

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

Der vorliegende Entwurf dient der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1936 zur Änderung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur, ABl. Nr. L 305 vom 26.11.2019 S. 1. Die Umsetzung erfolgt im Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971), BGBl. Nr. 286/1971. Eine wesentliche Neuerung stellt die Erweiterung des Anwendungsbereiches der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur, ABl. Nr. L 319 vom 29.11.2008 S. 59, dar. Künftig sollen nicht nur Straßen des transeuropäischen Straßennetzes (TEN-Netz), sondern darüber hinaus auch Autobahnen und Schnellstraßen außerhalb des TEN-Netzes in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2008/96/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2019/1936 (im Folgenden: Sicherheitsmanagement-RL) fallen.

Weiters wird mit der Richtlinie (EU) 2019/1936 ein neues Verfahren für eine netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertung etabliert, welches die bisherige Straßenverkehrssicherheitsanalyse ersetzen soll.

Im Rahmen der Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen (Road Safety Inspections, RSI) wird zudem erstmals eine „gemeinsame Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung“ von Straßenabschnitten, die an unter die Richtlinie 2004/54/EG über Mindestanforderungen an die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz, ABl. Nr. L 167 vom 30.04.2004 S. 39, in der Fassung der Berichtigung ABl. Nr. L 201 vom 07.06.2004 S. 56, in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 596/2009, ABl. Nr. L 188 S. 14, fallende Straßentunnel angrenzen, vorgesehen. Die Einführung dieser „gemeinsamen Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung“ macht auch eine Novellierung von Bestimmungen des Straßentunnel-Sicherheitsgesetzes (STSG), BGBl. I Nr. 54/2006, erforderlich.

Schließlich sieht die Richtlinie (EU) 2019/1936 noch eine Berücksichtigung „ungeschützter Verkehrsteilnehmer“ (z.B. Radfahrer, Fußgänger und Motorradfahrer) bei der Durchführung bestimmter Verfahren (z.B. der netzweiten Straßenverkehrssicherheitsbewertung und der RSI) sowie bei der Aus- und Fortbildung von Straßenverkehrssicherheitsgutachtern vor.

Entsprechungstabelle:

Richtlinie 2008/96/EG idF Richtlinie (EU) 2019/1936	Bundesstraßengesetz 1971
Art. 1 Abs. 1	§ 5 Abs. 1
Art. 1 Abs. 2	§ 5 Abs. 1
Art. 1 Abs. 3	§ 5 Abs. 1
Art. 1 Abs. 4	§ 5 Abs. 1 und Abs. 2
Art. 1 Abs. 5	§ 5 Abs. 2
Art. 2 Nr. 3	§ 5 Abs. 3
Art. 2 Nr. 4	§ 5 Abs. 4
Art. 2 Nr. 6	§ 5 Abs. 5
Art. 2 Nr. 7	§ 5 Abs. 6
Art. 2 Nr. 7a	§ 5 Abs. 6
Art. 2 Nr. 10	§ 5 Abs. 3 bis 6 und § 5c Abs. 3 Z 4 sowie Umsetzung durch Verordnung
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 durch Verordnung
Art. 3 Abs. 3	Umsetzung durch Verordnung
Art. 4 Abs. 1	§ 5 Abs. 1 Z 2 und Abs. 4
Art. 4 Abs. 2 erster Satz iVm Anhang II	Umsetzung 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 durch Verordnung
Art. 4 Abs. 5	Umsetzung durch Verordnung

Art. 5 Abs. 1	§ 5 Abs. 1 Z 3 und Abs. 5 sowie Umsetzung durch Verordnung
Art. 5 Abs. 2	§ 5 Abs. 1 Z 3 und Abs. 5 sowie Umsetzung durch Verordnung und durch § 96 StVO 1960
Art. 5 Abs. 3	§ 5 Abs. 5 und § 34 Abs. 13 Z 1
Art. 5 Abs. 4	§ 5 Abs. 5 und Umsetzung durch Verordnung
Art. 5 Abs. 6	§ 5 Abs. 5 Z 2
Art. 6 Abs. 1	§ 5 Abs. 1 Z 4 und Abs. 6 und Umsetzung durch Verordnung
Art. 6 Abs. 3	§ 5 Abs. 6 sowie Umsetzung durch Verordnung
Art. 6 Abs. 4	Umgesetzt durch Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS 05.05)
Art. 6a Abs. 1	§ 5 Abs. 6
Art. 6a Abs. 3	§ 5 Abs. 6 und § 5a Abs. 2
Art. 6a Abs. 4	§ 5 Abs. 5 und Abs. 6 sowie Umsetzung durch Verordnung
Art. 6a Abs. 5	§ 5 Abs. 5
Art. 6a Abs. 6	§ 5 Abs. 6 sowie Umsetzung durch Verordnung
Art. 6b	§ 5 Abs. 3 bis 6 und § 5c Abs. 3 Z 4 sowie Umsetzung durch Verordnung
Art. 6c Abs. 1 bis Abs. 3	Umsetzung durch StVO 1960, StVZVO 1998 und Bodenmarkierungsverordnung; Straßenverkehrszeichen sind grundsätzlich durch StVO 1960 (z. B. §§ 32 und 34) und StVZVO 1998 (z. B. §§ 1 und 8) umgesetzt; Bodenmarkierungen (Leiteinrichtungen) sind grundsätzlich durch StVO 1960 (z. B. § 34) und Bodenmarkierungsverordnung 1995 (z. B. §§ 1 bis 4) umgesetzt.
Art. 7 Abs. 1 iVm Anhang IV	Umgesetzt durch § 4 StVUST-G und § 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. 1a	§ 5c Abs. 3 Z 4 und § 34 Abs. 13 Z 3
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 Buchst. a	§ 5a Abs. 2 sowie Umsetzung durch Verordnung
Art. 9 Abs. 4 Buchst. b	§ 5 Abs. 4 letzter Satz und Abs. 6 letzter Satz jeweils iVm § 34 Abs. 8 Z 3
Art. 9 Abs. 4 Buchst. c	§ 5 Abs. 4 letzter Satz und Abs. 6 letzter Satz
Art. 11a Abs. 1	§ 5 Abs. 5 und § 34 Abs. 13 Z 2 sowie Umsetzung durch Verordnung

Kompetenzgrundlage:

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung dieses Bundesgesetzes ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 9 BV-G (Angelegenheiten der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge).

Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Bundesstraßengesetzes 1971)

Zu Z 1 und 14 (§ 5 Abs. 1 und 2; § 5d Z 3)

Gemäß Art. 1 Abs. 2 der Sicherheitsmanagement-RL gilt die Richtlinie für in Planung, im Bau oder in Betrieb befindliche Straßen, die Teil des transeuropäischen Straßennetzes (TEN-Netz) sind, sowie für Autobahnen und Fernstraßen. Gemäß Art. 2 Nr. 1 der Sicherheitsmanagement-RL bezeichnet der

Ausdruck „transeuropäisches Straßennetz“ das in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU, ABl. Nr. L 348 vom 20.12.2013 S. 1, zuletzt geändert durch die Delegierte Verordnung (EU) Nr. 2019/254, ABl. Nr. L 43 S. 1, beschriebene Straßennetz.

Gemäß Art. 2 Nr. 1a der Sicherheitsmanagement-RL ist eine Autobahn eine Straße, die speziell für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt und gebaut ist, zu der von den angrenzenden Grundstücken aus keine unmittelbare Zufahrt besteht und die folgenden Kriterien erfüllt:

- a) sie weist für beide Verkehrsrichtungen – außer an einzelnen Stellen oder vorübergehend – separate Fahrbahnen auf, die durch einen nicht für den Verkehr bestimmten Geländestreifen oder in Ausnahmefällen auf andere Weise voneinander getrennt sind;
- b) sie hat keine höhengleiche Kreuzung mit Straßen, Eisenbahn- oder Straßenbahnschienen, Radwegen oder Gehwegen;
- c) sie ist speziell als Autobahn gekennzeichnet.

Gemäß Art. 1 Abs. 3 der Sicherheitsmanagement-RL gilt die Richtlinie auch für nicht unter Abs. 2 leg. cit. fallende Straßen und Straßenverkehrsinfrastrukturprojekte außerhalb städtischer Gebiete, zu denen von den angrenzenden Grundstücken keine unmittelbare Zufahrt besteht und deren Fertigstellung aus Unionsmitteln finanziert wird, ausgenommen Straßen, die nicht für den allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr offen sind, wie z. B. Radwege, oder Straßen, die nicht für den allgemeinen Verkehr ausgelegt sind, wie z. B. Zufahrtsstraßen zu Industrieanlagen oder land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben.

In Österreich befinden sich keine Straßen, die unter Art. 1 Abs. 3 der Sicherheitsmanagement-RL fallen. Darüber hinaus sind im gegenständlichen Entwurf auch keine Bundesstraßen gemäß Art. 1 Abs. 4 UAbs. 1 der Sicherheitsmanagement-RL vom Geltungsbereich der Richtlinie ausgenommen.

Das in Österreich bestehende TEN-Netz ist in der Karte in Anhang I Abschnitt 5.4 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 dargestellt.

Der Anwendungsbereich der Sicherheitsmanagement-RL erstreckt sich in Österreich demnach auf das gesamte Bundesstraßennetz (Netz der Autobahnen und Schnellstraßen, Verzeichnis 1 und 2).

In § 5 Abs. 1 werden die Instrumente des Sicherheitsmanagements der Straßenverkehrsinfrastruktur aufgezählt. Gemäß Art. 6b der Sicherheitsmanagement-RL ist den Bedürfnissen der ungeschützten Verkehrsteilnehmer gemäß der Definition in Art. 2 Nr. 10 der Sicherheitsmanagement-RL bei nachfolgenden Verfahren Rechnung zu tragen:

- a) Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit (§ 5 Abs. 3)
- b) Straßenverkehrssicherheitsaudit (§ 5 Abs. 4)
- c) netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertung (§ 5 Abs. 5)
- d) Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen (§ 5 Abs. 6)

Für Bundesstraßen wird bereits grundsätzlich durch Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) ein hohes Sicherheitsniveau bei Planung, Bau und Betrieb von Bundesstraßen sichergestellt (vgl. insbesondere die RVS 02.02.33 betreffend das Verkehrssicherheitsaudit sowie die RVS 02.02.34 betreffend die Road Safety Inspection). Die Bedürfnisse von ungeschützten Verkehrsteilnehmern gemäß der Definition in Art. 2 Nr. 10 der Sicherheitsmanagement-RL finden bereits in den nationalen Richtlinien (z.B. RVS) Berücksichtigung.

Gemäß Art. 1 Abs. 4 UAbs. 3 der Sicherheitsmanagement-RL ist der Europäischen Kommission bis zum 17. Dezember 2021 die Liste des Bundesstraßennetzes in Österreich vorzulegen. Etwaige Änderungen des Bundesstraßennetzes in Österreich sind der Europäischen Kommission bekannt zu geben.

Das bisherige Verfahren der „Straßenverkehrssicherheitsanalyse“ wird mit Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1936 durch das der „netzweiten Straßenverkehrssicherheitsbewertung“ ersetzt (siehe die Erläuterungen zu § 5 Abs. 5), weshalb in den §§ 5 Abs. 1 und 5d Z 3 eine entsprechende begriffliche Anpassung erfolgt.

Zu Z 2 (§ 5 Abs. 5 und 6)

Gemäß Art. 5 Abs. 1 der Sicherheitsmanagement-RL stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass für das gesamte in Betrieb befindliche und in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallende Straßennetz eine netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertung durchgeführt wird.

Durch die netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertung wird das Risiko von Unfällen und deren Schweregrad bewertet und zwar anhand

- a) in erster Linie einer – entweder vor Ort oder mit elektronischen Mitteln durchgeführten – visuellen Untersuchung der Entwurfsmerkmale der Straße (inhärente Sicherheit) und
- b) einer Analyse von Abschnitten des Straßennetzes, die seit über drei Jahren in Betrieb sind und auf denen sich eine im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen hohe Zahl schwerer Unfälle ereignet hat.

Die erste netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertung ist bis spätestens 2024 durchzuführen. Die nachfolgenden Straßenverkehrssicherheitsbewertungen müssen so häufig durchgeführt werden, dass ein angemessenes Sicherheitsniveau gewährleistet ist, jedoch mindestens alle fünf Jahre.

Alle Abschnitte des Straßennetzes sind auf der Grundlage des Ergebnisses der Straßenverkehrssicherheitsbewertung hinsichtlich des Bedarfs der weiteren Maßnahmen zu priorisieren und hierfür entsprechend ihrem Sicherheitsniveau in mindestens drei Kategorien einzustufen.

Über die Sicherheitseinordnung (netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertung inklusive Liste allfälliger aktualisierter Bestimmungen der nationalen Leitlinien, darunter insbesondere die Verbesserungen in Bezug auf den technologischen Fortschritt und den Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmer) des gesamten bewerteten Netzes ist erstmals bis zum 31. Oktober 2025 und in weiterer Folge alle fünf Jahre der Europäischen Kommission ein Bericht vorzulegen.

Die Einstufung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit ist bereits in § 96 StVO 1960 umfassend geregelt. Der vorliegende Entwurf greift auch weiterhin in dieses System nicht ein und sieht keine Bestimmung betreffend das Unfallhäufungsstellenmanagement vor.

Für die Einstufung der Sicherheit des Straßennetzes wird im vorliegenden Entwurf das Instrument der netzweiten Straßenverkehrssicherheitsbewertung geschaffen. Dabei wird das gesamte in Betrieb befindliche Bundesstraßennetz unter Berücksichtigung der Entwurfsmerkmale der Straße in Abschnitte eingeteilt und das Risiko von Unfällen und deren Schweregrad bewertet. Sodann wird die Sicherheit der untersuchten Straßenabschnitte unter Berücksichtigung des Potentials für die Senkung der Unfallkosten in mindestens drei Kategorien eingestuft. Auf Grundlage dieser Einstufung erfolgt eine Prioritätenreihung jener Straßenabschnitte, welche das größte Potential für die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Senkung der Unfallkosten haben, vorrangig unter Berücksichtigung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses der Maßnahmen. Die Ergebnisse der netzweiten Straßenverkehrssicherheitsbewertung sind durch gezielte Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen oder durch direkte Abhilfemaßnahmen weiterzuerfolgen. Dadurch soll erreicht werden, dass die für die Unfallverhütung zur Verfügung stehenden Mittel möglichst effizient eingesetzt werden.

Nähere Regelungen über Ablauf und maßgebliche Aspekte der netzweiten Straßenverkehrssicherheitsbewertung und des Berichtes zur Vorlage an die Europäischen Kommission werden durch Verordnung festgelegt.

Gemäß Art. 6 der Sicherheitsmanagement-RL sind regelmäßige Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen mit ausreichender Häufigkeit durchzuführen, damit ein angemessenes Sicherheitsniveau für die betreffende Straßenverkehrsinfrastruktur gewährleistet ist.

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 vorliegenden Entwurf wird zwischen einfachen und gezielten Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen unterschieden. Die einfache jährliche Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung ist für einen Straßenabschnitt auch dann durchzuführen, wenn im selben Jahr für diesen Straßenabschnitt eine gezielte Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung durchgeführt wird. Einfache Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen entsprechen den in Art. 6 Abs. 1 Sicherheitsmanagement-RL angeführten regelmäßigen Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen.

Die gezielte Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung entspricht der bisher gemäß § 5 Abs. 6 durchgeführten vertieften Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung. Lediglich die Bezeichnung wird an den in der Richtlinie verwendeten Begriff angepasst.

Für die Durchführung der einfachen jährlichen Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung sind fachlich qualifizierte Personen heranzuziehen. Diese Personen müssen keine zertifizierten Straßenverkehrssicherheitsgutachter gemäß § 5a oder § 5b sein.

Die ASFINAG hat für die Durchführung von gezielten Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen ein Expertenteam zu bestellen, in welchem zumindest der Leiter des Teams ein unabhängiger, gemäß § 5a oder § 5b zertifizierter Straßenverkehrssicherheitsgutachter sein 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.

Ein Experte oder eine Expertin iSd § 5 Abs. 6 ist eine Person, die über überdurchschnittlich umfangreiches Wissen auf einem der Fachgebiete gemäß § 5c Abs. 3 verfügt und Aufgaben und Probleme zielorientiert, sachgerecht, methodengeleitet und selbständig lösen und das Ergebnis beurteilen kann.

Um mögliche Sicherheitsdefizite und Gefahrenpotentiale im Zusammenhang mit Straßenbaustellen festzustellen, sind diese im Rahmen der gezielten Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen mitzubegutachten. Bei komplexen Baustellen können im Sinne der Verkehrssicherheit eigene RSA (Road Safety Audits) und/oder RSI durchgeführt werden. Unter Verweis auf Art. 6 Abs. 4 Sicherheitsmanagement-RL erstellt und veröffentlicht die Forschungsgesellschaft Straße, Schiene und Verkehr (FSV) Richtlinien für Straßenbaustellen, welche durch den Bund für den Bereich der Bundesstraßen verbindlich erklärt werden.

Abschnitte des Straßennetzes, die an unter die Richtlinie 2004/54/EG fallende Straßentunnel des transeuropäischen Straßennetzes angrenzen, weisen ein hohes Potential für ein Unfallrisiko auf. Um die Verkehrssicherheit im Bereich des Tunnelportals und Tunnelvorportals zu verbessern, sind gemeinsame gezielte Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen durch die zuständigen Stellen der Straßen- und Tunnelbehörden oder des jeweils benannten Vertreters durchzuführen. Die Richtlinie 2004/54/EG ist in Österreich mit dem Straßentunnel-Sicherheitsgesetz (STSG) umgesetzt. Gemäß § 13 STSG ist die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) die zuständige Tunnel-Verwaltungsbehörde.

Gemäß den RVS 09.01.25 wird der Bereich des Tunnelvorportales mit einer Länge von 250 m vor und nach dem Tunnel festgelegt.

Die gemeinsamen Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen werden so häufig durchgeführt, dass ein angemessenes Sicherheitsniveau gewährleistet ist, in jedem Fall jedoch mindestens alle sechs Jahre.

Nähere Regelungen über Ablauf und maßgebliche Aspekte der einfachen und der gezielten Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen werden durch Verordnung festgelegt.

Zu Z 3, 4, 7 und 9 (§ 5a Abs. 3, 4, 7 und 8; § 5b Abs. 2, 3, 5 und 6)

Die Änderung dient der Klarstellung des Verfahrensablaufs sowie der Einbringungsstelle für die entsprechenden Anträge.

Zu Z 5, 10, 13 und 15 (§ 5a Abs. 5; § 5c Abs. 2 und 4 bis 6; § 5d Z 6)

Im neu eingefügten Abs. 4 in § 5c erfolgt die Klarstellung bzw. Hervorstreichung, dass in einem Fortbildungslehrgang für zertifizierte Straßenverkehrssicherheitsgutachter auch Aktualisierungen und Entwicklungen im Bereich der in § 5c Abs. 3 angeführten Ausbildungsschwerpunkte zu vermitteln sind. Neu hinzu kommt das Erfordernis, dass der Fortbildungslehrgang unter Berücksichtigung des Schutzes von ungeschützten Verkehrsteilnehmern mindestens zwei Themenbereiche der Ausbildungsschwerpunkte umfassen muss.

In den §§ 5a Abs. 5, 5c Abs. 2 und 5d Z 6 werden, bedingt durch die Einfügung des neuen § 5c Abs. 4, Verweise angepasst bzw. aufgenommen.

Zu Z 6 und 8 (§ 5a Abs. 6 Z 2 und Abs. 7 Z 1)

Die „gezielte“ Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung entspricht der bisher durchgeführten „vertieften“ Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung. Lediglich die Bezeichnung wird an den in der Sicherheitsmanagement-RL verwendeten Begriff angepasst.

Zu Z 11 und 12 (§ 5c Abs. 3 Z 4 bis 7)

Grundsätzlich sind die Anforderungen für den Schutz von ungeschützten Verkehrsteilnehmern bereits in nationalen Richtlinien (z.B. RVS) und Ausbildungsprogrammen berücksichtigt. Die Nennung in § 5c Abs. 3 Z 4 erfolgt in Umsetzung des Art. 6b und Art. 9 Abs. 1a der Sicherheitsmanagement-RL.

In § 5c Abs. 3 Z 6 wird nunmehr klargestellt, dass sowohl im Rahmen eines Straßenverkehrssicherheitsaudits als auch einer Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung jeweils ein Prüfbericht erstellt wird.

Zu Z 16 (§ 34 Abs. 13)

Die Z 1 bis 3 des neuen Abs. 13 enthalten Übergangsbestimmungen entsprechend den Vorgaben in der Sicherheitsmanagement-RL (Art. 5 Abs. 3, Art. 9 Abs. 1a und Art. 11a Abs. 1).

Zu Z 17 (§ 37 Z 1)

In § 37 wird ein Hinweis auf die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1936 aufgenommen.

Zu Artikel 2 (Änderung des Straßentunnel-Sicherheitsgesetzes)**Zu Z 1 (§ 3 Abs. 5)**

Der Handlungsauftrag an die Tunnel-Verwaltungsbehörde zur Mitwirkung an einer Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung gemäß § 5 Abs. 6 letzter Satz BStG 1971 wird zur Klarstellung auch im STSG bei den Aufgaben der Tunnel-Verwaltungsbehörde genannt.

Zu Z 2 (§ 3 Abs. 5a)

Die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/1936 stellt einen deutlichen Mehraufwand für die BMK als Tunnel-Verwaltungsbehörde dar, weil ihr zusätzliche Abstimmungserfordernisse sowie behördliche Maßnahmen obliegen können. Spezialisten auf dem Fachgebiet der Tunnelsicherheit sind zudem nur sehr schwer oder gar nicht für eine Behörde rekrutierbar. Deshalb soll es der Tunnel-Verwaltungsbehörde ermöglicht werden, für die Durchführung von Inspektionen gemäß § 3 Abs. 5 einen auf dem Gebiet der Tunnelsicherheit spezialisierten Sachverständigen mit Bescheid zu bestellen, ohne dass die Voraussetzungen des § 52 Abs. 2 und 3 AVG erfüllt sein müssen. Die damit geschaffene Möglichkeit zur Beiziehung von nichtamtlichen Sachverständigen hat einen beschleunigenden und vereinfachenden Effekt auf die durchzuführenden Inspektionen. Dies ist einerseits dadurch bedingt, dass das nationale Prüfsystem in Einklang mit dem europaweiten System hinsichtlich Modus der Bestellung sowie Kreis der Gutachter steht. Andererseits ist das Abgehen von den Regeln des § 52 Abs. 2 und 3 AVG unerlässlich, da in der Praxis, um möglichst Synergieeffekte mit den Sicherheitsüberprüfungen des Tunnel-Managers zu nutzen sowie zusätzliche Sperren der Bundesstraßen und damit bedingt Ableitungen in das Landes- bzw. Gemeindestraßennetz möglichst zu vermeiden, eine entsprechend erforderliche Dispositionsmöglichkeit der Behörde – über das gewöhnliche Maß hinaus – gegeben sein muss.

Eine Vorschreibung der der Behörde dadurch entstehenden Kosten an den Tunnel-Manager findet in sinngemäßer Anwendung des § 7 Abs. 5 statt.

