

**LAND
SALZBURG**Legislativ- und
Verfassungsdienst

Zahl (Bitte im Antwortschreiben anführen)

20031-BG/50/194-2019

Betreff

Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 (32. StVO-Novelle) und das Führerscheingesetz geändert werden; Stellungnahme

Bezug: BMVIT-161.007/0001-IV/ST2/2019

Datum

28.05.2019

Chiemseehof

Postfach 527 | 5010 Salzburg

Fax +43 662 8042-2165

landeslegistik@salzburg.gv.at

Mag. Thomas Feichtenschlager

Telefon +43 662 8042-2290

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zum im Gegenstand bezeichneten Gesetzentwurf gibt das Amt der Salzburger Landesregierung folgende Stellungnahme bekannt:

Zu § 42:

1. Im § 42 Abs 1 und 2 StVO bezieht sich das Verbot auf „das Befahren von Straßen mit Lastkraftwagen usw“, im § 42 Abs 6 StVO bezieht sich das Verbot auf „das Fahren mit Lastkraftfahrzeugen usw.“. Dadurch kommt zum Ausdruck, dass die verbotene Handlung in der Verwendung des Fahrzeuges durch eine Person liegt.

Der geltende sowie der geplante § 42 Abs 8 StVO umschreibt das Verbot dagegen so, dass „Lastkraftfahrzeuge nicht fahren dürfen“. Diese Formulierung würde voraussetzen, dass die Fahrzeuge selbständig fahren würden, ohne dass es einer Inbetriebnahme und Lenkung durch eine Person bedarf - dies möglicherweise in Vorgriff auf ein künftiges vollautonomes Fahren. Um einerseits eine weitgehend einheitliche Begrifflichkeit in § 42 StVO zu verwenden und andererseits klarzustellen, dass das menschliche Verhalten dem Verbot unterliegt, sollte Abs 8 wie folgt formuliert werden:

„Mit Lastkraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 Tonnen darf (.....) gefahren werden.“

2. Für einige Autobahnen gilt aufgrund der Verordnung über Geschwindigkeitsbeschränkungen auf bestimmten Autobahnen zur Nachtzeit eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h für das Fahren mit Lastkraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t.

www.salzburg.gv.at

Amt der Salzburger Landesregierung | Landesamtsdirektion | Verfassungsdienst und Wahlen

Postfach 527 | 5010 Salzburg | Österreich | T +43 662 8042-0* | post@salzburg.gv.at | ERSB 9110010643195

Gemäß § 2 dieser Verordnung bleiben Rechtsvorschriften, mit denen geringere als die oben angeführten Fahrgeschwindigkeiten angeordnet werden, unberührt.

Daraus folgt, dass Rechtsvorschriften, auch Gesetze, die allenfalls eine höhere als in dieser Verordnung angegebene höchstzulässige Geschwindigkeit festlegen, nicht maßgeblich sind, sondern die Geschwindigkeitsbeschränkung der Verordnung zu beachten ist.

Zu § 43:

Da es an einer gesetzlichen Definition fehlt, ist derzeit unklar, was mit einem „Assistenzsystem“ gemeint sein soll bzw welche Anforderungen hierfür gelten, um als dem Gesetz entsprechend angesehen werden zu können. Um Probleme für die Vollziehung (Kontrolle und Bestrafung) zu vermeiden, sollten entsprechende gesetzliche Konkretisierungen vorgenommen werden.

Dies kann vielleicht schon mit folgender Umformulierung des ersten Satzes erreicht werden (was ohnehin aus grammatikalischen Gründen, zur Sinnerfassung sowie für eine Einheit der Begrifflichkeit erforderlich ist):

„Die Behörde kann (...) für das **Fahren mit Lastkraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t, die über kein Assistenzsystem zur Vermeidung des toten Winkels verfügen**, Rechtsabbiegeverbote erlassen, (...).“

Die Wortfolge „ohne Assistenzsysteme“ ergibt an der derzeitigen Stelle im geplanten Abs 8 ohnehin keinen Sinn. Außerdem sollte der Plural von „Assistenzsystem“ vermieden werden, um nicht straffällig zu werden, wenn nur ein einziges solches System vorhanden ist (was ja der Regelfall sein dürfte).

Ob es sich bei dem Begriff des „toten Winkels“ um einen anerkannten Fachbegriff oder nur um eine umgangssprachliche Bezeichnung handelt, ist hier nicht bekannt. Sollte letzteres der Fall sein, wäre zumindest in den Erläuterungen klarzustellen, was mit dem „toten Winkel“ konkret gemeint ist, um unterschiedliche Interpretationen zu vermeiden.

Sofern das gegenständliche Rechtsabbiegeverbot für einen größeren zusammenhängenden Bereich erlassen werden soll, stellt sich die Frage einer rechtsrichtigen und verständlichen Kundmachung. Dies insofern, als unabhängig von der Art der Kundmachung (nur durch Verkehrszeichen oder durch kurzzeitige Verlautbarung an der Amtstafel und zusätzliche Hinweistafeln an Ort und Stelle) die Rechtsabbiegeverbote nur für das Fahren mit Fahrzeugen gelten sollen, die über kein entsprechendes Assistenzsystem verfügen. Dies bedeutet, dass nachvollziehbar anzuzeigen ist, für wen das Verbot überhaupt gilt oder eben nicht gilt.

Eine ergänzende Anzeige im Verkehrszeichen selbst, wie zB bei Fahrverboten mit Fahrzeugsymbolen und Maßangaben, ist hier nicht zulässig bzw nach der StVO nicht vorgesehen. Es bedarf daher einer Zusatztafel mit den entsprechenden Hinweisen. Hiezu erscheint eine geeignete Symbolik angebracht, um - wahrscheinlich ohnehin rechtlich unzulässige - Zusatztexte wie z.B. „gilt nur für Lastkraftfahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t ohne Assistenzsystem zur Vermeidung des toten Winkels“ zu vermeiden und um vor allem auch den Verständnisanforderungen im internationalen Fahrzeugverkehr zu entsprechen. Hier wird es einer österreichweit einheitlichen Bezeichnung bzw. Symbolik bedürfen, um diese Verbote allgemein verständlich zu machen. Vor diesem Hintergrund sollte ein entsprechendes (Fahrzeug)Symbol, das spezifisch für diese Zwecke zu verwenden ist, in den § 54 Abs 5 StVO (Zusatztafeln) aufgenommen werden.

Zu § 94d:

Die vorgeschlagene neue Zuständigkeit der Gemeinden im eigenen Wirkungsbereich ermöglicht es diesen, (nur) Verordnungen gemäß (dem neuen) § 43 Abs 8 auf Gemeinde- und Privatstraßen mit öffentlichem Verkehr zu erlassen. Für Landesstraßen besteht aufgrund des § 94b StVO eine Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörden. Dieser an sich selbstverständliche Hinweis erfolgt deswegen, da die Erläuterungen eine ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinden (für alle Straßenarten) suggerieren, was generell im Zuge der Beurteilung des gegenständlichen Entwurfes und der medialen Berichterstattung hiezu zu Missverständnissen geführt hat.

Diese Stellungnahme wird der Verbindungsstelle der Bundesländer, den anderen Ämtern der Landesregierungen, dem Präsidium des Nationalrates und dem Präsidium des Bundesrates ue zur Verfügung gestellt.

Mit freundlichen Grüßen
Für die Landesregierung
DDr. Sebastian Huber, MBA
Landesamtsdirektor

Amtssigniert. Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur oder des elektronischen Siegels finden Sie unter www.salzburg.gv.at/amtssignatur

Ergeht an:

1. Bundesministerium für Verkehr Innovation und Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien, E-Mail
2. Amt der Burgenländischen Landesregierung, E-Mail: CC
3. Amt der Kärntner Landesregierung, E-Mail: CC
4. Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, E-Mail: CC
5. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, E-Mail: CC
6. Amt der Steiermärkischen Landesregierung, E-Mail: CC
7. Amt der Tiroler Landesregierung, E-Mail: CC
8. Amt der Vorarlberger Landesregierung, E-Mail: CC
9. Amt der Wiener Landesregierung , Magistratsdirektion der Stadt Wien, Geschäftsbereich Recht - Gruppe Verfassungsdienst und EU-Angelegenheiten, E-Mail: CC
10. Verbindungsstelle der Bundesländer beim Amt der NÖ Landesregierung, Schenkenstraße 4, 1010 Wien, E-Mail: CC
11. Parlamentsdirektion - Abteilung L 1.6 Parlamentarische Dokumentation, Archiv und Statistik, E-Mail: CC
12. Bundesministerium für Verfassung, Reformen, Deregulierung und Justiz - Verfassungsdienst, Wickenburggasse 8, 1080 Wien, E-Mail: CC
13. Institut für Föderalismus, Maria-Theresien-Straße 38b, 6020 Innsbruck, E-Mail: CC
14. Abteilung 6 Infrastruktur und Verkehr, Michael-Pacher-Straße 36, Postfach 527, 5020 Salzburg, zu do Zl 20609-VR23/32/9-2019, Intern