

Vorblatt

Ziel(e)

- Erhöhung der Planungs- und Rechtssicherheit bei Bundesstraßenvorhaben

Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme(n):

- Entfall der Wirtschaftlichkeitsprüfung im Trassenfestlegungsverfahren
- detailliertere Regelungen hinsichtlich der Prüfung volkswirtschaftlicher und betriebswirtschaftlicher Aspekte bei Bundesstraßenvorhaben durch das BMVIT und die AFINAG
- Ergänzung um ein in der Praxis gebräuchliches Zustimmungssurrogat bei der Umsetzung von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen

Wesentliche Auswirkungen

Verwaltungsvereinfachung

Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte:

Durch die Novellierung des § 4 Abs. 1 BStG und in der Folge durch den Entfall der Prüfung der Wirtschaftlichkeit im Behördenverfahren, entstehen durchschnittliche Einsparungen bei den Personalkosten in der Höhe von 6.690 Euro jährlich.

Finanzielle Auswirkungen pro Maßnahme

Maßnahme	2017	2018	2019	2020	2021
Personalkosten	6.690	6.690	6.690	6.690	6.690

In den weiteren Wirkungsdimensionen gemäß § 17 Abs. 1 BHG 2013 treten keine wesentlichen Auswirkungen auf.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die vorgesehenen Regelungen fallen nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine

Wirkungsorientierte Folgenabschätzung

Bundesstraßengesetz Novelle

Einbringende Stelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Vorhabensart: Bundesgesetz
Laufendes Finanzjahr: 2016
Inkrafttreten/ 2017
Wirksamwerden:

Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag

Das Vorhaben trägt der Maßnahme "Erarbeitung verkehrspolitischer Rahmenbedingungen insbesondere zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger und einer nachhaltigen Mobilität" für das Wirkungsziel "Sicherung der Mobilität von Menschen, Gütern und Informationen unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit" der Untergliederung 41 Verkehr, Innovation und Technologie im Bundesvoranschlag des Jahres 2016 bei.

Problemanalyse

Problemdefinition

Vor dem Bau einer neuen Bundesstraße oder ihrer Teilabschnitte oder vor der Zulegung einer zweiten Richtungsfahrbahn oder vor Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie über Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) unter Bedachtnahme auch auf die Wirtschaftlichkeit den Straßenverlauf im Rahmen der Verzeichnisse durch Festlegung der Straßenachse, im Falle eines Ausbaues durch Beschreibung, beides auf Grundlage eines konkreten Projektes, durch Bescheid zu bestimmen. Dadurch erfolgt die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit doppelt, und zwar auf privatwirtschaftlicher und behördlicher Ebene und dies ohne nähere Maßstäbe auf gesetzlicher Basis.

Der ASFINAG als Projektwerberin kann im Genehmigungsbescheid auch aufgetragen werden, Maßnahmen des objektseitigen Lärmschutzes an Gebäuden von Nachbarn vorzunehmen. Indem Nachbarn ihre Zustimmung ausdrücklich oder faktisch verweigern, können sie die ASFINAG daran hindern die Auflagen zu erfüllen.

Nullszenario und allfällige Alternativen

Die beschriebenen Rahmenbedingungen bestehen weiterhin und können zu Verzögerungen führen. Durch diesen Umstand entstehen einerseits höhere Planungs- bzw. Investitionskosten, höhere Verwaltungskosten und gesamthaft betrachtet nicht zuletzt ein volkswirtschaftlicher und betriebswirtschaftlicher Schaden.

Interne Evaluierung

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2021

Evaluierungsunterlagen und -methode: Evaluierungsunterlagen und -methode: In den nächsten Jahren werden einige Genehmigungsverfahren für Bundesstraßenvorhaben abgeschlossen sein und die diesbezüglichen verwaltungsgerichtlichen Entscheidungen vorliegen, anhand derer man im Jahr 2021 das Vorliegen einer verbesserte Planungs- und Rechtssicherheit evaluieren kann.

Ziele

Ziel 1: Erhöhung der Planungs- und Rechtssicherheit bei Bundesstraßenvorhaben

Beschreibung des Ziels:

- Erlangung einer verbesserten Planungssicherheit im Bereich der Prüfung betriebswirtschaftlicher Aspekte bei Bundesstraßenvorhaben durch entsprechende Regelungen in der Verordnung
- Erlangung einer verbesserten Rechtssicherheit in den Genehmigungsverfahren für Bundesstraßenvorhaben (Autobahnen und Schnellstraßen) durch die Ergänzung um ein in der Praxis gebräuchliches Zustimmungssurrogat bei der Umsetzung von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen im Bundesstraßengesetz 1971, dadurch Erhöhung der Rechtssicherheit und Vorhersehbarkeit für Anrainer und Projektwerber.

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
<p>Es gibt bei laufenden und geplanten Bundesstraßenvorhaben keine ausreichende Planungs- und Rechtssicherheit aufgrund einer fehlenden VO zur Prüfung betriebswirtschaftlicher Aspekte.</p> <p>Der ASFINAG als Projektwerberin kann im Genehmigungsbescheid auch aufgetragen werden, Maßnahmen des objektseitigen Lärmschutzes an Gebäuden von Nachbarn vorzunehmen. Indem Nachbarn ihre Zustimmung ausdrücklich oder faktisch verweigern, können sie die ASFINAG daran hindern die Auflagen zu erfüllen.</p>	<p>Eine verbesserte Planungs- und Rechtssicherheit für Behörde und Projektwerber</p> <p>Erlangung einer verbesserten Rechtssicherheit in den Genehmigungsverfahren für Bundesstraßenvorhaben (Autobahnen und Schnellstraßen) durch die Ergänzung um ein in der Praxis gebräuchliches Zustimmungssurrogat bei der Umsetzung von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen im Bundesstraßengesetz 1971, dadurch Erhöhung der Rechtssicherheit und Vorhersehbarkeit für Anrainer und Projektwerber.</p>

Maßnahmen

Maßnahme 1: Entfall der Wirtschaftlichkeitsprüfung im Trassenfestlegungsverfahren

Beschreibung der Maßnahme:

Entlastung im Trassenfestlegungsverfahren gem. § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz durch Wegfall der Wirtschaftlichkeitsprüfung.

Umsetzung von Ziel 1

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
<p>Derzeit hat vor dem Bau einer neuen Bundesstraße oder ihrer Teilstrecken oder vor der Zulegung einer zweiten Richtungsfahrbahn oder vor Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie über Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der §§ 7 und 7a, die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, die Umweltverträglichkeit und die Erfordernisse des Verkehrs, darüber hinaus die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges sowie unter Bedachtnahme auf die Ergebnisse der Anhörung</p>	<p>Keine Prüfung der Wirtschaftlichkeit im Rahmen des Trassenfestlegungsverfahrens gem § 4 Abs. 1 BStG</p>

(Abs. 5) den Straßenverlauf im Rahmen der Verzeichnisse durch Festlegung der Straßenachse, im Falle eines Ausbaues durch Beschreibung, beides auf Grundlage eines konkreten Projektes, durch Bescheid zu bestimmen.

Maßnahme 2: detailliertere Regelungen hinsichtlich der Prüfung volkswirtschaftlicher und betriebswirtschaftlicher Aspekte bei Bundesstraßenvorhaben durch das BMVIT und die ASFINAG

Beschreibung der Maßnahme:

Auf Grund des § 7 Abs. 7 iVm Abs. 2 Bundesstraßengesetz werden durch Verordnung Regelungen getroffen, die die Aufgaben der Wirtschaftlichkeitsprüfung zwischen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) klarer aufteilen. Dabei soll der Schwerpunkt der Prüfung des Bundesministers in der Gesamtschau, insbesondere hinsichtlich der volkswirtschaftlichen Aspekte, und der der ASFINAG in der betriebswirtschaftlichen Sicht liegen, bei beiden unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Wirtschaftsstandortes Österreich und der langfristigen Nutzbarkeit des österreichischen hochrangigen Straßennetzes.

Umsetzung von Ziel 1

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Derzeit besteht keine detaillierte Regelung zur Prüfung der Wirtschaftlichkeit durch Gesetz oder Verordnung.	Eine Verordnung, durch die Regelungen getroffen werden, die die Aufgaben der Wirtschaftlichkeitsprüfung zwischen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) klarer aufteilen. Dabei soll der Schwerpunkt der Prüfung des Bundesministers in der Gesamtschau, insbesondere hinsichtlich der volkswirtschaftlichen Aspekte, und der der ASFINAG in der betriebswirtschaftlichen Sicht liegen. Bei beiden unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Wirtschaftsstandortes Österreich und der langfristigen Nutzbarkeit des österreichischen hochrangigen Straßennetzes.

Maßnahme 3: Ergänzung um ein in der Praxis gebräuchliches Zustimmungssurrogat bei der Umsetzung von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen

Beschreibung der Maßnahme:

Auf Grund des § 7a Abs. 7 BStG wird das Bundesstraßengesetz um ein in Materiengesetzen (z. B. §145b Luftfahrtgesetz) verankertes und in den Nebenbestimmungen von Genehmigungsbescheiden gebräuchliches Zustimmungssurrogat bei der Umsetzung von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen ergänzt. 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. Im Rahmen des genehmigenden Bescheides kann festgelegt werden, wie lange der Anrainer trotzdem einen Anspruch auf Durchführung der Maßnahme haben soll.

Umsetzung von Ziel 1

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
-----------------------------------	-----------------------------------

Der ASFINAG als Projektwerberin kann im Genehmigungsbescheid auch aufgetragen werden, Maßnahmen des objektseitigen Lärmschutzes an Gebäuden von Nachbarn vorzunehmen. In dem Nachbarn ihre Zustimmung ausdrücklich oder faktisch verweigern, können sie die ASFINAG daran hindern die Auflagen zu erfüllen.

Durch die Ergänzung um ein in der Praxis gebräuchliches Zustimmungssurrogat bei der Umsetzung von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen im Bundesstraßengesetz 1971 wird eine erhöhte Rechtssicherheit und Vorhersehbarkeit für Anrainer und Projektwerber geschaffen.

Abschätzung der Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte

Durch die Novellierung des § 4 Abs. 1 BStG und in der Folge durch den Entfall der Prüfung der Wirtschaftlichkeit im Behördenverfahren, entstehen durchschnittliche Einsparungen bei den Personalkosten in der Höhe von 6.690 Euro jährlich.

Finanzielle Auswirkungen pro Maßnahme

Maßnahme	2017	2018	2019	2020	2021
Personalkosten	6.690	6.690	6.690	6.690	6.690

Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Bürger/innen und für Unternehmen

Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Unternehmen

Das Vorhaben hat keine wesentlichen Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Unternehmen.

Erläuterung:

Durch den Entfall des Nachweises der Nutzen-Kosten-Untersuchung bei einem Teil der nicht genehmigungspflichtigen Vorhaben gem. § 4 Abs. 2 BStG (unterhalb gewisser Kostengrenzen), sowie durch den Entfall der Prüfung der betriebswirtschaftlichen Projektergebnisrechnung bei Anschlussstellen gem. § 4 Abs. 1 durch das BMVIT, ergeben sich geringfügige positive betriebswirtschaftliche Auswirkungen im Bereich der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG). Ein weiterer Vorteil für die ASFINAG ist durch eine Erhöhung der Verfahrenssicherheit (früheres Vorliegen der Zustimmung zu Kosten / Varianten, Verlagerung der Wirtschaftlichkeitsprüfung aus dem Trassenfestlegungsverfahren heraus) gegeben.

Angaben zur Wesentlichkeit

Nach Einschätzung der einbringenden Stelle sind folgende Wirkungsdimensionen vom gegenständlichen Vorhaben nicht wesentlich betroffen im Sinne der Anlage 1 der WFA-Grundsatzverordnung.

Wirkungs- dimension	Subdimension der Wirkungsdimension	Wesentlichkeitskriterium
Verwaltungs- kosten	Verwaltungskosten für Unternehmen	Mehr als 100 000 € an Verwaltungskosten für alle Betroffenen pro Jahr

Diese Folgenabschätzung wurde mit der Version 4.7 des WFA – Tools erstellt (Hash-ID: 1028727351).