

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

Mit der vorliegenden Novelle sollen die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine temporäre Pannestreifenfreigabe geschaffen werden. Dabei handelt es sich um ein international bewährtes Mittel, um die Leistungsfähigkeit auf hochbelasteten Autobahnabschnitten während der Spitzenzeiten zu verbessern.

Weitere Vorteile sind, dass die Anzahl der Fahrstreifen ohne aufwändige Verbreiterung erhöht werden kann und dass es durch geringere Stauerscheinungen zu einer Steigerung der Verkehrssicherheit durch die Reduzierung von Auffahrunfällen kommt.

Die temporäre Pannestreifenfreigabe wird auch in Deutschland, England, Niederlande und der Schweiz als schnell umsetzbare Maßnahme zur Kapazitätserweiterung des hochrangigen Straßennetzes genutzt.

Bevor die Leistungsfähigkeit eines Autobahnquerschnitts erreicht ist, wird der Pannestreifen als zusätzlicher Fahrstreifen für den fließenden Verkehr freigegeben. Sobald das Verkehrsaufkommen nachlässt, wird die Nutzung des Pannestreifens wieder untersagt.

Kompetenzgrundlage:

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

Besonderer Teil

Zu Z 1 (§ 43 Abs. 3 lit. d):

Die Pannestreifenfreigabe soll nur auf Autobahnabschnitten zulässig sein, die durch Verordnung festgelegt werden. Durch den Verweis auf § 44d StVO soll sichergestellt werden, dass nur jene Autobahnabschnitte als geeignet gelten, auf denen die Voraussetzungen für eine Pannestreifenfreigabe zumindest theoretisch erfüllt werden können. Die Zuständigkeit für die Erlassung solcher Verordnungen liegt beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (§ 94 Z 2 StVO).

Zu Z 2 (§ 44d):

Diese Bestimmung regelt die Voraussetzungen für eine Pannestreifenfreigabe. Dabei muss eine Beeinträchtigung der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs bereits eingetreten sein oder die Pannestreifenfreigabe zur Förderung der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zumindest zweckmäßig sein. Zusätzlich muss das gefahrlose Befahren des Pannestreifens immer möglich sein. Eine Verpflichtung für den Straßenerhalter zur Pannestreifenfreigabe besteht selbst bei Vorliegen aller Voraussetzungen nicht.

Die Prüfung dieser Voraussetzungen erfolgt immer durch ein Organ des Straßenerhalters, das somit die Letztverantwortung für die Pannestreifenfreigabe trägt.

Eine Abänderung der Bedeutung von Bodenmarkierungen wird mit der Pannestreifenfreigabe ebenfalls erforderlich, da in diesem Zusammenhang das Überfahren bzw. Befahren von Randlinien und Sperrflächen erforderlich ist.

Für den Straßenerhalter entstehen mit der Pannestreifenfreigabe umfassende Dokumentationspflichten um entsprechende Freigaben lückenlos nachvollziehen zu können.

Zu Z 3 (§ 46 Abs. 4 lit. d):

Diese Änderung dient der Klarstellung.

Zu Z 4 (§ 53 Abs. 1 Z 23d):

Für die Information der Fahrzeuglenker ist es erforderlich, ein neues Straßenverkehrszeichen zu schaffen. Dieses Hinweiszeichen soll lediglich informieren aber keinen Kundmachungscharakter haben.