an bestehenden Bundesstraßen eine raumplanerische Entscheidung durch Erlassung einer Verordnung, mit der ein Bundesstraßenplanungsgebiet festgelegt wird, zu treffen. Zu diesen Ausbauvorhaben zählen beispielsweise Verkehrskontrollplätze, Park & Drive sowie Park & Ride Anlagen.

5) Durch Übergang der Zuständigkeit zur Vollziehung der Bestimmungen zum Schutz der Straßen betreffend Bauten an Bundesstraßen (§ 21) – mit Ausnahme der Entscheidung über eine Entschädigung gem. § 21 Abs. 3 –, Ankündigungen und Werbungen (§ 25) sowie Anschlüsse von Straßen und Wegen, Zufahrten (§ 26) von der Landeshauptfrau bzw. dem Landeshauptmann zu der Bundesministerin bzw. dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (§ 32 Z 2) soll eine österreichweit einheitliche Vorgangsweise sichergestellt und ein einheitlich hoher Sicherheitsstandard im gesamten Netz gewährleistet werden.

Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme(n):

1) Park & Ride Anlagen können Bestandteile der Bundesstraßen sein, aber auch solche Anlagen, die als zu anderen Verkehrsträgern zugehörig anzusehen sind. Eine Anbindung der Bundesstraße an bundesstraßenfremde Park & Ride Anlagen kann zulässigerweise nur in Form einer Anschlussstelle erfolgen.

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

2) Die neu in § 4 BStG 1971 anzufügenden Absätze 1a und 1b beinhalten eine Genehmigungsfiktion für Anschlussstellen bzw. Anbindungen des übrigen öffentlichen Straßennetzes über Betriebe gemäß § 27 BStG 1971 an die Bundesstraßen. Dass die Verkehrssicherheit der genehmigten Fahrverbindungen gegeben ist, muss von der Bundesstraßenverwaltung durch eine Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung sichergestellt werden.

3) Aufgrund der neu eingefügten Bestimmungen kann die Verwirklichung eines Bundesstraßenvorhabens im Sinne des § 4 Abs. 1 BStG 1971 in der Nachbarschaft eines Seveso-Betriebs von der Bundesministerin bzw. dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie abgelehnt werden, wenn das Vorhaben das Risiko eines schweren Unfalls vergrößern oder die Folgen

eines solchen Unfalls verschlimmern könnte. Diese Faktoren sollen bereits bei der Planung derartiger Vorhaben im Nahbereich eines Seveso-Betriebs berücksichtigt werden.

4) Durch die Optimierung der Fachplanungskompetenz bezüglich Bundesstraßen soll es für den Bund hinkünftig möglich sein, auch zur Sicherstellung der Umsetzung von Ausbauprojekten und von betriebsnotwendigen Anlagen an bestehenden Bundesstraßen eine raumplanerische Entscheidung durch Erlassung einer Verordnung, mit der ein Bundesstraßenplanungsgebiet festgelegt wird, zu treffen. Die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist dabei an bestimmte Voraussetzungen, durch welche Eigentumsrechte geschützt werden sollen, gebunden.

Zu diesen Ausbauprojekten zählen beispielsweise Verkehrskontrollplätze, Park & Drive sowie Park & Ride Anlagen.

5) Durch Übergang der Zuständigkeit zur Vollziehung der Bestimmungen zum Schutz der Straßen betreffend Bauten an Bundesstraßen (§ 21) – mit Ausnahme der Entscheidung über eine Entschädigung gem. § 21 Abs. 3 –, Ankündigungen und Werbungen (§ 25) sowie Anschlüsse von Straßen und Wegen, Zufahrten (§ 26) von der Landeshauptfrau bzw. dem Landeshauptmann zu der Bundesministerin bzw. dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (§ 32 Z 2) soll eine österreichweit einheitliche Vorgangsweise sichergestellt und ein einheitlich hoher Sicherheitsstandard im gesamten Netz gewährleistet werden.

Darüber hinaus erfolgen Klarstellungen im Dienste der Rechtssicherheit

Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag

Das Vorhaben trägt dem Wirkungsziel "Sicherung der Mobilität von Menschen und Gütern unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit" der Untergliederung 41 Mobilität im Bundesvoranschlag des Jahres 2021 bei.

Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte

Durch die Erweiterung der Aufgaben im Bereich der Raumordnung, die betriebsnotwendige Anlagen betreffen, fallen zusätzliche Verfahren für Verordnungen nach § 14 BStG 1971 an. Ebenso bewirkt der Wechsel bei der Vollziehung von Bestimmungen zum Schutz der Bundesstraßen (Abschnitt IV.) von der Landeshauptfrau bzw. dem Landeshauptmann zu einem österreichweit einheitlichen Vollzug dieser Regelungen durch die Bundesministerin bzw. den Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie eine zusätzliche Anzahl von Verfahren, die der Gewährleistung einheitlich hoher Sicherheitsstandards im gesamten Netz geschuldet ist.

Die Bedeckung der angeführten Kosten erfolgt durch das Teilbudget 41.01.01.00.

Finanzielle Auswirkungen pro Maßnahme

Maßnahme (in Tsd. €)	2021	2022	2023	2024	2025
Personalkosten	55	55	55	55	55

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union

Das Vorhaben dient unter anderem der Umsetzung von Art. 13 Abs. 1 Buchstabe c der Richtlinie 2012/18/EU zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen (Seveso-III-Richtlinie).

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens

keine

Datenschutz-Folgenabschätzung gem. Art 35 EU-Datenschutz-Grundverordnung

Zur Durchführung dieser Novelle ist keine gesonderte Verarbeitung von Daten geplant, es bestehen daher keine gesonderten Auswirkungen und Risiken für Betroffene.

Diese Folgenabschätzung wurde mit der Version 5.8 des WFA – Tools erstellt (Hash-ID: 1637939726).

