

# **Stellungnahme des ÖAMTC zum Entwurf des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie für eine 29. Novelle der Straßenverkehrsordnung (29. StVO-Novelle) (GZ. BMVIT-161.004/0001-IV/ST2/2018)**

## **A.) Grundsätzliches**

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

Die Absichten zur zeitweiligen Öffnung von Pannestreifen hat der ÖAMTC stets mit mahnender Stimme und großer Sorge um die Verkehrssicherheit kommentiert. Grundsätzlich muss die Skepsis beibehalten werden, auch wenn anzuerkennen ist, dass es bereits jetzt mehrere Autobahnabschnitte gibt, auf denen Pannestreifen nicht oder nicht in hinreichendem Ausmaß vorhanden sind - und der Entwurf auch in einigen Punkten den Forderungen des ÖAMTC nachkommt.

Dennoch muss an dieser Stelle angemerkt werden, dass eine derartige Maßnahme auf den heimischen Autobahn- und Schnellstraßen nur in marginalstem Ausmaß (vermutlich weniger als 1 Prozent aller 4.400 km Richtungsfahrbahn) technisch möglich respektive zielführend sein wird. Klassische „Stautrecken“ in städtischen Bereichen haben idR keinen oder lediglich viel zu schmale Pannestreifen – zudem sind die Abfolgen der Anschlussstellen sehr dicht, was vielfach wieder Umbauten der Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen erfordern würde.

In medialen Äußerungen hat der Club vor allem gefordert, dass die Öffnung – wenn überhaupt – so nur dann erfolgen soll, wenn dies zu einer Entspannung einer aktuellen Stausituation erforderlich und erfolgversprechend ist. Überdies müssen statt des durchgehenden Pannestreifens diesfalls zumindest ausreichend dimensionierte und leicht erreichbare Pannenbuchten oder ähnliche Not-Abstellflächen angeboten werden. Unter diesen und einigen weiteren Voraussetzungen, die immer dem Charakter der „Notlösung“ entsprechen, steht der Club dem aktuellen Vorhaben nicht grundsätzlich ablehnend gegenüber.

Insbesondere die bevorstehende EU-Rat-Präsidentschaft und die damit verbundenen verkehrstechnischen Herausforderungen scheinen eine solche Notlösung auf der „A4“ zu rechtfertigen, soweit diese der Anbindung des Flughafens Wien-Schwechat dient. Dennoch muss auch hier erwähnt werden, dass die Maßnahmen nicht von dauernder Natur sein sollen sondern im Falle eines festgestellten nachhaltigen Bedarfs unbedingt Erweiterungen des Querschnittes und der Leistungsfähigkeit unter gleichzeitiger Gewährleistung durchgehender Pannestreifen vorzunehmen sind.

In diesem Zusammenhang sei aber die Frage gestellt, warum überhaupt eine Gesetzesnovelle ins Auge gefasst wurde. Es hätte sich wohl angeboten, statt einer Gesetzesänderung einen Verkehrsversuch im Sinne von § 34 Abs 5 StVO vorzunehmen. Die diesbezügliche Ermächtigung scheint geradezu prototypisch zu sein, um die von der Norm abweichende Ausführung des ganz rechten Fahrstreifens in Verbindung mit einer Fahrstreifensignalisierung zu testen, etwaige Erfahrungen dazu zu nutzen, um in weiterer Folge Details für eine legislative Umsetzung festzustellen.

## **B.) Zu den einzelnen Bestimmungen**

### **Z 1, § 43 Abs 3 lit d (Verordnungsermächtigung zur Pannestreifenfreigabe)**

Diese Bestimmung erscheint zweckmäßig und wird begrüßt.

Bei dieser Gelegenheit erlauben wir uns allerdings darauf hinzuweisen, dass durch eine Änderung von § 43 auch eine ausdrückliche und inhaltlich determinierende gesetzliche Ermächtigung für so genannte „Anrainerparkplätze“ geschaffen werden sollte. (Details hierzu siehe Teil C).

### **Z 2, § 44d (Pannestreifenfreigabe)**

#### **Zu Absatz 1:**

Diese Bestimmung stellt den Kern der beabsichtigten Neuregelung dar und wurde daher seitens des ÖAMTC beim Bekanntwerden der Absicht, diese Regelung einzuführen, öffentlich einer kritischen Beurteilung unterzogen. Unstrittig stellen Pannestreifen einen unverzichtbaren Teil von Autobahnen und Autostraßen mit entsprechender Verkehrsdichte und entsprechendem Geschwindigkeitsniveau dar. Diese Sicherheitsreserve sollte keinesfalls nachhaltig aufgegeben werden, auch nicht in Hinblick auf die gesetzliche Verpflichtung zur Bildung einer Rettungsgasse.

Daher hat der ÖAMTC deutlich auf die Voraussetzungen hingewiesen, die vorliegen müssen, damit man zeitweilig Pannestreifen zur Schaffung entsprechender Verkehrsflusskapazitäten durch deren Öffnung heranziehen kann.

#### Diese Kriterien sind im Wesentlichen:

##### 1. Bauliche Voraussetzungen:

Untergrund und Neigung der Fahrbahn lassen rein bautechnisch eine Nutzung als Fahrstreifen zu. Ansonsten bestehen unüberwindbare Hindernisse, etwa in Hinblick auf Belastbarkeit, Wasserabfluss, Schwierigkeiten beim Winterdienst udgl.

Die Maßnahme sollte nur auf Strecken eingeführt werden, bei denen Einmündungen und Ausfahrten aus Rastplätzen mit Beschleunigungsstreifen in ausreichender Länge ausgeführt werden können, sodass keine „Stopp-Tafel“ angebracht werden muss.

Es darf sich nur um eine Zwischenlösung, also ein Provisorium handeln, um einen aktuell dringenden Bedarf zu befriedigen, nicht aber, um auf Dauer den Bau zusätzlicher Fahr-

streifen einzusparen. Stellt sich heraus, dass der Bedarf nach höherem Querschnitt nachhaltig besteht, muss eine unverzügliche Planung zur Erweiterung erfolgen.

Es müssen jedenfalls ausreichend bemessene und rechtzeitig und deutlich gekennzeichnete Pannenbuchten in entsprechendem Abstand eingerichtet werden, die als Ersatz für den Pannestreifen geeignet sind.

## 2. Verkehrsorganisatorische Voraussetzungen:

Die Freigabe darf nur bei tatsächlich aktuell hoher Verkehrsbelastung, die eine Staubildung erwarten lässt, erfolgen. Zu anderen Zeiten muss der Pannestreifen für den fließenden Verkehr gesperrt sein bzw ist zu dieser Zeit die entsprechende Anlage nicht zu aktivieren. Dies trägt zumindest dazu bei, dass bei hoher Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs keine ungewohnten Verkehrssituationen auftreten.

## 3. Notwendige Maßnahmen bei der Umsetzung:

Die Freigabe muss mittels klarer Beschilderung und entsprechender Markierung erfolgen, wobei der Normalzustand die Sperre des Fahrstreifens sein muss. Bei der Breite der Fahrstreifen muss berücksichtigt werden, welche Fahrstreifen von Lkw auch im „Normalfall“ befahren werden dürfen, gegebenenfalls müsste ein Fahrverbot auf dem ganz linken Fahrstreifen verordnet werden. Jedenfalls gilt es zu vermeiden, dass aufgrund von Unklarheiten Fahrzeuge unerlaubt den linken oder mittleren Fahrstreifen benützen, obwohl der Pannestreifen freigegeben ist.

Es sollte zugleich mit der Öffnung des Pannestreifens sichergestellt werden, dass die tatsächliche Geschwindigkeit des Fließverkehrs deutlich unterhalb des allgemein erlaubten Limits von 130 km/h liegt. In der Regel wird dies durch die erhöhte Verkehrsbelastung ohnehin gegeben sein.

Um beim Einordnen nach dem Verlassen des Pannestreifens hohe Geschwindigkeitsunterschiede möglichst zu vermeiden, sollte eine Klarstellung erfolgen, dass bei Sperrung des Pannestreifens nach Auflösung eines Staus dieser zum Beschleunigen auf das Geschwindigkeitsniveau auf der Richtungsfahrbahn benützt werden darf. Hierzu schlagen wir die Abfassung einer Ausschussbemerkung vor, wonach „davon auszugehen ist, dass auch bei Aufhebung des Rechtes zur Benützung des Pannestreifens dieser zum Beschleunigen zum Zweck des Einordnens auf den links daneben anschließenden Fahrstreifen benützt werden darf“. Die gleichzeitige Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung wird unter dieser Voraussetzung unterbleiben können.

## 4. Verkehrsbeobachtung und Überwachung:

Nicht primär zum Zweck der Überwachung der Einhaltung der Vorschriften, wohl aber zur Beurteilung der Erforderlichkeit bzw Effektivität der angeordneten Maßnahme muss eine hochwertige und dauernde Beobachtung des betreffenden Streckenabschnittes mit Kameras (und ergänzend auch durch Zivilstreifen) erfolgen, um bei Staubildung den Pannestreifen unverzüglich öffnen und bei Störungen bzw bei Auflösung des Staus unverzüglich wieder sperren zu können.

**Zu Absatz 2:**

Die Kennzeichnung mittels Fahrstreifensignalisierung ist in Hinblick auf die Flexibilität und die Erkennbarkeit zu begrüßen.

Da aber Fahrstreifensignale iSv § 38 Abs 10 StVO nicht als Straßenverkehrszeichen gelten, müsste § 46 Abs 4 lit d StVO entsprechend angepasst werden. Dazu s auch Punkt C) Fraglich erscheint, ob die beabsichtigten Verkehrszeichen gem § 53 Abs 1 Z 23d als solche Verkehrszeichen gelten könnten. Abgesehen davon erscheinen sie ohne Anmerkung, dass sie nur bei Aktivierung oder Deaktivierung der Fahrstreifensignalisierung zutreffen, zumindest unvollständig.

**Zu Absatz 3:**

Der ÖAMTC anerkennt die Absicht, dass am Grundsatz der Abgrenzung zwischen Pannestreifen und Richtungsfahrbahn nichts geändert werden soll. Dennoch erscheint die beabsichtigte rechtliche Konstruktion, wonach sich durch Änderung des Schaltzustandes von Fahrstreifensignalen die Rechtsnatur einer Bodenmarkierung ändert - vorsichtig formuliert - „unkonventionell“. Alternativ wäre wohl auch die Anbringung einer (durchbrochenen) Begrenzungslinie gem § 8 Abs 3 BodenmarkV möglich, deren Überfahren bei Sperre des Pannestreifens de facto ohnehin verboten wäre.

**Zu Absatz 4:**

Diese Bestimmung erscheint durchaus systemkonform und ist hierzu keine Anmerkung erforderlich.

**2. § 53 Abs 1 Z 23d (neue Verkehrszeichen)**

Es erscheint – wie bereits bei § 44d Abs 2 angeführt, zweifelhaft, ob Verkehrszeichen (wenn auch bloß als Hinweiszeichen konzipierte) mit den Intentionen einer Verkehrsbeeinflussung im beabsichtigten Sinne zusammenpassen. Wir regen daher an, einen deutlichen Hinweis anzubringen, dass diese Hinweistafeln nur bei gleichzeitigem Aufleuchten des grünen Pfeiles der Fahrstreifensignalisierung ihre Rechtswirkung entfalten und andernfalls das Befahren des Pannestreifens weiterhin unzulässig ist. Es steht zu befürchten, dass die Tafeln im beabsichtigten Sinne mehr Unklarheit als Klarheit hervorrufen, zumal vor allem Lenker von Fahrzeugen aus dem Ausland den falschen Schluss ziehen könnten, dass die Befahrbarkeit des Pannestreifens in Österreich ausschließlich mit Verkehrszeichen festgelegt ist.

**C. ) Weitere Vorschläge:****1. Änderung § 46 Abs 4 lit d (Ausnahmen vom Verbot des Befahrens von Pannestreifen)**

Wie bereits unter B, Anm zu Z 2 ausgeführt sollte § 46 Abs 4 lit d StVO entsprechend angepasst werden. Einerseits gilt es klar auszuführen, dass im Falle der Freigabe des Pannestreifens als Fahrstreifen das Verbot nicht gilt.

Darüber hinaus bietet sich an, aus Anlass einer solchen Änderung auch eine Klarstellung hinsichtlich des Benützens des Pannestreifen zum Zweck der Bildung einer Rettungsgasse gem § 46 Abs 5 zu treffen. Die derzeitige „Rechtsgrundlage“ in einer diesbezüglichen Erklärung des Verkehrsausschusses scheint nicht überzeugend, um das klare Verbot nach

§ 46 Abs 4 lit d auszuschalten.

Es wird bei dieser Gelegenheit – auch im Sinne des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit – angeregt, das Befahren des Pannestreifens zur Bildung einer ausreichend breiten Rettungsgasse in dem Ausmaß zuzulassen, als dies zur Erreichung dieses Zieles erforderlich ist. Eine zu breite Rettungsgasse sollte vermieden werden, um den Eindruck eines zur Gänze freien Fahrstreifens (der dann wohl unzulässiger Weise) befahren wird – zu vermeiden.

## **2. Änderung von § 43 (Schaffung einer Rechtsgrundlage für Anrainerparkplätze)**

In den letzten Jahren wurden vor allem in Wien in großer Zahl so genannte Bewohner- bzw Anrainerparkplätze verordnet.

Der ÖAMTC erkennt legislatischen Handlungsbedarf insoferne, als einerseits die (materiellen) Kriterien für die Erlassung einer Verordnung klar festgelegt werden müssen.

Allen Fragen voran ist zu klären, ob – so wie dies die Stadt Wien behauptet – eine Kurzparkzone im gleichen örtlichen Geltungsbereich bestehen muss. Dies wird vom ÖAMTC massiv in Zweifel gezogen. Der VfGH hat diese Frage nicht beantwortet. Ein dem ÖAMTC vorliegendes Universitätsgutachten (Prof. Piska, jurid, Fakultät der Universität Wien) verneint diese Frage eindeutig.

Die nächste höchst bedeutsame Frage berührt den quantitativen Umfang derartiger Verordnungen. Die derzeitige Praxis des „Herantastens“ durch Festlegung von Prozentsätzen erscheint einerseits nicht ganz dem Legalitätsprinzip nach Art 18 B-VG zu entsprechen und ist überdies „störanfällig“, zumal nicht einmal die Basis der Berechnung (legale Stellplätze vor oder nach Abzug von Sondernutzungen) klar ist und überdies wohl davon auszugehen ist, dass lokale Besonderheiten (die aber wohl gesetzlich zu bestimmen sind) berücksichtigt werden sollten.

Dies gilt insbesondere auch für die Frage, welche weiteren Gruppen von Straßenbenützern vom Verbot auszunehmen sind, welchen zeitlichen Geltungsbereich derartige Verordnungen haben sollen und wie die Kundmachung (zB Gestaltung der Zusatztafeln mit Piktogrammen udgl.) zu erfolgen hat.

Eine wesentlich derzeit wohl unbefriedigend gelöste Frage betrifft den erforderlichen Nachweis der Berechtigung. Das VfGH hat in seiner Prüfung lediglich festgehalten, dass aus Gründen der Einfachheit der Vollziehung eine Bezugnahme auf erteilte Ausnahmegewilligungen nach § 45 Abs 4 und 4a genommen werden darf. Dass dies aber das alleinige Kriterium sein kann und darf, erscheint absolut überzogen und unsachlich.

## **3. Erinnerung an Wunsch zur Änderung der Bestimmungen über die Benützung von „Behindertenparkplätzen“**

Wenn ein Inhaber eines § 29b-Ausweises einen Urlaub oder Arztbesuch mit anderem Fahrzeug absolviert und sein Fahrzeug auf dem reservierten Behindertenparkplatz stehen lässt, muss der Parkausweis im daheim geparkten Fahrzeug liegen bleiben. Er wird aber auch vor Ort benötigt, um allgemeine Behindertenparkplätze nutzen zu dürfen.

Der einzige sich derzeit „ anbietende“ Ausweg erscheint aus mehreren Gründen wenig befriedigend: Man kann nur das Fahrzeug auf einen regulären Parkplatz umparken. Dies ist aber schon deshalb oft nicht durchführbar, wenn das Fahren dem Besitzer aus gesundheitlichen Gründen nicht möglich ist und die helfende Person nicht mit dem Kfz des Behinderten fahren soll oder kann (bspw. wg. Umbauten).

Zweitens wird ein weiterer Parkplatz in der Nähe belegt, obwohl der persönliche Behindertenparkplatz von niemand anderem genutzt werden darf (und es bedeutet einen nicht unerheblichen Zeit- und Kraftaufwand vor und nach dem Arztbesuch) – damit ist das Argument, dass man nicht zwei Parkplätze gleichzeitig nutzen soll nicht schlüssig, es sind ja zeitweise sogar drei Parkplätze für andere besetzt.

Und schließlich muss in Bezirken oder Stadtteilen mit Parkraumbewirtschaftung für den regulären Parkplatz ein Parkschein gelöst werden. Im Falle einer verordneten Parkzeitbegrenzung mittels Kurzparkzonen ist eine solche Abstellung bei längerer Abwesenheit oder im Urlaub gar nicht möglich, da die Parkdauer zu lang wäre (Inhabern eines Parkausweises nach § 29b StVO wird nur in Ausnahmefällen eine Ausnahmebewilligung nach § 45 Abs 4 oder 4a StVO erteilt).

*Mag. Martin Hoffer*  
*ÖAMTC-Rechtsdienste*  
*Wien, 30. April 2018*