
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:

668/1209/2012

bearbeitet von:

DIin Schwer DW 89989 | Barbara Trusnic

elektronisch erreichbar:

stephanie.schwer@staedtebund.gv.at

Bundesministerium
für Verkehr, Innovation und
Technologie

per E-Mail: st5@bmvit.gv.at;
begutachtungsverfahren@parlinkom
.gv.at

Wien, 6. November 2012

**Novelle der Straßenverkehrsordnung;
Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zu dem mit Schreiben vom 8. Oktober 2012, BMVIT-161.000/0003-IV/ST5/2012
übermittelten Entwurf der Straßenverkehrsordnung gibt der Österreichische
Städtebund nach Überprüfung folgende Stellungnahme ab:

In der gegenständlichen Novelle werden langjährige Forderungen der Städte im
Bereich des Langsamverkehrs (Fahrradstraße, Begegnungszone) erfreulicherweise
in Gesetzesform übergeführt. Allerdings wurde im Bereich der Aufhebung
Radwegbenutzungspflicht mit der Einführung nicht benutzungspflichtiger
Radwege eine sehr verwaltungsaufwändige, kostenintensive und
nutzerunfreundliche Regelung gewählt, die einigen Erklärungs- und
Informationsbedarf mit sich bringt. Hier hoffen die Städte auf intensive
Öffentlichkeitsarbeit seitens des Bundes, welche der Städtebund selbstverständlich
gerne bereit wäre, in seinen Medien entsprechend zu unterstützen.

Die vorgeschlagenen Änderungen im §29 Abs.1 (Gehbehindertenausweis) werden
vom Städtebund vehement zurückgewiesen, da sie keine Befristung der Ausweise

und somit das Hintanhalten von Missbrauch vorsehen, sondern im Gegenteil eine ungerechtfertigte Ausweitung des NutzerInnenkreises festlegen.

Im Bereich des grundsätzlich mitgetragenen Handyverbots auf Fahrrädern findet sich hinsichtlich des Strafrahmens im Vergleich zur Handytelefonie in Autos eine Ungleichbehandlung, die sich verkehrt proportional zu dem von den beiden Verkehrsmitteln ausgehenden Gefahrenpotential verhält. Diese Unterscheidung ist im Lichte des verfassungsrechtlichen Sachlichkeitsgebots äußerst bedenklich und abzulehnen.

Mehraufwände für die Städte sind im Zusammenhang mit der Umsetzung des § 94d Z. 7a StVO (sportliche Veranstaltungen) zu erwarten. Die vorgeschlagene Regelung ist ein Beispiel der schleichenden Aufgabenübertragung ohne die Übertragung der entsprechenden Mittel in Richtung Städte und Gemeinden und wird vom Städtebund entschieden abgelehnt.

Zu den Regelungen im Einzelnen:

zu § 2 Abs. 1 Z. 2 b und § 76c:

Die Definition der Begegnungszone als Fahrbahn in § 2 widerspricht dem Text in § 76c wonach es sich bei Begegnungszonen um Straßen, Straßenstellen oder Gebiete handelt. Es wird empfohlen die Begegnungszone zu definieren als eine „*als solche gekennzeichnete Straße, deren Fahrbahn für die gemeinsame Nutzung durch Fahrzeuge und Fußgänger bestimmt ist*“.

zu § 23 Abs. 2a 2. Satz:

Die grammatisch richtige Formulierung wäre „sind“ (das Halten und Parken...) statt „ist“.

zu § 24 Abs. 5c:

Hebammen soll grundsätzlich das Recht zur Abstellung von Fahrzeugen in Halteverboten in bestimmten Fällen erteilt werden.

Dazu ist festzuhalten, dass die Hebammen auch heute schon in diesen Fällen straffrei sind. Der Grund dafür ist in der Bestimmung des Notstandes zu sehen. Demgemäß ist ein Verhalten nicht rechtswidrig, wenn sie durch Notstand gerechtfertigt ist. Die Fahrt zu einer Frau, die in den Wehen liegt, um ihr Geburtshilfe zu leisten, ist als ein unmittelbar drohender Nachteil für das Leben

und die Gesundheit der Frau bzw. dessen ungeborenen Kindes zu sehen. Zumindest, wenn die Wehen schon in relativ kurzen Abständen kommen. Damit wäre die Notstandssituation gegeben. Wenn in der Nähe kein Abstellplatz zu finden ist und Eile geboten ist, könnte das Fahrzeug auch in einem Halteverbot abgestellt werden. Dieses Verhalten wäre auch verhältnismäßig.

Die außerklinische Geburtshilfe in Österreich für die Jahre 2006 und 2007 ergab laut Bericht des österr. Hebammengremiums 407 Hausgeburten österreichweit. Davon wurden 53 abgebrochen. Es erscheint 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. Immerhin muss auch fast 1/8 der begonnenen Hausgeburten im Spital fortgesetzt werden. Es wird auch regelmäßig nur ein geringer Anteil der über 400 Geburten derart eilig sein, dass ein Erfordernis der Nutzung von Halteverbotsbereiche besteht. Im Regelfall 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. In Wien sind es gar nur 22 für den obigen Zeitraum. Von jährlichen 100 Hausgeburten in der gesamten Steiermark entfallen beispielsweise lediglich ca. 60 auf die Landeshauptstadt Graz. Allerdings tritt gerade im urbanen Bereich Stellplatzknappheit am ehesten auf

Dazu kommt, dass sich die bevorstehende Niederkunft zumeist über einen längeren Zeitraum ankündigt, der die reguläre Anreise der Hebamme samt Parkplatzwahl erlaubt.

Im seltenen Einzelfall einer spontanen Niederkunft wird regelmäßig der örtliche Rettungsdienst angefordert werden, sollte die Hebamme spontan verfügbar und es ihr möglich sein, ebenso schnell einzutreffen, ist eine Bestrafung wegen eines allfälligen Parkvergehens wenn „die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird“ kaum zu erwarten. Angesichts der bestehenden Sonderregelungen für Taxifahrzeuge dürfte auch darin eine realistische Option zur schnellen Anreise liegen. Für Geburten mit „normalem“ Zeitablauf kann wie dargelegt auch ein „normaler“ Parkplatz verwendet werden, weshalb für die Einführung dieses Absatzes kein Bedarf besteht.

Im Vordergrund steht daher nach Einschätzung des Städtebundes das Bestreben, für die Hebammen nach der Novellierung der STVO in der Folge eine Befreiung

von der Entrichtung der Parkgebühr – gleich einem Arzt im Dienst- zu erreichen. In diesem Zusammenhang ist die Problematik, in der Nähe der Schwangeren keinen Parkplatz erlangt zu haben, den Verkehrsbehörden vor Ort bislang noch nicht als Problem zu Ohren gekommen.

Mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf wird es unkontrollierbar, ob nun eine Geburtshilfe oder lediglich eine vor- oder nachgeburtliche Betreuung der Schwangeren oder Wöchnerin erfolgt. Bei einer missbräuchlichen Verwendung der Kennzeichnung gibt es keine Strafnorm.

Eine Kontrolle der Richtigkeit der Inanspruchnahme ist durch die Behörde schwer, wenn überhaupt möglich. Insgesamt erweist sich die Einfügung dieser Bestimmung als entbehrlich.

zu § 29b Abs. 1:

Bekanntlich werden in Österreich als soweit bekannt einzigem EU-Staat die Behindertenausweise entgegen der Empfehlung des Rates vom 4. 6. 1998 unbefristet ausgestellt. In Deutschland beispielsweise gilt der Ausweis bei „nichtverbesserungsfähigen Körperschäden“ höchstens fünf Jahre (mit Ablaufdatum auf der Vorderseite).

Aus diesem Grund ist in Österreich die illegale Verwendung von Ausweisen Verstorbener zeitlich unbegrenzt möglich. Die lokalen Verkehrsbehörden werden von stark gehbehinderten Personen immer wieder gedrängt, dahingehend zu intervenieren, dass für Gehbehinderte reservierte Parkplätze von nicht Gehbehinderten benützt werden. Von den in Innsbruck ausgestellten ist in gut 20 % der Fälle die behinderte Person verstorben, ohne dass der Ausweis retourniert worden wäre, das sind rund 600 Stück. Hochgerechnet geht es damit bundesweit um gut 40.000 Ausweise.

Die vorgesehene Novellierung unterlässt es, die Rechtslage der Empfehlung des Rates anzupassen und eine Befristung einzuführen. Das in Abs. 6 vorgesehene Ungültigwerden der bis Ende 2000 ausgestellten (weißen) Ausweise hilft nur wenig, da die überwiegende Mehrzahl der in Umlauf befindlichen Ausweise inzwischen dem neuen (blauen) Muster entsprechen. Die weißen wurden bereits in neue, blaue umgetauscht bzw. würden dies wohl in der Legisvakanz werden.

Es ist daher unerlässlich, eine Befristung sowohl für alle bisher ausgestellten als auch für die künftigen Ausweise vorzusehen. Die

Verlängerung der Geltungsdauer kann unkompliziert z. B. durch Anforderung und Zusendung einer Vignette odgl. erfolgen, mithin ohne persönliche Vorsprache. Das bekannte Argument, eine dauernde Behinderung bedinge einen unbefristeten Ausweis, vermag nicht zu überzeugen, da erstens die internationale Praxis eine andere ist, und zweitens auch andere Ausweise wie Reisepass oder Personalausweis trotz dauernd gegebener Voraussetzungen befristet werden.

Im Gegensatz zum Regierungsprogramm, das lediglich auf ein einheitliches Untersuchungsergebnis betreffend „dauernd stark gehbehinderte Personen“ abzielte, kommt es durch die nunmehrige Neufassung zu einer bedenklichen Ausweitung des anspruchsberechtigten Personenkreises.

Die in Abs. 1 vorgesehene **Änderung der Voraussetzungen für die Ausweisausstellung ist zudem nicht nachvollziehbar**, zumal die Erläuterungen dafür keine Begründung enthalten. Gegenüber dem bisher impliziten Grundsatz, dass schwere Beeinträchtigungen beim Gehen durch Erleichterungen beim Erreichen von Wegzielen zumindest teilweise kompensiert werden sollen, wird nun auf Beeinträchtigungen abgestellt, die bislang eindeutig als nicht relevant eingestuft wurden, z. B. Blindheit.

Es liegt auf der Hand, dass eine Reihe von gesundheitlichen Beeinträchtigungen eine Nutzung des Linienverkehrs erschweren, zu den körperlichen zählen sicher Schäden an den oberen Extremitäten. Ob diese aber im Hinblick auf Erschwernisse bei der Raumüberwindung einer dauernden schweren Beeinträchtigung des Gehvermögens gleichkommen, wie sie bisher z. B. in der 300-m-Judikatur verlangt wird, sollte der Gesetzgeber im Sinne des Sachlichkeitsgebots bedenken. Dies gilt auch für Blindheit und umso mehr für psychische Beeinträchtigungen wie etwa Klaustrophobie. Der Entwurf geht jedenfalls weit über die bisher ausschlaggebenden Fortbewegungskriterien hinaus.

Die damit verbundene Ausweitung des Kreises der Berechtigten würde zu einer deutlich **stärkeren Belastung der nach § 43 StVO geschaffenen Behindertenparkplätze** führen, und zwar mangels Differenzierung der Ausweise nach selbst lenkenden und nicht selbst lenkenden Personen mit großer Wahrscheinlichkeit auch durch Dritte im Zuge der Beförderung der Berechtigten. Dies ginge zulasten derjenigen Personen, für die wegen einer Gehbehinderung solche Parkplätze eingerichtet wurden.

So erhielten allein in Wien im Jahr 2011 6.069 Personen eine Gratisautobahnvignette auf Grund der Eintragung **Unzumutbarkeit der Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel** vom Bundessozialamt, während von der Magistratsabteilung 40 in diesem Zeitraum lediglich 1.304 Ausweise nach § 29b StVO ausgestellt wurden. Durch die geplante Neufassung ist daher, bei sonst gleichbleibenden Rahmenbedingungen, jedenfalls mit einer jährlichen **Verfünffachung der Anzahl der alleine in Wien ausgestellten Ausweise** zu rechnen. Gleichzeitig lässt der Entwurf jegliches ernsthafte Bestreben zur Eindämmung der Möglichkeit des Missbrauchs von Gehbehindertenausweisen vermissen.

Mittelfristig wäre nicht auszuschließen, dass tatsächlich dauernd stark gehbehinderte Personen unter Hinweis auf die glücklicher Weise zunehmende Barrierefreiheit des Linienverkehrs aus dem Kreis der Berechtigten „hinausargumentiert“ werden. Im Interesse möglicher Mobilität für Menschen mit dauernder starker Gehbehinderung **sollte daher von einer Änderung der Anspruchsvoraussetzungen abgesehen werden.**

Betreffend den beabsichtigten Zuständigkeitsübergang ist zwar der gewünschte „niederschwellige“ Zugang zum Ausweis unverkennbar, allerdings anzumerken, dass die amtsärztliche Untersuchung bei der Bezirksverwaltungsbehörde bislang den Vorteil einer zusätzlichen Plausibilitätsprüfung privatärztlicher Angaben bietet und in der Praxis durchaus auch zu abweichenden Beurteilungen, nämlich zum Verneinen des Vorliegens der Voraussetzungen führt. Bei Übertragung der Kompetenz der Ausweisausstellung auf die Bundessozialämter in § 29b StVO 1960 ist jedenfalls ein gleichzeitiger Entfall des § 94b Abs. 2 lit. a StVO 1960 vorzusehen.

Mit den orangen Behindertenpässen ist bereits jetzt eine Menge an Vorteilen verbunden:
Gratis-Autobahn-Vignette, Entfall der motorbezogenen Versicherungssteuer, ein mtl. Absetzbetrag von € 190,-. Weiters kann man mit einem **Ausweis nach § 29b StVO in allen gebührenpflichtigen Kurzparkzonen gebührenfrei parken, alle Behindertenparkplätze und Parkverbote nutzen und in Fußgängerzonen während der erlaubten Ladezeiten einfahren.**

Die Parkraumbewirtschaftung ist in allen Mittel- und Großstädten das wirksamste und deshalb zentrale Instrument zur Begrenzung des Autoverkehrs auf ein

stadtverträgliches Ausmaß. Es ist deshalb sehr wichtig zu **vermeiden, dass Schlupflöcher, durch die die Parkraumbewirtschaftung unterlaufen werden kann, bestehen bleiben oder gar neu geschaffen werden.**

Ein Rechenbeispiel veranschaulicht die finanzielle Dimension: Unter der fiktiven Annahme, dass z.B. 900 Ausweise in Linz missbräuchlich verwendet werden und dabei für diverse Besorgungen bzw. Unternehmungen 5 Stunden pro Woche gebührenfrei im Zentrum von Linz geparkt wird, ergibt sich allein dafür ein Betrag von € 234.000,-- nicht lukrierter Parkgebühren jährlich (€ 5,-- x 52 Wochen x 900 Ausweise). Genau dieser Effekt würde mit der vorgeschlagenen Regelung noch um ein Vielfaches verstärkt:

So sinnvoll diese Erleichterungen für Gehbehinderte sind, so schädlich ist deren Missbrauch durch nicht Berechtigte. Die vorgeschlagenen Neuerungen stehen den Missbrauchs-Erfahrungen in der Praxis diametral entgegen.

So sehr auch die hinter diesem Entwurf stehende Absicht der Verwaltungsvereinfachung grundsätzlich zu begrüßen ist. Im Hinblick auf das große Ausmaß der geldwerten Vorteile, die diese Behindertenausweise in gebührenpflichtigen Kurzparkzonen bringen, sollte dennoch bei deren Ausgabe und Überprüfung eine Vorgangsweise gewählt werden, durch die eine missbräuchliche Erteilung und/oder Verwendung möglichst vermieden werden kann.

zu § 42 Abs. 3:

Die „Durchführung humanitärer Hilfstransporte“ bedarf, wenn hier ein Regelungsbedarf geortet wird, einer Definition der unbestimmten Begriffe „Humanitär“ und „Hilfstransport“. Bei Ersterem könnte auf den Kreis der begünstigten SpendenempfängerInnen nach § 4a Abs. 1 EStG abgestellt werden, bei Letzterem auf Güter, die unmittelbar und unentgeltlich an unvorhersehbar bedürftig Gewordene übergeben werden.

zu § 53 Abs. 1 Z 9e und 9f:

Es sollte die Regelung „Dieses Zeichen darf auch nur auf der Fahrbahn angebracht werden“ analog zu § 53 Abs. 1 Z 9a und 9b StVO aufgenommen werden. Dies führt den Regelungszweck deutlicher vor Augen.

zu § 53 Abs. 1 Z. 27 bis 29:

Die möglichen zwei Kategorien von Radwegen werden nur dann von der Rad fahrenden Bevölkerung angenommen und beachtet werden, wenn ausreichend Öffentlichkeitsarbeit (ähnlich der Rettungsgasse) betrieben würde. Informationen in solchem Ausmaß können allerdings von Städten und Gemeinden wegen der hohen Kosten nicht geleistet werden, hierfür bedürfte es jedenfalls der Unterstützung durch den Bund.

Die vorgeschlagenen Verkehrszeichen für Radwege ohne Benützungspflicht erwecken durch ihre große Ähnlichkeit mit dem Verkehrszeichen für die Fußgängerzone den Eindruck, sie würden für die ganze Straße gelten. Es wird empfohlen, für Radwege ohne Benutzungspflicht stattdessen Verkehrszeichen zu verwenden, die sich von den Verkehrszeichen für benützungspflichtige Radwege nicht mehr als unbedingt erforderlich – also nur durch ihre quadratische statt runde Form – unterscheiden.

zu § 67:

Die Aufnahme der Fahrradstraße in die StVO entspricht einer langjährigen Forderung des Städtebundes. Die im Entwurf enthaltenen Regelungen werden als weitgehend praktikabel ausdrücklich begrüßt. Die Fahrradstraße ist ein verkehrsplanerisches Instrument, mit dem Radfahrern ein bevorrangter Straßenzug angeboten wird, auf dem sie dadurch zügig und energiesparend vorankommen. Die Fahrradstraße hat daher so wie die Vorrangstraße primär Liniencharakter. Es wird daher empfohlen in Abs. 1 zwischen „*durch Verordnung*“ und *Straßenstellen oder Gebiete*“ das Wort „*Straßen*“ einzufügen. Weiters erscheint es sinnvoll, das Queren von Fahrradstraßen explizit zu ermöglichen, damit sie über Kreuzungen durchgezogen werden können.

Auch sollte legislatisch sichergestellt sein, dass in Abs. 2 der Begriff „befahren“ in Bezug auf das erlaubte Befahren mit anderen als den laut Abs. 1 des Entwurf genannten Fahrzeugen, nicht nur „Zu- und Abfahrten“ abdeckt.

zu § 67 Abs. 4:

Im Verweis auf die Hinweiszeichen müsste es richtig heißen: „Z. 26 und 29“ (statt Z. 26 und 27).

zu § 68 Abs. 1a:

Mit der Einführung von nicht benützungspflichtigen Radwegen wurde der langjährigen Forderung des Städtebundes (und anderer) nach Aufhebung der

Radwegbenutzungspflicht in einer Form begegnet, mit der die Umsetzung dieser Forderung nur mit einem hohen Verwaltungsaufwand und hohen Kosten möglich ist. Da gute Radwege freiwillig benützt werden, hat die bestehende Radwegbenutzungspflicht nur den Sinn, Radfahrer zum Benützen solcher Radwege zu zwingen, auf denen sie im Interesse von Sicherheit, Schnelligkeit und Komfort nicht freiwillig fahren.

Der Städtebund hält daher die Forderung nach einer generellen Aufhebung der Radbenutzungspflicht weiterhin aufrecht

zu § 68 Abs. 2:

Die Verwendung von Rennrädern ist in den vergangenen Jahren auch in städtischen Gebieten zugunsten jener von Mountainbikes zurückgegangen, so werden diese Sportgeräte nicht nur zum Bergradeln, sondern auch im (sonstigen) Straßenverkehr gerne und häufig verwendet. Dabei dürften – neben sportlichen Motiven – nicht zuletzt auch der Fahrkomfort (Federung) und die Sicherheit eine Rolle spielen (breitere Reifen mit entsprechendem Profil vermitteln eine bessere Straßenlage und bergen auch z. B. weniger Risiko auf Schienenstraßen, bessere Bremsen, z. T. Scheibenbremsen, senken das Unfallrisiko).

Die Entwicklung ist daher zu begrüßen und auch im Sinne der Förderung des Umweltverbunds zu unterstützen. Daher wird vorgeschlagen, die Differenzierung der beiden Sporträder-Arten zu beenden und Mountainbikes den Rennrädern gleichzustellen.

zu § 68 Abs. 3 lit. e:

Diese Bestimmung würde formell die Verwendung von Mobiltelefonen beim Radfahren gleich regeln wie beim Lenken von Kraftfahrzeugen. Ungeachtet des weit geringeren Gefahrenpotenzials von Fahrrädern wäre sie allerdings mit einer ungleich höheren Strafe bedroht. Wird die Übertretung beim Lenken eines Kraftfahrzeugs begangen, so ist nach § 134 Abs. 3c KFG erste Straf Voraussetzung eine Anhaltung, und sodann verpflichtend eine Organstrafe von € 50,- zu verhängen, bei Zahlungsverweigerung eine Verwaltungsstrafe von bis zu € 72,- (Ersatzfreiheitsstrafe bis 24 Stunden). Demgegenüber ist beim verbotenen Telefonieren auf dem Fahrrad keine Anhaltung erforderlich und beträgt die nach § 99 Abs. 3 lit. a StVO zu verhängende Verwaltungsstrafe bis zu € 726,-, also mehr als das Zehnfache (Ersatzarrest bis zwei Wochen, also das Vierzehnfache). Es handelt sich hier um eine Ungleichbehandlung, die sich verkehrt proportional zu dem von den beiden Verkehrsmitteln ausgehenden Gefahrenpotential verhält.

Diese Unterscheidung ist im Lichte des verfassungsrechtlichen Sachlichkeitsgebots äußert bedenklich und abzulehnen.

zu § 76c Begegnungszonen:

Die Aufnahme der Begegnungszone in die StVO entspricht einer langjährigen Forderung des Städtebundes. Die im Entwurf enthaltenen Regelungen werden als praktikabel ausdrücklich begrüßt. Begegnungszonen dienen insbesondere zur Verkehrsberuhigung von Ortsdurchfahrten, Geschäftsstraßen, also von Straßen, die man landläufig als „Hauptstraße“ ansieht. Es wird daher ausdrücklich begrüßt, dass die Begegnungszonen bei den Vorrangregeln in § 19 Abs. 6 nun nicht mehr – wie noch im Entwurf 2011 – den Nebenfahrbahnen, Haus- und Grundstücksausfahrten usw. gleichgehalten werden.

zu § 90 Abs. 4:

Hier sollte spezifiziert werden, dass insb. die dem Stand der Wissenschaft und Technik entsprechenden Vorschläge für die Verkehrsregelung (Regelpläne) mit dem Antrag beizubringen sind. Weiters wäre im Sinne der Verwaltungsökonomie ausdrücklich festzuhalten, dass das Fehlen vollständiger Unterlagen zur Zurückweisung des Antrags ohne Verbesserungsauftrag führt, was hier im Materiengesetz problemlos abweichend vom AVG angeordnet werden kann. Analog zu dieser Bestimmung wäre auch dem §82 ein ähnlicher Absatz anzufügen.

zu § 92 Abs. 2:

Statt der Aufzählung verschiedener Straßen und Straßenteile sollte der Einfachheit und dem Normzweck entsprechend der Begriff „Verkehrsflächen“ verwendet werden.

zu § 93 Abs. 1a:

Für Begegnungszonen eignen sich wie die Praxis im Ausland zeigt nicht nur zentral gelegene Straßen in Gebieten geschlossener Bebauung sondern auch periphere, wo bei offener Bauweise nicht immer Häuserfronten den Straßenrand bilden. Sohin wäre besser auf den Begriff „Straßenrand“ umzustellen wie in Abs. 1.

zu § 94d Zi. 7a:

Sportliche Veranstaltungen sind dem vorliegenden Entwurf folgend künftig nicht mehr von der LPD, sondern von der Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich zu bewilligen. Dies bedeutet einen massiven Mehraufwand für die Städte. Es handelt sich um Veranstaltungen auf der Straße, die nun von den Statutarstädten bewilligt

werden müssen. Darunter fallen diverse Großveranstaltungen in den Städten wie z.B. Marathons, Stadtläufe, div. Radkriterien etc. Jede einzelne Veranstaltung ist eine Herausforderung für den städtischen Verkehr mit dem Ziel, diesen soweit als möglich aufrecht zu erhalten. Die Planungen für diese Veranstaltungen beginnen Monate vor dem Termin und machen mehrere Treffen vor Ort und Inhouse mit Beteiligten (Polizei, Rettungsorganisationen, Krankenhäuser, Feuerwehr, Landesstraßenverwaltung, Tiefbau Linz, Stadtplanung, Wirtschaftskammer und dem Veranstalter) notwendig. Nachdem in der Praxis auch Polizeiorgane die Veranstaltungen auf der Straße begleiten und sichern, hat die Zuständigkeit der LPD für sportliche Veranstaltungen aus diesem Zusammenhang Sinn und sollte beibehalten werden.

Es mag überdies bezweifelt werden, ob ein Radrennen oder ein Lauf auf Gemeindestraßen im ausschließlichen oder überwiegenden Interesse der in der Gemeinde verkörperten örtlichen Gemeinschaft gelegen und geeignet ist, durch die Gemeinschaft innerhalb ihrer örtlichen Grenzen besorgt zu werden. Auch z.B. Läufe auf Gemeindestraßen haben überörtlichen Charakter. Teilnehmer aus anderen Städten und Gemeinden sowie auch Besucher aus anderen Gemeinden nehmen an diesen teil. Damit ist die Frage des überwiegenden Interesses gem. Art 118 Abs. 2 B-VG fraglich.

Auch ist für die Sicherheit der Teilnehmer (Sturzbereich, Radeln etc.) zu sorgen, welches das Kriterium der Eignung der Gemeinde diese Angelegenheit im eigenen Wirkungsbereich anspricht und nicht unproblematisch erscheinen lässt.

Eine Übertragung dieser Agenden würde Städte und Gemeinden nicht nur personell, sondern auch z.B. durch das Einholen von verkehrsamtssachverständigen Gutachten finanziell belasten. Vor allem hat die Behörde damit einen weiteren zusätzlichen Verwaltungsaufwand zu gegenwärtigen. Das tatsächliche Ausmaß kann im Vorfeld nur sehr schwer abgeschätzt werden, da die derzeitigen Sportveranstaltungen sehr unterschiedliche Dimensionen haben. Diese verursachen derzeit durch die begleitenden Veranstaltungsbewilligungen und die Verordnung der Verkehrsmaßnahmen bereits einen relativ großen Aufwand. Durch die Bewilligung der Sportveranstaltungen wird sich der Aufwand in etwa verdoppeln (z.B. allein die Organisation des Linzer Marathons benötigte in den letzten Jahren in etwa 40-50 Wochenstunden).

Die vorgeschlagene Regelung ist ein Beispiel der schleichenden Aufgabenübertragung ohne die Übertragung der entsprechenden Mittel in Richtung Städte und Gemeinden und wird vom Städtebund entschieden abgelehnt.

Sollte die in diesem Entwurf vorgeschlagene Regelung dennoch umgesetzt werden, so wäre jedenfalls auch der korrespondierende § 95 StVO zu novellieren.

zu § 94c Abs. 3 in der derzeit geltenden Fassung:

Der im September 2011 ausgesandte Entwurf enthielt lediglich die Möglichkeit für Gemeinden ohne eigenen Gemeindewachkörper, automatisierte Geschwindigkeitsmessungen durchzuführen.

Die Forderung des Städtebundes zur 25. Novelle zur StVO vom 16.9.2011, wonach auch Statutarstädte die Möglichkeit der automatisierten Geschwindigkeitsüberwachung bekommen sollen, wurde bis jetzt nicht umgesetzt und auch in dieser Novelle nicht aufgegriffen.

Daher wird an dieser Stelle noch einmal ausdrücklich gefordert, Gemeinden, aber auch den Statutarstädten die Möglichkeit der automatisierten Geschwindigkeitsüberwachung einzuräumen, zumal gerade in städtischen Ballungsräumen mit hohem Verkehrsaufkommen und zahlreichen Gefahrenstellen damit eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und damit eine Senkung der Verkehrsunfälle erreicht werden könnte.

zu § 46 Abs. 3 in der derzeit geltenden Fassung:

Diese Bestimmung normiert, dass Fahrzeuge auf Autobahnen nur bis zur nächsten Abfahrtsstraße abgeschleppt werden dürfen.

Im Hinblick auf den Transport von Fahrzeugen mittels Hubbrille wird angeregt, eine solche Abschleppung auch über Autobahnen für zulässig zu erachten. Bei Verwendung einer Hubbrille kann eine Geschwindigkeit von 70 km/h erreicht werden, wodurch die Überschreitung der für die Benützung von Autobahnen vorgesehenen Bauartgeschwindigkeit von 60 km/h möglich ist. Die derzeit geltenden Bestimmungen lassen eine solche Maßnahme nicht zu, was auch der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes zu entnehmen ist.

zum Wegfall des Art. 15 Abs. 7 B-VG:

Mit BGBl. 1 Nr. 51/2012 wurde festgestellt, dass **Art. 15 Abs. 7 B-VG** ab 1.1.2014 außer Kraft tritt. Diese Bestimmung regelt das einvernehmliche Vorgehen der Länder bei landesgrenzüberschreitenden Vorhaben und **ermöglicht** auf Basis der

einschlägigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes (Entscheidung vom 9.5.1990, 89/02/0219) eine **verwaltungsökonomische und bürgernahe Vorgangsweise** derart, dass bei einem bewilligungspflichtigen Vorhaben, dass mehrere Länder berührt, ein Land federführend das Verfahren durchführen kann, und nach Herstellung des Einvernehmens mit den übrigen Ländern **nur ein Bescheid ausgestellt** wird.

Auf dieser Basis erfolgen insbesondere die Ausnahmewilligungsverfahren bei Wochenend-, Feiertags- und Nachtfahrverboten nach der StVO. Gerade hierfür wurde eine eigene **E-Government-Lösung** entwickelt, **die auch die vereinfachte Vorgangsweise voraussetzt**.

Ohne die vorerwähnte Verfassungsbestimmung fällt auch die rechtliche Basis für die etablierte verwaltungsökonomische Vorgangsweise bei den beschriebenen Verfahren, die mehrere Länder betreffen, weg, sofern in anderen Rechtsgrundlagen nicht Entsprechendes geregelt wird. Ohne entsprechende Kompensationsregelungen bzw. Beibehaltung des Art. 15 Abs. 7 B-VG wäre ab dem 1.1.2014 bei einem Ansuchen um Ausnahme von den oben beschriebenen Verboten für den Schwerverkehr, das mehrere Bundesländer berührt, durch jede befassende Landesregierung ein Bescheid zu erlassen, somit **bis zu 9 (!) Bescheide, die der Bescheidadressat für ein und dieselbe Sache dann erhält (einschließlich vervielfachter Verfahrenskosten)**.

Auch die bereits auf einfachgesetzlicher Basis bestehenden verwaltungsvereinfachenden Regelungen in **§ 59 Abs. 3 und § 64 Abs. 4 StVO** (Lenkverbot für Fahrzeuge bzw. **Bewilligung von Sportveranstaltungen**) **verlieren** dann ihre **verfassungsrechtliche Grundlage**, wodurch auch bei diesen Verfahren eine überbordende Bürokratie der beschriebenen Art entstehen würde.

Um diese **allen Bestrebungen der Verwaltungsvereinfachung zuwiderlaufenden Auswirkungen zu vermeiden**, ist dafür zu sorgen, dass **die derzeitigen Regelungen des § 59 Abs. 3 und des § 64 Abs. 4 StVO auch über den 1.1.2014 hinaus Geltung haben** (allenfalls auf Basis von Verfassungsbestimmungen), und zumindest hinsichtlich der Verfahren bei Ansuchen um Ausnahmen von Wochenend-, Feiertags- und Nachtfahrverboten (§ 42 StVO) eine **vergleichbare (Verfassungs-)Bestimmung im § 45 StVO neu geschaffen wird**. Gerade bei den beschriebenen Ausnahmeansuchen handelt es sich um Massenverfahren, bei denen ohne rechtliche Gegensteuerung

unnötige Belastungen der Bürger, der Wirtschaft und der Länder entstehen würden.

Eine entsprechende (Verfassungs-)Bestimmung in der StVO könnte z.B. wie folgt lauten und als § 45 Abs. 2c eingefügt werden:

„Bezieht sich ein Ansuchen nach § 45 Abs. 2, 2a oder 2b wegen einer Ausnahme von den Verboten gemäß § 42 Abs. 1 und 2 auf zwei oder mehrere Bundesländer, so ist zur Erteilung der Bewilligung jene Landesregierung zuständig, in deren örtlichem Wirkungsbereich die Fahrt beginnt, bei Fahrten aus dem Ausland kommend jene Landesregierung, deren örtlicher Wirkungsbereich zuerst befahren wird; in allen diesen Fällen ist das Einvernehmen mit den übrigen in Betracht kommenden Landesregierungen herzustellen.“

Der Österreichische Städtebund ersucht um Berücksichtigung der vorgebrachten Anliegen insbesondere hinsichtlich folgender Paragraphen: §24 Abs. 5c, §29 Abs. 1, § 68 Abs. 1a, §68 Abs. 3 lit. e und §94d Zi. 7a.

Darüber hinaus wird das BMVIT ersucht, eine Einigung mit den Ländern im herzustellen, um Städten und Gemeinden die Möglichkeit der automatisierten Geschwindigkeitsüberwachung einzuräumen.

Mit freundlichen Grüßen



OSR Mag. Dr. Thomas Weninger, MLS
Generalsekretär