



An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
BMVIT – IV/ST5
Rechtsbereich Straßenverkehr
Radetzkystraße 2
1030 Wien
GZ: BMVIT-161.002/0001-IV/ST5/2014

Wien, den 24.4.2015

Betrifft: 27. StVO-Novelle

Sehr geehrte Damen und Herren,

das **Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV)** dankt für die Übermittlung des Begutachtungsentwurfs und nimmt zu den einzelnen Bestimmungen Stellung wie folgt:

Erleichterungen für Menschen mit Behinderungen (§§ 24, 29b, 31, 48, 76a):

Das Verbot des Verstellens von Behindertenrampen bzw. von Leiteinrichtungen für Menschen mit Sehbehinderung sowie die weiteren Erleichterungen, die für Menschen mit Behinderungen geplant sind, werden vom KFV ausdrücklich begrüßt.

Werbung im Straßenverkehr (§ 84 Abs. 3)

Wir befürworten grundsätzlich, dass mit den Änderungen betreffend die Bewilligung von Werbung außerhalb von Ortsgebieten Erleichterungen für die Vollzugsbehörden geschaffen werden sollen. Gleichzeitig weisen wir jedoch darauf hin, dass solche Erleichterungen **nicht zu einer Aushöhlung des Schutzzwecks der Norm** – nämlich eine Ablenkung der Verkehrsteilnehmer durch verkehrsfremde Informationen hintanzuhalten – führen dürfen. Dass hier Vorsicht geboten ist, zeigt die Unfallstatistik: 2014 waren 38,3 % aller Unfälle auf Unachtsamkeit bzw. Ablenkung zurückzuführen.

Aus unserer Sicht muss daher sichergestellt werden, dass **Werbung nur dort zulässig ist, wo sie nicht zu einer Ablenkung der Straßenbenützer** führt. Die geplante Regelung lässt durch die Hinzufügung eines Ausnahmetatbestands befürchten, dass es im Bauland zu einer uneingeschränkten Werbefreiheit kommt, wenn die Erteilung einer Ausnahmegewilligung zum Regelfall wird. Die Flächenwidmung eines Gebiets als Bauland ist aber keine taugliche Grundlage für die Zulässigkeit von Werbung und als Ausnahmetatbestand sachlich ungeeignet.

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Schleiergasse 18 1100 Wien T +43 5 77077-0 F +43 5 77077-1186 E-Mail kfv@kfv.at

DVR-Nr. 0455 016 UID-Nr. ATU 368 22 006 ZVR-Zahl 801397500 Rechtsform: Verein Sitz: Wien

Raiffeisen Bank International AG BLZ 31 000 Kto-Nr. 104 073 680 BIC RZBAATWW IBAN AT37 3100 0001 0407 3680
www.parlament.gv.at

www.KfV.at



Wenn daher eine Ausnahme für „ortsgebietsähnliche Bereiche“ geschaffen werden soll, fordern wir die Formulierung eines sachlich geeigneten Ausnahmetatbestands. Außerdem sollten klare Kriterien zur Prüfung einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit geschaffen werden, die eine Unterscheidung zwischen ablenkender und die Verkehrssicherheit gefährdender Werbung auf der einen Seite und unbedenklicher Werbung auf der anderen Seite ermöglichen. Die Berücksichtigung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit allein ist hier aus unserer Sicht nicht ausreichend.

Unfallhäufungsstellen (§ 96 Abs. 1 bis 1b)

Um diesen Änderungsvorschlag kommentieren zu können, bedarf es zuerst einer strukturierten Darstellung der bestehenden Bestimmungen und der geplanten Änderungen.

Konkret sind **im Entwurf folgende Änderungen vorgesehen**:

1. Die Meldepflicht der die Maßnahmen feststellenden Behörde an die Landesregierung entfällt.
2. Es ist nicht mehr geregelt, dass die Maßnahmen *unverzüglich* festgestellt werden müssen.
3. Es entfällt die Verpflichtung, die Maßnahmen unverzüglich zu verwirklichen, und die Meldepflicht an die feststellende Behörde und die Landesregierung, wenn dies nicht geschieht.
4. Die jährliche Berichterstattung an das BMVIT über die Unfallhäufungsstellen und die festgestellten bzw. verwirklichten Maßnahmen und die Berichterstattung über die Auswirkungen der Maßnahme nach zwei Jahren entfällt.

Die **Erläuterungen** beziehen sich allerdings nur auf den Entfall der Berichtspflicht an das BMVIT (oben Punkt 4) und enthalten keine Begründung zu den übrigen geplanten Änderungen (Punkt 1 bis 3). Nicht alle geplanten Änderungen sind daher nachvollziehbar.

Blickt man auf das **Verkehrssicherheitsprogramm 2011 – 2020 (VSP)**, so zeigt sich, dass das dort vorgesehene Maßnahmenpaket (vgl. Abschnitt 3.15.2) in eine ganz andere Richtung geht als der vorliegende Entwurf. Im VSP sind u.a. eine Ausdehnung der Sanierungstätigkeit auf das nicht kilometrierte Straßennetz, die Sanierung unter Anwendung gleicher Standards in ganz Österreich und die Entwicklung von Systemen und Prozessen, die eine Globalanalyse von Unfallhäufungsstellen und deren Sanierungen ermöglichen, vorgesehen.

Aus unserer Sicht müssen die Bestimmungen über das Unfallhäufungsstellenmanagement eine klare Regelung zum Prozess der Unfallhäufungsstellensanierung im Zusammenspiel zwischen Behörde und Straßenerhalter enthalten, und zwar von der Identifikation der betroffenen Örtlichkeiten über die Festlegung der Maßnahmen bis hin zu deren Realisierung und Evaluierung. Darüber hinaus sollten die Bestimmungen der StVO so gestaltet werden, dass sie eine gute Grundlage für die Umsetzung des im VSP geplanten Maßnahmenpakets darstellen. Eine pauschale Aufhebung von weitreichenden Bestimmungen ohne gleichzeitige Neugestaltung des Systems ist abzulehnen.

Konkret **fordern** wir Folgendes:

- § 96 Abs. 1a erster Satz über die **Verwirklichung** von als unfallverhütend festgestellten Maßnahmen darf jedenfalls nicht entfallen; ohne diese Bestimmung wäre nämlich keine Pflicht zur Umsetzung der Maßnahmen mehr vorgesehen.
- Die Verantwortung für die Identifikation und Sanierung von Unfallhäufungsstellen sollte nicht – wie im Entwurf vorgesehen – allein bei den Bezirksverwaltungsbehörden liegen. Auch die **Länder**, die derzeit eine zentrale und wichtige Rolle im Prozess spielen und im VSP als Hauptakteure vorgesehen sind, sollen eingebunden werden.
- **Bürokratische Meldepflichten**, die keinen Zweck erfüllen, sind überflüssig und sollen im Sinne einer Verwaltungsvereinfachung gestrichen werden. Das betrifft aus unserer Sicht die



Meldung an das BMVIT gemäß Abs. 1b, die daher entfallen kann. An die Stelle solcher Meldepflichten, die keinen weiteren Zweck erfüllen, sollen **Systeme und Prozesse** treten, die eine übergreifende Analyse von Unfallhäufungsstellen und eine Evaluierung von deren Sanierung ermöglichen. Auf diese Art und Weise könnten für die Zukunft Erkenntnisse gewonnen werden, welche Maßnahmen zur Sanierung von Unfallhäufungsstellen wirksam und gleichzeitig kosteneffizient sind.

- Die weiteren im **VSP** vorgesehenen Maßnahmen sollten umgesetzt werden, darunter die Ausdehnung der Sanierungstätigkeit auf das nicht kilometrierte Straßennetz und die Sanierung unter Anwendung gleicher Standards in ganz Österreich.

Sollten die Änderungen wie derzeit geplant umgesetzt werden, wäre dies ein bedauernswerter Rückschritt für die Verkehrssicherheit. Im Ergebnis fordern wir daher, unter Einbeziehung aller Akteure nach den Vorgaben des VSP ein neues, qualitativ hochwertiges Unfallhäufungsstellenmanagement zu erarbeiten.

„Signalschau“ (§ 96 Abs. 2)

Wir befürworten die Ausdehnung des Zeitraums der Überprüfung nach § 96 Abs. 2 StVO auf fünf Jahre. Die dabei frei werdenden Ressourcen sollten jedoch gleichzeitig für eine **umfassendere, sicherheitsorientierte Überprüfung** genützt werden. Aus unserer Sicht sollte bei der regelmäßigen Überprüfung daher nicht nur die Erforderlichkeit der Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs überprüft, sondern eine einfache Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung (Road Safety Inspection, RSI) durchgeführt werden. Im hochrangigen Straßennetz sind solche Überprüfungen bereits jährlich vorgesehen (§ 5 Abs. 6 BStG). Das VSP sieht vor, die Durchführung von regelmäßigen RSI auf das übrige Straßennetz auszuweiten (vgl. Abschnitt 3.15.1); diese Maßnahme sollte mit dem vorliegenden Entwurf umgesetzt werden.

Die RSI sollte durch einen zertifizierten oder zumindest qualifizierten **Straßenverkehrssicherheitsgutachter** durchgeführt werden. Hinsichtlich des **Prüfungsumfangs** könnte an die einfache Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung nach dem BStG angeknüpft werden (§ 5 Abs. 6 BStG iVm § 4 Abs. 1 der Verordnung über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur). Inhalt wäre demzufolge insbesondere

- die Erforderlichkeit der Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs,
- die Erforderlichkeit der zugrunde liegenden Verordnungen,
- die Freihaltung des Sichttraums,
- der ordnungsgemäße Zustand der Fahrbahndecke,
- der ordnungsgemäße Zustand von sonstigen Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs die Vollständigkeit der Bodenmarkierungen.

Der Überprüfung sollten darüber hinaus jene **Parameter** zugrunde liegen, die auch im niederrangigen Straßennetz eine wichtige Rolle spielen, sowie deren Veränderung seit der letzten Überprüfung. Darunter fallen u.a.

- Unfallgeschehen,
- beobachtete Konflikte und Fehlverhalten,
- charakteristische Nutzungskonflikte,
- Geschwindigkeitsverhalten,
- Verkehrsfluss und -zusammensetzung.

Weisen Umstände darauf hin, dass an einer bestimmten Stelle oder in einem bestimmten Abschnitt **Sicherheitsdefizite** bestehen, sollte die Überprüfung anlassbezogen häufiger vorgenommen und



gegebenenfalls eine vertiefte RSI durchgeführt werden, bei der je nach Erforderlichkeit weitere Prüfinhalte hinzutreten. Ergebnis der Überprüfung sollte – neben einer nachvollziehbaren Dokumentation der Überprüfung – eine Prioritätenreihung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sein.

Mit freundlichen Grüßen
Kuratorium für Verkehrssicherheit

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Othmar Thann', is positioned above the name of the first official.

Dir. Dr. Othmar Thann
(Hauptgeschäftsführer)

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Armin Kaltenegger', is positioned above the name of the second official.

Dr. Armin Kaltenegger
(Bereichsleiter Recht & Normen)