

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

Mit diesem Bundesgesetz soll das Bundesstraßennotfallgesetz (BStNG) erlassen werden.

In Anlehnung an das Bundes-Krisensicherheitsgesetz (B-KSG), BGBl. I Nr. 89/2023, soll primär den aktuellen globalen Entwicklungen im Bereich der Energieversorgung und den daraus resultierenden Gefahren für den Straßenverkehr am Bundesstraßennetz von der Energiemangellage bis hin zu einem Blackout Rechnung getragen werden. Zusätzlich soll es Anwendung auf Großschadensereignisse im Bereich des Bundesstraßennetzes finden.

Ziel dieses Gesetzes ist die Absicherung von Verfahren des Notfallmanagements für den Betrieb der Bundesstraße im Falle einer Energiemangellage, eines Blackouts oder eines anderen Großschadensereignisses.

Im Falle eines Blackouts steht nur das Bundesstraßennetz als einzige bundesweite Verkehrsinfrastruktur für die Versorgung und den Transport zur Verfügung, da in einem solchen Fall der reguläre Bahn- wie auch der Flugverkehr eingestellt wird. Bei den Verkehrsträgern Flugverkehr, Eisenbahn und Schifffahrt wird es voraussichtlich zu einem eingeschränkten Notbetrieb kommen.

Nach derzeitiger Rechtslage kann im Falle eines Blackouts die Erfüllung der Mindestvoraussetzungen für den Betrieb eines Tunnels im Sinne des Straßentunnel-Sicherheitsgesetzes (STSG), BGBl. I Nr. 54/2006, durch die Bundesstraßenverwaltung nicht gewährleistet werden. In einem solchen Fall dürfen die Tunnel im Bundesstraßennetz nur noch leergefahren und müssen anschließend gesperrt werden. Durch Erlassung einer Verordnung im Sinne des Gesetzes soll eine rechtskonforme Nutzung der Tunnel im Sinne des STSG ermöglicht werden.

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 außer der Straßenpolizei).

Besonderer Teil

Zu § 1 (Anwendungsbereich):

Unter einer großräumigen Störung der Energieversorgung ist eine bezirksübergreifende Energiemangellage sowie ein Blackout zu verstehen. Ein Blackout ist gemäß Art. 3 Abs. 2 Z 22 der Verordnung (EU) 2017/1485 zur Festlegung einer Leitlinie für den Übertragungsnetzbetrieb ein Netzzustand, in dem der Betrieb des Übertragungsnetzes ganz oder teilweise eingestellt ist.

Da beim Vorliegen einer großräumigen Störung des Bundesstraßennetzes eine rasche Reaktion erforderlich ist, ist aus zeitlichen Gründen von der Einhaltung der Vorgaben der §§ 17 und 18 des Bundeshaushaltsgesetzes 2013 (BHG 2013), BGBl. I Nr. 139/2009, abzusehen. Daher soll die Notwendigkeit zur Erstellung einer wirkungsorientierten Folgenabschätzung im Zusammenhang mit dieser Verordnung entfallen.

Zu § 2 (Maßnahmen):

Die derzeitige Rechtslage im Bereich der Tunnelsicherheit lässt einen Betrieb abseits der allgemeinen technischen Vorgaben nicht zu. Im Falle eines Blackouts ist ein sicherer Tunnelbetrieb mit verfügbaren Mitteln nicht gewährleistet. Eine Anpassung der Mindeststandards für den zeitlich beschränkten Fall eines Blackouts ist für die Aufrechterhaltung des Betriebs des Bundesstraßennetzes unabdingbar. Die notwendigen Anpassungen sollen mittels Verordnung der Bundesministerin bzw. des Bundesministers für Innovation, Mobilität und Infrastruktur verwirklicht werden. Mit der Verordnung soll auch in die gültigen

Genehmigungen gemäß § 8 STSG eingegriffen werden. Ein gänztliches Außerkraftsetzen der Betriebsgenehmigung von Tunneln nach dem STSG erscheint im Falle eines Blackouts nicht notwendig und so soll durch die Verordnung lediglich in jene Bereiche der Genehmigung gemäß § 8 STSG eingegriffen werden, die im Blackoutfall nicht eingehalten werden können. Nach Beendigung der Verordnung sollen die Genehmigungen gemäß § 8 STSG wieder vollinhaltlich in Kraft treten.

Im Falle von unvorhersehbar eingetretenen Ereignissen dürfen zudem Organe der Straßenaufsicht sowie auch die Organe des Straßenerhalters (bei Bundesstraßen ist dies die Bundesstraßenverwaltung / ASFINAG) gemäß § 44b Straßenverkehrsordnung 1960 zusätzlich notwendige Maßnahmen, wie die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit, Fahrverbote, Sperren oder die Einschränkung der Benutzung der Bundesstraße auf bestimmte Personen- und Berufsgruppen, treffen. Diese Maßnahmen richten sich an die Straßenbenützer und sind so zu werten, als ob sie von der sonst zuständigen Behörde getroffen worden wären.

Zu § 3 (Kundmachung und zeitlicher Geltungsbereich):

Die Entscheidung über die Form der Kundmachung obliegt der zur Erlassung der Verordnung zuständigen Behörde. Eine anlassfallabhängige Kundmachungsart besteht für den Fall, dass eine Kundmachung im Bundesgesetzblatt nicht oder nicht zeitgerecht möglich ist.

Es kann davon ausgegangen werden, dass eine Wiederherstellung des Netzes, abhängig von der Infrastruktur des jeweiligen Bundeslandes, innerhalb eines Zeitraumes zwischen drei und sieben Tagen möglich ist. Die Verlängerung einer Verordnung über den Zeitraum von zehn Tagen hinaus ist nicht zulässig. Bei Bedarf und Vorliegen der Voraussetzungen ist eine erneute Erlassung möglich.