

Bundesministerium für
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

per E-Mail: st2@bmk.gv.at

ZI. 13/1 24/5

2023-0.861.652

BG, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (35. StVO-Novelle)

Referent: VP Dr. Eric Heinke, Rechtsanwalt in Wien

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Österreichische Rechtsanwaltskammertag (ÖRAK) dankt für die Übersendung des Entwurfes und erstattet dazu folgende

Stellungnahme:

I. Allgemeine Bemerkungen

Die 35. Novelle der Straßenverkehrsordnung bringt einige Änderungen mit sich, die Bestimmungen der vorangehenden Novellen abrunden soll. Es handelt sich dabei teilweise um kleine Änderungen, deren Auswirkungen aber dennoch einer genauen Betrachtung bedürfen.

Das Kernthema der Novelle betrifft die geplante Verordnungsermächtigung der Länder nach § 94c Abs 3 StVO. Dadurch soll es den Gemeinden möglich werden punktuelle Geschwindigkeitsmessungen im übertragenen Wirkungsbereich durchzuführen.

Es ist begrüßenswert, dass die Problematik von Geschwindigkeitsübertretungen im Ortsgebiet wahrgenommen wird und Schritte unternommen werden, um diese einzudämmen. Es ist zutreffend, dass gerade im Ortsgebiet aufgrund der verschiedenen Verkehrsteilnehmer (KFZ, Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer etc) ein angemessener Schutz der schwachen Verkehrsteilnehmenden gewährleistet sein muss. Außerdem „laden“ kleine Gemeinden wohl eher zu einer überhöhten Geschwindigkeit ein, da das Verkehrsaufkommen meist niedriger ist und die Zone der

Geschwindigkeitsbeschränkung auch sehr kurz sein kann (bei kleinen Gemeinden auch nur wenige hundert Meter).

Eingangs darf hier jedoch gleich erwähnt werden, dass es fraglich ist, ob eine solche Verordnungsermächtigung tatsächlich die gewünschte Wirkung in Form der Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen mit sich bringen kann.

Weiters ist nicht klar, inwieweit der Verwaltungsaufwand durch die zusätzliche Möglichkeit der Installation einer automationsunterstützten Geschwindigkeitsüberwachung und den damit einhergehenden Verwaltungsstrafverfahren steigen wird. In der vereinfachten wirkungsorientierten Folgenabschätzung wird bei den finanziellen Auswirkungen kurz auf dieses Thema eingegangen: Dabei wird argumentiert, dass es zu keinem erhöhten Aufwand kommen muss, da es sich bei der geplanten Änderung lediglich um eine Verordnungsmöglichkeit handelt und die Länder selbst entscheiden können, ob dies durch den 20-prozentigen Anteil der eingehobenen Strafen gedeckt sein wird. Dies widerspricht jedoch der Intention des Gesetzgebers, das Unfallrisiko im Ortsgebiet zu vermindern und verschiebt die Handlungsverantwortung auf die jeweiligen Länder.

II. Zu den Regelungen im Einzelnen

Zu Z 1. (§ 24 Abs 1 lit o – Halte- und Parkverbot erst bei erheblicher Behinderung)

Das Halte- und Parkverbot nach § 24 Abs 1 lit o StVO soll erst dann greifen, wenn Fußgängerinnen und Fußgänger, insbesondere auch Personen mit Kinderwagen oder Behinderte mit Rollstuhl, an der Benützung eines Gehsteiges, eines Gehweges oder eines Geh- und Radweges erheblich behindert sind.

Die Änderung des § 89a Abs 2a lit e StVO in der vorletzten, also der 33. Novelle der Straßenverkehrsordnung, erfolgte im selben Sinne. Die nunmehrige Anpassung des § 24 Abs 1 lit o StVO an den § 89a Abs 2a lit e StVO ist daher grundsätzlich systematisch richtig.

Dennoch ist aus Verkehrssicherheitsgründen zu bedenken: Die hier explizit angesprochenen Personengruppen (Personen mit Kinderwagen oder Behinderte mit Rollstuhl) gehören zu der „schwächsten“ Gruppe der Verkehrsteilnehmenden. Durch die Erhöhung der Schwelle von einer bloßen Hinderung zu einer erheblichen Behinderung wird Benützen der genannten Verkehrsflächen zusätzlich erschwert. Das bringt auch ein erhöhtes Unfallrisiko mit sich, da ein Ausweichen auf die Fahrbahn notwendig werden kann. Dies stellt einen Rückschritt hinsichtlich der Barrierefreiheit dar. Ob dies aus Verkehrssicherheitsgründen sinnvoll ist, sollte überdacht werden.

Darüber hinaus ist der Begriff „*erheblich behindert*“ zu unbestimmt. Es bedarf hier einer genaueren Umschreibung, ab wann ein Halte- und Parkverbot in der neuen Fassung tatsächlich gegeben ist und gelten soll. Einem Normunterworfenen muss klar und begrifflich sein, wann hier ein Halte- und Parkverbot gilt.

Zu Z 2. (Aufnahme des Rettungsdienstes als Fahrzeug im öffentlichen Dienst nach § 26a)

Der Aufnahme von Fahrzeugen des Rettungsdienstes in § 26a StVO ist nichts entgegenzuhalten. Auch außerhalb von Einsatzfahrten ist es absolut vertretbar, dass auch Fahrzeuge des Rettungsdienstes in diese Ausnahmebestimmung fallen.



Aus Verkehrssicherheitsgründen ist aber zu allen ausgenommenen Fahrzeuggruppen zu bedenken: Wenn diese Fahrzeuge ohne Verwendung der Warnsignale auf Verkehrsflächen unterwegs sind, auf denen man als weiterer Verkehrsteilnehmenden nicht rechnet, so bedarf es – wenn schon nicht der Verwendung der Warnsignale – zumindest eines zusätzlichen „Auffälligkeitswerts“. Dies könnte man etwa dadurch erreichen, dass diese Fahrzeuge zumindest während einer Nicht-Einsatzfahrt die Alarmblinkanlage einzuschalten haben, sofern dies aus verkehrssicherheitstechnischen Überlegungen erforderlich ist.

Formaliter wird noch darauf hingewiesen, dass in der neuen Fassung ein Beistrich nach dem Wort „Rettungsdienstes“ einzufügen ist, sodass die Aufzählung der Fahrzeuge, die unter die Bestimmung fallen, grammatikalisch korrekt ist.

Zu Z 3. (Einführung eines neuen § 38 Abs 6a)

Durch den neuen § 38 Abs 6a StVO soll folgende Abweichung bei der zielgerichteten Steuerung von Verkehrsströmen möglich sein:

- In Abweichung zu Abs 2b soll es möglich sein, dass die Dauer des gelben nichtblinkenden Lichtes, das gemeinsam mit dem roten Licht leuchtet, von zwei Sekunden auf eine Sekunde verkürzt werden kann.
- In Abweichung zu Abs 6 soll es möglich sein, dass das Grünlicht ohne vorangehende Grünblinkphase beendet werden kann.

Die Verkürzung der Dauer des gemeinsam mit dem Rotlicht leuchtenden gelben Lichts von zwei Sekunden auf eine Sekunde führt zu keinem erkennbaren Mehrwert. Den einzelnen Verkehrsteilnehmenden soll ausreichend Zeit eingeräumt werden, um sich auf das Losfahren vorbereiten zu können. Wenn es aufgrund der Zuflussregelung tatsächlich notwendig sein sollte, dass sich die Verkehrsteilnehmenden um eine Sekunde früher in Bewegung setzen, ist es auch möglich die Gelbphase um eine Sekunde früher zu starten. Darüber hinaus ist aber nicht nachvollziehbar, ob diese Sekunde überhaupt zu einer Verbesserung der Situation bei Zuflussregelungen führen kann.

Dass das Grünlicht ohne vorangehende Blinkphase iSd neuen Abs 6a enden können soll, führt eine Vielzahl von Problemen mit sich:

Der neue Abs 6a definiert zwar, dass das Grünlicht ohne vorangehende Blinkphase zur zielgerichteten Steuerung des Verkehrs und des Zuflusses auf Straßen zulässig sein soll, doch wird darüber hinaus nicht normiert, in welchen Fällen dies zur Anwendung kommen soll. Ohne gesetzliche Grundlage, wann eine so genannte Zuflussregelung notwendig ist und die Grünblink-Phase entfällt, ist für die einzelnen Verkehrsteilnehmenden nicht nachvollziehbar, wann es zu einem Entfall des Grünlichtes kommen kann. Es wäre für einzelne Verkehrsteilnehmende nachvollziehbarer, wenn bei Ampelanlagen, die eine Zuflussregelung bezwecken, einheitlich die Grünphase entfällt oder nicht.

Hinsichtlich beider Änderungen wird in den Erläuterungen behauptet, dass sich die Zuflussregelung samt der adaptierten Ampelschaltung bestens bewährt hätte. Es wird jedoch auf keine Nachweise Bezug genommen, die eine solche Behauptung stützen. Solche sind auch im Internet nicht aufzufinden. Somit kann in objektiver Hinsicht nicht nachvollzogen werden, wie sich das System tatsächlich bewährt hat.

Zu Z 4. (Verpflichtende Auseinandersetzung mit dem Verordnungszweck und den Verkehrserfordernissen § 43 Abs 2)

Durch die verpflichtende Auseinandersetzung des Ordnungsgebers mit dem Zweck der Verordnung und den Verkehrserfordernissen entfällt die bisher vorgeschriebene Interessensabwägung.

Die neue Fassung bindet den Ordnungsgeber damit stärker, sich mit den gegensätzlichen Interessen (unbeschränkter Verkehr und Schutz der Bevölkerung und Umwelt vor Lärm, Geruch oder Schadstoffen) auseinanderzusetzen. Diese verpflichtende Auseinandersetzung ist zu begrüßen, da in der bisherigen Fassung bloß eine Bedachtnahme im Sinne einer Abwägung der Interessen vorgeschrieben war.

Zu Z 5. (Einführung eines neuen § 43 Abs 4a)

Die Möglichkeit zur Verordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen durch Gemeinden gemäß dem neu einzuführenden § 43 Abs 4a iVm § 94d Z 4 StVO, ist prinzipiell zu begrüßen.

Zu bedenken ist aber, zusätzlich zu den geplanten Einschränkungen (nur in den genannten Bereichen und nur wenn es zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geeignet ist) noch eine Mindestgeschwindigkeit für solche Verordnungen vorzusehen. Da es in der StVO keine Mindestgeschwindigkeit gibt und der geplante § 43 Abs 4a StVO nur von einer Verringerung spricht, wird die Möglichkeit für einen Wildwuchs an verschiedenen Geschwindigkeitsbeschränkungen eröffnet.

Empfohlen wird daher folgender Text:

„Die Behörde kann in Ortsgebieten in Bereichen mit besonderem Schutzbedürfnis wie z. B. Schulen, Kindergärten, Freizeiteinrichtungen, Krankenhäusern oder Senioreneinrichtungen die gemäß § 20 Abs. 2 erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h verringern, sofern die Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere von Fußgängern oder Radfahrern geeignet ist.“

Weiters ist die Möglichkeit zu bedenken, dass solche Geschwindigkeitsbeschränkungen, wie schon häufig zu sehen, durch Zusatztafeln auf jene Zeiten eingeschränkt werden können, in denen diese besonders frequentiert werden. Beispielsweise kann man die Geschwindigkeitsbeschränkung vor Schulen auf Schultage und weiter auf die Schulzeiten beschränken.

Zu Z 7. und 8. (Entfall des § 52 lit b Z 18 und Einführung des § 53 Abs 1 Z 2d)

Durch den Entfall des Gebotszeichens „Unterführung“ und der Einführung des Hinweiszeichens „Unterführung“ wird die Möglichkeit einer verpflichtend zu nutzenden Unterführung abgeschafft.

Es ist begrüßenswert, dass vor allem bei Unterführungen, die lediglich durch einen Stiegenab- und Stiegenaufgang verfügen, keine verpflichtende Nutzung der Unterführung vorgeschrieben wird. Personen, die eine nicht barrierefreie Unterführung nicht nutzen können (zB Rollstuhlfahrerinnen bzw Rollstuhlfahrer), wird die Überquerung der Straße ohne Verstoß gegen die StVO ermöglicht.



Durch diese Änderung wird aber auch die Möglichkeit der verpflichtenden Nutzung einer Unterführung abgeschafft. Für Unterführungen, die barrierefrei nutzbar sind, wäre die verpflichtende Nutzung insofern sinnvoll, als ein gefährliches Überqueren der Straße dadurch verhindert werden kann. Die Beibehaltung des Gebotszeichens und die neue Schaffung eines Hinweiszeichens, bei der eine Nutzung nicht verpflichtend ist, würde die Möglichkeit bieten, individueller auf die jeweiligen Gegebenheiten eingehen zu können.

Zu Z 9. und Z 11. (Schaffung einer Verordnungsermächtigung der Länder zur Übertragung von punktuellen Geschwindigkeitsüberwachungen in den übertragenen Wirkungsbereich der Gemeinden)

Die geplante Verordnungsermächtigung, mit der die Länder ermächtigt werden sollen mittels einer Verordnung Gemeinden im übertragenen Wirkungsbereich die punktuelle Geschwindigkeitsmessung zu ermöglichen, ist das Kernthema der 35. Novelle der Straßenverkehrsordnung.

Die Intention des Gesetzgebers, die zunehmende Raserei im Ortsgebiet durch entsprechende Maßnahmen einzudämmen, ist jedenfalls begrüßenswert. Fraglich bleibt, ob zusätzliche Geschwindigkeitsmessungen hierfür ein probates Mittel darstellen.

Nach § 94c Abs 3 StVO war es schon bisher möglich, einzelne Bereiche der Verkehrspolizei nach § 94b Abs 1 lit a StVO an Gemeinden zu übertragen, sofern diese über einen Gemeindegewachkörper verfügen. Die Möglichkeit der Übertragung ausschließlich auf Gemeinden mit Gemeindegewachkörper hatte den Zweck, einzelne Gemeinden, die über kein entsprechendes Personal verfügen, nicht zu überfordern. Es sollten eben nur solche Gemeinden einzelne Bereiche der Verkehrspolizei überwachen, die bereits über entsprechende personelle Möglichkeiten verfügen.

Nun soll eben diese Einschränkung, wenn auch nur hinsichtlich des Bereichs der punktuellen Geschwindigkeitsmessung, entfallen. Auch, wenn es sich beim Betrieb einer automationsunterstützten Geschwindigkeitsüberwachung um einen „Selbstläufer“ handeln sollte, so bringt die Installation, Wartung, Eichung und vor allem die Bearbeitung der eingehenden Daten einen Aufwand mit sich, auf den in den Erläuterungen nicht weiter eingegangen wird.

Hierbei ist auch auf die einschlägigen Bestimmungen des soeben im Nationalrat beschlossenen Informationsfreiheitsgesetzes (IFG) Bedacht zu nehmen: Nach u.a. Art 22a Abs 2 B-VG hat jedermann *gegenüber den Organen der Verwaltung samt den mit der Besorgung von Geschäften der Bundesverwaltung und der Landesverwaltung betrauten Organen das Recht auf Zugang zu Informationen*. Wie soll dies von Gemeinden, die zwar klein, aber nicht vom IFG ausgenommen sind, administriert werden?

Wünschenswert wäre auch eine einheitliche Terminologie: *automationsunterstützte Feststellung einer Überschreitung, punktuelle Geschwindigkeitsüberwachung, baulich errichtet und eichamtlich genehmigte Standorte (Radarboxen), Einsatz von sogenannten Multiboxen, Messgeräte, Geschwindigkeitsmessgeräte, punktuelle Geschwindigkeitsmessungen bzw. (nur) Geschwindigkeitsmessungen*. Dieser terminologische „Wildwuchs“ muss beseitigt werden!

Auch bringen die in den Erläuterungen zur Novelle aufgezählten Kriterien für eine Übertragungsverordnung mit sich, dass dieser von kleinen Gemeinden nicht ohne weiteres bewerkstelligt werden kann.



Zu den zu erfüllenden Kriterien für eine Übertragungsverordnung im Einzelnen:

- a. Gutachterliche Standortbeurteilung: Die durch einen Gutachter durchzuführende Standortbeurteilung für eine Radarbox führt einerseits zu weiteren Kosten und andererseits wird dadurch das Argument, dass „Gemeinden wissen (..) wo Kontrollen notwendig sind“ widerlegt. Wenn ohnehin eine gutachterliche Beurteilung über den Standort notwendig sein soll, ist es wohl auch überflüssig die punktuelle Überwachung der Geschwindigkeitsbeschränkungen im übertragenen Wirkungsbereich der Gemeinde durchzuführen.
- b. Mindestanforderungen an eingesetzte Messgeräte: Solche Standards sollten bundeseinheitlich festgesetzt werden. Es ist nicht nachvollziehbar, warum jedes Bundesland in einer solchen Verordnung eigene Mindeststandards festlegen sollte.
- c. Nachkontrolle durch geschultes Personal der Gemeinde: Selbst eine bloß stichprobenartige Nachkontrolle durch Gemeindepersonal erhöht den Arbeitsaufwand und dadurch auch die entstehenden Kosten. Darüber hinaus ist auch eine entsprechende Schulung zu finanzieren. Die Nachkontrolle steht außerdem in Widerspruch mit dem automatischen Versand nach lit d. der Kriterien.
- d. Automatischer Versand der Anzeigen an die Bezirksverwaltungsbehörde: Eine automatisierte Vorgehensweise wäre wohl das effektivste Mittel, um den Verwaltungsaufwand der Gemeinde beim Betrieb der Radarbox zu minimieren. Die „Vorgaben der Bezirksverwaltungsbehörde“ sind, zumindest in der jeweiligen Verordnung des Landes, zu vereinheitlichen, da es nicht nachvollziehbar und wünschenswert ist, wenn jede einzelne Bezirksverwaltungsbehörde eigene Vorgaben für den automatischen Versand erlassen könnte.
- e. Verständigung der zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde: Die Benachrichtigung vor Inbetriebnahme ist jedenfalls nötig. Sollte die Bezirksverwaltungsbehörde jedoch einen erhöhten Arbeitsaufwand vermuten sind zwei Monate gegebenenfalls zu wenig Zeit, um sich entsprechend darauf einzustellen.
- f. Verständigung der zuständigen Polizeidienststelle: Eine solche Benachrichtigung erscheint ebenfalls sinnvoll.

Nur der Vollständigkeit halber muss hier wieder erwähnt werden, dass die unter das IFG fallenden Gemeinden hier von sich aus auch eine Veröffentlichungspflicht gegenüber der Allgemeinheit haben!

In Summe ist es aufgrund des hohen Verwaltungsaufwands (sowohl in Bezug auf das Aufstellen als auch auf den Betrieb der „Radarbox“) fraglich, ob kleine Gemeinden überhaupt die Möglichkeit nutzen würden. Darüber hinaus muss erst durch die Länder eine entsprechende Übertragungsverordnung erlassen werden.

Zielführender wäre es, die Überwachung der Einhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen bei den zuständigen Behörden, also im Regelfall den Bezirksverwaltungsbehörden, zu belassen und die Gemeinden verstärkt in diesen Prozess einzubinden. Erreicht werden könnte dies dadurch, dass die Gemeinden die Aufstellung neuer „Radarboxen“ bei der zuständigen Behörde beantragen können und bei der Festlegung des Standorts ein starkes Mitspracherecht haben bzw die Standortbeurteilung überhaupt übernehmen können. Dann kann die zuständige Behörde auch selbst beurteilen, ob der Mehraufwand durch die neuen Überwachungsgeräte selbst bewerkstelligt werden



kann und für die Gemeinden fällt abseits der Standortbestimmung kein weiterer Aufwand an.

Zu Z 10. (Erlassung von Schulstraßen durch die Gemeinde anstatt der Bezirksverwaltungsbehörde)

Der Neuerung, dass in Zukunft die Gemeinde für die Erlassung von Schulstraßen zuständig sein soll, ist nichts entgegenzuhalten. Im Gegensatz zur Z 8 führt diese Möglichkeit der Gemeinde zu keinem erhöhten Aufwand und liegt jedenfalls gem Art 118 B-VG im ausschließlichen oder überwiegenden Interesse der Gemeinde und kann durch diese innerhalb ihrer örtlichen Grenzen besorgt werden.

Zu Z. 12. (Abgeltung des Verwaltungsaufwandes an die Gebietskörperschaft, die den Aufwand der Behörde zu tragen hat, die das Strafverfahren in erster Instanz führt)

Die Bestimmung ist, sofern die Reform in der geplanten Weise umgesetzt werden sollte, sicherlich sinnvoll. Die Formulierung „Verwaltungsübertretungen, die gemäß § 94c Abs. 3 durch die Gemeinden wahrgenommen werden“ ist aber insofern missverständlich formuliert, als es den Anschein macht, dass das Verwaltungsstrafverfahren von den jeweiligen Gemeinden selbst geführt wird.

Da das Verwaltungsstrafverfahren weiterhin nach § 26 VStG von der Bezirksverwaltungsbehörde bzw in jenen Gemeinden, in denen die Landespolizeidirektion Sicherheitsbehörde erster Instanz ist, von dieser geführt wird, wird folgende Formulierung empfohlen:

„20 vH der Strafgeelder aus jenen Verwaltungsübertretungen, die durch Gemeinden im Rahmen einer Verordnung gemäß § 94c Abs. 3 StVO erfasst wurden, fließen der Gebietskörperschaft zu, die den Aufwand jener Behörde zu tragen hat, die das Strafverfahren in erster Instanz durchführt.“

Soweit die jeweiligen Erläuterungen bzw Stellungnahme zu den einzelnen Bestimmungen dieses Entwurfes.

Der Österreichische Rechtsanwaltskammertag ersucht um entsprechende Berücksichtigung dieser Stellungnahme und der aus seiner Sicht notwendigen Modifikationen des vorliegenden Gesetzesentwurfes.

Wien, am 26. Februar 2024

Der Österreichische Rechtsanwaltskammertag

Dr. Armenak Utudjian
Präsident

