



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

Rathaus  
1082 Wien  
Telefon: +43 1 4000 82375  
Fax: +43 1 4000 99 82310  
post@md-r.wien.gv.at  
wien.gv.at

MDR - 96881-2024-16  
Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem  
die Straßenverkehrsordnung 1960  
geändert wird (35. StVO-Novelle),  
Begutachtung;  
Stellungnahme

Wien, 26. Februar 2024

zur Zahl 2023-0.861.652

Zu dem mit Schreiben vom 17. Jänner 2024 übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (35. StVO-Novelle), wird wie folgt Stellung genommen:

Einleitend ist festzuhalten, dass trotz wiederholter Aufforderung seitens der Länder und hier insbesondere aus Wien, eine Rechtsgrundlage zur automatisationsunterstützten Kontrolle von Verkehrsmaßnahmen erneut nicht in der Novelle enthalten ist.

Seit März 2021 ersucht die Stadt Wien den Bund, eine gesetzliche Grundlage für die Realisierung eines automationsunterstützten Zonenzufahrtsmanagements zu schaffen. Solche Systeme zielen nicht darauf ab, Innenstädte oder bestimmte Bereiche rund um die Uhr einer Videoüberwachung zu unterziehen, sondern fertigen an genau bestimmten Einfahrts- bzw. Ausfahrtsgates Fotos von Kennzeichen an, um die einfahrenden Fahrzeuge zu erfassen und gegebenenfalls die Fotos bei Verstoß auch an die Strafbehörde weiterzuleiten. Ähnliche Technologien werden in Österreich auf Basis bestehender Rechtsgrundlagen bereits bei der Kontrolle der Maut oder der Section Control angewendet.

Auch im Wiener Gemeinderat wurden seit März 2022 insgesamt 16 Beschlussanträge an die zuständige Ministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Leonore Gewessler auf Schaffung einer neuen StVO-Bestimmung (§ 98h der Straßenverkehrsverordnung 1960 - StVO 1960) als rechtliche Basis der automatischen Kontrolle von Zonenzufahrtbeschränkungen, um das Projekt der verkehrsberuhigten Inneren Stadt realisieren zu können, mehrheitlich mit den Stimmen von SPÖ, ÖVP und NEOS beschlossen.

Vor einigen Wochen wurde den Vertreterinnen und Vertretern jener Gemeinden, die an der Implementierung eines automatisierten Zonenzufahrtsmanagements interessiert sind, in Vorbereitung auf einen diesbezüglichen Termin der Arbeitsentwurf eines möglichen § 98h StVO 1960 übermittelt, welcher allerdings in der übermittelten Form für die Städte und Gemeinden nicht umsetzbar ist. Neben dem Umstand, dass nach diesem Entwurf eine Überwachung nicht möglich ist, wenn es im Nahbereich eine Großveranstaltung, Demonstration oder dergleichen gibt, was in Wien etwa 2.000 Mal pro Jahr der Fall ist, müssten zu diesen Gelegenheiten auch die Kameras verhüllt bzw. abgedeckt werden, was einerseits organisatorisch kaum lösbar ist und andererseits die Sinnhaftigkeit und den Effekt eines solchen Systems konterkariert.

Das Land Wien ersucht daher, den im genannten Arbeitsentwurf formulierten § 98h in die gegenständliche Novelle einzubeziehen, jedoch ohne dessen Absatz 2.

Die österreichischen Gemeinden setzen nunmehr schon seit einigen Jahrzehnten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung der Innenstädte. Dazu zählen die Errichtung von Fahrverboten, Geh- und Radwegen, Fußgängerzonen, Einbahnregelungen zur Reduzierung des Durchfahrtsverkehrs sowie Maßnahmen zur Attraktivierung und Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs wie z. B. Busspuren. Die Maßnahmen beruhen auf der Zielsetzung, den öffentlichen Raum wieder vermehrt dem Fußgängerinnen- und Fußgängerverkehr und hier insbesondere den schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern zur Verfügung zu stellen und für Verkehrssicherheit in den innerstädtischen Bereichen zu sorgen. Die Umsetzung vieler dieser Maßnahmen ist jedoch nur dann praktikabel, wenn - wie in anderen Ländern und Großstädten (z. B. in Italien) - auch für eine effiziente (automatische) Kontrollmöglichkeit gesorgt wird.

Entsprechende Anträge auf Seiten der Länder gab es bereits seit Dezember 2020, darunter zwei Beschlüsse der LandesverkehrsreferentInnenkonferenz (2022 und 2023) sowie ein Beschluss der Landeshauptleutekonferenz vom 2. Dezember 2022.

### **Zur vorliegenden Novelle im Einzelnen:**

#### **Zu Z 1 (§ 24 Abs. 1 lit. o):**

Da mit der 33. StVO-Novelle eine gleichlautende Änderung in § 89a Abs. 2a lit. e erfolgte, wird die Anpassung des Wortlautes im Sinne einer Einheitlichkeit des Gesetzes befürwortet. Zudem erleichtert die geänderte Formulierung die Verfahrensführung, da nicht mehr eine absolute Unmöglichkeit („gehindert“) einer Gehsteigbenützung nachgewiesen werden muss, sondern es ausreicht, eine erhebliche Erschwerung („erheblich behindert“) zu belegen. Die praktischen Auswirkungen sind hingegen zu vernachlässigen; es werden kaum Verfahren auf Grund eines Verstoßes gegen § 24 Abs. 1 lit. o StVO 1960 geführt.

#### **Zu Z 2 (§ 26a Abs. 1):**

Die vorgesehene Änderung kann grundsätzlich befürwortet werden. Die Ausnahme von Fahrzeugen des Rettungsdienstes von Halte- und Parkverboten, auch ohne Verwendung des Warnsignals, sorgt für Rechtssicherheit für diese. Es wird positiv gesehen, dass diese Fahrzeuge letztlich nicht gezwungen sind, ihr Blaulicht zu verwenden. In Situationen, in welchen der Einsatz der Warnsignale nicht

möglich ist und daher keine Einsatzfahrt vorliegt, kann gemäß der bisherigen Regelung keine Abstellung an Flächen mit Halte- und Parkverbot erfolgen. Befindet sich ein Rettungsfahrzeug jedoch in Ausübung des Dienstes (unabhängig von einer Einsatzfahrt), dann sollte dieses auch von etwaigen Halte- und Parkverboten ausgenommen sein.

#### **Zu Z 3 (§ 38 Abs. 6a):**

Der Umstand, dass es künftig Ampelregelungen mit und ohne Grünblinkphase geben kann, könnte zur Verwirrung bei den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern, die wiederum der Verkehrssicherheit abträglich wäre, führen. Die in den Erläuterungen zum Gesetzesentwurf angeführten „wissenschaftlichen Versuche“, bei denen „zur Vermeidung von Stau eine Zuflussregelung auf Autobahnen erprobt wurde“, bleiben unerörtert und unpräzise. Weder wird dargelegt, welcher Art die Versuche waren, noch, ob daraus ausschließlich Schlüsse in Bezug auf Autobahnzubringer oder allgemein auf das Straßennetz gezogen werden können.

Diese Ergänzung ist nur für mögliche Dosieranlagen bei Auffahrten bzw. Verflechtungsbereichen an Autobahnen und Schnellstraßen, also im Wirkungsbereich der ASFINAG, sinnvoll. Dies sollte auch im § 38 Abs. 6a klar definiert werden.

#### **Zu Z 4 (§ 43 Abs. 2):**

Nunmehr soll bei der Erlassung von Verordnungen gemäß Abs. 2 nur mehr auf den angestrebten Zweck und auf die Verkehrserfordernisse Bedacht genommen werden. Gänzlich entfallen ist die Berücksichtigung der „Bedeutung der Verkehrsbeziehungen“. Nach den Erläuterungen solle damit eine schwer durchführbare Interessenabwägung vermieden und ausschließlich auf den Zweck der Verordnung und die Verkehrserfordernisse abgestellt werden. Der Ordnungsgeber müsse sich mit diesen Aspekten bewusst auseinandersetzen und dürfe sie nicht außer Acht lassen.

Hierzu ist zu bemerken, dass Verkehrsbeziehungen und Verkehrserfordernisse prinzipiell gänzlich unterschiedliche Bereiche darstellen:

Während es bei den „Verkehrsbeziehungen“ auf die Bedeutung einer Straße mit öffentlichem Verkehr nach ihrer Verkehrsfrequenz, der Art des auf ihr stattfindenden Verkehrs (z. B. Schwerverkehr, PKW-Verkehr, Motorrad-Verkehr) und ihrer lokalen, regionalen oder überregionalen (z. B. landesübergreifenden) Benützung ankommt, behandeln die „Verkehrserfordernisse“ die Bedeutung einer Straße mit öffentlichem Verkehr für die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen, wobei je nach Art des Transportes auch die Verlagerung dieses Verkehrs auf die Schiene oder das Schiff ins Kalkül zu ziehen ist (vgl. Pürstl, StVO<sup>16</sup> (2023), § 43 Anm. 26 und 27). Die Gründe, weswegen eine Interessenabwägung im Hinblick auf die Verkehrsbeziehungen schwerer durchführbar sein soll als eine bewusste Auseinandersetzung mit Fragen der Verkehrserfordernisse, insbesondere, ob Transporte auf alternative Verkehrsträger verlagerbar sind, erschließt sich aus den Erläuterungen nicht und ist auch nicht nachvollziehbar.

In jedem Fall erscheint die Berücksichtigung der Verkehrsfrequenz bei der Beurteilung, ob Maßnahmen gemäß § 42 Abs. 2 StVO 1960 erforderlich und tunlich sind, unabdingbar.

**Zu Z 6 (§ 44b Abs. 5):**

Die mit dieser Bestimmung verbundene Verwaltungsvereinfachung (Reduktion interner Abläufe) wird ausdrücklich begrüßt. Es wird auch die Auffassung geteilt, dass eine Information des Straßenerhalters an die Straßenverkehrsbehörde erst bei Arbeiten, die unerwartet länger als 24 Stunden dauern, erfolgen muss. Allerdings besteht hierin eine Diskrepanz zu § 44b Abs. 3 StVO 1960. Nach dieser Bestimmung i. V. m. § 44b Abs. 1 leg. cit. ist festgelegt, dass über unaufschiebbare Bauarbeiten (im Allgemeinen: bei Gefahr im Verzug) unverzüglich die Straßenverkehrsbehörde zu verständigen ist.

Es wird angeregt, einheitliche Verständigungspflichten erst nach 24 Stunden vorzusehen.

Für den Landesamtsdirektor:

OMR<sup>in</sup> Mag.<sup>a</sup> Eva Tiefenbrunner

Mag.<sup>a</sup> Birgit Eisler  
Obermagistratsrätin

Ergeht an:

1. Präsidium des Nationalrates
2. alle Ämter der Landesregierungen
3. Verbindungsstelle der Bundesländer
4. MA 65  
(zu MA 65 - 100713-2024)  
mit dem Ersuchen um Weiterleitung  
an die einbezogenen Dienststellen