

Rechtliche Aspekte zum Thema Temporeduktion auf Landstraßen

Erforderlichkeit hinsichtlich
Umweltwirkung und Verkehrssicherheit,
Akzeptanz

Mag. Martin Hoffer,
ÖAMTC-Rechtsdienste



UBA, FSV, ÖVG - Symposium 19.11.2015

I. Rechtliche Grundlagen

1. Gesetzliche Geschwindigkeitsbeschränkungen

Angepasste Geschwindigkeit § 20 Abs 1 StVO

§ 20. Fahrgeschwindigkeit.

(1) *Der Lenker eines Fahrzeuges hat die Fahrgeschwindigkeit den gegebenen oder durch Straßenverkehrszeichen angekündigten Umständen, insbesondere den Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen, sowie den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen. Er darf auch nicht so schnell fahren, daß er andere Straßenbenützer oder an der Straße gelegene Sachen beschmutzt oder Vieh verletzt, wenn dies vermeidbar ist. Er darf auch nicht ohne zwingenden Grund so langsam fahren, daß er den übrigen Verkehr behindert.*

I. Rechtliche Grundlagen

2. Gesetzliche Tempolimits für bestimmte Straßentypen:

Grundsätzlich Ortsgebiet, Freilandstraßen, Autobahnen

§ 20 (2) Sofern die Behörde nicht gemäß § 43 eine geringere Höchstgeschwindigkeit erläßt oder eine höhere Geschwindigkeit erlaubt, darf der Lenker eines Fahrzeuges im Ortsgebiet nicht schneller als 50 km/h, auf Autobahnen nicht schneller als 130 km/h und auf den übrigen Freilandstraßen nicht schneller als 100 km/h fahren.

Flächendeckend niedriger für ganzes Ortsgebiet:

§ 20 (2a) Die Behörde kann, (...) für ein gesamtes Ortsgebiet eine geringere als die nach Abs. 2 zulässige Höchstgeschwindigkeit festlegen, sofern dies auf Grund der örtlichen oder verkehrsmäßigen Gegebenheiten nach dem Stand der Wissenschaft zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder zur Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe und zum Schutz der Bevölkerung oder der Umwelt oder aus anderen wichtigen Gründen geeignet erscheint. (...)

I. Rechtliche Grundlagen

3. Fahrzeugbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen (Verordnung):

§ 58 KDV (Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung):
zB Anhängerverkehr, abschleppen, Langgutfuhrer, Schwerverkehr etc.

4. StVO-Sondervorschriften:

Lärmschutz, Schwerverkehr

§ 42 Abs 8 StVO:

Nacht-Tempolimit für Lkw ab 7,5 t: 60 km/h;

Ggf. Hinaufsetzung auf 80 km/h mit Verordnung

5. Nacht-Tempolimit-VO

div. Autobahnen (A10, A12, A13, A14, A16):

60 statt 80 für Lkw ab 7,5 t;

Busse 90 statt 100

UND 110 statt 130 (für alle!) Grund u.a. :Geschwindigkeitsdifferenz.

I. Rechtliche Grundlagen

2. Verordnete Geschwindigkeitsbeschränkungen,

§ 43. Verkehrsverbote, Verkehrserleichterungen und Hinweise.

- (1) Die Behörde **hat** für bestimmte Straßen oder Straßenstrecken oder für Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes durch Verordnung (...)
- b) wenn und insoweit es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des sich bewegenden oder die Ordnung des ruhenden Verkehrs, die Lage, Widmung, Pflege, Reinigung oder Beschaffenheit der Straße, (...), erfordert,
1. dauernde oder vorübergehende Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote, insbesondere (...) Geschwindigkeitsbeschränkungen, (...) zu erlassen (...)
- **Verpflichtend!**
 - auf Grundlage von SV-Gutachten (**Erforderlichkeit**)
 - **Alternativenprüfung**, nicht anderes ausreichend ?
 - Evaluierung nach 2 (bzw jetzt neu: 5) Jahren (§ 96 Abs 2 StVO).

I. Rechtliche Grundlagen

3. Anhebung von Geschwindigkeitsbeschränkungen:

§ 43. Verkehrsverbote, Verkehrserleichterungen und Hinweise.

(4) Wenn es der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs dient und aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs keine Bedenken dagegen bestehen, kann die Behörde durch Verordnung die gemäß § 20 Abs. 2 erlaubten Höchstgeschwindigkeiten erhöhen.)

- „Kann-Bestimmung“
- auf Grundlage von SV-Gutachten,
- Bestehen Bedenken? Was ist „unbedenklich“?
- Evaluierung nach 2 bzw 5 Jahren nicht ausdrücklich gefordert.

I. Rechtliche Grundlagen

4. Ermächtigung nach Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L)

§ 14. Maßnahmen für Kraftfahrzeuge

- (1) Für *Kraftfahrzeuge* im Sinne des § 2 Abs. 1 Z 1 KFG 1967, BGBl. Nr. 267, *oder für bestimmte Gruppen* von Kraftfahrzeugen *können Geschwindigkeitsbeschränkungen* und zeitliche und räumliche Beschränkungen des Verkehrs *angeordnet werden*.
(... Autobahnen und Schnellstraßen, zeitliche und räumliche Beschränkungen)

Zur Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen für die Dauer erhöhter Neigung zu Grenzwertüberschreitungen sowie zum optimierten Einsatz von temporären Geschwindigkeitsbeschränkungen können flexible Systeme, wie immissionsabhängige Verkehrsbeeinflussungsanlagen, verwendet werden.

- „Kann-Bestimmung“, aber verpflichtend, ggf. eine Maßnahme zu ergreifen
- Nur „IG-L-relevante“ Schadstoffe (beim Straßenverkehr v.a. PM10, NO₂)
- „Eigentlich“ keine Verkehrssicherheitsargumente zulässig (GA Hauer)
- Überprüfungsfrist nicht im Gesetz festgeschrieben, wohl aber nötig.



I. Rechtliche Grundlagen

5. Haftung des Wege- bzw Straßenerhalters (§ 1319a ABGB)

Privilegierung auf grobe Fahrlässigkeit,
„normale“ Beweislast

Aber evtl. auch als „Sachverständiger“ (daher doch auch für leichtes Verschulden und umgekehrter Beweislast)

6. Vertragliche Schadenersatzhaftung bei Mautstraßen

Nicht nur Autobahnen (Asfinag....) sondern auch mautpflichtige Bergstraßen, Tunnels etc.

II. Pflichten des Straßenerhalters

- a) Regelmäßig Qualität der „Straße“ sicherstellen
Dazu gehört nicht nur die Fahrbahn,
auch Sichtfreihaltung,
Wasserabflüsse reinigen
- b) Vor Gefahren warnen
Kurzfristig möglich und daher auch geboten,
uU aber nicht auf Dauer ausreichend
- c) Gefahren beseitigen
Oberfläche sanieren (aufrauen, neuer Belag,
Bodenmarkierungen und Verkehrszeichen erneuern
Sturzsäume schaffen oder entschärfen
Leitschienen tauschen (Stahl statt Aluminium)



II. Infrastruktur, Straße

Pflichten des Straßenerhalters

d) Info an die Behörde

Wenn eigene Kompetenz nicht ausreicht,
insbes zur Erlassung von Verordnungen
(Gebote, Verbote, Beschränkungen)

e) Tempolimits

Schneekettenpflicht

Fahrverbote (zB für Anhängerverkehr)



II. Infrastruktur, Straße

Pflichten des Straßenerhalters

Begrenzung durch Zumutbarkeit der Maßnahme

Die Maßnahme zur Erhaltung der Straßenqualität muss mit vernünftigen bzw zumutbaren Mitteln möglich sein.

- Kleinere Gemeinden anders zu beurteilen als große Städte
- finanzielle Leistungsfähigkeit aber kein Kriterium!
- Bei Straßenräumung und Streuung gewisse Priorisierung zulässig



III. FSV-Arbeitspapier „100 statt 80“

1. Ausgangslage

Fiktion einer gesetzlichen Festlegung § 20 Abs 2: 80 km/h statt 100

2. FSV erstellt Unterlage

Arbeitspapier für Sachverständige, wann Anhebung möglich
(iSv „keine Bedenken“ bestehen)

3. Sorge des ÖAMTC

„Kann-Bestimmung“ führt zu Delegation der Entscheidung an die Politik,
> rechtlich nicht durchsetzbar

4. Zu erwartendes Ergebnis

Viele Straßen, die nicht oder nur sehr zögerlich
bzw nur auf kurzen Strecken angehoben werden

III. Welcher Ansatz besser?

A) Herabsetzen bei Notwendigkeit („100“ wie bisher im Gesetz):

Vorteile:

Differenzierung nach örtlichen Gegebenheiten

Möglichkeit der zeitlichen Befristung

Abhängig von Witterungseinflüssen („bei... zB Nässe“)

Klare Erkennbarkeit der Verpflichtung durch den Lenker

Nachteile:

Jede VO muss „erlassen“ und regelmäßig überprüft werden

Kosten für Verkehrszeichen

Flankierend:

Gefahrenstellen können bzw müssen gesondert gekennzeichnet werden (zB Leitbaken, Gefahrenzeichen, Bodenmarkierungen, zB Fahrbahnmitte nicht überfahren ...)

III. Welcher Ansatz besser?

B) Hinaufsetzen bei „keinen Bedenken“ (zB „80“ im Gesetz):

Vorteile:

Einfach, weil Untätigkeit folgenlos bleibt

Schilder müssen nicht überprüft werden, Kosteneinsparung

Kriterien für etwaige „Erforderlichkeit“ können nicht übersehen werden

Nachteile:

Jede (politisch gewünschte) VO muss „erlassen“ werden, Argumentation uU gegen Widerstände (von Minderheiten)

Kein Recht auf Durchsetzbarkeit, insbes bei Straßen für den Fernverkehr

Keine klare Erkennbarkeit von Gefahrenstellen mangels Schildern bzw Leitbaken, Leitmalen und Bodenmarkierungen

Flankierend:

Straßenerhaltung trotzdem notwendig

Sonst droht weiterer Qualitätsverlust (Reibbeiwerte, Schlaglöcher etc.)



III. Erwartbare Wirkungen

A) Verkehrssicherheit

Unfallstatistik:

- 62 Prozent der Verkehrstoten in Österreich auf Freilandstraßen
- Rund 36 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden auf Freilandstraßen bei bis zu 80 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit (Quelle: Statistik Austria)
- Ca. 1/3 aller auf Freilandstraßen Getöteten in Kurvenbereichen
- angepasste Geschwindigkeit (Witterung, Sichtverhältnisse, Fahrbahnverlauf) entscheidend, theoretische Höchstgeschwindigkeit nur untergeordnete Rolle.



III. Erwartbare Wirkungen

B) Schadstoffbelastung

Berechnungen der TU Wien:

- Kaum Verringerung von Stickoxiden bis zum Jahr 2020
- HC-Emissionen kaum betroffen, daher auch hier keine Reduktion in Bezug auf gesamte Schadstoffbelastung
- NO_x um bestenfalls zwei Prozent reduziert.
- hohe Verkehrsleistungen meist im Kolonnenverkehr, damit niedrige Durchschnittsgeschwindigkeit
Wenige schnellere Fahrzeuge zur verkehrsärmeren Zeit irrelevant.

IV. Wie denkt die Öffentlichkeit?

ÖAMTC-Befragung über „AM PULS“
Neues Online-Befragungs-Tool des ÖAMTC

Befragungszeitraum:
20. Oktober bis 1. November

Pool 12.000 Personen:
Repräsentative Stichprobe
von 1.506 online befragte Mitglieder ab 18 Jahren
3 / 4 benützen mehrmals pro Woche mind. eine Freilandstraße

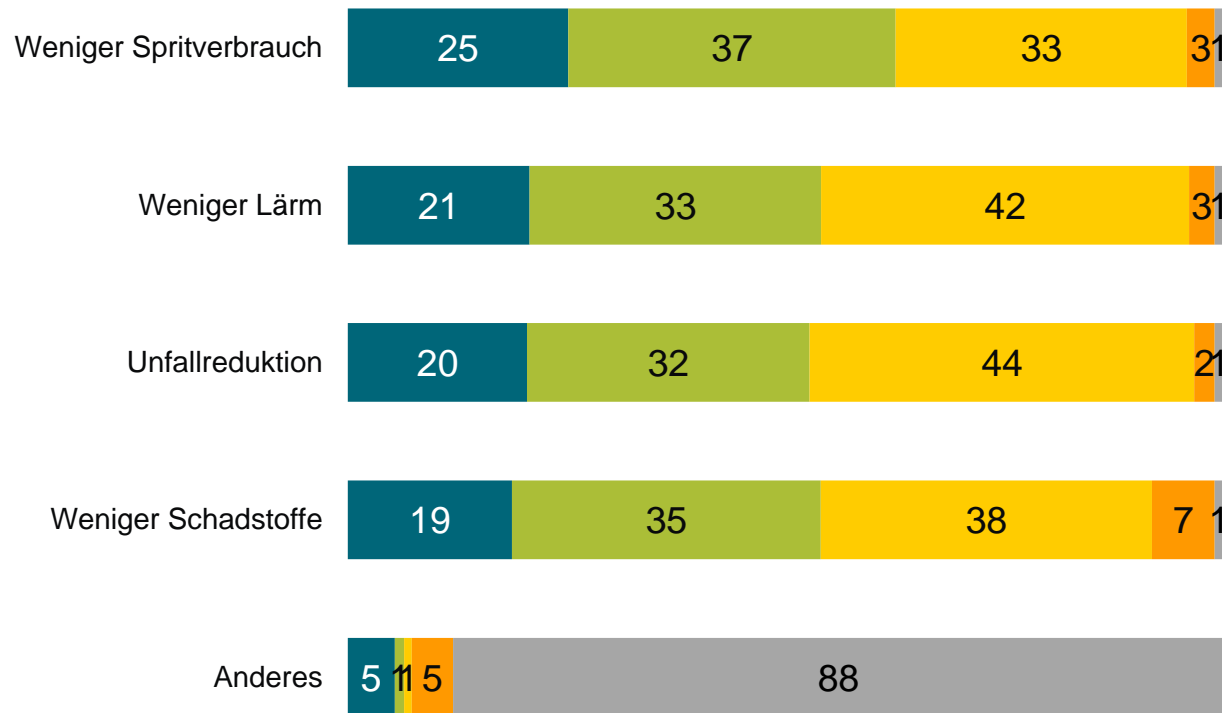
Repräsentativ?

- repräsentative Befragung der online-aktiven ÖAMTC-Mitglieder
- Wenn überhaupt – nur minimale Abweichung von repräsentativen Daten für die Gesamtbevölkerung
- „AM PULS“ daher sehr gut als Näherungswert für Repräsentativwerte geeignet.



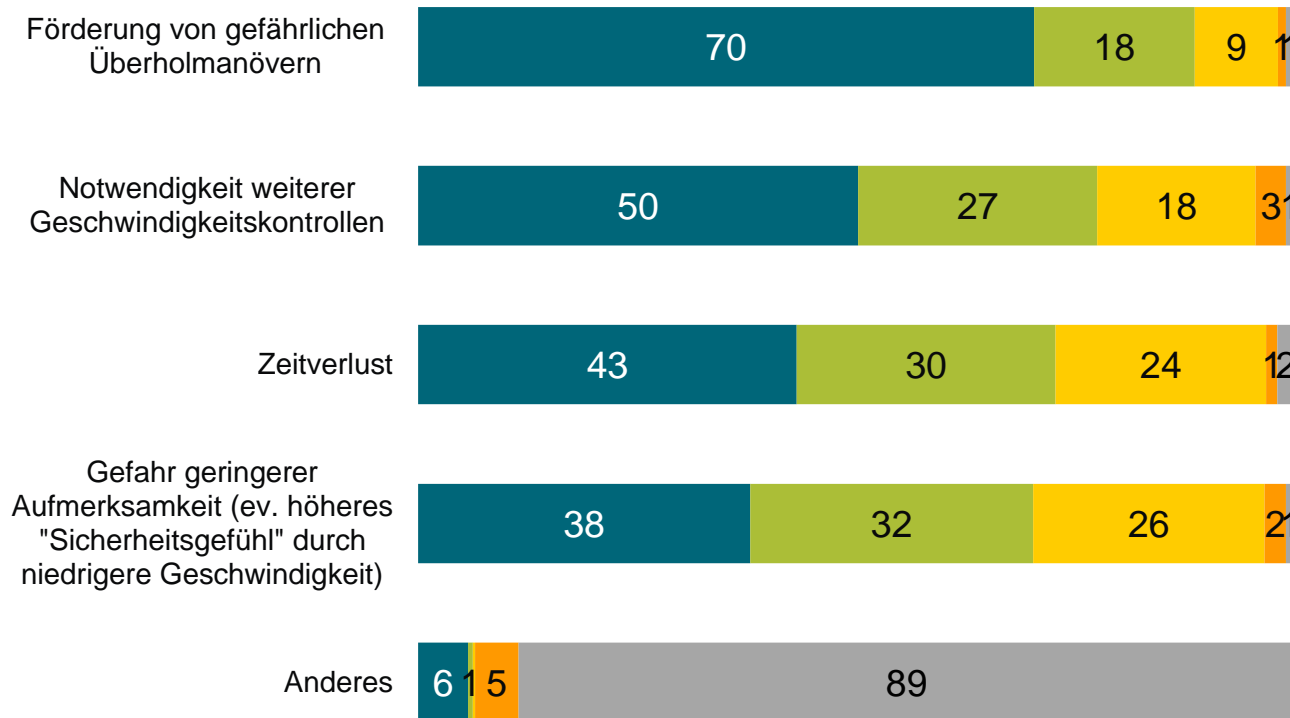
Frage 7: Was denken Sie: Welche POSITIVEN Folgen würde eine solche Reduktion auf 80 km/h auf Freilandstraßen mit sich bringen?

■ 1 - ja (eher schon) ■ 2 - vielleicht ■ 3 - nein (eher nicht) ■ 4 - weiß nicht/kann ich nicht beurteilen ■ k.A.



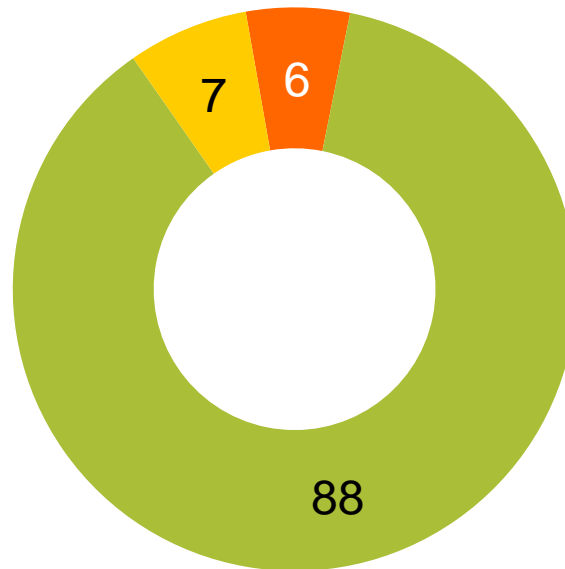
Frage 8: Was denken Sie: Welche NEGATIVEN Folgen würde eine solche Reduktion auf 80 km/h auf Freilandstraßen mit sich bringen?

■ 1 - ja (eher schon) ■ 2 - vielleicht ■ 3 - nein (eher nicht) ■ 4 - weiß nicht/kann ich nicht beurteilen ■ k.A.



Frage 3: Wie beurteilen Sie das derzeit erlaubte
Tempolimit auf Freilandstraßen von 100 km/h?

■ zu hoch ■ angemessen ■ zu gering



V. Mögliche Ansätze

- 1. Lokale Limits nach definierten Kriterienkatalogen**
ergänzt durch spezifische Gefahrenzeichen
+ „Gleiten statt Hetzen 2.0“
- 2. Situative Limits**
(zB bei Nässe oder Glätte),
wenn der Belag zu glatt für T 100 ist
- 3. „Empfehlen“ der Einhaltung einer der gesetzlichen Grundlage für „Richtgeschwindigkeit“**





VI. Ziele

- 1. Situatives Gefahren- und Umweltbewusstsein der Kraftfahrer**
insbesondere durch:
Fahrsicherheitstrainings,
zweite FS-Ausbildungsphase
Spritspartrainings im Zuge des Energie-Effizienzgesetzes
- 2. Vermeidung von Überreglementierung** und damit kein Gefühl von Schikanen
- 3. Vernünftige Haftungsgrundlagen,**
die nicht zu übertriebener Inanspruchnahme
des Straßenerhalters führen.

Danke für Ihr Interesse

***Mag. Martin Hoffer
ÖAMTC-Rechtsdienste
Schubertring 1-3
1010 Wien***

Tel.: 01 71199 21281

Mail: martin.hoffer@oeamtc.at

