



ABS: MDR-VD, 1082 Wien, Rathaus

An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie

Amt der Wiener Landesregierung

Magistratsdirektion der Stadt Wien
Geschäftsbereich Recht
Verfassungsdienst
Rathaus, Stiege 8, 2. Stock, Tür 428
1082 Wien
Tel.: +43 1 4000 82349
Fax: +43 1 4000 99 82310
post@md-r.wien.gv.at
www.wien.at

MDR - 2271/12

Wien, 6. November 2012

Entwurf eines Bundesgesetzes,
mit dem die Straßenverkehrs-
ordnung 1960 geändert wird;
Begutachtung;
Stellungnahme

zu BMVIT-161.000/0003-IV/ST5/2012

Zu dem mit Schreiben vom 8. Oktober 2012 übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes wird nach Anhörung des Unabhängigen Verwaltungssenates Wien wie folgt Stellung genommen:

Die Stadt Wien hat in mehreren Programmen (Gemeinderatsbeschlüssen) und Stellungnahmen (Klimaschutzprogramm, Masterplan Verkehr 2003/08, Schreiben des Amtes der Wiener Landesregierung vom 10. November 2004, Zl. MD-VD - 1825-1/04, zur Straßenverkehrsordnung-Novelle 2004) wiederholt Vereinfachungen und Verbesserungen der Straßenverkehrsordnung 1960 zugunsten von Fußgängern, Radfahrern und des Öffentlichen Verkehrs gefordert.

Durch die Mitarbeit in verschiedenen Fachausschüssen wurde erreicht, dass auch andere Organisationen wie etwa der Städtebund, die Forschungsgesellschaft Straße Schiene Verkehr (FSV) und das Ministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft ähnliche oder gleichlautende Vorschläge eingebracht haben. Erfreulich ist, dass dieser langjährige Einsatz nun insofern Früchte trägt, als der Entwurf des Ministeriums die neuen Instrumente Begegnungszone und Fahrradstraße enthält.

Zu den einzelnen Bestimmungen:

Zu Z 1 (§ 2 Abs. 1 Z 2a):

Die Definition der Begegnungszone als Fahrbahn in § 2 StVO 1960 widerspricht dem Text des § 76c StVO 1960, 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 Z 6 bis 9 (§ 29b Abs. 1, 1a, 5 und 6):

Dauernd stark gehbehinderte Personen gehören zu den bevorzugten Straßenbenutzern. Sie dürfen gemäß § 29b StVO 1960 z. B. in Kurzparkzonen ohne zeitliche Beschränkung parken und brauchen gemäß § 6 Abs. 1 lit. g der Parkometerabgabeverordnung, ABI. der Stadt Wien Nr. 51/2005, in Wien keine Parkometerabgabe entrichten.

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 wichtig zu vermeiden, dass Schlupflöcher, durch die die Parkraumbewirtschaftung unterlaufen werden kann, bestehen bleiben oder gar neu geschaffen werden. So sinnvoll diese Erleichterungen für Gehbehinderte sind, so schädlich ist deren Missbrauch durch Nichtberechtigte. So sehr auch die hinter diesem Entwurf stehende Absicht der Verwaltungsvereinfachung grundsätzlich zu begrüßen ist, ist dennoch darauf hinzuweisen, dass die vorgeschlagenen Neuerungen den Missbrauchserfahrungen in der Praxis diametral entgegenstehen. Im Hinblick auf die beachtlichen geldwerten Vorteile, die diese Behindertenausweise in gebührenpflichtigen Kurzparkzonen bringen, sollte bei deren Ausgabe und Überprüfung eine Vorgangsweise gewählt werden, durch die eine missbräuchliche Erteilung und/oder Verwendung möglichst vermieden werden kann.

Derzeit erhalten dauernd stark gehbehinderte Personen bei Vorlage des Ausweises nach § 29b StVO 1960 vom Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen jedenfalls einen Behindertenpass mit der Zusatzeintragung „Unzumutbarkeit der Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel wegen dauernder Gesundheitsschädigung“. Umgekehrt indi-

ziert, wie der Verwaltungsgerichtshof seit Jahren in ständiger Judikatur ausführt, die genannte Zusatzeintragung, ebenso wenig die Blindheit, für sich alleine, eine dauernd starke Gehbehinderung.

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. In Wien erhielten im Jahr 2011 6.069 Personen eine „Gratis-Autobahnvignette“ auf Grund der Eintragung „Unzumutbarkeit der Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel“ vom Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen, während von der Magistratsabteilung 40 in diesem Zeitraum lediglich 1.304 Ausweise nach § 29b StVO 1960 ausgestellt wurden. Durch die geplante Neufassung ist daher, bei sonst gleichbleibenden Rahmenbedingungen, mit einer jährlichen Verfünffachung der Anzahl der alleine in Wien ausgestellten Ausweise zu rechnen. Gleichzeitig lässt der Entwurf aber jegliches ernsthafte Bestreben zur Eindämmung der Möglichkeit des Missbrauchs von Gehbehindertenausweisen vermissen.

Lediglich der Vollständigkeit halber wird aus legitistischer Sicht bemerkt, dass bei Übertragung der Kompetenz der Ausweisausstellung auf das Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen durch § 29b StVO 1960 gleichzeitig der Entfall des § 94b Abs. 2 lit. a StVO 1960 vorzusehen wäre.

Zu Z 11 (§ 53 Abs. 1 Z 9e und 9f):

Die vorgeschlagenen Verkehrszeichen werden begrüßt. Sie sind informativ und gut verständlich.

Zu Z 12 (§ 53 Abs. 1 Z 27 bis 29):

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 benutzungspflichtige Radwege nicht mehr als unbedingt erforderlich - also nur durch ihre quadratische statt runde Form - unterscheiden.

Zu 13 (§ 67):

Die Aufnahme der Fahrradstraße in die Straßenverkehrsordnung 1960 entspricht einer langjährigen Forderung der Stadt Wien. 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, 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.

Zu 14 (§ 68 Abs. 1a):

Mit der Einführung von nicht benutzungspflichtigen Radwegen wurde der langjährigen Forderung der Stadt Wien (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 benutzt 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. Wien hält daher die Forderung nach einer generellen Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht weiterhin aufrecht (vgl. obiges Schreiben vom 10. November 2004, Zl. MD-VD - 1825-1/04, Seite 8, mit welchem die Neufassung des § 68 Abs. 1 vorgeschlagen wurde).

§ 68 Abs. 1 StVO 1960 könnte wie folgt lauten:

- „(1) Auf Straßen mit einem Radweg kann der Radweg benutzt werden
- mit einspurigen Fahrrädern ohne Anhänger,
 - mit mehrspurigen Fahrrädern, die nicht breiter als 80 cm sind,
 - mit einem Fahrrad gemäß lit. a) oder b) mit einem Anhänger, der nicht breiter als 80 cm oder ausschließlich zur Personenbeförderung bestimmt ist,

wenn das Befahren des Radwegs in der vom Radfahrer beabsichtigten Fahrtrichtung gemäß § 8a erlaubt ist.

Mit Fahrrädern mit einem sonstigen Anhänger und mit breiteren mehrspurigen Fahrrädern ist die für den übrigen Verkehr bestimmte Fahrbahn zu benutzen. Auf Geh- und Radwegen (§ 2 Abs. 1 lit. 11a), bei denen die Verkehrsflächen für Fußgänger und Radfahrer nicht baulich getrennt sind, haben sich Radfahrer so zu verhalten, dass Fußgänger nicht gefährdet oder behindert werden.“

Zu 17 (§ 76c):

Die Aufnahme der Begegnungszone in die Straßenverkehrsordnung 1960 entspricht ebenfalls einer langjährigen Forderung der Stadt Wien. 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 StVO 1960 nun nicht mehr - wie noch im Entwurf 2011 - den Nebenfahrbahnen, Haus- und Grundstückausfahrten usw. gleichgehalten werden.

Des Weiteren darf das gegenständliche Begutachtungsverfahren noch für folgende Hinweise genutzt werden:

Zu § 46 Abs. 3 in der geltenden Fassung:

Gemäß § 46 Abs. 3 StVO 1960 dürfen Fahrzeuge auf Autobahnen nur bis zur nächsten Abfahrtsstraße abgeschleppt werden.

Im Hinblick auf den Transport von Fahrzeugen mittels Hubbrille wird angeregt, eine solche Abschleppung auch über Autobahnen für zulässig zu erklären. Bei Verwendung einer Hubbrille kann eine Geschwindigkeit von 70 km/h erreicht werden, wodurch die Überschreitung der für die Benutzung 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 Entfall des Art. 15 Abs. 7 B-VG:

Mit BGBl. I Nr. 51/2012 wurde angeordnet, dass Art. 15 Abs. 7 B-VG mit 1. Jänner 2014 außer Kraft tritt. Diese Bestimmung regelt das einvernehmliche Vorgehen der Länder bei Akten der Vollziehung, die für mehrere Länder wirksam werden sollen, und ermöglicht eine verwaltungsökonomische und bürgernahe Vorgangsweise derart, dass bei einem bewilligungspflichtigen Vorhaben ein Land das Verfahren durchführt und nach Herstellung des Einvernehmens mit den übrigen Ländern nur ein Bescheid ausgestellt wird. Auf dieser Basis werden insbesondere die Ausnahmebewilligungsverfahren bei Wochenend-, Feiertags- und Nacht Fahrverboten nach der Straßenverkehrsordnung 1960 geführt (vgl. hierzu VwGH vom 9. Mai 1990, ZI. 89/02/0219). Gerade hiefür wurde auch eine eigene E-Government-Lösung entwickelt, die auch die vereinfachte Vorgangsweise voraussetzt.

Ohne die vorerwähnte Verfassungsbestimmung fällt die Basis für die etablierte verwaltungsökonomische Vorgangsweise bei den beschriebenen Verfahren, die für mehrere Länder wirken sollen, weg, sofern in anderen Rechtsgrundlagen nicht Entsprechendes geregelt wird. Ohne entsprechende Regelungen wäre ab dem 1. Jänner 2014 z. B. bei einem Ansuchen um Ausnahme von den oben beschriebenen Verboten für den Schwerverkehr, das mehrere Bundesländer betrifft, durch jede befasste Behörde (Landesregierung) ein Bescheid zu erlassen, somit bis zu 9 Bescheide, die der Bescheidadressat für ein und dieselbe Sache erhält (einschließlich vervielfachter Verfahrenskosten).

Um diese allen Bestrebungen der Verwaltungsvereinfachung zuwiderlaufenden Auswirkungen zu vermeiden, sollten die derzeitigen Regelungen der §§ 59 Abs. 3 und 64 Abs. 4 StVO 1960 (vgl. Pürstl, StVO¹² § 59 Anm. 7 und E4 sowie § 64 Anm. 6) auch über den 1. Jänner 2014 hinaus bestehen. Jedenfalls sollte hinsichtlich der Verfahren bei Ansuchen um Ausnahmen von Wochenend-, Feiertags- und Nacht Fahrverboten (§ 42 StVO 1960) eine vergleichbare (Verfassungs)-Bestimmung geschaffen werden.

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.

Für den Landesamtsdirektor:

OMR Mag. Andreas Wostri

Mag. Andrea Mader
Senatsrätin

Ergeht an:

1. Präsidium des Nationalrates

2. alle Ämter der Landes-
regierungen

3. Verbindungsstelle der
Bundesländer

4. MA 65
(zu MA 65 - 3891/2012)

mit dem Ersuchen um Weiter-
leitung an die einbezogenen
Dienststellen