

BMI - III/1 (Abteilung III/1)
BMI-III-1-b@bmi.gv.at

Mag. Bernhard Brait
Sachbearbeiter/in

Bernhard.Brait@bmi.gv.at

Herrengasse 7, 1010 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung der
Geschäftszahl an BMI-III-1-b@bmi.gv.at zu richten.

An das
Bundesministerium für Klimaschutz,
Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie

do. GZ: 2022-0.045.385

per Mail
st2@bmvit.gv

Geschäftszahl: 2022-0.318.257

Legistik und Recht; Fremdlegistik

Entwurf einer 33. Novelle der Straßenverkehrsordnung - Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zum übermittelten Entwurf wird seitens des Bundesministeriums für Inneres im Zuge des Begutachtungsverfahrens binnen offener Frist wie folgt Stellung genommen:

Zum Gesetzestext:

Zu Z 1:

§ 7 Abs. 6:

Anstelle der üblichen Verordnungsermächtigung werden in diesem Fall andere Gebietskörperschaften zur Erlassung von Verordnungen verpflichtet. Es wird angeregt diese Zuständigkeit ersatzweise in § 43 aufzunehmen (Zuständigkeit Straßenerhalter), da andernfalls auch die Landespolizeidirektionen zuständig wären, obwohl eine solche Zuständigkeit wohl nicht die Aufgabe der Straßenpolizei umfasst.

§ 7 Abs. 7:

Hinsichtlich des Laufenlassens des Motors am Stand findet sich bereits in § 103 Abs 4 KFG eine diesbezügliche Regelung, die besagt, dass mit dem Kraftfahrzeug nicht mehr Rauch, übler Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen verursacht werden darf, als dies bei

ordnungsgemäßem Zustand und sachgemäßem Betrieb des Fahrzeuges unvermeidbar ist und dass ein „Warmlaufenlassen“ des Motors jedenfalls eine vermeidbare Luftverunreinigung darstellt. Da ein solches Verhalten bereits strafbar ist, darf angeregt werden auf die gegenständliche Bestimmung zu verzichten.

Zu Z 2 – § 8 Abs. 4 Z. 1:

Es darf angeregt werden, dass in § 8 Abs. 4 Z 1 auch Rollerfahrer gem. § 88b aufgenommen werden, da diese ansonsten nicht in den Schutzbereich der Norm fallen würden. Rollerfahrer dürfen gemäß § 88b ebenfalls Radfahranlagen benutzen und wären durch die Nichtberücksichtigung schlechter gestellt als Fußgänger oder Radfahrer.

Zu 4 – § 11 Abs. 5:

Die Einführung des Reißverschlussystems auf parallel einmündenden Radwegen birgt ein großes Gefahrenpotential für Radfahrer, da diese von einem Radweg – der von der Fahrbahn baulich getrennt ist – auf die Fahrbahn wechseln und nicht von einem Radfahrstrafen, der Teil der Fahrbahn ist. Die Erkennbarkeit derartiger Fahrmanöver durch Radfahrer wird dadurch für die übrigen Verkehrsteilnehmer erheblich herabgesetzt.

Das Reißverschlussystem setzt für ein ordnungsgemäßes Funktionieren voraus, dass die Fahrzeuge auf beiden der sich vereinigenden „Spuren“ hintereinanderfahren. Bei den typischerweise baulich breiter gestalteten Radwegen ist das Hintereinanderfahren der Radfahrer nicht gewährleistet, sondern erreichen nebeneinanderfahrende bzw. nur knapp versetzte Fahrräder nahezu gleichzeitig das Ende des Radweges. Ein abwechselndes Einreihen wird faktisch nicht möglich sein.

Zu Z 5 – § 15 Abs. 4:

Es darf darauf hingewiesen werden, dass es für die Überwachung des seitlichen Abstands zwischen einem Fahrzeug und einem Fahrrad am Markt aktuell kein Verkehrsüberwachungsgerät gibt, sodass eine Überprüfung diesbezüglich ausscheidet.

Zu Z 6 – § 17 Abs. 2:

Durch die Änderung der Bestimmung dahingehend, dass das Vorbeifahren bei geöffneten Türen und auch bei sich nähernden Personen jedenfalls untersagt ist, erübrigt sich der letzte Satz der Bestimmung.

Straßenbahnen haben ihre Gleise und Haltestellen regelmäßig in der Fahrbahnmitte. Bei Einhaltung des Vorbeifahrverbotes wird es zu Staubildung und extremer Verlangsamung

des Individualverkehrs kommen. Der Fahrzeugverkehr hat schließlich bereits beim Einfahren des öffentlichen Verkehrsmittels in den Haltestellenbereich anzuhalten und darf nicht vorbeifahren, solange nicht alle Türen des öffentlichen Verkehrsmittels wieder geschlossen sind und keine Personen mehr zur Haltestelle laufen.

Es darf angeregt werden, dass das gegenständliche Verbot nicht gelten soll, wenn eine eigene „Haltestelleninsel“ für die Straßenbahn besteht. Ansonsten scheinen massive Verkehrsbehinderungen unausweichlich. Zudem darf angemerkt werden, dass auch Straßenbahnstationen existieren, welche eine „Haltestelleninsel“ in der Mitte der Fahrbahn und unmittelbar neben einer Kreuzung haben. Fußgänger können die „Haltestelleninsel“ nur über eine Fußgängerampel erreichen. Sollte jedoch eine Straßenbahn in der Haltestation stehen und die Türen geöffnet haben, müsste Fahrzeuglenker stehenbleiben, auch wenn die Fußgängerampel rot leuchtet. In diesem Fall hätten nicht nur die Fahrzeuglenker anzuhalten, sondern dürften auch die Fußgänger die Fahrbahn nicht queren.

Zu Z 10 - § 24 Abs. 1 lit. d:

Welchen Zweck und vor allem welche geometrische Bedeutung der Austausch des Wortlautes *„einander kreuzender Fahrbahnränder“* auf *„aneinander grenzender Fahrbahnränder“* verfolgt, bleibt unklar.

Auch scheint es sich bei der Formulierung *„wenn die Sichtbeziehungen in Relation zur zulässigen Fahrgeschwindigkeit nicht ausreichend sind“* um unbestimmter Gesetzesbegriffe zu handeln.

Es wird angeregt im Sinne der Verkehrssicherheit generell eine 8 Meter-Grenze einzuführen.

Weiters darf angemerkt werden, dass der Bereich der baulichen Infrastruktur grundsätzlich kein Regelungsgebiet der Straßenpolizei darstellt. Wenn Sichträume durch Bodenmarkierungen gewährleistet werden müssen, so ist dies bereits möglich. Wenn der Gesetzgeber eine Verstärkung diesbezüglich beabsichtigt, so wäre diese Bestimmung wohl in § 43 bzw. § 44 aufzunehmen.

Zu Z 17:

§ 38 Abs. 5a:

Aus Sicht des BMI würde durch eine solche Regelung die Verkehrssicherheit gefährdet werden. In einem ersten Schritt darf angeregt werden, dass das Fahren unter den in § 38

Abs. 5a genannten Voraussetzungen nur gestattet ist, wenn der Radfahrer seinen Weg auf einer Radfahranlage fortsetzen kann. Dies würde zu einer Minderung der Gefährdung beitragen.

§ 38 Abs. 5b

Es ist nicht nachvollziehbar, welche Rolle „*der jeweilige Stand der Technik*“ hinsichtlich der Verordnungserlassung spielt.

Zu Z 28 – § 54 Abs. 5 lit. n:

Auf der Zusatztafel sollte „*nach Halt bei Rot*“ vermerkt werden.

Zu Z 34 – § 76 Abs. 4:

Das Wort „*dürfen*“ am Beginn der lit. b wäre zu streichen.

Zu Z 34 - § 76 Abs. 5:

Der Entfall der Wortfolge „*in angemessener Eile*“ ist nicht nachvollziehbar. Insbesondere der Hinweis in den diesbezüglichen Erläuterungen, wonach stattdessen die Fahrbahn auf geradem Weg zu überqueren sei, geht ins Leere, zumal eine Überquerung „*in angemessener Eile*“ und „*auf geradem Weg*“ zwei unterschiedliche Aspekte darstellen.

Die 25 Meter-Regel für die zwingende Verpflichtung zur Benutzung eines Schutzweges sollte nicht relativiert werden. Die im Entwurf vorgegebenen Voraussetzungen für die Durchbrechung dieser Regel bieten Gelegenheit für Fehleinschätzungen und würden daher Anlass für Konflikte im Straßenverkehr sein und in weiterer Folge gerichtliche Auseinandersetzungen in Straf- und Schadenersatzverfahren nach sich ziehen.

Zu Z 38 – § 78:

In der StVO findet sich keine Definition der „*Verkehrsfläche mit Fußgängerkehr*“. Unter den Begriff „*Verkehrsfläche*“ fällt auch die Fahrbahn. Aus Gründen der Verständlichkeit von Rechtsnormen und auch im Hinblick auf deren Systematik sollte eine Einheitlichkeit der Begriffe anhand der in § 2 StVO 1960 enthaltenen Definitionen beibehalten werden. Durch die im vorliegenden Vorschlag verwendete Diktion wird der Anwendungsbereich der ursprünglich für den Fußgängerkehr vorbehaltenen Flächen und insbesondere diesem Verkehr dienenden Vorschriften über Gebühr auf alle Verkehrsflächen ausgeweitet.

Um Klarheit für den Normunterworfenen zu schaffen, darf auch angeregt werden, dass die demonstrative Aufzählung, wie sie momentan in § 78 lit. c gegeben ist, beibehalten wird.

Zu Z 40 – § 93 Abs. 3:

Ob die Bedachtnahme auf den Schutz von Bäumen und sonstigen Bepflanzungen vom Kompetenztatbestand „*Straßenpolizei*“ des Art 11 Abs. 1 Z 4 B-VG umfasst ist, erscheint fraglich und wird seitens des BMI kritisch gesehen. Insbesondere erfasst der Begriff der „*Straßenpolizei*“ Bestimmungen über die Verkehrsregelung. Ob darüber hinaus der Schutz von Bäumen und sonstigen Bepflanzungen in Gesetzgebung dem Bund zusteht, darf hier kritisch gesehen werden, da ein Kompetenztatbestand, welcher diesen Schutz umfasst, weder in Art. 10 noch in Art. 11 der B-VG gesehen wird. Aus diesem Grund wird angeregt zu prüfen, ob hier nicht gem. Art. 15 B-VG die Länder in Gesetzgebung und Vollziehung zuständig wären.

Jedenfalls scheint eine solche Regelung in der StVO verfehlt zu sein, da sie keinen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen hat und auch nicht vom Begriff der „*Straßenpolizei*“ abgeleitet werden kann.

Zu Z 42 – 99 Abs. 3 lit. I:

Diese Bestimmung scheint ein ungerechtfertigtes Privileg für Radfahrer zu normieren und in Widerspruch zum Kumulationsprinzip iSd § 22 Abs. 2 VStG zu stehen.

Zu den Erläuterungen:**Zu Z 6 – § 17 Abs. 2:**

In der gegenwärtigen Fassung könnte man zu dem Schluss kommen, dass das Vorbeifahren an einem in der Haltestelle stehenden Schienenfahrzeug generell verboten sei (ausgenommen die Türen sind geschlossen). Tatsächlich trifft dieses Verbot laut Gesetzesentwurf nur zu, wenn auf jener Seite vorbeigefahren wird, die für das Ein- und Aussteigen bestimmt ist. Aus diesem Grund darf angeregt werden, dass die Textpassage „*auf der Seite, die für das Ein- und Aussteigen bestimmt ist*“ in die Erläuterungen aufgenommen wird.

Zu Z 31 – § 68 Abs. 2:

Es wird angeführt, dass das Nebeneinanderfahren auf Radfahranlagen und der angrenzenden Fahrbahn unter den genannten Voraussetzungen erlaubt ist. Aus dem

Gesetzestext ist diese Interpretation nicht herauslesbar. Vielmehr wird ausdrücklich festgehalten, dass beim Fahren neben einem anderen Radfahrer nur der äußerst rechte Fahrstreifen benützt werden darf. Davon, dass ein Radfahrer auf der Fahrbahn neben einem auf einer Radfahranlage fahrenden Radfahrer fahren darf, ist im Gesetzestext nicht die Rede. Es wird angeregt, dies entsprechend aufzunehmen.

Zu Z 1 und Z 43 – § 7 Abs. 5,6,7 und § 103 Abs. 26:

Die in den Erläuterungen getätigte Aussage, wonach für die Behörden kein zusätzlicher Aufwand entstehen würde, scheint nicht nachvollziehbar. Abgesehen von dem Anbringen zusätzlicher Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen wären auch eine Vielzahl an zusätzlichen Verordnungen für jede einzelne Einbahnstraße zu erlassen.

Außerhalb des Entwurfes:

Darüber hinaus möchte der Entwurf als Anlass genommen werden, um folgenden Änderungsbedarf mitzuteilen:

- **Einordnung von elektrisch betriebene Klein- und Miniroller (§ 88b StVO)**

Im Rahmen der geplanten Änderungen wird angeregt, elektrisch betriebene Klein- und Miniroller (§ 88b StVO) entweder klar als „Fahrzeuge“ oder „nicht Fahrzeuge“ einzustufen. Eine klare Einstufung von elektrisch betriebenen Klein- und Minirollern wäre für die Praxis von wesentlicher Bedeutung, da vom „Fahrzeugbegriff“ beispielsweise auch die Anwendbarkeit des §§ 5 und 97 Abs. 5 StVO abhängt. Im Gesetz sollte klar zum Ausdruck kommen, wo die elektrisch betriebenen Klein- und Miniroller (E-Scooter) vom Begriff her einzuordnen sind, damit es im Vollzug keine Problemstellung gibt. Auch werden sonst solche Verkehrsteilnehmer weiterhin gegenüber anderen schlechter gestellt.

- **Anpassung des § 68 Abs. 3 lit. e StVO an § 102 Abs. 3**

Es darf angeregt werden, die Bestimmung des § 68 Abs. 3 lit. e StVO im Sinne des § 102 Abs. 3 KFG für Radfahrer anzupassen (damit bspw. auch das SMS-Schreiben strafbar wird).

- **Gleichzeitige Rotlicht- und Geschwindigkeitsüberwachung**

Die Datenermittlung/Verwendung bei mit automatischer Überwachung festgestellten Übertretungen gem. § 38 Abs. 5 StVO ist gem. § 98d Abs. 2 u 3 StVO derzeit auf ein automatisch festgestelltes Missachten eines roten Lichtes beschränkt.

Die Nichtbeachtung von Lichtzeichen bei gleichzeitiger Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, bzw. das Queren von Kreuzungen mit erhöhter Geschwindigkeit

erhöht das Unfall- und im Falle der Verursachung einer Kollision, das Verletzungsrisiko für andere Verkehrsteilnehmer, insbesondere für die vulnerablen erheblich.

Bislang bestand kein Markt für Verkehrsüberwachungsgeräte die dual sowohl eine Missachtung des roten Lichtes einer aVLSA als auch eine Überschreitung einer ziffernmäßigen Höchstgeschwindigkeit feststellen/messen können. Nun ist seitens des Landes Wien geplant, dass eine solches duales Verkehrsüberwachungsgerät angeschafft wird.

Auch bei der Abstandsüberwachung ist eine Datenerfassung bei gleichzeitiger mit dem Abstandsmessvorgang allenfalls feststellbarer Geschwindigkeitsüberschreitung zulässig (vgl. 25. StVO Nov, BGBl. I Nr. 39/2013, Abänderungsantrag der Abgeordneten Heinzl und Bartenstein Z. 2 des Berichts über den Verkehrsausschuss von 12.12.2012 [2119 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXIV. GP]).“

Es ergeht daher vorbehaltlich der finalen Textierung durch das zuständige BMK nachfolgender Texterstvorschlag:

„§ 98d Überwachung der Beachtung von Lichtzeichen

(2) Die Ermittlung von Daten, die zur Identifizierung von Fahrzeugen oder Verkehrsteilnehmern geeignet sind, mittels Einrichtungen gemäß Abs. 1 ist jeweils auf den Fall einer festgestellten Missachtung eines Rotlichtzeichens, sowie auf eine allenfalls gleichzeitig festgestellte Überschreitung einer ziffernmäßig festgesetzten zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu beschränken. Soweit die bildgebende Erfassung von Personen, die keine Übertretung begangen haben, technisch nicht ausgeschlossen werden kann, sind diese Personen ohne unnötigen Verzug in nicht rückführbarer Weise unkenntlich zu machen.

(3) Gemäß Abs. 1 ermittelte Daten dürfen ausschließlich für die Identifizierung des Fahrzeuges oder des Verkehrsteilnehmers verwendet werden, und zwar ausschließlich für Zwecke eines Verwaltungsstrafverfahrens wegen einer Missachtung gemäß Abs. 1, sowie wegen einer allenfalls gleichzeitig festgestellten Geschwindigkeitsübertretung wegen Überschreitung einer ziffernmäßig festgesetzten zulässigen Höchstgeschwindigkeit.“

Eine alternative Variante wäre die Aufnahme einer entsprechenden Passage nur in den Abs. 3. Dann dürfte aber eine Geschwindigkeitsübertretung nur bei detektierter Rotlichtübertretung geahndet werden.

30. Mai 2022

Für den Bundesminister:

AL Mag. Tamara Völker

Elektronisch gefertigt

