

**Stellungnahme des ÖAMTC
zum Entwurf einer Novelle
der Straßenverkehrsordnung
(GZ. BMVIT-161.000/0003-IV/ST5/2012)**

A. Allgemeines

Der ÖAMTC bedankt sich für die Übermittlung des vorliegenden Entwurfes und die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Gegen die Änderung der Bestimmungen über den Behindertenausweis besteht im Grunde kein Einwand.

Zu dem „Radfahrpaket“ erlaubt sich der ÖAMTC allerdings einige Anmerkungen vorzulegen. Insbesondere sei auf die Ausführungen zu Radwegebenützungspflicht, Fahrradstraße und Begegnungszone hingewiesen.

Hinsichtlich des Telefonierverbotes bietet sich – in Anbetracht sonstiger identer Regelungen im KFG – eine strukturelle Bereinigung an, nämlich ein allgemeines und einheitliches Ablenkungsverbot in der StVO zu verankert.

B. Besonderer Teil

Z 1, § 2 Abs 2 Z 2a (Begegnungszone, Begriffsbestimmung)

Die Eingrenzung auf den Begriff „Fahrbahn“ erscheint zu eng, zumal nicht ausgeschlossen ist, dass in „Begegnungszonen“ auch baulich ersichtliche Gehsteige bestehen, zumal auch der zeitliche Geltungsbereich einer Begegnungszone eingeschränkt sein kann.

Vorgeschlagen wird daher stattdessen den Begriff „Teil der Straße“ zu verwenden

Z 3, § 23 Abs 2a (Begegnungszone, Bodenmarkierungen für den ruhenden Verkehr)

Der ÖAMTC hält die Vorgabe, dass Markierungen sowohl für das Parken, als auch für das Halten anzubringen sind, für zu weitreichend. Es sollte – sinngemäß ähnlich wie bei Wohnstraßen – nur für das Parken die Verpflichtung bestehen, angebrachte Bodenmarkierungen zu beachten. Hinsichtlich des Haltens sollten die bestehenden Vorschriften des § 23 ausreichen. Wo keinesfalls gehalten werden darf, sollte im Einzelfall beschildert oder mittels gelber Bodenmarkierungen festgelegt werden.

Z 4, § 24 Abs. 5c (Ausnahmen von Halte- und Parkverboten für Hebammen)

Gegen die Erweiterung des Kreises von Ausnahmeberechtigten wird grundsätzlich kein Einwand erhoben.

Es ist aber zu bemerken, dass die Dauer bei Geburtshilfe durchaus mehrere Stunden dauern kann. Demgemäß sollte eine Regelung für das Verhalten im Falle einer Verkehrsbehinderung durch das abgestellte Kfz getroffen werden.

Z 5 bis 9, § 29b (Menschen mit Behinderungen)

Die Verschiebung der Zuständigkeit wird ausdrücklich begrüßt, ebenso wie die Erweiterung des Kreises der Berechtigten, wiewohl zu bedenken ist, dass die Zahl der zur Verfügung zu stellenden Stellplätze nicht wiederum zu Lasten der allgemein verfügbaren und ohnehin idR knappen Stellplätze erfolgen darf.

Es sei aber angemerkt, dass trotz der faktischen Neufassung des § 29b kein Bezug zu § 43 Abs 1 Z 2 lit d StVO hergestellt wurde. Dort ist offenbar weiterhin von „dauernd stark gehbehinderten Personen“ die Rede. Unseres Erachtens gemäß ist diese Differenzierung zwar nachvollziehbar, andererseits aber wohl mit der Grundintention, dem Kreis der Personen mit Mobilitätseinschränkung Erleichterungen zu verschaffen, schwer vereinbar.

Z 12, § 53 Z 26, 27, 28, 29 (Verkehrszeichen Fahrradstraße, Kennzeichnung eines Radweges bzw Geh- und Radweges ohne Benützungspflicht)

Die durch Art 4 Wiener Übereinkommen über Straßenverkehrszeichen festgelegte, einheitliche Bedeutung ist durch das neu eingeführte Hinweiszeichen nicht gegeben, zumal ein solches dem erwähnten Abkommen fremd ist und daher Lenker ausländischer Kraftfahrzeuge diese Zeichen unter Umständen nicht als sie betreffendes Fahrverbot erkennen können.

Z 13, § 67 (Fahrradstraße)

Der ÖAMTC sieht im Augenblick keinen akuten Bedarf für die Schaffung von neuen Typen von Verkehrsflächen, die exklusiv privilegierten Verkehrsteilnehmern vorbehalten sein sollen.

Ganz im Gegenteil:

Wie bereits zu § 68 Abs 1 und zur „Begegnungszone“ ausgeführt sollte der Radverkehr nicht privilegiert sondern gleichberechtigt am Verkehr teilnehmen. In diesem Sinne ist eine Bestimmung, wonach eine Gruppe von Verkehrsteilnehmern im Parallelverkehr „Vorrang“ hat, als systemfremd anzusehen.

Überdies zeigt ein derzeit in Wien laufender Pilotversuch (Wien 16, Hasnerstraße), dass auch mit konventionellen Mitteln eine „fahrradfreundliche Straße“ geschaffen werden kann. Man sollte praktische Erfahrungen sammeln. Allerdings werden solche im Winterhalbjahr kaum repräsentativ sein können, sodass frühestens nach dem Sommer/Herbst 2013 die Diskussion über eine gesetzlich festgelegte Verkehrsfläche dieser Art geführt werden kann.

Z 14, § 68 Abs 1 (Aufhebung der Radwegbenützungspflicht)

Der ÖAMTC sieht zwar durchaus bisweilen Kapazitätsgrenzen im Bereich mancher Radwege.

Oft sind es auch bauliche Unzulänglichkeiten, oft erzwungen durch Konflikte mit Interessen des Natur- oder Landschaftsschutzes oder von Fußgängerinteressen, die Radwege praxisfern erscheinen lassen.

Der Ansatz des Entwurfes, dem Straßenerhalter völlig freie Hand zu lassen, ob er Radwege unter Benützungspflicht belassen möchte oder diese aufheben will, erscheint verfassungsrechtlich bedenklich:

Wenn schon die StVO auch in der Fassung nach Inkrafttreten der Entwurfsfassung grundsätzlich eine Benützungspflicht verlangt, dann muss klar festgelegt sein, unter welchen Kriterien davon abgegangen werden darf. Derartige Kriterien fehlen im aktuellen Entwurf, sodass den Vorgaben des Bestimmtheitsgebotes bzw des Legalitätsprinzips nicht entsprochen wird.

Doch insbesondere verkehrspolitisch erscheint derzeit eine Aufweichung der Radwegebenützungspflicht nicht zweckmäßig: aufgrund zahlreicher aktueller Entwicklungen (Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, massive Erhöhung von Verkehrsstrafen, laufende Einschränkungen des ruhenden und fließenden Kfz-Verkehrs) sollten legislative Schritte vermieden werden, die zu weiteren Aggressionen zwischen motorisierten und nicht motorisierten Gruppen von Straßenbenützern führen können. Schon bisher sind zahlreiche bedauerliche Zwischenfälle mit teilweise sogar körperlicher Gewalt auf Konflikte im Zusammenhang mit der gemeinsamen Nutzung einer Verkehrsfläche zu beobachten. Bei der Planung und der Weiterentwicklung von Radverkehrsflächen sollte allerdings darauf geachtet werden, dass vor allem im Bereich von Kreuzungsplateaus die Zahl der Konfliktpunkt minimiert wird. Baulich selbständige Radwege bzw Geh- und Radwege sollten daher eher abseits des hochrangigen innerörtlichen und außerörtlichen Straßennetzes errichtet werden. Damit stellt sich auch in der Folge keine Frage der Benützungspflicht.

Im untergeordneten Straßennetz sollte der Radverkehr möglichst im Mischverkehr – allenfalls mittels Mehrzweckstreifen – geführt werden (siehe dazu auch die entsprechenden RVS-Vorgaben).

Z 16, § 68 Abs 3 lit e (Verbot des Telefonierens während der Benützung eines Fahrrades)

Da sich das vorgeschlagene Verbot ausdrücklich nur auf das „Telefonieren“ beschränkt, besteht die Gefahr, dass von der Öffentlichkeit nicht wahrgenommen wird, dass die unterschiedlichen Verwendungsmöglichkeiten von Mobiltelefonen, wie z.B. Navigationssysteme und Senden von Nachrichten im Hinblick auf die Rechtsprechung vom Verbot ebenfalls umfasst sind.

Überdies wären die Lenker anderer Fahrzeuge, die weder „Fahrrad“ noch Kraftfahrzeug iSd KFG sind, vom „Telefonierverbot“ nicht umfasst.

Sinnvoller wäre es daher, § 58 zu ergänzen und dort ganz klar, ablenkende Tätigkeiten im Allgemeinen zu verbieten. Die Benützung eines Mobiltelefons mit einer Freisprecheinrichtung (nach einer allenfalls aus dem KFG-Bereich zu übernehmenden) Freisprecheinrichtungsverordnung könnte zugelassen werden.

In der Folge könnte § 102 Abs 3 Satz 5 bis 7 KFG entfallen, zumal es schwer zu rechtfertigen sein wird, die praktisch idente Vorschrift im KFG (als „Kraftfahr-Sonderrecht“) und in der StVO (iSv „allgemeinen Verkehrsvorschriften“) zu schaffen.

Die (im übrigen modernisierungsbedürftige) Freisprecheinrichtungsverordnung könnte sich dann auch eine einheitliche allgemeine Rechtsgrundlage stützen.

Z 17, § 76c (Begegnungszone)

Allgemeines:

Ganz allgemein scheinen sich Konzepte gemeinsamer gleichberechtigter Nutzungen von Verkehrsflächen zu bewähren. Insbesondere die in mehreren oberösterreichischen Städten bestehenden „Zentrumszonen“ dürften eine bedarfsgerechte Verkehrsorganisation darstellen. Allerdings sollte dem Manko begegnet werden, dass diese „Zentrumszonen“ – im Gegensatz zur „fahrradfreundlichen Straße“ (s. Anm zu § 67) nicht problemlos unter Zuhilfenahme aktuell gültiger Verkehrsleiteinrichtungen geschaffen werden können. Die Einführung dieses Verkehrsflächentyps wird daher seitens des ÖAMTC begrüßt.

Abs 2, Zulässige Höchstgeschwindigkeit:

Die gesetzlich festgelegte Geschwindigkeitsbeschränkung soll – wie im Entwurf vorgesehen - 20 km/h betragen. Eine – wie des Öfteren vorgeschlagen - höhere allgemeine Beschränkung erscheint in Anbetracht des Umstandes, dass unter anderem eine Verwechslung mit „Tempo-30-Zonen“ zu befürchten ist, nicht zweckmäßig. Bei höheren Geschwindigkeiten kann insbes die Möglichkeit, dass Fußgänger an jeder Stelle die Fahrbahn betreten bzw überqueren können, nicht aufrecht erhalten bleiben.

Allerdings sollte im Gesetz eine Ermächtigung zur Abweichung vorgesehen werden, wobei die bauliche Ausgestaltung den Besonderheiten Rechnung tragen muss. Unbeschadet dessen hält der ÖAMTC – etwa wie beim Ortsgebiet – die Verordnung eine abweichenden Beschränkung für zulässig (freilich nur unter den strengen Voraussetzungen des § 43 Abs 4 StVO).

Abs 3, Verhalten der Fußgänger:

Es ist anzuerkennen, dass mit der neuen Verkehrsfläche, insbes bessere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger geschaffen werden sollen. Der Entwurf lässt erkennen, dass die Vorschriften nicht liberaler sein sollen als bei Wohnstraßen. Dieser Absicht ist zuzustimmen. Wenn aber der Fahrzeugverkehr nicht behindert werden darf, dann bedeutet dies eine Verpflichtung für den Fußgänger, sich nähernden Fahrzeugen Platz zu machen. Auch die übrigen Bestimmungen des § 76 bleiben beachtlich. Der Hinweis, dass Fußgänger in Begegnungszonen auch ohne Vorhandensein eines Schutzweges die Fahrbahn kreuzen dürfen, bedarf gegebenenfalls unter den obgenannten Aspekten einer genauen Festlegung.

Abs 5, § 19 Abs 6 (Begegnungszone, Ende, Vorrangfestlegung)

Fraglich ist, ob es zweckmäßig ist, hinsichtlich der Wartepflicht nach § 19 Abs 6 die Begegnungszone nicht mit Wohnstraßen und Fußgängerzonen gleichzustellen. Verständlich erscheint der Entfall allerdings dann, wenn die Begegnungszone nicht im Bereich einer Kreuzung endet. Dieser Vorteil dürfte aber durch den Nachteil der Verwechselbarkeit mit der Kennzeichnung einer Wohnstraße aufgewogen werden. Der ÖAMTC regt daher an, auch bei Begegnungszonen die Wartepflicht iSv § 19 Abs 6 StVO anzuordnen.

C. Weitere Vorschläge

Zu den beiden folgenden Themen wurden in den letzten Wochen öffentliche Erklärungen abgegeben. Der ÖAMTC erlaubt sich auch hierzu einige Bemerkungen abzugeben:

Anwohnerparkplätze

Die Wünsche mehrerer Bezirksvorsteher aus den Innenbezirken nach Widmung von bis zu 50 % aller Stellplätze exklusiv für die Benützung durch Bewohner mit Hauptwohnsitz im betreffenden Bezirk erscheinen in Hinblick auf die aktuelle Parkplatznot nachvollziehbar. Allerdings zeigt eine Prüfung der als Vorbild genannten Bestimmung des § 45 dt StVO, dass bei Übernahme des deutschen Systems Adaptierungen der aktuellen Parkraumbewirtschaftung erforderlich sind. Der ÖAMTC hegt massive Zweifel, dass die Freihaltung eines großen Teils öffentlicher Stellplätze sowohl mit der StVO (insbes in Hinblick auf VfGH 85...) vereinbar ist. Überdies ist kritisch zu hinterfragen, ob das System der Schaffung von Anwohnerplätzen mit dem System der Kurzparkzonen mit Parkausnahmegenehmigungen für Anrainer (sog „Parkpickerl“) vereinbar ist. Die Kriterien für die Erteilung von Verwendungsbedingungen müssen jedenfalls unterschiedlich gestaltet sein. Am Rande sei auch daran erinnert, dass in Deutschland auch Personen mit Nebenwohnsitz eine Anrainer-Genehmigung erhalten können.

Motorräder auf Busspur, Vorbeifahren

Es wurde der Wunsch geäußert, mit Motorrädern im Nahbereich einer Straßenkreuzung einen dort befindlichen Fahrstreifen für Omnibusse benützen zu dürfen, um sich im Sinne von § 12 Abs5 StVO weiter vorne aufzustellen. In Hinblick auf das allgemeine Rücksichtnahmegebot gem § 3 Abs 1 erscheint das Ansinnen nachvollziehbar und unterstützenswert. Allenfalls sollte mit einer entsprechenden Bestimmung verdeutlicht werden, dass die aufgrund des Gesetzes oder einer entsprechenden Ausnahme-Verordnung zur durchgehenden Benützung des Fahrstreifens für Omnibusse berechtigten Fahrzeuge weder gefährdet noch behindert werden dürfen.

*Mag. Martin Hoffer
ÖAMTC-Rechtsdienste
im November 2012*