

Vorblatt

Problem:

Die Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur ist bis spätestens 19. Dezember 2010 in nationales Recht umzusetzen.

Ziele:

- Erfüllung der gemeinschaftsrechtlichen Verpflichtungen
- Erhöhung der Sicherheit auf den Bundesstraßen, die Teil des transeuropäischen Straßennetzes sind

Inhalt/Problemlösung:

Die gegenständliche Novelle dient der Umsetzung der Richtlinie 2008/96/EG in nationales Recht.

Entsprechend der Richtlinie 2008/96/EG werden im Entwurf Instrumente des Sicherheitsmanagements der Straßenverkehrsinfrastruktur geregelt, wodurch eine Erhöhung der Sicherheit auf den zum transeuropäischen Straßennetz gehörenden Bundesstraßen erreicht werden soll.

Alternativen:

Umsetzung der Richtlinie 2008/96/EG in Bezug auf das gesamte Bundesstraßennetz. Dies würde jedoch eine Übererfüllung der in dieser Richtlinie vorgesehenen Verpflichtungen bedeuten. Für den Bund wären damit Mehrkosten im Bereich der Vollziehung in Höhe von ca. € 25.000,-- pro Jahr verbunden.

Auswirkungen des Regelungsvorhabens:

- Finanzielle Auswirkungen:

Für den Bund entstehen Vollzugsausgaben/-kosten pro Jahr in Höhe von ca. € 69.770,40. Dazu kommen noch Kosten für die in Auftrag zu gebende Studie betreffend Unfallkostenrechnung (ca. € 30.000,-- für die erstmalige Erstellung der Studie, danach alle fünf Jahre ca. € 15.000,-- für die Aktualisierung der Daten).

Für Länder und Gemeinden entstehen keine zusätzlichen Kosten.

- Wirtschaftspolitische Auswirkungen:

-- Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Durch die Senkung der Unfallzahlen werden insbesondere die mit Straßenverkehrsunfällen verbundenen volkswirtschaftlichen Folgekosten reduziert. Weiters wird die Reisezeit verkürzt und die Verfügbarkeit des Straßennetzes erhöht. Es ist daher insgesamt mit positiven Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Österreich zu rechnen.

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

Es sind keine Informationsverpflichtungen für Bürger/innen vorgesehen.

Es werden keine wesentlichen Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Unternehmen verursacht.

- Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit:

Das Regelungsvorhaben ist nicht klimarelevant.

- Auswirkungen in konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer Hinsicht:

Durch die Senkung der Unfallzahlen wird für die Benutzer von Bundesstraßen, die ja zur Bezahlung einer Maut verpflichtet sind, die Reisezeit verkürzt und die Verfügbarkeit des Straßennetzes erhöht, was positive Auswirkungen in konsumentenschutzpolitischer Hinsicht hat. Weiters hat die Senkung der Unfallzahlen auch positive Auswirkungen in sozialer Hinsicht, da insbesondere die mit Unfällen verbundenen finanziellen Belastungen sowie das menschliche Leid reduziert werden.

- Geschlechtsspezifische Auswirkungen:

Keine.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Der Entwurf sieht ausschließlich Maßnahmen vor, zu denen der Bund aufgrund zwingender Vorschriften des Gemeinschaftsrechts verpflichtet ist.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

Die Richtlinie 2008/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur soll durch Novellierung des Bundesstraßengesetzes 1971 (BStG 1971) sowie durch die Erlassung einer Durchführungsverordnung in nationales Recht umgesetzt werden.

Die Richtlinie 2008/96/EG gilt für in Planung, im Bau oder in Betrieb befindliche Straßen, die Teil des transeuropäischen Straßennetzes (TEN-Netz) sind. In Österreich sind die bedeutendsten Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen im Wesentlichen auch Bestandteil des TEN-Netzes (zum genauen Umfang des TEN-Netzes in Österreich siehe die Erläuterungen zu § 5 Abs. 1). Es genügt daher, die Richtlinie 2008/96/EG nur hinsichtlich der zum TEN-Netz gehörenden Bundesstraßen umzusetzen. Eine Übererfüllung der sich aus der Richtlinie 2008/96/EG ergebenden Verpflichtungen (sog. Goldplating) kann dadurch vermieden werden.

Im Entwurf werden zur Erhöhung der Sicherheit auf den Bundesstraßen, die Teil des TEN-Netzes sind, zunächst folgende Instrumente des Sicherheitsmanagements der Straßenverkehrsinfrastruktur geregelt:

- Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit in der Planungsphase,
- Straßenverkehrssicherheitsaudit während der Planung und des Baus,
- Straßenverkehrssicherheitsanalyse des in Betrieb befindlichen Straßennetzes und Veröffentlichung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit,
- Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung des in Betrieb befindlichen Straßennetzes.

Für die Durchführung der zuvor genannten Instrumente ist der Bund (Bundesstraßenverwaltung), das ist gemäß § 34b die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG), verantwortlich.

Die Richtlinie 2008/96/EG sieht vor, dass insbesondere für die Durchführung von Straßenverkehrssicherheitsaudits speziell ausgebildete Straßenverkehrssicherheitsgutachter zu bestellen sind. Es ist daher erforderlich, entsprechende Regelungen über die Ausbildung und Zertifizierung solcher Gutachter zu schaffen.

Weiters soll im Entwurf vorgesehen werden, dass bei jedem tödlichen Straßenverkehrsunfall auf zum TEN-Netz gehörenden Bundesstraßen ein Unfallbericht zu erstellen ist.

Schließlich enthält der Entwurf eine Regelung, wonach der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie die Kosten zu errechnen hat, die durch tödliche bzw. schwere Straßenverkehrsunfälle verursacht werden.

Entsprechungstabelle:

Richtlinie 2008/96/EG	Bundesstraßengesetz 1971
Art. 1 Abs. 2	§ 5 Abs. 1
Art. 1 Abs. 4	§ 5 Abs. 2
Art. 2 Z 3	§ 5 Abs. 3
Art. 2 Z 4	§ 5 Abs. 4
Art. 2 Z 5	bereits durch § 96 StVO 1960 umgesetzt
Art. 2 Z 6	§ 5 Abs. 5
Art. 2 Z 7	§ 5 Abs. 6
Art. 3 Abs. 1	§ 5 Abs. 1 Z 1 und Abs. 3
Art. 3 Abs. 2 erster Satz	§ 5 Abs. 3
Art. 3 Abs. 2 zweiter Satz iVm Anhang I	Umsetzung erfolgt durch Verordnung
Art. 3 Abs. 3	Umsetzung erfolgt durch Verordnung
Art. 4 Abs. 1	§ 5 Abs. 1 Z 2 und Abs. 4
Art. 4 Abs. 2 erster Satz iVm Anhang II	Umsetzung erfolgt durch Verordnung
Art. 4 Abs. 2 zweiter bis vierter Satz	§ 5 Abs. 4 zweiter Satz
Art. 4 Abs. 3	§ 5 Abs. 4 erster Satz bzw. hinsichtlich der „ersten Betriebsphase“ § 5 Abs. 6 dritter Satz
Art. 4 Abs. 4	Umsetzung erfolgt durch Verordnung

Art. 4 Abs. 5	Umsetzung erfolgt durch Verordnung
Art. 5 Abs. 1 iVm Anhang III Abschnitt 1 und 2	hinsichtlich Einstufung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit: bereits durch § 96 StVO 1960 umgesetzt; hinsichtlich Einstufung der Sicherheit des Straßennetzes: § 5 Abs. 1 Z 3 und Abs. 5 sowie Umsetzung durch Verordnung
Art. 5 Abs. 2 iVm Anhang III Abschnitt 3	hinsichtlich Einstufung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit: bereits durch § 96 StVO 1960 umgesetzt; hinsichtlich Einstufung der Sicherheit des Straßennetzes: § 5 Abs. 5 sowie Umsetzung durch Verordnung
Art. 5 Abs. 3	§ 5 Abs. 5 dritter Satz
Art. 5 Abs. 4	bereits durch § 90 StVO 1960 umgesetzt
Art. 5 Abs. 5	§ 5 Abs. 5 letzter Satz sowie Umsetzung durch Verordnung
Art. 6 Abs. 1	§ 5 Abs. 1 Z 4 und Abs. 6
Art. 6 Abs. 2	§ 5 Abs. 6 sowie Umsetzung durch Verordnung
Art. 6 Abs. 3	§ 5 Abs. 6 sowie Umsetzung durch Verordnung
Art. 6 Abs. 4	bereits umgesetzt durch Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS 05.05)
Art. 7 Abs. 1 iVm Anhang IV	§ 5 Abs. 1 Z 5 und Abs. 7
Art. 7 Abs. 2	§ 5 Abs. 1 Z 5 und Abs. 8
Art. 9 Abs. 1	§ 5c sowie Umsetzung durch Verordnung
Art. 9 Abs. 2	§§ 5a und 5b
Art. 9 Abs. 3 erster Satz	§§ 5a und 5b
Art. 9 Abs. 3 zweiter Satz	§ 34 Abs. 8 Z 4
Art. 9 Abs. 4 lit. a	§ 5a Abs. 2 sowie Umsetzung durch Verordnung
Art. 9 Abs. 4 lit. b	§§ 5 Abs. 4 letzter Satz und Abs. 6 letzter Satz jeweils iVm § 34 Abs. 8 Z 3
Art. 9 Abs. 4 lit. c	§§ 5 Abs. 4 letzter Satz und Abs. 6 letzter Satz

- Finanzielle Auswirkungen:

-- Auswirkungen auf den Bundeshaushalt:

Im Folgenden wird gemäß der Verordnung des Bundesministers für Finanzen betreffend Richtlinien für die Ermittlung und Darstellung finanzieller Auswirkungen neuer rechtsetzender Maßnahmen, BGBl. II Nr. 50/1999, idF BGBl. II Nr. 126/2010 (im Folgenden Kostenrichtlinie), der Mehraufwand, der dem Bund (BMVIT) durch die Umsetzung der Richtlinie 2008/96/EG entsteht, dargestellt. Der Mehraufwand, der dem BMVIT im Zusammenhang mit den – jeweils von der ASFINAG vorzulegenden – Auditberichten, Straßenverkehrssicherheitsanalysen, Berichten über Lokalausweise und über vertiefte Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen entsteht, ergibt sich zwar erst aus dem Entwurf der entsprechenden Durchführungsverordnung, dennoch soll der gesamte durch die Umsetzung der Richtlinie 2008/96/EG verursachte Mehraufwand – der besseren Übersicht wegen – in die Erläuterungen zum vorliegenden Entwurf aufgenommen werden.

I. Leistungsprozesse:

I.1. Berichte über die Folgenabschätzung:

Im BMVIT sind im Zusammenhang mit der Durchsicht und Kontrolle der von der ASFINAG vorzulegenden Berichte über die Folgenabschätzungen folgende Arbeitsschritte erforderlich:

Nr.	Arbeitsschritte	VGr	Organisations-einheit	Zeitbe-darf in Min	Wahr-schein-lichkeit ¹	Erwar-tungs-wert ²
1.	Eingang des Berichts, Weiterleitung durch AL	A	BMVIT,	30	1	30

¹ 0 < Wahrscheinlichkeit < 1

² = Zeitbedarf x Wahrscheinlichkeit

	an zuständigen Referenten		II/ST1			
2.	Kontrolle und Beurteilung des Berichts: Erstellung von Befund, Gutachten und Stellungnahme	A	BMVIT, II/ST1	540	1	540
2a.	Zusätzlicher Aufwand, wenn Bericht unvollständig bzw. fehlerhaft	A	BMVIT, II/ST1	300	0,3	90
3.	Genehmigung durch AL	A	BMVIT, II/ST1	60	1	60
4.	Abfassung Reinschrift und Abfertigung	C	BMVIT, II/ST1	120	1	120
4a.	Zusätzlicher Aufwand, wenn Bericht unvollständig bzw. fehlerhaft	C	BMVIT, II/ST1	120	0,3	36
5.	Einsicht	A	BMVIT, II/ST1, ST2, ST3	180	1	180

Auf Grund der Übergangsbestimmung des § 34 Abs. 8 Z 1 wird damit gerechnet, dass Folgenabschätzungen in den nächsten Jahren nur sehr vereinzelt durchgeführt werden. Es wird geschätzt, dass das BMVIT auf lange Sicht gesehen etwa 0,5 Berichte pro Jahr zu bearbeiten haben wird. Es ergibt sich somit ein Jahreszeitbedarf von durchschnittlich je 450 Minuten für Bedienstete der Verwendungsgruppe A (DK VI-VIII) und 78 Minuten für Bedienstete der Verwendungsgruppe C.

I.2. Auditbericht zum Einreichprojekt:

Die Bearbeitung des gemeinsam mit dem Einreichprojekt vorzulegenden Auditberichts erfolgt im Rahmen des Genehmigungsverfahrens gemäß § 4. Im BMVIT entsteht dadurch folgender zusätzlicher Aufwand:

Nr.	Arbeitsschritte	VGr	Organisations-einheit	Zeitbe-darf in Min	Wahr-schein-lichkeit	Erwar-tungs-wert
1.	Kontrolle und Beurteilung des Auditberichts: Erstellung von Befund, Gutachten und Stellungnahme	A	BMVIT, II/ST1	720	1	720
1a.	Zusätzlicher Aufwand, wenn Bericht unvollständig bzw. fehlerhaft	A	BMVIT, II/ST1	360	0,5	180
2.	Genehmigung durch AL	A	BMVIT, II/ST1	60	1	60

Es wird damit gerechnet, dass das BMVIT pro Jahr durchschnittlich fünf Auditberichte für die Projektphase „Einreichprojekt“ zu bearbeiten haben wird, was einen Jahreszeitbedarf von 4.800 Minuten für Bedienstete der Verwendungsgruppe A (DK VI-VIII) bedeutet.

I.3. Auditbericht zum Bauprojekt:

Nr.	Arbeitsschritte	VGr	Organisations-einheit	Zeitbe-darf in Min	Wahr-schein-lichkeit	Erwar-tungs-wert
1.	Eingang des Auditberichts, Weiterleitung durch AL an zuständigen Referenten	A	BMVIT, II/ST1	30	1	30
2.	Kontrolle und Beurteilung des Auditberichts: Erstellung von Befund, Gutachten und Stellungnahme	A	BMVIT, II/ST1	1.440	1	1.440
2a.	Zusätzlicher Aufwand, wenn Bericht unvollständig bzw. fehlerhaft	A	BMVIT, II/ST1	720	0,5	360
3.	Genehmigung durch AL	A	BMVIT, II/ST1	60	1	60
4.	Abfassung Reinschrift und Abfertigung	C	BMVIT, II/ST1	120	1	120
4a.	Zusätzlicher Aufwand, wenn Bericht unvollständig bzw. fehlerhaft	C	BMVIT, II/ST1	120	0,3	36
5.	Einsicht	A	BMVIT, II/ST1,	60	1	60

			ST2			
--	--	--	-----	--	--	--

Es wird geschätzt, dass das BMVIT pro Jahr durchschnittlich sechs Auditberichte für die Projektphase „Bauprojekt“ zu bearbeiten haben wird, was einen Jahreszeitbedarf von 11.700 Minuten für Bedienstete der Verwendungsgruppe A (DK VI-VIII) und 936 Minuten für Bedienstete der Verwendungsgruppe C zur Folge hat.

I.4. Auditbericht zur Fertigstellung des Baus:

Nr.	Arbeitsschritte	VGr	Organisations-einheit	Zeitbedarf in Min	Wahrscheinlichkeit	Erwartungswert
1.	Eingang des Audiberichts, Weiterleitung durch AL an zuständigen Referenten	A	BMVIT, II/ST1	30	1	30
2.	Kontrolle und Beurteilung des Auditberichts: Erstellung von Befund, Gutachten und Stellungnahme	A	BMVIT, II/ST1	1.440	1	1.440
2a.	Zusätzlicher Aufwand, wenn Bericht unvollständig bzw. fehlerhaft	A	BMVIT, II/ST1	720	0,5	360
3.	Genehmigung durch AL	A	BMVIT, II/ST1	60	1	60
4.	Abfassung Reinschrift und Abfertigung	C	BMVIT, II/ST1	120	1	120
4a.	Zusätzlicher Aufwand, wenn Bericht unvollständig bzw. fehlerhaft	C	BMVIT, II/ST1	120	0,3	36
5.	Einsicht	A	BMVIT, II/ST1, ST2	60	1	60

Es wird davon ausgegangen, dass das BMVIT pro Jahr durchschnittlich vier Auditberichte für die Projektphase „Fertigstellung des Baus“ zu bearbeiten haben wird, sodass mit einem durchschnittlichen Jahreszeitbedarf von 7.800 Minuten für Bedienstete der Verwendungsgruppe A (DK VI-VIII) und 624 Minuten für Bedienstete der Verwendungsgruppe C gerechnet wird.

I. 5. Straßenverkehrssicherheitsanalyse:

Nr.	Arbeitsschritte	VGr	Organisations-einheit	Zeitbedarf in Min	Wahrscheinlichkeit	Erwartungswert
1.	Eingang des Berichts, Weiterleitung durch AL an zuständigen Referenten	v1/4	BMVIT, II/ST2	30	1	30
2.	Kontrolle und Beurteilung des Berichts: Erstellung von Befund, Gutachten und Stellungnahme	v1/1-v1/3	BMVIT, II/ST2	540	1	540
2a.	Zusätzlicher Aufwand, wenn Bericht unvollständig bzw. fehlerhaft	v1/1-v1/3	BMVIT, II/ST2	300	0,3	90
3.	Genehmigung durch AL	v1/4	BMVIT, II/ST2	60	1	60
4.	Abfassung Reinschrift und Abfertigung	A3	BMVIT, II/ST2	120	1	120
4a.	Zusätzlicher Aufwand, wenn Bericht unvollständig bzw. fehlerhaft	A3	BMVIT, II/ST1	120	0,3	36
5.	Einsicht	v1/1-v1/3	BMVIT, II/ST1, ST2	60	1	60

Es wird pro Jahr ein Bericht über die Straßenverkehrssicherheitsanalyse zu behandeln sein, sodass von einem durchschnittlichen Jahreszeitbedarf von 90 Minuten für Bedienstete der Verwendungsgruppe v1/4, 690 Minuten für Bedienstete der Verwendungsgruppe v1/1-v1/3 und 156 Minuten für Bedienstete der Verwendungsgruppe A3 auszugehen ist.

I.6. Berichte der Expertenteams über Lokalausweise:

Nr.	Arbeitsschritte	VGr	Organi-	Zeitbe-	Wahr-	Erwar-
-----	-----------------	-----	---------	---------	-------	--------

			sations- einheit	darf in Min	schein- lichkeit	tungs- wert
1.	Eingang des Berichts, Weiterleitung durch AL an zuständigen Referenten	v1/4	BMVIT, II/ST2	30	1	30
2.	Kontrolle und Beurteilung des Berichts: Erstellung von Befund, Gutachten und Stellungnahme	v1/1- v1/3	BMVIT, II/ST2	540	1	540
2a.	Zusätzlicher Aufwand, wenn Bericht unvollständig bzw. fehlerhaft	v1/1- v1/3	BMVIT, II/ST2	300	0,3	90
3.	Genehmigung durch AL	v1/4	BMVIT, II/ST2	60	1	60
4.	Abfassung Reinschrift und Abfertigung	A3	BMVIT, II/ST2	120	1	120
4a.	Zusätzlicher Aufwand, wenn Bericht unvollständig bzw. fehlerhaft	A3	BMVIT, II/ST1	120	0,3	36
5.	Einsicht	v1/1- v1/3	BMVIT, II/ST1, ST2	60	1	60

Es wird geschätzt, dass die ASFINAG dem BMVIT durchschnittlich fünf Berichte pro Jahr vorlegen wird. Der Jahreszeitbedarf beträgt somit 450 Minuten für Bedienstete der Verwendungsgruppe v1/4, 3.450 Minuten für Bedienstete der Verwendungsgruppe v1/1-v1/3 sowie 780 Minuten für Bedienstete der Verwendungsgruppe A3.

I.7. Erste vertiefte Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung:

Nr.	Arbeitsschritte	VGr	Organi- sations- einheit	Zeitbe- darf in Min	Wahr- schein- lichkeit	Erwar- tungs- wert
1.	Eingang des Berichts, Weiterleitung durch AL an zuständigen Referenten	A	BMVIT, II/ST1	30	1	30
2.	Kontrolle und Beurteilung des Berichts: Erstellung von Befund, Gutachten und Stellungnahme	A	BMVIT, II/ST1	1.440	1	1.440
2a.	Zusätzlicher Aufwand, wenn Bericht unvollständig bzw. fehlerhaft	A	BMVIT, II/ST1	720	0,5	360
3.	Genehmigung durch AL	A	BMVIT, II/ST1	60	1	60
4.	Abfassung Reinschrift und Abfertigung	C	BMVIT, II/ST1	120	1	120
4a.	Zusätzlicher Aufwand, wenn Bericht unvollständig bzw. fehlerhaft	C	BMVIT, II/ST1	120	0,3	36
5.	Einsicht	A	BMVIT, II/ST1, ST2	60	1	60

Es wird mit durchschnittlich einem Bericht pro Jahr gerechnet. Der Jahreszeitbedarf beträgt somit 1.950 Minuten für Bedienstete der Verwendungsgruppe A (DK VI-VIII) sowie 156 Minuten für Bedienstete der Verwendungsgruppe C.

I.8. Weitere vertiefte Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung:

Nr.	Arbeitsschritte	VGr	Organi- sations- einheit	Zeitbe- darf in Min	Wahr- schein- lichkeit	Erwar- tungs- wert
1.	Eingang des Berichts, Weiterleitung durch AL an zuständigen Referenten	v1/4	BMVIT, II/ST2	30	1	30
2.	Kontrolle und Beurteilung des Berichts: Erstellung von Befund, Gutachten und Stellungnahme	v1/1- v1/3	BMVIT, II/ST2	720	1	720
2a.	Zusätzlicher Aufwand, wenn Bericht unvollständig bzw. fehlerhaft	v1/1- v1/3	BMVIT, II/ST2	360	0,5	180

3.	Genehmigung durch AL	v1/4	BMVIT, II/ST2	60	1	60
4.	Abfassung Reinschrift und Abfertigung	A3	BMVIT, II/ST2	120	1	120
4a.	Zusätzlicher Aufwand, wenn Bericht unvollständig bzw. fehlerhaft	A3	BMVIT, II/ST2	120	0,5	60
5.	Einsicht	v1/1- v1/3	BMVIT, II/ST1, ST2	60	1	60

Es wird mit durchschnittlich 18 Berichten pro Jahr gerechnet. Der Jahreszeitbedarf beträgt somit 1.620 Minuten für Bedienstete der Verwendungsgruppe v1/4, 17.280 Minuten für Bedienstete der Verwendungsgruppe v1/1-v1/3 sowie 3.240 Minuten für Bedienstete der Verwendungsgruppe A3.

I.9. Unfalldatenerfassung:

Durch die Bestimmung betreffend Unfalldatenerfassung (§ 5 Abs. 7) entstehen dem Bund keine Mehrkosten, da die Organe der Bundespolizei bereits derzeit (auf der Grundlage eines Erlasses des BMI) bei jedem Straßenverkehrsunfall mit Personenschaden ein Unfallzählblatt ausfüllen und dieses an die Bundesanstalt „Statistik Österreich“ weiterleiten. Dieses Unfallzählblatt gilt als Unfallbericht im Sinne des § 5 Abs. 7.

I.10. Unfallkostenrechnung:

Zur Vollziehung des § 5 Abs. 8 (Errechnung der mit einem tödlichen bzw. schweren Verkehrsunfall verbundenen Kosten) wird es erforderlich sein, dass das BMVIT eine entsprechende Studie in Auftrag gibt. Für die erstmalige Erstellung einer solchen Studie wird mit Kosten in Höhe von ca. € 30.000,- gerechnet. Die für die Aktualisierung der Daten erforderliche Studie, die alle fünf Jahre in Auftrag zu geben ist, dürfte etwa € 15.000,- kosten. Im BMVIT fällt in diesem Zusammenhang folgender zusätzlicher Personalaufwand an:

Nr.	Arbeitsschritte	VGr	Organi- sations- einheit	Zeitbe- darf in Min	Wahr- schein- lichkeit	Erwar- tungs- wert
1.	Beschaffung der Leistung	v1/1- v1/3	BMVIT, II/ST2	1.440	1	1.440
2.	Qualitätsprüfung und Beurteilung der Studie	v1/1- v1/3	BMVIT, II/ST2	480	1	480
2a.	Zusätzlicher Aufwand, wenn Studie unvollständig bzw. fehlerhaft	v1/1- v1/3	BMVIT, II/ST2	240	0,5	120
3.	Genehmigung durch AL	v1/4	BMVIT, II/ST2	30	1	60
4.	Abfassung Reinschrift	A3	BMVIT, II/ST2	30	1	30
5.	Veröffentlichung der Studie	A3	BMVIT, II/ST2	180	1	180

Da die Studie nur alle fünf Jahre in Auftrag zu geben ist, wird mit einem Jahreszeitbedarf von 6 Minuten für Bedienstete der Verwendungsgruppe v1/4, 408 Minuten für Bedienstete der Verwendungsgruppe v1/1-v1/3 und 42 Minuten für Bedienstete der Verwendungsgruppe A3 gerechnet.

I.11. Zertifizierung von Straßenverkehrssicherheitsgutachtern:

Im Zusammenhang mit der Zertifizierung von Straßenverkehrssicherheitsgutachtern fallen im BMVIT folgende Leistungsprozesse an:

- Zertifizierung der Gutachter,
- Verlängerung der Gültigkeit von Zertifikaten,
- Widerruf der Gültigkeit von Zertifikats.

Im Folgenden werden nur die Arbeitsschritte für das Verfahren betreffend Zertifizierung von Gutachtern angeführt. Es wird davon ausgegangen, dass für das Verfahren betreffend Verlängerung der Gültigkeit von Zertifikaten im Wesentlichen dieselben Arbeitsschritte und derselbe Zeitaufwand erforderlich sind wie für Verfahren betreffend erstmalige Zertifizierung. Was die Verfahren betreffend Widerruf der Gültigkeit von Zertifikaten anlangt, so dürften diese Verfahren nur sehr selten vorkommen, sodass sie bei der Kostenschätzung außer Betracht bleiben können.

Nr.	Arbeitsschritte	VGr	Organisations-einheit	Zeitbe-darf in Min	Wahr-schein-lichkeit	Erwar-tungs-wert
1.	Durchführung eines Informationsgesprächs mit der ansuchenden Person, welche Unterlagen für den Antrag benötigt werden bzw. wie das Verfahren abläuft (meist telefonisch)	v1/1-v1/3	BMVIT, II/ST2	20	1	20
2.	Prüfung der Unterlagen auf Vollständigkeit	v1/1-v1/3	BMVIT, II/ST2	60	1	60
2a.	Falls die Unterlagen nicht vollständig sind, werden die fehlenden Unterlagen urgiert	v1/1-v1/3	BMVIT, II/ST2	20	0,5	10
2b.	Abfassen einer diesbezüglichen Reinschrift	A3	BMVIT, II/ST2	20	0,5	10
3.	Prüfen der Zertifizierungsvoraussetzungen	v1/1-v1/3	BMVIT, II/ST2	180	1	180
3a.	Einholen eines SV-Gutachtens	v1/1-v1/3	BMVIT, II/ST2	60	0,1	6
4.	Bei Vorliegen der Voraussetzungen: Ausstellung eines Zertifikats	v1/1-v1/3	BMVIT, II/ST2	30	0,9	27
4a.	Abfertigung des Zertifikats und Eintragung des Antragstellers in die SV-Liste	A3	BMVIT, II/ST2	30	0,9	27
5.	Bei Nichtvorliegen der Voraussetzungen: Erstellung eines Bescheides	v1/1-v1/3	BMVIT, II/ST2	60	0,1	6
5a.	Abfassen einer diesbezüglichen Reinschrift und Abfertigung des Bescheides	A3	BMVIT, II/ST2	30	0,1	3

Es wird mit durchschnittlich 20 Zertifizierungsverfahren pro Jahr gerechnet. Der Jahreszeitbedarf beträgt somit 6.180 Minuten für Bedienstete der Verwendungsgruppe v1/1-v1/3 und 800 Minuten für Bedienstete der Verwendungsgruppe A3.

I.12. Ausbildungseinrichtungen:

Im Zusammenhang mit den Ausbildungseinrichtungen gemäß § 5c Abs. 1 wird dem Bund im Rahmen der Vertragsabschlüsse zwar ein zusätzlicher Verwaltungsaufwand entstehen. Da aber davon ausgegangen wird, dass höchstens zwei Verträge abgeschlossen werden, ist mit keinem wesentlichen Mehraufwand zu rechnen. Im Übrigen ist festzuhalten, dass diese Verträge für den Bund unentgeltlich sind und dazu beitragen, dass das BMVIT die Zertifizierungsverfahren mit geringem Aufwand abwickeln kann.

II. Ermittlung der Personalausgaben/-kosten:

Nach Anhang 3.1. der Kostenrichtlinie entstehen dem Bund auf Grund der unter Punkt I. angeführten Leistungsprozesse folgende Personalausgaben/-kosten:

VGr	Jahreszeitbedarf/VGr (in Minuten)	Durchschnittliche Personalausgaben/-kosten/VGr/Minute ³	Personalausgaben/-kosten pro Jahr/VGr
A (DK VI-VIII)	26.700	1,02	27.234,--
v1/4	2.166	0,98	2.122,68
v1/1-v1/3	28.008	0,70	19.605,60
A3/C	6.812	0,45	3.065,40

Die Gesamtpersonalausgaben/-kosten pro Jahr betragen somit € 52.027,68.

III. Ermittlung der Verwaltungssachausgaben/-kosten:

Nach der Kostenrichtlinie sind weiters Verwaltungssachkosten zu berücksichtigen, die sich in laufende Sachkosten, Kosten für den Raumbedarf und Verwaltungsgemeinkosten gliedern.

Die laufenden Sachkosten sind mit 12% des Personalaufwandes zu veranschlagen und betragen somit € 6.243,32 pro Jahr.

³ inkl. 17% Zuschlag für Pensionsvorsorge

Bei einem Gesamtzeitaufwand von 63.686 Minuten pro Jahr und einem Raumbedarf von 14m² pro Bedienstetem ergibt sich ein Raumbedarf von 8,85 m². Bei einer durchschnittlichen Büromiete für sehr guten Nutzwert von € 10,3/m² ergeben sich jährliche Kosten für Raumbedarf in Höhe von € 1.093,86.

Die Verwaltungsgemeinkosten sind mit 20% des Personalaufwandes zu beziffern und betragen somit € 10.405,54 pro Jahr.

Die Verwaltungssachausgaben/-kosten pro Jahr betragen somit € 17.742,72.

IV. Gesamtkosten pro Jahr:

Die Vollzugsausgaben/-kosten pro Jahr betragen € 69.770,40 (Summe aus Personalaufwand und Verwaltungssachausgaben/-kosten).

Dazu kommen noch die Kosten für die in Auftrag zu gebende Studie betreffend Unfallkostenrechnung (ca. € 30.000,-- für erstmalige Erstellung der Studie, danach alle fünf Jahre ca. € 15.000,-- für die Aktualisierung der Daten).

-- Auswirkungen auf den Stellenplan des Bundes:

Bei einem Jahreszeitbedarf von 56.874 Minuten für die Verwendungsgruppe v1 (A1, A) ergibt sich bei einer Jahresnormalarbeitszeit von 100.800 Minuten ein zusätzlicher Personalbedarf von 0,56 Planstellen der Verwendungsgruppe v1 (A1, A).

-- Auswirkungen auf andere Gebietskörperschaften:

Für Länder und Gemeinden entstehen keine zusätzlichen Kosten.

Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Unternehmen:

Im Entwurf sind folgende Informationsverpflichtungen gemäß den Standardkostenmodell-Richtlinien (SKM-RL), BGBl. II Nr. 278/2009, vorgesehen, wobei die um Zertifizierung ansuchenden Personen sowie die ASFINAG als Unternehmen im Sinne des § 4 Z 4 SKM-RL anzusehen sind:

Gemäß § 5 Abs. 3 des Entwurfs hat die ASFINAG die im Rahmen der Folgenabschätzung bzw. der vereinfachten Folgenabschätzung erstellten Unterlagen dem BMVIT vorzulegen. Diese Informationsverpflichtung fällt unter die Bagatellgrenze des § 5 Abs. 2 der SKM-RL, da die ASFINAG als einziges Unternehmen betroffen ist und die Folgenabschätzung in den nächsten Jahren nur sehr vereinzelt durchzuführen sein wird.

Gemäß § 5 Abs. 5 hat die ASFINAG jährlich eine Aufstellung der Straßenabschnitte mit hoher Unfallhäufigkeit zu veröffentlichen. Diese Informationsverpflichtung fällt ebenfalls unter die Bagatellgrenze des § 5 Abs. 2 der SKM-RL, da sie sich ausschließlich an die ASFINAG richtet und nur einmal pro Jahr durchzuführen ist. Dazu kommt, dass die für die Veröffentlichung erforderlichen Daten im Wesentlichen von den Landesregierungen auf Grundlage des § 96 StVO 1960 zur Verfügung gestellt werden.

Gemäß § 5a Abs. 3 ist ein schriftlicher Antrag auf Zertifizierung als Straßenverkehrssicherheitsgutachter zu stellen, wobei dem Antrag bestimmte Nachweise anzuschließen sind. Dabei handelt es sich um die größte Informationsverpflichtung im Rahmen des Entwurfs. Es wird mit rund 20 Fällen pro Jahr in der Gruppierung „Unternehmen, die im Bereich Verkehrsplanung und Verkehrssicherheit tätig sind“ gerechnet. Es wird davon ausgegangen, dass innerhalb eines Unternehmens 3 Stunden (Qualifikationsklasse Wissenschaftler und akademische Berufe) und 10 Minuten (Bürokräfte und kfm. Angestellte) für die Stellung eines Antrages aufgewendet werden. Dazu kommen externe Kosten für die Einholung eines Gutachtens einer Ausbildungseinrichtung. Die Verwaltungslasten für alle betroffenen Unternehmen betragen rund € 9.000,-- pro Jahr (Berechnung erfolgte mit dem Verwaltungskostenrechner für Unternehmen). Auch diese Informationsverpflichtung liegt somit eindeutig unter der Bagatellgrenze des § 5 Abs. 2 der SKM-RL.

Gemäß § 5a Abs. 6 und 7 des Entwurfs kann ein Antrag auf Verlängerung des – jeweils auf die Dauer von fünf Jahren befristeten Zertifikats – gestellt werden. Diese Informationsverpflichtung dürfte bei den betroffenen Unternehmen etwa den selben Verwaltungsaufwand verursachen wie bei erstmaliger Stellung des Antrages. Demnach fällt auch diese Informationsverpflichtung unter die Bagatellgrenze des § 5 Abs. 2 der SKM-RL.

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 3 (§§ 5 bis 5d):

Zu § 5 Abs. 1:

Gemäß Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 2008/96/EG gilt diese Richtlinie für in Planung, im Bau oder in Betrieb befindliche Straßen, die Teil des transeuropäischen Straßennetzes (TEN-Netz) sind. Gemäß Art. 2 Z 1 der Richtlinie 2008/96/EG bezeichnet der Ausdruck „transeuropäisches Straßennetz“ das in Anhang I Abschnitt 2 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG beschriebene Straßennetz.

Das in Österreich bestehende TEN-Netz ist in der Karte in Anhang I Abschnitt 2.11 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, zuletzt geändert durch die Entscheidung Nr. 884/2004/EG, dargestellt.

Auf Grundlage der zuvor erwähnten Karte wird davon ausgegangen, dass folgende bestehenden bzw. geplanten Bundesstraßen Teil des TEN-Netzes sind:

A/S	Abschnittsbezeichnung	Länge km (gerundet)	Anmerkung
A 1	Kn Steinhäusl – Staatsgrenze Walsberg A/D	270	
A 2	Kn Vösendorf – Staatsgrenze Arnoldstein A/I	366	ausgenommen Kn Graz Ost – ASt Graz Liebenau Steinäckerweg
A 4	Kn Schwechat – Staatsgrenze Nickelsdorf A/H	58	
A 5	Kn Eibesbrunn – Staatsgrenze Drasenhofen A/CZ	59	
A 6	Kn Bruckneudorf – Staatsgrenze Kittsee A/SK	22	
A 7	Kn Linz – ASt Unterweikersdorf	27	
A 8	Kn Voralpenkreuz – Staatsgrenze Suben A/D	76	ausgenommen ASt Ried im Innkreis – ASt Walchhausen
A 9	Kn Voralpenkreuz – Staatsgrenze Spielfeld A/SLO	230	
A 10	Kn Salzburg – Knoten Villach	183	ausgenommen Kn Pongau – Bischofshofen sowie Lieserhofen – Lendorf
A 11	Kn Villach – Staatsgrenze Karawankentunnel A/SLO	21	
A 12	Staatsgrenze Kiefersfelden – ASt Zams	146	ausgenommen Kn Oberinntal – ASt Fließ sowie Kn Haiming – ASt Nassereith
A 13	Kn Innsbruck-Amras – Staatsgrenze Brennerpass A/I	35	ausgenommen Kn Innsbruck-Wilten – Kn Innsbruck-Berg Isel
A 14	Staatsgrenze Hörbranz A/D – ASt Bludenz-Montafon	61	ausgenommen Kn Bregenz – Bregenz
A 21	Kn Steinhäusl – Kn Vösendorf	38	
A 23	Kn Inzersdorf – Kn Hirschstetten	15	ausgenommen ASt Gürtel Landstraßer Hauptstraße – ASt Gürtel; Teil des TEN-Netzes bis zur Fertigstellung der S 1 Kn Vösendorf – Kn Eibesbrunn
A 25	Kn Haid – Kn Wels	20	
S 1	Kn Vösendorf – Kn Eibesbrunn	45	ausgenommen Kn Rustenfeld – Kn Leopoldsdorf
S 2	Kn Hirschstetten – Kn Süßenbrunn	6	Teil des TEN-Netzes bis zur Fertigstellung der S 1 Kn Vösendorf – Kn Eibesbrunn
S 7	Kn Riegersdorf – Staatsgrenze Heiligenkreuz A/H	29	
S 10	ASt Unterweikersdorf – Staatsgrenze Wulowitz A/CZ	37	
S 16	ASt Zams – ASt Bludenz-Montafon	62	

S 18	ASt Wolfurt-Lauterach – Staatsgrenze Höchst A/CH	6	
------	--	---	--

Folgende bestehenden bzw. geplanten Bundesstraßen sind demnach nicht Teil des TEN-Netzes:

A/S	Abschnittsbezeichnung	Länge km (gerundet)	Anmerkung
A 1	ASt Wien-Auhof – Kn Steinhäusl	22	
A 2	Kn Inzersdorf – Kn Vösendorf	7	
A 3	Kn Guntramsdorf – Staatsgrenze Klängenbach A/H	39	
A 4	Kn Prater – Kn Schwechat; Kn Prater – Stadionbrücke	8	
A 8	ASt Ried im Innkreis – ASt Walchhausen	1	
A 10	Kn Pongau – Bischofshofen; Lieserhofen – Lendorf	9	
A 12	Kn Oberinntal – ASt Fließ; Kn Haiming – ASt Nassereith	13	
A 13	Kn Innsbruck-Wilten – Kn Innsbruck-Berg Isel	2	
A 14	Kn Bregenz – Bregenz	2	
A 22	Kn Kaisermühlen – ASt Simmeringer Haide; Kn Kaisermühlen – Kn Stockerau West; ASt Strebersdorf – ASt Vohburggasse; Nordbrücke – Kn Nordbrücke; Kn Nordbrücke – Brünnerstraße/Shuttleworthstraße	39	
A 23	Altmannsdorferstraße – Kn Inzersdorf; Kn Hirschstetten – Kn Raasdorf; ASt Gürtel Landstraßer Hauptstraße – ASt Gürtel	10	
A 24	Kn Hanssonkurve – Kn Rothneusiedl	3	
A 26	Kn Linz-Humelhof – Kn Urfahr	8	
S 1	Kn Rustenfeld – Leopoldsdorf; Kn Eibesbrunn – Kn Korneuburg/West	15	
S 3	Kn Stockerau West – Staatsgrenze Kleinhaußsdorf A/CZ	44	
S 4	Kn Mattersburg – Kn Wiener Neustadt	17	
S 5	Kn Stockerau West – ASt Krems Mitte	45	
S 6	HAST Seebenstein – Kn St. Michael	105	
S 8	Kn bei Raasdorf – Staatsgrenze Marchegg A/SK	30	
S 31	ASt Eisenstadt Ost – Staatsgrenze Rattersdorf A/H	59	
S 33	Kn St. Pölten – ASt Krems Süd	35	
S 34	St. Pölten/Hafing (B 1) – Wilhelmsburg Nord	9	
S 35	Kn Bruck/Mur – Kn Peggau-Deutschfeistritz	36	
S 36	Kn St. Michael – ASt Scheifling	59	
S 37	ASt Scheifling – Klagenfurt Nord	61	

Angemerkt wird, dass in der Karte in Anhang I Abschnitt 2.11 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG keine bestehenden oder geplanten Landesstraßen eingezeichnet sind. Es wird daher davon ausgegangen, dass Landesstraßen nicht Teil des TEN-Netzes im Sinne des Art. 2 Z 1 der Richtlinie 2008/96/EG sind.

In § 5 Abs. 1 werden die Instrumente des Sicherheitsmanagements der Straßenverkehrsinfrastruktur aufgezählt. Um eine Übererfüllung der sich aus der Richtlinie 2008/96/EG ergebenden Verpflichtungen (sog. Goldplating) zu vermeiden, sollen diese Instrumente nur für jene Bundesstraßen gelten, die Teil des TEN-Netzes sind. Wie sich aus der obigen Darstellung des TEN-Netzes ergibt, wird dadurch ein überwiegender Teil des Bundesstraßennetzes erfasst. Für die nicht zum TEN-Netz zählenden Bundesstraßen bleibt es beim derzeitigen System, wonach durch Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (=Stand der Technik) ein hohes Sicherheitsniveau bei Planung, Bau und Betrieb von

Bundesstraßen sicher gestellt wird (vgl. insbesondere die RVS 02.02.33 betreffend das Verkehrssicherheitsaudit sowie die RVS 02.02.34 betreffend die Road Safety Inspection).

Die Bestimmung des § 5 betrifft somit nur jene Bundesstraßen, die Teil des TEN-Netzes sind.

Zu § 5 Abs. 2:

Gemäß Art. 1 Abs. 4 der Richtlinie 2008/96/EG gilt diese Richtlinie nicht für Straßentunnel, die von der Richtlinie 2004/54/EG über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz erfasst werden. Die Richtlinie 2004/54/EG wurde durch das Straßentunnel-Sicherheitsgesetz (STSG), BGBl. I Nr. 54/2006, umgesetzt. Gemäß § 1 STSG gilt dieses Bundesgesetz für alle Tunnel mit einer Länge von mehr als 500 m im Verlauf von Bundesstraßen A oder S gemäß BStG 1971. Da für solche Straßentunnel bereits durch das STSG strenge Sicherheitsstandards festgelegt sind, kommen hinsichtlich dieser Tunnel die in § 5 Abs. 1 genannten Instrumente des Sicherheitsmanagements der Straßenverkehrsinfrastruktur nicht zur Anwendung.

Zu § 5 Abs. 3:

Gemäß Punkt 5 der Erwägungen der Richtlinie 2008/96/EG sollen Folgenabschätzungen hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit auf strategischer Ebene die Auswirkungen verschiedener Planungsvarianten eines Infrastrukturprojekts darlegen und bei der Entscheidung über eine Streckenführung eine wichtige Rolle spielen.

Gemäß Art. 3 Abs. 2 der Richtlinie 2008/96/EG ist die Folgenabschätzung „in der ersten Planungsphase und vor Erteilung der Baugenehmigung“ durchzuführen. Diese Formulierung könnte auch dahin ausgelegt werden, dass bei einem Straßenbauvorhaben insgesamt zwei Folgenabschätzungen durchzuführen sind, nämlich einmal in der ersten Planungsphase und einmal vor Erteilung der Baugenehmigung. Wie sich jedoch aus der englischen Sprachfassung der Richtlinie 2008/96/EG eindeutig ergibt, ist bei einem Straßenbauvorhaben nur eine Folgenabschätzung durchzuführen und zwar in der ersten Planungsphase, jedenfalls aber vor der Erteilung der Baugenehmigung („The road safety impact assessment shall be carried out at the initial planning stage before the infrastructure project is approved.“).

Vor diesem Hintergrund werden im Entwurf folgende Regelungen vorgeschlagen:

In § 5 Abs. 3 Z 1 ist vorgesehen, dass die ASFINAG eine Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit für den Neubau von Bundesstraßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 2 km durchzuführen hat und zwar vor der Einreichung zur Genehmigung gemäß § 4 Abs. 1. Da die Folgenabschätzung auf einer strategischen Ebene ansetzt, sollte sie möglichst in einer sehr frühen Planungsphase durchgeführt werden, damit Sicherheitsaspekte bereits in die Auswahl der Trassenvariante einfließen können. Die im Rahmen einer Folgenabschätzung erstellten Unterlagen sind dem BMVIT spätestens gemeinsam mit dem Antrag gemäß § 4 Abs. 1 vorzulegen, in der Regel wird es aber sinnvoll sein, wenn die Unterlagen bereits im Rahmen des Vorprojekts vorgelegt werden.

Für die sonstigen nach § 4 Abs. 1 genehmigungspflichtigen Vorhaben wird die Durchführung einer Folgenabschätzung nicht vorgesehen. Da die Folgenabschätzung auf strategischer Ebene ansetzt und vor allem bei der Auswahl der Trassenvariante eine wichtige Rolle spielt, würde die Durchführung einer Folgenabschätzung insbesondere bei der Planung von Fahrstreifenzulegungen und Anschlussstellen nur wenig brauchbare Ergebnisse liefern. Im Übrigen werden bei diesen Vorhaben eventuelle Projektstörungen ohnehin in dem für die Projektphase „Einreichprojekt“ durchzuführenden Straßenverkehrssicherheitsaudit aufgezeigt.

Nach § 5 Abs. 3 Z 2 hingegen ist eine Folgenabschätzung, wenn auch in vereinfachter Form, für die Auflassung von Straßenteilen nach § 4 Abs. 3 und zwar auf der Ebene des Einreichprojekts durchzuführen, da hier strategische Elemente eine wichtige Rolle spielen können, insbesondere die sicherheitsrelevanten Auswirkungen auf das übrige Straßennetz.

Die wesentlichen Elemente einer Folgenabschätzung sowie die zu berücksichtigenden Aspekte werden durch Verordnung festgelegt.

Zu § 5 Abs. 4:

Gemäß Punkt 5 der Erwägungen der Richtlinie 2008/96/EG sollen Straßenverkehrssicherheitsaudits in detaillierter Weise Merkmale eines Infrastrukturprojekts aufzeigen, die die Sicherheit beeinträchtigen.

Gemäß Art. 4 Abs. 3 der Richtlinie 2008/96/EG sind Straßenverkehrssicherheitsaudits in den Projektphasen Vorentwurf, Ausführungsentwurf, Fertigstellung und in der ersten Betriebsphase durchzuführen.

In Österreich werden Straßenverkehrssicherheitsaudits (Road Safety Audits) derzeit auf Grundlage der (durch Erlass des BMVIT für verbindlich erklärten) RVS 02.02.33 betreffend Verkehrssicherheitsaudit durchgeführt. In dieser RVS ist vorgesehen, dass bei Großprojekten Verkehrssicherheitsaudits in den Projektphasen Vorprojekt, Einreichprojekt, Bauprojekt und Bauphase (Endkontrolle) durchzuführen sind. In der ersten Betriebsphase ist ein Verkehrssicherheitsmonitoring durchzuführen; dabei handelt es sich um die Sicherheitsüberprüfung der auditierten Straße im Betrieb.

In Österreich hat sich das zuvor skizzierte System, wonach in der Planungs- und Bauphase Verkehrssicherheitsaudits, in der Betriebsphase Sicherheitsüberprüfungen durchgeführt werden, durchaus bewährt. Dieses System der Trennung zwischen Planung/Bau einerseits und Betrieb andererseits soll daher beibehalten werden.

Vor diesem Hintergrund werden im Entwurf folgende Regelungen vorgeschlagen:

Das Straßenverkehrssicherheitsaudit ist für die nach § 4 Abs. 1 genehmigungspflichtigen Bundesstraßenbauvorhaben durchzuführen. Durch die Anknüpfung an die Genehmigungspflicht in § 4 Abs. 1 werden alle Infrastrukturprojekte im Sinne des Art. 2 Z 9 der Richtlinie 2008/96/EG erfasst. Für jene Bundesstraßenbauvorhaben, für die keine Genehmigungspflicht gemäß § 4 Abs. 1 besteht (siehe insbesondere die in § 4 Abs. 2 aufgezählten Vorhaben) ist ein Straßenverkehrssicherheitsaudit somit nicht zwingend durchzuführen.

Das Straßenverkehrssicherheitsaudit bezieht sich auf die Projektphasen Einreichprojekt (=Vorentwurf), Bauprojekt (=Ausführungsentwurf) und Fertigstellung des Baus. In der ersten Betriebsphase ist statt des Straßenverkehrssicherheitsaudits eine vertiefte Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung durchzuführen (siehe dazu auch die Erläuterungen zu § 5 Abs. 6).

Für die Durchführung des Straßenverkehrssicherheitsaudits hat die ASFINAG einen unabhängigen zertifizierten Straßenverkehrssicherheitsgutachter gemäß § 5a oder § 5b zu bestellen, wobei aber nicht für jede Projektphase eines Vorhabens derselbe Gutachter bestellt werden muss.

Durch das Wort „unabhängig“ wird zum Ausdruck gebracht, dass der Gutachter in keiner Planungs- und Bauphase an dem von ihm zu begutachtenden Projekt beteiligt gewesen sein darf. Er darf auch nicht in einem solchen Naheverhältnis zur ASFINAG stehen, dass dadurch seine Unbefangenheit in Zweifel gezogen werden kann.

Nähere Regelungen über Ablauf und Inhalt eines Straßenverkehrssicherheitsaudits werden durch Verordnung festgelegt.

Zu § 5 Abs. 5:

Gemäß Art. 5 Abs. 1 der Richtlinie 2008/96/EG stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die Einstufung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit und die Einstufung der Sicherheit des Straßennetzes auf der Grundlage von zumindest alle drei Jahre durchzuführenden Sicherheitsüberprüfungen des Betriebs des Straßennetzes durchgeführt werden.

Die Einstufung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit ist bereits in § 96 StVO 1960 umfassend geregelt. Der vorliegende Entwurf greift in dieses System nicht ein und sieht keine Bestimmung betreffend das Unfallhäufungsstellenmanagement vor. In diesem Zusammenhang wird lediglich eine Verpflichtung der ASFINAG festgelegt, jährlich eine Aufstellung der Straßenabschnitte mit hoher Unfallhäufigkeit zu veröffentlichen. Dadurch soll erreicht werden, dass die Verkehrsteilnehmer über gefährliche Straßenabschnitte informiert werden. Die für die Veröffentlichung erforderlichen Daten kann die ASFINAG in der Regel den Berichten über die Unfallhäufungsstellen entnehmen, welche die Landesregierungen gemäß § 96 Abs. 1b StVO 1960 dem BMVIT zur Verfügung stellen und welche das BMVIT wiederum an die ASFINAG weiterleitet. Sofern solche Berichte nicht geliefert werden, müsste die ASFINAG allerdings eigene Daten heranziehen. Es wird empfohlen, dass die Veröffentlichung der Unfallhäufungsstellen bis spätestens zum 15. Juli des Folgejahres geschieht. Auf welche Weise die Veröffentlichung zu erfolgen hat, wird durch Verordnung festgelegt.

Für die Einstufung der Sicherheit des Straßennetzes wird im Entwurf das Instrument der Straßenverkehrssicherheitsanalyse geschaffen. Im Zuge der Straßenverkehrssicherheitsanalyse wird das gesamte in Betrieb befindliche Bundesstraßennetz, soweit es Teil des TEN-Netzes ist, in Abschnitte eingeteilt. Sodann wird die Sicherheit der untersuchten Straßenabschnitte unter Berücksichtigung des Potenzials für die Senkung der Unfallkosten eingestuft. Auf Grundlage dieser Einstufung erfolgt eine Prioritätenreihung jener Straßenabschnitte, bei denen eine Verbesserung der Infrastruktur das größte Potenzial für die Senkung der Unfallkosten hat. Prioritär an diesen Straßenabschnitten sollen – jeweils nach Abhaltung eines Lokalaugenscheins – unfallverhütende Maßnahmen gesetzt werden, wobei das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Maßnahmen zu berücksichtigen ist. Durch die

Straßenverkehrssicherheitsanalyse soll somit erreicht werden, dass die für die Unfallverhütung zur Verfügung stehenden Mittel möglichst effizient eingesetzt werden.

Nähere Regelungen über Ablauf und Inhalt der Straßenverkehrssicherheitsanalyse werden durch Verordnung festgelegt.

Zu § 5 Abs. 6:

Gemäß Punkt 9 der Erwägungen der Richtlinie 2008/96/EG soll durch regelmäßige Sicherheitsüberprüfungen möglichen Gefahren für alle Verkehrsteilnehmer und auch Gefahren an Straßenbaustellen vorgebeugt werden.

In Österreich werden Sicherheitsüberprüfungen der in Betrieb befindlichen Straßen derzeit auf Grund der RVS 02.02.33 in Form des Verkehrssicherheitsmonitorings sowie auf Grund der RVS 02.02.34 in Form der Road Safety Inspection durchgeführt.

Im Entwurf wird zwischen einfachen und vertieften Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen unterschieden. Die einfache jährliche Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung ist für einen Straßenabschnitt auch dann durchzuführen, wenn im selben Jahr für diesen Straßenabschnitt eine vertiefte Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung durchgeführt wird.

Durch die Regelung, wonach im Falle des Neubaus von Bundesstraßen vertiefte Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen erstmals innerhalb von drei Jahren ab Verkehrsfreigabe durchzuführen sind, wird sicher gestellt, dass Straßenbauvorhaben in der ersten Betriebsphase einer umfassenden Sicherheitsüberprüfung unterzogen werden. Somit kann das in der Richtlinie 2008/96/EG für die erste Betriebsphase geforderte Straßenverkehrssicherheitsaudit entfallen.

Die ASFINAG hat für die Durchführung von vertieften Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen unabhängige, gemäß § 5a oder § 5b zertifizierte Straßenverkehrssicherheitsgutachter zu bestellen. Zur Auslegung des Wortes „unabhängig“ vgl. die Erläuterungen zu § 5 Abs. 4.

Nähere Regelungen über Inhalt und Ablauf der Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen werden durch Verordnung festgelegt.

Zu § 5 Abs. 7:

Die Organe der Bundespolizei füllen bereits derzeit – auf Basis eines Erlasses des Bundesministeriums für Inneres – bei jedem Straßenverkehrsunfall mit Personenschaden ein Unfallzählblatt in anonymisierter Form aus und übermitteln dieses an die Bundesanstalt „Statistik Österreich“. Dieses Unfallzählblatt erfüllt alle in den Z 1 bis 4 angeführten Parameter (einschließlich der Unfallskizze) und gilt somit als Unfallbericht im Sinne des Abs. 7.

Zu § 5 Abs. 8:

Die Berechnung der Unfallkosten dient insbesondere dem Zweck, die Kosten für Verkehrssicherheitsmaßnahmen mit dem daraus erwachsenden Nutzen, nämlich geringere Unfallkosten, vergleichen zu können. Auf Basis dieser Kosten-Nutzen-Analyse können Prioritäten für den effizientesten Einsatz der für Verkehrssicherheit zur Verfügung stehenden Mittel festgelegt werden.

Unter „Kosten“ im Sinne dieser Bestimmung sind die direkten Unfallkosten sowie die volkswirtschaftlichen Folgekosten zu verstehen.

Zu § 5 Abs. 9:

Es wird klargestellt, dass dem Einzelnen kein subjektiv-öffentliches Recht auf Einhaltung des § 5 zukommt.

Zu den §§ 5a bis 5c:

Entsprechend der Richtlinie 2008/96/EG sieht der Entwurf in § 5 Abs. 4 und 6 vor, dass die ASFINAG für die Durchführung der Straßenverkehrssicherheitsaudits sowie der vertieften Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen zertifizierte Straßenverkehrssicherheitsgutachter zu bestellen hat. Weiters sind solche Gutachter den im Rahmen der Straßenverkehrssicherheitsanalyse durchzuführenden Lokalaugenscheinen beizuziehen (§ 5 Abs. 5).

In den §§ 5a bis 5c wird die Ausbildung und Zertifizierung der zuvor erwähnten Straßenverkehrssicherheitsgutachter geregelt. Es soll ein Zertifizierungssystem geschaffen werden, wonach der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie als Zertifizierungsstelle über die Zertifizierung der Gutachter entscheidet, während die Ausbildung der Gutachter durch geeignete private Ausbildungseinrichtungen erfolgen soll.

Zu § 5a:

In Abs. 1 wird festgelegt, dass der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie Zertifizierungsstelle ist. Voraussetzung für die Zertifizierung ist die entsprechende fachliche Qualifikation des Antragstellers. Ein Zertifizierungsverfahren wird nur auf Antrag eingeleitet.

In Abs. 2 wird die Voraussetzung der fachlichen Qualifikation allgemein definiert. Es soll ein hohes Qualifikationsniveau sicher gestellt werden. So muss ein Straßenverkehrssicherheitsgutachter über eine mehrjährige einschlägige Ausbildung und praktische Erfahrung auf den Gebieten der Straßenplanung, der Sicherheitstechnik im Straßenverkehr und der Unfallanalyse verfügen sowie zusätzlich den Lehrgang für Straßenverkehrssicherheitsgutachter erfolgreich abgeschlossen haben. Nähere Details betreffend die fachliche Qualifikation werden durch Verordnung festgelegt.

In den Abs. 3 und 4 wird der Ablauf des Zertifizierungsverfahrens geregelt. Der Antrag hat schriftlich zu erfolgen. Dem Antrag sind die entsprechenden Nachweise der fachlichen Qualifikation anzuschließen. Weiters ist dem Antrag ein Gutachten einer Ausbildungseinrichtung über das Vorliegen der Zertifizierungsvoraussetzungen beizulegen. Sofern Zweifel an der Richtigkeit des vorgelegten Gutachtens bestehen, wird der BMVIT in der Regel von Amts wegen ein weiteres Sachverständigengutachten einzuholen haben. Gelangt der BMVIT nach Abschluss des Ermittlungsverfahrens zu dem Ergebnis, dass die Zertifizierungsvoraussetzungen vorliegen, stellt er ein entsprechendes Zertifikat aus, welches auf die Dauer von fünf Jahren zu befristen ist. Sofern die Zertifizierungsvoraussetzungen nicht vorliegen, ist die Zertifizierung mit Bescheid zu versagen. Gegen einen solchen Versagungsbescheid steht dem Antragsteller die Beschwerde an die Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts offen.

Gemäß Abs. 5 ist der zertifizierte Straßenverkehrssicherheitsgutachter verpflichtet, sich angemessen fortzubilden.

In Abs. 6 wird die Verlängerung der Gültigkeit des Zertifikats geregelt. Demnach kann die Gültigkeit des Zertifikats jeweils auf die Dauer von fünf Jahren verlängert werden. Voraussetzung für die Verlängerung ist zunächst, dass der Antragsteller die vorgeschriebene Fortbildung absolviert hat. Weiters muss er zumindest zwei Straßenverkehrssicherheitsaudits oder vertiefte Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen in fachlich korrekter Weise durchgeführt haben, wobei diese Voraussetzung auch dann erfüllt ist, wenn er jeweils ein Straßenverkehrssicherheitsaudit und eine vertiefte Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung durchgeführt hat. Dabei muss es sich auch nicht zwingend um solche im Sinne des § 5 Abs. 4 und 6 handeln, der Nachweis kann etwa auch dadurch erbracht werden, dass der Antragsteller vergleichbare Begutachtungen im Bereich von Landesstraßen durchgeführt hat.

Die Abs. 7 und 8 regeln den Ablauf des Verfahrens betreffend die Verlängerung der Gültigkeit des Zertifikats. Das Verfahren wird durch schriftlichen Antrag eingeleitet. Der Antragsteller hat dem Antrag die Nachweise über die absolvierte Fortbildung sowie über die durchgeführten Straßenverkehrssicherheitsaudits bzw. vertieften Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen anzuschließen. Weiters hat er ein Gutachten einer Ausbildungseinrichtung vorzulegen, in welchem dazu Stellung genommen wird, ob die Voraussetzungen für die Verlängerung der Gültigkeit des Zertifikats vorliegen. Zum weiteren Ablauf des Verfahrens vgl. die Ausführungen zu Abs. 3 und 4.

In Abs. 9 wird klargestellt, dass der Antragsteller dem Antrag auf Zertifizierung bzw. auf Verlängerung der Gültigkeit des Zertifikats kein Gutachten einer Ausbildungseinrichtung anschließen muss, wenn zum Zeitpunkt der Antragstellung kein Vertrag gemäß § 5c Abs. 1 besteht. In diesem Fall wird der BMVIT, sofern dies für die Entscheidung erforderlich ist, von Amts wegen ein entsprechendes Sachverständigengutachten einzuholen haben.

Abs. 10 sieht vor, unter welchen Voraussetzungen der BMVIT die Gültigkeit des Zertifikats zu widerrufen hat. Eine „grobe Pflichtverletzung“ im Sinne dieser Bestimmung liegt zB dann vor, wenn der zertifizierte Straßenverkehrssicherheitsgutachter ein Vorhaben begutachtet, obwohl er befangen ist. Der Widerruf erfolgt mit Bescheid des BMVIT. Gegen diesen Bescheid steht die Beschwerde an die Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts offen.

Die Liste gemäß Abs. 11 dient lediglich zur Information, eine konstitutive Wirkung kommt ihr nicht zu.

Zu § 5b:

Die Richtlinie 2008/96/EG enthält keine Bestimmungen betreffend die Anerkennung der in einem anderen Mitgliedstaat der EU ausgestellten Zertifikate für Straßenverkehrssicherheitsgutachter, insbesondere sieht die Richtlinie nicht vor, dass die in einem EU-Mitgliedstaat zertifizierten Straßenverkehrssicherheitsgutachter ihre Tätigkeit automatisch auch in den anderen EU-Mitgliedstaaten ausüben dürfen.

Durch die in § 5b vorgeschlagene Regelung soll die Erlangung eines Zertifikats für jene EU-Staatsangehörigen erleichtert werden, die bereits über eine aufrechte Berechtigung verfügen, in einem anderen Mitgliedstaat der EU die Tätigkeit eines zertifizierten Straßenverkehrssicherheitsgutachters auszuüben. Es soll jedoch sicher gestellt werden, dass diese Personen zumindest das gleiche Qualifikationsniveau aufweisen wie die nach § 5a zertifizierten Gutachter, zumal Umfang und Inhalt der Ausbildung in der Richtlinie 2008/96/EG nicht geregelt werden und voraussichtlich sehr unterschiedliche Ausbildungssysteme in den einzelnen Mitgliedstaaten eingerichtet werden. In Abs. 1 Z 2 wird daher festgelegt, dass der Antragsteller die Gleichwertigkeit der von ihm absolvierten Ausbildung mit dem in Österreich vorgesehenen Lehrgang nachzuweisen hat. Gelingt ihm dieser Nachweis nicht, muss er stattdessen den in Österreich vorgeschriebenen Lehrgang absolvieren.

In den Abs. 2 und 3 wird das Zertifizierungsverfahren geregelt. Das Verfahren wird nach schriftlichem Antrag eingeleitet. Dem Antrag sind die erforderlichen Nachweise anzuschließen und insbesondere auch ein Gutachten einer Ausbildungseinrichtung über das Vorliegen der Zertifizierungsvoraussetzungen. Das Verfahren endet mit der Ausstellung eines auf die Dauer von fünf Jahren befristeten Zertifikats oder mit der Erlassung eines Versagungsbescheides. Gegen den Versagungsbescheid steht die Beschwerde an die Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts offen.

Die Abs. 4 bis 6 regeln die Verlängerung der Gültigkeit des Zertifikats. Voraussetzung für die Verlängerung ist, dass der Antragsteller weiterhin über die aufrechte Berechtigung verfügt, in einem anderen Mitgliedstaat der EU die Tätigkeit eines Straßenverkehrssicherheitsgutachters auszuüben. Der Nachweis einer angemessenen Fortbildung erscheint hier nicht erforderlich, weil der Antragsteller ja ohnehin verpflichtet ist, eine angemessene Fortbildung im anderen Mitgliedstaat der EU zu absolvieren.

Auf die Zertifizierung von Straßenverkehrssicherheitsgutachtern aus anderen EU-Mitgliedstaaten ist § 5a Abs. 9 bis 11 anzuwenden. Siehe dazu die Erläuterungen zu § 5a.

Zu § 5c:

Die Ausbildung der Straßenverkehrssicherheitsgutachter soll durch private Ausbildungseinrichtungen erfolgen. Zu diesem Zweck wird der BMVIT in Abs. 1 ermächtigt, mit einer oder mehreren geeigneten Ausbildungseinrichtung(en) einen entsprechenden Vertrag abzuschließen. Der Vertrag ist für den BMVIT unentgeltlich, die Ausbildungseinrichtung ist aber berechtigt, für die von ihr zu erbringenden Leistungen ein angemessenes Entgelt von den Lehrgangsteilnehmern zu verlangen. Der Vertrag ist auf die Dauer von fünf Jahren abzuschließen, nach Ablauf der fünf Jahre kann ein neuer befristeter Vertrag abgeschlossen werden.

Die Ausbildungseinrichtung gemäß Abs. 1 hat Lehrgänge für Straßenverkehrssicherheitsgutachter sowie Fortbildungsmaßnahmen durchzuführen. Die Ausbildungseinrichtung hat dafür zu sorgen, dass Personen, die als Vortragende im Rahmen des Lehrganges mitgewirkt haben, nicht bei der Durchführung der Prüfung beteiligt sind, wodurch ein möglichst hohes Maß an Objektivität erreicht werden soll. Sofern ein Lehrgangsteilnehmer einen Antrag auf Zertifizierung beim BMVIT stellen möchte, erstellt die Ausbildungseinrichtung schließlich ein Gutachten über das Vorliegen der Zertifizierungsvoraussetzungen. Dabei ist jedenfalls dafür zu sorgen, dass dieses Gutachten nicht von Personen erstellt wird, die im Rahmen des Lehrganges als Vortragende mitgewirkt haben.

Durch Abs. 2 soll es auch Einrichtungen, mit denen der BMVIT keinen Vertrag gemäß Abs. 1 abgeschlossen hat, ermöglicht werden, Lehrgänge für Straßenverkehrssicherheitsgutachter durchzuführen. Sofern die Absolventen solcher Lehrgänge beim BMVIT um Zertifizierung ansuchen möchten, müssen sie allerdings zuvor das Gutachten einer Ausbildungseinrichtung gemäß Abs. 1 über das Vorliegen der Zertifizierungsvoraussetzungen einholen.

Abs. 3 enthält Bestimmungen über Inhalt und Umfang des Lehrganges für Straßenverkehrssicherheitsgutachter. Nähere Details werden durch Verordnung geregelt.

In Abs. 4 sind die Anforderungen an Ausbildungseinrichtungen gemäß Abs. 1 bzw. Einrichtungen gemäß Abs. 2 festgelegt.

Die Liste gemäß Abs. 5 dient lediglich zur Information, eine konstitutive Wirkung kommt ihr nicht zu.

Zu § 5d:

Diese Bestimmung enthält Verordnungsermächtigungen in Bezug auf die Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit, das Straßenverkehrssicherheitsaudit, die Straßenverkehrssicherheitsanalyse des in Betrieb befindlichen Straßennetzes, die Veröffentlichung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit, die Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen, die erforderliche fachliche Qualifikation der Straßenverkehrssicherheitsgutachter und die Lehrgänge für Straßenverkehrssicherheitsgutachter.

Verordnungsermächtigungen hinsichtlich Unfalldatenerfassung und Unfallkostenrechnung sind nicht vorgesehen, da diese in § 5 Abs. 7 und 8 bereits abschließend geregelt sind.

Zu Z 4 (§ 34 Abs. 8):

Gemäß Art. 14 Abs. 1 der Richtlinie 2008/96/EG ist diese Richtlinie bis spätestens 19. Dezember 2010 in nationales Recht umzusetzen. Die vorliegende Novelle soll daher möglichst mit diesem Zeitpunkt in Kraft treten. Die Z 1 bis 3 enthalten Übergangsbestimmungen.

Gemäß der Z 1 sind die Bestimmungen betreffend Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit auf die in den Verzeichnissen 1 und 2 idF. BGBl. I Nr. 24/2010 beschriebenen Straßenzüge nicht anzuwenden. Da die Folgenabschätzung auf einer strategischen Ebene ansetzt und in einer sehr frühen Planungsphase durchgeführt werden sollte, wäre die Durchführung einer Folgenabschätzung bei den in den Verzeichnissen bereits beschriebenen Straßenzügen nicht mehr sinnvoll. Eine Folgenabschätzung ist somit nur für einen Straßenzug durchzuführen, der neu in eines der Verzeichnisse aufgenommen oder dessen Beschreibung wesentlich geändert wird.

Gemäß der Z 2 sind die Bestimmungen betreffend Straßenverkehrssicherheitsaudit auf jene Vorhaben nicht anzuwenden, für die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der vorliegenden Novelle bereits ein Genehmigungsverfahren nach dem BStG 1971 oder nach dem UVP-G 2000 anhängig ist. Da bei diesen Vorhaben die Planungsphase schon sehr weit fortgeschritten ist, sollen Verkehrssicherheitsaudits bis zur Fertigstellung des Baus weiterhin auf Grundlage der RVS 02.02.33 betreffend das Verkehrssicherheitsaudit durchgeführt werden. Danach kommen die Bestimmungen betreffend die Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen (§ 5 Abs. 6) zur Anwendung.

Da es nach Inkrafttreten der vorliegenden Novelle noch einige Zeit brauchen wird, bis der ASFINAG eine hinreichend große Zahl an zertifizierten Straßenverkehrssicherheitsgutachtern zur Verfügung steht, ist in der Z 3 vorgesehen, dass die ASFINAG in der Zeit bis 13. Dezember 2013 (vgl. Art. 9 Abs. 4 lit. b iVm Art. 8 Abs. 1 der Richtlinie 2008/96/EG) für die Erfüllung jener Aufgaben, die zertifizierten Straßenverkehrssicherheitsgutachtern vorbehalten sind, auch Personen heranziehen darf, die zwar über kein Zertifikat verfügen, jedoch hinsichtlich der fachlichen Qualifikation zumindest die Voraussetzungen des § 5a Abs. 2 Z 1 erfüllen. Auch diese Personen müssen jedenfalls unabhängig sein.

Entsprechend dem Art. 9 Abs. 3 der Richtlinie 2008/96/EG wird in der Z 4 vorgesehen, dass vor Inkrafttreten der vorliegenden Novelle absolvierte Ausbildungen, die in Inhalt und Umfang mit dem Lehrgang für Straßenverkehrssicherheitsgutachter vergleichbar sind, anerkannt werden.