

Vorblatt

Ziel(e)

- Erleichterungen und Verbesserungen für Menschen mit Behinderungen

Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme(n):

- Schaffung der Möglichkeit, Inhabern eines § 29b-Ausweises das Befahren von Fußgängerzonen zu gestatten
- Ausnahmen von Halte- und Parkverboten für Inhaber von § 29b-Ausweisen gelten unabhängig davon wie das Halte- oder Parkverbot kundgemacht ist

Wesentliche Auswirkungen

Für Menschen mit Behinderungen wird einerseits eine rechtliche Lücke geschlossen, andererseits der Besuch von Ärzten und ähnlichen Institutionen erleichtert. Weder die geänderten Bestimmungen mit Bezug auf Menschen mit Behinderungen noch die sonstigen, einzelne Bestimmungen der StVO betreffenden Änderungen erfordern zusätzliche Maßnahmen, die Kosten verursachen würden.

Soziale Auswirkungen:

Die Bestimmungen, die es Inhabern von Ausweisen gemäß § 29b erlauben, in Fußgängerzonen zu parken bzw. Fußgängerzonen zu befahren, werden aufeinander abgestimmt. Durch ein explizites Halte- und Parkverbot wird die Benützbarkeit von Leiteinrichtungen (wie taktilen Leitsystemen) für Menschen mit Sehbehinderung sichergestellt und auch die Entfernung von Fahrzeugen oder Gegenständen, die diese Benützbarkeit beeinträchtigen, ermöglicht.

In den weiteren Wirkungsdimensionen gemäß § 17 Abs. 1 BHG 2013 treten keine wesentlichen Auswirkungen auf.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die vorgesehenen Regelungen fallen nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

Der Großteil der vorgeschlagenen Änderungen hat zum Ziel, Erschwernisse für Menschen mit Behinderungen zu beseitigen. Seitens der Wirtschaft wurden einige Verbesserungen im Hinblick auf eine unbürokratischere und auch den Anliegen der Verkehrssicherheit besser Rechnung tragende Abwicklung von Sondertransporten angeregt. Ergänzend werden einige redaktionelle Anpassungen bei verwiesenen Bestimmungen vorgenommen.

Kompetenzgrundlage:

Der Gesetzentwurf stützt sich in kompetenzrechtlicher Hinsicht auf Art. 11 Abs. 1 Z 4 B-VG („Straßenpolizei“).

Besonderer Teil

Zu Z 1 und 2 (§ 2 Abs. 1 Z 24a und Abs. 2):

Insbesondere seitens des Landes Salzburg wurde darauf hingewiesen, dass die bestehenden Regelungen Oberleitungsomnibusse nicht ausreichend berücksichtigen bzw. zumindest erhebliche Interpretationsspielräume zulassen. Dem soll durch die neuen Bestimmungen Rechnung getragen werden. Im Hinblick auf die Straßenverkehrsordnung zeigt sich, dass eine Gleichbehandlung von Oberleitungsomnibussen mit Fahrzeugen des Kraftfahrlineverkehrs praxisadäquat ist. Gleichzeitig wird durch die ausdrückliche Anordnung, dass die Bestimmungen der §§ 5 EisbG und 39 KfIG unberührt bleiben, sichergestellt, dass die hier getroffenen Regelungen nur für den Bereich der Straßenverkehrsordnung gelten, sodass es zu keinen Unklarheiten bei der Auslegung der Bestimmungen des EisbG und des KfIG kommen kann. Die Definition des Oberleitungsomnibusses wurde dabei an § 24 KfG angepasst, sodass es auch in Bezug auf kraftfahrrechtliche Bestimmungen zu keinen Ungereimtheiten kommt.

Zu Z 3, 8 und 13 (§§ 24 Abs. 1 lit. 1, 31 Abs. 1 und § 89a Abs. 2a lit. g):

Das Verstellen von Blindenleiteinrichtungen (insb. taktilen Leitsystemen) mit Kraftfahrzeugen, Fahrrädern und sonstigen Gegenständen wird immer mehr zum Problem. Durch die Nennung der Leiteinrichtungen für Menschen mit Sehbehinderung im neu gefassten des § 24 Abs. 1 lit. 1 sollen diese Leiteinrichtungen explizit geschützt werden. Durch die ausdrückliche Erwähnung dieser Einrichtungen in § 31 Abs. 1 wird zudem klargestellt, dass sie auch zu den „Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs“ zählen, was es etwa i.S. des § 35 ermöglicht, die Entfernung eines Gegenstandes anzuordnen, durch den die Wirkung solcher Einrichtungen herabgemindert wird. Durch die Änderung des § 89a wird überdies auch klargestellt, dass in einem solchen Fall eine Verkehrsbehinderung vorliegt, die eine Entfernung ohne weiteres Verfahren ermöglicht.

Zu Z 4 und 5 (§ 29b Abs. 2 lit. a und Abs. 3 lit. a):

Die Bestimmungen des § 29b Abs. 2 lit. a und Abs. 3 lit. a erlauben es Inhabern eines in § 29b Abs. 1 genannten Ausweises, im Bereich eines Parkverbots zu parken bzw. im Bereich eines Halte- und Parkverbots für die Zeit des Ein- und Aussteigens zu halten. Hinsichtlich der von dieser Ausnahme erfassten Park- bzw. Halte- und Parkverbote wird allerdings nur auf solche Verbote verwiesen, die durch Verkehrszeichen kundgemacht sind (im Unterschied zu den von Gesetzes wegen geltenden Verboten). Als die Möglichkeit geschaffen wurde, solche Verbote auch mittels Bodenmarkierungen, nämlich durchgehende oder unterbrochene gelbe Linien am Fahrbahnrand, kundzumachen, wurde verabsäumt, § 29b entsprechend anzupassen; dies wird hiermit nachgeholt.

Zu Z 6, 7 und 12 (§ 29b Abs. 3 lit. d, § 29b Abs. 4 und § 76a Abs. 2a):

Die Erlaubnis zum Halten und Parken in Fußgängerzonen wird in § 24 Abs. 1 lit. i Z 3 StVO 1960 geregelt. Nach dieser Bestimmung ist das Halten und Parken mit Fahrzeugen, die nach § 76a Abs. 2 Z 3 und 4 und Abs. 5 die Fußgängerzone befahren dürfen, für die Dauer der Tätigkeit in der Fußgängerzone erlaubt. Eine Abstellung ist somit nur dann erlaubt, wenn die betreffenden Fahrzeuge die Fußgängerzone befahren dürfen. Die Bestimmung des § 29b Abs. 3 lit. d hingegen erlaubt es Inhabern eines in § 29b Abs. 1 genannten Ausweises, in einer Fußgängerzone während der Zeit, zu der eine Ladetätigkeit vorgenommen werden darf, zu parken, stellen also – anders als § 76a Abs. 2 Z 3 und 4 – nicht auf die Fahrzeugart ab. Das Befahren der Fußgängerzone wird solchen Ausweisinhabern allerdings weder in § 24 noch in § 29b ausdrücklich erlaubt.

Mit dem neuen § 76a Abs. 2a wird nun einerseits klargestellt, dass Inhaber von Ausweisen gem. § 29b nicht nur während der Ladezeiten in einer Fußgängerzone parken (s. § 29b Abs. 3 lit. d), sondern während dieser Zeiten auch die Fußgängerzone befahren dürfen, ohne dass es diesbezüglich einer von der Behörde verordneten Ausnahme bedürfte. Andererseits sind in vielen Fußgängerzonen sind aber auch oft Ärztezentren oder Arztpraxen vorhanden, wobei die Zufahrt zu diesen Einrichtungen mitunter auch außerhalb allfälliger Ladezeiten notwendig ist. Nicht immer wird eine solche Fahrt als Krankentransport, der grundsätzlich die Fußgängerzone befahren darf, durchgeführt. Es wird daher in § 76a Abs. 2a für ehörden die Möglichkeiten eröffnet, Ausnahmen für Personen zu schaffen, die im Besitz eines Behindertenausweises sind, bzw. für LenkerInnen, die eine solche

Person befördern. Um die Zu- und Abfahrt zur Untersuchungseinrichtung zu ermöglichen, wird der jeweils berechnete Personenkreis in der Fußgängerzonenverordnung zu bestimmen und auf einer Zusatztafel (ev. auch mit zeitlicher Einschränkung) anzuführen sein.

Die Änderungen in § 29b Abs. 3 lit. d und Abs. 4 ergänzen die neuen Bestimmungen dahingehend, dass hinkünftig zu allen Zeiten, zu denen eine Fußgängerzone befahren werden darf, auch das Parken in der Zone erlaubt ist; auf Aufforderung eines Organs der Straßenaufsicht wird der Ausweis, an den die Berechtigung geknüpft ist, vorzuweisen sein.

Im Ergebnis dürfen Inhaber eines Ausweises gem. § 29b zu bestimmten, von der Behörde festgelegten Zeiten die Fußgängerzone befahren und während dieser Zeiten dort auch parken.

Zu Z 9 (§ 45 Abs. 3):

Zu Recht wurde darauf hingewiesen, dass auch bei Ausnahmegewilligungen gem. § 45 Abs. 4a – die sich von solchen gem. Abs. 4 nur durch den Kreis der potentiellen Berechtigten unterscheiden – eine Erteilung unter Bedingungen, Befristungen oder Auflagen angezeigt sein kann. Die Bestimmung wird daher in die Aufzählung verwiesener Bestimmungen in Abs. 3 aufgenommen.

Zu Z 10 (§ 46 Abs. 4 lit. c):

Auch Autobahnmeistereien unterliegen einer Kontrolle hins. des Arbeitnehmerschutzes durch die Organe der Arbeitsinspektion. Da sie aber in der Regel nur über das Autobahnnetz zu erreichen sind, wurde vom Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz zutreffend darauf hingewiesen, dass es sinnvoll wäre, die Arbeitsinspektion vom Verbot des Befahrens von Betriebsumkehrern auszunehmen. Die konkrete Formulierung war zu wählen, weil die Arbeitsinspektoren nicht mit behördeneigenen, sondern mit ihren Privatfahrzeugen unterwegs sind; die Bezeichnung „Arbeitsinspektionsorgane“ ist dem Arbeitsinspektionsgesetz 1993 entnommen.

Zu Z 11 (§ 70 Abs. 1):

Im Rahmen der Ausbildung an landwirtschaftlichen Fachschulen steht im zweiten Lehrgangsjahr das Lenken von Gespannen auf dem Unterrichtsplan, das auch mit einer Prüfung abgeschlossen wird. Weil zum Zeitpunkt der Abnahme der Prüfung aber noch nicht alle Schüler das 16. Lebensjahr abgeschlossen haben und der Prüfung auch eine praktische Ausbildung vorangehen muss, ist eine auf diese Zwecke eingeschränkte Ausnahme vom Erfordernis des Mindestalters von 16 Jahren (s. den ersten Satz der Bestimmung) erforderlich, um rechtliche Probleme zu vermeiden.

Zu Z 14 (§ 96 Abs. 1b):

Die Straßenverkehrsordnung regelt bisher die Berichtspflicht der Landesregierungen bezüglich Evaluierung der Unfallhäufungsstellen an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Seit der sogenannten „Verlängerung“ der Bundesstraßen sind die Länder auch für die Sanierung der Unfallhäufungsstellen auf diesen Straßen zuständig. Für das in der Verantwortung des Bundes verbliebene Autobahnen- und Schnellstraßen-Netz wurde in Umsetzung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur, ABl. Nr. L 319 vom 29.11.2008 S. 59, mit BGBl. I Nr. 62/2011 das Bundesstraßengesetz dahingehend geändert, dass für alle Bundesstraßen ein Sicherheitsmanagement verankert wurde, das folgende Instrumente vorsieht:

1. Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit;
2. Straßenverkehrssicherheitsaudit;
3. Straßenverkehrssicherheitsanalyse des in Betrieb befindlichen Straßennetzes und Veröffentlichung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit;
4. Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung;
5. Unfalldatenerfassung und Unfallkostenrechnung;
6. Bestellung und Ausbildung von Gutachtern.

Damit bestehen im BStG strengere Regeln zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der Infrastruktur als dies in der StVO aufgrund verfassungsrechtlicher Gegebenheiten überhaupt vorgesehen werden könnte (Verpflichtung u.a. zu Road Safety Audits-RSA, Road Safety Inspections-RSI und Unfallhäufungsstellen-Management).

Für den Bereich der Bundesstraßen ist das bisher in § 96 Abs. 1b vorgesehene Berichtssystem dadurch überholt. Die Berichtspflicht der Länder hat daher keine über einen bloßen Formalismus hingehende Bedeutung mehr; da sich dieses System in der Praxis auch für den Bereich von Landesstraßen nicht bewährt hat, soll die Bestimmung aufgehoben werden.

Für die Länder besteht jederzeit die Möglichkeit, ein dem § 5 BStG entsprechendes System auch für den Bereich von Landesstraßen gesetzlich zu verankern.

Zu Z 15 (§ 96 Abs. 2):

Bisher sah diese Bestimmung vor, dass sämtliche Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs durch die Behörde regelmäßig alle zwei Jahre daraufhin zu überprüfen waren, ob sie noch erforderlich waren oder

nicht; gegebenenfalls hatte ein Entfernungsauftrag zu ergehen. Einerseits ist diese schematische Überprüfungspflicht, die auf praktische Unterschiede keinen Bedacht nimmt, insofern nicht zielführend, als es durchaus Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs gibt, die entweder im Zuge sonstiger behördlicher Aufgaben mehr oder weniger regelmäßig überprüft werden, oder bei denen grundsätzlich klar ist, dass sich die Voraussetzungen für ihre Anbringung nicht geändert haben, bzw. nicht oder nicht in absehbarer Zeit ändern werden. Zum anderen führt die unterschiedslose 2-jährige Überprüfungspflicht angesichts der Vielzahl der sonst den Behörden zufallenden Aufgaben zu einer übermäßigen arbeitsmäßigen Belastung der Behörden. In Zukunft wird daher von der schematischen 2-jährigen Überprüfungspflicht abgegangen und der Mindestzeitraum für eine Überprüfung auf fünf Jahre erweitert, wobei selbstverständlich auch eine Überprüfung in kürzeren Abständen zulässig ist; erhalten bleibt die Verpflichtung der Behörde, für die Entfernung nicht mehr erforderlicher Einrichtungen zu sorgen, wenn sich dies im Zuge einer Überprüfung ergeben hat.

Seitens der Rechtsprechung wird die Überprüfungspflicht des § 96 Abs. 2 außerdem nicht nur auf Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs im gegenständlichen Sinne bezogen, sondern auch dahingehend interpretiert, dass verkehrsregelnde Verordnungen ebenfalls schematisch alle zwei Jahre daraufhin überprüft werden müssen, ob sie noch erforderlich sind oder gegebenenfalls zu ändern oder aufzuheben sind. Auch hier hat sich gezeigt, dass die schematische Überprüfungspflicht nicht praxisgerecht ist. Ein Abgehen von dieser regelmäßigen 2-jährigen Überprüfungspflicht bedeutet allerdings nicht zugleich ein Abgehen von dem durch die ständige Rechtsprechung der Höchstgerichte abgesicherten und anerkannten Grundsatz, dass Verordnungen, deren tatsächliche Grundlage sich geändert hat bzw. überhaupt weggefallen ist, invalidieren. Ebenso wird auch für Verordnungen gelten, dass die Behörde verpflichtet ist, diese entsprechend zu ändern oder aufzuheben, wenn sich aufgrund einer Überprüfung ergeben hat, dass der Inhalt der verordneten Verkehrsregelung nicht mehr erforderlich ist.

Zu Z 16 (§ 97 Abs. 5):

Mit Erkenntnis vom 31.1.2014, GZ 2013/02/0244, hat der VwGH ausgesprochen, dass die im Fall von Verkehrskontrollen gesetzten Verkehrsmaßnahmen unverzüglich der Behörde mitzuteilen sind und die Anlegung eines Aktenvermerks darüber einen Bestandteil der ordnungsgemäßen Kundmachung darstellt. In der Praxis ist diesen Anforderungen nicht gerecht zu werden, weil insbesondere Verkehrskontrollen sich meist über längere Zeiträume (mehrere Stunden) erstrecken, dabei aber die für eine Ausleitung und/oder Anhaltung von Fahrzeugen notwendigen Verkehrsmaßnahmen nicht die ganze Zeit über, sondern immer nur für einen kürzeren Zeitraum kundgemacht werden. Dabei wird eine gewisse Anzahl von Fahrzeugen angehalten und diese dann kontrolliert; danach kann der Verkehr wieder einige Zeit unbeeinflusst fließen, während die Kontrollen durchgeführt werden. Wenn alle angehaltenen Fahrzeuge abgearbeitet sind, erfolgen die nächsten Anhaltungen. Nach dem erwähnten Erkenntnis müssten aber jeweils der Beginn und das Ende der Anhaltungen einschließlich aller jeweils getroffenen Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Überholverbote, Fahrverbote für bestimmte Fahrzeuge, etc.) sofort gemeldet werden, was praktisch nicht möglich ist – insbesondere steht an Ort und Stelle nicht die Ausrüstung für derartige Meldungen zur Verfügung, und auch die Durchführung der Kontrollen würde stark verzögert. In Zukunft sollen daher die Art der angeordneten Verkehrsbeschränkungen und ihre Dauer von den Kontrollorganen selbst schriftlich festgehalten werden. Im Zuge eines allfälligen Verwaltungsstrafverfahrens wird die Behörde dann diesen Aktenvermerk beizuschaffen haben.

Zu Z 17 (§ 97 Abs. 5a):

Mit dieser Bestimmung wird den Sondertransportbegleitern die Möglichkeit gegeben, ein Überholen des Sondertransports an Stellen zu verhindern, an denen ein Alleingang wegen der beschränkten Platzverhältnisse notwendig ist. Außerdem wird es den Begleitfahrzeugen erlaubt, etwa Bodenmarkierungen zu überfahren (für die Sondertransporte selbst ist das bereits im Bewilligungsbescheid vorgesehen).

Gemäß § 97 Abs. 3 des Kraftfahrgesetzes 1967 (KFG 1967), BGBl. Nr. 267 i.d.F. BGBl. I Nr. 94/2009, betreffend Heeresfahrzeuge unterliegen Sondertransporte mit Heeresfahrzeugen, zivilen Fahrzeuge, welche Zwecken des Bundesheeres dienen, sowie ausländischen Militärfahrzeugen im Rahmen gemeinsam mit dem Bundesheer durchzuführender Einsätze, Übungen oder Ausbildungsmaßnahmen nicht dem zivilen Genehmigungsregime, sondern sind nach den vom Bundesminister für Landesverteidigung und Sport entwickelten Regeln für Transportabsicherung und Transportbegleitung durchzuführen. Im Lichte der Gleichheit der Aufgaben scheint es angebracht, die Berechtigungen des neuen § 97 Abs. 5a auch diesen militärischen Organen einzuräumen.

Zu Z 18 (§ 100 Abs. 3):

§ 100 Abs. 3 StVO sieht eine Sicherheitsleistung bis zu € 1.308,- vor. Der höchste Strafsatz in der StVO ist in § 99 Abs. 1 mit € 5.900,- und die Mindeststrafe mit € 1.600,- festgelegt. Bei Übertretungen gem. § 99 Abs. 1 StVO kann daher eine Sicherheitsleistung daher nicht zur Anwendung kommen, weil der Höchstbetrag der Sicherheitsleistung gem. § 100 Abs. 3 niedriger ist als die Mindeststrafe.

Der Sinn der Bestimmung des § 100 Abs. 3 StVO lag darin, unter Inanspruchnahme der „Bedarfskompetenz“ gem. Art. 11 Abs. 2 B-VG eine gegenüber § 37a VStG deutlich erhöhte Obergrenze für eine vorläufige Sicherheit festzulegen. Gemäß Art. 7 Z 22 des Verwaltungsgerichtsbarkeits-Ausführungsgesetzes 2013, BGBl. I Nr. 33/2013, entfiel jedoch die in der Bestimmungen des § 37a VStG vorgesehene Höchstgrenze für die

Festsetzung und Einhebung einer vorläufigen Sicherheit mit folgender Begründung (s. EB zur Regierungsvorlage): „Die Betragsgrenzen in § 37 Abs. 2, § 37a Abs. 1 und § 37a Abs. 3 sollen entfallen; maßgebend soll ausschließlich das Höchstmaß der angedrohten Geldstrafe sein.“

Da keine Notwendigkeit mehr besteht, für den Bereich der StVO von den genannten Bestimmungen des VStG abzuweichen, und die Bestimmung mittlerweile sogar das Gegenteil des ursprünglichen Zieles bewirkt, soll § 100 Abs. 3 aufgehoben werden.

Zu Z 19 (§ 100 Abs. 5):

Mit der Novellierung des Verwaltungsstrafgesetzes mit Bundesgesetz BGBl. I Nr. 33/2013 entfiel § 21 VStG. Die bisher in dem verwiesenen § 21 Abs. 2 VStG enthaltenen Bestimmungen über das Absehen von der Verhängung einer Organstrafverfügung finden sich nunmehr in § 50 Abs. 5a VStG. Daher kann auch der Verweis auf § 21 Abs. 2 VStG entfallen.