

Bundesministerium für Klimaschutz,
Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation
und Technologie
BMK - IV/ST2 (Rechtsbereich Straßenverkehr)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Abteilung für Rechtspolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T 05 90 900-4027 | F 05 90 900233
E rp@wko.at
W wko.at/oe/news/rechtspolitik

per E-Mail: st2@bmk.gv.at
per Webformular:
Parlamentarisches Begutachtungsverfahren

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
2023-0.861.652
17.1.2024

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Rp 40.16.2024/DU/Sa
Mag. David Ulbrich

Durchwahl
4027

Datum
20.2.2024

Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (35. StVO-Novelle); Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Übermittlung der Unterlagen zu einer 35. StVO-Novelle und nehmen dazu binnen offener Frist Stellung.

I. Allgemeines

Wir erheben keine grundsätzlichen Einwände gegen das Vorhaben, regen nachstehende Änderungen des Entwurfs an und unterbreiten zwei Novellierungsvorschläge, die in engem sachlichem Zusammenhang mit Z 2 des gegenständlichen Entwurfs stehen.

II. Im Detail

Zu Z 2 (§ 26a Abs. 1, Fahrzeuge im öffentlichen Dienst)

Nach dem Entwurf zu § 26a Abs. 1 Z 2 sollen „Fahrzeuge des Rettungsdienstes in Ausübung des Dienstes, auch wenn es sich nicht um eine Einsatzfahrt handelt,“ von Halte- und Parkverboten ausgenommen werden. Dagegen ist nichts einzuwenden.

Es handelt sich dabei um Dienstleistungen, die jedoch auch vom Taxi-Gewerbe im Auftrag von Sozialversicherungsträgern bei der Beförderung von gehunfähig erkrankten Versicherten durchgeführt werden. Insofern ist die vorgeschlagene Ausnahme von „Fahrzeugen des Rettungsdienstes“ eine sachlich nicht rechtfertigbare Bevorzugung. Wir fordern die Gleichbehandlung von Taxi-Unternehmen, die als Vertragspartner von Sozialversicherungsträgern Krankenbeförderungen von gehunfähig Versicherten ohne sanitätsdienstliche Hilfe durchführen, durch eine entsprechende Änderung des § 24 StVO vor.

Diesen Vorschlag begründen wir wie folgt: Fahrzeuge von Personenbeförderungsunternehmen mit PKW-Taxi, die als Vertragspartner der Sozialversicherungsträger für Krankenbeförderungen ohne sanitätsdienstliche Hilfe für gehunfähig Versicherte eingesetzt werden, sollen in Ausübung der Krankenbeförderungen an Halte- und Parkverbote nicht gebunden sein, weil es im Rahmen von Krankenbeförderungen oftmals erforderlich ist, zum Wohle der Patienten jedenfalls in der Nähe des Wohn- oder Bestimmungsortes zu halten oder zu parken.

Die Taxiunternehmen führen im Auftrag der Sozialversicherungsträger „Krankenbeförderungen“ von gehunfähigen Versicherten durch. Es handelt sich dabei etwa um krebskranke Personen in Strahlentherapie oder Chemotherapie oder Dialysepatienten, die in dieser ohnehin belastenden Situation zu unterstützen sind. Dabei kommt es immer wieder zur Situation, dass die beförderten Personen weder direkt vor der Haustüre - bei der Abholung - noch direkt am Eingang der ärztlichen Leistungsbringer ein- oder aussteigen können, weil es jeweils keine zulässigen Halte- oder Parkmöglichkeiten gibt. Es gehört allerdings zur Serviceleistung und Selbstverpflichtung der Taxiunternehmen als Serviceleistung die Personen von der Wohnungstüre abzuholen oder im Krankenhaus zur Rezeption zu bringen, weil unsere Kunden beim Gehen Begleitung und Stütze benötigen.

Entsprechende Bestimmungen existieren bereits in § 24 Abs. 5 bis 5c StVO für Ärzte, Hauskrankenpflege oder Hebammen.

In engem sachlichen Zusammenhang mit dem Novellierungsvorhaben zu Z 2 steht auch nachstehender Vorschlag zu § 24 StVO: Personen, die im Bestattungswesen eingesetzt sind, sollen bei einer Fahrt zur Durchführung einer Leichenabholung das von ihnen selbst gelenkte Fahrzeug für die Dauer der Leichenabholung auch auf einer Straßenstelle, auf der das Halten und Parken verboten ist, abstellen dürfen, wenn in der unmittelbaren Nähe des Aufenthaltes des Leichnams kein Platz frei ist, auf dem gehalten oder geparkt werden darf, und durch das Aufstellen des Fahrzeuges die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird. Während einer solchen Aufstellung soll das Fahrzeug mit einer Tafel, welche die Aufschrift „Bestatter im Dienst“ und das Amtssiegel der Wirtschaftskammer, welcher das Bestattungsunternehmen angehört, zu kennzeichnen sein. Außer in diesem Falle soll eine solche Kennzeichnung von Fahrzeugen verboten sein.

Zu Z 3 (§ 38 Abs. 6a, Zuflussregelung)

Die Verkürzung der Dauer des Gelblichts auf 1 anstatt wie bisher 2 Sekunden sowie das Wegfallen des grünen Blinklichts wird kritisch gesehen.

Dadurch wird die Reaktionszeit erheblich verkürzt, es kann zu unerwarteten Bremsmanövern kommen, die mit Schwerfahrzeugen besonders herausfordernd sind.

Zu Z 5, Z 9 und 11 (§ 43 Abs. 4a iVm § 94c Abs. 3, erlaubte Höchstgeschwindigkeit, § 94 c Abs. 3, § 97 Abs. 1, punktuelle Geschwindigkeitsüberwachung)

Grundsätzlich sind wirksame Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vor Institutionen mit besonderen Schutzbedürfnissen wie Schulen, Kindergärten, Krankenhäusern oder Seniorenheimen zu unterstützen. Es darf allerdings bezweifelt werden, dass die vorgeschlagene Maßnahme diesem Zweck gerecht wird.

Im Ergebnis können Tempo-30-Zonen von den Gemeinden im eigenen Wirkungsbereich wesentlich einfacher erlassen werden. In Zukunft müssen dafür keine Verkehrssachverständigen beigezogen werden, die Berufung des Verordnungsgebers auf ein „besonderes Schutzbedürfnis“

in Bereichen mit bestimmten Gebäuden bzw. Einrichtungen, wie etwa Schulen, Spitäler, Kindergärten, Pflegeheime uä, wird ausreichend sein.

Diese Formulierung ermöglicht eine zu weite Anwendungsmöglichkeit der Geschwindigkeitsbeschränkung. Ein „Bereich mit besonderem Schutzbedürfnis“ hat entgegen der beispielhaften Aufzählung nicht zwangsläufig einen Konnex zu derartigen Gebäuden. Im Ergebnis wäre damit jegliche Geschwindigkeitsbeschränkung legitimiert, weil damit in jedem Fall die Erhöhung der Verkehrssicherheit argumentierbar ist.

Die bloß demonstrative Aufzählung der Bereiche mit besonderem Schutzbedürfnis kann also zu einer Ausweitung von Geschwindigkeitsbeschränkungen führen, die sich mit der Erhöhung der Verkehrssicherheit und Sicherheit von Personen mit besonderen Schutzbedürfnissen nicht mehr rechtfertigen lassen. Insbesondere werden Freizeiteinrichtungen undifferenziert und pauschal als besonders schutzbedürftig aufgezählt. Dazu enthalten die erläuternden Bemerkungen zwar folgenden Hinweis: „Die in der gesetzlichen Aufzählung genannten Freizeiteinrichtungen kommen für eine Verordnung im Sinne der Regelung daher nur dann in Frage, wenn es eine Freizeiteinrichtung mit besonderem Schutzbedürfnis ist; das können etwa Spielplätze oder sportliche Einrichtungen sein, die vorrangig von den genannten Personengruppen frequentiert werden. Vereinslokale oder sonstige Freizeiteinrichtungen, auf die diese Voraussetzungen nicht zutreffen, sind nicht Gegenstand dieser Regelung.“ Dennoch sollte eine abschließende Aufzählung der Bereiche mit besonderem Schutzbedürfnis erfolgen. Dies scheint auch aus Gründen der Akzeptanz in der Bevölkerung notwendig, um 30er-Zonen tatsächlich nur auf jenen Straßenabschnitten zu verordnen, wo die Sicherheit von besonders Schutzbedürftigen entsprechend gewährleistet sein muss. Zumindest sollten „Bereiche mit besonderem Schutzbedürfnis“ näher definiert werden.

Mit der gegenständlichen Novelle der StVO soll auch für Gemeinden die Überwachung des Tempolimits leichter gemacht werden. So sollen diese Radarkontrollen künftig selbst durchführen können, auch wenn sie über keinen eigenen Gemeindevachkörper verfügen. Voraussetzung ist eine entsprechende Übertragungsverordnung des Landes. Auch diesbezüglich ist darauf zu achten, dass die Radarkontrollen effektiv und nur dort eingesetzt werden, wo es um die Sicherheit von besonders Schutzbedürftigen geht. In Kombination mit der geplanten Erlaubnis zur Geschwindigkeitskontrolle durch die Gemeinden darf eine ausufernde Anwendung zumindest befürchtet werden.

Zudem sind von diesem Vorschlag auch Linienbusse und Straßenbahnen betroffen, denn betreffen solche verordnete Zonen Straßenabschnitte, auf denen Linienbusse oder Straßenbahnen verkehren, müssen natürlich auch diese, wie alle anderen, langsamer fahren, was zu Problemen hinsichtlich der Fahrplanteue führen kann.

In Kombination mit der geplanten Erlaubnis zur Geschwindigkeitskontrolle durch die Gemeinde ist darauf zu achten, dass die Radarkontrollen effektiv und nur dort eingesetzt werden, wo tatsächlich die Sicherheit von besonders Schutzbedürftigen erhöht werden kann.

Insgesamt wird die Bestimmung daher kritisch gesehen und sollte zumindest die folgende Formulierung beinhalten:

„(...) sofern die Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern, Jugendlichen, alten Menschen oder Menschen mit Behinderung geeignet sind.“

Da davon auszugehen ist, dass aufgrund dieser beabsichtigten Änderung die Anzahl der 30er Zonen insbesondere in den Städten steigen wird, wäre zumindest ein Anhörungs-, besser noch ein Mitspracherecht für Linienbus-, und O-Bus-betreiber bzw. Straßenbahnbetreiber wünschenswert.

Analoges gilt für die vorgeschlagene Gemeindekompetenz zur Erlassung von Schulstraßen (§ 94d Z 8d).

Zu den entfallenen Vorhaben aus früheren Novellierungsvorschlägen zu einer 35. StVO-Novelle

Zu bedauern ist, dass sich - mit einer Ausnahme, nämlich der Streichung der Ausweitung der Seitenabstandsregelung in § 15 Abs. 4 - nach langen Diskussionen und einem Lokalausgleich, sinnvolle und für die Verkehrssicherheit erforderliche Regelungen für den öffentlichen Verkehr nicht mehr im Novellierungsvorschlag wiederfinden:

Zum Entfall des Änderungsvorschlags zu § 19 Abs. 5 (vormals Z 2)

Nicht nachvollziehbar ist, dass die im letzten Entwurf enthaltene Erweiterung des § 19 Abs. 5, wonach der Vorrang nicht gegenüber Schienenfahrzeugen gilt, wieder gestrichen wurde. Die Erweiterung hatten wir im Vorfeld wiederholt gefordert und begrüßt.

Zum Entfall des Änderungsvorschlags zu § 42 Abs. 3 (vormals Z 7)

Ebenso sollte die früher vorgeschlagene und im gegenständlichen Entwurf nicht mehr enthaltene Ausnahme in § 42 Abs. 3 betreffend den Einsatz von Fahrzeugen eines Linienverkehrsunternehmens zur Aufrechterhaltung des regelmäßigen Linienverkehrs wieder aufgenommen werden.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Anmerkungen. Diese Stellungnahme wird auch per Webformular im Rahmen des parlamentarischen Begutachtungsverfahrens übermittelt.

Freundliche Grüße

Dr. Harald Mahrer
Präsident

Karlheinz Kopf
Generalsekretär