



Österreichischer  
Städtebund

Rathaus, 1082 Wien

Telefon +43 (0)1 4000 89980  
Fax +43 (0)1 4000 7135  
post@staedtebund.gv.at  
www.staedtebund.gv.at

DVR 0656097 | ZVR 776697963

Unser Zeichen:  
668/243/2011

bearbeitet von:  
Melanie Lutz DW 89989 | Moser

elektronisch erreichbar:  
melanie.lutz@staedtebund.gv.at

Bundesministerium  
für Verkehr, Innovation und Technologie

per E-Mail: st4@bmvit.gv.at

Wien, 21. März 2011

**23. Novelle zur  
Straßenverkehrsordnung 1960;  
Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Zu dem mit Schreiben vom 23. Februar 2011, BMVIT-160.008/0001-II/ST5/2011, übermittelten Entwurf über die 23. Novelle zur Straßenverkehrsordnung 1960, gibt der Österreichische Städtebund folgende Stellungnahme ab:

Der Österreichische Städtebund begrüßt die grundsätzliche Ausrichtung der 23. Novelle der Straßenverkehrsordnung. Besonders die Festschreibung zahlreicher Bestimmungen über eine größere Berücksichtigung der nicht motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen ist aufgrund des Beitrags zu Klimaschutz, Energieeffizienz und natürlich auch Verkehrssicherheit und Gesundheit besonders positiv herauszustreichen.

Der Städtebund hat in mehreren Anträgen wiederholt Vorschläge zu Vereinfachungen und Verbesserungen der StVO zugunsten von FußgängerInnen und RadfahrerInnen eingebracht und mit Beispielen untermauert, um eine Änderung der StVO zu befördern. Der vorliegende Begutachtungsentwurf wird als erster Schritt in eine Zukunft, in der den geänderten Mobilitätsverhältnissen insbesondere dem steigenden Radverkehrsanteil Rechnung getragen wird, wohlwollend beurteilt.



In ihren Stellungnahmen verliehen **die Mitglieder des Österreichischen Städtebunds** in weiten Bereichen ihrer Zufriedenheit über den eingeschlagenen Weg und die vorgelegten Änderungen Ausdruck. Dennoch entstehen den Städten und Gemeinden in einigen Bereichen aufgrund geänderter Regelungen teilweise gravierende Nachteile oder sind die Änderungen von Paragraphen aufgrund der lokalen Gegebenheiten schwer bzw. nicht in die Praxis umzusetzen. Die diesbezüglichen Begründungen erschließen sich wie folgt:

### **Zu § 2 Abs 1 Z 11b: Begriffsdefinition Radfahranlage**

Der Anregung einer Streichung des Begriffs „Radfahranlage“ in der StVO wurde nicht gefolgt, sondern es ist im Entwurf sogar vorgesehen, dass sogar die Fahrradstraße eine „Radfahranlage“ werden soll. Die Fahrradstraße soll jedoch keinesfalls unter die „Radfahranlagen“ subsumiert werden, da die Gleichbehandlung von derart verschiedenen Radverkehrsanlagen hinsichtlich Vorrangregeln, Benützungspflicht, etc. aus fachlicher Sicht als überaus problematisch zu beurteilen ist.

**Es wird daher vorgeschlagen, den Begriff „Radfahranlage“ wieder aus der StVO zu entfernen und § 2 Abs 1 lit 11b zu streichen, jedenfalls aber die Fahrradstraße nicht als „Radfahranlage“ zu definieren. Stattdessen wird eine eigene Definition der Fahrradstraße angeregt:**

#### **§ 2 Abs 1 Z 1b: Fahrradstraße:**

***Eine für den Fahrrad- und beschränkten Fahrzeugverkehr gemeinsam bestimmte und als solche gekennzeichnete Straße.***

### **Zu § 3 Abs 1 und 2: Rücksichtnahmegebot**

Die Regelung in § 3 Abs 1 ist grundsätzlich zu begrüßen, allerdings scheint es nicht gesichert, diese eher programmatische Formulierung zumindest verwaltungsstrafrechtlich durchsetzen (§ 99 Abs 3 lit j StVO) zu können, wie eine Formulierung als Gebot dies ermöglichen würde. Als mögliches Beispiel verweisen wir auf die Formulierung der Stadt Wien:

***„Die Teilnehmer am Straßenverkehr sind verpflichtet beim Straßenverkehr ständige Vorsicht zu üben und aufeinander Rücksicht zu nehmen.“***

Es wird davon ausgegangen, dass bei dementsprechender Formulierung rücksichtslose Verhaltensweisen im Straßenverkehr, die ansonsten nicht strafbar sind, unter Strafsanktion gestellt würden. Ansonsten ist zu hinterfragen, ob die



aktuelle Formulierung im Begutachtungsentwurf zur 23. StVO-Novelle eine entsprechende Verschärfung des Sorgfaltsmaßstabes nach sich zieht.

Für § 3 Abs 2 wird sich dem Ansuchen der Stadt Wien um zusätzliche Aufnahme des folgenden Satzes zur besseren Klarheit sowie für eine Gewährleistung eines mehr als rein deklaratorischen Charakters der Bestimmung angeschlossen:

***„Jeder Straßenbenützer hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“***

**Es wird daher angeregt, die beiden vorgeschlagenen Sätze zu ergänzen.**

### **Zu § 9 Abs 3 Z 3: Vorgezogene Haltelinien**

Die Neuregelung bezüglich der Markierung von "zwei parallelen Haltelinien" ist in vielen Städten Österreichs bereits seit langem verbreitet, allerdings in der **Radverkehrsplanung**, und wird auch in der RVS-Radverkehr ausdrücklich empfohlen. Dass diese zusätzlichen Haltelinien inklusive der bereits für RadfahrerInnen geschaffenen nur noch für Motorräder gelten sollen und Fahrräder und Motorfahrräder ausdrücklich ausgeschlossen werden, erscheint für die Städte nicht zweckmäßig und ist zudem kein Handlungsbedarf gegeben. Im Gegenteil wäre eine diesbezügliche Bevorzugung der Fahrräder sinnvoll, um diesen zum Beispiel beim Linksabbiegen eine erhöhte Sicherheit im Straßenverkehr zu garantieren, weshalb vorgezogene Haltelinien für Fahrräder keine "übertriebene" Bevorzugung des Radverkehrs, sondern oft die einzige Möglichkeit zum sicheren Aufstellen außerhalb des toten Winkels einbiegender Lkw sind.

Seit Jahren werden in vielen österreichischen Städten durch vorgezogene Haltebereiche RadfahrerInnen an geregelten Kreuzungen bewusst gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorzugt. Diese Maßnahmen wurden vom Kuratorium für Verkehrssicherheit bereits 2004 evaluiert und positiv beurteilt. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass sich die RadfahrerInnen, die selbst keine giftigen Abgase erzeugen, **vor** den Kraftfahrzeugen statt hinter deren Auspufföffnungen aufstellen können. Die beabsichtigte Bestimmung des § 9 Abs 3 Z 3 würde erfolgreich umgesetzte Maßnahmen im Bereich der Radinfrastruktur künftig verunmöglichen und würde zudem neuerliche Kosten für die Städte bedeuten.

Diese Bestimmung stellt eine Benachteiligung für RadfahrerInnen, insbesondere im innerstädtischen Bereich dar und würde bedeuten, dass eine Vielzahl von



bereits vorhandenen sogenannten „aufgeblasenen Radfahrstreifen“, die mangels gesetzlicher Grundlage bisher nicht verordnet wurden, vor Kreuzungen zu entfernen sind. Die Anbringung von vorgezogenen Haltelinien vor einer Kreuzung wird sowieso nur nach eingehender Prüfung durch die Behörde vorgenommen. Wir schlagen daher vor, im Text das Wort „Motorrädern“ durch das Wort „Fahrrädern“ bzw. „alle Zweiräder“ respektive „alle einspurigen Fahrzeuge“ zu ersetzen.

Die Zerstörung eines Instrumentes, das sich im In- und Ausland zur Steigerung der Attraktivität und Sicherheit des Radverkehrs in der Praxis bewährt hat, widerspricht auch den Zielen des Verkehrssicherheitsprogramms 2011+ sowie der ursprünglichen Intention der 23. StVO-Novelle. Dies wäre nicht nur als Rückschritt gegenüber dem gelebten Status quo zu werten und somit eine Verschlechterung für RadfahrerInnen sondern zudem ein umwelt- und verkehrspolitisch kontraproduktives Signal.

Es sollte daher der jeweils zuständigen Behörde die Entscheidung vorbehalten bleiben, welche einspurigen Fahrzeuge sich vor der dem Kreuzungsmittelpunkt näherliegenden Haltelinie aufstellen dürfen. Dies könnte zB im Fall einer Bevorzugung von Fahrrädern durch die Anbringung einer Bodenmarkierung „Symbol Fahrrad“ möglich sein. Ist kein Piktogramm angebracht, so sollten sich alle einspurigen Fahrzeuge vor der dem Kreuzungsmittelpunkt näher liegenden Haltelinie aufstellen dürfen.

**§ 9 Abs 3 Z 3 sollte daher lauten:**

***„Ist auf einer geregelten Kreuzung auf der Fahrbahn eine Haltelinie (§ 55 Abs 2) angebracht, so darf beim Anhalten nur bis an diese Haltelinie herangefahren werden. Sind an einer geregelten Kreuzung auf der Fahrbahn zwei parallele Haltelinien angebracht, so darf in dem in § 12 Abs 5 geregelten Fall mit einspurigen Fahrzeugen bis zu der dem Kreuzungsmittelpunkt näher liegenden Haltelinie herangefahren werden. Aus zusätzlichen Bodenmarkierungen (zB Fahrradsymbolen) kann sich auch ergeben, dass nur mit bestimmten einspurigen Fahrzeugen bis zu dieser Haltelinie herangefahren werden darf.“***

**Es wird daher eine Umformulierung von § 9 Abs 3 Z 3 unter besonderer Berücksichtigung der aufgezeigten Argumentationslinie und Praxisbeispiele der Städte und Gemeinden angeregt, da diesen sowie auch den FahrradbenutzerInnen andernfalls definitiv gravierende**



**Nachteile entstehen, was sämtlichen anderen verkehrspolitischen Ansätzen der gegenständlichen StVO-Novelle im Bereich des Radverkehrs grob widersprechen würde.**

**Zu § 24 Abs 1 lit p und Abs 3 lit a: Halten und Parken - Bodenmarkierung**

Diese Kennzeichnung ist international üblich und wäre im Sinne der Verringerung des „Schilderwaldes“ auch zu begrüßen. Fraglich ist, ob es nicht wirtschaftlicher ist, diese Regelungen mittels Verkehrszeichen und nicht mittels Bodenmarkierungen kundzumachen, da Verkehrszeichen wohl länger „halten“.

Außerdem ist festzuhalten, dass Bodenmarkierungen bei Schnee bzw. Eisbildung nicht wahrgenommen werden können und aufgrund fehlender Kundmachung die Verordnung verfassungsrechtlicher Vorgaben nicht von den Gerichten und den UVS anzuwenden sind. Es wird aber angeregt, eine Regelung zu erlassen, die es erlaubt, die Markierung auch am Gehsteigrand aufzubringen, da anzunehmen ist, dass bei Schneefall die Markierung sichtbar bleibt bzw. zumindest früher sichtbar wird, als bei Anbringung am Fahrbahnrand.

**Es wird daher eine Ergänzung von § 24 Abs 1 lit p und § 24 Abs 3 lit a entweder um den Klammerausdruck („Gehsteigrand“) oder die Wortfolge „und/oder Gehsteigrand“ angeregt.**

**Zu § 45 Abs 4 und 4a: Hauptwohnsitz**

Die Änderung des Tatbestandselements „Mittelpunkt des Lebensinteresses“ in „Hauptwohnsitz“ entspricht dem Grundsatz der Einheit der Rechtsordnung, trägt außerdem prinzipiell zur Beschleunigung der Verfahren bei und wird daher unterstützt.

Es wird jedoch angemerkt, dass es fallweise zu Hauptwohnsitzmeldungen kommt, die nicht den Mittelpunkt des Lebensinteresses bilden, wie zB ein Gastwirt in seiner Gastwirtschaft. Das Meldegesetz sieht in § 17 ein Reklamationsverfahren bei unrichtiger Hauptwohnsitzmeldung vor. Weiters stellt § 15 Meldegesetz der Meldebehörde die Möglichkeit der amtswegigen Abmeldung zur Verfügung. Stößt also die Straßenpolizeibehörde im Zuge der Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gemäß § 45 Abs 4 StVO neu darauf, dass eine unrichtige

Meldung vorliegt, müsste die Meldebehörde zur Einleitung eines Reklamationsverfahrens bzw zu einer amtswegigen Abmeldung veranlasst werden. Eine Aussetzung des Verfahrens gemäß § 38 AVG wird nicht greifen, da die Voraussetzung „anderer Verwaltungsbehörden“ jedenfalls aufgrund landesgesetzlicher Vorgaben etwa für Niederösterreich (§ 38 Abs 1 Z 2 NÖ Gemeindeordnung) und der Zuständigkeitsregelung des § 13 Meldegesetzes nicht gegeben ist. Bislang war es eindeutig, dass die Straßenpolizeibehörde autonom zu beurteilen hatte, ob ein Mittelpunkt des Lebensinteresses vorlag. Die Hauptwohnsitzmeldung hatte hier wohl nur Indizwirkung. Die gegenständliche Regelung führt jedenfalls faktisch zu einem erhöhtem Verwaltungsaufwand und längerer Verfahrensdauer in Grenzfällen.

### **Zu § 53 Abs 1 Z 2c: Bestimmungen zur RadfahrerInnenüberfahrt**

Die Einführung dieses Verkehrszeichens wurde ebenso wie die nicht zwingende Verwendung immer wieder gefordert und wird daher vom Österreichischen Städtebund begrüßt. Allerdings wurden im Vergleich zu den Forderungen nur Detailergänzungen umgesetzt. Die wesentlichen Vorschläge zum Einsatz der RadfahrerInnenüberfahrt blieben unangesprochen (keine RadfahrerInnenüberfahrt im Verlauf von Radfahrstreifen, Einschränkung des Einsatzes der RadfahrerInnenüberfahrt auf aus Sicht der Verkehrssicherheit erforderliche Einzelfälle analog dem Schutzweg).

Wenn Radfahrstreifen über Kreuzungen durchgezogen werden, wäre zudem eine RadfahrerInnenüberfahrt nicht notwendig. Eine Änderung der Bodenmarkierungsverordnung parallel zu dieser StVO-Novelle ist notwendig.

Die Einführung eines kombinierten Zeichens „RadfahrerInnenüberfahrt-Schutzweg“ wird ebenfalls sehr begrüßt, da dies zur Verringerung des „Schilderwaldes“ beiträgt.

**Es wird jedoch eine Überlegung hinsichtlich der Frage angeregt, nur ein Zeichen einzuführen, da Verkehrszeichen einerseits leicht erkennbar sein sollen und außerdem Aufstellungsfehler durch den Straßenerhalter von vornherein vermieden werden können.**

**Außerdem wird der Wegfall des 1. Satzes des von § 17 Abs1 der BMVO vorgeschlagen.**



### **Zu § 53 Abs 1 Z 26 StVO - Fahrradstraße**

Vorweg ist zu sagen, dass die Implementierung einer Fahrradstraße in der Straßenverkehrsordnung, eine langjährige Forderung des Österreichischen Städtebunds als Instrument zur Förderung des Radverkehrs in den Städten sehr begrüßt wird.

Es gilt bezüglich ihrer Umsetzung darauf hinzuweisen, dass Fahrradstraßen nur dann ihren Zweck erfüllen können, wenn sie im Verlauf von Hauptverkehrsrouten umgesetzt werden, die weiterhin von allen Verkehrsmitteln gemeinsam genutzt werden können, aber als „Vorrangstraßen“ für den Radverkehr definiert sind, um die Attraktivität der Benützung dieser Strecken zu gewährleisten.

Bezüglich der Fahrradstraße muss außerdem angemerkt werden, dass dem Gesetz nicht zu entnehmen ist, unter welchen Voraussetzungen bzw. nach Maßgabe welcher Kriterien Fahrradstraßen verfügt werden können, was aus rechtsstaatlicher Sicht Bedenken hervorruft. Die gesetzliche Regelung hinsichtlich Fahrradstraßen beschränkt sich auf den Hinweis, dass diese eine Straße ist, die nur von Fahrrädern benützt werden darf, wobei auf einer Zusatztafel angegeben werden kann, dass die betreffende Straße auch von anderen Fahrzeugarten benützt werden darf. Wünschenswert wäre allenfalls die Erlassung detaillierterer Vorgaben, die konkret angeben, wie sich die VerkehrsteilnehmerInnen im Hinblick auf die Privilegierung des Fahrradverkehrs zu verhalten haben. Beispielsweise stellt sich die Frage nach einer maximal zulässigen Geschwindigkeit auf einer dem Fahrradverkehr vorbehaltenen Straße.

Weiters wird bezüglich der relativ kurzen Formulierung des § 53 Abs 1 Z 26 in der derzeitigen Version auf eine immanente Problematik durch fehlende, grundlegende Bestimmungen über die Eigenschaften einer Fahrradstraße hingewiesen. Damit eine Fahrradstraße ihre Funktion als „beruhigte, bevorzugte, Verkehrsfläche für den Radverkehr“ erfüllen kann, sind ergänzende Verkehrsregeln erforderlich.

Durch die Aufnahme der Fahrradstraße in die "Radfahranlagen" wird zudem die Problematik der Sondervorrangregelungen und der Benützungspflicht (§ 68) schlagend. Fraglich ist daher, ob der FußgängerInnenverkehr erlaubt ist, zB auf Straßen ohne Gehsteige. Auf einem Radweg ist der FußgängerInnenverkehr ja



verboten, aber eine Fahrradstraße muss auch FußgängerInnen zur Benützung offen stehen, da sie entlang von Hauptverkehrsrouten und damit als kürzeste Verbindungen angelegt werden sollen. Zur „Fahrradstraße“ ist anzumerken, dass aus § 68 nicht hervorgeht, ob auf solchen Straßen RadfahrerInnen nebeneinander fahren dürfen, da in Abs 3 die „Fahrradstraße“ nicht angeführt ist. Es geht auch nicht hervor, wie sich RadfahrerInnen in „Fahrradstraßen“ gegenüber FußgängerInnen zu verhalten haben. Nach § 68 Abs 1 letzter Satz haben sich RadfahrerInnen auf Geh- und Radwegen so zu verhalten, dass FußgängerInnen nicht gefährdet werden. Für Fahrradstraßen sollte deshalb wenn nötig das Verhalten der VerkehrsteilnehmerInnen durch ergänzende Bestimmungen gesondert geregelt werden. Das Nebeneinander Fahren ist auf Fahrradstraßen grundsätzlich zu erlauben und § 68 Abs 3 dahingehend abzuändern (siehe dort).

**Aufgrund der Tatsache, dass das Prinzip der Fahrradstraße eine neue und bedeutende Weiterentwicklung der Straßenverkehrsordnung darstellt und dementsprechend umfassend und anwendungsorientiert geregelt werden muss, schlagen wir entsprechend der früheren Eingabe des Österreichischen Städtebunds vor, in einem „§ 67 Fahrradstraße“ die erforderlichen Bestimmungen zu verankern:**

**„Fahrradstraße § 67**

- (1) Die Behörde kann, wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fahrradverkehrs, die Entflechtung des Verkehrs oder die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes erfordert, durch Verordnung Straßenstellen oder Gebiete dauernd oder zeitweilig zu Fahrradstraßen erklären. In einer solchen Fahrradstraße ist der Fahrzeugverkehr verboten; ausgenommen davon sind der Fahrradverkehr, das Befahren mit Fahrzeugen des Straßendienstes und der Müllabfuhr, des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Feuerwehr in Ausübung des Dienstes sowie das Befahren zum Zwecke des Zu- und Abfahrens.
- (2) Ferner kann die Behörde in der Verordnung nach Abs 1 nach Maßgabe der Erfordernisse und unter Bedachtnahme auf die örtlichen Gegebenheiten bestimmen, dass die Fahrradstraße auch mit anderen Fahrzeugen dauernd oder zu bestimmten Zeiten befahren werden darf.
- (3) Die Lenker von Fahrzeugen in Fahrradstraßen dürfen nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren. RadfahrerInnen dürfen weder gefährdet noch behindert werden.
- (4) Für die Kundmachung einer Verordnung nach Abs 1 gelten die Bestimmungen des § 44 Abs 1 mit der Maßgabe, dass am Anfang und am Ende einer Radfahrstraße die betreffenden Hinweiszeichen (§ 53 Abs 1 Z 26 bzw. 29) anzubringen sind.“

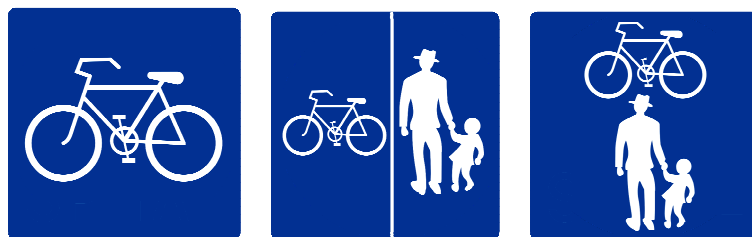


### **§ 53 Abs 1 Z 27 und 28: Radweg bzw. Geh- und Radweg ohne Benützungspflicht**

Im Hinblick auf die nunmehr auch rechtlich vorliegende Möglichkeit den Radfahrverkehr zu fördern, sind diese Bestimmungen sehr zu begrüßen. Eine generelle, bundesweit gleich regulierte Aufhebung der Radwegbenützungspflicht in der StVO ist wünschenswert, um für die Städte und ihre BürgerInnen eine Umsetzung in einer allgemein verständlichen und vor allem praktikablen Art und Weise sowie die erwünschte Verkehrssicherheit garantieren zu können.

Für die Beschilderung von nicht benützungspflichtigen Radwegen ebenso wie von Geh- und Radwegen ohne Benützungspflicht wurden allerdings neuartige Verkehrszeichen entwickelt, die aufgrund ihrer Ähnlichkeit mit Verkehrszeichen gemäß § 53 Abs 1 Z 9a (FußgängerInnenzone) nicht ausreichend zu einer leichten Erfassbarkeit der Verkehrsregel beitragen. Weiters gibt es in Europa bereits in mehreren Ländern ein diesbezügliches Verkehrszeichen (blau, quadratisch) und sollte dieses im Sinne der Gewährleistung einer besseren Orientierung sowie als Beitrag zu einem höheren Sicherheitsgefühl der VerkehrsteilnehmerInnen im wachsenden internationalen Verkehrsgeschehen zur Anwendung gelangen.

**Wir schlagen daher dringend vor, diese international üblichen Verkehrszeichen auch in Österreich zu verwenden sowie eine stärkere Anlehnung an die Hinweiszeichen gemäß § 53 Abs 1 Z 2 bis 2b.**



### **Zu § 68 Abs 1: Benützungspflicht von Radfahranlagen**

Mit der Einführung von nicht benützungspflichtigen Radwegen wurde ebenfalls einer langjährigen Forderung der österreichischen Städte nachgekommen, was wohlwollend zur Kenntnis genommen wird.

Die zusätzliche Schaffung von nicht benützungspflichtigen Radwegen eröffnet den Behörden einen Gestaltungsspielraum in diesem Bereich. In der gegebenen



Formulierung wird dieser Forderung nach Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht jedoch in einer Form begegnet, mit der die diesbezügliche Umsetzung nur mit einem großen Verwaltungsaufwand und hohen Kosten möglich ist.

**Es wird daher eine generelle Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht vorgeschlagen. Andernfalls wird eine Umkehrung der Regelung insofern angeregt, als bei Radwegen auf Straßen mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von max. 50 km/h eine Benutzungspflicht von der Behörde bestimmt werden kann.**

#### **Zu § 53 Abs 1 Z 27, 28 und 29 sowie § 68 Abs 2: Allgemeine Hinweise**

Aus klimapolitischen Überlegungen ist die Einführung dieser Regelungen grundsätzlich zu begrüßen. Festzuhalten ist allerdings, dass durch diese zusätzlichen Verkehrszeichen das Reglement der straßenpolizeilichen Vorschriften erneut verdichtet wird. Für die Zukunft wäre darüber nachzudenken, ob eine Vereinfachung der Geh- und Radwegvorschriften im Sinne einer Freigabe der Gehsteige mit gewissen Mindestbreiten und geringem FußgängerInnenaufkommen nicht ebenfalls ein verwaltungsökonomischer Beitrag zu mehr Radverkehr wäre. Hinsichtlich der Problematik der Ein- und Ausfahrten sowie Zu- und Ausgänge könnte mit entsprechenden Vorschriften eine Entspannung der Situation gebracht werden.

#### **Zu § 68 Abs 3: Nebeneinander Fahren**

In der Auflistung, wo und wann das nebeneinander Fahren erlaubt ist, ist jedenfalls die „Fahrradstraße“ zu ergänzen, da diese vorrangig dem Radverkehr gewidmet ist.

**Er wird die Ergänzung der Auflistung um den Begriff „Fahrradstraße“ angeregt.**

### **Zu § 68 Abs 5: 10km/h Annäherung**

Diese Regelung wird von den Städten in Anbetracht der aktuellen Verkehrssituation, also vor allem aufgrund der Sonder-Vorrangregeln für BenutzerInnen von Radfahranlagen, deren Abschaffung vom Österreichischen Städtebund gefordert wird, grundsätzlich als angebracht beurteilt.

**Er wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Abschaffung der Sondervorrangregeln für die BenutzerInnen von Radfahranlagen in zukünftigen Novellen der StVO vom Österreichischen Städtebund als vorrangig beurteilt wird.**

### **§ 68 Abs 8: Radhelmpflicht**

Ein erhöhter Schutz der Kinder im Verkehrsgeschehen ist jedenfalls zu befürworten. Aufgrund der nachgewiesenermaßen hohen Helmtragequote und der drohenden rechtlichen Konsequenzen, ist eine Einführung der Radhelmpflicht als kritisch zu bewerten. In Österreich liegt die Helmtragequote für Kinder unter zehn Jahren bereits bei 87 Prozent, weshalb nicht zu erwarten ist, dass durch eine Helmpflicht eine bedeutende Steigerung der Helmtragequote erreicht wird. Zudem ist in Ländern mit hohem Radverkehrsanteil wie Niederlande und Dänemark die Verkehrssicherheit beim Radfahren hoch, obwohl dort die Helmtragequote sehr niedrig ist. Eine erhöhte Sicherheit im Straßenverkehr für besonders gefährdete VerkehrsteilnehmerInnen kann daher aus Sicht des Städtebunds nur mittels geeigneter verkehrspolitischer und verkehrsorganisatorischer Maßnahmen gewährleistet werden, die Einführung der Radhelmpflicht suggeriert im Gegenteil sogar die Gefährlichkeit des Radfahrens und könnte insofern kontraproduktiv wirken, was im Hinblick auf die gesundheits- und klimaschonende Wirkung des Radverkehrs bedenklich ist.

Aufgrund der Tatsache jedoch, dass in Österreich solche straßenverkehrlichen Idealbedingungen wie sie in anderen Ländern vorherrschen derzeit noch nicht vorliegen, wobei allerdings mit der aktuellen Novelle bereits Schritte in diese Richtung unternommen werden, wird von Seiten der Städte einer Radhelmtragepflicht für Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr mit der Einschränkung zugestimmt, dass einwandfrei sichergestellt werden muss, dass für die Familien im Fall eines Unfalls ohne Helm keinerlei dieser Neuregelung entstammender zusätzlicher Schaden eintritt, wie zum Beispiel ein Ausstieg der



Versicherung. Dies scheint im Rahmen der vorliegenden Gesetzesänderung noch nicht ausreichend gewährleistet bzw. geprüft. Hier dürfen aber keine Zweifel offen bleiben.

**Es wird daher angeregt, die Rechtssicherheit einer nochmaligen Prüfung zu unterziehen und gesetzlich zu verankern. Andernfalls sollte auf die Möglichkeit von bewusstseinsbildenden Maßnahmen zur weiteren Erhöhung der Helmtragequote zurückgegriffen werden.**

### **Zu § 82 Abs 5: Veranstaltungen im Interesse der VerkehrsteilnehmerInnen**

Das Kriterium, dass die Bewilligung u.a. nur zu erteilen ist, wenn die Straßenbenützung einem vordringlichen Bedürfnis der StraßenbenützerInnen dient oder für diese immerhin von erheblichem Interesse ist, ist überschießend und würde zur allgemeinen Verhinderung von Straßenfesten, Punschständen, Schanigärten auch im Bereich von FußgängerInnenzonen und Parkstreifen führen sowie fallweise Filmvorführungen, Zeitungsentnahmeboxen etc. auf Straßen mit öffentlichen Verkehr verunmöglichen. An all diesen „verkehrsfremden Zwecken“ besteht zwar ein wahrscheinlich sogar erhebliches gesellschaftliches Interesse, jedoch nicht aus der Sicht einer StraßenbenützerIn bzw. eines Straßenbenützers.

In der behördlichen Praxis einer Stadt lassen sich oft notwendige verkehrsfremde Nutzungen nach § 82 StVO, für die eine (wesentliche) Verkehrsbeeinträchtigung nach Prüfung regelmäßig zu verneinen ist (Z B. Sitzgärten im öffentlichen Straßenraum, Flohmärkte), aber auch diverser Aktionismus nur sehr schwer als auch im erheblichen Interesse der StraßenbenützerInnen stehend auslegen.

Zu dieser Bestimmung ist zudem anzumerken, dass § 82 im Verhältnis zu § 84 einen weiteren sachlichen Anwendungsbereich hat und generell für sämtliche Benützungen von Straßen zu verkehrsfremden Zwecken eine Bewilligungspflicht statuiert, wobei diese Bestimmung im Sinne der Judikatur des VfGH auf Grund ihres möglichen Eingriffscharakters in grundrechtlich geschützte Positionen (Meinungsäußerungs- und Versammlungsfreiheit) verfassungskonform auszulegen ist. Daraus ergibt sich, dass beispielsweise eine Wahlveranstaltung oder generell eine Versammlung auch dann zu bewilligen sein wird, wenn diese nicht unmittelbar im Interesse der StraßenbenützerInnen gelegen ist.



In Frage gestellt sind damit auch die Bewilligung von Werbeanlagen im Ortsgebiet wie zB „Rolling Boards“. Da sie unterschiedlichste Werbeinhalte aufweisen, wird regelmäßig kein wesentliches Interesse der StraßenbenützerInnen an diesen Maßnahmen vorliegen.

Da sich die aufgezählten Genehmigungstatbestände jedoch nicht oder nur schwer unter die beabsichtigte Genehmigungsvoraussetzung, dass die Straßenbenützung einem vordringlichen Bedürfnis der StraßenbenützerInnen dient oder für diese immerhin von erheblichem Interesse ist, subsumieren lassen, könnten hinkünftig keine der von der Politik geförderten und der Bevölkerung gewünschten Aktivitäten mehr verkehrsrechtlich bewilligt werden. Daher ist diese Regelung auf Basis unserer gesellschaftlichen Vorstellungen nicht vollziehbar. Fallweise bestehen zudem bereits konträre diesbezügliche Genehmigungen.

Eine Gleichschaltung mit den ausschließlich für Werbungen und Ankündigungen vorgesehenen Voraussetzungsprüfungen für eine Ausnahmeerteilung nach § 84 Abs 3 StVO erscheint daher für eine Bewilligungserteilung im Sinne der bisherigen Diktion des § 82 leg. cit als überzogen und in der Praxis entgegen den Erläuterungen als nur schwer gesetzeskonform vollziehbar.

Im gegenständlichen Zusammenhang erscheint zum Beispiel eine ähnlich lautende Regelung wie der neu formulierte § 84 Abs 4 im Rahmen des § 82 StVO eher als sinnvoll, da ja diese Bestimmung ähnliche Probleme mit sich bringt und alleine mit § 89a Abs 2 StVO nicht das Auslangen gefunden werden kann. Diese Regelung wäre als sachlich zu qualifizieren. Die Verhältnismäßigkeit hätte die Behörde im Einzelfall zu wahren.

**Die Einführung der vorliegenden Änderung der Bestimmungen des § 82 Abs 5 StVO wird daher vom Österreichischen Städtebund klar abgelehnt.**

#### **Zu § 84 Abs 4 StVO – Entfernung von Werbung und Ankündigung außerhalb des Straßengrunds ohne weiteres Verfahren**

Die Ermächtigung der Behörde zur Ausübung unmittelbarer verwaltungsbehördlicher Befehls- und Zwangsgewalt im Rahmen der Werbungen und Ankündigungen außerhalb des Ortsgebietes wird von den Städten prinzipiell positiv aufgenommen und die Möglichkeit der leichteren und sofortigen

Entfernung als Beitrag zu einer Verbesserung hinsichtlich des Werbewildwuchses wird allgemein begrüßt.

Es stellt sich dabei aber die Frage, ob den Behörden die finanziellen Mittel für die Vorauszahlung der Entfernungskosten überhaupt zur Verfügung stehen. Durch die Vorschreibung der Kosten mit Bescheid (Berufungsmöglichkeit) wird der behördliche Aufwand nicht weniger sein als vorher mit Entfernungsauftrag. Ein weiteres Problem entsteht aus der Tatsache, dass entsprechend der Judikatur nur gegen die Werbung selbst aber nicht gegen den Werbeträger vorgegangen werden kann. Die Entfernung einer Werbung zB auf einer Plakatwand, ohne dass der Werbeträger davon mit umfasst wird, kann eigentlich nur durch Überklebung oder Abreißen der Plakate erfolgen. Es stellt sich außerdem die Frage, ob es zulässig ist, dass kleinere Plakatständer ohne weiteres vom Aufstellort entfernt werden.

Die Regelung der Oö. Bauordnung ist hinsichtlich der Kostentragung und der Konsequenzen bereits treffend ausformuliert und könnte zur Orientierung der Neuformulierung herangezogen werden.

§ 25 Abs 5 und 6 der Oö. Bauordnung, LGBl Nr. 66/1994, idF LGBl. Nr. 96/2006, lauten:

(5) Werbe- und Ankündigungseinrichtungen im Sinn des Abs 2, die entgegen einem rechtskräftigen Bescheid, mit dem die Ausführung des Vorhabens untersagt wurde, oder entgegen der Vorschrift des § 25a Abs 2 errichtet, angebracht oder wesentlich geändert werden, sind von der Baubehörde zu entfernen. Die Baubehörde hat die/den EigentümerIn des entfernten Gegenstandes oder - wenn dieser unbekannt ist – die/den EigentümerIn des Grundstückes unverzüglich aufzufordern, ihn zu übernehmen.

(6) Die Kosten der Entfernung und Aufbewahrung eines Gegenstandes nach Abs 5 sind von dessen EigentümerInnen der Baubehörde zu ersetzen. Die Nichtübernahme von entfernten Gegenständen innerhalb eines Monats nach der Aufforderung gilt als Verzicht auf das Eigentum zugunsten der Gemeinde. Für Schäden, die bei der Entfernung von Gegenständen unvermeidbar eintreten, besteht kein Anspruch auf Entschädigung.

**Es wird angeregt, sich bei der Neuformulierung von § 84 Abs 4 StVO an den Bestimmungen der O.ö Bauordnung (analog § 27 Abs 5 und 6 der**





## **Oö. Bauordnung, LGBl Nr. 66/1994, id F LGBl. Nr. 96/2006) zu orientieren.**

### **Zu § 94d Z 7a: Bewilligung von sportlichen Veranstaltungen auf „Gemeindestraßen“**

Es mag bezweifelt werden, ob ein Radrennen oder ein Lauf auf Gemeindestraßen im ausschließlichen oder überwiegenden Interesse der in der Gemeinde verkörperten örtlichen Gemeinschaft gelegen und geeignet ist, durch die Gemeinschaft innerhalb ihrer örtlichen Grenzen besorgt zu werden. Auch zB Läufe auf Gemeindestraßen haben überörtlichen Charakter. TeilnehmerInnen aus anderen Gemeinden sowie auch BesucherInnen aus anderen Gemeinden nehmen an diesen teil. Damit ist die Frage des überwiegenden Interesses gemäß Art 118 Abs 1 B-VG fraglich. Auch ist für die Sicherheit der TeilnehmerInnen (Sturzbereiche, Radhelm etc.) zu sorgen, welches das Kriterium der Eignung der Gemeinde diese Angelegenheit im eigenen Wirkungsbereich anspricht und nicht unproblematisch erscheinen lässt.

Weiters ist geplant, die Bewilligung von sportlichen Veranstaltungen, lediglich bezogen auf Gemeindestraßen, der Gemeinde zu übertragen. In den Städten erstrecken sich sportliche Veranstaltungen oftmals sowohl auf Gemeindestraßen als auch auf Landes- bzw. Bundesstraßen. Das würde bedeuten, dass jene Sportveranstaltungen, die auf Gemeinde-, Landes- und Bundesstraßen innerhalb des Gemeindegebiets stattfinden, nach wie vor von der bisher zuständigen Behörde, der Bezirksverwaltungsbehörde bzw. im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde von dieser, zu bewilligen wären. Hier käme es zu einer Zersplitterung des Aufgabenbereiches und damit zu Rechtsunsicherheiten bezüglich der Zuständigkeit.

In den Bundesländern unterliegen Sportveranstaltungen zumeist auch noch anderen Regelungen, in Oberösterreich zum Beispiel der Bewilligungspflicht nach dem Oö. Veranstaltungssicherheitsgesetz. Nach diesem Gesetz ist die Behördenzuständigkeit in Oberösterreich von der Personenanzahl abhängig (bis 2000 Personen ist die Gemeinde zuständig, darüber die Bezirksverwaltungsbehörde). Eine Verfahrenskonzentration ist durch die geplante Änderung daher eher nicht zu erwarten.

Weiters ist zu bedenken, dass Gemeinden bzw. Statutarstädte im Rahmen solcher Veranstaltungen kein Weisungsrecht an die Polizei für Verkehrsüberwachung haben, wie dies bei den Bezirksverwaltungsbehörden bzw. Bundespolizeidirektionen der Fall ist. Bei größeren sportlichen Veranstaltungen auf Gemeindestraßen ist dies natürlich ein Nachteil für die Gemeinden und Städte, da diese dann dem Veranstalter den Einsatz von privaten Organe der Straßenaufsicht vorschreiben müssen, wenn seitens der jeweils zuständigen Polizeiinspektion kein Personal beigelegt wird.

Sollte man zur Erkenntnis kommen, dass die verfassungsrechtlichen Vorgaben erfüllt sind, kommen auf die Gemeindeverwaltungen damit neue Vollziehungsaufgaben zu. Dies gilt auch für Gemeinden mit Bundespolizeidirektionen. Auch die hsg Behörde hat damit einen weiteren zusätzlichen Verwaltungsaufwand zu gegenwärtigen. Damit sind letztlich auch Kosten verbunden, die gemäß § 2 F-VG von den Städten und Gemeinden selbst zu tragen sind. Ob eine Einleitung eines Verfahrens gemäß Art 2 der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus im Hinblick auf Art 118 Abs 1 B-VG und Art 4 Abs 5 Konsultationsmechanismus sinnvoll bzw möglich ist, ist hier nicht untersucht worden.

Es ist anzunehmen, dass es sich bei diesen vorgesehenen Änderungen um eine kleine Verwaltungsreform, zugunsten der Bezirksverwaltungs- bzw. Bundespolizeibehörden handelt, auch wenn die Statutarstädte (Gemeinde- und Bezirksverwaltungsbehörde) davon nur geringfügig (bei sportlichen Veranstaltungen) betroffen sind.

**Der Änderung von § 94d wird nur dann zugestimmt, wenn klar gestellt wird, dass die Gemeindebehörden bei der Bewilligung von sportlichen Veranstaltungen nach § 64 die gleichen Befugnisse wie die Bezirksverwaltungsbehörde nach § 94b Abs 1 lit a bzw. die Bundespolizeibehörde nach § 95 Abs lit a erhalten. Weiters ist klar zu stellen, dass für sportliche Veranstaltungen, die Gemeinde- und Landesstraßen betreffen, nur eine einzige Bewilligung (bei der Bezirksverwaltungs- oder Bundespolizeibehörde) zu erteilen ist, um von vornherein unterschiedliche Zuständigkeitsauffassungen zu vermeiden.**



### **Allgemeine Anmerkung zu finanziellen Belastungen im Hinblick auf § 82 Abs 5 und § 84 Abs 4 sowie § 94d**

Würde die Bestimmung des § 82 Abs 5 in der vorgeschlagenen Form beschlossen, würde ein massiver Mehraufwand für die Führung von Negativverfahren bei den Gemeinden entstehen. Weiters wäre auch mit massiven Einnahmementfällen zu rechnen (Tarife für die Benützung des öffentlichen Gutes - für A-Ständer, Flugblattverteilungen, Warenkörbe, Werbeschilder etc). Die Einführung dieser Bestimmung würde im schlechtesten Fall beispielsweise für die Stadt Wels einen Einnahmementfall von bis zu € 300.000 mit sich bringen. Daher wird die Novelle zu § 82 Abs 5 StVO aus finanzieller Sicht abgelehnt. Mehraufwände sind auch hinsichtlich der Neuerung des § 94d StVO betreffend sportliche Veranstaltungen zu erwarten. Auch die Entfernungsmöglichkeit von konsenslosen Werbun-  
DVR-Nummer 00656097 gen im § 84 Abs 4 StVO bringt im Falle einer Entfernung jedenfalls Kostenvorschreibungsverfahren mit sich. Das Ausmaß kann derzeit nicht angegeben werden – je nachdem, wie viele Entfernungen in Auftrag gegeben werden würden.

### **Zu § 99 Abs 3 lit k: Anhebung der Strafhöhe**

Die Anhebung des Strafbetrages für Arbeiten auf oder neben der Straße ohne Bewilligung nach § 90 StVO von Höchstgeldstrafen bis zu € 72,- auf eine Höchststrafe von € 726,- ist auf jeden Fall zu befürworten.

## **WEITERE ANREGUNGEN DER MITGLIEDER DES ÖSTERREICHISCHEN STÄDTEBUNDS bezüglich Änderung der Straßenverkehrsordnung 1960**

### **Änderung des § 4 StVO**

Bislang gelten die gelockerten Ausstattungsbestimmungen nur für Rennräder. In Zukunft sollen diese sich auch auf andere Sportfahräder und Mountainbikes beziehen.

**„Eine dementsprechende Änderung des StVO, zB den Begriff „Rennräder“ durch „Sportfahräder“ zu ersetzen, wird angeregt.**

### **Änderung des § 8a Abs 1 und 2: Fahrordnung auf Radfahranlagen – Fahrtrichtung bei Einbahnen**

Wir schlagen vor § 8a auf Radwege und Geh- und Radwege zu beschränken und den Begriff Radfahranlagen zu streichen, da dies gleichzeitig die Regelungen zur Fahrtrichtung gegen die Einbahn einfacher und leichter handhabbar machen würde.

Eine dementsprechende Änderung könnte folgendermaßen lauten:

#### **§ 8a Fahrordnung auf Radwegen und Geh- und Radwegen.**

**(1) Radwege und Geh- und Radwege** sowie RadfahrerInnenüberfahrten in deren Fortsetzung dürfen in beiden Fahrtrichtungen befahren werden, sofern sich aus Bodenmarkierungen (Richtungspfeilen) nichts anderes ergibt.

**(2) entfällt.**

**Es wird eine entsprechende Umformulierung von § 8a Abs 1 und Streichung von Abs 2 angeregt.**

### **Streichung § 19 Abs 6a: Sonder-Vorrangregeln für BenützerInnen von Radverkehrsanlagen**

Es wird bedauert, dass der Vorschlag des eingerichteten FSV Arbeitsausschusses „nicht motorisierter Verkehr“ zur Vereinfachung der Sonder-Vorrangregeln für Benützung von Radfahranlagen (Streichung des §19 Abs 6a) ebenso wie der diesbezüglich vom Österreichischen Städtebund eingereichte Änderungsvorschlag nicht berücksichtigt wurden. Weiters wird der Einsatz der RadfahrerInnenüberfahrt in §17 BMVO auf Basis von klar definierten Einsatzkriterien analog zum Schutzweg empfohlen.

Die weltweit einzigartigen und in der Praxis nicht umsetzbaren Bestimmungen, die den allgemeinen Vorrangregeln widerspricht, wurden nicht verändert, obwohl der Änderungsbedarf aus vielen Praxisbeispielen bekannt ist und dem BMVIT wie erwähnt Verbesserungsvorschläge übermittelt worden sind.

**Es wird daher weiterhin eine ersatzlose Streichung von § 19 Abs 6a vorgeschlagen.**

**Ergänzung zu § 24 Abs 3 lit f : Erweiterung des Parkverbots**

Erweiterung des Parkverbots auf 40m wäre wünschenswert, da im täglichen Verwaltungsablauf Lärmbelästigungen von zu nah an Wohngebäuden geparkten Lkw vielfach Anlassfall von Beschwerden sind.

**Änderung des § 8a Abs 1 und 2: Fahrordnung auf Radfahranlagen – Fahrtrichtung bei Einbahnen**

Wir

**Änderung des § 89a StVO**

Eine langjährige Forderung betrifft das Zurückbehaltungsrecht an entfernten Fahrzeugen bis zum Erlag einer Sicherheit oder der Bezahlung der Entfernungskosten.

**Eine dementsprechende Änderung des StVO wird angeregt.**

**Änderung des § 94d Z 4 lit a StVO**

Im gegenständlichen Zusammenhang wird angeregt, dass § 94d Z 4 lit a StVO zukünftig lauten soll:

**„Regelungen für das Halten und Parken“**

Derzeit lautet die Zuweisung zum eigenen Wirkungsbereich „Beschränkungen für das Halten und Parken“. Damit sind die Erlassung von Halte- bzw Parkverboten zu verstehen. Nicht dem eigenen Wirkungsbereich unterliegt aber bereits die Anordnung des Gebotes des Senkrecht- oder Schrägparkens. Auch das Gebot der Aufstellung auf dem Gehsteig ist durch diese Bestimmung nicht abgedeckt, wobei die oben angeführten Voraussetzungen für die Zuweisung zum eigenen Wirkungsbereich gegeben sind. Rechtlich wäre derzeit die Situation bei einem Halteverbot ausgenommen bestimmte Personen- oder Fahrzeugkreise mit dem Gebot des Senkrechtparkens eine Verordnung der Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich und eine Verordnung der Bezirksverwaltungsbehörde (sofern keine Delegation im Sinne des § 94c StVO erfolgt ist).

**Eine dementsprechende Änderung des StVO wird angeregt.**

**Ergänzung zu §§ 98a bis 98f – automatisationsgestützte  
Feststellung von Verstößen gegen weitere Ge- und Verbote**

Die Verwendung bildverarbeitender technischer Einrichtungen zur automatisationsunterstützten Feststellung von Verstößen gegen andere Ge- und Verbote als solche, wie die in der 22. Novelle (§§ 98a bis 98f ) genannten, soll angeregt werden. Gedacht ist dabei insbesondere an FußgängerInnenzonen, Busspuren, Linksabbiegeverbote.

**Eine dementsprechende Änderung des StVO wird angeregt.**

Der Österreichische Städtebund ersucht, die aufgezählten Anregungen in die gegenständlichen Verordnungen einfließen zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen



OSR Dr. Thomas Weninger, MLS  
Generalsekretär