

# BUNDESGESETZBLATT

## FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

---

**Jahrgang 2022****Ausgegeben am 27. Juli 2022****Teil I**

---

**123. Bundesgesetz:** **Änderung des Bundesstraßengesetzes 1971 und des Straßentunnel-Sicherheitsgesetzes**  
(NR: GP XXVII RV 1531 AB 1543 S. 167. BR: AB 11058 S. 944.)  
[CELEX-Nr.: 32019L1936]

---

### **123. Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971 und das Straßentunnel-Sicherheitsgesetz geändert werden**

Der Nationalrat hat beschlossen:

#### **Artikel 1**

#### **Änderung des Bundesstraßengesetzes 1971**

Das Bundesgesetz vom 16. Juli 1971, betreffend die Bundesstraßen (Bundesstraßengesetz 1971 – BStG 1971), BGBl. Nr. 286/1971, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 156/2021, wird wie folgt geändert:

##### *1. § 5 Abs. 1 und 2 lautet:*

„(1) Zur Erhöhung der Sicherheit auf den Bundesstraßen werden folgende Instrumente vorgesehen:

1. Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit,
2. Straßenverkehrssicherheitsaudit,
3. netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertung des in Betrieb befindlichen Straßennetzes und Veröffentlichung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit,
4. Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung,
5. Unfallkostenrechnung und
6. Bestellung und Ausbildung von Gutachtern.

(2) Die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat die Europäische Kommission über Änderungen (Aufnahme oder Auflassung von Straßenzügen) in der Liste des Bundesstraßennetzes, welche an die Europäische Kommission übermittelt wurde, zu informieren. Die in Abs. 1 genannten Instrumente gelten nicht für Straßen in Tunneln, die dem Geltungsbereich des Straßentunnel-Sicherheitsgesetzes (STSG), BGBl. I Nr. 54/2006, in der jeweils geltenden Fassung, unterliegen.“

##### *2. § 5 Abs. 5 und 6 lautet:*

„(5) Durch die netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertung gemäß Abs. 1 Z 3 wird das Risiko von Unfällen und deren Schweregrad bewertet. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) führt mindestens alle fünf Jahre eine netzweite, abschnittsweise Straßenverkehrssicherheitsbewertung des gesamten in Betrieb befindlichen Bundesstraßennetzes durch. Die netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertung besteht aus

1. einer Einstufung der Sicherheit des untersuchten Bundesstraßennetzes unter Berücksichtigung der Entwurfsmerkmale (Sicherheitseinschätzung) der Straße und des Potentials für die Senkung der Unfallkosten in mindestens drei Kategorien und
2. einer Prioritätenreihung jener Straßenabschnitte, bei denen eine Verbesserung der Infrastruktur das größte Potential für die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Senkung der Unfallkosten hat.

Die Ergebnisse der netzweiten Straßenverkehrssicherheitsbewertung sind entweder durch gezielte Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen oder durch direkte Abhilfemaßnahmen weiterzuverfolgen. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) veröffentlicht jährlich auf seiner Internetseite eine Aufstellung der Straßenabschnitte mit hoher Unfallhäufigkeit. Die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat der Europäischen Kommission alle fünf Jahre einen Bericht über die Sicherheitseinordnung des gesamten bewerteten Bundesstraßennetzes vorzulegen.

(6) Die Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen gemäß Abs. 1 Z 4 sind periodische Überprüfungen der in Betrieb befindlichen Bundesstraßen einschließlich etwaiger Baustellen zur Feststellung von Sicherheitsdefiziten und Gefahrenpotentialen, die zu ihrer Behebung Maßnahmen unter Berücksichtigung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses erfordern. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) hat jährlich einfache Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen und mindestens alle zehn Jahre gezielte Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen durchzuführen. Im Falle des Neubaus von Bundesstraßen sind gezielte Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen erstmals innerhalb von drei Jahren ab Verkehrsfreigabe durchzuführen. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) bestellt für die Durchführung der gezielten Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung ein Expertenteam, in dem zumindest der Leiter des Teams ein unabhängiger, gemäß § 5a oder § 5b zertifizierter Straßenverkehrssicherheitsgutachter sein muss. Gezielte Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen 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, sind mindestens alle sechs Jahre gemeinsam mit der für die Umsetzung der Richtlinie zuständigen Stelle durchzuführen.“

3. In § 5a Abs. 3 erster Satz wird nach dem Wort „erfolgen“ die Wortfolge „und ist beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie einzubringen“ eingefügt.

4. In § 5a Abs. 4 erster Satz und § 5b Abs. 3 erster Satz wird nach dem Wort „Antragsteller“ die Wortfolge „mit Bescheid“ eingefügt.

5. In § 5a Abs. 5 wird nach dem Wort „Jahren“ die Wortfolge „in einem Fortbildungslehrgang gemäß § 5c Abs. 4“ eingefügt.

6. In § 5a Abs. 6 Z 2 wird das Wort „vertiefte“ durch das Wort „gezielte“ ersetzt.

7. In § 5a Abs. 7 wird nach dem zweiten Satz, in § 5b Abs. 2 nach dem ersten Satz und in § 5b Abs. 5 nach dem zweiten Satz folgender Satz eingefügt:

„Der Antrag ist beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie einzubringen.“

8. In § 5a Abs. 7 Z 1 wird das Wort „vertieften“ durch das Wort „gezielten“ ersetzt.

9. In § 5a Abs. 8 erster Satz und § 5b Abs. 6 erster Satz wird nach dem Wort „Technologie“ die Wortfolge „mit Bescheid“ eingefügt.

10. In § 5c Abs. 2 erster Satz wird der Ausdruck „Abs. 4“ durch den Ausdruck „Abs. 5“ ersetzt.

11. In § 5c Abs. 3 erhalten die bisherigen Z 4 und 6 die Ziffernbezeichnungen „5.“ und „7.“ und wird nach Z 3 folgende Z 4 eingefügt:

„4. Schutz von ungeschützten Verkehrsteilnehmern,“

12. In § 5c Abs. 3 Z 5 wird das Wort „Auditbericht“ durch die Wort- und Zeichenfolge „Prüfberichterstellung (Straßenverkehrssicherheitsaudit und Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung)“ und die Ziffernbezeichnung „5.“ durch die Ziffernbezeichnung „6.“ ersetzt.

13. In § 5c werden die bisherigen Absatzbezeichnungen „(4)“ und „(5)“ durch die Absatzbezeichnungen „(5)“ und „(6)“ ersetzt und wird nach Abs. 3 folgender Abs. 4 eingefügt:

„(4) In einem Fortbildungslehrgang für zertifizierte Straßenverkehrssicherheitsgutachter sind die für die Tätigkeit eines Straßenverkehrssicherheitsgutachters erforderlichen Aktualisierungen und Entwicklungen der Kenntnisse und Fähigkeiten zu den in Abs. 3 angeführten Ausbildungsschwerpunkten zu vermitteln. Der Fortbildungslehrgang muss unter Berücksichtigung des Schutzes von ungeschützten

Verkehrsteilnehmern mindestens zwei Themenbereiche der in Abs. 3 angeführten Ausbildungsschwerpunkte umfassen.“

14. In § 5d Z 3 wird das Wort „Straßenverkehrssicherheitsanalyse“ durch das Wort „Straßenverkehrssicherheitsbewertung“ ersetzt.

15. In § 5d Z 6 wird nach dem Ausdruck „§ 5c Abs. 3“ der Ausdruck „und 4“ eingefügt.

16. Dem § 34 wird folgender Abs. 13 angefügt:

„(13) Die §§ 5 Abs. 1, 2, 5 und 6, 5a Abs. 3 bis 8, 5b Abs. 2, 3, 5 und 6, 5c Abs. 2 bis 6, 5d und 37 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 123/2022 treten mit dem auf die Kundmachung im Bundesgesetzblatt folgenden Tag in Kraft. Für den Übergang zur neuen Rechtslage gilt Folgendes:

1. Die erste netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertung gemäß § 5 Abs. 5 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 123/2022 ist bis spätestens 31. Dezember 2024 durchzuführen.
2. Der Europäischen Kommission ist der erste Bericht über die Sicherheitseinordnung des gesamten gemäß § 5 Abs. 5 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 123/2022 bewerteten Netzes bis spätestens 31. Oktober 2025 vorzulegen.
3. § 5c Abs. 3 Z 4 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 123/2022 gilt für Straßenverkehrssicherheitsgutachter, die ihre Ausbildung ab 17. Dezember 2024 absolvieren.“

17. § 37 lautet:

„§ 37. Durch dieses Gesetz werden folgende Richtlinien umgesetzt:

1. Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur, ABl. Nr. L 319 vom 29.11.2008 S. 59, in der Fassung 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;
2. Richtlinie 2012/18/EU zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG, ABl. Nr. L 197 vom 24.7.2012 S. 1.“

## Artikel 2

### Änderung des Straßentunnel-Sicherheitsgesetzes

Das Bundesgesetz über die Sicherheit von Straßentunneln (Straßentunnel-Sicherheitsgesetz – STSG), BGBl. I Nr. 54/2006, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 96/2013, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 3 Abs. 5 wird folgender Satz angefügt:

„Ebenso hat die Tunnel-Verwaltungsbehörde an gezielten Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen gemäß § 5 Abs. 6 letzter Satz des Bundesstraßengesetzes 1971, BGBl. Nr. 286/1971, in der jeweils geltenden Fassung, mitzuwirken.“

2. Nach § 3 Abs. 5 wird folgender Abs. 5a eingefügt:

„(5a) Die Beiziehung von nichtamtlichen Sachverständigen für einzelne Inspektionen gemäß Abs. 5 oder für Teilaufgaben solcher Inspektionen ist auch ohne Vorliegen der Voraussetzungen des § 52 Abs. 2 und 3 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, BGBl. Nr. 51/1991, zulässig. Ein beigezogener Sachverständiger muss über die zur Durchführung einer Inspektion oder ihrer Teilaufgaben erforderliche Qualifikation in Bezug auf Ausbildung, Berufserfahrung, Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen. Es können auch fachlich einschlägige Anstalten, Institute oder Unternehmen als Sachverständige bestellt werden. Der Sachverständige muss vom Tunnel-Manager funktional und wirtschaftlich unabhängig sein. Hinsichtlich der Kosten gilt § 7 Abs. 5 sinngemäß.“

**Van der Bellen**

**Nehammer**

