

**LAND
SALZBURG**Legislativ- und
Verfassungsdienst

Zahl (Bitte im Antwortschreiben anführen)

20031-BG/50/225-2022

Datum

08.06.2022

Chiemseehof

Postfach 527 | 5010 Salzburg

Fax +43 662 8042-2165

landeslegistik@salzburg.gv.at

Mag. Thomas Feichtenschlager

Telefon +43 662 8042-2290

Betreff

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (33. StVO-Novelle); Stellungnahme

Bezug: BMK-2022-0.045.385

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zum im Gegenstand bezeichneten Gesetzentwurf gibt das Amt der Salzburger Landesregierung folgende Stellungnahme bekannt:

Zu § 7:

Die in den Abs 5, 6 und 7 vorgeschlagenen Regelungen bewirken jedenfalls einen zusätzlichen Aufwand für die Behörden, der primär darin besteht, dass alle Einbahnen, deren Querschnitt mehr als 4 Meter ohne angrenzende Parkplätze beträgt, auf die Eignung für das Befahren mit dem Fahrrad gegen die Einbahn zu prüfen ist. Für schmalere Fahrbahnen bleibt die Möglichkeit der Freigabe für das Befahren mit Fahrrädern entgegen der Fahrtrichtung fakultativ. Auf die Übergangs- bzw Inkrafttretensbestimmungen ist hier wegen einer möglichen Entflechtung und Verteilung des Aufwands hinzuweisen.

Zu § 15:

1. Die im Abs 4 vorgeschlagene ziffernmäßige Festlegung eines Mindestabstands beim Überholen eines Radfahrers oder Rollerfahrers wird im Hinblick auf diverse Fahrstreifen- bzw. Fahrbahnbreiten in der Praxis zu massiven Problemen für die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs führen; es besteht die Gefahr, dass geringe Fahrbahnbreiten bei entsprechend länger andauerndem Gegenverkehr ein Überholen auf längere Zeit (unter Einhaltung der neuen Abstandsregelung) unmöglich machen und zu riskanten Überholmanövern animieren werden. Diese Gefahrenlage wird insbesondere bei einem zulässigen Nebeneinanderfahren von Fahrrädern verschärft.

Die Vollziehung des Abs 4 wird im Streitfall im Nachhinein ohnehin an der konkreten Feststellungsmöglichkeit des tatsächlich eingehaltenen Abstands scheitern. Auch scheidet eine verbindliche Überwachungs- bzw Kontrollmöglichkeit aus. Wohl auch deshalb wird der Gesetzgeber bisher eine solche ziffernmäßige Festlegung vermieden haben. Um eine gewisse Zielsetzung im In-

www.salzburg.gv.at

Amt der Salzburger Landesregierung | Landesamtsdirektion | Verfassungsdienst und Wahlen

Postfach 527 | 5010 Salzburg | Österreich | T +43 662 8042-0* | post@salzburg.gv.at | ERSB 9110010643195

teresse des Schutzes von Lenkern von einspurigen Fahrzeugen zum Ausdruck zu bringen, könnten diese ziffernmäßigen Festlegungen zur Orientierung in den Erläuterungen festgehalten werden oder sollten im Hinblick auf die aktuellen durch die Judikatur vorgegebenen Werte auf die im Ortsgebiet oder im Freiland zu erwartenden Geschwindigkeiten angepasst werden (Ortsgebiet mindestens 1 m, Freiland mindestens 1,5 m, wobei dies auch nur Richtwerte darstellen, da die Judikatur für die gefahrenen Geschwindigkeiten und gleichzeitige Einhaltung von Mindestabständen keine ziffernmäßigen Festlegungen getroffen hat).

Zu § 24:

Im Zusammenhang mit der im Abs 1 lit d festgelegten Pflicht zur Erweiterung des Sichtraums durch straßenpolizeiliche (Sperrfläche) oder straßenbauliche Maßnahmen wird das Fehlen einer Übergangsbestimmung moniert. Ohne solche Übergangsbestimmungen wären mit Inkrafttreten der 33. StVO-Novelle sämtliche Kreuzungsbereiche auf das Erfordernis von solchen Erweiterungsmaßnahmen zu prüfen; dies ist jedoch faktisch nicht möglich und könnte bei allfälligen daraus resultierenden Schäden zumindest eine zivilrechtliche Haftung der Gebietskörperschaften nach sich ziehen.

Um dies zu vermeiden, sollte den Behörden und Straßenerhaltern - analog zu der im Zusammenhang mit § 7 Abs 5 und 6 vorgesehen Übergangsbestimmung - eine Übergangsfrist eingeräumt werden.

Zu § 26:

Im Abs 1 müsste der Begriff „straßenpolizeilichen“ durch den Begriff „straßenpolizeirechtlichen“ ersetzt werden.

Zu § 26a:

Für die Anbringung von Blaulicht und Tonfolgehörnern bei Kraftfahrzeugen bestehen entsprechende technische Vorgaben (§ 15a KDV bzw. § 22 KFG). Für die Anbringung solcher Einrichtungen an Fahrrädern wird wohl für eine technische Eignung und Spezifizierung eine eigene Verordnung oder Ergänzung der bestehenden Fahrradverordnung erforderlich sein. Abs 1b wäre daher um die entsprechende Verordnungsermächtigung zu ergänzen, sofern nicht ohnehin § 66 Abs. 2 StVO hierfür geeigneter wäre.

Zu § 38:

Die Abs 5a und 5b ermöglichen das Einfahren des Radfahrers in eine Kreuzung auch dann, wenn aus der freigegebenen Fahrtrichtung tatsächlich ein Fahrzeugverkehr stattfindet. Dies könnte insbesondere zur Irritation des Verkehrs führen, der sich in der freigegebenen Fahrtrichtung bewegt. Vor diesem Hintergrund sollte das Einfahren durch den Radfahrer trotz rotem Lichtzeichen nur dann gelten, wenn tatsächlich kein, vor allem kein Fahrzeugverkehr aus der freigegebenen Fahrtrichtung erfolgt (und dies nicht von einer spontanen Beurteilung des Radfahrers abhängt, ob trotz einfahrenden Fahrzeugverkehrs eine Behinderung oder Gefährdung ausgeschlossen werden kann).

Zu § 43:

Die Zielsetzung des vorgeschlagenen Abs 9 ist unklar: Unabhängig davon, dass es Notwendigkeiten für die Erlassung von straßenpolizeirechtlichen Verordnungen gibt, die andere Interessen als jene des Fahrradverkehrs oder des Fußgängerverkehrs verfolgen, ist in dieser Bestimmung ohnehin nicht geregelt, welche Konsequenzen es haben soll, wenn festgestellt wird, dass die geplante Verordnung nicht dem Fahrrad- oder Fußgängerverkehr dient (oder soll dies dann sogar zur Rechtswidrigkeit der Verordnung oder zur behördlichen Haftung bei Unfällen führen?). Unter Berücksichtigung all dieser Umstände ist diese Bestimmung entbehrlich.

Zu § 68:

1. Im neuen Abs 2 werden äußerst komplexe Regelungen für die Zulässigkeit des Nebeneinanderfahrens von Radfahrern getroffen. Aus Verkehrssicherheitsgründen ist natürlich ein generelles Nebeneinanderfahren von Radfahrern abzulehnen. Ob man nun mit der äußerst differenzierten Regelung, die die Radfahrer richtig zu beurteilen und einzuschätzen haben, diesen etwas Gutes tut, bleibt dahingestellt. Zielführender wäre es, die Zulässigkeit des Nebeneinanderfahrens von Fahrrädern auf besondere Verkehrsflächen wie Begegnungszonen und Wohnstraßen einzuschränken.

Problematisch erscheint jedenfalls auch das vorgesehene Queren von Kreuzungen in einem Zug durch große Gruppen von Radfahrern ab 10 Personen gerade im Hinblick auf die Verkehrssicherheit. Eine solche Regelung wird in der Praxis zu massiven Konflikten führen, da sie von den bisherigen gerade der Sicherheit verpflichteten Kriterien massiv abweicht. Zusätzlich handelt es sich um eine nationale Regelung, die bei Fahrzeuglenkern aus anderen Staaten zu „Überraschungen“ führen wird, die wiederum zu den bereits genannten, die Verkehrssicherheit beeinträchtigenden Konflikten führen können. Gerade die Vorgaben hinsichtlich der Signalisierung einer größeren Gruppe erscheinen nicht ausgereift und müsste sowieso besser institutionalisiert werden (insbesondere Handzeichen unklar); für den Fall der Beibehaltung dieser Regelung wäre jedenfalls die Anforderung an die genannten Warnwesten wie in § 102 Abs. 10 KFG zu fordern (Hinweis auf Ö-Norm EN 471 oder EN ISO 20471).

2. Die Beibehaltung der Höchstgeschwindigkeit für das Überfahren einer Radfahrerüberfahrt mit 10 km/h wird begrüßt. Gleichzeitig erscheint der letzte Teil des Satzes im Abs 3b („es sei denn, dass in unmittelbarer Nähe kein motorisierter Verkehr aktuell fährt“), entbehrlich. Dies deshalb, da es auch Lenker anderer, nicht motorisierter Fahrzeuge gibt, für die ein Radfahrer überraschend eine Radfahrerüberfahrt benützen kann. Auch widersprechen sich die gesetzlichen Regelungen und die Erläuterungen, als in den Erläuterungen nur von „KFZ“ die Rede ist, der motorisierte Verkehr jedoch auch Fahrzeuge mit Motorantrieb umfasst, die keine Kraftfahrzeuge im Sinn des Kraftfahrzeuggesetzes sind, etwa Fahrräder mit bestimmten Elektromotoren. Eine Differenzierung dahingehend, ob ein Radfahrer eine Radfahrerüberfahrt „überraschend“ für den Lenker eines motorisierten Fahrzeuges bzw. Kraftfahrzeuges oder eines nichtmotorisierten Fahrzeuges befahren könnte, ist eigentlich unangebracht.

Zu § 76:

Nachdem hier offensichtlich § 76 insgesamt neu formuliert wird, ist der Hinweis auf das Entfallen des Abs 10 entbehrlich. § 76 Abs 11 (Covid-Spezifische Regelung) ist ohnehin mit 1. Jänner 2022 außer Kraft getreten.

Die Bezeichnung „übermäßig behindern“ im Abs 4 ist zu unbestimmt, um darauf gestützt verwaltungsstrafrechtliche Konsequenzen verhängen zu können. Es wird der Entfall des Wortes „übermäßig“ vorgeschlagen.

Zu § 76d:

Für eine begrifflich-grammatikalische Klarstellung sollte im Abs 2 nach dem Wort „Abschleppdiensten“ der Beistrich entfallen und dafür das Wort „sowie“ eingefügt werden; dies zur Klarstellung, dass sich der Begriff „Fahrzeuge“ aus Zeile 2 des Absatzes 2 eben nur bis zur „Pannenhilfe“ erstreckt und der nachfolgende Begriff „Anrainerverkehr“ unabhängig davon verwendet wird. Ansonsten müsste allenfalls nach der Formulierung „der Pannenhilfe und“ die Wortfolge „des Anrainerverkehrs“ eingefügt werden.

Zu § 78:

Grammatikalischer Hinweis: In der lit a ist nach „gefährlich sind“ ein Beistrich einzufügen.

Zu den §§ 103 Abs 26 und 104 Abs 14:

Es sind zusätzliche Übergangsbestimmungen zur Vermeidung von Haftungen der Gebietskörperschaften für die (verspätete) Durchführung diverser straßenpolizeilicher oder straßenbautechnischer Maßnahmen erforderlich.

Diese Haftungsproblematik kann zum Teil schon alleine dadurch entschärft werden, indem im § 104 Abs 14 nach dem Wort „Straßenverkehrszeichen“ die Wortfolge „und Bodenmarkierungen“ eingefügt wird.

Diese Stellungnahme wird der Verbindungsstelle der Bundesländer, den anderen Ämtern der Landesregierungen, dem Präsidium des Nationalrates und dem Präsidium des Bundesrates ue zur Verfügung gestellt.

Mit freundlichen Grüßen
Für die Landesregierung
DDr. Sebastian Huber, MBA
Landesamtsdirektor

Amtssigniert. Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur oder des elektronischen Siegels finden Sie unter www.salzburg.gv.at/amtssignatur

Ergeht an:

1. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien, E-Mail
2. Amt der Burgenländischen Landesregierung, E-Mail: CC
3. Amt der Kärntner Landesregierung, E-Mail: CC
4. Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, E-Mail: CC
5. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, E-Mail: CC
6. Amt der Steiermärkischen Landesregierung, E-Mail: CC
7. Amt der Tiroler Landesregierung, E-Mail: CC
8. Amt der Vorarlberger Landesregierung, E-Mail: CC
9. Amt der Wiener Landesregierung, Magistratsdirektion der Stadt Wien, Geschäftsbereich Recht - Gruppe Verfassungsdienst und EU-Angelegenheiten, E-Mail: CC
10. Verbindungsstelle der Bundesländer beim Amt der NÖ Landesregierung, Schenkenstraße 4, 1010 Wien, E-Mail: CC
11. Bundeskanzleramt - Präsidialsektion I, E-Mail: CC
12. Institut für Föderalismus, E-Mail: CC
13. Abteilung 5 Natur- und Umweltschutz, Gewerbe, Michael-Pacher-Straße 36, Postfach 527, 5020 Salzburg, Intern