

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 1014

An das
Bundesministerium für öffent-
liche Wirtschaft und Verkehr
Radetzkystraße 2
1031 Wien

LAD-VD-8602/102

Beilagen

Bei Antwort bitte Kennzeichen angeben

Bezug

72.500/1-IV/5-87

Bearbeiter

Dr. Grüner

(0 22 2) 63 57 11 Durchwahl

2152

Datum

- 3. März 1987

Betrifft

14. StVO-Novelle, Begutachtung; Stellungnahme

H. Klausgraber

Betrifft	GESETZENTWURF
Zi	6. GE 987
Datum:	- 5. MRZ. 1987
Verteilt	6. MRZ. 1987 <i>groh</i>

Die NÖ Landesregierung beehrt sich zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert werden soll (14. StVO-Novelle), wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Art. I Z. 1 (§ 20 Abs. 3):

Die Erläuterungen zum geplanten Entfall der Wortfolge "von Abs. 2 abweichenden" überzeugen nicht. Die Bestimmung des § 20 Abs. 3 StVO beruht auf Art. 11 Abs. 1 Z. 4 B-VG ("Straßenpolizei"); die erwünschte "Geschwindigkeits-Sonderregelung" für bestimmte Fahrzeugarten darf daher nicht aus dem Gesichtspunkt des Kraftfahrrechtes getroffen werden.

Nach Ansicht der NÖ Landesregierung kann aber bereits auf dem Boden des geltenden Textes eine Sonderregelung auch für solche Fahrzeugarten getroffen werden, deren Höchstgeschwindigkeit in der KDV geregelt ist: Der geltende Abs. 3 trifft nämlich keine Aussage darüber, wie weit und in welche Richtung die Behörde von den im Abs. 2 angeführten Fahrgeschwindigkeiten abweichen darf (eine Änderung ist also nach allen Richtungen schon jetzt möglich).

Der Lenker eines LKW wird aber auch dann die für ihn in der KDV festgelegten Geschwindigkeiten nicht überschreiten dürfen, wenn ihm die Straßenpolizeibehörde durch Verordnung eine

- 2 -

höhere Geschwindigkeit erlaubt (es sei denn mit einer kraftfahrrechtlichen Ausnahmegewilligung).

Es sollte also nochmals geprüft werden, welcher Zweck mit der geplanten Neuregelung verfolgt wird.

2. Zu Art. I Z. 4 (§ 43 Abs. 1a):

Die geplante Bestimmung übernimmt in ihrem ersten Satz fast wörtlich den vom Verfassungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 27. Juni 1986, G 80, 84, 111/86, verwendeten Begründungstext. Nach Ansicht der NÖ Landesregierung wäre hier auch eine Negativformulierung möglich, wenn die Regelungen des § 43 Abs. 1, § 44a, § 44b und § 27 Abs. 1 angeführt werden. Davon abgesehen wird aber das vom Verfassungsgerichtshof (in seinem Erkenntnis auf Seite 17) aufgezeigte Spannungsverhältnis nicht gelöst und es bleibt die Gefahr einer formalgesetzlichen Delegation bestehen. Die Probleme, die sich aus dem Erfordernis einer raschen Reaktion auf der einen Seite und der Gefahr einer "überschießenden" Regelung auf der anderen Seite ergeben, dürften durch die vorgesehene Formulierung im zweiten Satz des vorgesehenen Abs. 1a nicht gelöst werden. Diese Bestimmung ist wohl als Kundmachungsregel "verkleidet", sie berührt inhaltlich aber jenen Teil des Normerzeugungsverfahrens, der vor der Kundmachung (vor Abschluß dieses Verfahrens) liegt. Dazu kommt noch die sich aus Art. 89 Abs. 1 und Art. 139 Abs. 3 lit. c B-VG ergebende unterschiedliche Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes und des Verfassungsgerichtshofes bei der Behandlung der rechtlichen Bedeutung der Kundmachung: Eine fehlerhafte Kundmachung bedeutet für den VfGH einen absolut nichtigen Akt, für den VfGH bedeutet dies (nur) eine gesetzwidrige Verordnung.

Die geplante Formulierung scheint also nur eine - unzulässige - Übertragung der Verfügungsgewalt innerhalb einer Rahmenverordnung zu normieren (vgl. dazu und zur Ermächtigung der Organe des Straßenerhalters VfSlg. 4641). Wird aber eine ein-

- 3 -

wandfreie gesetzliche Grundlage für die Erlassung von derartigen Verordnungen geschaffen, so bestehen keine Bedenken gegen die Kundmachung der Straßenverkehrszeichen durch die Organe des Straßenerhalters. Es sollten vielmehr auch die "verantwortlichen Beauftragten des jeweiligen Bauführers" zur Festhaltung des Aufstellungszeitpunktes ermächtigt werden. Die Judikatur des Verfassungsgerichtshofes würde eine solche Bestimmung stützen (vgl. VfSl. 4492, 7724, 8894). Hier hat der Verfassungsgerichtshof die Verpflichtung, den Zeitpunkt der Anbringung (in einem Aktenvermerk) festzuhalten, als bloße Ordnungsvorschrift qualifiziert, die keinen Einfluß auf die Gesetzmäßigkeit der Verordnung hat.

Schließlich dürfte der im ersten Satz dieser Bestimmung verwendete unbestimmte Gesetzesbegriff "im Bereich einer Straße" zu weit gefaßt sein; die in den Erläuterungen verwendeten Worte "auf oder neben der Straße" dürften noch eher eine gesetzmäßige Vollziehung ermöglichen.

Es sollte auch zumindest für den ersten Satz eine Neuformulierung gewählt werden. Der Inhalt ist selbst für einen Spezialisten bei mehrmaligem Lesen nicht leicht zu erfassen. Es würde die Lesbarkeit vielleicht verbessern, wenn die Bestimmung mit den Worten beginnt: "Die Behörde hat eine Verordnung zu erlassen". Im Anschluß daran sollten die kumulativen Voraussetzungen aufgegliedert (untereinander) angeführt werden.

3. Zu Art. I Z. 5 (§ 43 Abs. 2):

Die geplante Neuregelung wird von der Sache her begrüßt; es dürfte auch verfassungsrechtlich zulässig sein, Regelungen im Zusammenhang mit einem Ansteigen der Schadstoffkonzentration in der Luft (Smog) aus dem Gesichtspunkt der "Straßenpolizei" zu treffen. Um die geplante Regelung aber wirkungsvoller zu gestalten, sollte noch folgendes überlegt werden:

- 4 -

- a) Es fehlt eine ausdrückliche Bestimmung, daß solche Verkehrsbeschränkungen im Fall der Unaufschiebbarkeit (etwa bei Smogalarm) in rechtsverbindlicher Weise auch anders als durch Verkehrszeichen kundgemacht werden dürfen (etwa durch Verlautbarung in den Massenmedien). § 44 Abs. 3 StVO 1960 sollte novelliert werden, wobei die Wirksamkeit einer solchen Verordnung nicht auf jene Personen beschränkt bleiben dürfte, die im örtlichen Wirkungsbereich der Behörde ihren Wohnsitz oder eine Betriebsstätte haben.
- b) Die Verordnungsermächtigung beschränkt sich nur auf bestimmte Fahrzeugarten oder Fahrzeuge mit bestimmten Ladungen. Wenn schon straßenpolizeibehördliche Maßnahmen an kraftfahrrechtliche Begriffe geknüpft werden, so könnten auch "Fahrzeuge mit bestimmter Ausrüstung" (Katalysatorfahrzeuge) oder Fahrzeuge mit bestimmten geringen Schadstoffemissionen (Dieselfahrzeuge) angeführt werden. Unter "Fahrzeugarten" dürften jene Arten zu verstehen sein, die sich durch die Aufgliederungen im Sinne der §§ 2 und 3 KFG 1967 ergeben, nicht jedoch eine Differenzierung hinsichtlich des Schadstoffausstoßes. Der Entwurf könnte in diesem Sinn ergänzt werden.

Im Gegensatz zum bisherigen Text (§ 43 Abs. 2 lit. a StVO 1960) ist die Möglichkeit der Erlassung eines Hupverbotes nicht mehr vorgesehen. Die geplante Fassung läßt die Anordnung eines Hupverbotes nicht zu, da ein solches nicht als Verkehrsbeschränkung, sondern als Verkehrsverbot angesehen werden muß. Eine gleichwertige Bestimmung wäre also notwendig.

4. Zu Art. I Z. 7 (§ 89a Abs. 2):

Der Text in der lit. a sollte klargestellt werden: Das Fehlen der Kennzeichentafeln sollte noch nicht zur Vermutung der Derelinquierung berechtigen (zumindest dann nicht, wenn sich das Fahrzeug noch in einem verkehrs- und betriebssicheren Zustand befindet, versperrt ist und womöglich noch eine

- 5 -

gültige Begutachtungsplakette aufweist). Der derzeitige Wortlaut führt zu unbilligen Härten etwa in jenen Fällen, wenn ein Fahrzeug, das gerade umgemeldet wird, kurzfristig ohne Kennzeichentafeln auf öffentlichen Verkehrsflächen steht.

5. Zu Art. I Z. 8 (§ 94):

Zu Z. 4:

Diese Bestimmung müßte ergänzt werden. Die Zuständigkeit zur Erklärung von Bundesstraßen zu Vorrangstraßen sollte sich nur auf ganze Straßenzüge erstrecken, nicht jedoch auf die Vorrangerklärung eines bestimmten Straßenverlaufes auf Kreuzungen (vgl. § 54 Abs. 5 lit. e StVO). Nach der derzeitigen Rechtslage ist für eine Vorrangregelung mit einem besonderen Verlauf jedenfalls eine Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr erforderlich. Hier könnte ein zusätzlicher Verwaltungsaufwand vermieden werden, wenn eine derartige Regelung durch die Bezirksverwaltungsbehörde getroffen werden könnte.

6. Zu Art. I Z. 9 (§ 94a Abs. 1):

a) Zu Z. 1:

Die geplante Kompetenzverschiebung von der Bezirksverwaltungsbehörde zur Landesregierung bei der Erlassung von Bescheiden nach § 90 StVO (Bewilligung für Arbeiten auf oder neben einer Autobahn) ist nach Ansicht der NÖ Landesregierung nicht zweckmäßig. Die bisherige Regelung hat sich im Hinblick auf das räumliche Naheverhältnis der zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde zur betreffenden Baustelle bewährt. Es würde sich nicht nur der finanzielle Aufwand vermehren (die Reisekosten würden jedenfalls steigen), sondern es würde auch zu nicht unerheblichen Zeitverzögerungen bei der Behandlung der entsprechenden Ansuchen kommen.

- 6 -

Die geplante Kompetenzverschiebung kann auch nicht mit dem Erfordernis einer gewissen Einheitlichkeit bei der Durchführung der Verfahren nach § 90 StVO 1960 begründet werden. Eine solche Einheitlichkeit ist nämlich schon dadurch gewahrt, daß nur einige wenige technische Amtssachverständige für solche Verfahren herangezogen werden.

Daneben besteht ein Großteil des überregionalen Schnellstraßennetzes nicht nur aus Autobahnen, sondern auch aus Autostraßen. Die Kompetenz für die Autostraßen soll aber unverändert bei den Bezirksverwaltungsbehörden bleiben. Die NÖ Landesregierung sieht daher keinen Grund für eine Kompetenzverschiebung bei den Autobahnen, zumal diese Kompetenzverlagerung nicht mit den Grundsätzen der Einfachheit, Raschheit und Zweckmäßigkeit der Verfahren zu vereinbaren wäre.

b) Zu Z. 2:

Bedenken bestehen auch gegen die geplante Kompetenzverlagerung hinsichtlich der mit § 90 StVO 1960 zusammenhängenden Verkehrsbeschränkungen. Gemäß § 4 Abs. 1 Z. 12 der Geschäftsordnung der NÖ Landesregierung, LGBl. 0001/1-8, müssen Rechtsverordnungen von der NÖ Landesregierung kollegial beschlossen werden. Solche Verfahren benötigen (allein schon wegen der Vorbereitung der Regierungssitzung) einen entsprechenden Zeitaufwand. Da sich die bisherige Praxis bewährt hat, sollte davon nicht abgegangen werden. Es wäre allerdings auch eine Regelung denkbar, nach der die Bezirksverwaltungsbehörden (eingeschränkt) zur Erlassung der entsprechenden Verordnungen ermächtigt werden.

Das Zitat des § 43 Abs. 1a sollte im Hinblick auf die möglichen Fälle nach § 90 Abs. 2 StVO 1960 entfallen (da es in diesen Fällen ja zu keinem Verfahren nach § 90 Abs. 1 StVO kommt). Auch diese Kompetenz sollte allerdings beim Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr verbleiben.

- 7 -

c) Zu Z. 3:

Aus den oben angeführten Gründen sollte die Zuständigkeit hinsichtlich § 98 Abs. 3 StVO auch den Bezirksverwaltungsbehörden zugewiesen werden.

d) Die Zuständigkeit zur Handhabung der Verkehrspolizei sollte sich nicht nur auf Autobahnen, sondern auch auf Autostraßen beziehen. Nach der derzeitigen Praxis in Niederösterreich wird die Verkehrspolizei auf sämtlichen Autostraßen gemäß § 94 Abs. 2 lit. b StVO 1960 von Organen der Verkehrsabteilung des Landesgendarmeriekommandos im Auftrag der Landesregierung ausgeübt (wenn die Autostraße nicht im Bereich einer Bundespolizeibehörde liegt).

Die Übertragung der Verkehrspolizei auf Autostraßen (im Bereich einer Bundespolizeibehörde) kann nach der derzeitigen Rechtslage nicht dem Landesgendarmeriekommando übertragen werden. Dies führt dort zu paradoxen Situationen, wo eine Autostraße wegen eines unregelmäßigen Grenzverlaufs abwechselnd im Polizeibereich und im Bereich der angrenzenden Bezirksverwaltungsbehörde verläuft. Eine Anpassung der diesbezüglichen Bestimmung der StVO 1960 an die Erfordernisse der Überwachungspraxis ist daher dringend erforderlich.

Im Zusammenhang mit den geplanten Änderungen müßte jedenfalls § 94a Abs. 2 lit. a sowie Abs. 4 an den geänderten Wortlaut des § 94a Abs. 1 angepaßt werden.

Dem Präsidium des Nationalrates werden u.e. 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme übermittelt.

NÖ Landesregierung
L u d w i g
Landeshauptmann

- 8 -

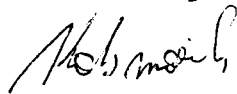
LAD-VD-8602/102

1. An das Präsidium des Nationalrates (25-fach)
2. an alle vom Lande Niederösterreich entsendeten Mitglieder des Bundesrates
3. an alle Ämter der Landesregierungen
(zu Händen des Herrn Landesamtsdirektors)
4. an die Verbindungsstelle der Bundesländer

zur gefälligen Kenntnisnahme

NÖ Landesregierung
L u d w i g
Landeshauptmann

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'M. M. M. M. M.' or similar, written in a cursive style.