



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-(2024-0076)

bearbeitet von:
DIⁱⁿ Schwer/Mikulik

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

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie

E-Mail: st2@bmk.gv.at

Wien, 27. Februar 2024

35. StVO-Novelle; Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zu dem vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie mit Schreiben vom 17. Jänner 2023 übermittelten Entwurf zur 35. StVO-Novelle (Geschäftszahl: 2023-0.861.652) gibt der Österreichische Städtebund nach Prüfung folgende Stellungnahme ab:

Allgemeines:

Die gegenständliche 35. Novelle der StVO wird in ihrer Zielrichtung ausdrücklich begrüßt. So stärken die darin enthaltenen Bestimmungen in ihrer Intention die Gestaltungsmöglichkeiten der Städte und Gemeinden im Bereich „Geschwindigkeiten“ auf Gemeindestraßen zweifach:

- durch Erleichterungen bei der Verordnung einer Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (vor allem Tempo 30) und
- durch zusätzliche Möglichkeiten im Bereich der Kontrolle der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten im Ortsgebiet (punktuelle Geschwindigkeitsmessung)

Damit werden jahrzehntelange Forderungen des Österreichischen Städtebundes realisiert, welche die Verkehrssicherheit in den Städten und Gemeinden maßgeblich positiv beeinflussen werden. Die Reduktion der tatsächlichen Geschwindigkeiten im Ortsgebiet ist erforderlich, um die Bedingungen für die

aktive Mobilität – Radfahren und zu Fuß gehen – im Sinne einer klimafreundlichen Verkehrsmittelwahl im Ortsgebiet zu verbessern.

So kann der Radverkehr gemäß „Einsatzkriterien für Radverkehrsanlagen bei Flächenerschließung (RVS 03.02.13)“ nur dann mit dem motorisierten Individualverkehr im Mischverkehr auf gemeinsamen (Straßen)flächen im Mischverkehr geführt werden, wenn die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten 30 km/h nicht überschreiten. Andernfalls kommt es zu Gefährdungen und Tempo-30 Zonen werden von Radfahrenden in Folge nicht genutzt. Vielfach weichen Radfahrende alternativ auf andere Wege – oftmals auch Gehsteige – aus und es kommt zu Konflikten zwischen Radfahrenden und zu Fuß gehenden.

Leider wurden gemäß Standarderhebungen des Kuratoriums für Verkehrssicherheit im Zeitraum 2018-2020 die Geschwindigkeiten in Tempo 30- Zonen zu 71% überschritten, in Tempo 50-Zonen immerhin noch in 45% der Fälle. Diese Zahlen belegen, dass eine verstärkte Geschwindigkeitskontrolle auf Gemeindestraßen unbedingt erforderlich ist und unterstreichen damit auch die Relevanz des in der vorliegenden 35. StVO-Novelle verfolgten Gesetzesvorhabens. Der Novellentext benötigt in mancher Hinsicht aus Sicht des Österreichischen Städtebundes allerdings noch Ergänzungen, auf die weiter unten in der gegenständlichen Stellungnahme eingegangen werden soll.

Eingangs soll zudem festgehalten werden, dass der Österreichische Städtebund dringend darum ersucht, Regelungen zur „automationsunterstützten Zufahrtskontrolle“ noch in die aktuelle 35. StVO-Novelle aufzunehmen.

Dabei handelt es sich um eine von bereits 25 österreichischen Städten benötigte Rechtsgrundlage um bestehende Fahrverbote und Flächen, die dem Rad- oder Fußgänger:innenverkehr vorbehalten sind nach italienischem Beispiel (Zona a traffico limitato, ZTL) durch automatisierte Ein- und Zufahrtskontrollen mittels Fotokameras vom Autoverkehr frei zu halten. Ähnliche Technologien werden in Österreich bereits bei der Kontrolle der Maut oder der Section Control angewendet – hierzu gibt es auch die entsprechenden Rechtsgrundlagen. Ein gegenständlicher StVO-Entwurf zur „automationsunterstützten Zufahrtskontrolle“ wurden anlässlich der Einladung zum „Runden Tisch“ am 16.02.24 von Bundesseite übermittelt. Die Änderungs- und Überarbeitungsbedarfe aus städtischer Hinsicht dazu werden wunschgemäß in einer gesonderten Stellungnahme übermittelt.

Zu den inhaltlichen Punkten des vorliegenden Entwurfs im Einzelnen:

Ad Z 1 (§ 24 Abs. 1 lit o):

Da mit der 33. StVO Novelle eine idente Änderung in § 89a Abs. 2a lit. e erfolgte, wird die Anpassung des Wortlautes im Sinne einer Einheitlichkeit des Gesetzes durch den Österreichischen Städtebund befürwortet. Zudem erleichtert die veränderte Formulierung die Verfahrensführung, da nicht mehr eine absolute Unmöglichkeit („gehindert“) einer Gehsteigbenützung nachgewiesen werden muss, sondern es ausreicht, eine erhebliche Erschwerung („erheblich behindern“) zu belegen. Die praktischen Auswirkungen sind hingegen zu vernachlässigen, es werden kaum Verfahren aufgrund eines Verstoßes gegen § 24 Abs. 1 lit.o StVO 1960 geführt.

Ad Z 2 (§ 26a Abs. 1):

Der Österreichische Städtebund befürwortet grundsätzlich die vorgesehene Änderung. Die Ausnahme von Fahrzeugen des Rettungsdienstes von Halte- und Parkverboten, auch ohne Verwendung des Warnsignals, sorgt für Rechtssicherheit für diese. Es wird positiv gesehen, dass diese Fahrzeuge letztlich nicht gezwungen sind, das Blaulicht zu verwenden. In Situationen, in welchen der Einsatz der Warnsignale nicht möglich ist, daher keine Einsatzfahrt vorliegt, kann gemäß der bisherigen Regelung keine Abstellung an Flächen mit Halte- und Parkverbot erfolgen. Befindet sich ein Rettungsfahrzeug jedoch in Ausübung des Dienstes (unabhängig einer Einsatzfahrt), dann sollte dieses auch von etwaigen Halte- und Parkverboten ausgenommen sein. Die praktischen Auswirkungen sind allerdings gering.

Ad § 38 Abs. 6a:

Der Österreichische Städtebund möchte nach dahingehenden Rückmeldungen der Städte Wien, Graz und St. Pölten anmerken, dass der Umstand, dass es künftig Ampelregelungen mit und ohne Grünblinkphase geben kann, zu Unklarheiten bei den Verkehrsteilnehmer:innen führen könnte – zum Nachteil der Verkehrssicherheit.

Die in den Erläuterungen zum Gesetzesentwurf angeführten „wissenschaftlichen Versuche zur Vermeidung von Stau auf Zufahrten auf Autobahnen“ bleiben unerörtert und unpräzise. Weder wird dargelegt, welcher Art die Versuche waren, noch, ob daraus ausschließlich Schlüsse in Bezug auf Autobahnzubringer oder allgemein auf das Straßennetz gezogen werden

können.

Daher erscheint diese Ergänzung nur für mögliche Dosieranlagen bei Auffahrten bzw. Verflechtungsbereichen an Autobahnen/Schnellstraßen (also im Wirkungsbereich der ASFINAG) sinnvoll.

Konkret wird daher vorgeschlagen, diese Art der Ampelsteuerung unbedingt mehrfach vor der Ampel anzukündigen und beziehend auf die Erläuterungen unter Z 3 (§ 38 Abs. 6a) sowie im Gesetzestext eine Spezifizierung dahingehend vorzunehmen, dass diese Bestimmung nur für das höherrangige Straßennetz Gültigkeit haben soll.

Ad § 43 Abs. 2:

Nunmehr soll bei der Erlassung von Verordnungen gem. Abs. 2 leg. cit. nur mehr auf den angestrebten Zweck und auf die Verkehrserfordernisse Bedacht genommen werden. Gänzlich entfallen ist die Berücksichtigung der Bedeutung der Verkehrsbeziehungen. Nach den Erläuterungen solle eine schwer durchführbare Interessenabwägung vermieden werden und ausschließlich auf den Zweck und die Verkehrserfordernisse abgestellt werden.

Der Ordnungsgeber müsse sich mit diesen Aspekten bewusst auseinandersetzen und dürfe sie nicht außer Acht lassen.

Hierzu ist zu bemerken, dass Verkehrsbeziehungen und Verkehrserfordernisse prinzipiell gänzlich unterschiedliche Bereiche darstellen:

Während es bei den „Verkehrsbeziehungen“ auf die Bedeutung einer Straße mit öffentlichem Verkehr nach ihrer Verkehrsfrequenz, der Art des auf ihr stattfindenden Verkehrs (z.B. Schwerverkehr, PKW-Verkehr, Motorrad-Verkehr) und ihrer lokalen, regionalen oder überregionalen (z.B. landesübergreifenden) Benützung ankommt, behandeln die „Verkehrserfordernisse“ die Bedeutung einer Straße mit öffentlichem Verkehr für die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen, wobei je nach Art des Transportes auch die Verlagerung dieses Verkehrs auf die Schiene oder das Schiff ins Kalkül zu ziehen ist (vgl. Pürstl, StVO16 (2023) § 43 Anm. 26 und 27).

Die Gründe, weswegen eine Interessenabwägung im Hinblick auf die Verkehrsbeziehungen schwerer durchführbar sein soll, als eine bewusste Auseinandersetzung mit Fragen der Verkehrserfordernisse, insbesondere ob Transporte auf alternative Verkehrsträger verlagerbar sind, erschließt sich den Erläuterungen nicht und ist auch nicht nachvollziehbar. In jedem Fall erscheint

die Berücksichtigung der Verkehrsfrequenz bei einer Beurteilung, ob Maßnahmen gem. § 42 Abs. 2 StVO 1960 erforderlich und tunlich sind, zweckmäßig. Jedenfalls wäre hier eine Präzisierung angebracht, da der Gesetzestext nicht erkennen lässt, warum in den Erläuterungen ausgeführt wird, dass die Interessensabwägung entfällt.

Ad §43 Abs. 4a:

Die gesetzliche Festlegung der Verringerung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit in Ortsgebieten in Bereichen mit besonderer Schutzbedürfnis wird ausdrücklich begrüßt!

Der Österreichische Städtebund möchte betonen, dass mit der gegenständlichen Novelle ein langjähriger Wunsch umgesetzt wird, die Einführung von Tempo 30 zu erleichtern. So können Bevölkerungsgruppen mit besonderem Schutzbedürfnis wie insbesondere Kinder, Jugendliche, alte Menschen oder Menschen mit Behinderungen durch diese Novelle noch besser geschützt werden.

Ad §44b Abs. 5:

Der Österreichische Städtebund begrüßt ausdrücklich die mit dieser Bestimmung verbundene Verwaltungsvereinfachung (Reduktion interner Abläufe). Es wird die Auffassung geteilt, dass eine Information des Straßenerhalters an die Straßenverkehrsbehörde erst bei Arbeiten, die unerwartet länger als 24 Stunden dauern, erfolgen muss. Hierbei sei allerdings auf die Diskrepanz zu § 44b Abs. 3 StVO verwiesen. Nach dieser Bestimmung iVm Abs. 1 ist festgelegt, dass über unaufschiebbare Bauarbeiten (im Allgemeinen: bei Gefahr im Verzug) unverzüglich die Straßenverkehrsbehörde zu verständigen ist. Es wird angeregt, die beiden Verständigungspflichten im Gleichklang vorzusehen, sodass in beiden Fällen eine Verständigungspflicht erst nach 24 Stunden gegeben ist.

Der Österreichische Städtebund merkt weiters an, dass in dieser Bestimmung auf § 90 Abs. 2 StVO verwiesen wird. Die „Ermächtigung“ der Organe des Straßenerhalters kann sich wohl nicht auf sämtliche Fälle des §90 Abs. 2 StVO beziehen. An dieser Stelle wäre eine taxative Anführung der Arbeiten des Straßenerhalters zweckmäßiger.

Ad § 94c Abs. 3:

Im Vorschlag zur 35. StVO-Novelle werden auch für Gemeinden ohne Gemeindegewachkörper – unter bestimmten Voraussetzungen - künftig punktuelle Geschwindigkeitsmessungen möglich sein. Damit wird einem jahrzehntelangen Wunsch des Österreichischen Städtebundes entsprochen.

Leider sind im vorliegenden Gesetzesentwurf Gemeinden, für die die Landespolizeidirektion Sicherheitsbehörde I. Instanz ist, von dieser Möglichkeit, punktuelle Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen, dezidiert ausgenommen. Gerade Städte im Einzugsbereich einer Landespolizeidirektion verfügen aber über ein – verglichen mit Gemeinden im ländlichen Raum – sehr großes und dichtes (Gemeinde)Straßennetz und leiden aufgrund der zentralörtlichen Bedeutung unter erheblichem Verkehrsaufkommen. Dem steht zumeist eine personell ausgedünnte Sicherheitsbehörde gegenüber, die aus Personalmangel vielfach nicht in der Lage ist, Geschwindigkeiten auf (Gemeinde)Straßen in dem Maße zu kontrollieren, wie dies im Sinne der StVO bzw. der Verkehrssicherheit notwendig ist.

Der Österreichische Städtebund möchte sich an dieser Stelle daher klar dafür aussprechen, dass **auch Städten im Einzugsbereich einer Landespolizeidirektion, die Handhabung punktueller Geschwindigkeitsmessungen im untergeordneten Straßennetz in Analogie zur Überwachung des ruhenden Verkehrs ermöglicht wird.**

Daher schlägt der Österreichische Städtebund folgende Änderungen vor:

- Im vorliegenden Entwurf des **§ 94c Abs. 3** **Streichung der Wortfolge:** *„Im Gebiet einer Gemeinde, für das die Landespolizeidirektion zugleich Sicherheitsbehörde erster Instanz ist, ist eine Übertragung der Handhabung der Verkehrspolizei nicht zulässig“*

Sowie

- **Ergänzung § 95 Abs. 1a** wie folgt: *„die Handhabung der punktuellen Geschwindigkeitsmessung (§ 98b) auf Straßen, die nach den Rechtsvorschriften weder als Autobahnen, Autostraßen, Bundesstraßen oder Landesstraßen gelten noch diesen Straßen gleichzuhalten sind.“*

Mit den vorgeschlagenen Änderungen wäre die LPD weiterhin auf den Hauptverkehrsstraßen für Radarkontrollen zuständig, im untergeordneten Straßennetz/T30-Zonen hingegen die Bezirksverwaltungsbehörde/Bürgermeister (§ 94b), wobei der Zuständigkeitsübergang aufgrund der paktierten Gesetzgebung (gem. Art. 15 Abs. 4 B-VG) erst mit der Erlassung eines korrespondierenden Landesgesetzes wirksam würde. Bis dahin bleibt die LPD in vollem Umfang zuständig.

Aus legistischer Sicht soll an dieser Stelle auf einen Widerspruch hingewiesen werden, da in § 94c Abs. 3 ausgeführt wird, dass die Übertragung u.a. aus Gründen der Verkehrssicherheit (z. B. bei vermehrtem Unfallgeschehen oder zum Schutz schwacher Verkehrsteilnehmer) erforderlich sein muss (wobei eine Definition „*schwacher Verkehrsteilnehmer*“ nicht erfolgt). Gemäß § 98b hat der Einsatz jedoch wie in den Erläuterungen ausgeführt, zu erfolgen *„wo dies aus Gründen der Erhöhung oder Gewährleistung der Verkehrssicherheit oder 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 erforderlich erscheint.“* Hiermit sei darauf aufmerksam gemacht, dass sich durch die Aufnahme des Verweises auf § 98b in § 94c Abs. 3 (in der vorgeschlagenen Fassung) ein Widerspruch ergibt. Wir ersuchen dahingehend um Klärung.

Ad § 100 Abs. 10a:

Gemäß § 100 Abs. 10a des vorliegenden Entwurfes zur 35. StVO-Novelle sollen 20 vH der Strafgeelder aus jenen Verwaltungsübertretungen, die von einer Gemeinde aufgrund einer Übertragungsverordnung wahrgenommen werden, der Gebietskörperschaft zufließen, die den Aufwand jener Behörde zu tragen hat, die das Strafverfahren in erster Instanz durchführt. Damit soll ausweislich der Erläuterungen der Forderung der Länder nach einer Abgeltung des Verwaltungsmehraufwandes entsprochen werden.

Die Änderungen der Strafgeldaufteilung bei all jenen Gemeinden, die zuvor nicht in der Lage waren, punktuelle Geschwindigkeitsüberwachung vorzunehmen, wird grundsätzlich unterstützt. **Der Österreichische Städtebund spricht sich jedoch gegen eine Änderung der Strafgeldaufteilung bei Gemeinden mit eigenem Gemeindewachkörper aus.**

Die Rückmeldungen der Landesgruppen Niederösterreich, Oberösterreich und Kärnten des Österreichischen Städtebundes sowie die Rückmeldungen der Städte Braunau am Inn, Traun, Gmunden, Hallein, Vöcklabruck, sowie der Stadt Schärding kritisieren die beabsichtigte Regelung zur Änderung der Strafgeldzuweisung bei Gemeinden, die über einen eigenen Gemeindegewachkörper verfügen.

Gemeinden, die über einen eigenen Gemeindegewachkörper verfügen und schon bisher im Wege einer entsprechenden Übertragungsverordnung des Landes punktuelle Geschwindigkeitsmessungen durchführen konnten, durften/dürfen die Strafgebilder bislang zur Gänze einbehalten. Diese Gelder sind gemäß § 100 Abs 7 Satz 3 StVO 1960 *„für die Straßenerhaltung, für die Beschaffung und Erhaltung von Einrichtungen zur Verkehrsüberwachung sowie für Maßnahmen zur Verkehrsüberwachung“* zweckgewidmet. Die Strafgebilder flossen somit nicht nur in die Beschaffung und Erhaltung der Radarkästen, sondern auch in sonstige Maßnahmen des Gemeindegewachkörpers zur Verkehrsüberwachung, wie z.B. die Schulwegsicherung, den Betrieb von Geschwindigkeitsanzeigegeräten, die Erhebung und Auswertung von Verkehrsstatistiken usw..

Die Gemeinden mit eigenem Gemeindegewachkörper verzeichnen **hohe Kosten für den Betrieb ihrer Gemeindegewachkörper**, sowie die Einrichtung, den Betrieb und die Wartung der Messsysteme. So beträgt im Falle der Stadt Traun der Personalaufwand inkl. Umlagen für neun Polizist:innen etwa € 1,2 Mio. Zählt man die Betriebskosten für Ausstattung und Räumlichkeiten dazu, beträgt die Gesamtsumme € 1,6 Mio. im Jahr. Die Stadtgemeinde Braunau am Inn hat für den Gemeindegewachkörper im abgelaufenen Kalenderjahr 2023 rund € 1,17 Mio. aufgewendet. Dem stehen – abgesehen von den Strafgebildern, die letztlich aber auch für die Straßenerhaltung und den Betrieb der Radarkästen zu verwenden sind – keine Einnahmen gegenüber.

Die nunmehrige Pflicht zur Abführung von 20% der Strafgebildeinnahmen würde vielerorts die Aufrechterhaltung des Betriebs der Gemeindegewachkörper gefährden. Hierzu einige Beispiele: in der Stadtgemeinde Vöcklabruck würde dies etwa zu Mindereinnahmen in Höhe von rund € 200.000,- jährlich führen. In der Stadt Traun geht man von Mindereinnahmen in Höhe von 2,5 Mio. € aus. Der Einnahmenentgang der Stadt Braunau am Inn wäre in einer Höhe von etwa € 414.000,- anzusetzen.

Neben der punktuellen Geschwindigkeitskontrolle nehmen Gemeindegewachkörper bekanntlich auch eine Vielzahl anderer Aufgaben,

insbesondere im Bereich der Verkehrspolizei und im sicherheitspolizeilichen Bereich, wahr und entlasten dadurch Organe der (mittelbaren) Bundes- und Landesverwaltung.

So nimmt beispielsweise der Gemeindegewachkörper der Stadtgemeinde Schärding aufgrund entsprechender Übertragungsverordnungen bzw. Ermächtigungen auch noch weitere Aufgaben wahr, wie etwa die Besorgung der Fremdenpolizei (Übertragung gemäß § 4 FPG), des kriminalpolizeilichen Exekutivdienstes (Übertragung gemäß § 18 Abs. 4 StPO), des sicherheitspolizeilichen Exekutivdienstes (Übertragung gemäß § 9 Abs. 3 SPG), die Handhabung des Verwaltungsstrafgesetzes (Übertragung gemäß § 50 Abs. 1 VStG iVm Art 118a Abs. 2 B-VG) und des Kraftfahrzeuggesetzes (Übertragung gemäß § 123 Abs. 3 KFG) sowie die Mitwirkung an der Vollziehung des Führerscheingesetzes (gemäß § 35 Abs. 2 FSG).

Des Weiteren fallen in den Zuständigkeitsbereich von eigenen Gemeindegewachkörpern beispielsweise die Überprüfung übermotorisierter („auffrisierter“) Motorfahrzeuge, die Erhebung von Verkehrsunfällen mit Personen- und Sachschaden inklusive Anzeige bei Staatsanwaltschaft bzw. Bezirkshauptmannschaft, die Erstellung von Verkehrsunfallstatistiken, die Durchführung von Schulwegsicherungen, die Durchführung von Radfahrprüfungen und vieles mehr.

So schreitet beispielsweise die Stadtpolizei Baden auch auf Landesstraßen ein (Organmandate, Verwaltungsstrafanzeigen) und ist auch nach anderen Gesetzen wie z. B. dem KFG tätig. Strafeinnahmen auf Grundlage dieser Gesetze werden zu 100% an das Land NÖ weitergeleitet. Die Stadtgemeinde erhält, anders als das BMI, keinen Anteil an diesen Strafen nach der StVO (20 v.H. bei der Bundespolizei).

Die für den Betrieb eigener Gemeindegewachkörper notwendigen Mittel werden zur Gänze von der jeweiligen Stadtgemeinde aufgewendet. Eine Abgeltung des Aufwandes der Gemeindegewachkörper für Aufgaben nach dem FPG, der StPO, dem SPG, dem VStG, dem FSG und dem KFG werden ohne jedwede Abgeltung der dadurch entstandenen Kosten Länder wahrgenommen. Umso weniger erscheint umgekehrt die in Rede stehende Strafgehaltzuweisung zum Zweck der Abgeltung des Verwaltungsmehraufwandes der Länder gerechtfertigt. Zudem würde den Ländern im Vergleich zur aktuellen Gesetzeslage auch kein Verwaltungsmehraufwand entstehen.

Auch ist keine sachliche Rechtfertigung erkennbar, weshalb Gemeinden ohne einen Gemeindegewachkörper dieselben finanziellen Mittel zugewiesen bekommen, wie Gemeinden mit einem Gemeindegewachkörper. Dies ist auch deshalb nicht nachvollziehbar und erscheint unsachlich, weil Gemeinden mit einem Gemeindegewachkörper entsprechend der Zweckwidmung in § 100 Abs. 7 StVO 1960 Einnahmen aus der punktuellen Verkehrsüberwachung – und zwar schon dem Gesetzeswortlaut nach – nicht nur für Kosten der punktuellen Verkehrsüberwachung, sondern gerade auch für sonstige Verkehrsüberwachungsmaßnahmen verwenden (müssen), aus denen sie jedoch großteils keine Einnahmen generieren können.

Es wird daher eine Änderung dahingehend gefordert, dass Gemeinden mit eigenem Gemeindegewachkörper die Strafgeleinnahmen wie bisher zur Gänze behalten sollen. Dies könnte durch die Aufnahme der Wortfolge **„dritter Satz“** in den aktuellen Gesetzesvorschlag wie folgt erfolgen:

„Nach § 100 Abs. 10 wird folgender Abs. 10a angefügt:

*„(10a) 20 vH der Strafgeleinnahmen aus jenen Verwaltungsübertretungen, die gemäß § 94c Abs. 3 **dritter Satz** durch die Gemeinden wahrgenommen werden, fließen der Gebietskörperschaft zu, die den Aufwand jener Behörde zu tragen hat, die das Strafverfahren in erster Instanz durchführt.““*

Auch im Ministerialentwurf zur 25. StVO-Novelle vom 9.8.2011, der bereits eine Ermächtigung der Gemeinden ohne Gemeindegewachkörper zur Durchführung von punktuellen Geschwindigkeitsmessungen, sowie eine Änderung der Strafgeleinteilung vorgesehen hätte, war der besonderen Situation der Gemeindegewachkörper insofern Rechnung getragen worden, als jene keine Änderung der Gesetzeslage getroffen hätte (damals hätte sich die Änderung der Strafgeleinteilung auch lediglich auf Gemeinden ohne Gemeindegewachkörper bezogen – damals wurde im Gesetzestext daher auf „zweiter Satz“ Bezug genommen).

Wir gehen nicht zuletzt deshalb davon aus, dass es sich beim vorliegenden Gesetzestext lediglich um einen redaktionellen Fehler handelt und ersuchen um Korrektur desselben hinsichtlich der Beibehaltung der aktuellen Regelung im Bereich der Strafgeleinteilung für Gemeinden mit eigenem Gemeindegewachkörper.

Ad Erläuterungen Z 12 (§ 100 Abs. 10a):

Der vorgeschlagene Kriterienkatalog für die Übertragung (in den übertragenen Wirkungsbereich der einzelnen Gemeinde) ist überaus restriktiv, für die meisten Gemeinden nicht umsetzbar und sollte entweder deutlich gekürzt oder überhaupt gestrichen werden.

Speziell das Erfordernis einer „gutachterliche Standortbeurteilung iSd Notwendigkeit für die Verkehrssicherheit unter Prüfung der Nichtanwendbarkeit von alternativen Maßnahmen durch die Gemeinde“ sollte unbedingt entfallen.

Dieses widerspricht der angeführten Begründung, wonach die Gemeinden zur Durchführung von punktuellen Geschwindigkeitsmessungen ermächtigt werden sollen, weil sie aufgrund ihrer Erfahrungswerte und Beobachtungen am besten wissen, wo Kontrollen auf ihren Gemeindestraßen notwendig sind. Außerdem würde dieses Erfordernis zu einer massiven Verzögerung bei der Ausrollung der Radartätigkeit führen. Auch wird an dieser Stelle an die derzeit schwierige Verfügbarkeit von Gutachter:innen und die dadurch induzierten Kosten hingewiesen. Auch sind Alternativen grundsätzlich immer möglich (z.B. in Form von Umbauten), weswegen durch die Wortfolge die „Prüfung der Nichtanwendbarkeit von alternativen Maßnahmen“ Geschwindigkeitskontrollen von Vornherein auszuschließen wären. Ein Nachweis der Gefährlichkeit der Stelle (z.B. durch Unfallzahlen, Verkehrsbeobachtungen) wäre hier – sofern überhaupt erforderlich – zweckmäßiger.

Der Österreichische Städtebund ersucht daher dringend, die Wortfolge „einer „gutachterliche Standortbeurteilung iSd Notwendigkeit für die Verkehrssicherheit unter Prüfung der Nichtanwendbarkeit von alternativen Maßnahmen durch die Gemeinde““ in der beispielhaften Aufzählung gänzlich zu streichen.

Als weiteres Erfordernis ist beispielhaft genannt, dass eine Nachkontrolle der ermittelten Beweismittel durch geschultes Personal der Gemeinde vor Übermittlung der Anzeigen an die Strafbehörde durchzuführen ist. Diese Wortfolge könnte auch so interpretiert werden, dass die Durchsicht der Radarfotos durch eigenes Personal der Gemeinde zu erfolgen hat. Dies ist jedoch in der Praxis selbst bei Gemeindegewachkörpern oft nicht der Fall. Diese bedienen sich der Beauftragung geschulter Dritter für die Sichtung der

Radarfotos und geben diese lediglich durch eigenes Personal (in diesem Fall des Gemeindegewachkörpers) frei.

Es wird daher um eine Umformulierung und Klarstellung wie folgt ersucht
„Nachkontrolle der ermittelten Beweismittel durch geschultes Personal vor
Übermittlung der Anzeigen durch die Gemeinde an die Strafbehörde“.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme, ersuchen um Berücksichtigung der obigen Änderungs- und Überarbeitungsvorschläge insbesondere hinsichtlich der Aufnahme einer Rechtsgrundlage für „automationsunterstützte Zufahrtskontrollen“ und stehen jederzeit für Rückfragen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



OSR Mag. Dr. Thomas Weninger, MLS
Generalsekretär