

An das  
Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
Abt. ST5 – Rechtsbereich Straßenverkehr  
Stubenring 1  
1011 Wien

Wien, am 9. November 2004/TS

R:\VerkehrsR\Stellungnahmen\2004\StVO-Novelle\_2004.doc

**GZ BMVIT-160.007/0003-II/ST5/2004**

**Betrifft: Stellungnahme zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (StVO-Novelle 2004)**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Das Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme und möchte zum vorgelegten Entwurf Folgendes anmerken:

**Zu Z 3 (§ 5 Abs 2a)**

**Ausdrücklich begrüßt** wird die vom KfV schon sehr lange geforderte Einführung der Alkohol-Vortestgeräte. Durch diese kann in gleicher Zeit die Anzahl der kontrollierten Lenker um ein Vielfaches gesteigert werden, ohne den Personalstand der Exekutive erhöhen zu müssen. Dies bedeutet einerseits, dass nicht alkoholisierte Lenker, nach wenigen Augenblicken ihre Fahrt fortsetzen können und andererseits, dass alkoholisierte Lenker wie bisher den Test mit dem Alkomaten durchzuführen haben. Auch wird es durch die Alkohol-Vortestgeräte möglich, auch für nicht Pkw-Streifen, wie z.B. Motorradstreifen, Vortests durchzuführen, womit das Netz der Alkoholkontrollen enger wird. **Die Einführung der Alkohol-Vortestgeräte ist ein wichtiger Schritt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.**

**Zu Z 4 (§ 5 Abs 2b)**

Das **KfV fordert**, dass die Untersuchung und Überprüfung der Atemluft ausgedehnt wird auf Lenkerausbildner in land- und forstwirtschaftlichen Lehranstalten und in berufsbildenden höheren und mittleren Schulen gemäß § 119 KFG, auf Ausbildner von Kraftfahrern öffentlicher Dienststellen gemäß § 120 KFG sowie auf Ausbildner für Lenker von Heereskraftfahrzeugen gemäß § 121 KFG.

**Zu Z 6 und 7 (§ 5 Abs 5 und Abs 9)**

Vom **KfV begrüßt** wird die ausdrückliche Regelung, dass die im Gesetz genannten Ärzte verpflichtet sind, die Untersuchung von Personen zum Zwecke des Grades der Beeinträchtigung durch Alkohol, vorzunehmen.

**Zu Z 8 (§ 5 Abs 9a)**

Die Einführung von Speichelvortestgeräten und -streifen wird vom **KfV als sehr positiv bewertet** und auf das **Ausdrücklichste begrüßt**. Mit dem Einsatz dieser Speichelvortestgeräte oder -streifen kann das Vorliegen von Suchtgiftspuren im Speichel von Personen, die ein Fahrzeug lenken, in Betrieb nehmen oder zu lenken oder in Betrieb zu nehmen versuchen, jederzeit durch ermächtigte Organe festgestellt werden. Dies bedeutet einen **wesentlichen Beitrag** zur Verkehrssicherheit.

**Zu Z 9 (§ 5a Abs 3)**

Ebenfalls **begrüßt das KfV** die auf die Alkohol- und Speichelvortestgeräte ausgedehnte Verordnungsermächtigung des Bundesministers für Inneres im Einvernehmen mit dem Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. Das KfV regt allerdings an, den jeweils gerätespezifischen Wert, ab dem das Vorliegen des Verdachtes der Beeinträchtigung durch Alkohol im Sinne des § 5 Abs 2a geschlossen werden kann, nicht mit einem zu niedrigen Wert festzusetzen. Vergleichsmessungen von Alkohol-Vortestgeräten und Alkomaten haben ergeben, dass Vortestgeräte zwar nur in Ausnahmefällen, aber doch um bis zu 11% weniger Blutalkohol anzeigen, als tatsächlich vorhanden ist. Andererseits gab es bei den Vergleichsmessungen keinerlei Ungenauigkeiten, war eine Testperson nicht alkoholisiert.

**Zu Z 10 (§ 11 Abs 5)**

Das **Kuratorium für Verkehrssicherheit** hält die Ergänzung der Bestimmung des sog. Reißverschlussystems für **sehr sinnvoll**. Es wird somit klargestellt, dass das Reißverschlussystem auch dann Anwendung findet, wenn das durchgehende Befahren eines Fahrstreifen nicht zulässig ist.

**Zu Z 11 (§ 19 Abs 8)**

Das **KfV bewertet** die Klarstellung, dass der entgegen kommende Linksabbieger bereits dann Vorrang hat, wenn ein derartiges Verkehrszeichen erkennbar angebracht ist und nicht erst, wenn der Gegenverkehr tatsächlich durch deutlich sichtbares Anhalten auf seinen Vorrang verzichtet hat, als **positiv**.

**Zu Z 13 (§ 25 Abs 4 und Abs 4a)**

Das **KfV begrüßt** die Änderungen dieser Normierungen dahingehend, dass die für das Parken in Kurzparkzonen festgelegte Gebühr zukünftig auch durch technische Hilfsmittel entrichtet werden kann, da hier dem technischen Fortschritt gefolgt wird.

**Zu Z 14 (§ 26a Abs 4)**

Zu der vorgeschlagenen Neufassung des § 26a Abs 4 gibt das **KfV zu bedenken**, dass wenn Halte- und Parkverbote zukünftig auch nicht mehr für private Postdienst- und Telekommunikationsanbieter gelten, es zu einer Häufung von behindernd abgestellten Fahrzeugen kommen kann. Vor allem sind Halte- und Parkverbote oft aus Sicherheitsgründen festgelegt. Diese vorgeschlagene Änderung ist somit weder dem Verkehrsfluss noch der Verkehrssicherheit zuträglich und wird vom **KfV** als unangemessen **abgelehnt**.

**Zu Z 18 (§ 32 Abs 6)**

Die vorgeschlagene Ergänzung der Normierung wird **vom KfV begrüßt**. Auch die Regelung, dass bei Säumigkeit des Bauführers, die Behörde die ersatzweise Anbringung und Entfernung von Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs veranlassen und die Kosten hierfür dem Bauführer mit Bescheid vorschreiben kann, wird vom Kuratorium **ausdrücklich befürwortet**.

**Zu Z 19 (§ 42 Abs 1) u****Zu Z 20 (§ 42 Abs 2a, Abs 2b sowie Abs 3)**

Das **KfV bedauert** die Ausweitung der Ausnahmen der Lkw-Fahrverbote in der StVO. Eine Harmonisierung der Sommerreiseverordnung mit der StVO sollte zwar angestrebt werden, allerdings sollten Ausnahmen **restriktiv** gehandhabt und der **kleinste gemeinsame Nenner** gefunden werden. Zu viele Ausnahmen gefährden den homogenen Verkehr und somit die **Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit** desselben. Das **KfV lehnt** die Ausweitung der Ausnahmen der Lkw-Fahrverbote **entschieden ab**.

**Zu Z 22 (§ 46 Abs 4 lit d)**

Das **KfV begrüßt** die Einführung der Regelung, dass Pannestreifen im Zuge des Beschleunigens zum Zweck des Wiedereinordnens in den fließenden Verkehr, befahren werden dürfen. Diese vorgeschlagene Ergänzung entspricht dem in der Praxis gehandhabten Üblichen und vor allem Notwendigen.

**Zu Z 23 (§ 48 Abs 4 und Abs 5)**

**Positiv bewertet das KfV**, dass aufgrund der vorgeschlagenen Fassung zukünftig kein Kundmachungsmangel von Verordnungen mehr angenommen werden kann, sollten an Anbringungsrichtungen für Verkehrszeichen sonstige Beschriftungen, bildliche Darstellung oder dergleichen angebracht werden.

Auch die Erhöhung des Abstandes zwischen dem unteren Rand der Verkehrszeichen und der Fahrbahn bei seitlicher Anbringung auf eine Höhe von 2,5 m wird **vom KfV begrüßt**. Diese Anhebung bedeutet mehr Sicherheit für Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer oder Sehbehinderte. Verletzungen können dadurch künftig verhindert werden.

**Zu Z 24 (§ 50 Z 9)**

Da die Ergänzung des Legendentextes des Gefahrenzeichens „Baustelle“ nun auch Gefahren berücksichtigt, wie sie in der Praxis tagtäglich vorhanden sind, wird diese vom Kuratorium für Verkehrssicherheit **begrüßt**.

**Angeregt** wird jedoch in diesem Zusammenhang ein Gefahrenzeichen zur Stauwarnung, welches drei Pkw hintereinander zeigt, in die StVO aufzunehmen, da dieses in der Praxis sehr oft eingesetzt wird.

Ebenfalls **sinnvoll erscheint es dem KfV** ein gemeinsames Gefahrenzeichen und ein gemeinsames Hinweiszeichen für Radfahrerüberfahrten kombiniert mit Schutzwegen in die StVO aufzunehmen.

**Zu Z 25 (§ 52 lit a Z 14a und Z 14b)**

**Das KfV begrüßt** die Einführung der beiden neuen Verkehrszeichen „Reitverbot“ und „Verbot für Fußgänger“ **ausdrücklich**, da solche Verordnungen bisher immer nur auf den Amtstafeln für sechs Wochen kundgemacht wurden und diese dergestalt

den Verkehrsteilnehmern nur sehr schwierig oder überhaupt nicht zur Kenntnis gelangen konnten.

**Zu Z 29 (§ 54 Abs 5 lit i)**

Das KfV hält die zusätzliche Belegung der Zusatztafel geltend auch für vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge für eine **sinnvolle** Ergänzung.

**Zu Z 30 (§ 54 Abs 5 lit k)**

Das **KfV begrüßt ausdrücklich** die Einführung der Zusatztafel für fahrstreifenbezogene Beschränkungen. Da fahrstreifenbezogene Beschränkungen zur Erreichung oder Erhaltung der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs notwendig sein können, diese jedoch bisher in der Praxis immer wieder zu rechtlichen Unsicherheiten geführt haben, bringt diese Zusatztafel eine eindeutige Klarstellung.

Dies betrifft jedoch lediglich die Kundmachungsseite der Verordnungen, nicht aber auch die Verordnungsgrundlage.

Das **KfV fordert** in diesem Zusammenhang daher auch eine Änderung des § 43 StVO, sodass unterschiedliche fahrstreifenbezogene Verkehrsbeschränkungen rechtlich möglich sind.

**Zu Z 31 (§ 61 Abs 3)**

Die bisher uneingeschränkt geltende Ausnahme von der Überdeckungspflicht für Heu- und Düngerfahren brachte bei höherer Geschwindigkeit der Fahrzeuge immer wieder Probleme mit sich und kam es zu Abwehungen von Ladegut und entstanden daraus Gefahrensituationen. Die vorgeschlagene Änderung wird daher **vom KfV ausdrücklich begrüßt**.

**Zu Z 32 (§ 68 Abs 1)**

Das **KfV begrüßt** die Gleichstellung mehrspuriger Fahrräder bis zu einer Breite von 80 cm mit Fahrradanhängern derselben Breite, sodass diese zukünftig auch Radfahranlagen benutzen dürfen.

**Zu Z 33 (§ 76 Abs 1)**

Die vorgeschlagene Änderung, Fußgänger haben nunmehr auch im Ortsgebiet, sofern kein Gehsteig vorhanden ist, den linken Fahrbahnrand zu benutzen, wird **vom KfV entschieden abgelehnt**. Vor einer etwaigen Änderung ist es unerlässlich, die Auswirkungen einer solchen Änderung wissenschaftlich zu untersuchen, da es vor allem im Ortsgebiet zu häufigen Querungen der Fahrbahn durch Fußgänger kommen kann. Dadurch wird deren Unfallrisiko deutlich erhöht.

**Zu Z 36 (§ 94)**

Zur vorgesehenen Abgabe der Zuständigkeit für Autobahnbaustellen-Verordnungen vom BMVIT an die Bundesländer **weist das KfV darauf hin**, dass dies bereits einmal im Jahr 1987 versucht wurde (vgl. 14. StVO-Novelle), jedoch nur zwei Jahre später – 1989 – wieder rückgängig gemacht werden musste: Diese Regelung sei „schwer vollziehbar und unzweckmäßig“ hieß es in den Erläuternden Bemerkungen.

Einige Landesgesetze sehen heute noch bei Baustellen über Bezirksgrenzen eine kollegiale Beschlussfassung der Landesregierung vor; bekanntlich tritt die gesamte Landesregierung jedoch nicht jede Woche zusammen.

Aus diesem Grund sowie wegen der teilweise schon jetzt bestehenden Arbeitsüberlastung der Länder ist ab 2005 mit massiven Bauverzögerungen, die ua auch auf Kosten der Bauwirtschaft gehen, zu rechnen. Zu erwarten sind gleichzeitig auch Schwierigkeiten im Hinblick auf neue Verkehrsbeeinflussungsmanagements der ASFINAG.

Womöglich würde auch ohne Verordnung mit dem Bau begonnen werden. Im Übrigen hätten die aufgestellten Verkehrsbeschränkungen ohne Verordnungsgrundlage rechtlich keine Wirkung, Radarboxen würden sinnlos.

Die BMVIT-Zuständigkeit auf Autobahnen hat sich hingegen bewährt: **Keine Verkehrstoten** bei Baustellen auf Autobahnen im Jahr 2003!

Die Datenübermittlung kann im Zeitalter von Email und elektronischem Akt weder ein zeitliches noch finanzielles Problem sein. Es ist daher nicht nachvollziehbar, warum das BMVIT dieses Koordinationsinstrument aus der Hand geben will. Vielmehr wird es durch die vorgeschlagene Änderung zu Abstimmungsproblemen der einzelnen Bezirkshauptmannschaften kommen, sodass sich innerhalb weniger Kilometer Baustellen verschiedener Bauführer häufen.

Für die Autobahnen als hochrangiges Straßennetz, das Regionen verbindet, erscheinen einheitliche Regelungen von hohem Standard im gesamten Bundesgebiet besonders wichtig. Derzeit ist eine gegenseitige Kontrolle von Bund und Ländern gegeben; es ist gewährleistet, dass Verkehrstechniker im Ermittlungsverfahren hinzugezogen, RVS-Pläne verwendet und §-90-Bescheide durch die Bezirksverwaltungsbehörden erlassen werden. Das KfV regt daher an, die bestehende Kompetenz für den gesamten Verordnungsbereich – und zwar nicht nur für Dauerverordnungen – auf Autobahnen zu erhalten.

Schließlich wird nur durch einheitliche und zeitlich wie sicherheitstechnisch optimierte Baustellen eine dementsprechende Akzeptanz durch den Verkehrsteilnehmer erreicht, die Verkehrssicherheit gewährleistet und werden unnötige Kosten sowohl für Behörden als auch für Bauwerber vermieden.

**Daher lehnt das KfV den geplanten Zuständigkeitsübergang entschieden ab.**

#### **Zu Z 39 (§ 96 Abs 2)**

Das **KfV lehnt** den Entfall der Zwei-Jahres-Frist für die Überprüfung der Notwendigkeit von Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs durch die Behörde **ab**. Durch den Entfall dieser Frist ist nicht mehr gewährleistet, dass eine solche Überprüfung überhaupt statt findet. Neben der ohnehin bestehenden Verpflichtung der Behörde, Verordnungen bei Kenntnis neuer Sachlagen zu ändern, erscheint es notwendig, eine regelmäßige Überprüfung durch die Behörde zu gewährleisten. Das KfV hält die Beibehaltung einer Frist nicht nur für sinnvoll, sondern in Hinblick auf die Verkehrssicherheit als notwendig.

Über die geplante Änderung hinaus **regt das KfV an**, dem **§ 96 Abs 1** eine Definition von „Unfallhäufungsstelle“ beizufügen. In der Praxis wird dieser Begriff leider sehr unterschiedlich ausgelegt, nicht alle Bundesländer verwenden die RVS 1.21, sollte jedoch im Sinne der Verkehrssicherheit einheitlich geregelt werden.

#### **Zu Z 40 (§ 100 Abs 5)**

**Vom KfV ausdrücklich begrüßt** wird die Hinzunahme des § 21 Abs 2 VStG in den § 100 Abs 5 StVO. Dadurch werden die Organe der öffentlichen Aufsicht nicht dem Druck ausgesetzt, im Rahmen der Verkehrskontrolle über das Vorliegen der Voraussetzungen für ein Absehen von der Strafe entscheiden zu müssen.

**Zum Nachtrag (§ 100 Abs 7)**

Die vorgeschlagene Erweiterung der Zweckbindung der für Übertretungen der Straßenverkehrsordnung eingehobenen Strafgeelder **begrüßt** das KfV **ausdrücklich**. Durch die Ausweitung der Zweckbindung von der Verwendung für Zwecke des Straßenbaus und der Anschaffung und Erhaltung von Einrichtungen zur Verkehrsüberwachung auf alle Maßnahmen zur Verkehrsüberwachung gewährt die StVO mehr Spielraum beim Einsatz dieser Mittel.

**§ 100 Abs 10**

Um eine noch effizientere Verkehrsüberwachung zu gewährleisten **fordert das KfV** eine Erhöhung des Prozentanteiles der Strafgeelder für die Abdeckung des Personal- und Sachaufwandes der Verkehrsüberwachung von 20 vH auf mindestens 40 vH.

Mit freundlichen Grüßen  
KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT

Dir. Dr. Othmar Thann  
(Hauptgeschäftsführer)

Mag. Martin Vergeiner  
(Rechtsabteilung)