

**Stellungnahme des ÖAMTC
zum Entwurf einer 24. StVO-Novelle
(GZ. BMVIT-160.009/0001-II/ST5/2011)**

A) Grundsätzliches

1. Der ÖAMTC bedankt sich für die Gelegenheit, zum gegenständlichen Entwurf Stellung zu nehmen. Zugleich muss aber bedauernd festgestellt werden, dass – so wie offenbar schon bei der 23. Novelle – die Begutachtungsfrist verkürzt wurde. Bei der nunmehrigen Begutachtung wurde zwar wenigstens schriftlich auf den Umstand hingewiesen. Es erscheint aber dennoch nicht sicher gestellt, dass auch innerhalb der verkürzten Frist einlangenden Stellungnahmen hinreichend gewürdigt und berücksichtigt werden.

Der vorliegenden Stellungnahme sollte daher vor allem im parlamentarischen Beschlussfassungsprozess besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden.

2. Der ÖAMTC bekennt sich prinzipiell zur Bildung der Rettungsgasse und ist erfreut, dass diese seit Jahren angeregte Verbesserung der Versorgung von Unfallopfern vorgenommen wird. Die Bezifferung dieser Verbesserung mit einer durchschnittlichen Verkürzung der Anfahrtszeit zum Rettungsort von vier Minuten erscheint aber wenig realistisch, wenn man davon ausgeht, dass auch weiterhin Einsätze über andere Zufahrtswege oder auch mittels Notarzthubschrauber erfolgen werden und auch sollen.

3. Sinnvoll und meist verkehrstechnisch möglich – wird die Bildung der Rettungsgasse im übrigen erst, wenn sicher gestellt ist, dass Fahrzeuge und Gespanne mit einer Breite von 2,50m und mehr nur auf dem ersten Fahrstreifen fahren. Andernfalls ist damit zu rechnen, dass die Bildung der Rettungsgasse – sowohl aufgrund der Fahrlinie langer Fahrzeuge und Gespanne als auch deren Breite unmöglich ist. Dies gilt vor allem auf den „älteren“ Querschnitten mit Fahrstreifenbreiten von nicht mehr als 3,25m und geringen Breiten befestigter Seitenstreifen. Ein Fahrverbot für Lkw auf allen außer dem äußerst rechten Fahrstreifen hat faktisch keine nennenswerte Auswirkung auf deren Gesamtfahrzeit, zumal die Vermeidung von unfallbedingten Staus eine allenfalls reduzierte Durchschnittsgeschwindigkeit rechtfertigt.

4. Ein weitestgehendes Fahrverbot für Lkw und Gespanne auf anderen als dem rechten Fahrstreifen sollte daher für eine der nächsten Gesetzesnovellen vorgemerkt werden. Zumindest aber sollte auf Vollzugsebene (etwa im Rahmen der Verkehrsreferentenkonferenz) Konsens über diesen Umstand bestehen, um auch eine bundesweit einheitliche Gestaltung der Verhaltensvorschriften bei gleichartigen unterhalb der aktuellen Norm von 3,75m liegenden Fahrstreifenbreiten zu gewährleisten.

5. Für Zwecke der Schneeräumung im Winter ist es darüber hinausgehend sogar notwendig, auf allen anderen als dem ersten Fahrstreifen ein Fahrverbot für Fahrzeuge mit einer Breite von mehr als 2,0 Metern zu verordnen.

B) Zu den Bestimmungen im Einzelnen

Z 1, § 46 Abs 6 (Bilden einer Rettungsgasse bei Verkehrsstockung)

Grundsätzlich besteht gegen die vorgeschlagene Formulierung der im Grundsätzlichen akkordierten Regelung kein Einwand.

Ergänzt sollte aber noch werden, dass die Bestimmungen des § 26 Abs 5 – unbeschadet der Verpflichtung zur Bildung einer Rettungsgasse – ebenfalls einzuhalten sind. Damit im Zu-

sammenhang sollten auch die diesbezüglichen Erläuternden Bemerkungen überarbeitet werden: Denn nur wenn einem bereits herannahenden Einsatzfahrzeug unmittelbar Platz gemacht werden soll und die gebildete Rettungsgasse hiezu nicht ausreicht, wäre das Befahren des Pannenstreifens gerechtfertigt (nicht aber ausdrücklich erlaubt oder gar geboten!).

Am grundsätzlichen Verbot des Befahrens eines Pannenstreifens sollte daher – auch in Hinblick auf die ausführlichen Vereinbarungen im Vorfeld der Entwurfserstellung – nicht gerüttelt werden.

An dieser Stelle und in diesem Zusammenhang stellt der ÖAMTC klar, dass die Schaffung von Vorschriften zur Bildung einer Rettungsgasse an der prinzipiellen Notwendigkeit zur Errichtung und Erhaltung von Pannenstreifen auf Autobahnen und Autostraßen nichts ändert. Der Vorteil der Rettungsgasse liegt aber sicher darin, dass sie idR auch dann gebildet werden kann, wenn kein Pannenstreifen zur Verfügung steht.

Z. 3, § 99 Abs 2c Z 9 und 10 (hohe Strafdrohung nur für das Befahren der Rettungsgasse)

Die Motive zur grundsätzlichen in den Arbeitsausschüssen vereinbarten Angleichung der Sanktionen bei Verstößen gegen die Vorschriften zur Bildung einer Rettungsgasse an jene des illegalen Befahrens des Pannenstreifens sind nachvollziehbar. Dennoch erscheinen Feinjustierungen erforderlich:

Rechtspolitisch richtig ist es, dass ein Befahren des Pannenstreifens bei gleichzeitiger Behinderung von Einsatzfahrzeugen unter qualifizierter Straf- und Vormerkungsdrohung steht. Diesem eindeutigen Vorsatzdelikt entspricht aber mit Sicherheit nicht die idR aus Gedankenlosigkeit unterlassene Mitwirkung an der Bildung einer Rettungsgasse sondern eher nur deren vorsätzliches unerlaubtes Befahren.

Der ÖAMTC regt in diesem Sinne an, die Strafdrohung anzupassen, sodass nur das unerlaubte Befahren der Rettungsgasse (evtl. bei gleichzeitiger Behinderung eines Einsatz- oder Pannenfahrzeugs) die Sanktion nach § 99 Abs 2c StVO (und ggf eine Vormerkung im Führerscheinregister) nach sich zieht.

Ziffer 9 wäre daher zu streichen und Z 10 sollte künftig Z 9 heißen.

Andererseits könnte überlegt werden, auch die konkrete Behinderung von Einsatzfahrzeugen iSv § 26 Abs 5 ganz allgemein unter eine erhöhte Strafsanktion zu stellen.

Z. 4, § 103 Abs 10 (Inkrafttreten)

Das beabsichtigte Inkrafttreten mit 1.1.2012 erscheint zwar im Allgemeinen durchaus möglich. Die bisherigen teilweise eher widersprüchlichen und unklaren medialen Informationen müssen aber zuerst wieder richtig gestellt werden, damit die Allgemeinheit von klaren und richtigen Voraussetzungen ausgehen kann. Andernfalls wäre zumindest ein Inkrafttreten der beabsichtigten strengen Strafdrohungen – auch allfälliger zivil- und strafrechtlichen Folgen wegen Unterbrechung der Rettungskette nicht vertretbar.

*Mag. Martin Hoffer
Mag. Andreas Achrainer
ÖAMTC-Rechtsdienste*