



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:
60-01-(2015-0599)

bearbeitet von:
Dipl.-Ing.in Stephanie Schwer / Sandra Wölfel

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

An das BMVIT - IV/ST5
Rechtsbereich Straßenverkehr
st5@bmvit.gv.at

Wien, 28. April 2015
**Entwurf einer 27. Novelle der
Straßenverkehrsordnung**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Städtebund gibt zur gegenständlichen 27. StVO-Novelle folgende
Stellungnahme ab:

1. § 8 Abs. 4 Z. 3: Die meisten Arbeitsfahrzeuge haben 3,5 t, Gehsteige sind auf diese Belastungen auch ausgelegt. Grundsätzlich wird diese Bestimmung daher für zweckmäßig erachtet. Allerdings haben Anrainer und Winterdienstunternehmen im Regelfall keine Kenntnis der Belastbarkeit des Gehsteigs. Da sich der Winterdienst nicht gegen die Gemeingebrauch richtet, bedarf es seitens der Straßenverwaltung auch keiner Sondernutzungsbestimmung. Eine generelle gesetzliche Freigabe – wie mit der gegenständlichen Novellierung beabsichtigt – ist daher im Hinblick auf die Straßenerhaltung abzulehnen.

2. Zu § 24 Abs. 1 lit. I: der Halbsatz „wenn Leiteinrichtungen für Menschen mit Sehbehinderung in ihrer Wirkung herabgemindert werden“ enthält unbestimmte Begriffe. Zur Verdeutlichung schlagen wir vor „wenn Leiteinrichtungen für Menschen mit Sehbehinderung nicht bestimmungsgemäß benützt werden können“.

Die ersten beiden Absätze der Erläuterungen zu Z. 2 und 5 sind nicht verständlich. Parken von Fahrrädern in FUZO´s soll auch dann erlaubt sein, wenn das Einfahren nicht möglich ist (da das Fahrrad ja geschoben werden kann). Wir finden hier im Entwurf keinen Novellierungsvorschlag zu § 24 Abs. 1 lit. i Z. 3 – entweder dieser fehlt irrtümlich oder es wurde dieser Vorschlag beabsichtigt wieder herausgenommen, aber vergessen, die Erläuterungen zu streichen.

Dieser Vorschlag könnte lauten: Der Z 3 des § 24 Abs 1 lit i wird nachstehende Z 4 angefügt: „ist das Abstellen von Fahrrädern erlaubt.“

3. Bezüglich der Ausweitung der Ausnahmen für Inhaber eines Ausweises gem. §29b StVO auch auf Halte- und Parkverbote, die mittels Bodenmarkierungen kundgemacht werden, möchten wir nach interner Diskussion zumindest die Frage aufwerfen, ob nicht auch die gelbe Zickzack-Linie zur Anzeige eines Parkverbotes aufgenommen werden sollte.

4. Zu § 48 Abs 5 StVO neu:

Demgemäß soll für sehbehinderte und blinde Menschen bei seitlicher Anbringung von Straßenverkehrszeichen der Abstand des unteren Randes des Straßenverkehrszeichens auf mind. 2,20 m angehoben werden. Dies soll dafür Sorge tragen, dass Verletzungen von Blinden und Sehbehinderten hintangehalten wird.

Gibt es dazu Daten über die Unfallhäufigkeit, sodass abgeschätzt werden kann, ob diese Maßnahme überhaupt erforderlich ist?

Anzumerken ist dabei, dass es auch weitere Hindernisse im Straßenraum für Blinde und Sehbehinderte gibt, die ein Verletzungspotential ergeben. Dies sind zum Beispiel Abfallbehälter, die auch auf Verkehrszeichenstehern angebracht werden, oder überhaupt Abfallbehälter. Zu denken ist auch an Selbstbedienungseinrichtungen für zahlreiche Zeitungen, Sitzbänke im öffentlichen Raum, Stiegenanlagen, Blumenkisten, Fahrradständer, Warenausräumungen etc. All diese Einrichtungen können nicht entfernt werden. Aus dieser Sicht erweist sich diese Regelung als sachlich nicht gerechtfertigt und damit gleichheitswidrig, da für die obigen Fälle keine rechtliche Regelung vorgesehen wird. Dies auch vor dem Hintergrund des Art 7 Abs 1 B-VG.

Alle die oben denkbaren Gefahren für diese Gruppe unserer Mitmenschen werden wir nicht ausräumen können und bewegen sich diese ja aufgrund ihres Handikaps bewusster und aufmerksamer durch den öffentlichen Raum. Es wird nicht möglich sein, sämtliche denkbaren Gefahren für diese Personengruppen auszuschließen.

Hinzuweisen ist auch, dass für die Erkennbarkeit der Straßenverkehrszeichen diese mehr auf Blickhöhe der größten Gruppe der Kraftfahrzeuglenker – nämlich der PKW – gebracht werden sollte. Diese beträgt nach RVS 03.05.12 1,50 m. Durch die Anbringung über 2,2 m ist die Erkennbarkeit derselben schlechter und damit werden größere Gefahren hervorgerufen als jene die verhindert werden sollen. Die Verkehrsteilnehmer blicken nämlich auf die Fahrbahn und eher weniger in die Höhe. Die Risiken beim Fahren eines Kraftfahrzeuges sind ungleich höher als beim Gehen auf Gehsteigen bzw Fußgängerflächen. Auch aus diesem Grund ist diese Maßnahme nicht zu empfehlen.

Auch wenn eine Übergangszeit von 10 Jahren in § 103 Abs 16 StVO für die Einhaltung dieser Abstandsbestimmungen vorgesehen ist, so stellt diese Bestimmung die Straßenerhalter und damit auch die Städte und Gemeinden vor nicht unerhebliche Herausforderungen. Straßenverkehrszeichensteher müssen durch höhere ersetzt werden. Fallweise werden andere Standorte für die Verkehrszeichen zu suchen sein müssen. Die Verkehrszeichen müssen demontiert und wieder montiert werden. Dies erzeugt hohe Kosten für die Städte und Gemeinden.

Als gelinderes Mittel wäre wohl die Gestalt der Verkehrszeichen zu verändern, sodass Verletzungen nicht mehr so schwer sind bzw. gar nicht bewirkt werden. Allerdings ist hier mit höheren Kosten für Straßenverkehrszeichen zu rechnen. Auch hier wäre eine Kostendiskussion zu führen.

Insgesamt sollten diese Abstandsbestimmungen aus Sicht der Behörden und der Straßenverwaltungen weiter aufgeweicht werden. Letztlich ist es gerade in Städten nicht immer möglich, diese Vorschriften einzuhalten. Allerdings haben Abweichungen von diesen Bestimmungen weitreichende Folgen. Einerseits wäre von einer nicht ordnungsgemäßen Kundmachung der Verordnung auszugehen und diese gem. Art 89 Abs. 1 B-VG damit für

Gerichte nicht anwendbar. Andererseits bilden diese Vorschriften gute Angriffspunkte für Schadenersatzansprüche gegenüber den Kommunen. Eine weitere Verpflichtung der Städte und Gemeinden – und dies gilt auch für die in Aussicht genommene Vorschrift – ist aufgrund der bereits vorhandenen Belastung der Kommunen strengstens abzulehnen.

Es wird daher vorgeschlagen, die obige Bestimmung nicht in die StVO aufzunehmen, allerdings folgenden letzten Satz an § 48 Abs. 5 StVO anzufügen:

„Sofern es die besonderen örtlichen Verhältnisse erforderlich machen, kann von den obigen Abstandsbestimmungen abgewichen werden. Dabei ist allerdings § 48 Abs. 1 StVO besonders zu beachten.“

Sollte an den vorgeschlagenen Änderungen jedenfalls festgehalten werden wollen, so müssten diesfalls die Übergangszeiten erheblich ausgedehnt werden (Vorschlag: auf 20 Jahre).

Auch wird vorgeschlagen, in die Erläuterungen aufzunehmen, dass insbesondere bei mobilen Anbringungsrichtungen, etwa bei Baustellen oder anderwärtig nur temporär geltenden Halte- und Parkverboten (z.B. bei Veranstaltungen, Filmdreharbeiten oder Übersiedlungen) ein Ausnahmefall vom einzuhaltenden Mindesthöhenabstand von 2,50 m vorliegt.

5. § 76a Abs. 2a: Bereits jetzt darf der/die InhaberIn eines § 29b-Ausweises gem. § 29b Abs. 3 lit. d StVO in der FUZO während der erlaubten Ladetätigkeit parken. Allerdings war streng genommen bisher den beeinträchtigten Menschen das Einfahren in die FUZO (mangels Normierung im Ausnahmetatbestand in § 76b StVO) nicht erlaubt. Legistisch konsequent und damit auch sinnvoll erscheint eine Erweiterung des § 76b Abs. 2 um die Gruppe der Menschen mit Ausweis nach § 29b StVO. Es könnte als 2. Satz des Abs. 2 Folgendes sinngemäß eingefügt werden: „ In dieser Zeit dürfen auch InhaberInnen von § 29b-Ausweisen und Personen, die diese befördern, in die FUZO einfahren“ bzw. könnte vom vorgeschlagenen § 76a Abs. 2a einfach der erste Satz gestrichen werden – der 2. und letzte Satz könnten verbleiben.

Das Befahren der FUZO ganztags ist unserer Ansicht nach jedoch nicht erforderlich. Es ist grundsätzlich zumutbar, mit den Ladezeiten

auszukommen (Planung von Arztterminen). Außerdem ist das Einfahren mit Krankentransportfahrzeugen bzw. Fahrzeugen des Mietwagengewerbes und mit Taxis jederzeit möglich. Die Letztgenannten verbleiben auch nicht während des Arzttermins in der FUZO – was beim Inhaber eines § 29b Ausweises, der selber fährt, so der Fall wäre. Bei den Arztpraxen bzw. Behandlungszentren werden nahezu nie Parkplätze zur Verfügung stehen, weswegen die Fahrzeuge dann in besonders stark frequentierten FUZO´s eine Verkehrsbeeinträchtigung darstellen würden.

Wichtiger Aspekt unserer Ansicht nach ist, dass den Behörden der Spielraum eingeräumt wird, zumindest außerhalb der Ladezeiten einzelfallbezogen mit Verordnung entscheiden zu können, ob eine FUZO dafür geeignet ist, beeinträchtigte Menschen auszunehmen oder nicht.

Angeregt wird darüber hinaus eine Mitführverpflichtung hinsichtlich des Ausweises gemäß § 29b StVO 1960 analog der Bestimmung in § 29b Abs. 4 leg.cit., um die Kontrolltätigkeit der Exekutive zu erleichtern.

6. § 84 Abs. 3 StVO: Die Ausnahme wird erstreckt auf Bauland. Die Neuformulierung geht nach Ansicht des Österreichischen Städtebundes jedenfalls zu weit. Laut Erläuterungen sollen Betriebsbaugebiete gleichgestellt werden (wie Werbung in Ortsgebieten). Wir schlagen vor, den Begriff Bauland durch „Betriebsbaugebiete“ zu ersetzen. Gerade in Städten wird im Zentrum fast ausschließlich Bauland gewidmet sein. Wenn noch keine Verbauung vorhanden ist bzw. es sich um Stadtautobahnen oder Schnellstraßen handelt, werden Geschwindigkeiten zw. 70 und 100 km/h möglich sein, weswegen unserer Ansicht nach Werbung nicht vertretbar ist.

Vor dem Hintergrund, dass schon jetzt Aufmerksamkeitsdefizite im Hinblick auf die immer vielfältigeren Ablenkungen innerhalb und außerhalb des Autos die Hauptunfallursache darstellen, erscheint es geradezu kontraproduktiv, die Werbemöglichkeit auch auf Bereiche auszudehnen, die nicht klassisches Ortsgebiet darstellen und wo in der Regel auch höhere Geschwindigkeiten zulässig sind bzw. gefahren werden.

Diese vorgeschlagene Änderung des § 84 Abs. 3 wird daher aus Gründen der Verkehrssicherheit abgelehnt.

7. § 96 Abs. 2 StVO.

Eine Ausdehnung der Überprüfungsverpflichtung sämtlicher Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs durch die Behörde wird grundsätzlich begrüßt und ist ein wesentlicher Bestandteil zur Verwaltungsökonomie. Insgesamt erschiene allerdings eine gänzlich Beseitigung im Sinne der vielfach angesprochenen Verwaltungsreform als zielführend. Die Praxis zeigt nämlich, dass nicht mehr erforderliche Verkehrszeichen von Seiten der Bevölkerung oder anderer Institutionen (Polizei) moniert werden und die Behörde darauf reagieren kann. Andererseits kommt es bei Straßenumbauten auch zur Beachtung der damit geänderten Verkehrsverhältnisse und somit auch zu einer Änderung der Straßenverkehrszeichen. Im Übrigen verbleibt in unserem Rechtsstaat auch das Korrektiv über die Anfechtung von Verordnungen im Sinne des Art. 139 B-VG. Somit sind im Sinne einer Verwaltungsreform ausreichende Möglichkeiten zu Sanierung allenfalls überholter Verkehrsleiteinrichtungen oder Sicherheitseinrichtungen gegeben.

Damit wäre eine **gänzliche Aufhebung** dieser Bestimmungen sinnvoll. Das Fehlen dieser Vorschrift würde aufgrund obiger Überlegungen **keine großen Auswirkungen** zeitigen.

Abgesehen davon erscheint auch die Wahrung der **5jährigen Prüfpflicht** vor dem Hintergrund der vorhandenen **personellen** Ressourcen der Städte als **nicht erfüllbar**.

Wir geben zu bedenken, dass alleine in Linz ca. 25.500 Verkehrszeichen fünfjährig überprüft werden müssten.

Sollte eine grundsätzliche Streichung dieser Regelung nicht in Frage kommen, sollte nach Ansicht des Städtebundes auf eine Formulierung gedrängt werden, die den Behörden mehr Spielraum gibt, anlassfallbezogen und bedarfsorientiert zu reagieren.

Vorschlag: „Die Behörde hat unter Beiziehung des Straßenerhalters die angebrachten Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs dann zu überprüfen, wenn der Bedarf nach einer neuen Regelung besteht“. (Erläuterungen: weil sich die ursprünglichen Voraussetzungen geändert haben, sei es die baulichen Gegebenheiten, Verkehrsströme oder Verkehrsverhältnisse oder Verkehrskonzepte dies erfordern.).

Sollte auch diese Änderung nicht durchsetzbar erscheinen, so wird in Anbetracht der durch diese Maßnahme ausgelösten Kosten (allein in der Stadt Wien rechnet man mit Mehrkosten von fünf Mio. Euro) darauf gedrängt, die Übergangsfrist auf 20 Jahre zu verlängern.

8. § 97 Abs. 5:

Da die Behörde entsprechend der vorgeschlagenen Änderung künftig nicht mehr zu verständigen ist, sollte im Sinne einer weiteren Verwaltungsvereinfachung gleichzeitig normiert werden, dass Anzeigen zur Einleitung von Verwaltungsstrafverfahren im Zusammenhang mit Verkehrsbeschränkungen, welche im gegenständlichen Aktenvermerk festgehalten sind, eine Kopie desselben beizufügen ist.

Wir ersuchen um Aufnahme der vorgeschlagenen Änderungen und verbleiben

Mit freundlichen Grüßen



OSR Mag. Dr. Thomas Weninger, MLS
Generalsekretär