



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:  
668/959/2011

bearbeitet von:  
Mag.a Marchart DW 89977 | Trusnic

elektronisch erreichbar:  
sabine.marchart@staedtebund.gv.at

Bundesministerium  
für Wirtschaft, Familie und Jugend

per E-Mail: [st5@bmvit.gv.at](mailto:st5@bmvit.gv.at);  
[begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at](mailto:begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at)

Wien, 16. September 2011

**25. Novelle zur  
Straßenverkehrsordnung;  
Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Österreichische Städtebund bedankt sich für die Übersendung des Entwurfes der 25. Novelle zur Straßenverkehrsordnung (BMVIT-160.000/0004-IV/ST5/2011) und darf hierzu wie folgt Stellung nehmen:

**I.) Allgemeines:**

Einleitend darf festgehalten werden, dass die Novellierung der Straßenverkehrsordnung im Hinblick auf die Möglichkeit der automatisierten Geschwindigkeitsüberwachung durch Gemeinden vom Österreichischen Städtebund ausdrücklich begrüßt wird, da die Unfallstatistiken aufzeigen, dass die Übertretung der höchstzulässigen Geschwindigkeit die häufigste Unfallursache ist.

**II.) Zu den einzelnen Bestimmungen:**

**Zu § 24 Abs. 5c:**

Aus Sicht des Österreichischen Städtebundes ist gerade im städtischen Bereich kaum ein Anwendungsbereich für eine derartige Bestimmung gegeben, zumal der Anteil der Hausgeburten marginal ist.

Die Nachteile der angedachten Novellierung überwiegen, da eine gegenständliche Regelung missbrauchsgefährdet wäre. Eine Kontrolle der Richtigkeit der Inanspruchnahme durch die Behörde ist kaum möglich. Die derzeitige Regelung



hält diese Probleme hintan und ist daher zu befürworten. Die außerklinische Geburtshilfe in Österreich ergab für die Jahre 2006 und 2007 laut Bericht des Österreichischen Hebammengremiums 407 Hausgeburten österreichweit. Es erscheint daher auch vor dem Hintergrund dieser Anzahl der Geburten im Verhältnis zu den Gesamtgeburten (2006 und 2007 insgesamt ca. 153.000 nach Statistik Austria) nicht erforderlich, eine derartige Regelung zu treffen. Es wird in der Regel auch nur ein geringer Anteil der über 400 Geburten dergestalt sein, dass ein Erfordernis der Nutzung von Halteverbotsbereichen besteht. Im den meisten Fällen wird ausreichend Zeit für die Parkplatzsuche zur Verfügung stehen. Weiters ist anzuführen, dass nur ein geringer Teil der Hausgeburten in städtischen Ballungszentren, die eine derartige Regelung erfordern, stattfinden wird. In Wien waren es gar nur 22 für den obigen Zeitraum.

Der Missbrauchsfall wäre zudem legitistisch analog der Regelung für „Arzt im Dienst“ (in § 99 Abs. 3 lit. c StVO) zu pönalisieren, um die Systematik beizubehalten und dem Gleichheitsgrundsatz zu entsprechen. Das gilt im Übrigen auch für die Tafel-Regelung der Hauskrankenpflege (§ 24 Abs. 5b StVO).

Sollte diese Regelung ungeachtet des fehlenden Regelungsbedarfs erfolgen, dann wäre zumindest der Anwendungsbereich eindeutig abzugrenzen: Wie nah ist „in unmittelbarer Nähe“? Ist das Queren der Fahrbahn „zumutbar“, das Einfahren in eine öffentliche Parkgarage? Wie weit darf diese entfernt sein?

In den seltenen Einzelfällen, in denen so rasch zu einer Geburt geeilt werden muss, dass erlaubtes Parken nicht in Frage kommt, greifen im Fall einer Beanstandung in der Regel Rechtfertigungs- oder Entschuldigungsgründe, allenfalls die Möglichkeit des Absehens von der Strafe nach § 21 VStG.

### **Zu § 94c Abs. 3:**

Einleitend ist zu bemerken, dass mit der beabsichtigten Erweiterung der bisherigen Verordnungsermächtigung der Länder gemäß § 94c Abs. 3 StVO erstmalig eine aus Sicht des Österreichischen Städtebundes zu begrüßende eindeutige gesetzliche Grundlage für eine Geschwindigkeitsüberwachung durch Gemeinden (im übertragenen Wirkungsbereich) geschaffen wird.

Von dieser Gesetzesänderung bleibt jedoch – wie den erläuternden Bemerkungen zum Novellierungsvorschlag entnommen werden kann – die automatisierte Geschwindigkeitsüberwachung im Zuständigkeitsbereich einer



Bundespolizeibehörde ausgenommen. Damit wird – quasi unter Hinweis auf die ausschließlich den Bundespolizeibehörden in deren örtlichen Wirkungsbereich zugeordnete verkehrspolizeiliche Kompetenz – den Statutarstädten mit Bundespolizeidirektionen von vornherein jegliche Möglichkeit genommen, selbst aktiv einen Beitrag zur Verkehrssicherheit durch automatisierte Geschwindigkeitsüberwachung zu leisten.

Gerade in städtischen Ballungsräumen mit hohem Verkehrsaufkommen und zahlreichen Gefahrenstellen wäre die nunmehr für den ländlichen Bereich ausgeweitete Möglichkeit zur automatisierten Geschwindigkeitssüberwachung auf die kommunale Ebene ein wirksames Mittel als „Tempobremse“ zu wirken, womit auch eine deutliche Senkung der Verkehrsunfälle einhergehen würde. Die im Zusammenwirken von Bundespolizeibehörden und Stadtpolizeikommanden vorgenommenen zumeist mobilen Radarmessungen reichen nach den gewonnenen Erfahrungen für eine konsequente Überwachung des Verkehrs im urbanen Bereich schon lange nicht mehr aus. Es bleibt daher unverständlich, weshalb gerade in Statutarstädten mit zumeist umfassendem fachlichen Knowhow eine Aufgabenübernahme - zusätzlich zu den Bundespolizeibehörden - nicht angedacht wurde.

Es wird daher angeregt, die Vornahme einer automatisierten Geschwindigkeitsüberwachung durch Kommunen auch im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde zu ermöglichen.

Weiters darf angemerkt werden, dass der Begriff „stationär“ in den Erläuterungen als Klammerausdruck verwendet, jedoch nicht näher definiert wird.

Bisher wurde unter einer „punktuellen Geschwindigkeitsüberwachung“ die Geschwindigkeitsüberwachung durch

- fix montierte Radargeräte,
- die sogenannte Multabox (transportables Gerät) bzw.
- in Fahrzeugen eingebaute Radargeräte, mit denen punktuelle Messungen vorgenommen werden,

verstanden.

Nunmehr stellt sich die Frage, ob der Begriff stationär für alle diese Überwachungsarten gilt oder damit nur die fix montierten Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen gemeint sind?



Wenn für die Städte und Gemeinden in Hinkunft nicht alle drei Varianten der punktuellen Geschwindigkeitsüberwachung möglich wären, wäre dies eine wesentliche Verschlechterung, da die Anschaffung von fixen Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen auf Grund der hohen Kosten nicht finanzierbar wäre und die Flexibilität bei der Auswahl der Standorte stark beeinträchtigt wäre. Vor Schulen beispielsweise sind fixe Anlagen nicht effektiv, da diese auch außerhalb von Schulzeiten stehen und zu diesen Zeiten eine verstärkte Überwachung meist nicht erforderlich ist. Durch den Einsatz von „Multaboxen“ und in Fahrzeugen eingebauten Geräten kann flexibel und nur für die notwendigen Zeiten eine Überwachung durchgeführt werden. Außerdem ist die Auswahl der Standorte dementsprechend größer als bei fix montierten Geräten.

### **§ 100 Abs. 11:**

Gemäß § 94c Abs. 3 (neu) kann der Gemeinde die Handhabung der Verkehrspolizei (hinsichtlich der punktuellen Geschwindigkeitsmessung) im Gemeindegebiet bezüglich aller oder einzelner Straßen übertragen werden. Durch diese Bestimmung ergibt sich, dass sich die Übertragung nicht nur auf Gemeindestraßen, sondern auch auf Landesstraßen bzw. ehemalige Bundesstraßen beziehen kann.

Die Länder sollen gemäß der neuen Bestimmung des § 100 Abs. 11 StVO zur vollständigen Abgeltung des Verwaltungsmehraufwandes 20% der Strafgelder der Gemeinden erhalten. Da der Prozentsatz von 20% der Strafgelder den kleinsten gemeinsamen Nenner darstellt, auf den sich der Österreichische Städtebund, der Österreichische Gemeindebund und die Länder einigen konnten, kann dieser Bestimmung nichts entgegengehalten werden. Eine weitere Erhöhung dieses Betrages könnte vom Österreichischen Städtebund allerdings nicht mehr mitgetragen werden.

Abschließend möchte der Österreichische Städtebund nochmals darauf hinweisen, dass mittels der Verordnungsermächtigung den Ländern die Möglichkeit gegeben wird, all jenen Gemeinden eine automatisierte Geschwindigkeitsüberwachung zu ermöglichen, die aufgrund ihrer Erfahrungswerte und Beobachtungen zusätzliche Kontrollen für erforderlich erachten, diese Ermächtigung jedoch keine Pflicht der Kommunen begründet, automatisierte Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen.



Österreichischer  
Städtebund

Zusammenfassend darf festgehalten werden, dass der Österreichische Städtebund die nunmehrige gesetzliche Verankerung der automatisierten Geschwindigkeitsüberwachung durch Gemeinden honoriert, gleichzeitig jedoch mit Verweis auf die gemeinsame Pressekonferenz der Frau Bundesministerin mit Frau Vizebürgermeisterin Vassilakou im Juni dieses Jahres anmerken möchte, dass die bei diesem Anlass für Herbst 2011 in Aussicht gestellte Novellierung der Straßenverkehrsordnung im Hinblick auf die Einführung von Fahrradstraßen und eine Flexibilisierung der Radwegbenutzungspflicht aus Sicht des Städtebundes jedenfalls noch dieses Jahr in Angriff genommen werden muss. In diesem Zusammenhang ist eine gleichzeitige Änderung der Bestimmungen der StVO zur Umsetzung von Begegnungszonen anzustreben. Die ExpertInnen des Österreichischen Städtebundes haben dahingehend bereits Grundlagen erarbeitet und stehen für Vorgespräche mit dem Ministerium gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

OSR Dr. Thomas Weninger, MLS  
Generalsekretär