

## RECHTS- UND PARLAMENTSDIENST

Sektion I



lebensministerium.at

An das  
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und  
Technologie

Radetzkystraße 2  
1030 Wien

Wien, am 10.11.2004

Ihr Zeichen/Ihre Geschäftszahl  
Ihre Nachricht vom  
BMVIT-160.007/0006-  
II/ST5/2004

Unsere Geschäftszahl  
BMLFUW-  
LE.4.2.5/0199-I/3/2004

Sachbearbeiter(in)/Klappe  
Mag. Jutta Molterer  
71100/6895

Betrifft: Entwurf Novelle zur Straßenverkehrsordnung 2004 – Nachtrag

Das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft beehrt sich zu dem im Betreff genannten Entwurf folgende Stellungnahme zu übermitteln:

Die bestehende Zweckbindung für eingehobene Strafgelder erlaubt deren Verwendung nur für Zwecke des Straßenbaus sowie zur Anschaffung und Erhaltung von Einrichtungen zur Verkehrsüberwachung, etwa Radargeräte. Sonstige Kosten von Überwachungsmaßnahmen dürfen nicht aus den Strafgeldeinnahmen finanziert werden.

Gemäß § 100 Abs.7 StVO soll es ermöglicht werden, eingehobene Strafgelder auch für Maßnahmen zur Verkehrsüberwachung zu verwenden, um den Straßenerhaltern diesbezüglich mehr Spielraum einzuräumen.

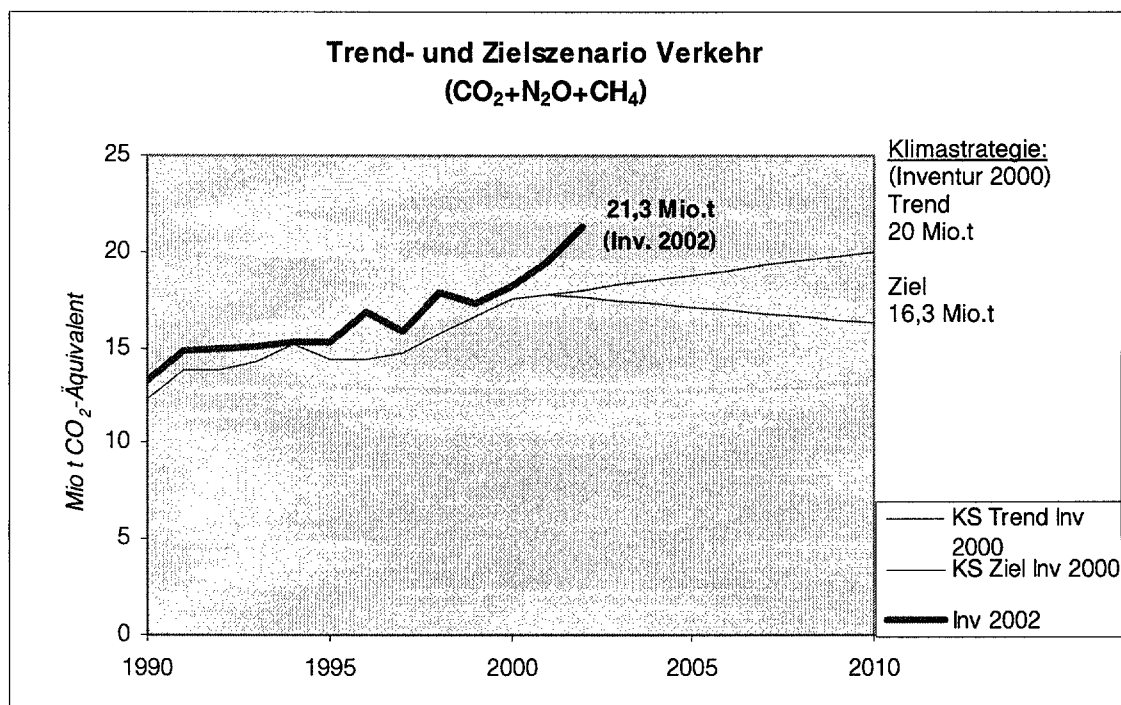
**In diesem Zusammenhang wird ersucht, dass eine weitere Ausdehnung der Zweckbindung – die explizite Festlegung eines Anteils der eingehobenen Strafgelder zur Finanzierung von Maßnahmen zur Umsetzung der Klimastrategie im Verkehrsbereich (z.B. für Beschaffung und Erhaltung von Infrastrukturmaßnahmen zur Forcierung des nicht motorisierten Individualverkehrs sowie für Maßnahmen im öffentlichen Verkehr) – erfolgt.**



Dies ist insofern erforderlich, als sich die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten in Kyoto zu einer Reduktion der Treibhausgase um 8 % verpflichtet haben. Da in den Mitgliedstaaten zum Teil sehr unterschiedliche Voraussetzungen für die Reduktion von Emissionen bestehen, wurde das Reduktionsziel der EU durch die Schlussfolgerungen des Rates vom Juni 1998 auf die Mitgliedstaaten aufgeteilt („burden sharing agreement“). Das Reduktionsziel Österreichs wurde dabei mit 13% (Reduktion der Emissionen an Kohlendioxid-Äquivalenten bis 2008/2012 gegenüber dem Jahr 1990) festgelegt, wobei es sich um eine rechtliche Verpflichtung handelt.

Gerade im Verkehrsbereich ist aber folgender gegenläufiger Trend zu beobachten. Insgesamt stiegen die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors um +60% von 13,3 Mio. t im Jahr 1990 auf 21,3 Mio. t im Jahr 2002. Ein markanter Anstieg der THG-Emissionen war mit plus 10% im Verkehrssektor im Jahr 2002 gegenüber dem Jahr 2001 zu beobachten.

**Die Emissionen des Verkehrssektors liegen damit bereits im Jahr 2002 über dem – für das Jahr 2010 – prognostiziertem Niveau.**



**Die Analyse dieser aktuellen Trends unterstreicht die dringend notwendige, rasche und konsequente Umsetzung der Maßnahmen der Klimastrategie im Verkehr.**

Ausgehend von der in der Klimastrategie akkordierten Maßnahmenliste für den Verkehr erfolgte durch eine interministerielle Arbeitsgruppe von BMVIT/BMLFUW eine Prioritätenfestlegung für die Maßnahmen der beiden Ressorts (Kyotoinitiative BMVIT/BMLFUW).

Um eine Finanzierung der dabei erarbeiteten, dringend erforderlichen Maßnahmen im nicht motorisierten Verkehr (Lückenschlüsse im Fuß- und Radwegenetz) sowie Maßnahmen im öffentlichen Verkehr (Ausgestaltung von Haltestellen) zu ermöglichen, **ist eine Erweiterung der Zweckbindung der eingehobenen Strafgelder im Rahmen der StVO Novelle 2004 im Sinne der Umsetzung der Klimastrategie im Verkehr notwendig.**

Dies wäre insofern erforderlich, als ein sehr hoher Prozentsatz (~25 % bzw. ~50 %) an der Anzahl der gesamten PKW-Fahrten kürzer als 2 km bzw. 5 km ist; diese Wege könnten in vielen Fällen zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, was aufgrund mangelnder Infrastruktur häufig auf Barrieren stößt. Neben den persönlichen Vorteilen von positiven Gesundheitsauswirkungen und erhöhter Verkehrssicherheit, ist die umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl aber auch ein wichtiger individueller Beitrag zum Klimaschutz, der im Rahmen der Klimastrategie mit einem gesamten möglichen Reduktionspotential von 300.000 t CO<sub>2</sub>-Äquiv. bewertet wurde. Im Zuge der Expertenarbeitsgruppe Verkehr zur Umsetzung der NEC-RL wurde durch Intensivierung der Maßnahmen in diesem Bereich – verstärkte Förderung des Radverkehrs und der Fußgängermobilität sowie Unfallvermeidungspartnerschaft – ein zusätzliches mögliches Einsparungspotential von 316.000 CO<sub>2</sub>-Äquiv. berechnet.

Folgender Formulierungsvorschlag wird daher im Rahmen der StVO Novelle 2004 empfohlen:

§ 100 Abs. 7 – vorletzter Satz

*„.....Sofern sich aus den Abs. 8, 9 und 10 nichts anderes ergibt, sind die eingehobenen Strafgelder, ausgenommen jene, die auf Straßen eingehoben werden, die gemäß Art. 5 §1 des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 50/2002 als Bundesstraßen aufgelassen wurden, zu **60 % für Maßnahmen zur Forcierung des nicht motorisierten Verkehrs (Maßnahmen zur Förderung von Fußgängern und Radfahrern insbesondere für Lückenschlüsse im Fuß- und Radwegenetz), des öffentlichen Verkehrs insbesondere für die Ausgestaltung von Haltestellen zu verwenden. Die restlichen 40 % sind für die Straßenerhaltung, für die Beschaffung und Erhaltung von Einrichtungen zur Verkehrsüberwachung sowie für Maßnahmen zur Verkehrsüberwachung zu verwenden.....“***

25 Ausfertigungen der Stellungnahme werden dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Für den Bundesminister:

Dr. JÄGER

Elektronisch gefertigt