

Bundesstraßengesetz, Änderung

Kurzinformation

Ziele

- Verbesserung der intermodalen Verknüpfung des Verkehrsträgers Straße mit anderen Verkehrsträgern und Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel
- Nachträgliche Genehmigung für Anschlussstellen und Fahrverbindungen
- Umsetzung der Richtlinie zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen (Seveso-III-Richtlinie)
- Optimierung der Fachplanungskompetenz des Bundes
- Sicherstellung einer österreichweit einheitlichen Vorgangsweise und Gewährleistung einheitlich hoher Sicherheitsstandards

Inhalt

- Regelungen für Park & Ride Anlagen und Park & Drive Anlagen betreffend die direkte Anbindung an Bundesstraßen in Form von UVP-pflichtigen Anschlussstellen
- Genehmigungsfiktion für Anschlussstellen bzw. Anbindungen des übrigen öffentlichen Straßennetzes über Betriebe gemäß § 27 Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971) an die Bundesstraßen durch in § 4 BStG 1971 anzufügende Absätze 1a und 1b
- Möglichkeit der Ablehnung der Verwirklichung eines Bundesstraßenvorhabens im Sinne des § 4 Abs. 1 BStG 1971 in der Nachbarschaft eines Seveso-Betriebs durch die Bundesministerin bzw. den Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)
- Möglichkeit der Erlassung einer Verordnung durch den BMK, mit der ein Bundesstraßenplanungsgebiet festgelegt wird
- Übergang der Zuständigkeit zur Vollziehung einiger Bestimmungen zum Schutz der Straßen von der Landeshauptfrau bzw. dem Landeshauptmann zur bzw. zum BMK

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs

Der erste Bereich soll die direkte Anbindung von Park & Ride Anlagen an Bundesstraßen sowie die Klarstellung ermöglichen, dass Park & Ride Anlagen und Park & Drive Anlagen als Bestandteile von Bundesstraßen errichtet werden können. Park & Ride Anlagen sollen Bestandteile der Bundesstraßen sein können, aber auch solche Anlagen, die als zu anderen Verkehrsträgern zugehörig anzusehen sind. Die UVP-Pflicht für diese neuen Anschlussstellen an die Bundesstraße soll sich nach der Bestimmung des § 23a Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) richten.

Der zweite Bereich soll Anschlussstellen und Fahrverbindungen, für die ein Rechtsakt nach § 4 BStG 1971 vorgesehen war, aber nicht erging, betreffen. Zur nachträglichen Genehmigung soll eine neue Regelung Genehmigungsfiktionen für Anschlussstellen bzw. Anbindungen des übrigen öffentlichen Straßennetzes über Betriebe gemäß § 27 BStG 1971 an die Bundesstraßen beinhalten.

Im dritten Bereich soll die Umsetzung der Seveso-III-Richtlinie erfolgen. Aufgrund der neu eingefügten Bestimmungen soll die Verwirklichung eines Bundesstraßenvorhabens im Sinne des

§ 4 Abs. 1 BStG 1971 in der Nachbarschaft eines Seveso-Betriebs von der bzw. vom BMK abgelehnt werden können, wenn das Vorhaben das Risiko eines schweren Unfalls vergrößern oder die Folgen eines solchen Unfalls verschlimmern könnte.

Der vierte Bereich dieser Novelle soll ein in letzter Zeit ergangenes Judikat des Verfassungsgerichtshofes (G254/2017, V110/2017) berücksichtigen. 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.

Im fünften Bereich soll durch Übergang der Zuständigkeit zur Vollziehung der Bestimmungen zum Schutz der Straßen betreffend Bauten an Bundesstraßen (mit Ausnahme der Entscheidung über eine Entschädigung), Ankündigungen und Werbungen sowie Anschlüsse von Straßen und Wegen, Zufahrten von der Landeshauptfrau bzw. dem Landeshauptmann zur bzw. zum BMK eine österreichweit einheitliche Vorgangsweise sichergestellt werden.

Redaktion: oesterreich.gv.at

Stand: 19.01.2021

