

Bundeministerium für  
Klimaschutz, Umwelt,  
Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

per E-Mail: [st2@bmvit.gv.at](mailto:st2@bmvit.gv.at)

**ZI. 13/1 22/58**

**2022-0.045.385**

**BG, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (33. StVO-Novelle)**

**Referent: VP Dr. Eric Heinke, Rechtsanwalt in Wien**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Österreichische Rechtsanwaltskammertag (ÖRAK) dankt für die Übersendung des Entwurfes und erstattet dazu folgende

### **S t e l l u n g n a h m e :**

Soweit hier personenbezogene Ausdrücke verwendet werden, gelten sie für Männer, Frauen und Divers (m/w/\*) gleichermaßen.

#### **I. Allgemeine Bemerkungen**

Das Vorhaben der Österreichischen Bundesregierung, die sanfte Mobilität durch Adaptierungen im Rad- und Fußgängerverkehr sowie die Steigerung der Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen durch Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Bereich Kinder/Schule/Verkehr zu fördern, ist grundsätzlich zu begrüßen.

Jedoch muss schon hier einleitend festgehalten werden, dass jedwede Maßnahmen und Vorschriften nur so gut greifen können, so gut deren Einhaltung auch kontrolliert und vollzogen wird.

Leider hat die Vergangenheit doch gezeigt, dass gerade im Bereich Radverkehr der Vollzug schon bestehender Bestimmungen kaum erfolgte. Gerade in urbanen Bereichen ist immer wieder zu beobachten, dass Radfahrer etwa reine Fußgängerzonen oder Parks mit Fahrradfahrverbot dennoch befahren, ohne dass hier behördlich eingeschritten wird.



Künftig muss unbedingt sichergestellt werden, dass den schwächsten Verkehrsteilnehmern jeweils erhöhter Schutz geboten wird. Dies muss insbesondere auch für den Schutz von Kindern, Jugendlichen und Fußgängern in Beziehung zu den vom Radverkehr ausgehenden Gefahren gelten.

## **II. Zu den Regelungen im Einzelnen**

### **Zu Z 1. (§ 7 Abs 5 und 6 StVO – Öffnung der Einbahnstraßen unter bestimmten Voraussetzungen)**

Die Behörde hat Einbahnstraßen, deren Fahrbahn einen Querschnitt von 4 m (exklusive angrenzende Parkplätze) haben und in denen eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h erlaubt ist, für ein Befahren mit dem Fahrrad gegen die Einbahn freizugeben, wenn dagegen aus Gründen der Sicherheit oder der Flüssigkeit des Verkehrs keine Bedenken bestehen.

Somit wird hier keine automatische Öffnung der Einbahnstraßen normiert, denn das behördliche Prüfverfahren bleibt bestehen. Dieser Umstand wird nicht nur begrüßt, sondern als unabdingbar erachtet, sind doch Einbahnstraßen je nach örtlicher Lage, Führung und Bebauung höchst unterschiedlich in der Dimensionierung. Zu beachten ist jedoch, dass die beabsichtigte Regelung nunmehr eine Pflicht der Behörde zur Öffnung vorsieht (sofern keine Bedenken bestehen). Bisher bestand für die Behörde nur die Möglichkeit zur Öffnung. Da das behördliche Prüfverfahren bestehen bleibt, ist davon auszugehen, dass sämtliche Verkehrssicherheitsaspekte nach wie vor berücksichtigt werden. Dies ist auch zur Hintanhaltung von Amtshaftungsansprüchen geboten.

Dennoch ist darauf Bedacht zu nehmen, dass es sich um eine Verordnungsermächtigung der Behörde handelt, durch den Wortlaut „Die Behörde hat zu...“ wird jedoch, wie bereits dargelegt, eine Verordnungsverpflichtung normiert. Der Aspekt der Ermächtigung schwindet, daher wird vorgeschlagen den Wortlaut auf „Die Behörde soll...“ abzuändern.

§ 7 StVO regelt die allgemeine Fahrordnung. Die übrigen Absätze enthalten Bestimmungen, die sich an Verkehrsteilnehmer richten. Der beabsichtigte Abs 6 enthält jedoch eine verpflichtende Verordnungsermächtigung, welche eindeutig an die zuständige Behörde gerichtet ist. Im Sinne des einfachen Verständnisses und der besseren Lesbarkeit der StVO wäre eine Platzierung dieser Bestimmung unter § 43 sinnvoller, zumal an dieser Stelle sämtliche Verordnungsermächtigungen normiert sind. Die Einreihung der neuen Bestimmung unter § 7 StVO erscheint daher verfehlt.

### **Zu Z 1. (§ 7 Abs 7 StVO – Verbot des mehrfachen Befahrens einer Straße ohne zwingenden Grund/Motor laufen lassen)**

Leider wird in den Erläuterungen zu diesem geplanten Verbot nichts ausgeführt. Dies wäre unbedingt nachzuholen, um eine teleologische Interpretation zu ermöglichen, soll doch die Auslegung eines gesetzlichen Verbots nach dessen Sinn und Zweck, also der *ratio legis*, erfolgen können.

Es ist zu vermuten, dass Lärm- und Klimaschutzabwägungen hinter dem Verbot stehen:

Schon bisher gibt es ein – nahezu gleichlautendes – Verbot, allerdings nur in Ansehung von Motorfahrrädern in § 69 Abs 2 lit c) StVO. Zu dieser Bestimmung aus der Stammfassung der StVO 1960 ist immerhin dem Ausschussbericht des Handelsausschusses zu entnehmen, dass Intention des Gesetzgebers die Lärmbekämpfung bzw. die Vermeidung der Lärmbeeinträchtigung war (vgl BGBl Nr. 159/1960; NR: GP IX AB 240, 60 bzw 69; *Pürstl*, StVO-ON<sup>15.00</sup> § 69, Rz 5 u 6).

Dies ist in Ansehung einspuriger Krafträder iSd § 2 Abs 1 Z 14 KFG verständlich, ist doch für diese ein Parkplatz selbst im urbanen, dicht bebauten Bereich ohne Probleme zu finden.

Bei dem jetzt geplanten Verbot für „Kraftfahrzeuge“ generell (wohl iSd KFG; vgl auch § 2 Abs 2 EKHG), bleibt völlig unklar, was ein „zwingender Grund“ wäre, um erlaubtermaßen dieselbe Straße oder dieselben Straßenzüge innerhalb eines örtlichen Bereiches mehrmals hintereinander zu befahren. Ist etwa im urbanen Bereich die Parkplatzsuche mit einem mehrspurigen Kraftfahrzeug ein „zwingender“ Grund? Fällt eine solche nun unter dieses geplante Verbot oder doch nicht? Hier bedarf es unbedingt einer Klarstellung, um dem Normunterworfenen deutlich zu vermitteln, was erlaubt und was verboten ist.

Unbestimmt bleibt auch, was unter dem „örtlichem Bereich“ zu verstehen ist. Wie weit geht ein solcher? Auch dies sollte zumindest aus den Erläuterungen ableitbar sein.

### **Zu Z 2. (§ 8 Abs 4 Z 1 StVO)**

Hier erfolgt zum Schutz von Radfahrern und Fußgängern eine rechtliche Klarstellung. Gehsteige, Gehwege und Radfahranlagen dürfen mit Fahrzeugen überquert werden, „sofern Fußgänger und Radfahrer nicht gefährdet oder gehindert werden.“

Diese Regelung betrifft vor allem Hauseinfahrten und ist im Sinne der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer grundsätzlich zu begrüßen. Es sollte jedoch umgekehrt auch sichergestellt werden, dass die Zufahrt zu Grundstücken nicht mutwillig behindert werden soll, um ein rasches Überqueren zu ermöglichen. Angeregt wird folgende Ergänzung der Z 1:

„ ... sofern Fußgänger und Radfahrer nicht gefährdet oder gehindert werden, wobei eine mutwillige Behinderung des Überquerens untersagt ist, ...“

### **Zu Z 3. (§ 8a Abs 3 StVO – mögliche Freigabe von Radfahranlagen für landwirtschaftliche Fahrzeuge, S-Pedelecs, etc.)**

Die Behörde kann landwirtschaftlichen Fahrzeugen im und außerhalb des Ortsgebiets die Benützung von Radfahranlagen erlauben. Hinsichtlich S-Pedelecs und E-Mopeds besteht diese Möglichkeit „jedoch nur außerhalb des Ortsgebiets.“ Ein entsprechender Hinweis darauf sollte durch Zusatztafeln erfolgen.

Diese Regelung ist außerhalb des Ortsgebiets jedenfalls zu begrüßen, da auf diese Weise der Verkehrsfluss, wohl auch die -sicherheit erhöht wird, können u.a. landwirtschaftliche Fahrzeuge somit auch Radwege benützen.

Weshalb allerdings auf Geh- und Radwegen eine Beschränkung auf 25 km/h bei Annäherung zu Fußgängern nur auf Kraftfahrzeuge beschränkt wird, ist unter dem Aspekt des Schutzes der Fußgänger als schwächste Verkehrsteilnehmer nicht verständlich. Die Annäherungsgeschwindigkeit zu Fußgängern sollte auf Geh- und Radwegen generell mit 25 km/h festgelegt werden.

#### **Zu Z 4. und 7. (§ 11 Abs 5 und § 19 Abs 6a StVO – Reißverschlussystem für parallel einmündende Radwege)**

Das Reißverschlussystem soll innerhalb des Ortsgebiets auf parallel einmündende Radwege ausgeweitet werden. Bisher war dieses nur auf Radfahrstreifen anzuwenden. Dadurch endet die Sondervorrangregel für den Radverkehr beim Verlassen eines Radweges bzw. eines Rad- und Gehweges, wenn ein Radweg parallel einmündet. Dies mag zwar der Verkehrsflüssigkeit dienen, kaum aber der Verkehrssicherheit, treffen doch damit Verkehrsteilnehmer mit unterschiedlicher Geschwindigkeit aufeinander, sodass der „Reißverschluss“ auf seinen beiden Seiten quasi nicht gleich „gezahnt“ ist.

Weder Radweg noch Radfahrstreifen sind Teil der Fahrbahn als einheitlicher Verkehrsfläche. Wenn diese nun in das Reißverschlussystem „einbezogen“ werden sollen, so geht der bisherige (positive) Begriffsinhalt verloren.

Summa summarum: Was der Verfasser des Entwurfs lösen wollte, scheint nachvollziehbar. Doch weder rechtsdogmatisch noch aus Gründen der Verkehrssicherheit sollte diese Änderung erfolgen.

#### **Zu Z 5. (§ 15 Abs 4 StVO – Mindestabstand beim Überholen von Radfahrern und Rollerfahrern)**

Beim Überholen von Radfahrern und Rollerfahrern mit einem Kraftfahrzeug soll der Mindestabstand im Ortsgebiet 1,5 m und außerhalb des Ortsgebiets 2 m betragen. Bei einer höchst zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h kann der Abstand auch verringert werden. Ziel der Bestimmung soll zweifellos die Sicherheit von Rad- und Rollerfahrern sein. Dies ist grundsätzlich auch zu befürworten.

Die gewählte ziffernmäßige Bestimmung erscheint aber wenig praktikabel. Dies würde das Überholen von Rad- und Rollerfahren in engeren Straßen nahezu unmöglich machen und wäre daher der Flüssigkeit des Verkehrs abträglich. Selbstverständlich ist bei einem Überholvorgang auf die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer Acht zu geben. Die derzeit geltende Rechtslage sieht jedoch bereits vor, dass beim Überholen ein der Verkehrssicherheit und der Fahrgeschwindigkeit entsprechender seitlicher Abstand vom Fahrzeug, das überholt wird, einzuhalten ist. Die geltende Regelung nimmt sohin bereits Bezug auf die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer, macht jedoch eine situationsangepasste Vorgehensweise möglich. Eine ziffernmäßige Bestimmung ist daher überschießend. Die Abänderung der Bestimmung wird daher abgelehnt.

Hingegen könnte man Grenzwerte definieren, bei deren Unterschreitung jedenfalls eine Verwaltungsstrafe (etwa in §§ 99 ff StVO) oder eine Vormerkung (vgl § 30a FSG) vorzusehen ist. Dies wäre effizient und erhöht die Verkehrssicherheit ebenso.

#### **Zu Z 6. (§ 17 Abs 2 StVO – Verbot des Vorbeifahrens an Schienenfahrzeugen etc. in der Haltestelle während des Ein- und Aussteigvorgangs)**

Das Vorbeifahren an in eine Haltestelle einfahrende oder dort stehende Schienenfahrzeuge uÄ an jener Seite, die für das Ein- und Aussteigen bestimmt ist, soll verboten werden. Ein Vorbeifahren soll dann erlaubt sein, wenn alle Türen des öffentlichen Verkehrsmittels wieder verschlossen sind und der Lenker sich vergewissern konnte, dass keine Personen mehr zum öffentlichen Verkehrsmittel zulaufen.

Ziel der Regelung soll der Schutz von Passagieren von öffentlichen Verkehrsmitteln sein. Dies ist jedenfalls zu begrüßen.

Die Regelung erscheint jedoch überschießend, zumal nicht nachvollziehbar ist, weshalb ein Vorbeifahren an einem in der Haltestelle stehenden Schienenfahrzeug verboten sein soll, wenn keine Fahrgäste mehr zu- und aussteigen, bloß weil dessen Türen geöffnet sind. Es kommt immer wieder vor, dass Straßenbahnen an der Weiterfahrt gehindert sind und daher einen längeren Aufenthalt in einer Station haben. Lässt der Fahrer der Straßenbahn es in dieser Situation zu, dass die Türen geöffnet bleiben, würde dies unweigerlich zu Staubildungen führen. In diesem Punkt ist die Regelung daher abzulehnen.

#### **Zu Z 8. (§ 21 Abs 3 StVO – Schrittgeschwindigkeit beim Rechtsabbiegen für Kraftfahrzeuge über 3,5 t)**

Wenn mit geradeaus fahrendem und/oder in derselben Fahrtrichtung abbiegendem Radverkehr und/oder überquerenden Fußgängern zu rechnen ist, sind Lenker von Kraftfahrzeugen über 3,5 t beim Rechtsabbiegen innerhalb des Ortsgebiets verpflichtet, Schritttempo zu fahren.

Dadurch soll die Gefahr des toten Winkels reduziert werden. Insofern ist die Regelung jedenfalls zu begrüßen.

Klar ist aber umgekehrt auch, dass eine Schrittgeschwindigkeit dann vom Lenker nicht eingehalten werden muss, wenn es denkmöglich bei der Abbiegestelle weder Rad- noch Fußgängerverkehr (etwa als Folge einer Brücke oder Unterführung) gibt.

#### **Zu Z 9. (§ 23 Abs 1 StVO – Verbot des Hineinragens von Fahrzeugteilen)**

Das Hineinragen von Fahrzeugteilen auf Gehsteig oder auf Radwege durch Schrägparker soll weitgehend verboten werden. Erlaubt bleiben soll lediglich ein Hineinragen im unvermeidbaren Ausmaß (Stoßstange, Seitenspiegel, etc.).

Wenngleich diese Regelung wohl auf eine Erleichterung des Fußgängerverkehrs abzielt, so erscheint sie in Bezug auf den ruhenden Verkehr dennoch als überaus hart. Fahrzeuge, die überdurchschnittlich viel in den Gehsteig hineinragen, stellen ohne

Zweifel ein Hindernis für Fußgänger dar, doch wäre unserer Ansicht nach, eine Regelung, die auf hinderlich, sorglos oder gar illegal abgestellte E-Scooter (!) oder Fahrräder Bedacht nimmt, weitaus zielführender.

Ein Hineinragen von Schanigärten oder sogar (teilweise) auf Gehsteigen errichtete Schanigärten werden hier zum Schutz der Fußgänger bisher nicht erfasst. Eine Adaptierung der Bestimmungen des § 82 StVO in dieser Hinsicht wird angeregt.

Der Hinweis, dass der freibleibende Querschnitt mindestens 1,5 m betragen soll, erscheint weiters in Anbetracht der Tatsache, dass zahlreiche Gehsteige (vor allem in älteren Ortsteilen) in Österreich nicht annähernd an diesen Querschnitt herankommen, sehr unpraktikabel.

#### **Zu Z 10. (§ 24 Abs 1 lit d StVO – Möglichkeit das Halte- und Parkverbot von 5 m auf 8 m vor Kreuzungsschnittpunkten zu erweitern)**

Mit dieser Regelung soll die Sicherheit an Kreuzungsschnittpunkten erhöht werden. Dies ist grundsätzlich zu begrüßen. Zu beachten ist allerdings, dass damit ein hoher Verwaltungsaufwand einhergeht: Die Behörden wären gezwungen, sämtliche Kreuzungen zu überprüfen und im Bedarfsfall die erforderlichen Kennzeichnungen anzubringen. Diese sind jedenfalls unerlässlich, zumal 8 m mit dem freien Auge wohl nur schwer einzuschätzen sind und damit eine Rechtsunsicherheit der Verkehrsteilnehmer zu befürchten ist. Statt einer Sperrfläche sollte aber auch die „gelbe Linie“ ausreichend sein.

#### **Zu Z 11. (§ 24 Abs 1 lit i Z 4 StVO – Halten und Parken von Fahrrädern in Fußgängerzonen)**

Nunmehr soll das Halten und Parken von Fahrrädern in Fußgängerzonen erlaubt werden, sofern der übrige Verkehr dadurch nicht behindert wird. Diese Regelung ist im Sinne einer Attraktivierung des Radverkehrs als sinnvoll zu erachten und daher zu begrüßen. Wenig sinnvoll ist es aber, Halten und Parken von Fahrrädern in Fußgängerzonen schlichtweg irgendwo zu erlauben. Ein „Wildwuchs“ von abgestellten Fahrrädern wäre die Folge. Besser wäre es, innerhalb der Fußgängerzonen Abstellbereiche, etwa mittels Bodenmarkierung vorzusehen. Deshalb wird folgende Formulierung vorgeschlagen:

„4. Mit Fahrrädern ist das Halten und Parken in den dafür gekennzeichneten Bereichen erlaubt, sofern Fußgänger und der übrige Verkehr dadurch nicht behindert werden.“

Damit würde auch sichergestellt werden, dass abgestellte Fahrräder den Fußgängerverkehr nicht behindern (vgl auch die Ausführungen zu Z 9. - § 23 Abs 1 StVO).

#### **Zu Z 12. (§ 26a Abs 1 StVO)**

- Miteinbeziehung der Strafvollzugsverwaltung

Die Bestimmung berücksichtigt nunmehr auch Lenker von Fahrzeugen der Strafvollzugsverwaltung. Die Privilegierung dieser Verkehrsteilnehmer stellt eine

langjährige Forderung dar und ist jedenfalls zu begrüßen. Bislang war nicht nachvollziehbar, weshalb die Strafvollzugsverwaltung hier nicht berücksichtigt wurde.

- Erlaubnis der Benützung von Radfahranlagen durch die Exekutive

Die Regelung soll der Exekutive die Benützung von Radfahranlagen mit einspurigen Fahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von 45 km/h erlauben. Das Dienstfahrrad soll und muss ein hochmobiles Einsatzmittel für die Polizei im städtischen Raum werden. Auch um etwa das Einhalten von Verkehrsvorschriften durch Radfahrer besser überwachen und im Nichteinhaltungsfall ahnden zu können. Zudem dürfen Fahrzeuge der Exekutive Radfahranlagen auch dann benützen, wenn dies für die Ausübung des öffentlichen Diensts unerlässlich ist, was eigentlich eine Selbstverständlichkeit darstellt und daher begrüßt wird.

**Zu Z 16. (§ 36 Abs 2 StVO – kurze Wartezeiten und keine Eile bei Fußgängerüberquerungen)**

Ampelanlagen sollen so geschaltet werden, dass Fußgänger kurze Wartezeiten haben und die Straße ohne Eile überqueren können. Zu berücksichtigen ist aber dabei, dass Fahrzeuge mit CO<sub>2</sub>-Emission und ohne Start-Stopp-Automatik während dem dadurch bedingten längeren Stillstand mehr CO<sub>2</sub> ausstoßen.

Für Fußgänger war es auch bisher möglich, die Straße ohne Eile zu queren, weil dafür nicht nur die Grünlicht-, sondern auch die Räumphase zur Verfügung steht. Worauf der nunmehrige Änderungsbedarf basiert, ist nicht nachvollziehbar.

**Zu Z 17. und 28. (§ 38 Abs 5a und 5b sowie § 54 Abs 5 lit n StVO – Rechtsabbiegen/Geradeausfahren bei T-Kreuzungen bei Rot für Fahrradfahrer)**

Die bisher nur zu Versuchszwecken geltende Regelung, Fahrradfahrern das Rechtsabbiegen bzw. das Geradeausfahren bei Rot mittels Verordnung zu erlauben, soll nunmehr dauerhaft in der StVO normiert werden. Neben Ampelanlagen sollen Zusatztafeln für Radfahrer angebracht werden, die auf diese Möglichkeit hinweisen.

Aus unserer Sicht sprechen vor allem Sicherheitsbedenken gegen diese Regelung: Kreuzungen sind oftmals ein „Hotspot“ für Verkehrsunfälle, die Radfahrer involvieren. Es steht zu befürchten, dass kompliziertere Regelungen dieses Problem nur vergrößern.

Zudem stellt verkehrspsychologisch auch die Abwertung des Rotlichtes für alle Verkehrsteilnehmer ein äußerst fragliches Signal dar. In diesem Sinne sollte die beabsichtigte Regelung jedenfalls leicht verständlich und praktikabel sein.

Dagegen spricht auch, dass eine Legaldefinition einer „T-Kreuzung“ in der StVO völlig fehlt.

Wie weit andere Verkehrsteilnehmer, die gerade eine Grünphase haben, sich darauf verlassen können, dass Radfahrer, die trotz Rotlichts abbiegen dürfen, zuvor anhalten und sich vergewissern, dass eine Behinderung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer nicht zu erwarten ist, ist mehr als fraglich. Zur Sicherheit aller

Verkehrsteilnehmer sollte demnach auch ein Hinweisschild für Fahrzeuge, die während einer Grünphase mit abbiegenden Radfahrern zu rechnen haben, angedacht werden. Besser wäre es hier, eigene Spurensignale für Radfahrer vorzusehen. Immerhin gibt es solche für den öffentlichen Verkehr (Straßenbahn oder Bus) längst.

Wie wohl die vorgesehene Regelung abgelehnt wird, ist ungeachtet dessen nicht nachvollziehbar, weshalb die Regelung nur für Radfahrer und nicht auch andere einspurige Fahrzeuge gelten soll, wenn man schon dem Postulat der Förderung der Flüssigkeit des Verkehrs frönt.

**Zu Z 18. (§ 43 Abs 8 StVO – Rechtsabbiege-Assistenzsystem kann durch volljährigen Beifahrer ersetzt werden)**

Da noch nicht alle LKWs mit dem grundsätzlich vorgeschriebenen Abbiege-Assistenzsystem ausgerüstet sind, soll diese Regelung einer Alternative schaffen. Das Ziel der Regelung ist zwar nachvollziehbar, jedoch ist zu befürchten, dass sie im Straßenverkehr nur schwer zu kontrollieren ist. Zudem erscheint ein Abstellen allein auf das Alter des Beifahrers als nicht ausreichend, um die Sicherheitsanforderungen zu erfüllen. Der Beifahrer müsste eine volljährige, für die Aufgabe geeignete Person sein.

Zudem ergibt sich aus der Regelung keine Verpflichtung des Beifahrers das Fahrgeschehen zu kontrollieren. Es ist dem Lenker des LKWs nicht möglich, die Handlungen des Beifahrers zu beeinflussen, daher ist nicht davon auszugehen, dass das Vorhandensein eines Beifahrers ein Rechtsabbiege-Assistenzsystem erfolgreich ersetzen kann.

Auch eine etwaige Verpflichtung des Beifahrers zur Kontrolle des Fahrgeschehens beim Rechtsabbiegen wird abgelehnt. Dies würde eine Überwälzung von Pflichten des Lenkers auf den Beifahrer bedeuten und führt sodann unweigerlich zu Haftungsproblemen. Denn wer im Falle eines Unfalls haften - der Lenker oder der Beifahrer?

Es wird davon ausgegangen, dass diese Alternative zum Rechtsabbiege-Assistenzsystem lediglich solange als rein zeitliche Überbrückung vorgesehen ist, bis sämtliche LKWs nach- oder dementsprechend ausgerüstet sind. Eine derartige Klarstellung findet sich allerdings nicht in den Gesetzesmaterialien. Im Sinne der Rechtssicherheit wäre ein klares Signal seitens des Gesetzgebers hinsichtlich einer erforderlichen Nachrüstung wünschenswert.

**Zu Z 19. (§ 43 Abs 9 StVO - Behördliche Prüfung, ob bei Fahrverbotsverordnungen eine Ausnahme für den nichtmotorisierten Verkehr vorgesehen werden kann)**

Behörden haben bei der Erlassung von Verordnungen, mit denen ein Fahrverbot angeordnet wird, zu prüfen, ob diese Maßnahme auch den Fahrrad- und Fußgängerverkehr betreffen soll. Dies soll nur für Straßen gelten, auf denen nicht motorisierter Verkehr auch zulässig ist.



Die Notwendigkeit für eine Regelung besteht nicht, da die Erforderlichkeit einer einschränkenden Verordnung ohnehin im Zuge der Verordnungserlassung zu prüfen ist (vgl § 43 StVO). Wiederholungen im selben Gesetz sind daher entbehrlich.

#### **Zu Z 20. (§ 45 Abs 4 und 4a StVO – „Parkpickerl“ auch für Langzeitmieten)**

Da Langzeitmieten eines Kraftfahrzeugs eine immer häufigere Form der Fahrzeugüberlassung darstellen, bestand Bedarf die Voraussetzungen für eine Ausnahmegewilligung für eine Kurzparkzone („Parkpickerl“) dahingehend auszudehnen. Als Mindestdauer für die Verfügung über ein Kraftfahrzeug werden 4 Monate vorgesehen.

Die Regelung ist praxisgerecht und nimmt Bezug auf moderne Auto-Abomodelle. Sie wird begrüßt, wobei eine Mindestdauer von 3 Monaten wohl sachgerechter wäre, da zB in Wien „Parkpickerl“ für einen Zeitraum ab 3 Monaten erhältlich sind.

#### **Zu Z 21. (§ 48 Abs 5 2. Satz StVO – Seitliche Anbringung von Verkehrszeichen im Ortsgebiet)**

Im Ortsgebiet sollen die Anbringungsabstände bei der seitlichen Anbringung von Verkehrszeichen erweitert bzw. flexibler werden. Dies soll dem Schutz von Fußgängern und Radfahrern dienen.

Die Regelung erscheint aus dem Blickwinkel des Fuß- und Radverkehrs als nachvollziehbar, jedoch sollte im Sinne einer umfassenden Interessensabwägung auch auf die Interessen des ruhenden und fließenden Verkehrs geachtet werden. Verkehrszeichen sollten daher auch so angebracht werden, dass Parkplätze und Fahrbahnen nicht erheblich eingeschränkt werden.

#### **Zu Z 23. bis 28. (§ 53 Abs 1 Z 2c, 6b, 11a, 11b, 13e, 13f, 13g, 26a, 29 StVO – neue Verkehrszeichen)**

Eine neue Variante eines gemeinsam geführten Schutzweges und einer Radfahrerüberfahrt für die Fortführung eines Geh- und Radweges für die Überquerung der Fahrbahn wird eingeführt („St. Pöltner Modell“).

Das Straßenverkehrszeichen für eine Sackgasse wird adaptiert, indem darauf hingewiesen wird, ob die Durchfahrt bzw. der Durchgang für Radfahrer und Fußgänger frei ist.

Ein Wegweisesystem für Radfahrer soll eingeführt werden, um Radfahrern den verkehrsgünstigsten Weg anzuzeigen.

Ein Hinweisschild für eine „E-Ladestelle“ soll eingeführt werden.

Für „Schulstraßen“ wird ein eigenes Verkehrsschild zur Kundmachung eingeführt.

Die neuen Regelungen werden begrüßt.

### **Zu Z 31. (§ 68 Abs 2 StVO – Nebeneinanderfahren von Radfahrern)**

Bisher war das Nebeneinanderfahren von Radfahrern nur auf bestimmten Straßen (Radwegen, Fahrradstraßen, Wohnstraßen und Begegnungszonen) sowie für Trainingsfahrten erlaubt. Dies soll nun ausgeweitet werden. Nunmehr soll das Nebeneinanderfahren auch auf allen sonstigen Radfahranlagen und auf Fahrbahnen, auf denen eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h und Fahrradverkehr erlaubt ist. Ausgenommen hiervon sind Schienenstraßen und Vorrangstraßen. All dies sofern niemand gefährdet wird, das Verkehrsaufkommen es zulässt und andere Verkehrsteilnehmer nicht am Überholen gehindert werden.

Wenn Kinder unter 12 Jahren mit dem Fahrrad fahren, ist das Fahren neben dem Kind immer zulässig, wenn die Begleitperson mindestens 16 Jahre alt ist. Hiervon wird das Fahren auf Schienenstraßen ausgenommen.

Da Radfahrer oftmals langsamer fahren als andere Verkehrsteilnehmer, besteht für schneller Fahrende oftmals das Bedürfnis diese zu überholen. Für das Überholen soll nun allerdings ein Sicherheitsabstand von 1,5 m im Ortsgebiet vorgesehen werden. Wenn Radfahrer nunmehr nebeneinander fahren dürfen, so ist ein Überholen unter Einhaltung des beabsichtigt vorgeschriebenen Mindestabstands praktisch unmöglich. Dies ist dem Verkehrsfluss abträglich und führt womöglich zu hektischen Überholmanövern. Die Regelung wird daher abgelehnt.

Es ist zudem nicht klar, was unter einer „Schienenstraße“ zu verstehen ist. Das Gesetz bietet hierzu keine Legaldefinition. Auch die Formulierung der Anforderung „wenn es das Verkehrsaufkommen zulässt“ birgt in der Praxis Schwierigkeiten und führt zu Rechtsunsicherheit. Denn es würde sohin dem Rechtsunterworfenen überlassen bleiben zu beurteilen, ob das Nebeneinanderfahren auch trotz nasser/eisiger oder verengter Straße zulässig ist, ob das Verkehrsaufkommen gerade erhöht ist oder ob das Nebeneinanderfahren in einer aufgrund einer Baustelle erlassenen 30-er-Zone erlaubt ist.

Da das Ende einer Fahrradgruppe beim Queren einer Kreuzung für andere Verkehrsteilnehmer oftmals nicht klar ersichtlich ist, ist vorgesehen, dass der voranfahrende Radfahrer die Gruppe abzusichern hat. Hierfür hat er erforderlichenfalls vom Rad abzusteigen und dem übrigen Verkehr mit Handzeichen das Ende der Gruppe zu signalisieren.

Diese Regelung dient der Sicherheit sämtlicher Verkehrsteilnehmer und ist daher zu begrüßen.

### **Zu Z 32. (§ 68 Abs 3a StVO – Annäherungsgeschwindigkeit von Radfahrern bei Radfahrerüberfahrten)**

Bisher war vorgesehen, dass Radfahrer sich einer Radfahrerüberfahrt mit einer maximalen Geschwindigkeit von 10 km/h zu nähern haben. Nunmehr soll diese Geschwindigkeitsbeschränkung nur dann zur Anwendung kommen, wenn motorisierter Verkehr in unmittelbarer Nähe ist.

Diese Bestimmung birgt Konfliktpotential, da strittig werden könnte, was in „unmittelbarer“ Nähe bedeutet. Eine nähere Definition ist der StVO nicht zu entnehmen. Ein Abgehen von der bisherigen Regelung wird daher abgelehnt.

#### **Zu Z 34. (§ 76 StVO – Veränderungen beim Fußgängerverkehr)**

Die Bestimmung soll eine Aktualisierung und eine Anpassung an heutige Lebensrealitäten erfahren, doch das Ziel wird teilweise verfehlt bzw. der Schutz des schwächsten Verkehrsteilnehmers, nämlich des Fußgängers verringert:

Fußgänger müssen die Ober- und Unterführungen nicht mehr verpflichtend benützen. In Zeiten von steigenden Herz- Kreislauferkrankungen, Bewegungsmangel und Übergewicht ist dies geradezu kontraproduktiv. Eine Ausnahme nur für Gehbehinderte, Fußgänger mit Kinderwägen oder mit schweren Lasten vorzusehen, wäre besser und verkehrssicherer.

Gleiches gilt für den Entfall der Verpflichtung zur Benützung eines Schutzwegs innerhalb einer Distanz von 25 m, wenn es die Verkehrslage zulässt und der Fahrzeugverkehr nicht behindert wird.

Auch der Formulierung „wenn es die Verkehrslage zulässt“ wird skeptisch gegenübergestanden. Eine solche Formulierung verlagert das Problem in die Vollziehung und führt zu Rechtsunsicherheit.

Fußgänger sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer und sollten daher am meisten geschützt werden. Einen solchen Schutz bieten Schutzwege. Um den Schutz der Fußgänger zu gewährleisten, ist allerdings auch eine Handlungsvorschrift für Fußgänger notwendig. Weshalb hier ein Änderungsbedarf gesehen wurde, ist nicht nachvollziehbar und wird abgelehnt.

#### **Zu Z 37. (§ 76d StVO – Schulstraßen)**

Für Behörden soll durch eine gesonderte Verordnungsermächtigung die Möglichkeit geschaffen werden, Verkehrsbeschränkungen zu erlassen, um dem starken Verkehrsaufkommen im Bereich vor Schulen kurz vor Unterrichtsbeginn, wohl aber auch beim Unterrichtsende entgegenzuwirken. Gleichzeitig soll unbedingt notwendiger Verkehr, wozu wohl auch der Anrainerverkehr zählt, aufrechterhalten werden.

Die Bestimmung beinhaltet umfangreiche, komplizierte Ausnahmen, sodass Rechtsunsicherheit zu befürchten ist.

#### **Zu Z 39. (§ 89a Abs 2a lit e StVO – Erhebliche Behinderungen für Fußgänger)**

Von einer Verkehrsbeeinträchtigung für Fußgänger soll gesprochen werden, wenn Fußgänger an der Benützung eines Gehweges oÄ erheblich gehindert sind.

Diese Regelung wurde entschärft. Die Änderung ist zu begrüßen, allerdings stehen die Erläuterungen hierbei im Widerspruch zum Gesetzestext.

**Zu Z 41. (§ 95 Abs 2 StVO – Zuständigkeit der LPD für Klein- und Miniroller)**

Hier erfolgt eine längst fällige rechtliche Klarstellung: Für die Ausübung des Verwaltungsstrafrechts bei Übertretungen nach § 88b StVO sind die Landespolizeidirektionen zuständig. Diese Regelung wird begrüßt.

**Zu Z 42. und 43. (§ 99 Abs 3 lit I StVO – Strafbestimmungen bei Missachtung der Ausrüstungspflicht bei Fahrrädern)**

Es wird vorgesehen, dass Verstöße gegen die Ausrüstungsbestimmungen der Fahrradverordnung nur mehr einem Straftatbestand unterliegen. Damit wird von dem, dem Verwaltungsstrafrecht immanenten, Kumulationsprinzip ohne jeden sachlichen Grund abgegangen, weshalb dies - auch als gleichheitswidrig - abgelehnt wird.

Soweit die jeweiligen Erläuterungen bzw. Stellungnahme zu den einzelnen Bestimmungen dieses Entwurfes.

Der ÖRAK ersucht um entsprechende Berücksichtigung dieser Stellungnahme und der aus seiner Sicht notwendigen Modifikationen des vorliegenden Gesetzesentwurfes.

Wien, am 31. Mai 2022

DER ÖSTERREICHISCHE RECHTSANWALTSKAMMERTAG

  
Dr. Rupert Wolff  
Präsident

