



Österreichischer
Städtebund

Rathaus, 1082 Wien

Telefon +43 (0)1 4000 89980
Fax +43 (0)1 4000 7135
post@staedtebund.gv.at
www.staedtebund.gv.at

DVR 0656097 | ZVR 776697963

Unser Zeichen:
60-09-(2022-0747)

bearbeitet von:
DIin Schwer DW 89970 | Hanna Zeiner

elektronisch erreichbar:
stephanie.schwer@staedtebund.gv.at

Herrn Bundeskanzler
per E-Mail: post@bka.gv.at

Frau Bundesministerin für
Klimaschutz, Umwelt, Energie,
Mobilität, Innovation und Technologie
per E-Mail: st2@bmvit.gv.at;
kbm@bmk.gv.at

Herrn Bundesminister für Finanzen
Per E-Mail: buergerservice@bmf.gv.at

30. Mai 2022

GZ 2022-0.045.385; 33. StVO-Novelle; Stellungnahme; Vorsorgliches Verlangen nach Verhandlungen gemäß Artikel 2 der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften (BGBl. I Nr. 35/1999)

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Österreichische Städtebund erlaubt sich, zum Entwurf einer 33. StVO-Novelle wie folgt Stellung zu nehmen.

1.) Finanzielle Auswirkungen des gegenständlichen Entwurfs

Aufgrund der in der gegenständlichen Novelle dargestellten rechtlich-organisatorischen Änderungen zeichnen sich Seitens der Städte finanzielle Bedarfe ab, die im Rahmen der vorliegenden Wirkungsfolgenabschätzung nicht berücksichtigt wurden und deren Kostentragung mit den Städten zu verhandeln ist.

Der vorliegende Gesetzesentwurf enthält (so etwa in § 7 Abs. 6 oder § 24 Abs. 1 lit d) Vorgaben für die Straßenerhalter bzw. die Verkehrsbehörden, die gravierende finanzielle Belastungen auf städtischer Ebene induzieren (ca.

bis zu 130 Mio. Euro lediglich für Wien!). Aufgrund dieser Schätzungen der Stadt Wien geht der Österreichische Städtebund von ähnlichen finanziellen Belastungen aller größeren Städte in Österreich durch den vorliegenden Entwurf aus. Die Kostenfolgen bestehen vor allem in Form des erhöhten Prüf- und Verwaltungsaufwands, sowie in Form von Bodenmarkierungen, baulichen Maßnahmen im Kreuzungsbereich, sowie nötigen Änderungen im Bereich der Beschilderungen.

Zur Wahrung der Rechte der Städte und Gemeinden aus der Konsultationsvereinbarung begehrt der Österreichische Städtebund daher gemäß Art. 5 der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften (BGBl. I Nr. 35/1999) die Ersatzpflicht des Bundes aufgrund der vorgeschlagenen Änderungen (insbesondere betreffend § 7 Abs. 6 oder § 24 Abs. 1 lit d) anzumelden.

2. Inhaltliche Anmerkungen zum gegenständlichen Entwurf

Die gegenständliche Novelle der StVO wird in ihrer Zielrichtung ausdrücklich begrüßt. Sie zielt darauf ab, den Umweltverbund zu stärken und die Verkehrssicherheit im öffentlichen Straßenraum zu erhöhen. Es wird der Stellenwert der aktiven Mobilität erhöht und die langjährige Argumentation der Fachleute und Sachverständigen unterstützt. Hier kommt der Gesetzgeber z.B. im Zuge der Erleichterungen zur Verordnung von Fahrradstraßen, oder mit den Vorschlägen zur Implementierung der Schulstraße, sowie der Möglichkeit eines gemeinsam geführten Schutzwegs inkl. Radfahrerüberfahrt in die StVO langjährigen Wünschen des Verkehrsausschusses des Österreichischen Städtebundes nach.

Gleichzeitig benötigt der Novellentext in mancher Hinsicht noch Ergänzungen um sich ins bestehende Normengefüge einzufügen:
So wird in der StVO auch eine zusätzliche Regelung vorzusehen sein, welche die Stellung von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen explizit hervorhebt, um diesen eine mit der Rechtsordnung vereinbare Bevorzugung angedeihen lassen zu können. In der gegenständlichen Stellungnahme wird an einigen Stellen darauf hingewiesen, dass die Novellierung im Widerspruch zu den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) steht. Hier ist einerseits klar, dass den RVS per se keine normative Wirkung zukommt (vgl. VwGH 24.3.2004,

2002/04/0168, VwGH 9.5.2019, Ra 2018/02/0187) und somit die Regelungen in der StVO vorgehen, andererseits sollte aber jedenfalls Bedacht darauf genommen werden, die bestehenden Richtlinien zeitgerecht ebenso einer Adaptierung zuzuführen, um Auslegungsschwierigkeiten vor Ort hintan zu halten.

Hingewiesen werden muss auch darauf, dass die Umsetzung dieser Verordnung die Behörden als auch die Verwaltung im Allgemeinen vor große Herausforderungen stellt. Insbesondere das Öffnen der Einbahnen, das Freihalten der Gehsteige von Verparkungen werden nicht nur verkehrsorganisatorischen sowie technische Maßnahmen erforderlich machen, sondern auch bauliche Veränderungen mit sich bringen, um die Verkehrssicherheit aufrecht zu erhalten.

Zu den inhaltlichen Punkten des vorliegenden Entwurfs im Einzelnen:

Ad §7 Abs. 6, 7:

Radfahren gegen die Einbahn wird in den Städten vielerorts bereits praktiziert. Mehrmals wird in den Stellungnahmen der Städte an den Städtebund darauf verwiesen, dass eine generelle Freigabe des Radfahrens gegen die Einbahn der aktuellen RVS (03.02.13) widerspräche, wonach das Radfahren gegen die Einbahn von unterschiedlichen Kriterien (Fahrbahnbreiten, Fahrzeugfrequenz, Sichtverhältnisse, Kurvenkrümmungen, tatsächlich gefahrene Geschwindigkeiten) abhängig gemacht werden sollte.

Die Stadt Wien sowie die Landesgruppen Niederösterreich, Oberösterreich und die Stadt Graz sprechen sich mit Verweis auf die jeweils örtlichen Voraussetzungen daher für die Beibehaltung der Einzelfallentscheidungen und gegen einen Auftrag an die Behörden, alle Einbahnen für den Radverkehr freizugeben, aus.

Die Stellungnahmen der Städte Salzburg und Innsbruck sprechen sich nicht negativ zur vorgeschlagenen Neuregelung aus. Die Stadt Graz bemerkt, es spräche „nichts gegen die Beibehaltung der bewährten Vorgangsweise“. Die Stadt St. Pölten schlägt vor, bei den Erwägungsgründen neben der Sicherheit auch die „Flüssigkeit des Verkehrs“ mit aufzunehmen („... *wenn dagegen aus Gründen der Sicherheit oder Flüssigkeit des Verkehrs keine Bedenken bestehen*“) und im Gesetzestext im Gegenzug von aufgelisteten Kriterien wie 4m Breitenangaben bzw. nicht-angrenzenden Parkplätzen Abstand zu nehmen.

Auch wird der Begriff des „untergeordneten Straßennetzes“ in der StVO bislang nicht definiert. Auch der Begriff „dieselben Straßenzüge innerhalb eines örtlichen

Nahebereichs“ sollte in Hinblick auf mögliche Vollzugsprobleme näher definiert werden. Auch erscheint es problematisch, die mehrmalige Benutzung einer öffentlichen Verkehrsfläche von einem zwingenden Grund abhängig zu machen. Ebenso wäre eine nähere Erläuterung zur Formulierung „zwingender Grund“ wünschenswert.

Der Österreichische Städtebund verweist jedenfalls auf den nicht unerheblichen Prüf- und Verordnungsaufwand für die Behörden, welcher mit dieser Neuregelung einherginge. Daher wird auch die Vorgabe von Fristen diesbezüglich abgelehnt.

Auch möchte der Österreichische Städtebund an dieser Stelle betonen, dass der finanzielle Aufwand für die Städte, der mit dieser Neuregelung einherginge, beträchtlich wäre. Dieser zeigt sich im bereits angemerkten Prüf- und Verordnungsaufwand genauso wie in Form der Anbringung von Bodenmarkierungen, Verkehrszeichen oder der möglich notwendigen Errichtung von Verkehrslichtsignalanlagen bzw. der Einbindung bestimmter Relationen in dieselben. Die Stadt Wien alleine rechnet hier mit Mehrkosten in der Höhe von 6,5 Mio. € für Bodenmarkierungsarbeiten bzw. weiteren 8,2 Mio. Euro für die Realisierung nötiger Verkehrszeichen.

ad §8 Abs. 3

Der Verweis auf „Abs. 2“ ist unpassend. Es wird angenommen, dass es sich um eine Erlaubnis „abweichend von § 8 Abs. 4“ handelt.

Eine Geschwindigkeit von 25 km/h erscheint bei einer Annäherung an Fußgänger auf Geh- und Radwegen zu hoch bemessen und wird im Sinne der Sicherheit der Fußgänger eine Annäherungsgeschwindigkeit von maximal 10 km/h angeregt.

Der Begriff des „landwirtschaftlichen Fahrzeuges“ ist in der StVO nicht geregelt. Im Bereich des KFG gibt es im § 2 in der Ziffer 37b den Begriff des „landwirtschaftlichen Fahrzeuges“. Es wird wohl davon auszugehen sein, dass es sich um solche Fahrzeuge handelt. Wenn ja, wäre es günstig, darauf in den erläuternden Bemerkungen zu verweisen. Zusätzlich sei erwähnt, dass der § 2 KFG auch die Begriffe der „land- und forstwirtschaftlichen Anhänger“ (siehe Z 26d) und des „gezogenen auswechselbaren Gerätes“ (siehe Z 26e) kennt. Im § 3 KFG findet sich noch der Begriff einer „land – oder forstwirtschaftlichen Zugmaschine“, die, obwohl sie Kraftfahrzeug ist, ebenfalls unter den Begriff des „landwirtschaftlichen Fahrzeuges“ zu subsumieren ist. Dies würde bedeuten, dass diese Fahrzeuge in Anwendung des neuen § 8a Abs. 3 StVO, obwohl sie Kraftfahrzeuge sind, ebenfalls auf Radfahranlagen fahren könnten (sowohl im Ortsgebiet als auch außerhalb eines solchen). Mit Hinblick auf Größe und

Gewicht von Traktoren (Zugmaschinen, die eben fast ausschließlich als landwirtschaftliche Fahrzeuge verwendet werden) wird empfohlen, die Wortfolge „mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen“ in „mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen i.S.d. § 2 Z 37b KFG“ zu ändern.

Es stellt sich zusätzlich die Frage, ob die taxative Aufzählung hier nicht durch eine demonstrative ersetzt werden sollte, da auch Wartungsarbeiten des Eisenbahnunternehmens oder Kraftwerksbetreibers zum Beispiel auf bahn- und gewässerbegleitenden Radwegen relevant sein können und hier ansonsten jeweils mit Fahrverboten mit diversen Ausnahmen gearbeitet werden muss.

Ad §11 Abs. 5 – analog zu § 19 Abs. 6a

Die Rückmeldungen der Landesgruppen Oberösterreich, Steiermark und der Stadt Wien kritisieren, dass nicht nachvollziehbar ist, wie bei parallel einmündenden Radwegen das Reißverschlussystem anzuwenden ist und dass der Begriff „parallel“ im Gesetzestext unzureichend definiert wird. Zusätzlich ist unklar, ob diese Änderung auch für Geh- und Radwege gelten soll.

Ein Geh- und Radweg ist an seinem Beginn durch die Verkehrszeichen nach § 52 lit. a Z 17a zu kennzeichnen, das Ende ist durch das gleiche Verkehrszeichen, jedoch mit einem roten Querbalken von links unten nach rechts oben darzustellen. Ein Radweg, der in eine andere Fahrbahn einmündet, müsste also beendet werden und hier galt bislang, dass diesen Radfahrern kein Vorrang zu geben war (siehe dazu auch die Bestimmung des § 19 Abs. 6a StVO). Es wird davon ausgegangen, dass diese ex-lege-Wartepflicht des §19 Abs. 6a wegfallen soll, wenn inmitten eines Straßenzuges ein Radweg endet und der Radverkehr auf die Fahrbahn geleitet wird und er weiterhin parallel bzw. gemeinsam mit dem MIV geführt wird. Dazu wäre zu überlegen, ob ein derartiger parallel einmündender Radweg auch für die auf einen danebenliegenden Fahrstreifen fahrenden Kraftfahrzeuglenker immer ausreichend einsehbar ist. Noch weniger einsehbar wären 2-Richtungsradwege, der der/die Radfahrer:in vor dem Einfädeln auch noch entgegenkommende Radfahrer:innen passieren muss. Vorgeschlagen wird daher eine Präzisierung wie folgt: *„Das Reißverschlussystem ist auch anzuwenden, wenn die beschriebenen Umstände in Bezug auf einen Radfahrstreifen oder einen Radweg im Ortsgebiet auftreten.“* Baulich werden derzeit Radwege auch derzeit schon in einen Radfahrstreifen umgewandelt um danach eine Verflechtung mit dem Reißverschlussystem zu ermöglichen. Sollte eine Überarbeitung wie oben dargestellt nicht möglich sein, schlagen wir vor, auf diese Änderung in Hinblick auf die Verkehrssicherheit zu verzichten. Weiters stellt sich die Frage, ob eine Unterscheidung in Ortsgebiet/

nicht Ortsgebiet nicht dazu führt, dass die Vorrangsituationen für den Normunterworfenen weiter undurchschaubarer werden.

Ad §15 Abs. 4

Die gesetzliche Festlegung des Seitenabstandes beim Überholen von Radfahrenden wird ausdrücklich begrüßt! Den Erläuterungen zur StVO-Novelle zufolge zielt § 15 Abs. 4 neu darauf ab, dass beim Überholen eines Fahrzeuges an Radfahrern (und Rollerfahrern) ein klar festgelegter Mindestabstand eingehalten werden muss. Hier verwendet der Gesetzgeber im Entwurf den Begriff „Überholen“, der in § 2 Z 29 klar determiniert ist. So gilt ein Vorbeibewegen eines Fahrzeuges an einem auf einem Radfahrstreifen fahrenden Radfahrer nicht als Überholen. Nach h.a. Ansicht sollte der Mindestabstand auch in diesem Fall Anwendung finden, weshalb der künftige Abs. 4 entsprechend abzuändern bzw. § 2 Z 29 anzupassen wäre.

Ad § 17 Abs. 2

Die Städte Innsbruck, Salzburg und St. Pölten haben keinen Einwand zur dargestellten Regelung. Die Stadt Graz merkt an, dass mit der derzeitigen Regelung das Auskommen gefunden werden könnte und die Stadt Wien äußert den Wunsch einer Adaptierung dahingehend, dass an geschlossenen Türen von Schienenfahrzeugen, Omnibussen im Schienenersatzverkehr oder Kraftfahr-
linienverkehrs sehr wohl vorbei gefahren werden dürfte unter Einhaltung der übrigen Verhaltensvorschriften.

Ad § 21 Abs. 1

Auf Verkehrsflächen des Fußgängerverkehrs sollen künftig mindestens 1,5 m freibleiben, dies gilt insbesondere auch bei der Anbringung von Gegenständen. Es wird nicht davon ausgegangen, dass Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs gem. § 31 StVO (Straßenverkehrszeichen, Absperrketten u.dgl.) davon mitumfasst sind. Dies wäre entsprechend klarzustellen. Darüber hinaus sei angemerkt, dass das künftig gewollte Freihalten von mindestens 1,5 m auf öffentlichen Flächen des Fußgängerverkehrs das derzeit regelmäßig praktizierte, kurzzeitige Bereitstellen von Abfallbehältern zum Abholen durch die Abfallsammelfahrzeuge vielfach de facto verunmöglichen würde, da Gehsteige nur in seltenen Fällen eine Breite von mehr als zwei Metern aufweisen.

Auch sollte zumindest in den Erläuterungen festgehalten werden, um welche Verkehrsflächen es sich handelt, die dem Fußgängerverkehr oder Fahrradverkehr vorbehalten sind. Es wäre grundsätzlich auch anzuregen, dass die Formulierung

wie folgt lauten sollte: „... die dem Fußgängerverkehr oder/und dem Fahrradverkehr vorbehalten sind ...“. Nur dadurch kann sichergestellt werden, dass darunter auch Geh- und Radwege zu verstehen sind, die sowohl Fußgängern als auch Fahrradfahrern vorbehalten sind.

Grundsätzlich steht dieser Passus im Widerspruch zum Fahrzeugüberhang bei Senkrecht- und Schrägparkplätzen der RVS 3.4.12, welcher mit 0,5 m beziffert wird. Würde die vorgeschlagene Regelung Gesetzeskraft erlangen, wären bestehende Schrägparkplätze nur noch mit Kleinst- und Kompaktwagen benutzbar. Die Stadt Wien berechnet hier über 115.000 betroffene Stellplätze. Vorgeschlagen wird folgender Kompromissvorschlag von der Stadt Wien: *„Das Hineinragen von Teilen des aufgestellten Fahrzeuges auf Verkehrsflächen, die dem Fußgängerverkehr oder dem Fahrradverkehr vorbehalten sind, ist nur im Ausmaß von bis zu 50 cm zulässig.“* Damit könnte auch eine Harmonisierung mit der bestehenden RVS 3.4.12 erreicht werden.

Es ist nicht verständlich, inwieweit sich eine Einschränkung der Verkehrsflächen für den Fußgängerverkehr durch Ladetätigkeit aufgrund einer zeitlichen Eingrenzung auf 10 Minuten von einer sonstigen Behinderung unterscheidet. Auch scheint eine Ahndung dieser Regelung aufgrund fehlender Beweisführungsfähigkeit unmöglich. Wir schlagen daher vor, diese Ausnahme zu streichen.

Ad § 21 Abs. 3:

Generell sollte diese Anordnung für alle Fahrzeuge gelten. Auch empfiehlt es sich, eine Vorgabe bezüglich der km/h zu geben.

Ad § 24 Abs. 1 lit d.

Adressat der Bestimmungen des § 24 zu den Halte- und Parkverböten ist in ihrer derzeitigen Form ausschließlich der Verkehrsteilnehmer. Durch die geplante Novellierung soll nun in den Fällen eines Halte- und Parkverbötes gem. § 24 Abs 1 lit d ein gesetzlicher Auftrag an die Behörde bzw. den Straßenerhalter zur Verbesserung von Sichtbeziehungen implementiert werden. Dies scheint der Systematik des § 24 StVO zuwiderzulaufen und ist abzulehnen.

Eine Verlängerung des freizuhaltenden Bereiches vor Kreuzungen auf 8 m würde im städtischen Bereich die Adaptierung von sehr vielen Kreuzungen erforderlich machen und erhebliche Konsequenzen auch auf den ruhenden Verkehr haben. Die behördlichen bzw. straßenbaulichen Umsetzungserfordernisse erscheinen sehr kostenintensiv (die Stadt Wien allein beziffert den Aufwand für Ermittlungsverfahren, Bodenmarkierungspläne und Maßnahmen mit über 110 Mio. Euro) und es ist nicht ersichtlich, aus welchen Mitteln die Städte diese Ausgaben ersetzt bekommen. Ebenso ergibt sich durch den gesetzlichen Auftrag an die Behörde im

Fall eines Unfalls mit Personenschaden ein Haftungsrisiko, wenn der Erweiterung auf 8 m nicht nachgekommen wurde. Zudem erscheint die Beseitigung aller Sichtbeeinträchtigungen an Kreuzungen bis 1. März 2024 (vgl. § 103 Abs. 26) nicht realistisch.

Darüber hinaus wäre vom Gesetzgeber klarzustellen, inwieweit sich durch die geplante Änderung von „5 m vom nächsten Schnittpunkt einander kreuzender Fahrbahnränder“ auf „5 m vom nächsten Schnittpunkt aneinandergrenzender Fahrbahnränder“ Änderungen in der Praxis ergeben (sollen).

Sollte die Auffassung bestehen, dass diese Bestimmung erforderlich ist, müsste das Halte- und Parkverbot vor dem Schnittpunkt einander kreuzender Fahrbahnränder bereits ex lege auf 8 m ausgeweitet werden.

Ad § 26 Abs. 1a

Mit der geplanten Novelle soll die Rechtsgrundlage dafür geschaffen werden, dass Polizeifahräder im Streifendienst in den Status eines Einsatzfahrzeuges gehoben werden und die Anbringung von Blaulicht und Folgetonhorn im Rahmen der StVO ermöglicht wird (da das KFG ja auf Fahrräder keine Anwendung findet).

Einsatzfahrzeuge werden jedoch im § 26 Abs. 1 und in § 2 Abs. 1 Z 25 StVO unter den Begriffsbestimmungen umschrieben. Die neue Wendung „nach den kraftfahrrechtlichen oder straßenpolizeilichen Vorschriften“ müsste daher auch im § 2 Abs. 1 Z 25 aufgenommen werden.

Nachdem mit der Privilegierung von Fahrzeugen im öffentlichen Dienst i.S.d. StVO auch noch weitere Befreiungen einhergehen, insbesondere Abgabenbefreiungen im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung, war es in der Vollzugspraxis bei Missbrauchsverdacht bzw. im Zuge von Ermittlungsverfahren essentiell, das Tatbestandsmerkmal der Blaulicht-Ausstattung „nach den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen“ mitprüfen zu können (vgl. u.a. VwGH v. 29.6.2020, Ra 2020/16/0011; 1.3.2018, Ra 2017/16/0128; 25.2.2004, 2002/03/0131).

Durch die geplante Änderung des § 26a Abs. 1a - gänzlicher Entfall der Wortfolge „nach den kraftfahrrechtlichen Vorschriften“ würde dies verunmöglicht und ist zur oben genannten Zielerreichung - Polizeifahrradstreifen als Einsatzfahrzeuge - gar nicht notwendig. Es wird daher dringend davon abgeraten, auch den § 26a Abs. 1a StVO zu ändern.

Ad § 38 Abs. 5a und 5b

Künftig soll „die Behörde durch Verordnung Kreuzungen bestimmen [können], an denen abweichend von Abs. 5 die Lenker von Fahrrädern trotz rotem Licht rechts abbiegen oder, bei T-Kreuzungen, geradeaus fahren dürfen, wenn *1. sie zuvor angehalten haben, [...]*“

Ein Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zeigt auf, „dass ein Großteil der Radfahrenden ohne vorheriges Anhalten bei Rot nach rechts abbog. Systematische zusätzliche Behinderungen bzw. Gefährdungen der insgesamt betroffenen Verkehrsteilnehmer konnten nach Anbringung der Zeichen jedoch nicht nachgewiesen werden. Es lässt sich somit schlussfolgern, dass eine Anordnung des Rechtsabbiegens bei Rot für Radfahrende an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten ohne eine Gefährdung der Verkehrssicherheit grundsätzlich möglich ist. Hierbei ist jedoch in hohem Maße eine Missachtung des Gebots des Anhaltens vor dem Abbiegevorgang bei Rot zu erwarten.“¹Aus diesem Grund schlägt die Verkehrsplanung der Stadt St. Pölten vor, die Regel vor dem Rechtsabbiegen anhalten zu müssen, zu streichen oder zumindest auf einen sogenannten „Rollstopp“ (Annäherung in Schrittgeschwindigkeit) abzuändern. Die Stadt Graz spricht sich gegen die Regelung aus, die Städte Wien, Innsbruck und Salzburg, sowie die Landesgruppe Oberösterreich des Städtebundes haben zu diesem Passus keine ablehnende Stellungnahme abgegeben.

Da der gegenständliche Vorschlag als „Kann“-Bestimmung definiert ist, erweitert sich dadurch der Handlungsspielraum der Behörden vor Ort, weshalb diese Änderung vom Österreichischen Städtebund grundsätzlich begrüßt wird.

In § 44 StVO ist die Kundmachung von Verordnungen geregelt. Klargestellt ist damit auch, welche Verkehrszeichen von der Behörde zu verordnen sind und welche als „einfache“ Hinweiszeichen auch vom Straßenerhalter gem. § 98 Abs 3 StVO angebracht werden dürfen. Der Gesetzgeber hat in weiterer Folge (etwa in den §§ 76a-76c) eine sinngemäße Anwendung des § 44 Abs 1 leg cit normiert und damit die Kundmachungsform klargestellt.

Der Gesetzesentwurf stellt nun zwar klar, dass es zur Bestimmung von „Rot-Licht-Kreuzungen“ einer Verordnung bedarf und dass neben dem roten Lichtzeichen eine Zusatztafel gem § 54 Abs. 5 lit n anzubringen ist, dennoch sollte analog zu den oben genannten Regelungen für Fußgängerzonen, Wohnstraßen und Begegnungszonen auch im gegenständlichen Fall die Kundmachung durch Verkehrszeichen nach Maßgabe des § 44 Abs 1 außer Streit gestellt werden.

Ad § 43 Abs. 9

¹ <https://bast.opus.hbz-nrw.de/frontdoor/index/index/docId/2594>

Der Behörde soll künftig bei der Erlassung von Verordnungen gemäß § 43 Abs 1 StVO die Verpflichtung obliegen, zu prüfen, ob die geplante Maßnahme dem Fahrradverkehr bzw. Fußgängerverkehr dient. Es wird davon ausgegangen, dass diese Prüfung, ob eine Maßnahme dem Fahrradverkehr bzw. Fußgängerverkehr dient, für alle zu verordnenden Verkehrsmaßnahmen auf öffentlichen Straßen, außer Autobahnen und Schnellstraßen, erfolgen soll. Jedenfalls bedarf es einer weiteren Konkretisierung der zugrundeliegenden Prüfkriterien. Derzeit handelt es sich jedoch um eine reine Prüfpflicht, aus der per se noch keine Bevorzugung von Fuß- und Radverkehr im Rahmen der Interessensabwägung ableitbar ist. Sollte eine Bevorzugung von Rad- und Fußverkehr vom Gesetzgeber das eigentliche Ziel dieses Passus sein, so wird aus legislativer Sicht angemerkt, dass es eine rechtliche Bestimmung zweckmäßig wäre, welche eine Bevorzugung des Fahrrad- bzw. Fußgänger:innenverkehrs gegenüber anderen Verkehrsmodi implementiert, um diesen eine mit der Rechtsordnung vereinbare Bevorzugung angedeihen lassen zu können.

Ad § 45 Abs. 4 und 4a

Diese Regelung wird von der Stadt Wien ausdrücklich begrüßt, allerdings von den Städten Salzburg, Graz und den Landesgruppen Niederösterreich und Oberösterreich des Städtebundes abgelehnt.

Nach § 45 Abs. 4 StVO kann derzeit eine Bewilligung für die in der Verordnung gemäß § 43 Abs. 2a Z 1 angegebenen Kurzparkzonen auf die Dauer von zwei Jahren erteilt werden, wenn der/die Antragsteller:in in dem gemäß dieser Verordnung umschriebenen Gebiet wohnt und dort auch den Mittelpunkt seiner/ihrer Lebensinteressen hat sowie ein persönliches Interesse nachweist, in der Nähe dieses Wohnsitzes zu parken und 1. Zulassungsbesitzer oder Leasingnehmer eines Kraftfahrzeuges ist, oder 2. nachweist, dass ihm/ihr ein arbeitgeber:inneneigenes oder von seinem/seiner Arbeitgeber:in geleastes Kraftfahrzeug auch zur Privatnutzung überlassen wird. Der VwGH hat in seiner Entscheidung vom 3.9.2003 zu 2000/03/0232 die Genehmigung einer Ausnahme von der beschränkten Parkdauer bei der bloßen Fahrzeugmiete ausgeschlossen.

Es bestehe nunmehr Bedarf, diese Voraussetzungen auf Langzeitmieten eines Kraftfahrzeuges zu erweitern, da diese eine immer gebräuchlichere Form der Fahrzeugüberlassung darstellen und sich inhaltlich kaum von Leasing unterscheiden würden. Als Mindestdauer für die Verfügung des KFZ werden 4 Monate vorgesehen.

Ein solcher Bedarf kann in den Städten Salzburg, Linz und Graz bislang nicht erkannt werden, weil bisher nur sehr wenige Anträge solcher Art vorgebracht wurden.

Um den Missbrauch von Ausnahmegewilligungen gem. § 45 Abs. 4 (Stichwort „Parkpickerl“) hintanzuhalten, ist die klare rechtliche Abgrenzung der Antragsberechtigten von großer Bedeutung. Mit der aktuellen Formulierung im Novellierungsentwurf (dauernd ausschließlicher Nutzer, Dauerschuldverhältnis von mind. 4 Monaten, insbesondere Mietvertrag) ist jedoch auch die Gefahr des Missbrauchs insofern gegeben, als beispielhaft Pendler:innen ihr Auto an Stadtbewohner:innen verleihen (auch hier handelt es sich um ein Dauerschuldverhältnis) oder gegen einen symbolischen Betrag vermieten, dadurch für ihr Fahrzeug eine Ausnahmegewilligung erwirken, die ausschließliche Nutzung aber weiterhin durch den „Verleiher/Vermieter“ erfolgt, was schwer bzw. nur mit hohem Aufwand nachzuweisen wäre. Würde der Gesetzgeber für alle Dauerschuldverhältnisse die Erlangung einer Ausnahmegenehmigung öffnen, ist unweigerlich mit einer Flut von Anträgen zu rechnen, deren Auswirkung auf die knappe Stellplatzsituation der Städte nicht abschätzbar ist. In diesem Fall wären die Städte mit den verschiedensten Arten von „zur Verfügung gestellten Fahrzeugen“ konfrontiert, die derzeit nicht im Einklang mit den gesetzlichen Voraussetzungen zu bringen sind. Dies reicht von privat erstellten Mietverträgen bis hin zur bloßen Zurverfügungstellung von Fahrzeugen durch die Eltern für in den Städten studierenden Kindern oder (auch ausländischen) Firmeninhaber:innen (ohne Sachbezugsverrechnung), die ihren Fuhrpark über die Mitarbeiter:innen zu verwalten versuchen. Insofern könnten relativ leicht Tatsachen vorgespielt werden, um zu einer Bewohnerparkkarte zu kommen, z.B. auch für Dienstnehmer:innen, die in der Innenstadt arbeiten.

Hier wäre zumindest durch ein Abstellen auf die Gewerbsmäßigkeit bzw. Entgeltlichkeit das Missbrauchsrisiko zu reduzieren. Weiters könnte implementiert werden, dass die gewerbliche Dauermiete über einen Zeitraum von mindestens einem Jahr im Zulassungsschein (nach KFG, und damit bei der Antragsstellung um eine Ausnahmegenehmigung überprüfbar) vermerkt sein muss.

§ 48 Abs. 5

Da auch im Ortsgebiet LKW verkehren, die - um im Fahrstreifen zu bleiben - mitunter knapp an die Gehsteigkante heranfahren, ist ein Seitenabstand von 30 cm weiterhin erforderlich, um ein fortwährendes Beschädigen von Verkehrszeichen oder LKW-Spiegel zu vermeiden. Eine Adaptierung der Verkehrs- und Lichtraumbestimmungen der RVS 3.4.12 müsste jedenfalls noch vorgenommen

werden, um diese mit dem vorgeschlagenen Passus in Einklang zu bringen. Durch die Regelung wird der Handlungsspielraum für die Aufsteller erweitert, was vom Österreichischen Städtebund begrüßt wird.

§ 53 Abs. 1 Z11a und 11b

Hier wäre die Variante „nur Radweg“ zu ergänzen.

§ 53 Abs. 1 Z 2c

Die Stadt Graz schlägt vor, das neue Hinweiszeichen als Ergänzung aufzunehmen, die alten Zeichen aufgrund der kostenintensiven Änderungsmaßnahmen jedoch beizubehalten. Aus Sicht der Stadt Wien besteht kein Einwand gegen eine Vereinheitlichung.

§53 Abs. 1 Z 2d

Der Österreichische Städtebund begrüßt diese Neuregelung („St. Pölten Modell“) der gemeinsamen Führung von Schutzweg und Radfahrerüberfahrt ausdrücklich. Der Gesetzgeber kommt damit einer langjährigen Forderung des Verkehrsausschusses des Österreichischen Städtebundes nach.

§ 54 Abs. 5 lit. n:

Zur Vermeidung unnötiger Kosten und eines „Schilderwaldes“ wird für den Fall, dass der Radverkehr sowohl geradeaus weiterfahren als auch nach rechts einbiegen dürfen soll, vorgeschlagen, die Richtungspfeile in einem Verkehrszeichen miteinander kombinieren zu dürfen. Dies könnte verbal beschrieben oder bildlich dargestellt werden. Eventuell sollte überlegt werden, die Bestimmung des Haltegebots vor der Weiterfahrt auch in englischer Sprache zu implementieren.

§67 Abs. 1

Der Österreichische Städtebund begrüßt diese Adaptierung ausdrücklich! Praktische Erfahrungen haben gezeigt, dass durch das bislang bestehende Durchfahrtsverbot für Kfz bei Fahrradstraßen sich kaum geeignete Straßenzüge als Fahrradstraßen qualifiziert haben. Durch die Neuregelung ist die Ausrollung des Instruments der Fahrradstraße nunmehr möglich. Der Gesetzgeber kommt damit einer langjährigen Forderung des Verkehrsausschusses des Österreichischen Städtebundes nach.

§68 Abs. 2 und Abs. 3a

Der Österreichische Städtebund begrüßt die Neuregelung. Die bisherige Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h bei der Annäherung an Radfahrer:innen-

überfahrten soll entsprechend den Erläuterungen flexibler gestaltet werden, wenn es das Verkehrsaufkommen zulässt. Hierzu wäre aber die Ergänzung „...es sei denn, dass in unmittelbarer Nähe kein motorisierter Verkehr aktuell fährt.“ unmittelbar nach der Geschwindigkeitshöchstgrenze einzugliedern. Im vorliegenden Entwurf heißt es bei wörtlicher Auslegung widersprüchlich, dass ein/eine Radfahrer:in nicht unmittelbar vor einem Fahrzeug und für dessen Lenker:in überraschend eine Radüberfahrt befahren dürfe, außer für den Fall, dass in unmittelbarer Nähe aktuell kein motorisierter Verkehr fahre. Die rechtliche Bedeutung des Tatbestandsmerkmals „aktuell“ ist fraglich.“

Ad § 76

Die Überschrift sollte „Fußgängerverkehr“ lauten. Zum ersten Satz des Abs. 1 wird angemerkt, dass es wohl nicht darum geht, ob Gehsteige oder Gehwege „zumutbar sind“, sondern ob das Gehen darauf zumutbar ist. Dies kann z.B. unzumutbar werden infolge einer Schneedecke. Sprachlich sollte es daher lauten: „... auf Gehsteigen oder Gehwegen zu gehen, sofern dies zumutbar ist;“

In Abs. 4 lit. a sollte die Formulierung vereinfacht werden: „Dabei haben sie sich vor Betreten der Fahrbahn zu vergewissern, dass ...“

In Abs. 4 lit. b ist das Wort „dürfen“ zu entfernen.

Ad §76d

Die Einführung einer Bestimmung für „Schulstraßen“ wird vom Österreichischen Städtebund ausdrücklich begrüßt - ist damit doch die Verkehrsberuhigung im Schulumfeld einfacher als bisher handhabbar. Der Gesetzgeber kommt damit einer langjährigen Forderung des Verkehrsausschusses des Österreichischen Städtebundes nach.

Wir ersuchen jedoch um einige Adaptierungen des vorliegenden Entwurfs:

Hier wird geregelt, dass die Anbringung mechanischer Sperren zulässig ist. Nicht klar ist aber, wer für mechanische Sperren verantwortlich ist.

In Schulstraßen ist der Fahrzeugverkehr bis auf geregelte Ausnahmen verboten.

Wichtig ist, dass der Anrainer:innenverkehr (gleichbedeutend mit Anlieger:innenverkehr) nicht ausgenommen sein darf, da dies bedeuten würde, dass auch die Eltern, die ihre Kinder zur Schule bringen, einfahren dürften, wodurch sich die Schulstraße ad absurdum führen würde. Die Ausnahme müsste sich in diesem Fall auf den/die Anrainer:in und gegebenenfalls auch noch den Zustellverkehr beschränken. Die Stadt Wien lehnt eine generelle Freigabe für Anrainer:innen ab. Diesen soll nur das Ausfahren aus einer in einer Schulstraße befindlichen Einbahn gestattet sein. Einer Ausnahme für Fahrtendienste für Schüler:innen mit Behinderung kann zugestimmt werden, sofern kein

alternativer Haltepunkt möglich ist, ein Öffnen und Schließen der physischen Barriere gewährleistet ist und Schritttempo eingehalten wird.

Ad §95 Abs. 1 lit. b

Die Änderung in Bezug auf die Zuständigkeit für Rollerfahrer wird begrüßt und sollte jedenfalls in dieser Form aufgenommen werden. In den Erläuterungen sollte die richtige Bestimmung angeführt werden.

Ad § 99 Abs. 3 lit. i:

Das Wort „einzeln“ führt eher zu Missdeutungen und es wird vorgeschlagen: „Dies ist als eine einzige Verwaltungsübertretung zu bestrafen.“

Sonstiges:

§ 78 Verhalten auf Verkehrsflächen mit Fußverkehr

In der Praxis gibt es öfter Probleme mit Vertreter:innen von Organisationen, die vorwiegend in der Fußgängerzone Mitgliedschaften für Vereinen bewerben und dabei durch deren Hartnäckigkeit den Fußgänger:innenverkehr beeinträchtigen. Diesbezüglich langen des Öfteren Beschwerden von der Bevölkerung ein.

Dagegen gibt es jedoch keine Handhabe, da zu diesem Zweck keine Infostände aufgestellt werden bzw. kein Tatbestand nach § 82 StVO ausgelöst wird.

Wünschenswert wäre eine entsprechende Regelung, die auch ein derartiges Verhalten verbietet.

Diese Bestimmung sollte auch in Fußgängerzonen gelten, daher sollte die Überschrift erweitert werden auf: „Verhalten auf Gehsteigen, Gehwegen und Fußgängerzonen“:

Die Regelung des § 78 lit. c, dass auf Gehsteigen und Gehwegen in Ortsgebieten verboten ist, den Fußgängerverkehr insbesondere durch den Verkauf oder die Verteilung von Programmen oder Eintrittskarten vor Theatern und Vergnügungstätten, durch das Verstellen des Weges, durch das Tragen von Reklametafeln sowie durch den Verkauf von Druckschriften, durch das Mitführen von Tieren oder durch unbegründetes Stehenbleiben zu behindern, sollte beibehalten werden. Sie sollte überdies noch und um das Bewerben von Mitgliedschaften („Problem Keiler“) ergänzt werden. Es wäre aber auch eine entsprechende eigene Implementierung im § 76a StVO - nur für Fußgängerzonen - in Bezug auf Bewerber:innen von Mitgliedschaften möglich.

§ 93

Bereits im Jahre 1997 teilte das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr, Abteilung II/B/6, in seinem Schreiben zur Zl. 160.916/2-II/B/6/97

(Betreff: Ersatzvornahme bei Verstoß gegen Schneeräumpflicht) mit, dass es sich bei der Vorschrift des § 93 Abs 1 StVO 1960 um eine gesetzliche Verpflichtung öffentlich-rechtlicher Natur handelt. Kommt der/die Verpflichtete seinen diesbezüglichen Obliegenheiten nicht im gebotenen Maße nach und werden die erforderlichen Maßnahmen von dritter Seite, etwa auch von einer Gebietskörperschaft erbracht, so kann der/die Dritte abgesehen von der im Rahmen der Straßenverkehrsordnung für den Straßenerhalter vorgesehenen Möglichkeit des § 100 Abs 6 StVO 1960 den ihm hierbei entstandenen Aufwand gestützt auf § 1042 ABGB einklagen.

Es wurde auch mitgeteilt, dass die Statuierung eines ausdrücklichen Handlungsauftrages an die Behörde im Falle einer Pflichtverletzung sowie einer diesbezüglichen Kostentragungsvorschrift im Rahmen der nächsten StVO-Novelle zur Diskussion gestellt werden wird. Es wird empfohlen, die Möglichkeit der „Ersatzvornahme“ gegen Kostenverrechnung vorzusehen.

Automatische Überwachung von Zonenzufahrtsbeschränkungen:

Die Österreichischen Städte setzen schon seit nunmehr einigen Jahrzehnten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung der Innenstädte. Dazu zählen Maßnahmen wie die Errichtung von Fahrverboten, Geh- und Radwegen, Fußgängerzonen, Einbahnregelungen zur Reduzierung des Durchfahrtsverkehrs, sowie Maßnahmen zur Attraktivierung und Beschleunigung des Öffentlichen Verkehrs wie z.B. Busspuren. Die Maßnahmen beruhen auf der Zielsetzung, den öffentlichen Raum wieder vermehrt dem Fußgänger:innenverkehr und hier insbesondere den schwächeren Verkehrsteilnehmer:innen zur Verfügung zu stellen und für Verkehrssicherheit in den innerstädtischen Bereichen zu sorgen. Die Umsetzung vieler dieser Maßnahmen ist jedoch nur dann praktikabel, wenn - wie in anderen Ländern und Großstädten (z.B. in Italien) - auch für eine effiziente (automatische) Überwachungsmöglichkeit gesorgt wird.

In diesem Zusammenhang darf auch auf die ausführliche Begründung dieses Änderungswunsches des Städtebundes im Schreiben vom 2.12.2020 an Frau Bundesministerin Leonore Gewessler hingewiesen werden.

Eine neue StVO-Bestimmung (§ 98h StVO 1960) für eine rechtliche Basis der automatischen Überwachung könnte beispielsweise folgendermaßen lauten:

„(1) Für Zwecke der automationsunterstützten Feststellung von Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenkern, die Fahrverbote gemäß § 52 lit. a Z 1,

Z 2, Z 6a, Z 6b, Z 6c, Z 7a, Z 7f und Gebotszeichen gemäß § 52 lit. b Z 17a missachten, die dem Fußverkehr vorbehaltenen Gebiete, entgegen dem Hinweiszeichen nach § 53 Abs. 1 Z 9a, benützen oder die den Omnibussen vorbehaltene öffentliche Verkehrsflächen, entgegen dem Hinweiszeichen gemäß § 53 Abs. 1 Z 24 und Z 25 StVO 1960, benützen, dürfen Behörden, wenn es zur Erhöhung oder Gewährleistung der Verkehrssicherheit, der körperlichen Gesundheit oder der körperlichen Unversehrtheit sowie zur Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe und zum Schutz der Bevölkerung oder der Umwelt oder aus anderen wichtigen Gründen dringend erforderlich erscheint, bildverarbeitende technische Einrichtungen verwenden. Die technischen Einrichtungen umfassen jeweils alle Anlagenteile, die diesem Zweck dienen.

(2) Die dabei gewonnenen Daten dürfen nur insoweit verwendet werden, als dies zur Identifizierung eines Fahrzeuges, einer Fahrzeuglenkerin oder eines Fahrzeuglenkers erforderlich ist. Daten, die keine Fälle von Verstößen betreffen, sind unverzüglich und in nicht rückführbarer Weise zu löschen. Die zur Identifizierung verwendeten Daten sind nach Wegfall des Zwecks unverzüglich und in nicht rückführbarer Weise zu löschen.

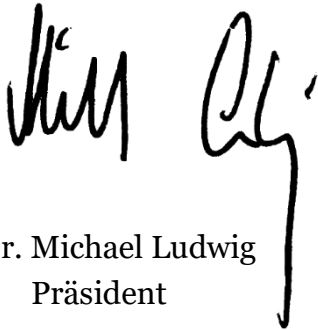
(3) Soweit die bildgebende Erfassung von Personen außer der Fahrzeuglenkerin oder dem Fahrzeuglenker technisch nicht ausgeschlossen werden kann, sind diese Personen ohne unnötigen Verzug in nicht rückführbarer Weise unkenntlich zu machen“.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und ersuchen um Berücksichtigung unserer inhaltlichen Vorschläge.

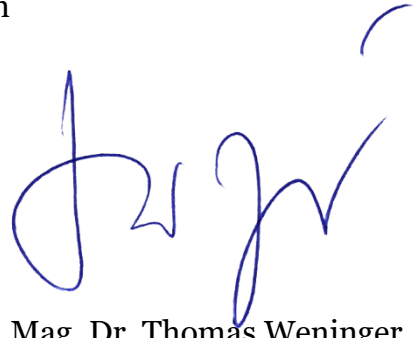
Der Österreichische Städtebund stellt zudem innerhalb offener Frist gemäß Art. 2 Abs. 1 und 2 der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Städten über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften (BGBl. I Nr. 35/1999) vorsorglich das Verlangen, dass in einem Konsultationsgremium Verhandlungen über die durch das Gesetzesvorhaben im Fall seiner Verwirklichung den Gemeinden zusätzlich verursachten

**finanziellen Ausgaben, einschließlich zusätzlicher Personalkosten,
aufgenommen werden.**

mit freundlichen Grüßen



Dr. Michael Ludwig
Präsident



OSR Mag. Dr. Thomas Weninger, MLS
Generalsekretär