



VOLKSANWALTSCHAFT

An das
BM für Verkehr, Innovation und Technologie
IV/ST2 - Rechtsbereich Straßenverkehr
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Der Vorsitzende

Sachbearbeiter/-in:
Dr. Manfred Posch

Geschäftszahl:
VA-6100/0003-V/1/2019

Datum: 20. MAI 2019

Betr.: Entwurf einer 32. StVO-Novelle
Stellungnahme der Volksanwaltschaft
zu GZ: BMVIT-161.007/0001-IV/ST2/2019

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Volksanwaltschaft nimmt zum vorliegenden Entwurf einer 32. StVO-Novelle wie folgt Stellung:

Zu Z 14, 15 und 16

In einem in § 43 StVO einzufügenden Abs. 8 soll der Behörde die Möglichkeit eingeräumt werden, durch Verordnung für ein gesamtes Ortsgebiet, Teile von Ortsgebieten oder näher bestimmte Gebiete für „*Lastkraftfahrzeuge ohne Assistenzsysteme*“ mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von über 7,5 t zur Vermeidung des toten Winkels Rechtsabbiegeverbote zu erlassen. Voraussetzung dafür ist, dass dies aufgrund der „*örtlichen oder verkehrsmäßigen Gegebenheiten*“ nach dem „*Stand der Wissenschaft*“ zur „*Erhöhung der Verkehrssicherheit oder aus anderen wichtigen Gründen*“ geeignet erscheint.

Ziel dieser Regelung ist vorrangig die Erhöhung der Verkehrssicherheit bei Rechtsabbiegevorgängen von schweren LKW. Dabei soll offenbar auch dem Umstand Rechnung getragen werden, dass Abbiege-Assistenzsysteme für solche LKW bei neuen Fahrzeugtypen voraussichtlich erst ab 2022 und für alle neuen Fahrzeuge ab 2024 EU-weit verpflichtend vorgeschrieben werden. Eine Verpflichtung zur Nachrüstung von Fahrzeugen ist nicht geplant.

Die vorgesehene Verordnungsermächtigung bringt eine Klarstellung der Möglichkeit „gebietsweiser“ Rechtsabbiegeverbote und scheint geeignet, einen Anreiz für die Anschaffung entsprechender LKW bzw. für die freiwillige Nachrüstung von Fahrzeugen zu setzen, um den mit Abbiegeverboten verbundenen Erschwernissen im Betrieb zu begegnen.

Freilich schiene nicht nur die gesetzliche Ermächtigung zu Rechtsabbiegeverboten für solche Fahrzeuge, sondern unter bestimmten Voraussetzungen auch zu generellen Zu- bzw. Durchfahrtsverboten - insbesondere im städtischen Bereich - unionsrechtlich zulässig (vgl. *„Straßenverkehrsrechtliche Möglichkeiten zur Regelung von Lastkraftwagen ohne Abbiegesicherheitssysteme“*, Rechtsgutachten Sonderforschungsgruppe Institutionenanalyse an der Hochschule Darmstadt, Dez. 2018).

Kritisch anzumerken ist, dass die vorgeschlagene Regelung eine Reihe von unbestimmten Gesetzesbegriffen enthält. Neben der Frage, nach welchen Kriterien der „Stand der Wissenschaft“ zu definieren wäre und welche „anderen wichtigen Gründe“ als die Erhöhung der Verkehrssicherheit Grundlage für die Festlegung von Rechtsabbiegeverboten sein können, geht weder aus dem Gesetzestext noch aus den Erläuterungen hervor, welche Anforderungen an ein System zu stellen sind, um als „Assistenzsystem“ im Sinne § 43 StVO gelten zu können.

Wenn in den Erläuterungen darauf verwiesen wird, die Formulierung werde (bewusst) allgemein gehalten, um möglichst alle diesbezüglichen Systeme zu erfassen, ist festzuhalten, dass die vorgeschlagene Regelung (auch) hinsichtlich der erforderlichen Bestimmtheit einer Gesetzes- bzw. Verordnungsprüfung durch den Verfassungsgerichtshof - insbesondere im Zuge der Bekämpfung von Verwaltungsstrafen - standhalten muss.

Hier sollte daher im Sinne der Rechts- und Vollzugssicherheit eine Konkretisierung vorgenommen werden.

Weiters scheint unbefriedigend, dass der Aufwand und die Kosten für die Umsetzung der Abbiegeverbote letztlich von der Allgemeinheit und nicht von jenen zu tragen sind, die die erhöhte Gefahrenlage herbeiführen. Auch wird sich in der Praxis die Frage der Überwachung solcher Verbote stellen, zumal Abbiege-Assistenzsysteme am Fahrzeugäußeren oft nicht ohne weiteres erkennbar sein werden.

Die Volksanwaltschaft sieht daher fahrzeugseitige Vorkehrungen als wesentlich besser geeignet an, um Unfallrisiken durch LKW im Zuge von Abbiegevorgängen zu begegnen.

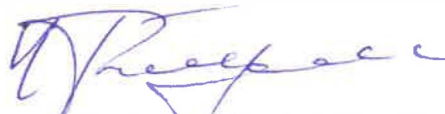
Dass hier bereits wirksame Systeme mit überschaubaren Kosten erhältlich sind, haben vom ÖAMTC bzw. ADAC kürzlich durchgeführte Tests ergeben.

Da nach den geplanten unionsrechtlichen Regelungen neue LKW erst ab 2024 verpflichtend über Abbiege-Assistenzsysteme verfügen müssen und angesichts der langen Nutzungsdauer solcher Fahrzeuge, wäre im Sinne der Verkehrssicherheit eine frühere Verpflichtung zur Ausstattung von Neufahrzeugen mit solchen Systemen und zur Nachrüstung von Altfahrzeugen anzustreben.

Inwieweit diesbezüglich nationale Vorschriften erlassen werden können, ist Gegenstand einer von der Volksanwaltschaft von Amts wegen eingeleiteten Prüfung.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Der Vorsitzende



Volksanwalt Dr. Peter FICHTENBAUER