

Ergänzend wird seitens der Abteilung Verkehr folgendes festgehalten:

Hinsichtlich der Tragung/Vorschreibung der Verwahrungskosten wird auf § 99b Abs. 4 StVO verwiesen, wonach bei der Behörde anfallende Transport- und Lagerkosten als Barauslagen gemäß § 64 VStG gelten. Dazu findet sich in den Gesetzeserläuterungen, dass Kosten „beschlagnehmter Fahrzeuge“ als Barauslagen der Behörde gelten, woraus sich uE ergibt, dass sämtliche angefallenen Kosten (bis zur Rechtskraft des Verfalls – was wiederum auch eine rechtskräftige Bestrafung gemäß § 64 VStG voraussetzt) vom Täter zu ersetzen sind.

Es wird beiliegender Überblick der Verfahrensläufe bei §§ 99a ff StVO als **Beilage B** angefügt.

- **35. StVO Novelle: wesentliche Neuerungen und Diskussion (ua. Geschwindigkeitsbeschränkungen nach § 43 Abs. 4a StVO)**

Die 35. StVO-Novelle trat mit 1. Juli 2024 in Kraft. Sie beinhaltet zwei wesentliche Neuerungen, zu welchen die Abteilung Verkehr rechtliche und technische Rahmenbedingungen erörtert:

- § 43 Abs. 4a StVO enthält eine neue Bestimmung zur Erlassung von Geschwindigkeitsbeschränkungen
- § 94c Abs. 3 StVO wurde um die Möglichkeit ergänzt, die Verkehrspolizei auf Gemeinden ohne eigenen Wachkörper zu übertragen.

Zu § 43 Abs. 4a StVO:

Rechtliche Rahmenbedingungen:

- Die bisherigen Behördenzuständigkeiten bleiben unverändert.
- Im § 43 Abs. 4a StVO handelt sich um eine Kann-Bestimmung.
- Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit gem. § 20 Abs. 2 kann herabgesetzt werden; Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Grundlage von § 43 Abs. 1 und § 20 Abs. 2a können nicht herabgesetzt werden.
- Die neue Bestimmung ist anwendbar in Ortsgebieten für Bereiche mit besonderem Schutzbedürfnis.
- Die Maßnahme muss zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fußgängern oder Radfahrern geeignet sein.

Folgende Kriterien können zur Prüfung u.a. herangezogen werden:

- o Die nachfolgende Textstelle aus der RVS 03.04.14 Gestaltung des Schulumfeldes kann für die räumliche Abgrenzung sinngemäß herangezogen werden: „Als Schulumfeld werden die öffentlichen Flächen im Umkreis von ca. 250 m (mindestens jedoch 60 m) zum Schuleingang definiert, wenn diese für Schulwege von Relevanz sind.“
- o Die verkehrliche Aufschließung erfolgt über den betroffenen Straßenabschnitt und nicht über eine andere Straße im Nahbereich.
- o Wege zu den festgelegten Bereichen und Haltestellenbereiche außerhalb der oben angegebenen Bereiche sind davon nicht umfasst.
- o Die Aufenthaltsfläche der Fußgänger (auf öffentlichen Verkehrsflächen) im Zugangsbereich muss in einem direkten Zusammenhang mit Fahrbahnen stehen.
- o Sind diese Flächen baulich (z.B. durch breite Grünflächen) von der Fahrbahn abgerückt oder eingezäunt, so besteht kein unmittelbarer Zusammenhang zur Fahrbahn.
- o Der Aufenthalt von besonders schützenswerten Personen soll an mehreren Tagen in der Woche sowie mehrmals pro Tag gegeben sein.

Ein Ermittlungsverfahren durch die Behörde ist zwingend; SV-Gutachten kann entfallen, wenn die Behörde über ein ausreichendes (Fach-) Wissen verfügt. (siehe Schreiben der Abt. Verkehr VERK-2016-428637/113-RT vom 27.6.2024)

Die verkehrstechnische Prüfung umfasst,

- ob die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im gegenständlichen Bereich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geeignet ist
- die konkrete räumliche Beschreibung – speziell im Hinblick auf Kundmachungsfragen (Erkennbarkeit, Begreifbarkeit, Zusammenschluss mit anderen Bereichen etc.)

Allgemeine Aspekte

Bauliche Maßnahmen sind einer Geschwindigkeitsbeschränkung vorzuziehen bzw. sind bauliche Begleitmaßnahmen vorzusehen, um die Einhaltung zu gewährleisten.

Bei der Beurteilung der Erhöhung der Verkehrssicherheit sind mögliche gegenteilige negative Auswirkungen (z.B. negative Routine) zu berücksichtigen.

Kriterien zur Prüfung der Eignung (sämtliche Kriterien sind im Kontext zu beurteilen; eine Abwägung der PRO- und KONTRA-Argumente ist vorzunehmen) können sein:

PRO

- Relevanter Querungsbedarf
- Keine ausgewiesenen Querungsstellen
- Fehlende Gehsteige / Gehsteiganbindungen
- Schmale Gehsteige direkt neben der Fahrbahn
- Aufenthaltsfläche für besonders schützenswerte Personen neben der Fahrbahn sind von Fahrzeuglenkern in der Annäherung schlecht einsehbar
- Maßnahmen zur Behebung der Mängel der Straßenanlage bzw. zur Temporeduktion sind baulich nicht umsetzbar (finanzielle Aspekte sind nicht Bestandteil der verkehrstechnischen Beurteilung)
- Etc.

KONTRA

- Kein Unfallgeschehen / keine Konflikte im Zusammenhang mit den ggst. Personengruppen
- Angepasstes Geschwindigkeitsniveau im Sinne des § 20 Abs. 1 StVO
- Signalgeregelter Schutzweg
- Geringe zu erwartende Akzeptanz (z.B. wegen Diskrepanz zwischen Straßenraumgestaltung und verordneter Geschwindigkeitsbeschränkung)
- Breite Gehsteige / Gehwege, ev. getrennt von der Fahrbahn
- Mehr als zwei Fahrstreifen
- Etc.

Räumliche Ausdehnung der Maßnahme

Die Ausdehnung ergibt sich aus dem ermittelten Bereich zuzüglich maximal 3 Fahrsekunden der zu verordnenden erlaubten Höchstgeschwindigkeit [m] davor und danach, aber nicht weniger als 50m Gesamtstrecke. Die leichte und rechtzeitige Erkennbarkeit der Verkehrszeichen ist zu berücksichtigen.

Abfolge von mehreren Bereichen in einem Straßenzug

Liegen zwei Beschränkungsbereiche weniger als ca. 70 m (entspricht 5 Fahrsekunden bei 50 km/h)

auseinander, so ist eine Zusammenlegung zu prüfen. Liegen diese Beschränkungsbereiche mehr als ca. 280 m auseinander (entspricht ca. 20 Fahrsekunden bei 50 km/h) so sind sie grundsätzlich getrennt zu betrachten.

Eine Abfolge von mehreren Beschränkungsbereichen innerhalb eines Straßenzuges in kurzen Abständen führt zu einem inhomogenen Geschwindigkeitsverhalten und kann zu einer geringen Akzeptanz der Einhaltung der Beschränkungen führen. Eine solche Aneinanderreihung ist daher zu vermeiden. Unter Umständen ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung gemäß § 43 Abs. 1 oder § 20 Abs. 2a zu prüfen.

Zeitliche Einschränkung der Maßnahme

Das zeitlich konzentrierte Auftreten von schutzbedürftigen Verkehrsteilnehmern ist zu berücksichtigen (vor Schulen und Kindergärten ist die Geschwindigkeitsbeschränkung auf „Schultage“ und Öffnungszeiten festzulegen; vor Kindergärten mit ganzjährigem Hortbetrieb auf bestimmte „Tageszeiten“).

Kundmachung

- Befinden sich mehrere solche Bereiche an sich kreuzenden Straßen oder erfolgt derenverkehrliche Aufschließung über mehrere sich kreuzende Straßen, ist eine Zonenbeschränkung in Erwägung zu ziehen.
- Zeitliche Einschränkungen sind anzugeben:
z.B. „an Schultagen 7:30 – 8:30“ oder „Mo - Fr 7h – 8h“.
- Um die Akzeptanz zu verbessern und auf das vermehrte Auftreten von Personen hinzuweisen, ist ein passendes Gefahren- oder Hinweiszeichen bzw. eine erläuternde Zusatztafel anzubringen. Bei Schulen, Kindergärten und Spielplätzen kann das Gefahrenzeichen „Kinder“ (§ 50 Z 12 StVO) verwendet werden.
Bei Kranken- und Heilanstalten kann das Hinweiszeichen „Spital“ (§ 53 Abs 1 Z 2 StVO) verwendet werden.
Alternativ kann auch eine erläuternde Zusatztafel gem. § 54 StVO, vorzugsweise mit Piktogrammen, angebracht werden.

Es folgt die von der BH Steyr-Land vorgeschlagene Besprechung eines Anwendungsbeispiels auf einer Landesstraße in der Gemeinde Pfarrkirchen bei Bad Hall.

Zu § 94c Abs. 3 StVO:

Die StVO enthält nun die Möglichkeit der Übertragung der Handhabung der Verkehrspolizei an Gemeinden ohne eigenen Wachkörper. Die Abteilung Verkehr hat in der Richtlinie VERK-2017-393941/15-RT vom 27.6.2024 die Grundlagen für einen einheitlichen Standard zur Umsetzung der Neufassung des § 94c Abs. 3 StVO 1960 festgelegt.

Überblicksweise stellen sich die Vorgehensweise und der Ablauf wie folgt dar:

1. Anregung durch die Gemeinde
Vorlage eines Gutachtens betreffend einen Standort
2. Prüfung der Voraussetzungen durch die Landesregierung
Nachweise, dass die Gemeinde weitere Voraussetzungen erfüllt
3. Erlassung einer Übertragungsverordnung durch die Landesregierung
4. Verständigungen und Betriebsaufnahme durch die Gemeinde