

An das
Präsidium des Nationalrates
c/o Parlament
Dr. Karl Renner-Ring
1017 Wien

Datum: Wien, 12. November 2004
Zeichen: SK 23/Dr. Ha-gm
Bearbeiter: Mag. Martin Hoffer
Telefon: 01/71199-1248
Telefax: 01/71199-1259
Email: hugo.haupfleisch@oeamtc.at

**Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960
geändert wird (StVO-Novelle 2004)
Stellungnahme des ÖAMTC;
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
GZ: 160.007/0003-II/ST5/2004**

Sehr geehrte Damen und Herren!

In der Anlage übermittelt der ÖAMTC seine oben genannte Stellungnahme in 25-facher Ausfertigung

Gleichzeitig haben wir diese Stellungnahme auch per Email übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Hugo Haupfleisch
Hauptabteilungsleiter
Rechtsdienste

Beilagen: wie erwähnt

**Stellungnahme des ÖAMTC
zum Entwurf einer 21. Novelle
der Straßenverkehrsordnung
(21. StVO Novelle)
(GZ: BMVIT-160.007/0003-II/ST5/2004)**

A) Grundsätzliches:

1) Der ÖAMTC nimmt **wohlwollend** zur Kenntnis, dass nach Jahren von mehr oder weniger „kosmetischen“ Novellen, die zum Teil auch den Titel „Anlassgesetzgebung“ verdienen, nunmehr wieder eine **seitens des Bundesministeriums konzipierte Novelle** zur Begutachtung vorgelegt wurde.

Der ÖAMTC dankt in diesem Sinne dafür, dass ihm die Möglichkeit geboten wurde, **vor dieser Novelle Vorschläge** zu unterbreiten, die auch zum Teil in den vorliegenden Entwurf eingearbeitet wurden. Dieser Stellungnahme wurde ein Punkt „D“ angefügt, der diese vorab übermittelten Anregungen darstellt und gegebenenfalls auf die erfolgte Einarbeitung in den Entwurf hinweist. Der ÖAMTC weist darauf hin, dass eine ganze Reihe **weiterer Anliegen**, die im Punkt „C“ zusammengefasst wurden, im Rahmen einer der **nächsten StVO-Novellen** umgesetzt werden sollten.

Etwa wird vorgeschlagen, den Besonderheiten des Straßenverkehrsrechtes entsprechende Verfahrensbestimmungen zu schaffen. Daneben wird anhand einiger Beispiele aufgezeigt, wie die Flüssigkeit des Verkehrs bei gleichzeitiger Hebung der Verkehrssicherheit gefördert werden könnte.

Unbefriedigend erscheint dem ÖAMTC das Ergebnis des „Strafengipfels“ des heurigen Sommers im Verkehrsministerium. Daher wird eine Fortsetzung der Bemühungen um Strafenvereinheitlichung, insbes. im ordentlichen Verwaltungsstrafverfahren gefordert.

Doch nicht das Strafen sollte im Vordergrund einer verantwortungsbewussten Verkehrs-(rechts-) politik stehen. Daher wendet sich der ÖAMTC auch den Möglichkeiten der Verkehrstelematik zu und unterbreitet Vorschläge, wie neue Technologien zu leistungsfähigeren, sichereren und umweltfreundlichen Straßen beitragen können.

Dem ÖAMTC ist die „Entrümpelung“ des Schilderwaldes“ ein großes Anliegen. Dieses Ziel kann einerseits dadurch erreicht werden, dass manche Vorschriften – vor allem Regelungen des ruhenden Verkehrs – nicht durch Schilder sondern Bodenmarkierungen kundgemacht werden. Wichtiger ist aber die Notwendigkeit mancher Bestimmungen überhaupt in Frage zu stellen und daher dem Kriterium der Erforderlichkeit – etwa im Zusammenhang mit Zonenbeschränkungen – wieder mehr Aufmerksamkeit zu widmen.

2) Wir **vermissen** allerdings nach wie vor die Bereitschaft des BMVIT, vor Versendung eines Gesetzentwurfes **Gespräche auf Expertenebene** über wesentliche Novellierungsthemen zu führen. Aus einer jahrelangen konstruktiven Zusammenarbeit mit dem BMJ wissen nicht nur wir die Vorteile einer derartigen Vorgangsweise zu schätzen. Wir sind sicher, dass sich das BMVIT so manche öffentliche Kritik, die verschiedentlich zur Rücknahme des Novellierungsvorschlages führte, in den letzten Jahren erspart hätte, wenn vorher eine fachlich fundierte Lösung auf Expertenebene - unter **Einbeziehung von Praktikern aus den Bundesländern** - ausdiskutiert worden wäre.

Konkret schlagen wir vor, als nächsten Schritt - vor(!) Erstellung einer Regierungsvorlage - eine Expertenarbeitsgruppe einzuladen, die jene Teile des Entwurfes ausdiskutiert, die einer

raschen Klärung zugänglich sind. Anschließend sollte diese - als permanente - Arbeitsgruppe - sofern sich deren Zusammensetzung bewährt hat - sich mit den zahlreichen weiteren, vor allem ins Grundsätzliche gehenden Novellierungsvorschlägen beschäftigen. Dies gilt insbesondere für die seit Jahren wiederholte Forderung des ÖAMTC nach einem modernen und **bürgernahen System von Straßenverkehrsregeln**, der Kanalisierung des oft wild wuchernden **Freiraumes** der Behörden sowie der Verbesserung der **Rechtsstellung** der Verkehrsteilnehmer.

3) Vorweg ist positiv anzumerken, dass auch Vorschläge aus der Praxis des Straßenverkehrs in die Novelle eingebaut werden sollen. Andererseits deutet eine Reihe von Vorschlägen darauf hin, dass Interessen der **Rechtssicherheit und** sogar der **Verkehrssicherheit** dem Druck der Behörden hinsichtlich Kosteneinsparung und Verwaltungsvereinfachung zum Opfer fallen sollen, etwa die Pflicht zur regelmäßigen Überprüfung der Erforderlichkeit von Verkehrsleiteinrichtungen oder die bewusste Abschwächung von Vorschriften zur Anbringung von Verkehrszeichen.

4) Zur zweifellos äußerst wichtigen Thematik der **Bekämpfung von Drogen im Straßenverkehr** weist der ÖAMTC auf die in der Beilage angefügte Zusammenfassung der wesentlichen Fragen hin, die sich nach der letzten als „Drogen-Novelle“ bezeichneten Änderung der StVO stellen, damit auch neue detaillierte gesetzliche Bestimmungen eine Chance auf Effektivität gewinnen. Es handelt sich dabei um das „Zwischenergebnis“ eines Expertengesprächs mit Vertretern des Bundeslandes Wien am 20.11.2002, in dem offene Fragen der Vollziehung, die zum Teil durch einen (zwischen den Ministerien abgestimmten) Durchführungserlass, zum Teil nur durch eine StVO-Novelle zu lösen sind, erörtert wurden. Aus dem ÖAMTC völlig unverständlichen Gründen wurden sowohl die mit Experten und Vertretern von Behörden und Interessenvertretungen geführten Gespräche auf Bundesebene (einer Einladung des BMG zu einer ersten fachlichen Aufarbeitung und "Reparatur" der "Drogen-StVO-Novelle" folgten trotz mehrerer Urgenzen keine Besprechungen) als auch auf (Wiener) Landesebene nicht zu einem konstruktiven Abschluss geführt. Auch die **Erlassung einer VO gem § 5 Abs 11 StVO durch den BM für Inneres ist überfällig**. Wir haben daher volles Verständnis, wenn Kritiker immer öfter in der Öffentlichkeit aus diesem Untätigwerden Mutmaßungen und Rückschlüsse ziehen, die die Ernsthaftigkeit der Bekämpfung von Drogen im Straßenverkehr bezweifeln. In allen Schlüsselbereichen, wie insbesondere den Alkohol- und Drogenbestimmungen, sollte unbeschadet des bisher Gesagten jedenfalls vor der Beschlussfassung einer Regierungsvorlage das Einverständnis der mit der Vollziehung betrauten Länder eingeholt werden.

Es sei in diesem Zusammenhang auch auf die im Teil „D“ dargelegten Forderungen nach Erarbeitung eines Gesamtpaketes zur Alkohol- und Drogenthematik hingewiesen. Etwa sollte die sogenannte „0,5-Regel“ vom FSG in die StVO übernommen werden. Die Rechtsfolgen der Fahrbeeinträchtigung durch Übermüdung und Medikamente sollte sinngemäß den Bestimmungen des § 5 eingegliedert werden. Nach wie vor fehlen aber auch - im Sinne des Rechtsschutzes - höchst bedeutsame Vorschriften über die Belehrungspflicht bei Verweigerung der Mitwirkung am Alko- bzw. Drogentest.

B) Besonderer Teil:

Zu Z. 2, § 4 Abs 5b, (Erweiterung der Ausnahmen für die Entrichtung der Unfallmeldegebühr für Rettung und Feuerwehr):

Gegen diese Änderung besteht kein Einwand, wenn auch die sachliche Erforderlichkeit dieser Sonderbehandlung nicht evident ist.

Der ÖAMTC erlaubt sich aber an dieser Stelle seine grundsätzlichen Zweifel an der Zweckmäßigkeit dieser Unfallmeldegebühr vulgo "**Blaulichtsteuer**" – etwa im Zuge der Begutachtung der 20. StVO Novelle - in Erinnerung zu rufen: Demnach stellt die Unfallmeldegebühr eine als reine Steuerbelastung zu bezeichnende Abgabe dar, die keinerlei Anspruch auf die Erbringung einer zur Durchsetzung oder Abwehr eines Anspruches verwendbaren Dienstleistung (wie Vermessung, Dokumentation von Spuren und Zeugenaussagen udg.) nach sich zieht. Zur (Wieder-) Verbesserung des Verhältnisses zwischen Exekutive und Kraftfahrerschaft sollte daher diese Bestimmung so rasch wie möglich entweder wieder aufgehoben oder so verbessert werden, dass sie einen tatsächlichen Anspruch auf eine brauchbare Dienstleistung schafft.

Es sollte daher ein Katalog von Mindestkriterien geschaffen werden, welche Unfalldaten aufzunehmen sind, damit zumindest eine gewisse „Gegenleistung“ für die entrichtete Gebühr erwartet werden kann.

Zu Z. 3, § 5 Abs 2a und 3a (Vornahme von Alkohol-Vortests):

Der ÖAMTC steht dem Vorschlag, **Vortests für die Alkoholbeeinträchtigung** einzuführen, grundsätzlich positiv gegenüber. Es erscheint vorteilhaft, Personen, die keinen Alkohol konsumiert haben, sehr schnell und damit für sie zeitschonend kontrollieren und auch weiterfahren lassen zu können. Es ist zu hoffen, dass ausdrücklich in der Praxis eine Steigerung der Effizienz der flächendeckenden Alkoholüberwachung zu verzeichnen ist. Derzeit nimmt nämlich die Zahl der positiven Alkotests trotz Erhöhung der Zahl der Kontrollen ständig ab!

Der ÖAMTC begrüßt, dass von der ursprünglich dem Vernehmen nach geplanten Straf-sanktion für die Verweigerung der Teilnahme Abstand genommen wurde.

Zur beabsichtigten Neutextierung wird angemerkt, dass eine Untersuchung „auf den Verdacht“ dem System der Alkoholkontrollen weitgehend fremd ist und daher für die mit der 19. Novelle eingeführte verdachtsfreie Alkoholkontrolle entbehrlich erscheint, auch wenn Abs 3a nunmehr eine Überprüfung „auf den Verdacht der Beeinträchtigung“ durch Alkohol mit einem sogenannten „Vortestgerät“ vorsieht.

Dem ÖAMTC liegen allerdings Informationen vor, die eine allzu optimistische Einschätzung der erwarteten Vorteile relativieren:

So lehnen Praktiker im Bereich der Exekutive derartige Geräte ab, weil die behauptete schnellere Kontrolle wegen der trotz allem einzuhaltenden Wartezeit von 15 Minuten vor dem Test nicht gegeben sei.

Außerdem dürfen die beträchtlichen Kosten für eine flächendeckende Ausstattung der Exekutive mit diesen – nach derzeitigem Wissensstand für den Einsatz in Österreich nicht eich-fähigen – Geräten nicht übersehen werden.

Der ÖAMTC schlägt daher vor, zur Überprüfung der Funktionsweise – gerade in Hinblick auf die notwendige Sammlung von Erfahrungen für das Verfahren und für

entsprechende Dienstanweisungen - einen Versuch in einigen Bezirken durchzuführen, insbesondere um abschätzen zu können, welcher Zeitaufwand zu erwarten ist und wieviel Effizienzsteigerung im Vergleich zum alleinigen Einsatz des Alkomaten möglich ist. Erst nach diesen Erfahrungen sollte über den Ankauf solcher Vortestgeräte endgültig entschieden werden.

Zu Z. 6 und 7, § 5 Abs 5 und Abs 9, (Pflicht zur Vornahme von Alkohol- bzw. Drogenuntersuchungen):

Die hier geplante Verpflichtung zur Durchführung der Untersuchung mag die allenfalls erkannte Rechtsunsicherheit beseitigen. Es wird dagegen kein Einwand erhoben.

Zu Z. 8, § 5 Abs 9a (Durchführung der Speichel-Schnelltests zur Feststellung eines Verdacht des Drogenbeeinträchtigung):

Unsere grundsätzliche Haltung zur Intensivierung des Kampfes gegen **Drogen am Steuer** haben wir bereits unter Pkt A) 4) umfassend dargelegt.

Der vorliegende Entwurf entspricht bedauerlicher Weise den angesprochenen und sich aus der Anlage ergebenden Kriterien nicht. Schon aus grundsätzlichen Erwägungen ist diese Bestimmung abzulehnen:

Wie im folgenden auch bei den Anmerkungen zu Z. 9 dargelegt wird, sollte die Art des Schnelltests nicht vom Gesetzgeber sondern vom Verordnungsgeber nach Feststehen der entsprechenden nach § 5 Abs 11 vom Bundesminister für Inneres im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung zu bestimmenden Testverfahren festgelegt werden. Andernfalls droht einerseits ein Widerspruch zwischen den beiden Bestimmungen, andererseits aber – und dies hält der ÖAMTC für sehr bedeutend – erfolgte eine voreilige Festlegung auf ein Testverfahren, das andere international bewährte Methoden wie Schweiß- und Urintests außer Acht lässt bzw vorschleunigt für nicht zulässig erklärt.

Der ÖAMTC schlägt in diesem Sinne vor, diese Gesetzesbestimmung ausschließlich als Verordnungsermächtigung zu konzipieren, damit der Vollziehung – so wie der mit der so genannten „Drogen-Novelle“ eingeführte Abs 11 – der nötige Spielraum für die Festlegung entsprechender Testmethoden (und ihrer Weiterentwicklung) zur Verfügung steht.

Doch auch in der Ausgestaltung der Bestimmung selbst sieht der ÖAMTC Grund für Skepsis: Die Verpflichtung zur Mitwirkung an dem keinerlei Beweiskraft entfaltenden Speicheltest mit entsprechender Strafdrohung wird massiv abgelehnt, da nach Überzeugung des ÖAMTC die unter Beibehaltung des geltenden Systems vorgesehene „Sanktion“ ausreicht. Denn die Verpflichtung zur Mitwirkung an einer ärztlichen Untersuchung, die sowohl zeitlich als auch finanziell vom Probanden wesentliche Beiträge abverlangt, wird mit Sicherheit den Probanden zur freiwilligen Teilnahme an einer solchen Untersuchung motivieren, insbesondere dann, wenn er mangels Konsums entsprechender Substanzen nicht mit einer Strafverfolgung zu rechnen braucht.

Der ÖAMTC hegt auch massive **gleichheitsrechtliche Bedenken**:

Der vorliegende Sachverhalt ist seiner Funktion nach den Alkohol-Vortests im Sinne des (neuen) § 5 Abs 2a im wesentlichen gleichzuhalten. Während aber dort anerkannter Weise von einer Festschreibung der Verpflichtung zur Mitwirkung an einem Vortest Abstand genommen wurde, ist diese Verpflichtung an dieser Stelle vorgesehen. Anhaltspunkte für die Rechtfertigung dieser Ungleichbehandlung an sich weitgehend gleich gelagerter Sachverhalte sind nicht zu erkennen, abgesehen davon, dass es den Rechtsunterworfenen

nicht oder nur sehr schwer zu erklären sein wird, warum der Gesetzgeber hier verschiedene Maßstäbe anlegt.

Unbeschadet dessen hält der ÖAMTC die Begriffswahl „so gilt dies als Vermutung der Beeinträchtigung durch Suchtgift“ für unpassend. Gemeint dürfte sein, dass ein „positiver“ Speicheltest die Annahme eines Verdachtes auf Beeinträchtigung rechtfertigt, um den Probanden einer Untersuchung gem § 5 Abs 9 zuführen zu können.

Überdies erscheint der Kreis der zur Durchführung des Speicheltests berechtigten Personen weitgehend willkürlich festgelegt:

Einerseits wird die besondere Schulung nur für die von der Behörde hierzu besonders ermächtigten Organe der Straßenaufsicht verlangt, während bei Organen des amtsärztlichen Dienstes offenbar diese Schulung nicht verlangt wird. Völlig fehlt aber die Ermächtigung besonders geschulter Ärzte im Sanitätsdienst, die idR am Leichtesten rund um die Uhr verfügbar sind, um derartige Tests, etwa in Krankenhäusern - und dort auch zur Nachtzeit - durchzuführen. Eine entsprechende Ergänzung und Abgleichung der Einzelbestimmungen wird daher angeregt.

Zu Z. 9, § 5a Abs 3, (Verordnungsermächtigung zur Festlegung der Alkohol-Vortest- und Drogen-Schnelltest-Geräte):

Gegen die Verordnungsermächtigung besteht grundsätzlich kein Einwand, doch sollte – in Hinblick auf die obigen Ausführungen - vor der entsprechenden Beschlussfassung eines Gesetzes dieser Art eine Punktation seitens des Ministers vorliegen, welcher Art die ins Auge gefassten Geräte sein werden, um deren Einsatzmöglichkeiten – insbesondere in Hinblick auf Verfahrensbestimmungen zur Durchführung solcher Vortests – hinreichend beurteilen zu können. Der ÖAMTC ist gerne bereit, auch die Erfahrungen, die er etwa aus der intensiven Zusammenarbeit mit seinen Partnerorganisationen und verschiedenen Polizeidienststellen in Deutschland und der Schweiz zu dieser Thematik zur Verfügung hat, in die Gestaltung von neuen Regelungen einzubringen.

Zu Z. 10, § 11 Abs. 5 (Ergänzung zum Reißverschlussystem):

Diese Änderung geht auf einen Vorschlag des ÖAMTC zurück und wird ausdrücklich begrüßt, weil sie den Bedürfnissen eines sicheren und flüssigen Verkehrs – insbesondere bei durch **Fahrstreifensignalisierungen** oder für bestimmte Straßenbenutzer **gesperrten Fahrstreifen** (zB Fahrstreifen für Omnibusse) - entspricht. Ob und wie das **Reißverschlussystem** bei Kreuzungen anzuwenden sein sollte, deren Schnittpunkt der Fahrbahnränder „im Unendlichen“ oder zumindest weit vom Kreuzungsmittelpunkt entfernt liegt, sollte gesondert erörtert werden.

Zu Z. 11, § 19 Abs 8 (Änderung beim Vorrangverzicht):

Die vorgeschlagene Formulierung wird erst nach Lektüre des „Komplementär-Sachverhaltes“ in den Erläuterungen einigermaßen verständlich. Ein diesbezüglicher Vorschlag des ÖAMTC ging allerdings in eine andere Richtung (Näheres dazu s. unter „D“). Der ÖAMTC schlägt – nicht zuletzt in Hinblick darauf, dass die Vorrangregeln vor allem für die Vermittlung in der Fahrausbildung klar und einfach formuliert sein sollten, vor, die Aspekte des Vorrangverzichtes, der eigentlich ein im Sinne eines „**Vorrangverlustes**“ zu verstehen ist, einer späteren Novelle vorzubehalten und jedenfalls vorerst aus dem Entwurf zu streichen.

Zu Z. 12, § 24 Abs 1 lit e, (Halten und Parken im Haltestellenbereich eines Massenbeförderungsmittels):

Diese auf eine Anregung des ÖAMTC zurückgehende Klarstellung wird – in Anbetracht einer als „unverständlich“ zu bezeichnenden Judikatur des VwGH zu dieser Sache – ausdrücklich begrüßt. Es soll nicht mehr möglich sein, dass jemand trotz angebrachter Markierungen, die den Haltestellenbereich kennzeichnen, wegen Verstoßes gegen die „15-Meter-Regel“ bestraft wird.

Zu Z. 13, § 25 Abs 4 (Ermächtigung des BMVIT zur Festlegung geeigneter Kurzparknachweise):

An sich besteht gegen diese im Grundsatz auch vom ÖAMTC verlangten Änderung kein Einwand, doch wäre auch in diesem Fall eine Punktation über die beabsichtigten Änderungen im Bereich der entsprechenden Verordnung zweckmäßig, um beurteilen zu können, ob die beabsichtigte Änderung ihr Ziel erreichen wird.

Im Zusammenhang mit flächendeckenden Kurzparkzonen wird auch auf unsere mehrfachen Forderungen hingewiesen, die Behörden zu verpflichten (!), innerhalb größerer Gebiete durch geeignete Hinweiszeichen („Reminder“, Bodenmarkierungen sowie farbliche Markierung von Verkehrszeichenständern) auf das Bestehen einer Kurzparkzone und deren „Kerndaten“ hinzuweisen. (Näheres s. unter „D“)

Zu Z. 14, § 26a Abs 4 (Erweiterung der Ausnahmen für Post- und Telekom Austria):

Inhaltlich besteht kein Einwand. Es wird allerdings angeregt die Ziffer 1 und 2 – etwa im Sinne von „von Fahrzeugen von Post-, Paket-, Telekommunikations- oder Fernmeldediensteanbieter“ – zusammenzufassen.

Zu Z. 15, § 27 Abs 5 (Ausnahmen für die Kanalräumung“:

Inhaltlich wird kein Einwand erhoben; aus sprachlichen Gründen wird die Streichung des Wortes „durch“ im letzten Satz angeregt.

Zu Z. 16, § 29 Abs 3 (Verkehrsregelung durch Militärorgane):

Gegen diese Neuerung wird inhaltlich kein Einwand erhoben. Zu hinterfragen ist, ob es die besonderen Umstände militärischer Ordnung erfordern, deren „Gewährleistung“ zu einem Auftrag durch die StVO zu erheben, zumal im weiteren von [Gewährleistung von Ordnung, ...] „des übrigen Verkehrs“ gesprochen wird, zumal dieser Begriff in der StVO bisher nur im Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr (§ 43 Abs 1 lit b) gebräuchlich ist.

Zu 17, § 30 Abs 5, (Benützung von Geh- und Radwegen durch Wirtschaftsfuhren):

Der ÖAMTC befürchtet, dass eine solche Bestimmung zu Gefährdungen führen kann, insbesondere wenn Radfahranlagen in der üblichen Breite errichtet sind und daher mehrspurige Kraftfahrzeuge, vor allem aber landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge die volle Breite ausnützen oder gar überragen. Von Radfahrern zu verlangen, dass sie – gerade bei kurvenreichem Verlauf von Radfahranlagen - ständig auf „halbe Sicht“ zu fahren haben, wäre realitätsfern.

Überdies sollte der Tatsache begegnet werden, dass Wirtschaftsfuhren in großem Umfang für die Verschmutzung von Verkehrsflächen verantwortlich sind und dass es gerade auf Gehwegen und Radwegen zur Erhaltung einer komfortablen Alternative zum Fußgänger- und Fahrradverkehr auf der Fahrbahn unbedingt erforderlich ist, dass diese Verkehrsflächen von Verunreinigungen frei gehalten werden.

Der ÖAMTC meint daher, dass der bisherige Weg weiterhin beschritten werden sollte, solche Verkehrsflächen, die auch dem landwirtschaftlichen Verkehr offen stehen sollen, als Straßen mit (eingeschränktem) Fahrverbot zu verordnen und sie allenfalls – ohne rechtliche Relevanz – als „Radroute“ zu bezeichnen.

Zu Z. 18, § 32 Abs 6 (Ersatzvornahme bei Säumnis des Bauführers):

Diese Ermächtigung wird – insbesondere auch in Hinblick auf die nun verstärkte Motivation des Bauführers zur Entfernung von Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs – ausdrücklich begrüßt.

Im Sinne der klareren Festlegung der Ziele dieser Bestimmung schlägt der ÖAMTC vor, die Behörde zu verpflichten, bei Gefahr im Verzug (Säumnis bei der Anbringung) derartige Absicherungen vorzunehmen und sie bei Kenntnis über die unrichtige Anbringung (vergessene Entfernung) wieder entfernen zu müssen.

Der ÖAMTC weist im übrigen darauf hin, dass die Überlegungen, die zu dieser Änderung geführt haben, auch weitere legislative Maßnahmen nahelegen: Die Rechtslage sollte so geändert werden, dass Bescheide so formuliert werden können, dass die Geltung einer Verkehrsbeschränkung von der tatsächlichen Durchführung von Arbeiten abhängig ist. In gewissem Sinne weist auch die geplante Änderung der Legende zu § 50 Z. 9 in diese Richtung.

Zu Z. 19 und 20, § 42 Abs 1 und 3 (Erweiterung der Ausnahmen zum Wochenendfahrverbot):

Der ÖAMTC hält die nicht zuletzt auch durch die beabsichtigte Novelle noch weiter ausgedehnte Liste von Ausnahmen zu diversen Lkw-Fahrverboten für extrem umfangreich, unübersichtlich und – mangels entsprechender Kennzeichnung der betroffenen Fahrzeuge - auch nicht vollziehbar. Daher sollte eine Bestimmung geschaffen werden, wie von der Ausnahme umfasste Fahrzeuge zu kennzeichnen sind.

Hinsichtlich der Tatsache, dass Regelungen über Ausnahmen auch in diversen Verordnungen wie Sommerreise- und Ferienreiseverordnung erlassen werden, stellt sich die Frage, ob und warum gewisse Ausnahmen im Gesetz und andere (inhaltlich weitgehend idente) in entsprechenden Verordnungen festgelegt werden. Es sollte eine klare Trennung zwischen Gesetzgebungs- und Verordnungskompetenz geben, weshalb etwa die angedachten Ausnahmen durch Gesetz, dann aber mit Geltung für die oben erwähnten Verordnungen festzulegen sind oder eine Verordnung mit einheitlichen Ausnahmen für alle zeitlichen Verkehrsbeschränkungen geschaffen werden sollte.

Zu Z. 22, § 46 Abs. 4 lit d (Befahren des Pannestreifens zum Beschleunigen):

Diese auf eine Anregung des ÖAMTC zurückgehende Regelung wird ausdrücklich begrüßt, da sie durch Verbesserung der Flüssigkeit des Verkehrs erheblich zur Hebung der Verkehrssicherheit beiträgt.

Zu Z. 23, § 48 Abs 4 (Vorschriften zur Anbringung von Verkehrszeichen):

Die Anfügung des letzten Satzes trägt die große Gefahr in sich, dass durch unklare Kundmachungen und die Verwässerung klarer Kundmachungsregeln ein Wildwuchs an nicht der StVO entsprechenden und damit erheblich ablenkenden Tafeln die Effektivität von verkehrsrelevanten Informationen und Anordnungen unterläuft.

Es besteht sogar die Gefahr, dass durch die „Öffnung“ dieser Bestimmung das Bestreben der Werbewirtschaft dramatisch zunehmen wird, Werbung auf Verkehrszeichenständern anzubringen, was wiederum der Verkehrssicherheit äußerst abträglich wäre.

Der ÖAMTC befürchtet, dass das gleichwohl weiter bestehende Verbot des § 31 Abs 2 kein ausreichendes Mittel darstellt, um den oben dargestellten Effekt zu verhindern und lehnt daher die vorgeschlagene Änderung entschieden ab.

Zu Z. 23, § 48 Abs 5 (Anhebung der Untergrenze für die Anbringung von Verkehrszeichen):

Die Anhebung der Untergrenze für die Anbringung von Verkehrszeichen im Gesetz auf 2,50 m erscheint völlig entbehrlich, zumal sogar die Erläuterungen zu dem vorgeschlagenen Text davon sprechen, dass „in Einzelfällen der Gehsteig ungewöhnlich hoch“ ist.

Dem ÖAMTC erscheint die geltende Regelung, die in Ausnahmefällen ohnehin eine Anbringung oberhalb von 2,20 m erlaubt, auszureichen.

Je höher ein Verkehrszeichen angebracht wird, umso schwerer ist es zu erkennen. Vor allem wirkt sich die Höhe bei Dunkelheit und schlechter Sicht negativ aus, da der Scheinwerferkegel in dieser Höhe nur einen Bruchteil seiner Wirkung entfaltet und das Verkehrszeichen daher nicht oder zu spät wahrgenommen wird.

Sachgerechter wäre wohl eine klare Beschreibung, welche Fälle als Ausnahmefälle zu gelten haben. Ein solcher wäre etwa, dass durch die Anbringung eines Verkehrszeichens der Verkehr auf der Fahrbahn, einem Gehsteig oder einer Radfahranlage gefährdet oder behindert würde.

Zu Z. 24, § 50 Z. 9 (Legende zum Gefahrenzeichen „Baustelle“):

Die Änderung wird begrüßt, weil damit auf die mit Baustellen üblicherweise verbundenen Gefahren hingewiesen wird, auch wenn konkret an der Baustelle – entsprechend der bisherigen Textierung – nicht gearbeitet wird.

Zu Z. 25, § 52 Z. 14a (Schaffung des Vorschriftszeichens „Reitverbot“):

Gegen dieses Verkehrszeichen wird kein Einwand erhoben.

Aus Anlass der Schaffung des Verbotsszeichens, das zur Aufhebung einer allgemeinen Reiterlaubnis angebracht werden kann, sollte aber an passender Stelle der StVO festgehalten werden, auf welchen Straßen bzw Straßenteilen das Reiten oder das Führen eines Pferdes zulässig ist.

Zu Z. 25, § 52 Z. 14b (Schaffung des Vorschriftszeichens „Verbot für Fußgänger“):

Die Schaffung eines solchen Verkehrszeichens geht u.a. auf Anregungen des ÖAMTC zurück und werden grundsätzlich begrüßt.

Es sei aber erwähnt, dass die Darstellungsform – sei sie auch in dieser Form im Wr. Abkommen verankert – nicht logisch ist:

Hier wird ein in Bewegung befindlicher Fußgänger dargestellt, während etwa Bahn- oder Garagenbetreiber abseits von Straßen mit öffentlichem Verkehr zur Verhinderung von Fußgängerverkehr „Verkehrszeichen“ einsetzen, die eine Person zeigen, die stehend die Arme quer ausstreckt und damit ein Zeichen setzt, das etwa jenem des Armzeichens nach § 37 Abs 3 entspricht. Gebräuchlich ist – etwa in Garagen – auch ein dem vorgeschlagenen Zeichen weitgehend ähnliches Zeichen, das aber mit einem roten Balken durchgestrichen ist.

Zeichen wie oben erwähnt sollten daher alternativ zugelassen werden.

Zu Z. 26, § 53 Z. 15b (Änderung des Ausfahrtswegweisers):

Gegen diese Änderung besteht kein Einwand, weil sie mit einer Textreduktion ohne relevanten Informationsverlust verbunden ist.

Bei dieser Gelegenheit wird aber ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die in Österreich gebräuchlichen „EXIT“-Schilder hinsichtlich ihrer Nummerierung nicht

internationalen Standards entsprechen und daher gröblich irreführend sind. Im internationalen Verkehr werden die „EXITS“ nämlich nummeriert, während man sich seinerzeit in Österreich – in einem nationalen Alleingang – die Kilometerangabe als „EXIT-Bezeichnung“ gewählt hat. Es bleibt zu hoffen, dass diese Praxis ausläuft.

Zu Z. 27, § 53 Z. 15c (Änderung der Orientierungstafel):

Gegen diese Änderung besteht kein Einwand, weil die zusätzlich angebrachten Hinweise auf Straßenbezeichnungen der Orientierung der Kraftfahrer dienen.

Zu Z. 28, § 54 Abs 1 (Zusatztafeln auch unter Lichtsignalanlagen):

Diese vom ÖAMTC angeregte Änderung wird begrüßt, weil damit insbesondere zur Ausnützung der Möglichkeiten telematischer Verkehrsleitung sich bloß auf einzelne Fahrstreifen oder Fahrspuren beziehende Anordnungen getroffen werden können.

Zu Z. 29, § 54 Abs 5 lit i (Legende zur Zusatztafel, mit der das Überholen vierrädriger Leichtkraftfahrzeuge für zulässig erklärt wird):

Der ÖAMTC hat vorgeschlagen die Zusatztafeln so zu ändern, dass vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge überholt werden können. Aus Gründen der Publizität wird zusätzlich zur vorgeschlagenen Lösung angeregt, statt der bloßen Formulierung in der Legende (zusätzlich) auch eine erläuternde bildliche Darstellung vorzusehen bzw in Anbetracht zahlreicher bereits angebrachter derartiger Zusatztafeln diese für zulässig zu erklären.

Zu Z. 30, § 54 Abs 5 lit k (Zusatztafel für einzelnen Fahrstreifen):

Die Schaffung einer Zusatztafel, mit der die Geltung einer Verkehrsbeschränkung auf einen einzelnen Fahrstreifen begrenzt werden kann, wird begrüßt. Außerdem wird damit ein seit langem bestehender faktischer Zustand legalisiert. Auch damit wird eine Anregung des ÖAMTC aufgegriffen.

Korrespondierend dazu sollte auch im Bereich der Vorschriftszeichen und der Hinweiszeichen eine Grundlage für bloß fahrstreifenweise geltende Verkehrsbeschränkungen geschaffen werden. Auch derartige Verkehrszeichen befinden sich bereits im Einsatz und sollten sohin legalisiert werden.

Zu Z. 31, § 68 Abs 3 (Abdecken der Ladung):

Gegen diese Einschränkung der Ausnahme von der Abdeckpflicht hinsichtlich Heu und Dünger wird kein Einwand erhoben.

Im Zusammenhang mit der Verschmutzung der Fahrbahn sei aber an die Verpflichtung zur Entfernung von Schmutz auf der Fahrbahn erinnert. Die Vorschläge zu § 32 und der Ersatzvornahme könnten durchaus als Vorbild für weitere Regelungen, insbes in § 93, herangezogen werden.

Zu Z. 32, § 68 Abs 1 (Benützung von Radfahranlagen durch – gewisse – mehrspurige Fahrräder):

Diese Änderung wird ausdrücklich begrüßt, zumal der ÖAMTC den Wunsch, vor allem mit Fahrzeugen iS § 2 Abs 1 Z. 22 lit b und d Radfahranlagen benützen zu dürfen und nicht die Fahrbahn befahren zu müssen, artikuliert und an das BMVIT herangetragen hat.

Zu Z. 33, § 76 Abs 1 (Benützung des linken Fahrbahnrandes durch Fußgänger im Ortsgebiet):

Die auf Vorschläge des ÖAMTC zurückzuführende Änderung wird begrüßt, weil sie in wesentlichem Maße der Verkehrssicherheit dienlich ist – vor allem dort, wo bei schlechten Sichtverhältnissen in Ortsgebieten die Straßenbeleuchtung nicht ausreicht oder gänzlich fehlt.

Zu Z. 34, § 76a Abs 5 (Benützung der Fußgängerzone zu in der Fußgängerzone gelegenen Stellplätzen oder Garagen):

Diese Einfügung erscheint nur auf den ersten Blick sachgerecht. Nach genauerer Analyse und dem Vergleich mit den übrigen Ausnahmen ist jedoch größte Skepsis angebracht: Die bisherigen Ausnahmen betrafen ausschließlich Fahrzeuge, die in bestimmter Weise qualifiziert sind und nur in Ausnahmefällen zum Einsatz kommen.

Würde man die beabsichtigte Ausnahme gesetzlich festschreiben, wäre aber jeder „normale“ Straßenbenützer, der zu einem der erwähnten Abstellplätze zufahren darf, berechtigt, in einer solchen Fußgängerzone zu fahren. Diese allgemeine Erlaubnis führt aber zu einer massiven Aushöhlung des Schutzgedankens einer Fußgängerzone.

Die Bestimmung sollte daher nur auf nicht öffentlich benützbare Stellplätze und Garagen eingeschränkt werden.

Andernfalls steht in weiterer Folge zu befürchten, dass künftig auch dort Fußgängerzonen errichtet werden, wo Zufahrten zu Garagen bestehen.

Zu Z. 35, § 89a Abs 8 (Bescheidmäßige Kostenvorschreibung bei Preisgabe einer Sache – Kfz):

Gegen diese Bestimmung besteht an sich kein Einwand, entspricht sie doch auch der aktuellen Praxis, wie zB der Wiener MA 48. Die Bestimmung sollte insofern umformuliert werden, als offenkundig gemeint ist, dass die Barzahlung vor Ort verweigert wird, denn eine Abholung des Fahrzeuges vom Abstellplatz der Behörde wird wohl kaum in Betracht kommen.

Zu Z. 36, § 94 (Verschiebung der Zuständigkeit für die Genehmigung von Baustellen auf Autobahnen):

Der ÖAMTC legt Wert darauf, dass – welche Gebietskörperschaft auch immer mit der Vollziehung betraut ist - optimale Effizienz und Qualität sicher gestellt ist und daher Verzögerungen in der Verordnungserlassung vermieden werden.

Der ÖAMTC vermag nicht zu beurteilen, ob die Länder, die schon bisher maßgeblich an der Vorbereitung der Verordnungen beteiligt waren oder ausschließlich der Verkehrsminister als ideale zuständige Behörde in Betracht kommen.

In Anbetracht des zwischenzeitlich offenbar mehrmaligen Wechsels der Zuständigkeiten und der damit verbundenen offenkundigen Unzufriedenheiten muss der ÖAMTC annehmen, dass eine unumstößliche Übertragung an eine einzige Gebietskörperschaft mit Problemen verbunden ist. Eine Zustimmung zum Entwurf kann der ÖAMTC daher nur dann geben, wenn dem Bundesminister für jene verbleibenden Fälle eine subsidiäre Zuständigkeit übertragen wird, in denen entweder die überregionale Bedeutung des Projektes oder die Koordination zwischen mehreren beteiligten Bundesländern eine zentrale Entscheidung erfordert.

Das bisherige Hauptanliegen des ÖAMTC im Zusammenhang mit der Genehmigung von Verordnungen auf Autobahnen wird durch die beabsichtigte Novelle nicht berührt, nämlich das nach wie vor fehlende Mitwirkungsrecht der Kraftfahrerorganisationen als Vertreter der betroffenen Straßenbenutzer gem § 94f.

Zu Z. 37, § 95 Abs 1 a bis c (Zuständigkeit, Rückübertragung an Gemeinde Wien, Graz, Linz):

Gegen diese redaktionellen Anpassungen besteht kein Einwand.

Zu Z. 39, § 96 Abs 2 (Entfall der regelmäßigen Überprüfung von Verkehrsleiteinrichtungen):

Die Streichung der Verpflichtung nach regelmäßiger Überprüfung von Verkehrsleiteinrichtungen auf ihre Erforderlichkeit wird strikt abgelehnt, zeugt sie doch geradezu von der Absicht, vor der Untätigkeit der Behörden zu resignieren.

Auch wenn die Erläuterungen beteuern, dass die zweijährige Frist als schematisch und nicht sachgerecht empfunden wurde und statt dessen im Bedarfsfall eine Überprüfung stattfindet bzw stattfinden muss, kann diese Erforderlichkeitsprüfung im Anlassfall nicht als adäquater Ersatz akzeptiert werden, vor allem weil das Gesetz keine Festlegungen trifft, wann das Recht besteht, eine solche Verordnung einer inhaltlichen Überprüfung zu unterziehen, In Österreich bestehen – verglichen etwa mit der Bundesrepublik Deutschland – ohnehin nur rudimentäre Verpflichtungen einer Qualitätssicherung für Verkehrsvorschriften. Etwa besteht außerhalb eines Verwaltungsstrafverfahrens überhaupt keine rechtliche Möglichkeit, die Erforderlichkeit einer Verordnung in Frage zu stellen oder einer behördlichen Überprüfung zu unterziehen.

Daher wird verlangt, die Überprüfungspflicht beizubehalten und sogar noch zu intensivieren, etwa indem ein Recht auf Antrag zur Überprüfung und auf Ausfertigung der Aktenunterlagen verbrieft wird.

Zu Z. 40, § 100 Abs 5 (Ausschluss der Anwendbarkeit von § 21 Abs 1 VStG):

An sich wird diese Regelung abgelehnt, weist sie doch eindeutig auf die Absicht des Gesetzgebers hin, die Entscheidungen des Verfassungsgerichtshofes zu „filetieren“ und damit Rest-Anwendungsbereiche von aufgehobenen Gesetzesbestimmungen zu „retten“.

Würde die Bestimmung entsprechend geändert, würde auch § 99 Abs 5 weitgehend der Boden entzogen, denn wenn das Exekutivorgan den Täter nicht mehr vom Versuch der Inbetriebnahme abhalten kann, kommt kein Anwendungsfall der Bestimmung mehr in Betracht, sieht man vom hier absurden Fall einer „Privatanzeige“ ab.

Sollte die Bestimmung dennoch beschlossen werden, sollte das Exekutivorgan die Möglichkeit erhalten bzw verpflichtet werden, Umstände, die bei einer späteren Beurteilung durch die Behörde zur Anwendung des § 21 Abs 2 zu führen haben, zu protokollieren. Ein entsprechend durchsetzbares Recht des Probanden sollte verankert werden.

Zu Z. 41, § 103 Abs 7 (Inkrafttreten):

Der ÖAMTC wiederholt hier seine Forderung (im Interesse von Kraftfahrerschaft als auch - zu schulenden - Behörden und Exekutivorganen), das Inkrafttreten von Gesetzen mit ausreichender Legisvakanz zu verbinden. Sachgerecht schiene uns zB die Formulierung: "Tritt am 1. des 4. auf die Kundmachung folgenden Monats in Kraft."

Vor allem die Änderungen der Bestimmungen über Alkohol-Vortests und Drogen-Schnelltests erscheinen noch so unausgegoren, dass diese entweder aus dem Entwurf herausgenommen werden sollten oder als Verordnungsermächtigungen später in Kraft treten sollten.

Zum Nachtrag, § 100 Abs 7 (Zweckwidmung von Strafgeleinnahmen auch für Maßnahmen der Verkehrsüberwachung):

Bei annähernd gleichbleibendem Strafaufkommen ist zu erwarten, dass für Zwecke der Straßenerhaltung noch weniger materielle Mittel zur Verfügung stehen als bisher. In dieser pauschalen Form muss die Bestimmung daher abgelehnt werden, es sei denn, es wird ein Schlüssel festgelegt, der allen Interessen in befriedigender Form nachkommt und daher sowohl die Verkehrsüberwachungsmaßnahmen ermöglicht, als auch den hier formulierten Erhaltungsauftrag erfüllt.

C) Ergänzungsvorschläge:

1. Spezifisches Verkehrs-Verwaltungsstrafrecht und Verkehrsüberwachung:

Vorbemerkung:

Der ÖAMTC konnte in langjähriger Beratungstätigkeit – aufgrund der Massenverfahren im Verkehrsbereich - einen Bedarf nach einem besonderen Verkehrsverwaltungsrecht bzw. Verkehrsverwaltungsstrafrecht feststellen. Da seit Jahrzehnten (!) eine bürgerfreundliche Reform des VStG am Widerstand einiger Bundesländer scheitert, müssen Verbesserungen in den Spezialgesetzen erfolgen.

Einerseits handelt es sich hier um den Bereich der Verkehrsüberwachung, andererseits um besondere Vollzugsmaßnahmen und Spezifika auf dem Gebiet des Sanktionenwesens.

1.1 Gemeindegewachkörper:

Es sollte klar gestellt werden, dass „private“ Verkehrsüberwachung nur in Form von allenfalls privatrechtlich organisierten, aber unter behördlicher Weisung und Aufsicht stehender Gemeindegewachkörper wie sogenannter Stadtpolizeien udgl. durchgeführt werden darf. Die derzeitige Praxis in einzelnen Gemeinden, in denen reine Privatunternehmen beauftragt werden, Messungen der Fahrgeschwindigkeit vorzunehmen, sollte jedenfalls so weit unterbunden werden, dass ein direkter Zusammenhang zwischen dem „Erfolg“ der Überwachung und der weiteren Beauftragung oder gar Honorierung des Unternehmens ausgeschlossen ist.

1.2. Organstrafverfügung und „Lenkerverfügung“:

Statt nach „freiem Ermessen“ ein Organmandat zu verhängen oder ein ordentliches Verwaltungsstrafverfahren einleiten zu dürfen, sollte das Straßenaufsichtsorgan durch gesetzlichen Auftrag in erster Linie zur Ausstellung des Organmandates verpflichtet sein.

Unbeschadet der Forderung nach Primat der Organstrafverfügung hat der ÖAMTC im Zuge einer der letzten VStG-Novellen die Schaffung einer „Lenkerverfügung“ vorgeschlagen, um dem nach Anhaltung bekannten Lenker – statt dem Zulassungsbesitzer – eine in der Höhe der Anonymverfügung festgesetzte vereinfachte Strafverfügung zustellen zu können. Der Vorteil dieser Konstruktion liegt in der Verbindung der Vorteile des Organmandates (direkte Sanktion an den Lenker) und der Anonymverfügung, nämlich des vereinfachten Verwaltungsstrafverfahrens. Freilich müsste ein solches Instrument in erster Linie im VStG normiert werden.

1.3. Bundeseinheitlicher Anonymverfügungs- und Organmandatskatalog:

Der ÖAMTC weist hinsichtlich dieser Vorschläge auf zahlreiche einschlägige bereits übermittelte Unterlagen und die Ergebnisse diverser einschlägiger Besprechungen im BMVIT hin, die eine gewisse Absicht nach Vereinheitlichung erkennen lassen.

Kein Kraftfahrer versteht, warum für Verkehrsübertretungen in den einzelnen Bundesländern unterschiedliche Strafkataloge existieren, die oft erheblich voneinander abweichen. Weiters empfindet er es oft als willkürlich, ob – abgesehen von einer Ermahnung – ein Organmandat, eine Anonymverfügung oder eine (meist teurere) Strafverfügung verhängt wird. In einigen Bundesländern sehen Anonymverfügungskataloge für bestimmte Geschwindigkeitsüberschreitungen gar keine Anonymverfügung mehr vor; diese unterschiedliche Vorgangsweise ist sachlich wohl schwer zu begründen.

Daher sollte ein mit den Bundesländern abgestimmter, nach der Schwere der Übertretungen gestaffelter Strafkatalog künftig grundsätzlich verbindliche „**Regelbußen**“ vorsehen. Die Behörden wären an diese Regel-Strafsätze jedoch nur insofern gebunden, als Regelfälle vorliegen, also die Übertretung der allgemein üblichen Begehungsweise entspricht.

Kein Regelfall läge vor, wenn besondere Umstände vorliegen, wie beispielsweise Mitverschulden eines anderen Kraftfahrers, besonders langjährige unbeanstandete Fahrpraxis, Verstoß gegen eine neue, weitgehend noch unbekanntes Vorschrift oder nur schwer erkennbare Verkehrszeichen oder auch fehlendes Einkommen. In all jenen Fällen wäre ein **Abweichen nach unten** möglich, das zB – im Sinne des § 20 VStG – mit 50 % nach unten gedeckelt werden könnte. Voraussetzung wäre jedoch eine die konkreten Umstände belegende **Begründung** der Behörde.

Eine **Erhöhung** sollte hingegen möglich sein, wenn zB einschlägige Vorstrafen oder völlige Uneinsichtigkeit vorliegen oder wenn der Täter besonders rücksichtslos gehandelt hat. Auch das Hinzutreten von Gefährdung oder die Verursachung eines Sachschadens kann einen (ev prozessualen oder fixen) **Zuschlag** zum **Regelsatz** auslösen. Auch bei den Erschwerungsgründen wäre eine Deckelung nach oben mit maximal 50 % der Regelstrafe vorzusehen, die Behörde hätte jedenfalls die konkreten Umstände in der **Begründung** auszuführen, während die Regelstrafe keiner Begründung bedürfen sollte.

Ein derartiger Regel-Bußens-Katalog könnte auch „**Regelfahrverbote**“ für schwere Verkehrsübertretungen umfassen und müsste sich nicht bloß im Bereich von Organmandats- und Anonymverfügungsstrafen bewegen. Es ist evident, dass zahlreiche Behörden bereits jetzt für bestimmte schwerere Verkehrsübertretungen „inoffizielle“ Strafkataloge verwenden, deren Sätze weit über den Mindeststrafen in der StVO liegen. Da diese Strafsätze jedoch keine Öffentlichkeitswirksamkeit entfalten, können sie derzeit auch keine **Abschreckungswirkung** erzielen.

1.4. Absorptionsprinzip statt Kumulationsprinzip:

Zur Vermeidung von als „Doppelbestrafung“ empfundenen Mehrfachsanktionen zusammenhängender Delikte sollte im Wesentlichen der Vorrang des Absorptionsvor dem Kumulationsprinzip geschaffen werden.

Damit wird es möglich, einen Lebenssachverhalt einheitlich zu beurteilen und das „Gesamtunrecht“ der Strafbemessung zugrunde zu legen.

Es mag nämlich beispielsweise zwar verwaltungsrechtlich zutreffen, dass die Übertretung des Parkens mit zwei Rädern auf dem Gehsteig mit der Übertretung der sogenannten „Fünf-Meter-Zone“ in keinem Zusammenhang steht. Doch rührt das Verhalten, nämlich das Fahrzeug unter Verletzung gesetzlicher Verbote abzustellen, von der gleichen Entscheidung her, mangels eines legalen Parkplatzes einen „unerlaubten“ in Anspruch zu nehmen. Ein gesonderter Vorsatz hinsichtlich der beiden Übertretungen kann nicht unterstellt werden. Ähnliches gilt sinngemäß etwa auch bei Überholdelikten, Fahrstreifenwechsel udgl.

1.5. (teil-) bedingte Geldstrafen:

Zur Schließung logischer Lücken im Sanktionensystem und zur Verbesserung spezialpräventiver Strafandrohung im Einzelfall sollte die Behörde die Möglichkeit erhalten, Geldstrafen bedingt oder teilbedingt nachsehen zu dürfen. Im Wiederholungsfall „lebt“ die bedingt nachgesehene Strafe wieder auf und erhöht automatisch die Strafe für das Folgedelikt. Damit wird dem Täter schon nach dem Erstdelikt vor Augen geführt, welche schwerwiegenden Folgen eine Wiederholung haben wird. Auf die positiven Erfahrungen bei gerichtlich strafbaren Handlungen wird ausdrücklich verwiesen.

2. Behördliches Handeln, allgemeine Anordnungen, Verkehrsleiteinrichtungen udgl:

Zu § 38 (Verkehrslichtsignalanlagen, diverse Anregungen):

1. Die sogenannte „grüne Welle“, die bekanntlich der Flüssigkeit des Verkehrs dient, sollte bei jeder Verordnung zur Kreuzungsregelung zwingend geprüft werden. Sie sollte zum Einsatz kommen, wenn aus Gründen der Verkehrssicherheit dagegen kein begründeter Einwand besteht.

2. Vorrang des Geradeausfahrenden bei Gelb

3. Die Phasendauer des gelben Ampellichtes sollte – so wie die Grünblinkphase – gesetzlich festgelegt werden, und zwar der aktuellen Praxis entsprechend auf 3 Sekunden.

Auf ein Paradoxon sei in diesem Zusammenhang hingewiesen:

Dass bei Spurensignalen auf Grünblinken „Rot“ folgt, ist im übrigen mit dem üblichen vorgeschriebenen „Gelb vor Rot“ unvereinbar.

4. Die grüne Spurensignalisierung sollte nur dann leuchten, wenn Konflikte mit Fahrzeugen aus anderen Richtungen ausgeschlossen sind. Damit sollen Konflikte zwischen zwei vermeintlich „bevorrangten“ Straßenbenützern vermieden werden, zumal Spurensignale den Anschein erwecken, dass sie speziell dem auf dem betreffenden Fahrstreifen befindlichen Verkehr "freie Fahrt" signalisieren.

5. „modernere“ Symbole auf Verkehrszeichen, Anpassung an Vorschriften, zB Schutzweg als Zebrastrreifen oder auch Quermarkierung.

Zu § 43 (Links-Abbiege-Verbote nur bei Verkehrsspitzen, Folge der Erforderlichkeitsprüfung):

Vereinzelt werden an stark befahrenen Kreuzungen Verkehrszeichen angebracht, die das Links-Abbiegen in der Nacht (üblich von 21.00 bis 5.00 Uhr) erlauben. Dieser Zeitraum ist aber zu knapp bemessen. Die Verkehrslage würde weitaus großzügigere Ausnahmen zulassen. Etwa könnte die Ausnahme im Gesetz so verankert werden, dass das Einordnen zum Links-einbiegen und das Einbiegen zulässig sind, wenn der übrige Verkehr (insbes der Verkehr einer Straßenbahn) nicht behindert wird (Formulierung entsprechend § 76 Abs 10).

Zu § 50 Z. 12 (Animierte Gefahrenzeichen, zB „Kinder“):

Dieses Verkehrszeichen (sowie gewisse weitere Gefahrenzeichen) könnte zur besseren Erkennbarkeit der Gefahr durch Lichtleitsysteme „dynamisiert“ werden. Die StVO sollte die Grundlage dafür zur Verfügung stellen, welche Arten von Dynamisierungen zulässig sind und unter welchen Bedingungen sie aktiviert werden dürfen.

Zu § 57 (Verkehrsleiteinrichtungen):

„Gefährliche“ Einrichtungen im Straßenraum wie ungesicherte Blumentröge oder scharfkantige Randsteine und nicht angekündigte Bodenwellen udgl. sollten gänzlich verboten sein. Werden sie dennoch aufgestellt, sollte nach dem Ingerenzprinzip den Straßenerhalter

die Beweislast treffen, dass der Unfall auch ohne diese Einrichtung die gleichen Folgen gehabt hätte.

Zu § 101 (Verkehrsunterricht):

Wir regen die „Wiederbelebung“ des Verkehrsunterrichtes an, auch in Verbindung mit der Überarbeitung der Sanktionen nach Verkehrsübertretungen; allenfalls auch im Sinne einer „Zusatzstrafe“

3. Fließverkehr:

Zu § 17 (Vorbeifahren mit einspurigen Fahrzeugen an stehenden Fahrzeugkolonnen):

Das erlaubte Vorbeifahren mit einspurigen Fahrzeugen wird wegen der in der Praxis meist zu geringen Seitenabstände und des allgemeinen Gefühls der Gefährdung immer wieder kritisiert und sollte entweder – hinsichtlich der Voraussetzungen – klarer (iSv „restriktiver“) formuliert oder überhaupt aufgehoben werden.

Zu § 17 (Schulbus-Vorbeifahrt):

Statt der (dem Vernehmen nach) weitgehend ignorierten Pflicht zum Anhalten sollte in der vom ÖAMTC angeregten - interdisziplinär besetzten - Arbeitsgruppe nach einer praxisgerechten Lösung gesucht werden. Gerade im Nahbereich von Schulen würde ein totales Vorbeifahrverbot zu einer Lahmlegung des Verkehrs führen. Daher – und auch wegen mangelnder Bekanntheit – wird die geltende Vorschrift missachtet. Eine bedarfsgerechte Neuregelung sollte daher zeitgerecht andiskutiert werden.

Zu § 18 (Sicherheitsabstand):

Der ÖAMTC hat im Zuge der mittlerweile seit einigen Jahren laufenden Abstandsmessungen und der darauf folgenden Verwaltungsstrafverfahren eine Reihe von Wahrnehmungen machen und Erkenntnisse gewinnen können, die in eine umfassende Diskussion zu dieser Materie jedenfalls einfließen sollten.

Neben noch auszudiskutierenden Werten über die Strafbarkeit und andere Sanktionen bei Verstößen gegen die Mindestabstandsregelung des § 18 sollten technische Standards von Abstandsmessanlagen sowie eine Eichpflicht und Toleranzwerte festgelegt werden. Vor allem aber sollten Empfehlungen für das richtige Verhalten des Kraftfahrers unter verschiedenen Verkehrssituationen ausgearbeitet werden, um durch eine breite Kampagne ein entsprechendes „Abstandsbewusstsein“ zu schaffen.

Zu § 42 Abs 8 (Nachttempolimit für Lkw von 60 km/h):

Dieses durch zahllose Beschilderungen auf Autobahnen auf 80 km/h angehobene Limit sollte aus dem Gesetz beseitigt werden.

Im Bedarfsfall kann ein individuelles den örtlichen Umständen angepasstes Limit verordnet werden. Auch die bestehende Nacht-Tempolimit-Verordnung für Lkw auf gewissen Autobahnstrecken könnte bei Bedarf ausgeweitet werden.

Zu § 43 (Telematik zur Verkehrsleitung):

Telematik schafft zahlreiche Möglichkeiten zur Optimierung der Verkehrsabläufe, sowohl im Hinblick auf die Sicherheit als auch die Leichtigkeit des Verkehrs, verbunden mit einer Minimierung der Schadstoff- und Lärmbelastungen.

Zeitlich begrenzte oder durch temporäre Umstände wie Witterung, Schadstoff- oder Lärmbelastung udgl. ausgelöste Beschränkungen sollten daher in erster Linie durch Verkehrsbeeinflussungsanlagen verordnet bzw kundgemacht werden. Eine gesetzliche Bestimmung sollte sicherstellen, dass nur in begründeten Fällen eine dauernde Beschränkung erlassen werden darf.

Zu § 54 Abs 1 (Zusatztafel allgemein, Busspur im Besonderen):

Nicht nur Ortsunkundige oder Personen mit „Leseschwäche“ haben beim Vorbeifahren an Verkehrszeichen erhebliche Probleme, Texte zu erfassen und daher auch die damit kundgemachten Vorschriften einzuhalten.

Wir schlagen daher vor, in Abs 1 eine Vorgabe zu formulieren, dass in erster Linie von Piktogrammen bzw. Grafiken Gebrauch gemacht werden sollte, um Fahrzeug- oder Personengruppen in eine Bestimmung einzuschließen oder von ihr auszuschließen.

In diesem Zusammenhang sei auch erwähnt, dass etwa ein Piktogramm „Motorräder“ zur Kundmachung einer Ausnahme vom Fahrverbot auf Fahrstreifen für Omnibusse zugunsten von Motorrädern herangezogen werden könnte.

Zu § 84 (Werbung im Straßenraum):

Sogenannte „Rolling Boards“ und „City-Lights“ werden in letzter Zeit vermehrt im Straßenraum aufgestellt. Dies erfolgt auch nicht selten unter Verstoß gegen § 84 Abs 2. Es wäre auch in diesem Zusammenhang eine Klarstellung erforderlich, wie diese Bestimmung zu lesen ist, wenn eine Autobahn (=Freilandstraße) durch ein Orts- (bzw. Stadt-) Gebiet führt. Insbesondere ist die Frage zu beantworten, ob das Ortsgebiet neben der Autobahn vom Verbot betroffen ist, wenn die erwähnten Einrichtungen praktisch ausschließlich von der Autobahn wahrgenommen werden, wie dies zB auf der A 22 oder der A 2 südlich von Wien der Fall ist.

Zu § 43 (Erforderlichkeit von Zonen-Verordnungen):

Es wird eine klare Dokumentation der Gründe für die seitens der Behörde angenommene Erforderlichkeit einer Verkehrsbeschränkungsmaßnahme verlangt, um diese im Anlassfall auch als „Partei“ des Verfahrens überprüfen zu können.

Dem Gesetz fehlt aber überhaupt ein relevantes besonderes inhaltliches Kriterium dafür, dass eine Verordnung nicht nur punktuell für eine bestimmte Straßenstelle erlassen wird, sondern wann eine zonenmäßige Beschränkung für erforderlich erachtet werden darf.

Konkret gilt es die Kriterien für die folgenden Einrichtungen festzulegen:

- zonenmäßige Beschränkungen allgemein
- Tempo-Zone (zB „30-Zone“)
- Wohnstraßen

Aus Anlass der Betrachtung von Verordnungen sei aber deutlich darauf hingewiesen, dass noch immer grundlegende Rechte vor Erlassung einer Verordnung fehlen:

So kann selbst bei grober Verletzung vorgeschriebener inhaltlicher Determinanten eine straßenpolizeiliche Verordnung nicht verhindert oder verändert werden. Eine Überprüfung ist allenfalls vom Verfassungsgerichtshof vorzunehmen, wobei bekanntlich nur eine nachträgliche Kontrolle in Betracht kommt.

Der ÖAMTC verlangt daher, dass die im Kraftfahrbeirat vertretenen Vereine von Kraftfahrzeugbesitzern in die Begutachtung aller straßenpolizeilichen Verordnungen - insbesondere auch solche des BMVIT - einzubeziehen sind, wenn eine solche Verordnung eine über die bloß lokale Bedeutung hinausgehende Wirkung entfalten soll.

Zu § 44 (Kundmachung einer Verordnung über Radio und andere Massentelekommunikationsmittel):

Dieses Kundmachungsmittel, das stark an „Notkundmachungsrecht“ erinnert, sollte wegen der - in letzter Zeit feststellbaren - Missbrauchsgefahr komplett abgeschafft werden. Eine mitternächtliche Verlesung eines VO-Textes auf Ö1 als "Kundmachung" widerspricht jeder Rechtsstaatlichkeit und ist für Verkehrsteilnehmer völlig unzumutbar!

4. Ruhender Verkehr:

Zu § 24 Abs 1 lit a und § 89a (Durchsetzung von Rechten auf Behindertenparkplätzen):

Das berechnete Interesse an der Freihaltung von Behindertenparkplätzen stößt oft auf praktische Probleme: Es ist nicht einfach, die Polizei zum Einschreiten zu motivieren, zumal zwar vereinzelt Parkverstöße dadurch abgestellt werden können. Ein nachhaltiges Abstellen des Falschparkens ist aber nicht möglich.

Zur Verdeutlichung der Tatsache, dass Falschparker auf Behindertenparkplätzen gem § 89a mit den Gebühren für die Abschleppung belastet werden können, sollte künftig auf jeder entsprechenden Zusatztafel ein Symbol "Abschleppzone" angebracht werden.

Zu § 24 Abs 1 lit d (Parken im 5-Meter-Bereich einer Kreuzung):

Das derzeitige Verbot, innerhalb eines Bereiches von fünf Metern, gemessen vom Schnittpunkt einander kreuzender Fahrbahnränder, ein Fahrzeug abzustellen, ist infolge dieser sehr großzügigen Festlegung und der damit verbundene Nichteinhaltung als weitestgehend „totes Recht“ zu betrachten. Werden Bodenmarkierungen oder Gehsteigvorziehungen angebracht, so ergibt sich daraus ohnehin eine abweichende Parkordnung. Andernfalls hat sich die Praxis herausgebildet, dass so geparkt wird, dass ausreichende Sicht auf den Querverkehr belassen wird bzw vor allem nur dann gestraft wird, wenn diese Sichtverhältnisse nicht gewährleistet sind. Insbesondere bei Einbahnstraßen, aus denen idR kein fließender Verkehr kommen kann, ist die Regelung des 5-Meter-Bereiches überholt.

Die Bestimmung könnte etwa so formuliert werden, dass das Abstellen im Kreuzungsbereich dann zulässig sein soll, wenn zum Queren der Fahrbahn durch Fußgänger im Kreuzungsbereich „ausreichende Sicht auf andere Straßenbenutzer“

gewährleistet ist.

Zu § 24 (Halten und Parken auf Straßenbanketten):

Derzeit muss ein Fahrzeug (auch auf Freilandstraßen) auf der Fahrbahn neben dem Fahrbahnrand abgestellt werden. Der befestigte Teil der Straße rechts neben einer allenfalls angebrachten Randlinie sowie das Fahrbahnbankett sind hingegen dem Fußgängerverkehr vorbehalten.

Der ÖAMTC schlägt vor, diese Vorschriften zu überdenken und die Abstellung eines Fahrzeuges auch unter Übertreten einer Randlinie oder unter Benützung des Bankettes zuzulassen, um dem fließenden Verkehr ausreichend Platz zu geben.

5. Bodenmarkierungen:

Zu §§ 24 und 55 (Halte- und Parkverbote, statt Schilder mit Bodenmarkierungen):

Am Fahrbahnrand verfügte Parkbeschränkungen werden grundsätzlich mit Verkehrszeichen beschildert. Dies ist dann zweckmäßig, wenn der sachliche oder zeitliche Geltungsbereich eingeschränkt ist. Gilt das Verbot aber absolut und dient es in erster Linie der Verkehrssicherheit, sollte das Verbot für jedermann sofort erkennbar sein und daher nicht oder nicht nur durch Verkehrszeichen sondern in erster Linie durch Bodenmarkierungen zum Ausdruck gebracht werden.

Der ÖAMTC regt hier auch an, spezielle Markierungen für das Halteverbot zu schaffen, deren Ausführung an die Zickzacklinie beim Parkverbot angelehnt sein sollte (Vorschlag: Kreuze, entsprechend dem Symbol auf den Verkehrszeichen), aber auch ausländische Erfahrungen (Doppellinie am Gehsteig) zu prüfen.

Zu §§ 25, 31, 48 und 55 (Bodenmarkierungen - Reminder-Zeichen - in Kurzparkzonen):

In mehreren Städten finden sich inzwischen verschiedene Hinweisschilder, die innerhalb einer Kurzparkzone auf das Bestehen einer solchen hinweisen.

Der Gesetzgeber sollte den Straßenerhalter verpflichten, derartige Hinweise zB auf Anbringungsrichtungen von Verkehrszeichen anzubringen, wenn die Ausdehnung einer Kurzparkzone ansonsten nicht leicht feststellbar ist.

„Reminder“ sollten auch in Form von Bodenmarkierungen angebracht werden dürfen.

Zu § 55 Abs 6 (Vorübergehende Bodenmarkierungen):

Vorübergehend angebrachte Bodenmarkierungen sollten grundsätzlich nur noch in hellem Gelborange statt in dem als Dunkelrot empfundenen Dunkelorange erstellt werden dürfen. Verwechslungsgefahr mit „alten“ gelben Markierungen für den Fließverkehr besteht seit 1.1.2004 jedenfalls ohnehin nicht mehr, weil zu diesem Zeitpunkt die Übergangsfrist zugunsten gelber Bodenmarkierungen für den fließenden Verkehr abgelaufen ist. Faktisch hält der ÖAMTC eine Verwechslungsgefahr mit den einzigen verbleibenden gelben Bodenmarkierungen, nämlich den Zickzacklinien für die Kundmachung von Parkverboten, für ausgeschlossen.

Überdies sollte der Tatsache Rechnung getragen werden, dass die Vermischung dauernder und vorübergehender Markierungen in Baustellenbereichen zu gefährlicher Verwirrung der Kraftfahrer beiträgt. Dem ÖAMTC sind zwar Aussagen der Straßenerhalter bekannt, wonach das Entfernen oder Abdecken bestehender Markierungen aufwendig und teuer ist, vor allem auch die Gefahr der Beschädigung der Abdeckungen nach sich zieht.

Dennoch sollten – vor allem an Stellen mit Überleitungsbereichen oder Fahrbahnen mit Fahrstreifenverschwenkungen - die bestehenden Markierungen so weit unkenntlich gemacht werden, dass der gewünschte Fahrspurverlauf klar erkennbar ist.

Zu § 66 und FahrradV (Fahrradausstattung):

(Forderung richtet sich an den Verordnungsgeber):

Leider sind – auch nach Einführung der Fahrradverordnung – zahlreiche Fahrräder bei Dunkelheit oder schlechter Sicht sowohl ohne ausreichende Beleuchtung als auch ohne Reflektoren anzutreffen. Bedauerlicher Weise nehmen die bestehende Ausnahme für Rennfahräder auch die Besitzer anderer Fahrräder, insbesondere von Mountain-Bikes in Anspruch. Dieser Umstand hat sogar schon zur Forderung geführt, auch Mountain-Bikes beim Verkehr auf Straßen mit öffentlichem Verkehr von den entsprechenden Ausrüstungsbestimmungen zu befreien.

Der ÖAMTC hat dagegen immer massive Bedenken geäußert und verlangt daher den Entfall der Ausnahme von der Reflektorenpflicht für Rennfahräder, zumindest dann, wenn sie nicht im Zuge von Wettkampfvveranstaltungen benützt werden.

D) Vor der Begutachtung eingebrachte Vorschläge (eingebracht vom ÖAMTC im August 2004):

I. Alkohol und Drogen

1) § 5, Drogen, Gesamtpaket:

Der ÖAMTC weist auf seine wiederholt vorgetragenen Wünsche hin, im Sinne einer schlagkräftigen Verfolgung des Drogenmissbrauchs im Straßenverkehr gezielte und erfolgversprechende Maßnahmen zu setzen:

Insbesondere wird auf die noch immer fehlenden gesetzlichen Voraussetzungen (VO-Ermächtigung) für die konsequente Schulung von Ärzten und Exekutive hingewiesen. Auch sog. Schnelltestgeräte, welche in der Lage sind, zumindest einen Drogenverdacht zügig zu erhärten, sollten - den gesetzlichen Aufträgen entsprechend - eingeführt werden.

2) § 5, Verschiebung der "0,5-Promille-Regel" in die StVO:

Historisch nachvollziehbar, kompetenzrechtlich argumentierbar, aber dennoch systemwidrig ist die Festlegung der sog. 0,5-Promille-Regel (0,25 mg Atemalkoholgehalt) im FSG. Der ÖAMTC regt an, im Sinne einer einheitlichen Kommunizierbarkeit, diese klare Verhaltensregel in die StVO zu übernehmen und spezifische Rechtsfolgen auch hier zu verankern (§ 99).

3) § 5, Belehrung über Folgen der Verweigerung:

Durch Gesetz sollte ein klarer Auftrag an das Überwachungsorgan formuliert sein, den Probanden über seine Pflicht zur Mitwirkung am Alko- bzw Drogentest zu belehren und ihm insbesondere auch die Rechtsfolgen einer Verweigerung mitzuteilen. Das hat insbesondere dann zu gelten, wenn der Proband offenkundig eine Handlung setzt, die nach der bisherigen Rechtsprechung als Verweigerung gilt. An sich sollte ein grundsätzlicher Auftrag über die Belehrungspflicht im Gesetz verankert sein, Details können durchaus durch VO festgelegt werden.

4) § 5, 58, Eingliederung der § 58-Tatbestände in die Rechtsfolgen des § 5ff:

Vor allem Beeinträchtigungen durch Medikamente bzw die Kombination mehrerer beeinträchtigender Substanzen in Verbindung mit Alkohol oder Drogen führen bisweilen zu eigenartigen Diskrepanzen in den Rechtsfolgen: Während § 5 sehr strenge rechtliche Konsequenzen des beeinträchtigenden Lenkens eines Kraftfahrzeuges vorsieht, ist dies bei § 58 nicht der Fall, eine Harmonisierung wird daher angeregt.

5) § 5b, Zwangsmaßnahmen:

Im Interesse des gerade gelindesten erforderlichen Mittels regt der ÖAMTC an, statt der bisherigen Verpflichtung zum Anlegen von Radklammern jeweils das geringst Erforderliche, wie etwa einen Lenkradstock, anzubringen. Darüber hinaus sollte jedenfalls im Zuge einer Anhaltung die Anbringung einer Wegfahrsperrung verpflichtend vorgesehen werden, um die in den letzten Jahren vermehrt auftretenden Fluchtversuche von alkoholisierten KFZ-Lenkern zu verhindern. Eine derartige Verpflichtung fehlt der StVO derzeit.

6) § 99 Abs 5, Rücktritt vom Versuch:

§ 99 Abs 5 sieht derzeit vor, dass der Rücktritt vom Versuch, ein Fahrzeug in einem durch Alkohol oder Drogen beeinträchtigten Zustand in Betrieb zu nehmen, straflos bleiben soll. Nach Wahrnehmungen des ÖAMTC ist diese Bestimmung seit Jahren "totes Recht". Der ÖAMTC regt an, durch geeignete Maßnahmen dieser Bestimmung wieder einen relevanten Anwendungsbereich zu verleihen.

II. Fließender Verkehr

1) § 9, Bushaltestelle, Befahren zum Rechtsabbiegen:

Vielfach herrscht Unklarheit, dass eine am Fahrbahnrand angebrachte Bushaltestelle zum Zwecke des Rechtseinbiegens nach dieser Haltestelle befahren werden darf bzw befahren werden muss. Um gefährliche Situationen durch Fahrstreifenwechsel bzw unkoordiniertes Einbiegen nach dieser Bushaltestelle zu vermeiden, wird eine Klarstellung im Gesetz angeregt, in dem Sinne, dass unter dem Titel „Verhalten bei Bodenmarkierungen“ festzulegen ist, dass derartige Bereiche (siehe zur Markierung „H“ auch weiter unten) befahren werden dürfen. Weiters müssten Richtungspfeile zum Einordnen auch im Bereich von Bushaltestellen angebracht werden.

2) § 9, 55, Bushaltestelle, Kennzeichnung:

Im Zusammenhang mit dem unter 1) dargestellten Problem und der Tatsache, dass mit Fahrverbot ausgestattete Fahrstreifen für Omnibusse durch den Schriftzug "BUS" kundgemacht werden und auch Bushaltestellen, die - etwa im obigen Sachverhalt - sehr wohl befahren werden dürfen, ebenfalls mit "BUS" markiert werden, erscheint eine Differenzierung geboten:

Der ÖAMTC regt daher an, jene Verkehrsflächen, die vom allgemeinen Fließverkehr nicht benützt werden dürfen, wie Fahrstreifen oder Straßen für Omnibusse durch den

Schriftzug "BUS" sowie befahrbare Bushaltestellen mit dem Buchstaben "H" zu kennzeichnen und die entsprechenden Rechtsgrundlagen in der StVO festzulegen.

3) § 16, Überholen langsamer Fahrzeuge:

Derzeit gilt eine Beschränkung „Überholen verboten“ absolut. Das heißt, dass selbst wenn ausreichende Überholsichtweite hierfür zur Verfügung stehen würde, das Überholen eines sehr langsamen Kraftfahrzeuges (zB auch 10 km/h bauartgeschwindigkeitsbeschränkte Kraftfahrzeuge) verboten wäre. Ein solches Verbot sollte ex lege aufgehoben werden.

4) § 19, Kreisverkehr, einheitlicher Vorrang:

Zur Erreichung einer möglichst einheitlichen Vorrangssituation bei Kreisverkehren regt der ÖAMTC an, einen gesetzlichen Auftrag an den Ordnungsgeber zu richten, die Einfahrten in den Kreisverkehr grundsätzlich mit einer Nachrangbeschilderung („Vorrang geben“) abzusichern. Noch ungünstiger als die Bevorrangung aller Einfahrtsstraßen hat sich die Gestaltung sog gemischter Kreisverkehre herausgestellt, bei denen eine uneinheitliche Vorrangssituation im Zuge des Kreisverkehrs besteht. Um all diese Nachteile auszuschließen sollten daher Kreisverkehre grundsätzlich mit einer Einfahrtbeschränkung versehen sein, wobei tunlichst auf einheitliche Beschilderung Wert gelegt werden sollte.

5) § 19, Vorrang für Gegenverkehr bei Tafel "Halt": (teilweise in den Entwurf aufgenommen)

Nach der Rechtsprechung unstrittig ist die Vorrangssituation beim Anhalten vor einer "Stopptafel". Wie der ÖAMTC bereits in der Stellungnahme zur 18. StVO-Novelle hingewiesen hat, bewirkt das Anhalten einen Vorrangverzicht mit der Folge, dass alle anderen Straßenbenützer auf Grund dieses "Vorrangverzichtes" bevorrangt werden. Der ÖAMTC regt eine Klarstellung in dem Sinne an, dass der entgegenkommende Linksabbieger bereits dann Vorrang hat, wenn ein solches Verkehrszeichen erkennbar angebracht ist und nicht erst, wenn der Gegenverkehr durch deutlich sichtbares Anhalten auf seinen Vorrang verzichtet hat. Dies dient der Flüssigkeit des Verkehrs und sollte keine Nachteile für die Verkehrssicherheit nach sich ziehen.

6) § 26, Rettungsgasse:

Darunter ist die Bildung eines entsprechenden freien Raumes zu verstehen, um zwischen den jeweils auf Fahrstreifen befindlichen Fahrzeugen ausreichenden Platz für die Zufahrt von Rettungskräften (mehrspurigen Kraftfahrzeugen, insbesondere auch LKW) zu einer Unfall- oder Pannenstelle zu ermöglichen.

Der ÖAMTC regt die Schaffung einer gesetzlichen Verpflichtung - nach bewährtem deutschem Vorbild - zur Bildung einer Rettungsgasse an.

7) § 27, Fahrzeuge des Straßendienstes:

Es sollte klar festgeschrieben werden, dass Fahrzeuge des Pannen- und Abschleppdienstes als Straßendienstfahrzeuge im Sinne des § 27 anzusehen sind. Dies entspricht sowohl der Rechtsmeinung des Verkehrsministeriums als auch der Rechtsprechung der Höchstgerichte. Die Klarstellung soll der Rechtsvereinheitlichung dienen.

8) § 11 (u.a.) Reißverschlussystem:

a) § 11 Abs 5 ändern:

Um dem Reißverschlussystem einen erweiterten Anwendungsbereich zu verleihen sollte die Bestimmung ergänzt werden:

„Wenn (...) das durchgehende Befahren nicht möglich oder nicht zulässig ist oder ein Fahrstreifen endet, (...)“

b) § 38 Abs 10 ergänzen: (in den Entwurf aufgenommen)

Da gerade bei den durch Fahrstreifensignalisierung gesperrten Fahrstreifen das durchgehende Befahren nicht zulässig ist, sollten die Verhaltensregeln des § 38 angepasst werden:

„ (...) § 11 Abs 5 ist sinngemäß anzuwenden.“

c) § 46, Einordnen vom Beschleunigungsstreifen:

Sinngemäß sollte auch § 46 hinsichtlich der Benützung eines Beschleunigungsstreifens ergänzt werden:

„Der Lenker eines Fahrzeuges auf dem einem Beschleunigungsstreifen nächstgelegenen Fahrstreifen hat einem sich auf dem Beschleunigungsstreifen befindlichen Fahrzeug unter Anwendung von § 11 Abs 5 das ungehinderte und ungefährdete Einordnen in den von ihm benützten Fahrstreifen zu ermöglichen und hierfür erforderlichenfalls die Geschwindigkeit zu vermindern.“

9) § 42, Nachtttempolimit für LKW, 60 km/h:

Das Nachtttempolimit auf Freilandstraßen sollte entweder gänzlich entfallen oder zumindest hinsichtlich Autobahnen und Autostraßen entfallen. Dies käme den Interessen (Abholzung des Schilderwaldes) weitgehend entgegen und würde dieses "tote Recht" entfernen.

10) § 46, Beschleunigen auf dem Pannestreifen: (in den Entwurf aufgenommen)

Zu § 46 wird die Klarstellung angeregt, dass ein Pannestreifen auf einer Autobahn dann befahren werden darf, wenn dies dem Beschleunigen zum Zwecke des Wiedereinordnens in den Fließverkehr dient. Dieser Vorschlag dient der Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs und soll dem Missstand begegnen, dass sehr langsame Fahrzeuge sich auf dem für den Fließverkehr bestimmten Fahrstreifen einer Autobahn bewegen, obwohl auf dem Pannestreifen ausreichend Platz wäre. Überdies entspricht dies der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes.

11) § 51, Kreisverkehr, Fortsetzung einer "Straße":

Aus gegebenem Anlass sollte seitens des Gesetzgebers festgelegt werden, dass Beschränkungen, die im Zuge eines Straßenzuges verordnet wurden unmittelbar vor einem in dessen Zuge errichteten Kreisverkehr aufzuheben sind („Ende-Zeichen“) und die Fortsetzung einer entsprechenden Beschränkung durch aktive Beschilderung unmittelbar nach der Ausfahrt des Kreisverkehrs anzuordnen ist. Für den Fall, dass eine derartige „Ende“-Beschilderung vor dem Kreisverkehr unterbleibt, soll die jeweils für den Straßenbenützer günstigere Variante (Weitergelten einer Hinaufsetzung des Tempolimits bzw Ende von Verboten und Beschränkungen vor dem Kreisverkehr) gelten.

12) § 54, Zusatztafel, vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge: (in den Entwurf aufgenommen)

Unbeschadet der unter 6) dargestellten Problematik schlägt der ÖAMTC vor, die Legende für die Zusatztafel gemäß § 54 Abs 5 lit i zu ergänzen, wonach auch vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge, die mit dem Aufkleber "45" gekennzeichnet sind, überholt werden dürfen. Dies insbesondere deshalb, da landwirtschaftliche Zugfahrzeuge zwischenzeitlich bis zu 50 km/h fahren dürfen, und die erwähnten Leichtkraftfahrzeuge auf 45 km/h Bauartgeschwindigkeit begrenzt sind. Unbeschadet dessen regt der ÖAMTC an, die vielfach bereits verwendeten Zusatztafeln für das zulässige Überholen von vierrädrigen Leichtkraftfahrzeugen in den Katalog im § 54 Abs 5 aufgezählten Zusatztafeln aufzunehmen.

13) § 89, Verkehrshindernis, Einschalten der Alarmblinkanlage:

In § 89 sollte einerseits die Verpflichtung zum Mitführen eines Pannendreieckes für

solche Fahrzeuge vorgeschrieben werden, die auf Grund des § 89 Abs 2 zum Aufstellen desselben verpflichtet sind (mehrspurige Fahrzeuge die keine Kraftfahrzeuge sind) und nicht bereits in § 102 Abs 10 KFG hiezu verpflichtet sind. Des weiteren sollte für alle Fahrzeuglenker eine Verpflichtung zum Einschalten der nach kraftfahrrechtlichen Bestimmungen zur Verwendung genehmigten Alarmblinkanlage geschaffen werden. Eine solche Alarmblinkanlage soll aber nicht bloß dann eingeschaltet werden, wenn das Aufstellen des Pannendreiecks gemäß § 89 Abs 2 geboten ist, sondern auch dann (etwa auf Pannestreifen von Autobahnen), wenn jener Teil der Straße, auf dem das Fahrzeug zum Stillstand kommt, nicht Bestandteil der Fahrbahn ist bzw wenn durchaus auch ausreichende Sichtverhältnisse bestehen, welche das Aufstellen eines Pannendreiecks nicht erfordern würden.

III. Ruhender Verkehr

1) § 2 und 24, Behindertenrampe:

Erstens sollte der Begriff einer Behindertenrampe im § 2 klar definiert werden und überdies sollte das auf Grund der Bestimmungen des § 24 geltende Halte- und Parkverbot nur dann gelten, wenn die Abschrägung des Gehsteiges als Behindertenrampe deutlich erkennbar ist. Die Anbringung von Bodenmarkierungen, wie Zick-Zack-Linien oder allenfalls neu zu schaffenden gekreuzten gelben Markierungen zur Kundmachung eines Halte- und Parkverbotes, werden angeregt.

2) § 24, Bushaltestelle, Parken:

Grundsätzlich sollte der Bushaltestellenbereich durch eine Bodenmarkierung gekennzeichnet sein. Der ÖAMTC schlägt eine Klarstellung vor, um zu vermeiden, dass die Vollziehung einen Ansatzpunkt für als schikanös empfundene Strafaktionen vorfindet: In einer Entscheidung hat der Verwaltungsgerichtshof festgehalten, dass die 15 m-Zone, gemessen ab dem Haltestellenzeichen, jedenfalls einzuhalten ist - unbeschadet dessen, ob die Bodenmarkierungen so weit reichen. Klarzustellen ist daher, dass als Haltestellenbereich ausschließlich der durch Bodenmarkierungen gekennzeichnete Bereich anzusehen ist und nur bei Fehlen oder völliger Unkenntlichkeit derselben ein 15 m-Bereich gelten soll.

3) § 25, Kurzparkzonen:

§ 25 erscheint als Inhaltskriterium dafür, wann Kurzparkzonen zu verordnen sind, nicht ausreichend zu sein. Da es sich bei Verordnungen gemäß § 25 um solche handelt, denen die Grundlagen des § 43 im Wesentlichen zugrunde liegen sollten, erscheint es - in Anbetracht der mittlerweile in vielen Städten Österreichs großflächig entstehender Kurzparkzonen - geboten, entweder auf die Einhaltung der Kriterien nach § 43 zu dringen oder - nach Unterwerfung derartiger Neuregelungen unter den demokratischen Meinungsbildungsprozess - Neuregelungen für die Erforderlichkeit von Kurzparkzonen zu schaffen.

4) § 25, Kurzparkzonen, Kennzeichnung und "Reminder":

In Anbetracht der - wie im vorigen Punkt angesprochen - großflächigen Kurzparkzonen erscheint es dringendst geboten, nicht bloß die Rechtsprechung, wonach bei jeder Einfahrt und bei jeder Ausfahrt eine Zonenbeschilderung angebracht sein muss, als hinreichend anzusehen. Es ist nicht selten der Fall, dass weit mehr als 1 km (insbesondere durch verwinkelte Einbahnführungen) keine Hinweise auf das Vorhandensein einer Kurzparkzone zu sehen sind. Für Kraftfahrer, die nicht in diesen Städten regelmäßig unterwegs sind, ist daher keinerlei Veranlassung gegeben,

anzunehmen, dass sie sich in einer Kurzparkzone befinden. Dadurch ist die Gefahr gegeben, dass die Zielsetzung der Kurzparkzonen, nämlich eine Fluktuation des ruhenden Verkehrs zu ermöglichen, unterlaufen wird und überdies der Kraftfahrer sich in die Gefahr begibt, mit einer Verwaltungsstrafe wegen Verkürzung der Kurzparkzonengebühr bestraft zu werden.

5) § 45, Ausnahmegenehmigung für Kurzparkzonen:

Zur **Parkausnahmegenehmigung nach § 45 Abs 4** sollte ergänzend angeführt werden, dass auch die Lenker eines Mietfahrzeuges (wenn ihnen das Fahrzeug für eine längere Dauer übergeben ist) in den Genuss einer Parkausnahmegenehmigung kommen sollen bzw gemeinsam mit ihrer Parkausnahmegenehmigung eine Karte erhalten, die es ihnen erlaubt von ihrer Genehmigung auch dann Gebrauch zu machen, wenn ihnen (zB im Zuge einer Kfz-Reparatur) ein Tauschfahrzeug mit klarerweise anderslautendem Kennzeichen übergeben wurde.

6) § 45 Abs 4, Parkausnahmegenehmigung für Schichtarbeiter:

Es sollte eine Klarstellung geschaffen werden, dass auch Schichtarbeiter, deren Arbeitsbeginn oder Arbeitsende außerhalb der Betriebszeiten von öffentlichen Personennahverkehrsmitteln fällt und die daher auf die Benützung ihres Kraftfahrzeuges angewiesen sind, eine Parkausnahmegenehmigung erhalten können. Die diesbezügliche Klarstellung sollte daher beinhalten, dass auch Arbeitnehmer unter bestimmten Voraussetzungen eine Parkausnahmegenehmigung (mit Möglichkeit zur Zahlung der pauschalierten Parkgebühr) in Anspruch nehmen können.

7) § 52, Streichen des "wechselseitigen Parkverbotes":

Die Verkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 13c sollten gestrichen werden. Diese "exotischen" Verkehrszeichen haben bis auf ganz wenige Ausnahmen keinen relevanten Geltungsbereich und führen nur zu einer unnötigen Aufblähung des Lern- und Prüfungsstoffes für den Erwerb eines Führerscheins.

8) § 55, Vorrang von Bodenmarkierungen vor Beschilderung:

Bei der Festlegung von Parkbeschränkungen sollte - zur Vermeidung von Schilderwald und dgl - vermehrt von der Anbringungsmöglichkeit von Bodenmarkierungen Gebrauch gemacht werden bzw die entsprechenden Grundlagen hierfür auch geschaffen werden. Demnach sollte auch jene Bestimmung, die etwa bei Parkverboten oder Bushaltestellen besteht bzw bestehen sollte, auch hier gelten, wonach nämlich Bodenmarkierungen grundsätzlich den auf Grund des Gesetzes bestehenden Parkbestimmungen vorgehen.

IV: Verkehrszeichen, VLSA, Telematik:

1) § 38, 54, Zusatzzeichen zur Fahrstreifensignalisierung: (in den Entwurf aufgenommen)

Derzeit kann durch Fahrstreifensignalisierung nur ein Fahrstreifen gesperrt oder geöffnet bzw der Spurwechsel auf einen anderen Fahrstreifen angeordnet werden. Die Regelungen des § 38 sehen keine Möglichkeit vor, die Anordnungen der Fahrstreifensignalisierung auf einzelne Gruppen von Straßenbenützern oder Fahrzeugen einzuschränken. Der ÖAMTC regt daher an, eine Grundlage für telematische Zusatztafeln zu schaffen.

2) § 44 und 48, telematisches Tempolimit:

In anderen Ländern hat sich die Einführung von zeitlich befristeten Verkehrsbeschränkungen, insbesondere Tempolimits, bewährt, wenn die Beschränkung nur dann sichtbar ist, wenn sie gelten soll. Während es derartige Glasfaserzeichen und dgl. auf Autobahnen längst gibt, haben sie sich im verbauten Gebiet, insbesondere bei situativen wechselnden Verkehrslagen (zB vor Schulen und Kindergärten) noch nicht durchgesetzt. Der Gesetzgeber sollte jedenfalls die entsprechenden gesetzlichen Grundlagen zum Einsatz von derartigen telematischen Verkehrsleiteinrichtungen schaffen.

3) § 48 Abs 1 und 4, Erkennbarkeit von Verkehrszeichen, Verkehrsbeeinflussungsanlagen und Verkehrslichtsignalanlagen: *(Positive Idee durch den Entwurf konterkariert)*

Die bisherige sehr formalistische bloße Zählregel des § 48 Abs 4 StVO sollte einer Anordnung nach dem Sinn der Anbringung von verkehrsleitenden Einrichtungen im Straßenraum ersetzt werden:

Demnach kommt es nicht nur darauf an, dass auf einer einzelnen Anbringungsanordnung eine bestimmte Zahl von Tafeln nicht kombiniert sein darf, sondern dass auch der Missbrauch der Bestimmung ausgeschaltet werden sollte, wonach mehrere Anbringungsanordnungen nebeneinander aufgestellt werden, dadurch die Erkennbarkeit ausgeschaltet, aber gleichzeitig damit der "Schilderwald" gefördert wird. Es sollte daher die Gesamtzahl der Verkehrszeichen, die sich innerhalb eines bestimmten Bereiches befinden, beschränkt werden. Eine nähere Diskussion in diesem Sinne wird angeregt.

4) § 51, Gebogene Verkehrszeichen:

Die Anbringung von Verkehrszeichen, insbesondere „Einfahrt verboten“ oder „Fahrverbot“ sind oft aus der Annäherungsrichtung des Einfahrenden (insbesondere eines Einbiegenden) nicht oder nur sehr spät erkennbar. Abhilfe könnte es schaffen, wenn der Aufstellungswinkel dieser Verkehrszeichen so gewählt würde, dass sie für den Annäherungsverkehr besser einsehbar sind. Noch besser wäre es, die Verkehrszeichen in einer solchen Form anzubringen, dass sie aus mehreren Richtungen als Verkehrszeichen erkannt werden können. Derartiges könnte etwa durch eine gewölbte Oberfläche erleichtert werden, wie dies in einigen skandinavischen Ländern bereits erfolgreich praktiziert wird.

5) § 51 Abs 1, Wiederholung von Verkehrszeichen für Geschwindigkeitsbeschränkungen:

Die durch die 19. StVO-Novelle erfolgte Aufweichung des Prinzips zur regelmäßigen Wiederholung von Verkehrsbeschränkungen sollte rückgängig gemacht werden. In der Praxis haben sich die Behörden meist zur Anbringung von Wiederholungstafeln entschieden, nur in den seltensten Fällen wurden solche nicht angebracht oder gar entfernt. Im Sinne der Rechtseinheitlichkeit sollte nunmehr wiederum eine Wiederholung der entsprechenden Anordnungen von höchstens 1 km festgelegt werden. Die derzeitige sehr unscharfe Formulierung im Sinne einer (von jener des § 43 abweichenden) "Erforderlichkeit", die jener des § 43 nicht entspricht, ist jedenfalls mehr als unscharf bzw erklärungsbedürftig.

6) § 51 Abs 1, Aufhebung des Verkehrszeichens: Fahrverbot für Fahrzeuge über ...m Breite:

Für die Aufhebung von Fahrbeschränkungen, insbesondere solchen, die im Baustellenbereich auf Autobahnen die Benützung auf einzelnen Fahrstreifen einschränken, existiert kein entsprechendes "Ende-Zeichen". Die Einführung eines solchen (vergleichbar Ende einer Geschwindigkeitsbeschränkung) wird somit angeregt.

7) § 52, LKW-Fahrverbot auf einzelnen Fahrstreifen: *(in den Entwurf aufgenommen)*

Schon häufig praktiziert aber noch immer ohne rechtliche Grundlage ist die Beschränkung des LKW-Verkehrs auf bestimmte Fahrstreifen einer Autobahn. Der Gesetzgeber ist daher nunmehr gefordert, diesen Verordnungen und insbesondere auch ihren Kundmachungen eine entsprechende Grundlage zu verleihen, da die derzeitigen Formen für die entsprechenden fahrestreifenweisen Fahrbeschränkungen äußerst unterschiedlich sind: In einzelnen Fällen werden Überkopfverkehrszeichen montiert, in

anderen Fällen am rechten Fahrbahnrand Hinweiszeichen in Verbindung mit Gebots- oder Verbotsschildern oder auch vereinzelt erfolgt die Anbringung von Bodenmarkierungen. Hier ist im Interesse der Verkehrssicherheit großer Vereinheitlichungsbedarf festzustellen. Vor allem aber kann ein - oft beschildertes - "Überholverbot für LKW" durch das Nebeneinanderfahren von zwei Fahrzeugreihen leicht ausgeschaltet werden, ein Benützungsverbot eines Fahrstreifens jedoch nicht!

8) § 52, Fußgängerverbot: (in den Entwurf aufgenommen)

Die Schaffung eines Verbotsschildes "Fußgängerverbot" wird angeregt, um auf bestimmten Straßenstücken zu signalisieren, dass entweder ex lege oder auf Grund einer Verordnung ein Fußgängerverkehr unzulässig ist. Ein solches Verbot gilt naturgemäß auch gegenüber Rollschuhfahrern.

9) § 52, Hupverbot, Legende:

In der Legende zum Verkehrszeichen Hupverbot und auch im § 43 Abs 2 sollte ergänzt werden, dass das Hupen auch zur Abwehr von Sachschäden zulässig sein soll.

10) § 52, Piktogramme bei Halte- und Parkverboten:

In § 52 lit a Z 13a wird eine lit d angefügt, ein Pfeil nach links oder rechts zeigt an, dass das Verbot in der jeweiligen Richtung neben dem Verkehrszeichen gilt. Ein Pfeil nach oben zeigt den Anfang, ein Pfeil nach unten das Ende einer solchen Beschränkung an.

11) § 54, Zusatztafeln allgemein, Piktogramme statt Texten:

In § 54 sollte eine Grundsatzanordnung formuliert werden, wonach grundsätzlich auf Zusatztafeln grafische Darstellungen, Textformulierungen vorgehen sollten; Vorschlag: In Abs 2 die Angaben und Zeichen auf Zusatztafeln müssen leicht verständlich sein, vorrangig sind Illustrationen und Piktogramme zu verwenden.

V. Bodenmarkierungen und Straßenraumgestaltung:

1) § 24, Halte- und Parkverbote:

Wie schon unter Punkt III angemerkt sollte zur Verringerung der Verkehrszeichen ein allgemeines Halte- und/oder Parkverbot durch Bodenmarkierungen entlang des Fahrbahnrandes kundgemacht werden. Auch auf ex lege bestehende Verbote dieser Art sollte durch Bodenmarkierungen hingewiesen werden.

2) § 25, Kurzparkzonen-Markierungen:

Innerhalb von Kurzparkzonen sollten – wie schon im Kapitel „Halten und Parken“ ausgeführt, Erinnerungszeichen angebracht werden. Daneben sollte auch danach getrachtet werden, durch blaue Bodenmarkierungen an den Einfahrten in die Zone auf deren flächendeckenden Charakter hingewiesen werden.

3) § 55, Vorübergehende Bodenmarkierungen:

Durch die jüngste Novelle zur Bodenmarkierungsverordnung wurde zwar der Farbton für die Vorübergehenden Bodenmarkierungen vom bisherigen „Fast-Rot“ etwas dem Orange angenähert. In der Praxis, vor allem aber im internationalen Vergleich, hält der ÖAMTC aber ein eindeutiges Hellorange oder reines Gelb für wesentlich besser erkennbar. Eine Verwechslung mit dem Gelb für Zickzacklinien zur Kundmachung von Parkverboten erscheint schon nach der Art der Anbringung als ausgeschlossen. An den Verordnungsgeber der BodenmarkierungsV sollte daher ein entsprechender Auftrag ergehen.

4) § 57, Verkehrsleiteinrichtungen:

Der Gesetzgeber sollte die Aufstellung von gefährlichen Hindernissen auf der Fahrbahn, wie Blumentrögen oder anderen verkehrsleitenden Einrichtungen genauso einer Verordnungspflicht unterwerfen, wie die Anbringung von Verkehrsleiteinrichtungen und Bodenmarkierungen. Es erscheint höchst zweifelhaft, dass es mit dem verfassungsrechtlich geschützten Gleichheitsgrundsatz vereinbar ist, die Anbringung von Markierungen einer Verordnungspflicht zu unterwerfen, während die Aufstellung eines realen Hindernisses an derselben Stelle, das weitaus mehr physische "Gewalt" ausübt, ohne entsprechende rechtliche Grundlage aber auch ohne Rechtsschutz errichtet werden kann.

5) Verbindlichkeit von RVS:

Als bedeutsames Regelwerk mit großer normativer Bedeutung sollte die Sammlung der RVS in den Katalog straßenrechtlicher Normen aufgenommen werden. In welchem Abschnitt bzw an welcher Stelle der StVO sich dies anbieten würde, vermag der ÖAMTC nicht zu beurteilen. Vorzuschlagen wäre etwa, dass die StVO eine Verordnungsermächtigung schafft, auf deren Basis dann die RVS im Verordnungsrang Geltung erlangen.

VI. Fahrrad und Fußgängerverkehr:**1) § 65 Abs 2, Bundeseinheitliche Radfahrprüfung:**

Derzeit fehlen Kriterien für ein einheitliches Qualitätsniveau für Fahrradprüfungen. Hier sollte die StVO zumindest grundsätzliche Vorgaben (VO-Ermächtigung) festlegen, welche Inhalte in welchem Zeitrahmen zu vermitteln sind.

2) § 66, Bemängelungsanzeige:

Im Zuge der Formulierung der Fahrradverordnung hat der ÖAMTC auf mögliche Alternativen zur Verwaltungsstrafe bei mangelhafter oder schadhafter Fahrradausrüstung hingewiesen. Nun sei dieser Vorschlag auch an den Gesetzgeber der StVO gerichtet: Stellt ein Überwachungsorgan fest, dass die in § 1 FahrradV genannten Ausstattungsbestandteile fehlen, so hat er dem Beanstandeten aufzutragen, innerhalb einer zumutbaren Frist (zB 1 Woche) die fehlenden Teile nachrüsten und diese Nachrüstung dieser Sicherheitsdienststelle bekanntzugeben. Wird die Bestätigung nicht vorgelegt, so hat diese die Anzeige an die zuständige Behörde weiterzuleiten.

3) § 76, Linksverkehr für Fußgänger im Ortsgebiet: *(in den Entwurf aufgenommen)*

Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist durch Fußgänger auf Straßen ohne Gehsteig nicht nur auf Freilandstraßen sondern auch im Ortsgebiet grundsätzlich der linke Fahrbahnrand zu benutzen. Damit können entgegenkommende Fahrzeuge besser erkannt werden.

VII. Verwaltungsverfahren

1) § 4, Akteneinsicht für Unfallgeschädigte:

Nicht bloß der Verletzte sollte nach einem Unfall das Recht auf Akteneinsicht genießen sondern auch der materiell Geschädigte sollte ein vergleichbares Recht erhalten.

2) § 4, Rückforderung zu Unrecht bezahlter „Blaulichtsteuer“:

Wird die Unfallmeldegebühr entrichtet und stellt sich später heraus, dass die Entgegennahme der Gebührensatzung nicht gerechtfertigt war, so besteht – unstrittig – ein Rückzahlungsanspruch, der gegenüber der Behörde im Gebührenverfahren, nicht hingegen vor dem Verfassungsgerichtshof geltend zu machen ist. Es handelt sich bei diesem Anspruch durchaus um einen solchen, der nicht bloß in ganz seltenen Ausnahmefällen entsteht sondern zumindest in einer solchen Häufigkeit auftritt, dass die klare Festlegung durch den Gesetzgeber zweckmäßig erscheint, um dem Bürger einen klaren Weg zu jener Stelle zu weisen, bei der er seinen Anspruch anmelden und durchsetzen kann.

3) § 4, Meldepflicht für Sachschäden, Fristerstreckung:

Die – durch die ständige Rechtsprechung abgesicherte – Pflicht zur „unverzöglichen Unfallmeldung“ führt nicht selten zu einer für den Unfallgeschädigten unzumutbaren Unbilligkeit:

Erkannte nämlich der Unfallverursacher (aus welchen Gründen immer...) keine Veranlassung sofort nach dem Unfall die Exekutive zu verständigen und erkennt er erst später – etwa durch Aufsuchen einer Rechtsberatung - die Erforderlichkeit der Unfallmeldung, kann er nur noch hoffen, dass niemand den Unfall beobachtet hat. Die polizeiliche Meldung wäre verspätet und würde eine Bestrafung nach sich ziehen. Daher sollte die Frist zur straflosen Unfallmeldung auf 24 Stunden verlängert werden.

4) § 29b, Zugang zum Gehbehindertenausweis:

Hier fehlt eine Verordnungsgrundlage für bundeseinheitliche Kriterien, um regionale Unterschiede in der Erteilungspraxis zu vermeiden.

Überdies sollte nicht bloß auf „Gehbehinderung“ sondern auf jede Behinderung abgestellt werden, die – auch in Hinblick auf die Mitnahme in einem durch eine andere Person gelenkten Fahrzeug – ein Abstellen in Behindertenparkplätzen erforderlich macht.

5) § 97 Abs 5: Anhaltungen durch Straßenaufsichtsorgane:

Anhaltungen sollten grundsätzlich nur an für andere Straßenbenützer, die angehaltene Person und auch das Straßenaufsichtsorgan ungefährlichen Stellen erfolgen dürfen. Ein entsprechender gesetzlicher Auftrag sollte geschaffen werden. Auf Pannestreifen oder Fahrstreifen von Autobahnen wären Fahrzeugkontrollen grundsätzlich zu verbieten. Jedes Jahr sind im Zuge derartiger verkehrsfährender Anhaltungen schwere Unfälle mit Toten zu verzeichnen.

6) § 100, Nennung von Beweismitteln in Strafverfügungen:

Zur Vermeidung unnötiger Verwaltungsstrafverfahren, die bloß deshalb geführt werden, weil dem Beanstandeten unbekannt ist, durch welche Beweismittel seine Übertretung festgestellt wurde, sollte dem Beschuldigten möglichst frühzeitig alles bekannt gegeben werden, was ihm hilft, die Entscheidung zu treffen, ob es sich lohnt, sich in das Verfahren einzulassen. Zu denken ist etwa an die Übersendung von Radarfotos, Protokollen einer Abstandsmessung oder Section Control udgl.

7) § 100, Verwendung von Strafgeldern: (teilweise in den Entwurf aufgenommen)

Strafgeleinnahmen sollten nicht bloß – wie derzeit vorgesehen – zur Abdeckung des Sachaufwandes zur Verkehrsüberwachung sondern – in adäquatem Verhältnis – auch zur Stützung des Personalaufwandes herangezogen werden.

Dass „Überschüsse“ ins allgemeine Budget abgezogen werden, ist jedenfalls ein nicht zu akzeptierender Missbrauch von Strafeinnahmen.

*Mag. Martin Hoffer
Dr. Hugo Haupfleisch,
ÖAMTC-Rechtsdienste,
Wien, im November 2004*