



Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung IV/ST2
(Rechtsbereich Straßenverkehr)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
wien.arbeiterkammer.at
DVR 0063673
ERREICHBAR MIT DER LINIE D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65	Fax 501 65	Datum
BMVIT-	UV/GSt/RU/Hu	Richard Ruziczka	DW 12423	DW 12105	30.04.2018
161.004/0001					
-IV/ST2/2018					

Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (29. StVO-Novelle)

Das Ziel des oa Gesetzesvorschlages ist die temporäre Pannenstreifenfreigabe, um die Leistungsfähigkeit auf hochbelasteten Autobahnabschnitten während der Spitzenzeiten zu verbessern.

Aus Sicht der Bundesarbeitskammer (BAK) sind einige der vorgeschlagenen Bestimmungen betreffend die Verordnungsermächtigung zur Freigabe der Pannenstreifen auf Autobahnen in Österreich und die Entscheidung über die Pannenstreifenfreigabe durch Organe des Straßenerhalters kritisch zu hinterfragen. Nach Auffassung der BAK müssen vorab folgende Punkte, sowie insbesondere die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit geklärt werden, bevor dem Entwurf zur Änderung der StVO zugestimmt werden kann:

Grundsätzliches:

Anlässlich der Ankündigung des Verordnungsentwurfes wurde vielfach von einem auf die Ostautobahn A4 räumlich beschränkten „Versuch“ gesprochen, in dem festgestellt werden soll, ob sich eine temporäre Freigabe des Pannenstreifens günstig auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auswirkt. Tatsächlich betrifft die nunmehr vorgesehene Verordnungsermächtigung alle Autobahnen in ganz Österreich. Dabei soll der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung geeignete Autobahnstrecken festlegen, auf denen das zeitweilige Befahren des Pannenstreifens ermöglicht werden soll.

Die BAK kritisiert hier, dass im nunmehr vorliegenden Gesetzesentwurf die Untersuchung der Auswirkungen dieser Maßnahme völlig in den Hintergrund getreten ist. Einerseits wird mit der Freigabe des Pannestreifens zwar die Kapazität der jeweiligen Autobahnabschnitte erhöht, andererseits wird jedoch der für die Verkehrssicherheit essentielle Pannestreifen aufgegeben. Eine Steigerung der Leistungsfähigkeit von hochbelasteten Autobahnabschnitten bringt durchaus die Gefahr mit sich, dass es zu einer schleichenden Einführung einer permanenten zusätzlichen Autobahnspur kommt. In der Folge müsste mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen gerechnet werden, das als eine Mehrbelastung für Mensch und Umwelt abzulehnen wäre. Außerdem muss angemerkt werden, dass in relativ kurzen Abständen Pannebuchten errichtet werden müssen, um die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer mittels Notabstellflächen zu gewährleisten.

Die BAK kann daher dieser Änderung einer grundlegenden Fahrregel auf Autobahnen erst zustimmen, wenn durch eine Vorher- / Nachheruntersuchung die Auswirkungen auf das Unfallgeschehen, auf die Stauentwicklungen oder auf die Einhaltung der neuen Vorschrift durch die VerkehrsteilnehmerInnen gründlich evaluiert wurden und für die Verkehrssicherheit unbedenklich sind.

Zu Z 2 (§ 44d):

Gemäß Abs 1 sollen „Organe des Straßenerhalters“ entscheiden dürfen, wann das Befahren des Pannestreifens zu erlauben ist.

Aus Sicht der BAK handelt es sich hier um eine formalgesetzliche Delegation; die Ermächtigung der Organe des Straßenerhalters ist viel zu unbestimmt gestaltet, weil es keinerlei Kriterien gibt, die festlegen, was wirklich unter einer Beeinträchtigung zu verstehen ist. Die Prüfung der Freigabe des Pannestreifens durch ein Organ des Straßenerhalters, sprich der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG), erfolgt ohne jeglichen Orientierungsmaßstab, ob „eine Beeinträchtigung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs bereits eingetreten ist oder die Pannestreifenfreigabe ... zur Aufrechterhaltung oder Förderung der Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs zweckmäßig ist und das gefahrlose Befahren des Pannestreifens möglich ist.“

Seitens der BAK wird hier gefordert, dass zumindest eine durchgehende Beobachtung der kritischen Autobahnstücke mit Video oder Zivilstreifen seitens der Exekutive als Entscheidungshilfe vorgesehen wird.

Laut vorgeschlagenem Abs 4 sollen den „Parteien im Sinne des § 8 AVG ... auf Verlangen ein Ausdruck der Aufzeichnungen oder eine Kopie des Ausdruckes auszufolgen“ sein.

Die BAK fordert bezüglich dieses allzu eingeschränkten Personenkreises, dass sämtlichen Personen, die ein berechtigtes Interesse nachweisen können, Zugang zu den Aufzeichnungen

zu gewähren ist. Nach Meinung der BAK müssen für eventuelle Strafverfahren, Schadenersatzverfahren nach Unfällen oder zur wissenschaftlichen Verarbeitung (zB für die geforderte Evaluierung) die Entscheidungsgrundlagen und tatsächlichen Gegebenheiten für diese Personen zugänglich sein.

Renate Anderl
Präsidentin
FdRdA

Maria Kubitschek
iV des Direktors
FdRdA