

Kurztitel

Bundesstraßengesetz 1971

Kundmachungsorgan

BGBI. Nr. 286/1971 zuletzt geändert durch BGBI. I Nr. 7/2017

Typ

BG

§/Artikel/Anlage

§ 5

Inkrafttretensdatum

01.07.2017

Außerkrafttretensdatum

27.07.2021

Abkürzung

BStG 1971

Index

96/01 Bundesstraßengesetz 1971

Text**Sicherheitsmanagement**

§ 5. (1) Zur Erhöhung der Sicherheit auf den Bundesstraßen, die Teil des transeuropäischen Straßennetzes sind, werden folgende Instrumente vorgesehen:

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

Der Ausdruck „transeuropäisches Straßennetz“ bezeichnet das in Anhang I Abschnitt 2 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, in der jeweils geltenden Fassung, beschriebene Straßennetz.

(2) Die in Abs. 1 genannten Instrumente gelten nicht für Tunnel, die dem Geltungsbereich des Straßentunnel-Sicherheitsgesetzes (STSG), BGBI. I Nr. 54/2006, in der jeweils geltenden Fassung, unterliegen.

(3) Die Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit gemäß Abs. 1 Z 1 ist eine strategisch orientierte, vergleichende Analyse der Auswirkungen einer neuen Bundesstraße oder

wesentlicher Änderungen an bestehenden Bundesstraßen auf die Sicherheit im Straßennetz. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) hat die Folgenabschätzung

1. für den Neubau von Bundesstraßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 2 km vor der Einreichung zur Genehmigung gemäß § 4 Abs. 1,
2. für die Auflassung von Straßenteilen nach § 4 Abs. 3 auf der Ebene des Einreichprojekts in vereinfachter Form

durchzuführen. Die entsprechenden Unterlagen sind spätestens mit dem Einreichprojekt zur Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß § 4 Abs. 1 bzw. zur Auflassung von Straßenteilen nach § 4 Abs. 3 dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vorzulegen.

(4) Das Straßenverkehrssicherheitsaudit gemäß Abs. 1 Z 2 ist eine unabhängige, eingehende, systematische und technische Prüfung der Entwurfsmerkmale einer Straße unter dem Sicherheitsaspekt und bezieht sich auf das Einreichprojekt, das Bauprojekt und den fertig gestellten Bau von Bundesstraßenbauvorhaben nach § 4 Abs. 1. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) bestellt für die Durchführung des Straßenverkehrssicherheitsaudits einen unabhängigen, gemäß § 5a oder § 5b zertifizierten Straßenverkehrssicherheitsgutachter. Wird ein Team für die Durchführung des Straßenverkehrssicherheitsaudits bestellt, muss zumindest der Leiter des Teams ein unabhängiger, gemäß § 5a oder § 5b zertifizierter Straßenverkehrssicherheitsgutachter sein.

(5) Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) führt mindestens alle drei Jahre eine netzweite, abschnittsweise Straßenverkehrssicherheitsanalyse des gesamten in Betrieb befindlichen Straßennetzes, soweit es Teil des transeuropäischen Straßennetzes ist, durch. Die Straßenverkehrssicherheitsanalyse besteht aus

1. einer Einstufung der Sicherheit des untersuchten Straßennetzes unter Berücksichtigung des Potenzials für die Senkung der Unfallkosten und
2. einer Prioritätenreihung jener Straßenabschnitte, bei denen eine Verbesserung der Infrastruktur das größte Potenzial für die Senkung der Unfallkosten hat, unter Berücksichtigung sicherheitsrelevanter Faktoren wie Unfallgeschehen, Verkehrsaufkommen und Verkehrsart.

Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) setzt nach Durchführung eines Lokalausgleichs unfallverhütende Maßnahmen an jenen Straßenabschnitten, die gemäß der Straßenverkehrssicherheitsanalyse das größte Potenzial für die Senkung der Unfallkosten haben, vorrangig unter Berücksichtigung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses der Maßnahmen. Für die Durchführung des zuvor erwähnten Lokalausgleichs ist ein Expertenteam zu bestellen, in dem mindestens ein gemäß § 5a oder § 5b zertifizierter Straßenverkehrssicherheitsgutachter vertreten sein muss. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) veröffentlicht jährlich auf seiner Internetseite eine Aufstellung der Straßenabschnitte mit hoher Unfallhäufigkeit.

(6) Die Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen gemäß Abs. 1 Z 4 sind periodisch wiederkehrende Überprüfungen der in Betrieb befindlichen Bundesstraßen einschließlich etwaiger Baustellen zur Feststellung von Sicherheitsdefiziten und Gefahrenpotentialen, die zu ihrer Behebung Maßnahmen erfordern. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) hat jährlich einfache Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen und mindestens alle zehn Jahre vertiefte Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen durchzuführen. Im Falle des Neubaus von Bundesstraßen sind vertiefte Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen erstmals innerhalb von drei Jahren ab Verkehrsfreigabe durchzuführen. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) bestellt für die Durchführung der vertieften Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung einen unabhängigen, gemäß § 5a oder § 5b zertifizierten Straßenverkehrssicherheitsgutachter. Wird ein Team für die Durchführung der vertieften Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung bestellt, muss zumindest der Leiter des Teams ein unabhängiger, gemäß § 5a oder § 5b zertifizierter Straßenverkehrssicherheitsgutachter sein.

(7) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat jeweils die durchschnittlichen Kosten zu errechnen, die dadurch verursacht werden, dass bei einem Straßenverkehrsunfall auf einer Bundesstraße im Sinne des Abs. 1 eine Person getötet bzw. schwer verletzt wird. Die Kostensätze sind erstmalig im Jahr 2012 zu veröffentlichen und danach mindestens alle fünf Jahre zu aktualisieren.

(8) Durch die Abs. 1 bis 7 werden keine subjektiv-öffentlichen Rechte begründet.

Zuletzt aktualisiert am

10.08.2021

Gesetzesnummer

10011428

Dokumentnummer

NOR40188937