

Geschwindigkeitsüberwachung durch Gemeinden

Dossier 2023

Wien, 31.8.2023

Überwachung durch Gemeinden

Dossier 2023

Verfasst von
Kuratorium für Verkehrssicherheit

Inhaltsverzeichnis

1. Zusammenfassung	7
1.1. Problem Geschwindigkeit	7
1.2. Positive Auswirkungen von Geschwindigkeitsreduktion und - überwachung	8
1.3. Rechtliche Grundlagen	9
1.4. Verfahrensaufwand für Geschwindigkeitsdelikte und Überwachungszahlen	11
1.5. Genese der Überwachung durch Gemeinden und aktueller Stand	12
2. FAQ	15
3. Problem Geschwindigkeit	19
3.1. Unfallrisiko Geschwindigkeit	19
3.1.1. Allgemein	19
3.1.2. Unfälle, Verletzte und Getötete im Ortsgebiet	19
3.1.3. Unfälle, Verletzte, Getötete auf Gemeindestraßen in Österreich	19
3.1.4. Unfälle, Verletzte, Getötete auf Gemeindestraßen nach Verkehrsarten	21
3.1.5. Ungeschützte Verkehrsteilnehmer*innen: Unfälle, Verletzte, Getötete auf Gemeindestraßen	23
3.1.6. Unfälle, Verletzte, Getötete auf Gemeindestraßen aufgrund nichtangepasster Geschwindigkeit	24
3.1.7. Unfallzahlen: Fazit	25
3.2. Anhalteweg und Kollisionsgeschwindigkeit	26
3.3. Sterberisiko von ungeschützten Verkehrsteilnehmer*innen	28
3.4. Anteil der Geschwindigkeitsüberschreiter und Geschwindigkeitsniveau	29
3.4.1. Vergleich Ortsgebiet, Freiland und Autobahn	29

3.4.2. Im Detail: Geschwindigkeitsmessungen im Ortsgebiet bei Tempo 30 und Tempo 50	30
3.4.3. Beispiele einzelner Gemeinden	31
3.4.3.1. Bad Aussee	32
3.4.3.2. St. Barbara im Mürztal	33
3.5. Berichtetes Geschwindigkeitsverhalten	34
3.6. Schnellfahrkultur: Einstellungen der Bevölkerung zu Schnellfahren	35
4. Wirkung von Geschwindigkeitsreduktion und Geschwindigkeitsüberwachung	38
4.1. Auswirkung von Geschwindigkeitsreduktion auf Unfälle	38
4.2. Auswirkung von Überwachung auf Geschwindigkeitsüberschreitungen	39
4.2.1. Beispiele aus mehreren Gemeinden	39
4.2.2. Fazit	42
4.3. Umweltauswirkungen – Förderung des Radverkehrs	42
5. Rechtliche Grundlagen für Geschwindigkeitsüberwachung	43
5.1. Zuständigkeit für die Überwachung nach der StVO	43
5.2. Exkurs: Einrichtung eines Gemeindewachkörpers	43
5.3. Abgekürzte Verfahren nach dem VStG (Verwaltungsstrafgesetz)	45
5.3.1. Anonymverfügung (§ 49a VStG)	45
5.3.2. Strafverfügung (§ 47 VStG)	45
5.4. Strafgeldwidmung und Kosten im Strafverfahren	45
5.5. Verfassungsrechtliche Zulässigkeit der Überwachung durch Gemeinden unter Einsatz Privater auf Grundlage einer StVO-Änderung	47
5.5.1. Zulässigkeit der Übertragung an Gemeinden in der StVO	47

5.5.2. Einsatz Privater für die Geschwindigkeitsüberwachung bei Zuständigkeit der Gemeinden nach der StVO	48
5.6. Datenschutz	49
6. Genese der Überwachung durch Gemeinden, vergangene Gesetzesvorschläge und Praxiserfahrungen	50
6.1. Eigenständige Überwachung bis 2008	50
6.2. Umfrage des Gemeinde- und des Städtebunds 2009	51
6.3. Beschlüsse der Länderkonferenzen 2010 und 2011 und Positionen der einzelnen Länder	52
6.4. Gesetzesentwurf des BMK 2011	53
6.5. Kooperationsmodell seit 2014	54
6.5.1. Funktionsweise des Modells	54
6.5.2. Umfrage des Gemeindebunds 2019	54
6.5.3. Aktueller Stand	55
6.6. Erfahrungen der Gemeinden Hard und Wolfurt zur Geschwindigkeitsüberwachung	55
7. Verfahrensaufwand und Überwachungszahlen	57
7.1. Aktuelle Überwachungszahlen des BMI	57
7.2. Überwachungs- und Verfahrenszahlen aus der Stadt Baden	57
7.2.1. Messungen und festgestellte Übertretungen 2018-2022	58
7.2.2. Verfahrensaufwand für Anonymverfügungen und Einsprüche	58
7.3. Weitere Erfahrungen zum Verfahrensaufwand bei Geschwindigkeitsdelikten	59
7.4. Fazit: Verfahrensaufwand	59

8. Prozessabläufe bei Anonymverfügungen in den verschiedenen Modellen	61
8.1. Praktischer und technischer Ablauf der Überwachung durch Gemeinden unter Einsatz Privater	61
8.2. Überwachung durch LPD im Zuständigkeitsbereich einer BH	61
8.3. Überwachung durch Gemeinde	61
8.4. Überwachung im Rahmen des Kooperationsmodells	62
9. Aktuelle Vorschläge	63
9.1. Aktuelle Gesetzesentwürfe	63
9.2. Aktueller Stand	64
Anhang: Gesetzesentwurf von Gemeinde- und Städtebund – Eigener Wirkungsbereich	65
Anhang: Gesetzesentwurf von Gemeinde- und Städtebund – Übertragener Wirkungsbereich	70

1. Zusammenfassung

1.1. Problem Geschwindigkeit

Unfallrisiko Geschwindigkeit

Geschwindigkeit hat einen entscheidenden Einfluss auf das **Unfallrisiko**, dh das Risiko, in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden, und auf die **Unfallschwere**, dh die Schwere der Verletzungsfolgen.

Hohe Geschwindigkeiten verkürzen sowohl für den/die Lenker*in als auch für andere Verkehrsteilnehmer*innen die **Zeit, um auf Verkehrssituationen reagieren zu können**. Mit zunehmender Geschwindigkeit verengt sich überdies das **Sichtfeld von Lenkenden**, wodurch weniger potenzielle Gefahren und Hindernisse wahrgenommen werden können.

Fast zwei Drittel aller **Verkehrsunfälle** – 63 Prozent – ereignen sich im **Ortsgebiet** (Durchschnitt 2017-2021), darauf entfallen 60% aller Verletzten und 26% aller Getöteten. Nicht alle diese Unfälle geschehen auf **Gemeindestraßen**: Dort ereignen sich aber immerhin 44 % aller Unfälle, auf die wiederum 41 % aller Verletzten und 21 % aller Getöteten entfallen. In absoluten Zahlen bedeutet das, dass auf Gemeindestraßen jährlich im Schnitt 15.252 Unfälle geschehen, bei denen 17.642 Menschen verletzt werden und 81 sterben. Im Jahr 2021 kamen sogar besonders viele Menschen auf Gemeindestraßen ums Leben, nämlich 96.

Besonders betroffen von Unfällen auf Gemeindestraßen sind **ungeschützte Verkehrsteilnehmer*innen**: An 55 % aller Unfälle auf Gemeindestraßen waren ungeschützte Verkehrsteilnehmer*innen beteiligt, 48 % aller Verletzten auf Gemeindestraßen und 50 % der Getöteten sind ungeschützte Verkehrsteilnehmer*innen.

Nichtangepasste Geschwindigkeit spielt bei Unfällen auf Gemeindestraßen eine wichtige Rolle, vor allem, was die Unfallschwere anbelangt: Obwohl „nur“ 11,4% aller Unfälle auf Gemeindestraßen auf nichtangepasste Geschwindigkeit als Hauptunfallursache zurückzuführen sind, entfallen auf diese Unfälle 17,9% aller Getöteten auf Gemeindestraßen.

Kollisionsgeschwindigkeit und Sterberisiko von ungeschützten Verkehrsteilnehmer*innen

Mit einer höheren Ausgangsgeschwindigkeit und der Zunahme des Anhaltewegs steigt auch die **Kollisionsgeschwindigkeit**, dh die Geschwindigkeit, mit der auf ein Hindernis (zB eine*n Fußgänger*in) aufgefahren wird. Während etwa bei 30 km/h der Anhalteweg 13,0 m beträgt, sind es bei 35 km/h schon 16,0 m (+ 23 %) und bei 40 km/h 19,3 m (+ 48 %). Nimmt man an, dass sich in 13 m Entfernung ein*e Fußgänger*in befindet, so würde ein Fahrzeug mit Ausgangsgeschwindigkeit 30 km/h gerade noch stehen bleiben. Ein Fahrzeug mit Ausgangsgeschwindigkeit 35 km/h würde bereits mit 24,4 km/h auf den/die Fußgänger*in aufprallen, ein Fahrzeug mit 40 km/h bereits mit 35,2. Jede weitere Steigerung der Geschwindigkeit führt zu einem (fast) ungebremsten Aufprall.

Insbesondere bei Unfällen mit **ungeschützten Verkehrsteilnehmer*innen** (Fußgänger*innen und Radfahrer*innen) hängt deren **Überlebenswahrscheinlichkeit** stark von der Kollisionsgeschwindigkeit ab. Wesentlich ist der starke Anstieg des Risikos – schon geringfügige

Steigerungen der gefahrenen Geschwindigkeit erhöhen das Risiko eines tödlichen Unfalls deutlich.

Tatsächlich gefahrene Geschwindigkeiten in Österreich

Betrachtet man die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten anhand von standardisierten Geschwindigkeitsmessungen, zeigt sich, dass österreichische Lenker*innen zu einem **hohen Anteil zu schnell** fahren, und zwar gerade im **Ortsgebiet**. Eine 30 km/h-Beschränkung im Ortsgebiet wird etwa von 71,8% der frei (ungehindert) fahrenden Pkw-Lenker*innen überschritten, 50 km/h im Ortsgebiet von rund der Hälfte der freifahrenden Pkw-Lenker*innen (49,1%). Die v85 – die Geschwindigkeit, die von 85 % der Lenker*innen nicht überschritten wird, liegt in Tempo-30-Bereichen bei 41,2 km/h, in Tempo-50-Bereichen bei 57,2 km/h – also schon deutlich über der erlaubten Höchstgeschwindigkeit.

Die Geschwindigkeitsmessungen zeigen aber auch, dass **hohe Überschreitungen ab 30 km/h** zu schnell – die idR nicht mit Anonymverfügung geahndet werden – **selten** vorkommen.

Österreichische Schnellfahrkultur

In Österreich ist der **Anteil der Lenker*innen**, die angeben, in den letzten 30 Tagen **nie zu schnell gefahren** zu sein, niedriger als in Deutschland oder der Schweiz und deutlich unter dem Durchschnitt aller 20 europäischen Länder, aus denen Daten vorliegen. Für das Ortsgebiet geben nur 29 % der Lenker*innen an, nie schneller als erlaubt gefahren zu sein (Deutschland: 35 %, Schweiz: 49 %, Europa-Durchschnitt: 44 %); d.h. 71 % der Österreicher*innen haben in den letzten 30 Tagen im Ortsgebiet die Geschwindigkeit übertreten.

10 % der befragten Österreicher*innen gaben in einer internationalen Befragung an, dass sie es **akzeptabel** finden, die **erlaubte Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet zu überschreiten**; im europäischen Durchschnitt sind es nur 5%. Im Vergleich mit der Schweiz wird außerdem deutlich, dass in Österreich problematische Einstellungen zu überhöhter Geschwindigkeit herrschen: Lenkende in der Schweiz stimmen häufiger zu, dass hohe Geschwindigkeit eine überschätzte Gefahr ist. Auch der Anteil der Personen, denen es wichtig ist, die Geschwindigkeitslimits einzuhalten, ist in Österreich mit 33 % wesentlich niedriger als in der Schweiz (46 %). In Österreich vertreten außerdem mehr Personen die Meinung, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen oft zu niedrig angesetzt sind, weshalb viele Fahrer*innen sie auch ignorieren.

In der österreichischen **Verkehrssicherheitsstrategie** 2021-2030 wird daher als Ziel die Stärkung einer Verkehrssicherheitskultur festgelegt, die defensives Fahren und angepasste Geschwindigkeit unterstützt

1.2. Positive Auswirkungen von Geschwindigkeitsreduktion und -überwachung

Wirkung von Geschwindigkeitsreduktion

Eine **Senkung der Durchschnittsgeschwindigkeit führt zu weniger Unfällen**. Die Reduktion von schweren Unfällen ist dabei stärker als der Rückgang von Unfällen insgesamt. Nach dem am häufigsten herangezogenen sog. „Power Model“ lassen sich als **Faustregel** folgende

Zusammenhänge zwischen Senkung der Durchschnittsgeschwindigkeit und Rückgang von Unfällen festhalten: Eine Reduktion der Durchschnittsgeschwindigkeit um 1% führt zu einem Rückgang von Unfällen mit Personenschaden um 2%, von Unfällen mit Schwerverletzten oder Getöteten um 3% von Unfällen mit Getöteten um 4%. Andere Modelle sehen sogar eine noch stärkere Reduktion bei Unfällen mit Schwerverletzten oder Getöteten, nämlich von mehr als 5% bei einer Senkung der Durchschnittsgeschwindigkeit von 1%. Der European Transport Safety Council (ETSC) schätzte 2019, dass bei einer Senkung der durchschnittlichen Geschwindigkeit um 1 km/h auf allen Straßen der **EU** pro Jahr 2100 Menschenleben gerettet werden könnten. In einer 2021 durchgeführten **Simulationsstudie** wurde für **Österreich** das **Unfallreduktionspotenzial** von niedrigeren Durchschnittsgeschwindigkeiten berechnet. In Szenarien, bei denen sich die Zahl der Geschwindigkeitsüberschreiter bei gleichbleibender zulässiger Höchstgeschwindigkeit aufgrund von schärferen Maßnahmen wie etwa höheren Strafen, längeren Führerscheinentzugszeiten und geringeren Straftoleranzen reduziert oder sogar auf null sinkt, sank auch die Zahl der im Ortgebiet getöteten oder verletzten Fußgänger*innen.

Wirkung von Geschwindigkeitsüberwachung

Aus vier österreichischen Gemeinden liegen aktuelle Daten vor, wie sich die **Installation einer Überwachungsanlage auswirkte**. In drei dieser vier Gemeinden konnte nach Installation ein Rückgang an Delikten festgestellt werden. Der Rückgang lag zwischen -69 % und -87 %. Der Anteil der Überschreitungen an allen Messungen ging an zwei Standorten ebenfalls zurück: von 4,25 % auf 1,34 % bzw. von 2,06 % auf 0,18 % (für die beiden anderen Standorte lagen nicht ausreichend Daten zum Verkehrsaufkommen vor, daher kann keine Aussage getroffen werden).

Förderung des Radverkehrs

Auch zur Förderung des Radverkehrs ist ein **angemessenes Geschwindigkeitsniveau** wichtig: Eine Studie zum Investitionsbedarf Radverkehr errechnete 2022 die zur angestrebten Steigerung des Radverkehrsanteils entstehenden Kosten: Wird der in der Studie ermittelte Ausbaubedarf für baulich getrennte Infrastruktur zu 100 % auch als solche umgesetzt, entsteht ein österreichweiter Investitionsbedarf von rund 6,9 Milliarden Euro, davon 6,2 Milliarden Euro für Infrastruktur für den Radfließverkehr. Dieser Betrag kann aber auf bis zu 4,85 Milliarden Euro gesenkt werden, wenn Radverkehr im Mischverkehr – mit entsprechenden gestalterischen Maßnahmen – oder über Fahrradstraßen geführt wird. Voraussetzung für eine Führung im Mischverkehr ist aber ein angemessenes Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs, das nicht nur durch gestalterische Maßnahmen, sondern auch **durch Geschwindigkeitsüberwachung erreicht** werden kann. Im Gegensatz zu Umbaumaßnahmen, deren Umsetzung nicht nur teuer ist, sondern auch lange dauert, wirkt Geschwindigkeitsüberwachung sofort und ermöglicht eine rasche Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus.

1.3. Rechtliche Grundlagen

Aktuelle rechtliche Grundlagen für Geschwindigkeitsüberwachung durch Gemeinden

Zuständig zur Geschwindigkeitsüberwachung in Gemeinden sind derzeit die LPD (im Gebiet einer Gemeinde, in der die LPD zugleich Sicherheitsbehörde erster Instanz ist) oder die Bezirksverwaltungsbehörde. Gemeinden kann die Handhabung der Verkehrspolizei durch Verordnung der Landesregierung übertragen werden, sodass sie statt der

Bezirksverwaltungsbehörde zuständig sind. Voraussetzung ist allerdings, dass die Gemeinde über einen Gemeindegewachkörper verfügt. Die Einrichtung eines Gemeindegewachkörpers ist praktisch mit erheblichem Aufwand und Kosten verbunden und daher nur für größere Gemeinden leistbar.

Denkbar ist zwar die Einrichtung von Gemeindegewachkörpern durch mehrere Gemeinden und anschließende Übertragung des operativen Betriebs auf einen gemeinsam gebildeten Gemeindeverband. Allerdings ist weiterhin für jede einzelne Gemeinde eine Übertragungsverordnung der Landesregierung notwendig. Möglich und bereits von Gemeinden erprobt ist der Einsatz eines Gemeindegewachkörpers für die stationäre Überwachung im örtlichen Zuständigkeitsbereich einer anderen Gemeinde innerhalb des gleichen Bezirks (Beispiel Hard – Wolfurt). In ihrer Tätigkeit sind die Angehörigen des Gemeindegewachkörpers dabei allerdings der BH und nicht den Gemeinden unterstellt und die Gemeinden bei der Geschwindigkeitsüberwachung weiterhin von der BH abhängig, die die Überwachung beauftragen muss.

Strafen für durch automatisierte Überwachung festgestellte Geschwindigkeitsübertretungen werden in aller Regel durch Anonymverfügung verhängt. Bei höheren Überschreitungen und wenn die Anonymverfügung nicht bezahlt wird, kommt eine Strafverfügung zur Anwendung oder es wird ein ordentliches Verfahren eingeleitet.

Strafgeldwidmung und Kosten im Strafverfahren

Im Zusammenhang mit der Überwachung durch Gemeinden spielt die Strafgeldwidmung eine große Rolle, d.h., wie die StVO die eingenommenen Strafgelder auf die Gebietskörperschaften aufteilt. Auf Gemeindestraßen gehen 80 % (Gemeinden \geq 10 000 EW) bzw. 100 % (Gemeinden $<$ 10 000 EW) an die Gemeinde, der übrige Betrag an den Bund, wenn die Übertretung von Organen der Bundespolizei wahrgenommen wird. Das Land, das den Aufwand für die Strafverfahren finanziert (Ausnahme: Zuständigkeit der LPD), erhält keinen Anteil.

Allerdings ist zu berücksichtigen, dass Bestrafte für das Verfahren 1. Instanz Verfahrenskosten von 10 % der verhängten Strafe und für das Verfahren 2. Instanz von 20 % der verhängten Strafe, mindestens jedoch jeweils 10 € zu bezahlen haben. Der Kostenbeitrag fließt der Gebietskörperschaft zu, die den Aufwand der Behörde zu tragen hat. Die Mindestbeträge wurden im Rahmen der Verwaltungsgerichtsreform 2014 deutlich angehoben, nämlich sowohl in 1. als auch in 2. Instanz von 1,50 € auf 10 €. Da die Kosten in % der verhängten Strafe berechnet werden, können die Länder auch von höheren Strafen – wie sie seit 2021 für Raser*innen vorgesehen sind – finanziell profitieren. Überdies wurden die Höchstbeträge für Strafverfügungen, Anonymverfügungen und Organstrafverfügungen 2013 deutlich angehoben. Durch diese Maßnahme profitieren ebenfalls die Länder in finanzieller Hinsicht, weil auch höhere Strafen mit geringerem Verfahrensaufwand verhängt werden können.

Verfassungsrechtliche Zulässigkeit der Überwachung durch Gemeinden unter Einsatz Privater auf Grundlage einer StVO-Änderung

Die Zuordnung der Geschwindigkeitsüberwachung zum eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde wäre gemäß Art 118 Abs 2 und 3 B-VG grundsätzlich zulässig. Es handelt sich um eine Angelegenheit, die im ausschließlichen oder überwiegenden Interesse der Gemeinde liegt und sich eignet, durch Organe der Gemeinde besorgt zu werden. Die Übertragung an die Gemeinde

im übertragenen Wirkungsbereich ist ebenfalls zulässig und in § 94c StVO bereits für Gemeinden mit Gemeindegewachkörper vorgesehen.

Der Einsatz privater Unternehmen bei der Geschwindigkeitsüberwachung wäre ebenfalls zulässig, sofern die Gemeinde nach der StVO zuständige Behörde wäre. Die privaten Unternehmen werden dabei als Hilfsorgane der Gemeinde als zuständiger Behörde tätig und unterliegen den Weisungen der Gemeinde; ihre Handlungen sind der Gemeinde zuzurechnen.

Sofern eine gesetzliche Berechtigung zur Überwachung durch Gemeinden in der StVO vorliegt, sind die üblichen Voraussetzungen der DSGVO zu beachten.

1.4. Verfahrensaufwand für Geschwindigkeitsdelikte und Überwachungszahlen

Zahl der Übertretungen österreichweit

Jährlich werden derzeit in Österreich rund **5 bis 6 Millionen Geschwindigkeitsüberschreitungen** von der Polizei angezeigt oder mit Organstrafverfügung geahndet. Im **internationalen Vergleich** ist das ein hoher Wert.

Erfahrungen zum Verfahrensaufwand

Erfahrungen aus Baden, die durch weitere Gemeinden informell bestätigt wurden, zeigen, dass die Zahl der Übertretungen, die außerhalb des Anonymverfügungsbereichs liegen, sehr gering sind: Nach einer Auswertung der Messungen der Stadtpolizei Baden für das Jahr 2022 lagen 80 % der Überschreitungen in einem Bereich, der mit Anonymverfügung erledigt wird (bis 20 km/h plus 5 km/h Eichtoleranz).

Dies wird durch Geschwindigkeitsmessungen des KfV bestätigt: In Tempo-30-Bereichen fahren nur 1,9 % aller Lenker*innen 20 km/h oder mehr zu schnell, nur 0,3 % fahren 30 km/h oder mehr zu schnell. In Tempo-50-Bereichen fahren 1,5 % 20 km/h oder mehr zu schnell, 0,3 % fahren 30 km/h oder mehr zu schnell.

Der Aufwand für Anonymverfügungen bei der BH ist gering, weil sie nur auf Richtigkeit überprüft und bestätigt werden müssen. Ein*e Bearbeiter*in, der/die die Anzeigen überprüft, kann rund 480.000 Fotoüberprüfungen pro Jahr durchführen. Nimmt man als Beispiel das Land Niederösterreich mit 1,2 Mio Anzeigen wegen Geschwindigkeitsübertretungen im Jahr 2021 her, dann sind für die Bearbeitung aller Anzeigen nur 2,5 Bearbeiter erforderlich. Dies ist die errechnete Zahl an Personen die für die Anzahl an jährlichen Anzeigen in NÖ zur Bearbeitung nötig wären (unabhängig wer die Auswertung der Bilder macht). Derzeit macht das die Bundespolizei.

Wenn die Gemeinden beispielsweise 1,2 Mio Anzeigen jährlich zusätzlich liefern würden, bräuchte man diese 2,5 Personen um das abarbeiten zu können (durchschnittlicher Urlaub und Krankenstand sind bereits eingerechnet).

Bei **Einsprüchen** erhöht sich der Aufwand in unterschiedlichem Ausmaß. Erfahrungswerte von Stadtpolizeigemeinden mit über 40.000 Anzeigen pro Jahr sind, dass Anfragen zu Einsprüchen (meist Anforderung von Fotos) bei ca. 1 % liegen. Davon wird dann vermutlich bei einem Großteil kein Einspruch gemacht, weil der Fotobeweis zeigt, dass die Anzeige zu Recht erfolgte.

Da also der allergrößte Teil der durch Gemeindeüberwachung festgestellten Delikte mittels Anonymverfügungen abgewickelt werden kann, hält sich der Mehraufwand bei den Verfahren für die Länder durch die Gemeindeüberwachung in Grenzen.

Die Länder erhalten überdies seit 2014 durch die Anhebung der vom Bestraften zu entrichtenden Kosten mehr Geld. Gleichzeitig wurde der Verfahrensaufwand insgesamt reduziert, weil durch die Anhebung der Obergrenzen für Organstraf-, Anonym- und Strafverfügungen mehr Delikte in abgekürzten Verfahren abgewickelt werden können.

1.5. Genese der Überwachung durch Gemeinden und aktueller Stand

Überwachung bis 2008 und Entscheidungen der DSK und des VwGH

Bis 2008 führten zahlreiche Gemeinden auch ohne Gemeindegewachkörper auf Gemeindestraßen Geschwindigkeitsüberwachung durch, idR unter Zuhilfenahme privater Unternehmen. 2008 entschied die Datenschutzkommission, dass die Überwachung durch Gemeinden mangels gesetzlicher Grundlage datenschutzrechtlich nicht zulässig ist. Diese Entscheidung wurde letztlich vom VwGH bestätigt. Seither ist die Überwachung durch Gemeinden nur noch bei eigenem Gemeindegewachkörper und Übertragungsverordnung der Landesregierung möglich.

Eine Umfrage des Gemeindebunds 2009 ergab, dass 82 % der Gemeinden die Kontrollen der Bundespolizei- und Bezirksverwaltungsbehörden für unzureichend halten.

Bemühungen zur Verankerung in der StVO (2010-2012)

Aufgrund der Erkenntnisse der DSK und des VwGH fanden seit 2010 Bemühungen statt, die Geschwindigkeitsüberwachung durch Gemeinden in der StVO zu verankern:

- Die **Landesamtsdirektorenkonferenz** forderte **2010** den Bund auf, geeignete rechtliche Grundlagen für eine Verkehrsüberwachung durch Gemeinden zu schaffen, allerdings unter der Voraussetzung, dass der zusätzliche Verwaltungsaufwand den Ländern abgegolten wird. Die Rückmeldungen der Bundesländer dazu waren gemischt, die meisten Bundesländer stellten bestimmte Anforderungen (Zulässigkeit von Anonymverfügungen, nur im Wege einer Übertragungsverordnung, Aufsichtsrecht), nur Kärnten lehnte die Übertragung zur Gänze ab.
- **2011** fasste die **Landeshauptleutekonferenz** den Beschluss, den Wunsch des Gemeindebunds und des Städtebunds zu unterstützen, mit der Einschränkung, dass die Möglichkeit der Länder, die Überwachungstätigkeit der Gemeinden mit den jeweiligen Verkehrssicherheitskonzepten der Länder abzustimmen und einheitliche Kriterien für die Standortbeurteilung sowie für die automatisierte Verkehrsüberwachung aufzustellen, in den Gesetzestext aufgenommen werden soll und die Anliegen der Länder bei der Aufteilung der Strafgeelder berücksichtigt werden sollen.
- Das **BMVIT** versandte **2011** einen **Begutachtungsentwurf**, mit dem Gemeinden die punktuelle Geschwindigkeitsüberwachung ermöglicht werden sollte. Vorgesehen war die Übertragung der Überwachung durch Verordnung der Landesregierung sowie ein Anteil von 20 % der Strafgeelder für die Länder. Der Entwurf wurde aufgrund weiterhin bestehender Bedenken der Länder jedoch nicht als Regierungsvorlage im Parlament eingebracht. Auch ein weiterer, informeller Entwurf des BMVIT fand keine Zustimmung.

- Der **Verkehrsausschuss** beschloss **2012** Feststellungen, in denen er das Anliegen der Gemeinden festhielt und davon ausging, dass das BMVIT einen Gesetzesvorschlag vorlegen werde, sobald zwischen Ländern und Gemeinden Einvernehmen erzielt wurde.

Kooperationsmodell (2014-heute)

2014 wurde das sogenannte **Kooperationsmodell** ins Leben gerufen: Im Rahmen dieses Modells muss die Gemeinde ein Verkehrssicherheitskonzept erstellen, dieses durch die Bezirksverwaltungsbehörde analysieren und genehmigen lassen und die Infrastruktur für die stationäre Radar- bzw. Lasermessung bereitstellen. Ohne Genehmigung der an keinerlei transparente, verbindliche und österreichweit einheitliche Kriterien gebundenen BH, die die Entscheidung nicht begründen muss, kann keine Überwachung erfolgen. Die Polizei betreibt in der Folge die Überwachungsgeräte, stellt die Radarboxen scharf bzw. unscharf, wertet die Übertretungen aus und leitet sie der BH zur Strafverfolgung weiter. Der Betrieb der Überwachungsgeräte liegt bei der Polizei, das Strafverfahren wird von der zuständigen Behörde durchgeführt. Die Strafgeldverteilung erfolgt gemäß der bestehenden Regelung in der StVO.

Der **Gemeindebund** führte **2019** eine **Umfrage** unter Gemeinden zur Geschwindigkeitsüberwachung und zum Kooperationsmodell durch. In 82 % der Gemeinden, die an der Umfrage teilgenommen haben, wird ein Bedarf an automationsunterstützter Geschwindigkeitsüberwachung gesehen. Nur 21 % der Gemeinden sind der Meinung, dass in der Vergangenheit ausreichend Überwachungsmaßnahmen von Seiten der Bezirksverwaltungsbehörden innerhalb des Ortsgebietes durchgeführt wurden. Lediglich 36 % der Gemeinden sind mit der Überwachung durch die Polizei zufrieden. Als Hauptprobleme bei der Geschwindigkeitsüberwachung gaben die Gemeinden in der Umfrage vor allem mangelnde Ressourcen der Polizei sowie eine ablehnende Haltung der BH gegenüber zusätzlichen Messstationen an. Das Kooperationsmodell wurde im Wesentlichen als zu umständlich und kompliziert empfunden und mangelnder Einfluss der Gemeinde wurde beklagt.

Derzeit nutzen etwa 70 Gemeinden das Kooperationsmodell. Aufgrund **mangelnder Ressourcen** werden aktuell aber in manchen Gemeinden, die die Voraussetzungen bereits erfüllen, keine weiteren Kooperationsverträge abgeschlossen. Die Gemeinden sind dabei auf die Bereitschaft der BH, der LPD und der Landesregierung angewiesen, es gibt keine klaren Kriterien, an die die Entscheidungsträger gebunden sind. Insgesamt **scheitert das Kooperationsmodell** derzeit also sowohl an den unklaren, komplizierten Voraussetzungen, an den an keinerlei Kriterien gebundenen Entscheidungen von BH, LPD und Land sowie am Ressourcenmangel bei Polizei und Behörden.

Aktueller Entwurf

Zur Verankerung der Geschwindigkeitsüberwachung in Gemeinden sind zwei verschiedene Varianten denkbar:

- Schaffung einer **eigenständigen Zuständigkeit im Gesetz** (eigener Wirkungsbereich der Gemeinde gemäß § 94d StVO)
- **Übertragungsverordnung der Landesregierung**: Wie es derzeit schon für Gemeinden mit Gemeindegewachkörper vorgesehen ist, soll allen Gemeinden die Überwachung übertragen werden können.

Gemeindebund und Städtebund haben 2021 einen Gesetzesentwurf vorgelegt. Im Entwurf ist vorgesehen, die Handhabung der punktuellen Geschwindigkeitsmessung nach § 98b StVO in § 94d StVO zu verankern und damit dem eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde zuzuweisen. Davon ausgenommen ist der Zuständigkeitsbereich der LPD, die in bestimmten Gemeinden/Städten aufgrund zwischen Bund und Ländern paktierter Gesetze für die Verkehrspolizei zuständig ist (§ 95 Abs 1 StVO). Die Straf gelder sollen wie im Entwurf 2011 zu 20 % der Gebietskörperschaft zufließen, die den Aufwand der Strafbehörde zu tragen hat. Gleichzeitig soll in den §§ 47 (Strafverfügung) und 49a (Anonymverfügung) VStG ergänzt werden, dass es für die Durchführung dieser abgekürzten Verfahren unerheblich ist, ob die Verkehrsüberwachung mittels bildverarbeitender technischer Einrichtungen von der Behörde selbst oder im Auftrag der Behörde (d.h. durch private Unternehmen) erfolgt.

Alternativ schlagen der Gemeindebund und der Städtebund vor, dass in die StVO eine gesetzliche Grundlage aufgenommen wird, die es den Ländern ermöglicht, mittels Verordnung auch Gemeinden ohne Gemeindevachkörper die Aufgabe der punktuellen Geschwindigkeitsmessung nach § 98b StVO zu übertragen.

Das BMK hat sich bereit erklärt, die Überwachung durch Gemeinden in der StVO zu verankern, allerdings unter der Voraussetzung, dass sich Städte- und Gemeindebund und alle Bundesländer über den Inhalt und insb. die Aufteilung der Straf gelder einigen. Eine solche Einigung ist derzeit nach Auskunft des BMK noch nicht erfolgt. Das BMK hat trotz eindringlichen Ersuchens von Städte- und Gemeindebund selbst keinen Prozess gestartet, um eine Einigung zu erzielen.

Eine wesentliche Rolle spielt die Befürchtung der Länder, dass ein hoher Aufwand bei der Bewältigung der Strafverfahren entsteht. Dabei spielt nicht nur die Zahl der Verfahren eine Rolle, sondern auch die Frage, ob durch das Tätigwerden privater Unternehmen die Verfahren u.a. durch mehr Rechtsmittel aufwändiger werden. Erfahrungen aus der Stadt Baden zeigen jedoch, dass sich der Verfahrensaufwand durch die hohe Zahl an Anonymverfügungen, die mit wenig Aufwand erledigt werden können, in Grenzen halten; auch die Zahl Anfragen zu Einsprüchen ist mit ca. 1 % sehr gering.

2. FAQ

Frage	Antwort	Näheres in Kapitel
Wie können Gemeinden derzeit selbst überwachen?	Nur, wenn sie über einen Gemeindevachkörper verfügen und ihnen die Überwachung durch Verordnung der Landesregierung übertragen wurde.	5.1
Warum richten die Gemeinden nicht einfach Wachkörper ein?	Die Errichtung eines Wachkörpers ist kostspielig, die Mindestzahl an Polizisten liegt idR bei 4 bis 5. Das ist für kleine Gemeinden nicht leistbar. Die Einrichtung eines Wachkörpers reicht außerdem nicht aus, man braucht auch eine Übertragungsverordnung der Landesregierung.	5.2
Warum funktioniert das Kooperationsmodell nicht?	Die Gemeinden sind dabei auf BH und Polizei angewiesen, die entscheiden, ob sie die Überwachung durchführen. Der Prozess ist intransparent, die Gemeinden sind vom Goodwill von BH und Polizei abhängig. Die Polizei hat zu wenig Ressourcen: Trotz Erfüllung aller Voraussetzungen durch Gemeinden wird zum Teil die Überwachung aufgrund mangelnder Ressourcen abgelehnt. Das Kooperationsmodell wird von den Gemeinden als zu umständlich und kompliziert empfunden, mangelnder Einfluss der Gemeinde wird beklagt.	6.5
Warum erhöht Geschwindigkeit das Unfallrisiko?	Geschwindigkeit hat einen entscheidenden Einfluss auf das Unfallrisiko und auf die Unfallschwere . Anhalteweg und Kollisionsgeschwindigkeit steigen stark an. Hohe Geschwindigkeiten verkürzen auch die Zeit, um auf Verkehrssituationen reagieren zu können . Mit zunehmender Geschwindigkeit verengt sich überdies das Sichtfeld des Lenkenden , wodurch weniger potenzielle Gefahren wahrgenommen werden können.	3.1
Passieren im Ortsgebiet bzw. auf Gemeindestraßen viele Unfälle?	Fast zwei Drittel aller Verkehrsunfälle – 63 Prozent – ereignen sich im Ortsgebiet (Durchschnitt 2017-2021), darauf entfallen 60% aller Verletzten und 26% aller Getöteten. Auf Gemeindestraßen ereignen sich 44 % aller Unfälle, auf die wiederum 41 % aller Verletzten und 21 % aller Getöteten entfallen. In absoluten Zahlen bedeutet das, dass auf Gemeindestraßen jährlich im Schnitt 15.252 Unfälle geschehen, bei denen 17.642 Menschen verletzt werden und 81 sterben. Im Jahr 2021 kamen sogar besonders viele Menschen auf Gemeindestraßen ums Leben, nämlich 96.	3.1

Frage	Antwort	Näheres in Kapitel
	<p>Besonders betroffen von Unfällen auf Gemeindestraßen sind ungeschützte Verkehrsteilnehmer*innen: An 55 % aller Unfälle auf Gemeindestraßen waren Fußgänger*innen oder Radfahrer*innen beteiligt, 48 % aller Verletzten auf Gemeindestraßen und 50 % der Getöteten sind ungeschützte Verkehrsteilnehmer*innen.</p> <p>Obwohl „nur“ 11,4% aller Unfälle auf Gemeindestraßen auf nichtangepasste Geschwindigkeit als Hauptunfallursache zurückzuführen sind, entfallen auf diese Unfälle 17,9% aller Getöteten auf Gemeindestraßen.</p>	
<p>Wie viele Lenker überschreiten die Geschwindigkeit im Ortsgebiet?</p>	<p>Österreichische Lenker*innen fahren zu einem hohen Anteil zu schnell, und zwar gerade im Ortsgebiet. Eine 30 km/h-Beschränkung im Ortsgebiet wird etwa von 77,6% der frei (ungehindert) fahrenden Pkw-Lenker*innen überschritten, 50 km/h im Ortsgebiet von rund der Hälfte der freifahrenden Pkw-Lenker*innen.</p>	<p>3.4</p>
<p>Wie hoch ist die Gefahr von überhöhter Geschwindigkeit für Fußgänger und Radfahrer?</p>	<p>Mit einer höheren Ausgangsgeschwindigkeit und der Zunahme des Anhaltewegs steigt auch die Kollisionsgeschwindigkeit, dh die Geschwindigkeit, mit der auf ein Hindernis (zB eine*n Fußgänger*in) aufgefahren wird. Insbesondere bei Unfällen mit ungeschützten Verkehrsteilnehmer*innen (Fußgängern*innen und Radfahrern*innen) hängt deren Überlebenschancen stark von der Kollisionsgeschwindigkeit ab. Schon geringfügige Steigerungen der gefahrenen Geschwindigkeit erhöhen das Risiko eines tödlichen Unfalls und damit auch von schweren Verletzungen deutlich.</p> <p>Kinder können Geschwindigkeiten nicht richtig abschätzen und sind daher von zu schnell fahrenden Autofahrer*innen besonders gefährdet.</p> <p>Mit zunehmender Geschwindigkeit sinkt außerdem die Anhaltebereitschaft an Schutzwegen.</p> <p>Auch zur Förderung des Radverkehrs ist ein angemessenes Geschwindigkeitsniveau wichtig, das nicht nur durch teure und zeitaufwändige gestalterische Maßnahmen, sondern auch durch Geschwindigkeitsüberwachung erreicht werden kann.</p>	<p>3.1.5, 3.2, 3.3</p>
<p>Was ist das Ziel bei der Überwachung durch Gemeinden?</p>	<p>Die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit im Ortsgebiet soll sinken.</p>	

Frage	Antwort	Näheres in Kapitel
	Gerade im Ortsgebiet sind Radfahrer*innen und Fußgänger*innen durch überhöhte Geschwindigkeit besonders gefährdet, sie sollen besser geschützt werden.	
Sollte man die Ressourcen für Überwachung und Strafverfahren nicht auf Freilandstraßen konzentrieren, die viel gefährlicher sind?	Es geht nicht um ein Entweder-Oder: Geschwindigkeit ist eine der Hauptunfallursachen und soll im Ortsgebiet und im Freiland kontrolliert werden. Der Anteil der Überschreiter*innen ist im Ortsgebiet besonders hoch: Eine 30 km/h-Beschränkung im Ortsgebiet wird etwa von 77,6% der frei (ungehindert) fahrenden Pkw-Lenker*innen überschritten, 50 km/h im Ortsgebiet von rund der Hälfte der freifahrenden Pkw-Lenker*innen. Gerade im Ortsgebiet sind ungeschützte Verkehrsteilnehmer*innen besonders gefährdet. Gerade um die Polizei zu entlasten, sollten Gemeinden überwachen dürfen. Damit kann sich die Polizei auf Freilandbereiche und Landesstraßen im Ortsgebiet konzentrieren.	3.4
Ist der Einsatz Privater überhaupt zulässig?	Ja. Sofern die Gemeinde nach der StVO zur Geschwindigkeitsüberwachung ermächtigt wird, kann sie auch private Unternehmen zur Durchführung der Überwachung beauftragen.	
Ist es überhaupt zulässig, den Gemeinden die Überwachung zu übertragen?	Ja. Eine Zuordnung zum eigenen Wirkungsbereich ist nach Art 118 Abs 2 und 3 B-VG zulässig.	5.5.1
Wirkt Überwachung überhaupt?	Aus vier Gemeinde liegen Zahlen zu den Auswirkungen einer installierten Überwachungsanlage vor. In drei dieser vier Gemeinden konnte nach Installation einer Überwachungsanlage ein Rückgang an Delikten festgestellt werden. Der Rückgang lag zwischen -69 % und -87 %. Der Anteil der Überschreitungen an allen Messungen ging an zwei Standorten ebenfalls zurück: von 4,25 % auf 1,34 % bzw. von 2,06 % auf 0,18 % (für die beiden anderen Standorte lagen nicht ausreichend Daten zum Verkehrsaufkommen vor, daher kann keine Aussage getroffen werden). Wissenschaftliche Studien zeigen, dass eine Senkung der Durchschnittsgeschwindigkeit zu einem Rückgang von Unfällen führt. Nach dem am häufigsten herangezogenen sog. „Power Model“ ¹	4

¹ Nilsson, Traffic safety dimensions and the Power Model to describe the effect of speed on safety (2004), <https://lucris.lub.lu.se/ws/portalfiles/portal/4394446/1693353.pdf>; sa RVS 02.02.37, 18.

Frage	Antwort	Näheres in Kapitel
	<p>lassen sich als Faustregel folgende Zusammenhänge zwischen Senkung der Durchschnittsgeschwindigkeit und Rückgang von Unfällen festhalten: Eine Reduktion der Durchschnittsgeschwindigkeit um 1% führt zu einem Rückgang von Unfällen mit Personenschaden um 2%, von Unfällen mit Schwerverletzten oder Getöteten um 3% von Unfällen mit Getöteten um 4%. Andere Modelle sehen sogar eine noch stärkere Reduktion bei Unfällen mit Schwerverletzten oder Getöteten. Auch für Österreich wurde berechnet, dass eine Senkung des Geschwindigkeitsniveaus zu weniger Unfällen führen würde.</p>	
<p>Müssen die Strafbehörden mit viel mehr Verfahrensaufwand rechnen?</p>	<p>Nein. Erfahrungen der Stadt Baden und anderer Gemeinden mit Gemeindewachkörper zeigen, dass ca. 80 % aller Anzeigen im Bereich der Anonymverfügung liegen. Dies wird durch Geschwindigkeitsmessungen des KFV bestätigt: In Tempo-30-Bereichen fahren nur 1,9 % aller Lenker*innen 20 km/h oder mehr zu schnell, nur 0,3 % fahren 30 km/h oder mehr zu schnell. In Tempo-50-Bereichen fahren 1,5 % 20 km/h oder mehr zu schnell, 0,3 % fahren 30 km/h oder mehr zu schnell. Die aufgewendete Zeit für Anonymverfügungen ist gering: Nimmt man an, dass alle 1,2 Millionen Anzeigen, die 2021 im Land NÖ wegen Geschwindigkeitsübertretungen erstattet wurden, mit Anonymverfügung erledigt werden, sind dafür – auf Basis einer Hochrechnung – nur rund 2,5 Bearbeiter*innen insgesamt erforderlich. Bei Einsprüchen steigt der Aufwand entsprechend, allerdings sind diese selten: Erfahrungen zeigen, dass Anfragen zu Einsprüchen bei rund 1 % liegen, davon wiederum wird vermutlich bei einem Großteil kein Einspruch gemacht. Die Länder erhalten überdies seit 2014 durch die Anhebung der vom Bestraften zu entrichtenden Kosten mehr Geld. Gleichzeitig wurde der Verfahrensaufwand insgesamt reduziert, weil durch die Anhebung der Obergrenzen für Organstraf-, Anonym- und Strafverfügungen mehr Delikte in abgekürzten Verfahren abgewickelt werden können. Ein Mehraufwand kann mit einer speziellen Strafgeldwidmung für durch die Gemeinde festgestellte Überschreitungen ausgeglichen werden.</p>	7

3. Problem Geschwindigkeit

3.1. Unfallrisiko Geschwindigkeit²

3.1.1. Allgemein

Geschwindigkeit hat einen entscheidenden Einfluss auf

- das Unfallrisiko, dh das Risiko, in einen Verkehrsunfall verwickelt zu werden, und
- auf die Unfallschwere, dh die Schwere der Verletzungsfolgen.

Hohe Geschwindigkeiten verkürzen die Zeit, um auf Verkehrssituationen reagieren zu können: Bei gleicher Reaktionszeit wird eine längere Strecke zurückgelegt, die Zunahme ist linear. Die Auswirkungen auf den Bremsweg sind noch deutlicher: Der Bremsweg wächst mit dem Quadrat der Geschwindigkeit.

Mit zunehmender Geschwindigkeit verengt sich überdies das Sichtfeld des Lenkenden, wodurch weniger potenzielle Gefahren und Hindernisse wahrgenommen werden können. Auch anderen Verkehrsteilnehmer*innen bleibt bei höheren Geschwindigkeiten weniger Zeit, um auf ein sich näherndes Kfz zu reagieren.

3.1.2. Unfälle, Verletzte und Getötete im Ortsgebiet

Betrachtet man den Durchschnitt der Jahre 2017-2021, so zeigt sich, dass sich im Ortsgebiet jährlich 21.819 Unfälle mit Personenschaden mit 26.084 Verletzten und 100 Getöteten ereigneten. Somit entfallen 63% aller Unfälle mit Personenschaden, 60% aller Verletzten und 26% aller Getöteten in Österreich auf das Ortsgebiet.

Gebiet	Unfälle	Verletzte	Getötete
Ortsgebiet	109.095	130.421	501
Freiland	64.333	87.121	1.444
Gesamt	173.428	217.542	1.945
Durchschnitt 2017-2021 gesamt	34.686	43.508	389
Durchschnitt 2017-2021 Ortsgebiet	21.819	26.084	100
Ortsgebiet in % von gesamt	63%	60%	26%

Tabelle 1: Unfälle, Verletzte, Getötete im Ortsgebiet, 2017-2021 (UDM, 2023)

3.1.3. Unfälle, Verletzte, Getötete auf Gemeindestraßen in Österreich

Pro Jahr ereigneten sich in Österreich 34.686 Unfälle mit Personenschaden (Durchschnitt 2017-2021), bei denen 43.508 Personen verletzt und 389 getötet wurden. Auf Gemeindestraßen (sonstigen Straßen) ereigneten sich jährlich 15.252 Unfälle mit Personenschaden, mit 17.642 Verletzten und 81 Getöteten. Dies bedeutet, dass 44% aller Unfälle, 41% aller Verletzten und 21% aller Getöteten in Österreich auf Gemeindestraßen entfallen.

² Koller/Salomon in Kaltenegger/Koller/Vergeiner (Hrsg), Die Österreichische Straßenverkehrsordnung (44. Lfg 2022) zu § 20 StVO.

Unfälle, Verletzte, Getötete nach Straßenart, 2017-2021			
Straßenart	Unfälle	Verletzte	Getötete
Autobahn & Schnellstraße	10.498	15.767	197
Landesstr. L&B	86.670	113.563	1.343
sonstige	76.260	88.212	405
Gesamt	173.428	217.542	1.945
Durchschnitt 2017-2021 gesamt	34.686	43.508	389
Durchschnitt Gemeindestraße	15.252	17.642	81
Gemeindestraße in % von gesamt	44%	41%	21%

Tabelle 2: Unfälle, Verletzte, Getötete nach Straßenart, 2017-2021 (UDM, 2023)

Die nachfolgenden zwei Tabellen zeigen die in den Jahren 2017-2021 erfolgten Unfälle mit Personenschaden auf Gemeindestraßen, sowie dabei verletzte und getötete Personen absolut und in %.

Auffallend ist ein stetiger Rückgang der Anzahl der Unfälle auf Gemeindestraßen und der Verletzten der Jahre 2017 bis zum Coronajahr 2020. Im Jahr 2021 stiegen die Unfall- und Verletztenzahlen wieder an, wobei besonders auffällig die sehr hohe Zahl an Getöteten war. 2021 wurden 96 Getötete auf Gemeindestraßen gezählt (der höchste Wert im betrachteten Zeitraum), das waren 23,7 % aller in den letzten fünf Jahren getöteten Personen auf Gemeindestraßen (vgl. dazu Tabelle 3, Tabelle 4 sowie Abbildung 1).

Unfälle, Verletzte, Getötete auf Gemeindestraßen, absolut			
Berichtsjahr	Unfälle	Verletzte	Getötete
2017	16.364	19.083	82
2018	15.734	18.324	81
2019	15.231	17.662	69
2020	14.171	16.190	77
2021	14.760	16.953	96
Gesamt	76.260	88.212	405
Durchschnitt 2017-2021	15.252	17.642	81

Tabelle 3: Unfälle, Verletzte, Getötete auf Gemeindestraßen, 2017-2021, absolut, sowie Durchschnitt 2017-2021 (UDM, 2023)

Unfälle, Verletzte, Getötete auf Gemeindestraßen, in %			
Berichtsjahr	Unfälle	Verletzte	Getötete
2017	21,5%	21,6%	20,2%
2018	20,6%	20,8%	20,0%
2019	20,0%	20,0%	17,0%
2020	18,6%	18,4%	19,0%
2021	19,4%	19,2%	23,7%
Gesamt	100,0%	100,0%	100,0%

Tabelle 4: Unfälle, Verletzte, Getötete auf Gemeindestraßen, 2017-2021, in % (UDM, 2023)

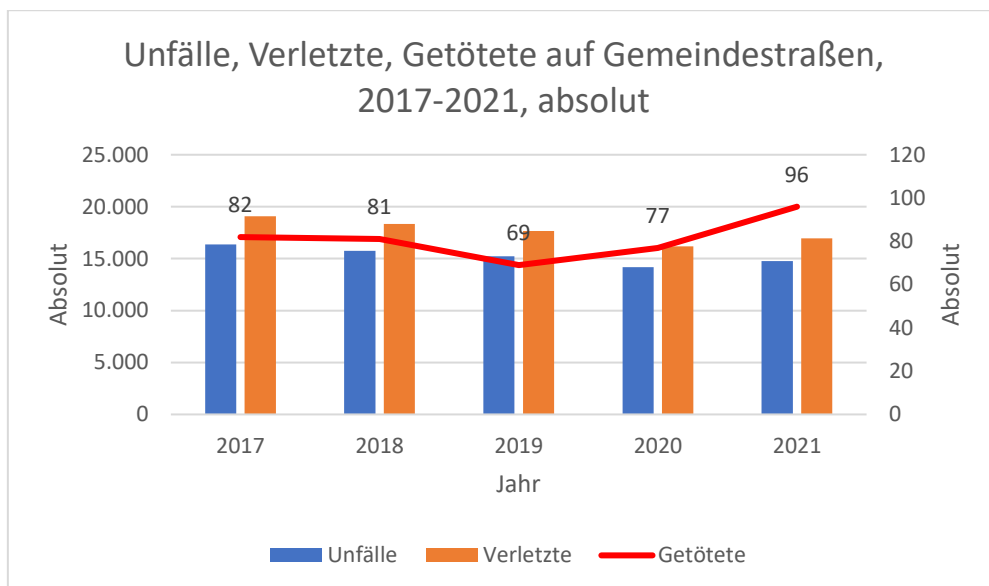


Abbildung 1: Unfälle, Verletzte, Getötete auf Gemeindestraßen, 2017-2021, absolut (UDM, 2023)

3.1.4. Unfälle, Verletzte, Getötete auf Gemeindestraßen nach Verkehrsarten

Im Durchschnitt der Jahre 2017-2021 ereigneten sich pro Jahr 8.929 Pkw-Unfälle mit Personenschaden auf Gemeindestraßen, bei denen 5.122 Pkw-Insass*innen verletzt und 21 getötet wurden. Die höchste Anzahl an verletzten Personen sind mit 5.950 bei den Fahrradfahrer*innen zu verzeichnen. Auch die Zahl der Getöteten ist bei den Fahrradfahrer*innen annähernd so hoch wie bei den Pkw-Insass*innen. Mit 2.523 Unfällen, 2.450 Verletzten und 20 Getöteten weisen auch die Fußgänger*innen sehr hohe Werte auf. Moped-Unfälle stehen mit 1.756 Unfällen mit Personenschaden, 1.943 verletzten und 3 getöteten Mopedaufsass*innen an vierter Stelle, Motorrad-Unfälle mit 1.210 Unfällen mit Personenschaden, 1.214 verletzten und 9 getöteten Motorradaufsass*innen stehen an fünfter Stelle.

Unfälle, Verletzte, Getötete auf Gemeindestraßen nach Verkehrsarten, Durchschnitt 2017-2021 absolut			
Verkehrsart	Unfälle	Verletzte	Getötete
Pkw	8.929	5.122	21
Fahrrad	5.936	5.950	20
Fußgänger+	2.523	2.450	20
Moped+	1.756	1.943	3
Motorrad+	1.210	1.214	9
Lkw < 3,5t	789	190	1
Bus	429	403	1
Sonstige	359	173	6
Lkw > 3,5t	244	44	0
Straßenbahn	233	143	0
Eisenbahn	39	11	0
Gesamt	15.252	17.642	81

Tabelle 5: Unfälle, Verletzte, Getötete auf Gemeindestraßen nach Verkehrsarten, Durchschnitt 2017-2021, absolut (UDM, 2023)

Gut ein Drittel (33,7%) der in der folgenden Tabelle angeführten Verletzten sind Fahrradfahrer*innen. An zweiter Stelle stehen die verletzten Pkw-Insass*innen (ca. 30%). Bei den Getöteten fällt deren ähnlich hoher Anteil bei den Pkw-Insass*innen, den Fußgänger*innen und Fahrradfahrer*innen und insbesondere deren relativ hoher Anteil bei den getöteten Motorradfahrern*innen auf.

Unfälle, Verletzte, Getötete auf Gemeindestraßen nach Verkehrsarten, Durchschnitt 2017-2021 in %			
Verkehrsart	Unfälle³	Verletzte	Getötete
Pkw	58,5%	29,0%	25,7%
Fahrrad	38,9%	33,7%	24,7%
Fußgänger+	16,5%	13,9%	25,2%
Moped+	11,5%	11,0%	4,0%
Motorrad+	7,9%	6,9%	10,9%
Lkw < 3,5t	5,2%	1,1%	1,5%
Bus	2,8%	2,3%	0,7%
Sonstige	2,4%	1,0%	6,9%
Lkw > 3,5t	1,6%	0,2%	0,5%
Straßenbahn	1,5%	0,8%	0,0%
Eisenbahn	0,3%	0,1%	0,0%
Gesamt	-	100,0%	100,0%

Tabelle 6: Unfälle, Verletzte, Getötete auf Gemeindestraßen nach ausgewählten, motorisierten Verkehrsarten, Durchschnitt 2017-2021, in % (UDM, 2023)

³ Da an einem Unfall mehrere Verkehrsarten beteiligt sein können, liegt die Summe > 100 %.

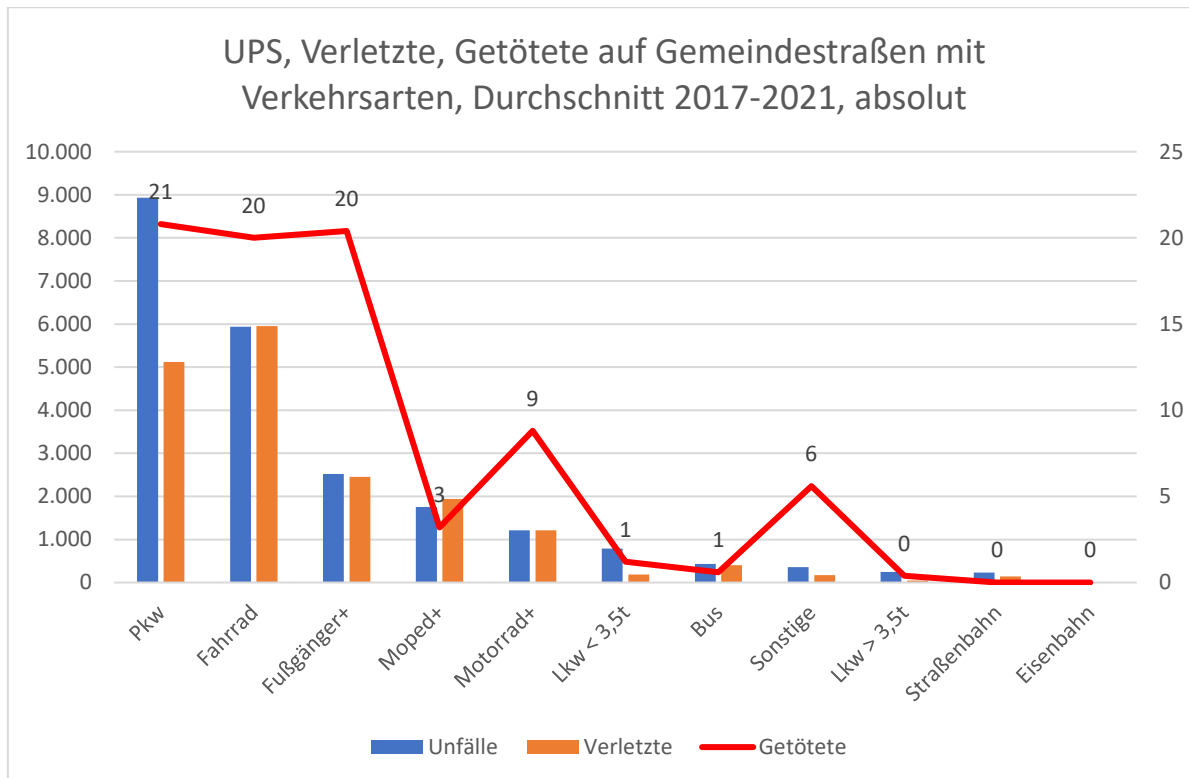


Abbildung 2: Unfälle, Verletzte, Getötete auf Gemeindestraßen nach Verkehrsarten, Durchschnitt 2017-2021, absolut (UDM, 2023)

3.1.5. Ungeschützte Verkehrsteilnehmer*innen: Unfälle, Verletzte, Getötete auf Gemeindestraßen

Auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer*innen (Fahradfahrer*innen und Fußgänger*innen) entfielen jährlich im Durchschnitt der Jahre 2017-2021 8.460 Unfälle mit Personenschaden, 8.400 Verletzte und 40 Getötete. An 55 % aller Unfälle auf Gemeindestraßen waren ungeschützte Verkehrsteilnehmer*innen beteiligt, 48 % aller Verletzten auf Gemeindestraßen und 50 % der Getöteten sind ungeschützte Verkehrsteilnehmer*innen.

Ungeschützte Verkehrsteilnehmer*innen (VT)	Unfälle	Verletzte	Getötete
Fahrrad	29.681	29.748	100
Fußgänger*innen +	12.617	12.250	102
Ungeschützte VT gesamt	42.298	41.998	202
Durchschnitt Fahrrad 2017-2021	5.936	5.950	20
Durchschnitt Fußgänger 2017-2021	2.523	2.450	20
Durchschnitt ungeschützte VT gesamt	8.460	8.400	40
Durchschnitt Gemeindestraße	15.252	17.642	81
Ungeschützte VT in % von Gemeindestraße	55%	48%	50%

Tabelle 7: Ungeschützte Verkehrsteilnehmer*innen: Unfälle, Verletzte, Getötete auf Gemeindestraßen 2017-2021 (UDM, 2023)

3.1.6. Unfälle, Verletzte, Getötete auf Gemeindestraßen aufgrund nichtangepasster Geschwindigkeit

Nichtangepasste Geschwindigkeit ist die dritthäufigste Unfallursache auf den österreichischen Gemeindestraßen. Jährlich ereigneten sich durchschnittlich (2017-2021) 1.697 Unfälle mit Personenschaden aufgrund nichtangepasster Geschwindigkeit (11,4 % aller Unfälle mit Personenschaden), bei denen 2.027 Personen verletzt (11,8 % aller Verletzten) und 14 Personen getötet wurden (17,9 % aller Getöteten).

Unfallursache Nr. 1 auf Gemeindestraßen ist Unachtsamkeit/Ablenkung mit 5.427 Unfällen mit Personenschaden (36,5 % aller Unfälle), 5.956 Verletzten (34,6% aller Verletzten) und 25 Getöteten (31,4% aller Getöteten), gefolgt von Vorrangverletzung/Rotlichtmissachtung mit 3.946 Unfällen mit Personenschaden (26,5 % aller Unfälle mit Personenschaden), 4.790 Verletzten (27,8% aller Verletzten) und 16 Getöteten (20,7% aller Getöteten).

Unfälle, Verletzte, Getötete auf Gemeindestraßen nach Unfallursachen (nichtangepasster Geschwindigkeit), Durchschnitt 2017-2021, absolut			
Ursache	Unfälle	Verletzte	Getötete
Unachtsamkeit/Ablenkung	5.427	5.956	25
Vorrangverletzung, Rotlichtmissachtung	3.946	4.790	16
Nichtangepasste Geschwindigkeit	1.697	2.027	14
Mangelhafter Sicherheitsabstand	941	1.159	1
Alkohol, Drogen	811	952	7
Missachtung von Ge-/Verboten	754	873	4
Fehlverhalten Fußgänger	636	703	7
Überholen	286	340	1
Herz-/Kreislaufversagen	159	180	3
Techn. Defekt, Ladungssicherung	143	158	0
Hindernisse auf Fahrbahn	45	49	0
Übermüdung	36	47	0
Gesamt ohne (Unfälle ohne Angabe)	14.881	17.235	78
Ohne Angabe zur Unfallursache	371	408	3
Gesamt	15.252	17.642	81

Tabelle 8: Unfälle, Verletzte, Getötete auf Gemeindestraßen nach Unfallursachen, Durchschnitt 2017-2021, absolut (UDM, 2023)

Unfälle, Verletzte, Getötete auf Gemeindestraßen nach Unfallursachen (nichtangepasster Geschwindigkeit), Durchschnitt 2017-2021, in %			
Ursache	Unfälle	Verletzte	Getötete
Unachtsamkeit/Ablenkung	36,5%	34,6%	31,4%
Vorrangverletzung, Rotlichtmissachtung	26,5%	27,8%	20,7%
Nichtangepasste Geschwindigkeit	11,4%	11,8%	17,9%
Mangelhafter Sicherheitsabstand	6,3%	6,7%	1,3%
Alkohol, Drogen	5,4%	5,5%	9,2%
Missachtung von Ge-/Verboten	5,1%	5,1%	5,1%

Unfälle, Verletzte, Getötete auf Gemeindestraßen nach Unfallursachen (nichtangepasster Geschwindigkeit), Durchschnitt 2017-2021, in %			
Fehlverhalten Fußgänger	4,3%	4,1%	9,4%
Überholen	1,9%	2,0%	0,8%
Herz-/Kreislaufversagen	1,1%	1,0%	3,8%
Techn. Defekt, Ladungssicherung	1,0%	0,9%	0,3%
Hindernisse auf Fahrbahn	0,3%	0,3%	0,0%
Übermüdung	0,2%	0,3%	0,3%
Gesamt	100,0%	100,0%	100,0%

Tabelle 9: Unfälle, Verletzte, Getötete auf Gemeindestraßen nach Unfallursachen (nichtangepasster Geschwindigkeit), Durchschnitt 2017-2021, in % (UDM, 2023)

Jährlich ereigneten sich im Durchschnitt (2017-2021) 1.697 Unfälle auf Gemeindestraßen aufgrund nichtangepasster Geschwindigkeit im österreichischen Straßenverkehr. Dabei wurden jährlich im Durchschnitt 207 Personen verletzt, 14 Personen starben.

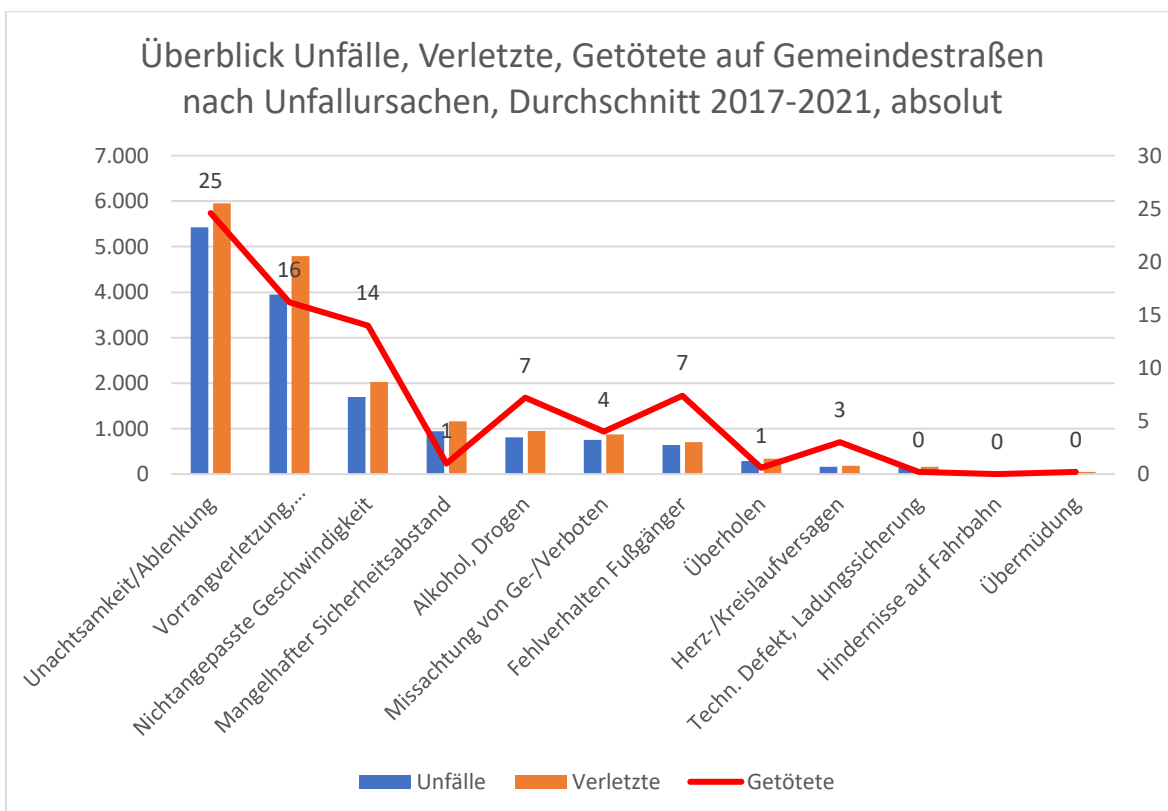


Abbildung 3: Unfälle, Verletzte, Getötete auf Gemeindestraßen nach Unfallursachen, Durchschnitt 2017-2021, absolut (UDM, 2023)

3.1.7. Unfallzahlen: Fazit

Fast zwei Drittel aller Verkehrsunfälle - 63 Prozent – ereignen sich im Ortsgebiet (Durchschnitt 2017-2021). Dabei werden jährlich mehr als 25.000 Menschen verletzt, 100 sterben. Auf Gemeindestraßen ereigneten sich jährlich 15.252 Unfälle mit Personenschaden, mit 17.642 Verletzten und 81 Getöteten. Dies bedeutet, dass 44% aller Unfälle, 41% aller Verletzten und 21%

aller Getöteten in Österreich auf Gemeindestraßen entfallen. 2021 stieg die Zahl der Getöteten im Vergleich zu den Vorjahren wieder deutlich an: 96 Menschen kamen 2021 auf Gemeindestraßen ums Leben.

Die meisten Unfälle auf Gemeindestraßen geschehen zwar mit dem Pkw, unter den Verletzten und Getöteten sind jedoch vor allem Fußgänger*innen und Radfahrer*innen stark vertreten: Gut ein Drittel (34,4 %) der auf Gemeindestraßen Verletzten sind Fahrradfahrer*innen, 14,1 % Fußgänger*innen. Unter den Getöteten sind je rund ein Viertel Radfahrer*innen und Fußgänger*innen – hier ist also der Anteil der Fußgänger*innen besonders hoch.

Nicht angepasste Geschwindigkeit ist Hauptunfallursache bei 11,4 % aller Unfälle auf Gemeindestraßen. Diese Unfälle sind jedoch besonders schwer: Bei 17,9 % aller auf Gemeindestraßen Getöteten war nicht angepasste Geschwindigkeit die Hauptunfallursache.

3.2. Anhalteweg und Kollisionsgeschwindigkeit⁴

Mit einer höheren Ausgangsgeschwindigkeit und der Zunahme des Anhaltewegs steigt auch die Kollisionsgeschwindigkeit, dh die Geschwindigkeit, mit der auf ein Hindernis (zB eine*n Fußgänger*in) aufgefahren wird. Abbildung 4 verdeutlicht die Auswirkungen einer höheren Ausgangsgeschwindigkeit (50 statt 30 km/h) auf die Kollisionsgeschwindigkeit.

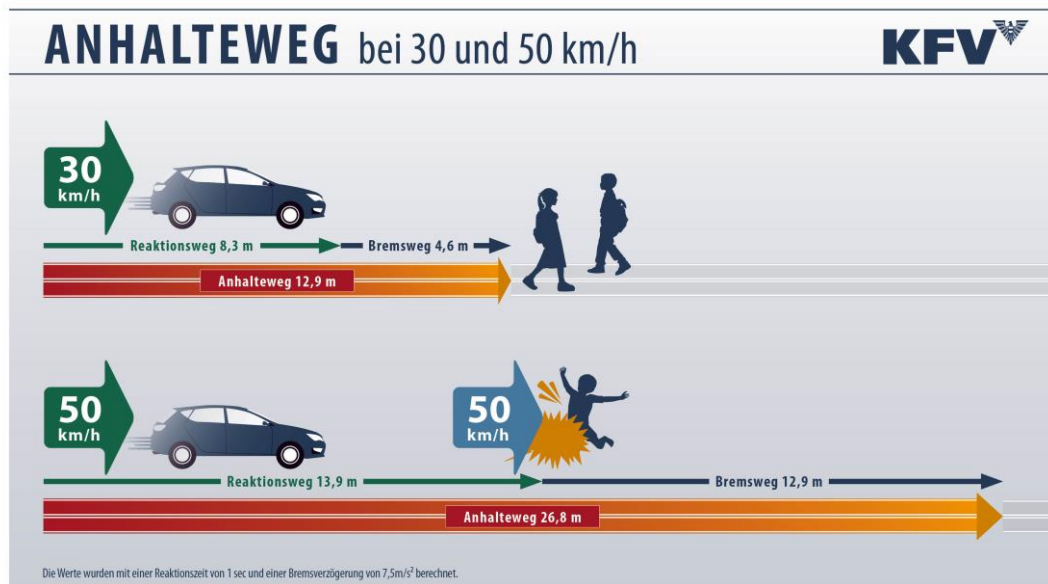


Abbildung 4: Auswirkungen einer Ausgangsgeschwindigkeit von 30 bzw 50 km/h auf die Kollisionsgeschwindigkeit (Annahmen: Reaktionszeit 1 Sekunde, Bremsverzögerung 7,5 m/s²).

Abbildung 5 und Tabelle 10 zeigen, wie der Anhalteweg und die Kollisionsgeschwindigkeit mit zunehmender Geschwindigkeit in Schritten von 5 km/h ansteigen. Während etwa bei 30 km/h der Anhalteweg 13,0 m beträgt, sind es bei 35 km/h schon 16,0 m (+ 23 %) und bei 40 km/h 19,3 m (+ 48 %). Nimmt man an, dass sich in 13 m Entfernung ein*e Fußgänger*in befindet, so würde ein Fahrzeug mit Ausgangsgeschwindigkeit 30 km/h gerade noch stehen bleiben. Ein Fahrzeug mit

⁴ Koller/Salomon in Kaltenegger/Koller/Vergeiner (Hrsg), Die Österreichische Straßenverkehrsordnung (44. Lfg 2022) zu § 20 StVO.

Ausgangsgeschwindigkeit 35 km/h würde bereits mit 24,4 km/h auf den/die Fußgänger*in aufprallen, ein Fahrzeug mit 40 km/h bereits mit 35,2. Jede weitere Steigerung der Geschwindigkeit führt zu einem (fast) ungebremsten Aufprall.

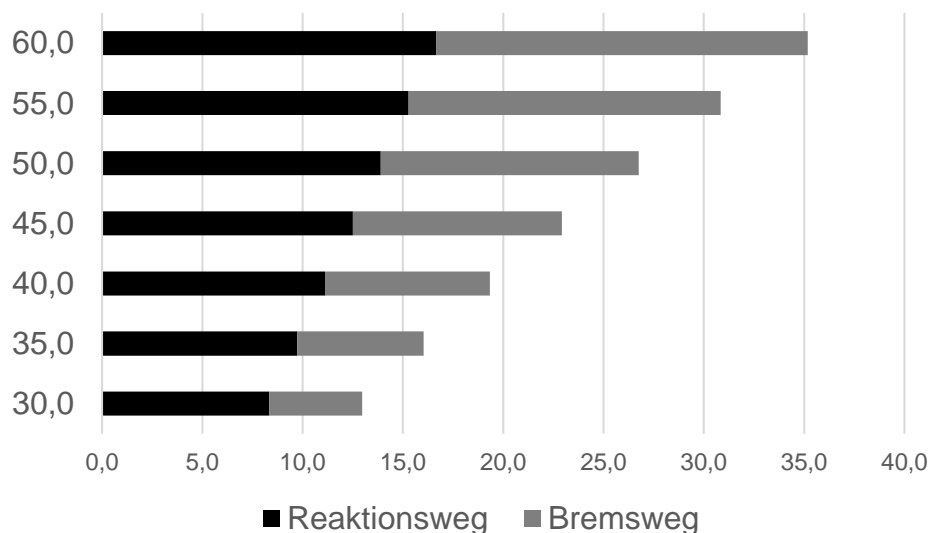


Abbildung 5: Reaktionsweg und Bremsweg in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit (Annahmen: Reaktionszeit 1 Sekunde, Bremsverzögerung 7,5 m/s²)

Ausgangstempo in km/h	30,0	35,0	40,0	45,0	50,0	55,0	60,0
Reaktionsweg	8,3	9,7	11,1	12,5	13,9	15,3	16,7
Bremsweg	4,6	6,3	8,2	10,4	12,9	15,6	18,5
Anhalteweg	12,9	16,0	19,3	22,9	26,8	30,8	35,2
Kollisionstempo in km/h	Keine Kollision	24,4	35,2	44,0	ungebremst	ungebremst	ungebremst

Tabelle 10: Reaktionsweg, Bremsweg, Anhalteweg und Kollisionsgeschwindigkeit mit einem/einer Fußgänger*in in 13,0 m Entfernung in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit (Annahmen: Reaktionszeit 1 Sekunde, Bremsverzögerung 7,5 m/s²)

Tabelle 11 zeigt den Anstieg der Kollisionsgeschwindigkeit mit einem/einer 26,7 m entfernten Fußgänger*in, vor dem ein*e Lenker*in mit 50 km/h gerade noch stehen bleiben kann.

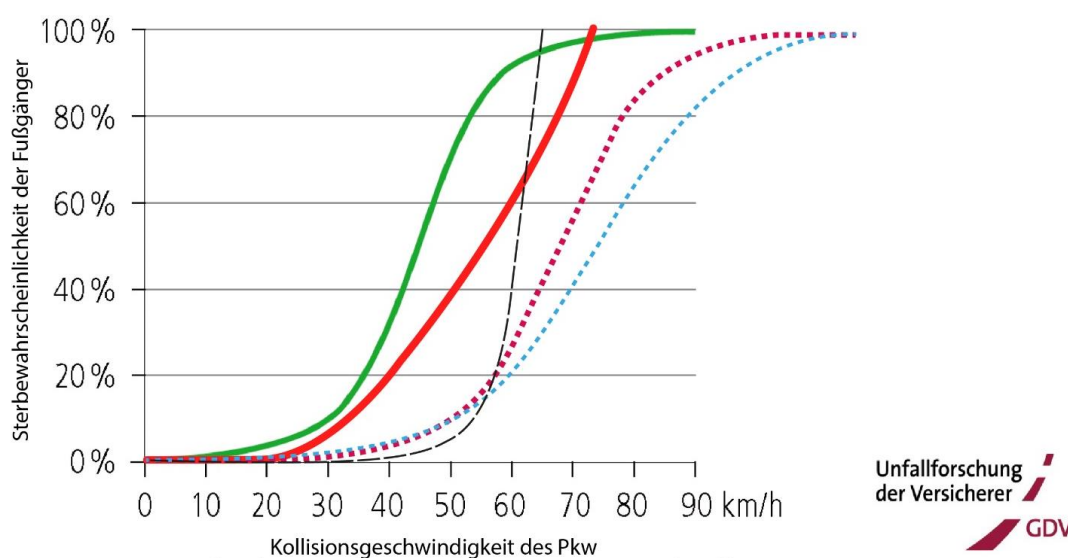
Ausgangstempo in km/h	50,0	55,0	60,0	65,0	70,0	75,0	80,0
Reaktionsweg	13,9	15,3	16,7	18,1	19,4	20,8	22,2
Bremsweg	12,9	15,6	18,5	21,7	25,2	28,9	32,9
Anhalteweg	26,7	30,8	35,2	39,8	44,7	49,8	55,1
Kollisionstempo in km/h	Keine Kollision	28,2	40,5	50,3	59,0	66,9	74,3

Tabelle 11: Reaktionsweg, Bremsweg, Anhalteweg und Kollisionsgeschwindigkeit mit einem/einer Fußgänger*in in 26,7 m Entfernung in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit (Annahmen: Reaktionszeit 1 Sekunde, Bremsverzögerung 7,5 m/s²)

Der Anstieg der Kollisionsgeschwindigkeit zeigt, welchen maßgeblichen Einfluss die Geschwindigkeit auf das Unfallrisiko und die Verletzungsschwere hat, insb bei ungeschützten Verkehrsteilnehmer*innen.

3.3. Sterberisiko von ungeschützten Verkehrsteilnehmer*innen ⁵

Insbesondere bei Unfällen mit ungeschützten Verkehrsteilnehmer*innen (Fußgänger*innen und Radfahrer*innen) hängt deren Überlebenswahrscheinlichkeit stark von der Kollisionsgeschwindigkeit ab. Der Grund ist, dass die freiwerdende Aufprallenergie mit dem Quadrat der Kollisionsgeschwindigkeit zunimmt.⁶ Der Zusammenhang zwischen Kollisionsgeschwindigkeit und der Sterbewahrscheinlichkeit der Fußgänger*innen wurde mehrfach wissenschaftlich untersucht. Abbildung 6 zeigt mehrere Kurven, die diesen Zusammenhang auf Basis von Unfallzahlen darstellen. Das absolute Risiko hängt insb auch von der Art des Kfz und vom Alter ab (höheres Risiko bei älteren Fußgänger*innen).



- Beratungsstelle für Unfallverhütung, Jahresbericht, 1975
- Unfallforschung der Versicherer, unveröffentlicht, 2013
- T. Niebuhr, M. Junge, S. Achmus: Pedestrian injury risk functions based on contour lines of equal injury severity using real world pedestrian/passenger-car accident data, 2013
- G.A. Davis: Relating severity of pedestrian injury to impact speed in vehicle-vehicle-pedestrian crashes, Transportation Research Record, 1773: 108–113, 2001
- E. Rosén, U. Sander: Pedestrian fatality risk as a function of car impact speed, Autoiv, 2009

Abbildung 6: Sterbewahrscheinlichkeit von Fußgänger*innen in Abhängigkeit von der Kollisionsgeschwindigkeit mit Pkw

Wesentlich ist der starke Anstieg des Risikos – schon geringfügige Steigerungen der gefahrenen Geschwindigkeit erhöhen das Risiko eines tödlichen Unfalls deutlich. Nicht berücksichtigt ist außerdem das Risiko schwerer Verletzungen.

⁵ Koller/Salomon in Kaltenegger/Koller/Vergeiner (Hrsg), Die Österreichische Straßenverkehrsordnung (44. Lfg 2022) zu § 20 StVO.

⁶ Mellauner/Zuser/Robatsch/Fischer/Soteropoulos, Auswirkungen von Geschwindigkeiten auf Unfallgeschehen und Reisezeiten, ZVR 2021/220; SWOV, Speed and speed management. SWOV Fact sheet (2021), <https://www.swov.nl/en/facts-figures/factsheet/speed-and-speed-management> (abgefragt am 16.2.2022).

3.4. Anteil der Geschwindigkeitsüberschreiter und Geschwindigkeitsniveau⁷

3.4.1. Vergleich Ortsgebiet, Freiland und Autobahn

Betrachtet man die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten anhand von standardisierten Geschwindigkeitsmessungen,⁸ zeigt sich, dass österreichische Lenker*innen zu einem **hohen Anteil zu schnell** fahren. Eine 30 km/h-Beschränkung im Ortsgebiet wird etwa von 77,6% der frei (ungehindert) fahrenden Pkw-Lenker*innen überschritten, 50 km/h im Ortsgebiet und 70 km/h im Freiland von rund der Hälfte der freifahrenden Pkw-Lenker*innen (Tabelle 12). Es zeigt sich also, dass **gerade im Ortsgebiet die Geschwindigkeit besonders häufig überschritten** wird.

Geschwindigkeitsmessungen zeigen aber auch, dass **hohe Überschreitungen ab 30 km/h** zu schnell – die gem. § 99 Abs 2d und 2e mit höherer Strafe bedroht sind, idR nicht mit Anonymverfügung geahndet werden und nach dem FSG mit Führerscheinentzug und Nachschulung bedroht sind – eher selten vorkommen.

	Überschreitende				
	Gesamt	≥ 10 km/h	≥ 20 km/h	≥ 30 km/h	≥ 40 km/h
Ortsgebiet 30 km/h	71,80%	18,00%	1,90%	0,30%	0,10 %
Ortsgebiet 50 km/h	49,10%	9,60%	1,50%	0,30%	0,07 %
Freiland 70 km/h	45,50%	15,90%	4,70%	1,30%	0,34 %
Freiland 100 km/h	11,60%	3,40%	1,00%	0,30%	0,12 %
Autobahn 130 km/h	19,50%	3,80%	0,70%	0,10%	0,07 %

Tabelle 12: Anteil der freifahrenden Pkw-Lenker, die die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit überschreiten⁹

Zur Beschreibung des Geschwindigkeitsniveaus auf österreichischen Straßen kann die v85 herangezogen werden, die in der Verkehrsplanung (etwa in den RVS) eine maßgebliche Größe ist. Die **v85** ist die **Geschwindigkeit, die von 85 % der Lenker*innen nicht überschritten wird**; 15 % fahren also schneller. Abbildung 7 zeigt, dass die v85 in den meisten Geschwindigkeitsbereichen **über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit** liegt. Im Ortsgebiet und bei Tempo 70 im Freiland liegt sie sogar deutlich darüber.

⁷ Koller/Salamon in Kaltenegger/Koller/Vergeiner (Hrsg), Die Österreichische Straßenverkehrsordnung (44. Lfg 2022) zu § 20 StVO.

⁸ Das KFV führt jährlich Messungen der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten durch. Hierbei werden an unterschiedlichen Straßenabschnitten in ganz Österreich im Freiland sowie im Ortsgebiet Seitenradargeräte (Modell „RTB TOPO Box“) aufgestellt. 2022 wurden rund 23 Millionen Einzelmessungen an rund 230 Standorten in Österreich vorgenommen.

⁹ KFV, Geschwindigkeiten im Straßenverkehr 2022.

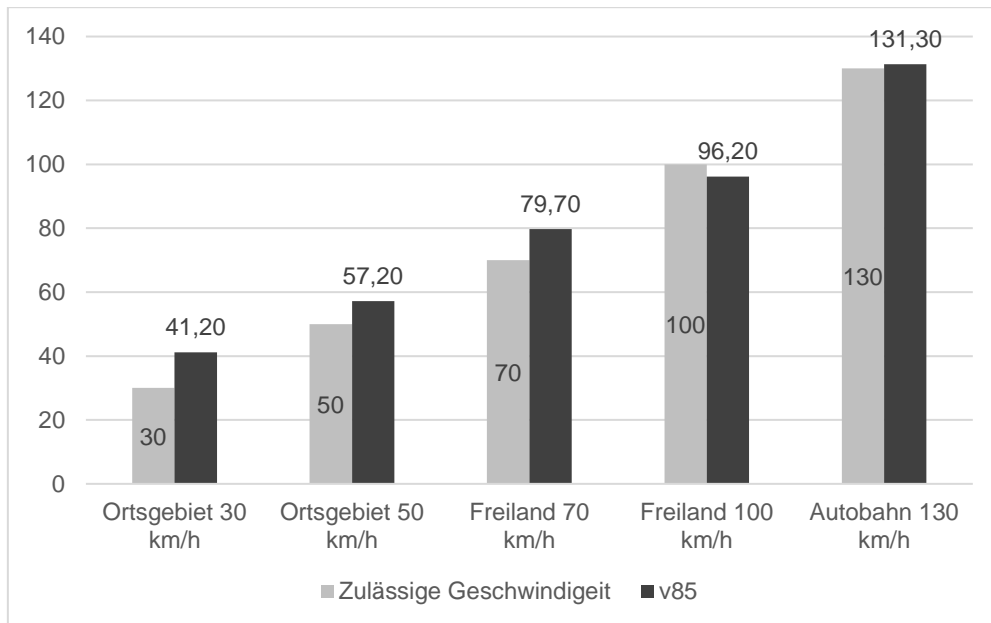


Abbildung 7: Vergleich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit dem tatsächlichen Geschwindigkeitsniveau (v85; freifahrende Pkw)¹⁰

Geschwindigkeitsmessungen aus den Gemeinden Bad Aussee und St. Barbara im Mürztal, die ein Verkehrssicherheitskonzept zur Teilnahme am Kooperationsmodell erstellen ließen, bestätigen die Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen des KfV: In Tempo-30- und Tempo-40-Bereichen überschreitet die Mehrheit der Lenker*innen die Geschwindigkeitsbeschränkung; die v85 liegt deutlich über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Hohe Überschreitungen von mehr als 30 km/h sind jedoch selten.

3.4.2. Im Detail: Geschwindigkeitsmessungen im Ortsgebiet bei Tempo 30 und Tempo 50

Die folgenden beiden Tabellen zeigen die Messergebnisse bei Tempo 30 und Tempo 50 im Detail.

	Freifahrer*innen				Gesamt			
	Pkw	Efz	Lkw	Kfz	Pkw	Efz	Lkw	Kfz
Stellen	39	39	38	39	39	39	38	39
Kfz (in Tausend)	1.472	40	30	1.587	2.302	69	39	2.475
MW v85 [km/h]	41,2	43,7	37,6	41,3	40,5	42,7	37,6	40,7
MW Übersch.	71,8%	74,6%	46,6%	71,0%	69,7%	73,1%	47,0%	69,2%
MW Übersch. ≥ 40 km/h	18,0%	24,9%	9,9%	18,1%	15,9%	21,6%	10,1%	16,1%
MW Übersch. ≥ 50 km/h	1,9%	5,7%	2,2%	2,3%	1,6%	4,6%	2,3%	2,0%
MW Übersch. ≥ 60 km/h	0,3%	1,8%	0,7%	0,5%	0,3%	1,4%	0,9%	0,4%
MW Übersch. ≥ 70 km/h	0,10%	1,01%	0,28%	0,16%	0,09%	0,78%	0,39%	0,15%

¹⁰ KfV, Geschwindigkeiten im Straßenverkehr 2022.

	Freifahrer*innen				Gesamt			
	Pkw	Efz	Lkw	Kfz	Pkw	Efz	Lkw	Kfz
MW Übersch. ≥ 80 km/h	0,04%	0,76%	0,13%	0,08%	0,03%	0,56%	0,20%	0,08%
MW Übersch. ≥ 90 km/h	0,02%	0,55%	0,10%	0,05%	0,02%	0,42%	0,15%	0,05%
MW Übersch. ≥ 100 km/h	0,00%	0,35%	0,08%	0,04%	0,00%	0,27%	0,13%	0,03%
Maximum v [km/h]	159	136	141	159	159	136	141	159

Tabelle 13: Detailergebnisse – Ortsgebiet bei Tempolimit 30 km/h (KFV-Standarderhebungen 2022). Freifahrer bezeichnet ungehindert fahrende Fahrzeuge, MW = Mittelwert aller Stellen, v = Geschwindigkeit.¹¹

	Freifahrer*innen				Gesamt			
	Pkw	Efz	Lkw	Kfz	Pkw	Efz	Lkw	Kfz
Stellen	58	58	58	58	58	58	58	58
Kfz (in Tausend)	3.087	84	175	3.458	6.317	191	255	6.978
MW v85 [km/h]	57,2	58,1	54,4	57,1	56,1	56,7	54,3	56,1
MW Überschreiter	49,1%	42,0%	36,7%	48,2%	44,6%	40,1%	36,4%	44,2%
MW Übersch. ≥ 60 km/h	9,6%	11,3%	6,8%	9,5%	7,5%	9,0%	6,7%	7,5%
MW Übersch. ≥ 70 km/h	1,5%	3,5%	1,7%	1,5%	1,0%	2,4%	1,8%	1,1%
MW Übersch. ≥ 80 km/h	0,3%	1,6%	0,7%	0,3%	0,2%	1,0%	0,9%	0,2%
MW Übersch. ≥ 90 km/h	0,07%	1,01%	0,38%	0,12%	0,04%	0,60%	0,61%	0,09%
MW Übersch. ≥ 100 km/h	0,03%	0,61%	0,21%	0,06%	0,02%	0,35%	0,39%	0,05%
MW Übersch. ≥ 110 km/h	0,01%	0,27%	0,10%	0,02%	0,01%	0,15%	0,17%	0,02%
MW Übersch. ≥ 120 km/h	0,00%	0,08%	0,04%	0,01%	0,00%	0,04%	0,05%	0,01%
Maximum v [km/h]	170	136	140	170	170	140	140	170

Tabelle 14: Detailergebnisse – Ortsgebiet bei Tempolimit 50 km/h (KFV-Standarderhebungen 2022). Freifahrer bezeichnet ungehindert fahrende Fahrzeuge, MW = Mittelwert aller Stellen, v = Geschwindigkeit.¹²

3.4.3. Beispiele einzelner Gemeinden

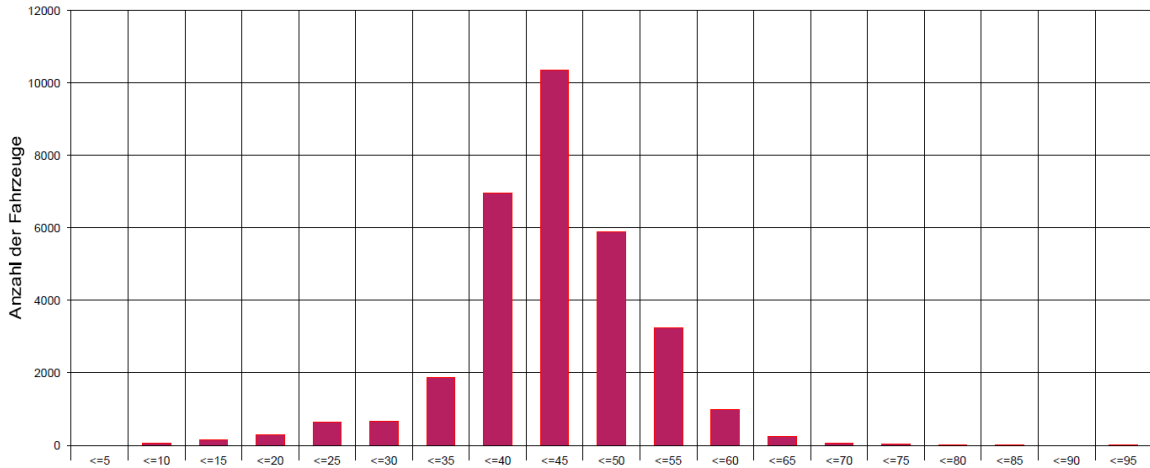
Geschwindigkeitsmessungen aus den Gemeinden Bad Aussee und St. Barbara im Mürztal, die ein Verkehrssicherheitskonzept zur Teilnahme am Kooperationsmodell erstellen ließen, bestätigen die Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen des KFV: In Tempo-30- und Tempo-40-Bereichen überschreitet die Mehrheit der Lenker*innen die Geschwindigkeitsbeschränkung; die v85 liegt deutlich über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Hohe Überschreitungen von mehr als 30 km/h sind jedoch selten.

¹¹ KFV, Geschwindigkeiten im Straßenverkehr 2022.

¹² KFV, Geschwindigkeiten im Straßenverkehr 2022.

3.4.3.1. Bad Aussee

L 702 Altausseeerstraße, beide Fahrrichtungen, 40 km/h Beschränkung, in Bad Aussee bei km 0,350



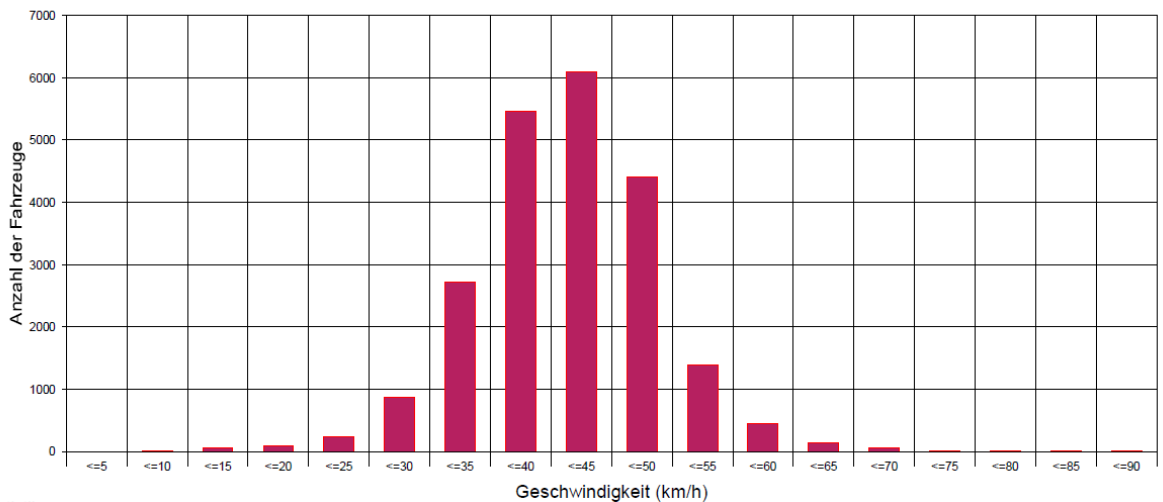
Zeitraum:

Dienstag, 3. Mai 2022, 13:00 Uhr bis Dienstag, 10. Mai 2022, 13:00 Uhr

	Anzahl +	%	Anzahl -	%	Gesamt	%	V15 +	Vd +	V85 +	Vmax+	V15 -	Vd -	V85 -	Vmax -	
Geschwindigkeitsübertretung: 66 %	Einspurig	427	2,5	340	2,3	767	2,4	30	40	50	62	33	41	50	62
Durchschnittl. Abstand: 1,5 sec	PKW	15626	93,1	13627	92,8	29253	93	36	43	51	94	37	43	50	92
Kolonnenverkehr: 21 %	LKW	604	3,6	586	4	1190	3,8	35	40	45	62	36	40	45	61
DTV: 4495	LKW Zug	129	0,8	125	0,9	254	0,8	35	40	47	54	33	38	43	50
Schwerverkehrsanteil: 5 %	Gesamt	16786	53,3	14678	46,7	31464	100	36	43	51	94	37	43	50	92

Abbildung 8: Verteilung der gemessenen Geschwindigkeiten in Bad Aussee, L 702 Altausseeerstraße und Detailangaben zu den Messungen (Tempo-40-Bereich)

Gemeindestraße Marktleite oben, beide Fahrrichtungen, 40 km/h Beschränkung, bei Haus Nr. 193 u. Nr. 77b



Zeitraum:

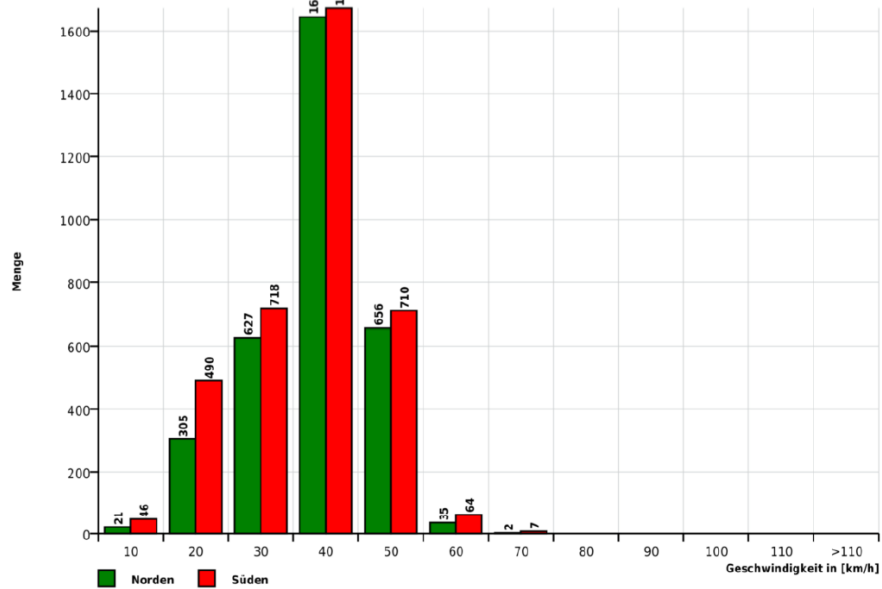
Dienstag, 19. April 2022, 11:15 Uhr bis Dienstag, 26. April 2022, 11:15 Uhr

	Anzahl +	%	Anzahl -	%	Gesamt	%	V15 +	Vd +	V85 +	Vmax+	V15 -	Vd -	V85 -	Vmax -	
Geschwindigkeitsübertretung: 57 %	Einspurig	158	1,4	196	1,8	354	1,6	17	31	43	58	26	37	45	63
Durchschnittl. Abstand: 1,5 sec	PKW	10872	96,9	10386	96,4	21258	96,6	35	42	50	89	35	42	49	66
Kolonnenverkehr: 15 %	LKW	172	1,5	177	1,6	349	1,6	28	36	46	57	29	36	43	54
DTV: 3143	LKW Zug	18	0,2	20	0,2	38	0,2	17	29	37	40	27	33	39	50
Schwerverkehrsanteil: 2 %	Gesamt	11220	51	10779	49	21999	100	34	42	50	89	35	42	49	66

Abbildung 9: Verteilung der gemessenen Geschwindigkeiten in Bad Aussee, Gemeindestraße Marktleite oben, und Detailangaben zu den Messungen (Tempo-40-Bereich)

3.4.3.2. St. Barbara im Mürztal

Geschwindigkeits-Histogramm

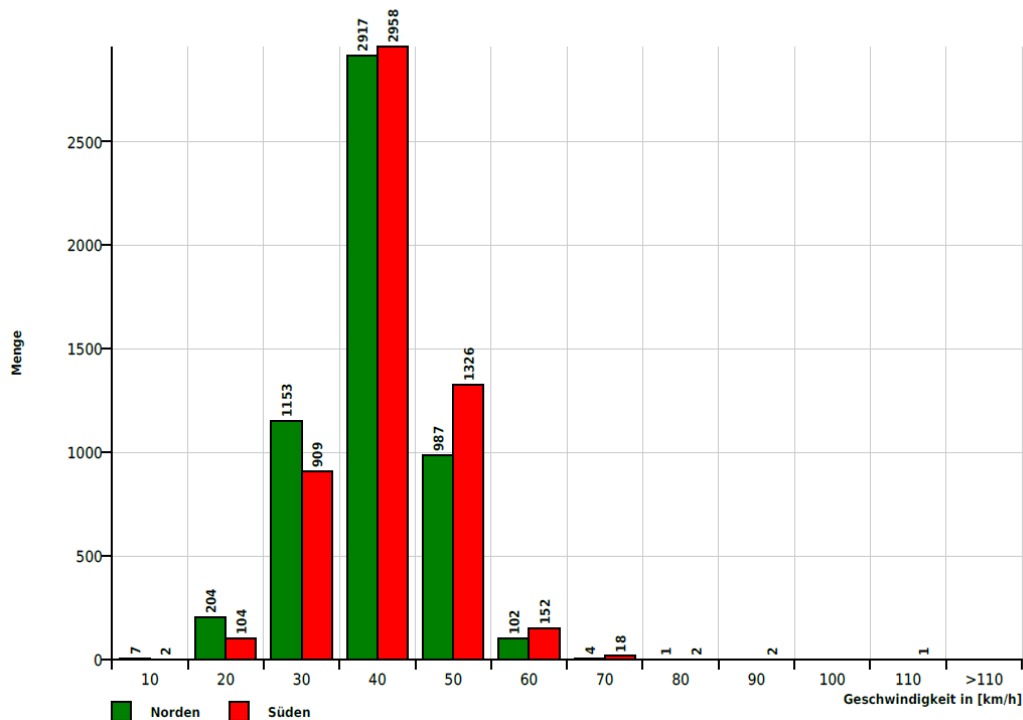


Geschwindigkeitskennzahlen [V in km/h]

	Vmin	Vmax	Vavg	V15	V50	V85	Vexc %
Querschnitt	5	69	33	22	35	42	25.4
Norden	5	67	34	24	35	42	25.5
Süden	5	69	33	21	35	42	25.3

Abbildung 10: Verteilung der gemessenen Geschwindigkeiten in St. Barbara im Mürztal, Ob. Hauptstraße 14, und Detailangaben zu den Messungen (Tempo-30-Bereich)

Geschwindigkeits-Histogramm



Geschwindigkeitskennzahlen [V in km/h]

	Vmax	V85	Vexc %
Norden	78	42	13.2
Süden	105	44	19.7

Abbildung 11: Verteilung der gemessenen Geschwindigkeiten in St. Barbara im Mürztal, Schulstraße 4, und Detailangaben zu den Messungen (Tempo-30-Bereich)

3.5. Berichtetes Geschwindigkeitsverhalten¹³

In einer internationalen Befragung wurde erhoben, wie häufig Autofahrer*innen nach eigener Einschätzung zu schnell fahren.¹⁴ In Österreich ist der Anteil der Lenker*innen, die angeben, in den letzten 30 Tagen nie zu schnell gefahren zu sein, niedriger als in Deutschland oder der Schweiz und deutlich unter dem Durchschnitt aller 20 europäischen Länder, aus denen Daten vorliegen. Für das Ortsgebiet geben nur 29 % der Lenker*innen an, nie schneller als erlaubt gefahren zu sein; d.h. 71 % haben in den letzten 30 Tagen im Ortsgebiet die Geschwindigkeit übertreten.

¹³ Koller/Salamon in Kaltenecker/Koller/Vergeiner (Hrsg), Die Österreichische Straßenverkehrsordnung (44. Lfg 2022) zu § 20 StVO.

¹⁴ Holoher/Holte, Speeding. ESRA2 Thematic report Nr. 2. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes) (2019), <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2018thematicreportno2speeding.pdf>; Kaltenecker/Salamon/Soteropoulos, Die neuen Sanktionen gegen Raser aus Sicht der Verkehrssicherheit, ZVR 2021/225.

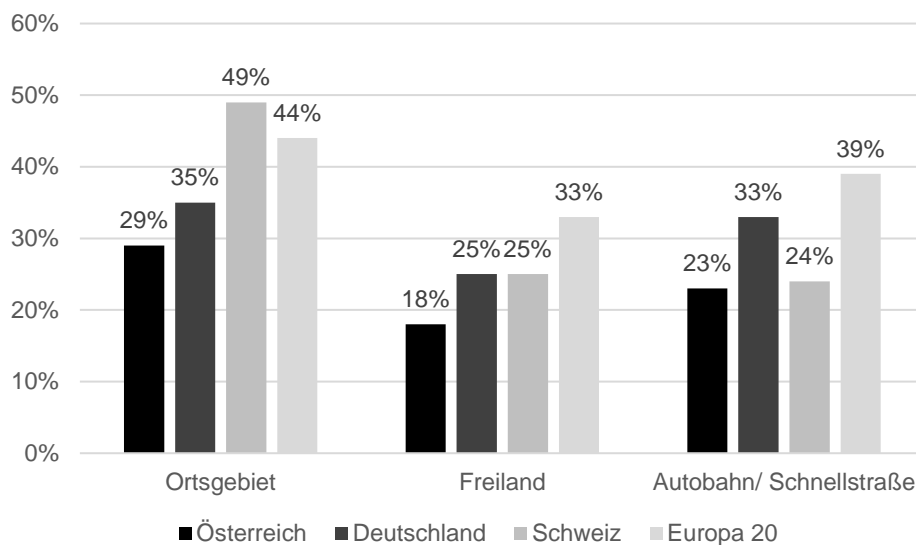


Abbildung 12: Anteil der Autofahrer*innen, die gemäß eigenen Angaben in den letzten 30 Tagen nie schneller als erlaubt gefahren sind¹⁵

3.6. Schnellfahrkultur: Einstellungen der Bevölkerung zu Schnellfahren

In Österreich besteht eine **Schnellfahrkultur**, die in Befragungen insbesondere im internationalen Vergleich deutlich wird.

In einer internationalen Befragung gaben in Österreich 10 % der Befragten an, dass sie es akzeptabel finden, die erlaubte Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet zu überschreiten; im europäischen Durchschnitt sind es nur 5%. Auch in Deutschland und vor allem der Schweiz ist die Akzeptanz geringer als in Österreich.

¹⁵ *Holcher/Holte*, Speeding. ESRA2 Thematic report Nr. 2. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes) (2019), <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2018thematicreportno2speeding.pdf>.

Wie sehr akzeptieren Sie persönlich die folgenden Verhaltensweisen von PKW-Fahrern? – Geschwindigkeit

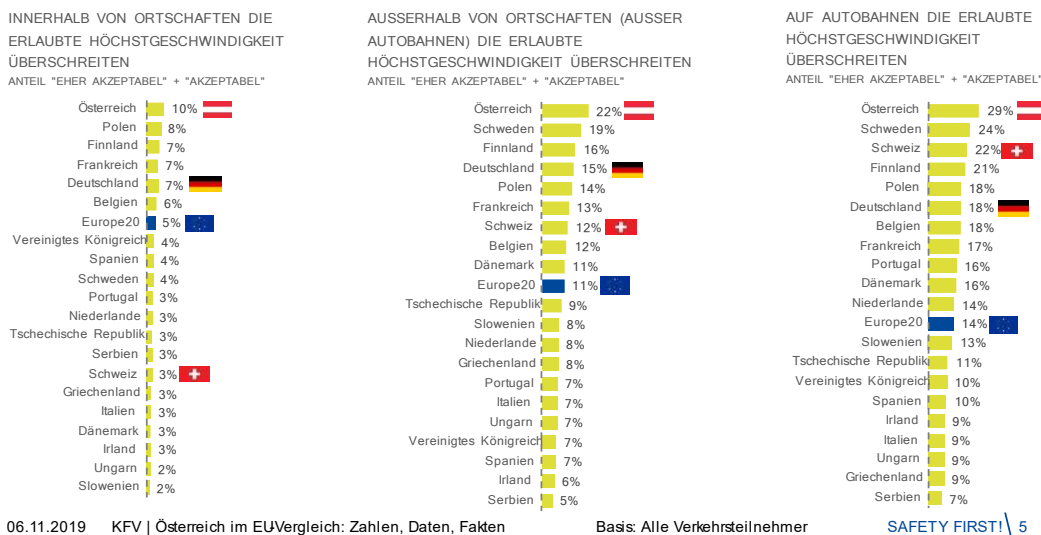


Abbildung 13: Anteil der Verkehrsteilnehmer*innen, die es selbst akzeptabel finden, die erlaubte Höchstgeschwindigkeit zu überschreiten (persönliche Akzeptanz)¹⁶

Im Vergleich mit der Schweiz wird außerdem deutlich, dass in Österreich problematische Einstellungen zu überhöhter Geschwindigkeit herrschen: Es zeigt sich, dass Lenkende in der Schweiz häufiger zustimmen, dass hohe Geschwindigkeit eine überschätzte Gefahr ist, als Lenkende in Österreich. Auch der Anteil der Personen, denen es wichtig ist, die Geschwindigkeitslimits einzuhalten, ist mit 33 % wesentlich niedriger als in der Schweiz (46 %). In Österreich vertreten außerdem mehr Personen die Meinung, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen oft zu niedrig angesetzt sind, weshalb viele Fahrer*innen sie auch ignorieren.

¹⁶ *Holoher/Holte*, Speeding. ESRA2 Thematic report Nr. 2. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes) (2019), <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2018thematicreportno2speeding.pdf>.

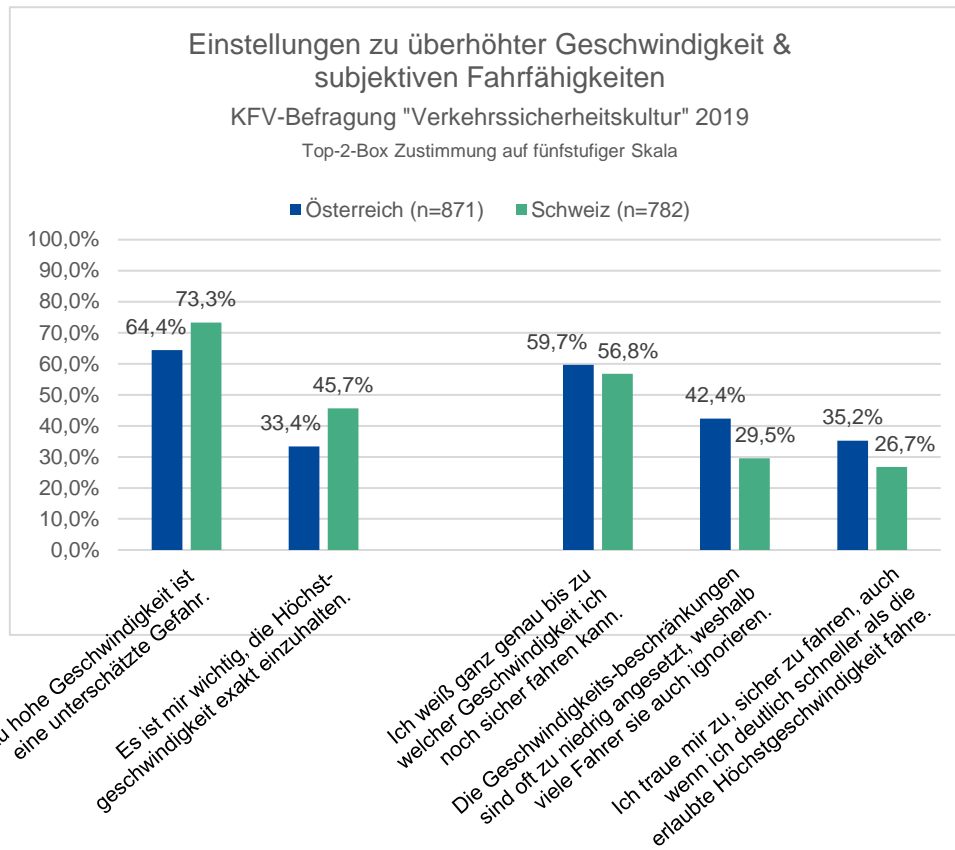


Abbildung 14: Einstellungen zur überhöhten Geschwindigkeit und subjektiven Fahrfähigkeiten, KFV-Befragung Verkehrssicherheitskultur, 2019

In der österreichischen **Verkehrssicherheitsstrategie** 2021-2030 wird daher als Ziel die Stärkung einer **Verkehrssicherheitskultur** festgelegt, die defensives Fahren und angepasste Geschwindigkeit unterstützt.¹⁷

¹⁷ BMK, Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 (2021) 43.

4. Wirkung von Geschwindigkeitsreduktion und Geschwindigkeitsüberwachung

4.1. Auswirkung von Geschwindigkeitsreduktion auf Unfälle¹⁸

Eine Senkung der Durchschnittsgeschwindigkeit führt zu weniger Unfällen. Die Reduktion von schweren Unfällen ist dabei stärker als der Rückgang von Unfällen insgesamt. Um diesen Zusammenhang zu verdeutlichen, wurden **wissenschaftliche Modelle** entwickelt. Nach dem am häufigsten herangezogenen sog. „Power Model“¹⁹ lassen sich als **Faustregel** folgende Zusammenhänge zwischen Senkung der Durchschnittsgeschwindigkeit und Rückgang von Unfällen festhalten: Eine Reduktion der Durchschnittsgeschwindigkeit um 1% führt zu einem Rückgang von Unfällen mit Personenschaden um 2%, von Unfällen mit Schwerverletzten oder Getöteten um 3% und von Unfällen mit Getöteten um 4%. Andere Modelle sehen sogar eine noch stärkere Reduktion bei Unfällen mit Schwerverletzten oder Getöteten, nämlich von mehr als 5% bei einer Senkung der Durchschnittsgeschwindigkeit von 1%.²⁰

Der European Transport Safety Council (ETSC) schätzte 2019, dass bei einer Senkung der durchschnittlichen Geschwindigkeit um 1 km/h auf allen Straßen der **EU** pro Jahr 2100 Menschenleben gerettet werden könnten.²¹ In einer 2021 durchgeführten **Simulationsstudie** wurde für **Österreich** anhand mehrerer Szenarien mit unterschiedlichen Maßnahmen das **Unfallreduktionspotenzial** von niedrigeren Durchschnittsgeschwindigkeiten im Ortsgebiet und im Freiland berechnet. In Szenarien, bei denen sich die Zahl der Geschwindigkeitsüberschreiter*innen bei gleichbleibender zulässiger Höchstgeschwindigkeit aufgrund von schärferen Maßnahmen wie etwa höheren Strafen, längeren Führerscheinentzugszeiten und geringeren Straftoleranzen reduziert oder sogar auf null sinkt, sank auch die Zahl der im Ortsgebiet getöteten oder verletzten Fußgänger*innen (siehe Tabelle 15).²²

Szenario		Fußgänger*innen (Ortsgebiet)			
		Leicht verletzt	Schwer verletzt	Getötet	Unfallkosten
S1B	Gleiche Höchstgeschwindigkeiten, weniger Überschreiter*innen durch bspw. schärfere Strafen (wie zB in der Schweiz)	-2,1% / -29	-6,9% / -30	-8,7% / -2	-21,05 Mio €
S1C	Gleiche Höchstgeschwindigkeiten, keine Überschreiter*innen	-4,7% / -65	- 6,9% / -30	-11,9% / -3	-24,72 Mio €

*Tabelle 15: Reduktionspotenzial (relativ und absolut) an leicht und schwer verletzten und getöteten Fußgänger*innen im Ortsgebiet pro Jahr (Bezugsjahre 2013-2019) sowie entsprechender (jährlicher) Unfallkosten bezogen auf ganz Österreich*

¹⁸ Koller/Salamon in Kaltenegger/Koller/Vergeiner (Hrsg), Die Österreichische Straßenverkehrsordnung (44. Lfg 2022) zu § 20 StVO.

¹⁹ Nilsson, Traffic safety dimensions and the Power Model to describe the effect of speed on safety (2004), <https://lucris.lub.lu.se/ws/portalfiles/portal/4394446/1693353.pdf>; sa RVS 02.02.37, 18.

²⁰ International Transport Forum, Speed and Crash Risk (2018), <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/speed-crash-risk.pdf>; sa SWOV, Speed and speed management. SWOV Fact sheet (2021), <https://www.swov.nl/en/facts-figures/factsheet/speed-and-speed-management> (abgefragt am 16.2.2022).

²¹ Adminaité-Fodor/Jost, Reducing Speeding in Europe. PIN Flash Report 36 (2019) 6, <https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-flash-report-36-Final.pdf>.

²² Mellauner/Zuser/Robatsch/Fischer/Soteropoulos, Auswirkungen von Geschwindigkeiten auf Unfallgeschehen und Reisezeiten, ZVR 2021/220.

4.2. Auswirkung von Überwachung auf Geschwindigkeitsüberschreitungen

4.2.1. Beispiele aus mehreren Gemeinden

Aus vier Gemeinden sind Zahlen verfügbar, wie sich die Anzahl der Überschreitungen bzw. das Verkehrsaufkommen nach Installation und Inbetriebnahme einer Geschwindigkeitsmessanlage entwickelte.

Beispiel 1: Oberösterreich (Gemeinde möchte ausdrücklich anonym bleiben)

Nach der Installation der Messanlage im Sommer 2021 nahm die Zahl der Delikte zwischen August 2021 (3064 Delikte) und Dezember 2021 (2257 Delikte) um -26 % ab. Nach zwischenzeitlichem Wiederanstieg sank die Zahl der Delikte bis Dezember 2022 (950 Delikte) sogar um -69 %. Im gleichen Zeitraum blieb das Verkehrsaufkommen konstant bzw. stieg sogar an. Der Anteil an Übertretungen an allen gemessenen Geschwindigkeiten ging im Zeitraum August 2021 bis Dezember 2022 von 4,25 % auf 1,34 % zurück.

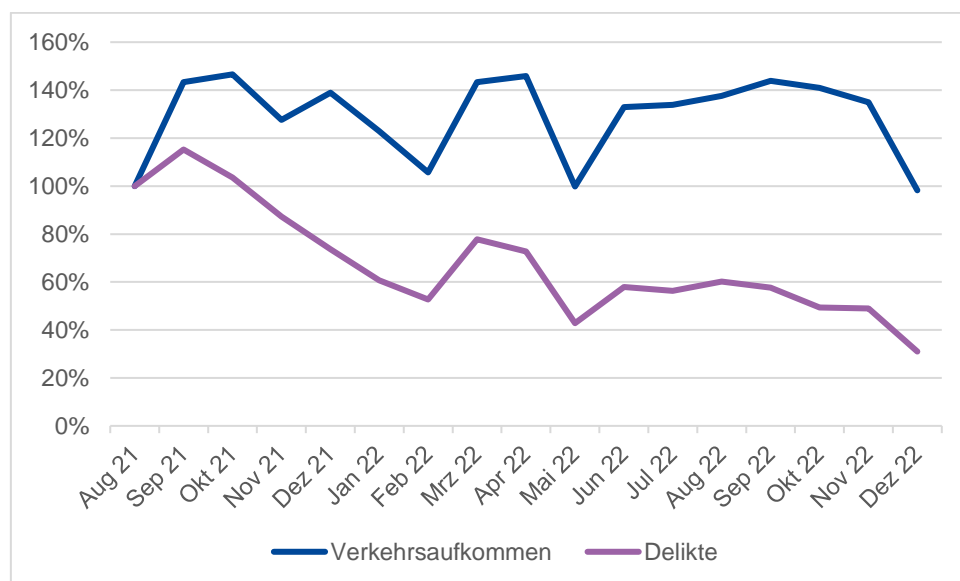


Abbildung 15: Entwicklung der festgestellten Delikte und des Verkehrsaufkommens 2021 und 2022 nach Installation einer Geschwindigkeitsmessanlage in einer Gemeinde in Oberösterreich

Beispiel 2: Niederösterreich, Schulnähe

In einer Gemeinde in Niederösterreich sank nach der Installation einer Geschwindigkeitsmessanlage in Schulnähe die Zahl der festgestellten Delikte von Dezember 2022 bis März 2023 – also innerhalb von vier Monaten – um -72 % (von 727 auf 200). Im Zeitraum von Februar bis März 2023 sank die Zahl der Delikte auf rund die Hälfte, obwohl das Verkehrsaufkommen im März im Vergleich zum Februar um 19 % zulegte.

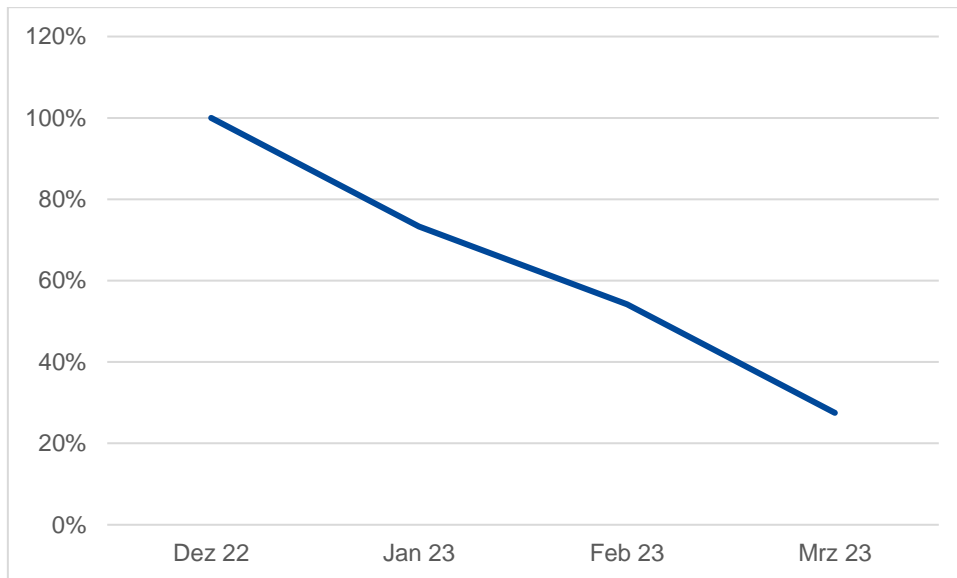


Abbildung 16: Entwicklung der festgestellten Delikte 2022 und 2023 nach Installation einer Geschwindigkeitsmessanlage in einer Gemeinde in Niederösterreich in Schulnähe

In einer weiteren Gemeinde in Niederösterreich (Wohngebiet) führte die Überwachung innerhalb der ersten vier Monate nach der Installation zu keiner Reduktion der Delikte, in den letzten beiden Monaten stagnierte die Zahl der Delikte, während das Verkehrsaufkommen stieg. Aufgrund des kurzen Zeitraums kann hier aber keine seriöse Aussage getroffen werden.

Beispiel 3: Tirol (Stadtgemeinde Schwaz), vor Schule

In einer Gemeinde in Tirol sank nach der Installation einer Geschwindigkeitsmessanlage vor einer Schule die Zahl der festgestellten Delikte von Dezember 2021 bis März 2023 um -87 % (von 981 auf 125). Das Verkehrsaufkommen legte im gleichen Zeitraum mit bis zu +43 % deutlich zu. Der Anteil an Übertretungen an allen gemessenen Geschwindigkeiten ging im Zeitraum Dezember 2021 bis März 2023 von 2,06 % auf 0,18 % zurück.

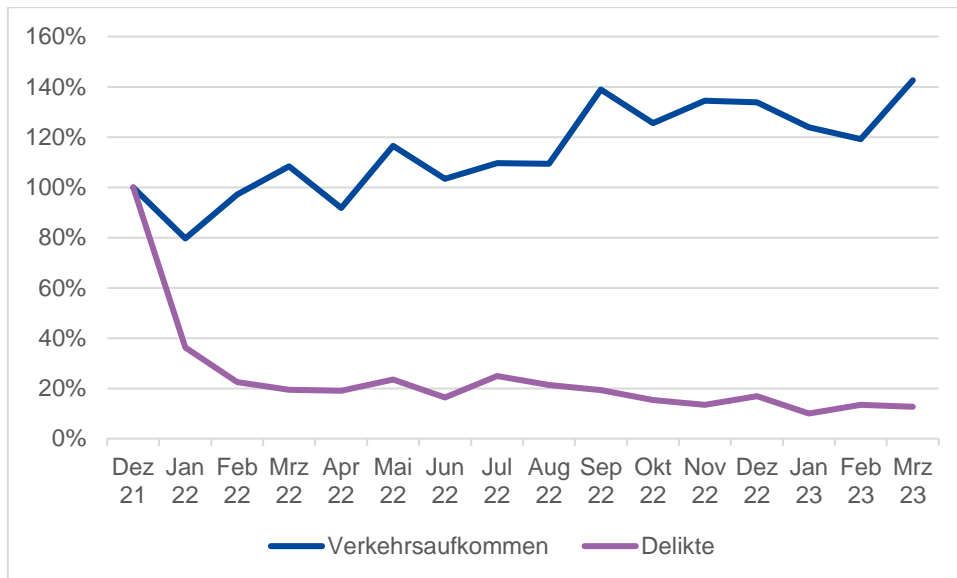


Abbildung 17: Entwicklung der festgestellten Delikte und des Verkehrsaufkommens 2021 bis 2023 nach Installation einer Geschwindigkeitsmessanlage in einer Gemeinde in Tirol vor einer Schule

Beispiel 4: Niederösterreich (Stadtgemeinde Gerasdorf), Wohngebiet

In einer Gemeinde in Niederösterreich konnte nach Installation der Geschwindigkeitsmessanlage in den ersten vier Monaten kein Rückgang der Delikte festgestellt werden. Im zweiten Monat stieg die Zahl der Delikte sogar stark an, wobei für dieses Monat keine Zahlen zum Verkehrsaufkommen vorliegen. Die Aussagekraft der Zahlen ist aufgrund des kurzen Zeitraums eingeschränkt.

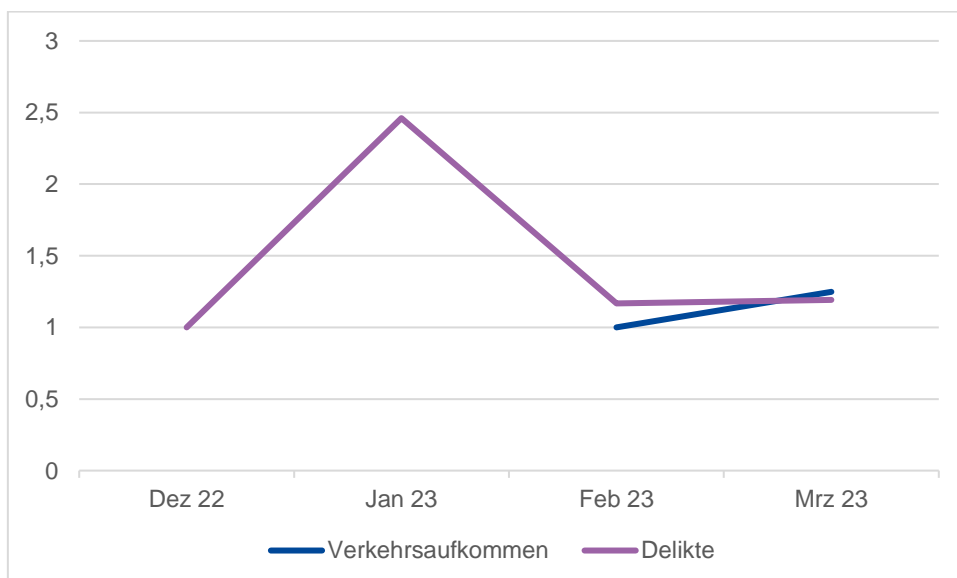


Abbildung 18: Entwicklung der festgestellten Delikte und des Verkehrsaufkommens 2022 und 2023 nach Installation einer Geschwindigkeitsmessanlage in einer Gemeinde in Niederösterreich

4.2.2. Fazit

In drei von vier Gemeinden konnte nach Installation einer Überwachungsanlage ein Rückgang an Delikten festgestellt werden. Der Rückgang lag zwischen -69 % und -87 %. Der Anteil der Überschreitungen an allen Messungen ging an zwei Standorten ebenfalls zurück: von 4,25 % auf 1,34 % bzw. von 2,06 % auf 0,18 % (für die beiden anderen Standorte lagen nicht ausreichend Daten zum Verkehrsaufkommen vor, daher kann keine Aussage getroffen werden).

4.3. Umweltauswirkungen – Förderung des Radverkehrs

Vor dem Hintergrund der notwendigen Dekarbonisierung des Verkehrssektors ist es österreichweit Ziel, den Radverkehrsanteil zu steigern – dies ist u.a. im Masterplan Radfahren 2015 – 2025²³ vorgesehen. Um Radfahren attraktiv zu machen, ist die Schaffung von radfahrfreundlichen Rahmenbedingungen erforderlich, insbesondere die Schaffung von radfahrerfreundlicher Infrastruktur. Eine Studie zum Investitionsbedarf Radverkehr²⁴ errechnete 2022 die daraus entstehenden Kosten: Wird der in der Studie ermittelte Ausbaubedarf für baulich getrennte Infrastruktur zu 100 % auch als solche umgesetzt, entsteht ein österreichweiter Investitionsbedarf von rund 6,9 Milliarden Euro, davon 6,2 Milliarden Euro für Infrastruktur für den Radfließverkehr. Dieser Betrag kann aber auf bis zu 4,85 Milliarden Euro gesenkt werden, wenn Radverkehr im Mischverkehr – mit entsprechenden gestalterischen Maßnahmen – oder über Fahrradstraßen geführt wird. Voraussetzung für eine Führung im Mischverkehr ist aber ein angemessenes Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs, das nicht nur durch gestalterische Maßnahmen, sondern auch durch Geschwindigkeitsüberwachung erreicht werden kann. Im Gegensatz zu Umbaumaßnahmen, deren Umsetzung nicht nur teuer ist, sondern auch lange dauert, wirkt Geschwindigkeitsüberwachung sofort und ermöglicht eine rasche Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus. Gerade in 30-km/h-Bereichen, wo Radverkehr in aller Regel im Mischverkehr geführt wird, ist der Anteil der Geschwindigkeitsüberschreiter besonders hoch – nach Messungen des KfV überschritten 2022 71,8% aller freifahrenden Pkw die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, die v85 lag bei 41,2 km/h, also deutlich über 30 km/h.

²³ *bmfuw*, Masterplan Radfahren 2015–2025 (2015), https://www.klimaaktiv.at/dam/jcr:d5d9adff-ab94-4d5c-bc3c-569e5ef4bdb2/MP-Radfahren_final_26062015.pdf (abgefragt am 27.4.2023).

²⁴ Planoptimo Büro Dr. Köll ZT-GmbH/Verracon GmbH, Grundlagenstudie Investitionsbedarf Radverkehr (2022), https://www.klimaaktiv.at/dam/jcr:2b491b3f-b342-4e7b-8cfd-35701dbee814/Investitionsbedarf_Radverkehr.pdf (abgefragt am 27.4.2023).

5. Rechtliche Grundlagen für Geschwindigkeitsüberwachung

5.1. Zuständigkeit für die Überwachung nach der StVO

Die Verkehrspolizei und damit die Überwachung von Geschwindigkeitsübertretungen obliegt nach der StVO folgenden Behörden:

- der **Landesregierung** auf Autobahnen (§ 94a Abs. 1 StVO),
- der **Landespolizeidirektion (LPD)** im Gebiet einer Gemeinde, LPD zugleich Sicherheitsbehörde erster Instanz ist (§ 94b Abs. 1 und § 95 Abs. 1 StVO),
- sonst der **Bezirksverwaltungsbehörde** (§ 94b Abs. 1 lit a StVO).

Gemeinden kann die Handhabung der Verkehrspolizei durch **Verordnung der Landesregierung** übertragen werden, sodass sie statt der Bezirksverwaltungsbehörde zuständig sind (§ 94c Abs. 3; im Zuständigkeitsbereich der LPD ist dies nicht möglich). Voraussetzung ist allerdings, dass die Gemeinde über einen **Gemeindegewachkörper** verfügt. Es müssen also zwei Voraussetzungen vorliegen:

- ein Gemeindegewachkörper und
- eine Übertragungsverordnung der Landesregierung.

Je nach Gemeinde bestehen daher unterschiedliche Möglichkeiten für die Überwachung:

- **Statutarstädte**, in denen die LPD nicht Sicherheitsbehörde erster Instanz ist, können selbst über die Überwachung bestimmen, da sie gleichzeitig Bezirksverwaltungsbehörde sind.
- **Gemeinden mit Gemeindegewachkörper** kann die Überwachung durch die Landesregierung übertragen werden.
- **Sonstige Gemeinden** (einschließlich Statutarstädte und sonstige Gemeinden, in denen die LPD Sicherheitsbehörde erster Instanz ist), können selbst keine Geschwindigkeitsüberwachung durchführen, sie sind auf die BH bzw. die Polizei angewiesen.

5.2. Exkurs: Einrichtung eines Gemeindegewachkörpers

Nach Art. 78d Abs. 1 B-VG sind Wachkörper bewaffnete oder uniformierte oder sonst nach militärischem Muster eingerichtete Formationen, denen Aufgaben polizeilichen Charakters übertragen sind. Nicht jede Gemeindegewache ist daher ein Gemeindegewachkörper. Für einen Gemeindegewachkörper ist insb. eine bestimmte Formationsstärke erforderlich, wobei jedenfalls mehr als drei Personen erforderlich sind.²⁵ In Zell am See wurden 2017 mindestens fünf Personen gefordert.²⁶ Nur Gemeinden mit Gemeindegewachkörper dürfen gem. § 94c Abs. 3 StVO Geschwindigkeitsüberwachung durchführen, eine sonstige Gemeindegewache reicht dafür nicht aus.

²⁵ *Faber*, Die Neuordnung der Gemeindegewachkörper durch die B-VG-Novelle 1999, ZfV 1999,828; *Haubenberger*, Gemeindegewachkörper als Alternative, Kommunal 04/2022, 28, <https://gemeindebund.at/website2020/wp-content/uploads/2022/04/kommunal-4-2022.pdf#page=28> (abgefragt am 26.4.2023).

²⁶ https://www.staedtebund.gv.at/fileadmin/USERDATA/oegz/dokumente/OeGZ_5_2017_Webversion.pdf#page=23 (abgefragt am 26.4.2023).

Die Einrichtung eines Gemeindefachkörpers ist eine Angelegenheit des eigenen Wirkungsbereichs, die Errichtung oder eine Änderung seiner Organisation ist lediglich der Bundesregierung anzuzeigen (Art. 118 Abs. 8 B-VG). Praktisch ist damit jedoch ein erheblicher Aufwand verbunden (Infrastruktur, Ausrüstung, Ausstattung, Fahrzeuge, Schulung etc.).²⁷ Für den Gemeindefachkörper in Zell am See wurden etwa 2017 rund 300.000 bis 400.000 € veranschlagt.²⁸ Über einen Gemeindefachkörper verfügen daher nur größere Gemeinden, die meisten davon in Tirol und Vorarlberg.

Um auch kleinen Gemeinden einen Gemeindefachkörper zu ermöglichen, wäre die Einrichtung von Gemeindefachkörpern durch mehrere Gemeinden und anschließende Übertragung des operativen Betriebs auf einen gemeinsam gebildeten Gemeindeverband denkbar. Bei der Gemeinde verbliebe nur der Gründungsakt der Errichtung des Wachkörpers, der gesamte operative Betrieb, also insb. die Ausstattung mit den erforderlichen personellen und sachlichen Ressourcen sowie die Organisation und Abwicklung des Dienstbetriebs würde dem Gemeindeverband übertragen. Der Wachkörper stünde dann allen beteiligten Gemeinden zur Verfügung. Um nach § 94c StVO Geschwindigkeitsüberwachung durchführen zu können, wäre allerdings für jede einzelne Gemeinde auch eine Übertragungsverordnung der Landesregierung erforderlich. Dieses Modell wird in der Literatur als zulässig erachtet,²⁹ wurde vom Verfassungsdienst aber als unzulässig abgelehnt, weil Angehörige eines Gemeindefachkörpers außerhalb des Wirkungsbereichs jeder Gemeinde, von dem er errichtet wurde, nicht tätig werden dürfen.³⁰

In Deutschland wird ein solches Modell bereits angewendet: Die Überwachung durch Gemeinden erfolgt teilweise über sogenannte „Zweckverbände“, das sind Zusammenschlüsse von mehreren Gemeinden zum Zweck der kommunalen Verkehrsüberwachung.³¹ Zweckverbände sind Behörden, werden daher hoheitlich tätig und übernehmen für die Gemeinden die Verfolgung und Ahndung von Geschwindigkeitsüberschreitungen. Die Gemeinden „bestellen“ die gewünschten Überwachungsstunden und -örtlichkeiten und erhalten monatlich eine Abrechnung sowie die Strafgebühren.

Möglich ist der Einsatz eines Gemeindefachkörpers für die stationäre Überwachung im örtlichen Zuständigkeitsbereich einer anderen Gemeinde innerhalb des gleichen Bezirks. Ein entsprechendes Konzept wird von den Gemeinden Hard und Wolfurt in Vorarlberg ausgearbeitet. In ihrer Tätigkeit sind die Angehörigen des Gemeindefachkörpers dabei allerdings der BH und nicht den Gemeinden unterstellt und die Gemeinden bei der Geschwindigkeitsüberwachung weiterhin von der BH abhängig. Rechtsgrundlage ist § 97 Abs. 1 StVO, der wiederum auf Art. 118a Abs. 2 B-VG beruht: Danach können Mitglieder eines Gemeindefachkörpers mit Zustimmung der Gemeinde von der zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde in dem Umfang und unter den Voraussetzungen wie die sonstigen Organe der Straßenaufsicht zur Mitwirkung bei der Vollziehung dieses Bundesgesetzes durch Maßnahmen, die für die Einleitung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind, ermächtigt werden.

²⁷ Haubenberger, Gemeindefachkörper als Alternative, Kommunal 04/2022, 28, <https://gemeindefbund.at/website2020/wp-content/uploads/2022/04/kommunal-4-2022.pdf#page=28> (abgefragt am 26.4.2023).

²⁸ https://www.staedtebund.gv.at/fileadmin/USERDATA/oegz/dokumente/OeGZ_5_2017_Webversion.pdf#page=23 (abgefragt am 26.4.2023).

²⁹ Haubenberger, Gemeindefachkörper als Alternative, Kommunal 04/2022, 28, <https://gemeindefbund.at/website2020/wp-content/uploads/2022/04/kommunal-4-2022.pdf#page=28> (abgefragt am 26.4.2023); Sonntag, Zur Frage der Errichtung von Gemeindefachkörpern über Gemeindeverbände nach der B-VG-Novelle BGBl I Nr 60/2011, in *Bußjäger/Sonntag* (Hrsg), Gemeindekooperationen. Chancen nutzen – Potenziale erschließen. Schriftenreihe Institut für Föderalismus 115 (2012) 97.

³⁰ Schreiben des BMVRDJ – Verfassungsdienst vom 20.2.2019, GZ. BMVRDJ-603.407/0001-V 2/2018.

³¹ Vgl. z.B. <https://www.kvue-suedostbayern.de/#top> (abgefragt am 8.2.2023).

5.3. Abgekürzte Verfahren nach dem VStG (Verwaltungsstrafgesetz)³²

Die Art des zulässigen Verfahrens hängt vom **Ausmaß der Geschwindigkeitsüberschreitung** ab.

5.3.1. Anonymverfügung (§ 49a VStG)

Eine Anonymverfügung kann nur dann verhängt werden, wenn die Übertretung nicht zu einem Führerscheinentzug führt, d.h. im Ortsgebiet bis max. 40 km/h. In vielen Bundesländern wird aber bereits bei mehr als 30 km/h keine Anonymverfügung mehr angewendet.

Voraussetzung für die Anonymverfügung ist, dass „*die Anzeige auf der dienstlichen Wahrnehmung eines Organs der öffentlichen Aufsicht oder **auf Verkehrsüberwachung mittels bildverarbeitender technischer Einrichtungen***“ beruht (§ 49a VStG).

Die **Anonymverfügung wird gegenstandslos**, wenn der Betrag nicht binnen vier Wochen bezahlt wird. In diesen Fall muss der/die Täter*in ermittelt und der Sachverhalt so weit wie möglich geklärt werden.

Die **Strafsätze** für die Anonymverfügung sind in einer Verordnung der Bezirksverwaltungsbehörde festgelegt und bundesländerweit einheitlich, im Bundesländervergleich aber stark unterschiedlich. Nach § 49a Abs. 1 VStG kann das BMK österreichweit einheitliche Strafkataloge erlassen. Dies ist bisher nicht geschehen, aber für die Zukunft zu erwarten.

5.3.2. Strafverfügung (§ 47 VStG)

Ist keine Anonymverfügung möglich, muss der/die Täter*in mittels **Lenkererhebung** ermittelt werden. Die Behörde verhängt die Strafe idR mittels Strafverfügung (§ 47 VStG). Voraussetzung ist, dass „*von einem Gericht, einer Verwaltungsbehörde, einem Organ der öffentlichen Aufsicht oder einem militärischen Organ im Wachdienst auf Grund eigener dienstlicher Wahrnehmung oder eines vor ihnen abgelegten Geständnisses eine Verwaltungsübertretung angezeigt **oder wenn das strafbare Verhalten auf Grund von Verkehrsüberwachung mittels bildverarbeitender technischer Einrichtungen festgestellt wird***“ (§ 47 VStG).

Gegen die Strafverfügung kann der Beschuldigte binnen zwei Wochen **Einspruch** erheben und Beweismittel vorbringen. In diesem Fall ist das ordentliche Verfahren einzuleiten.

5.4. Strafgeldwidmung und Kosten im Strafverfahren

Im Zusammenhang mit der Überwachung durch Gemeinden spielt die Strafgeldwidmung eine große Rolle, d.h., wie die StVO die eingekommenen Straf gelder auf die Gebietskörperschaften aufteilt. Tabelle 16 und Tabelle 17 zeigen die Aufteilung bei Geschwindigkeitsübertretungen.

Straßenart	Straf geldwidmung	Zuständig für Strafverfahren
Bundesstraßen	80 % Asfinag, 20 % Bund	Bezirksverwaltungsbehörde oder LPD
Verländerte Bundesstraßen	100 % Bund ³³	
Landesstraßen	80 % Land, 20 % Bund	

³² Verwaltungsstrafgesetz BGBl 1991/52.

³³ 80 % aufgrund von § 100 Abs 7, 20 % aufgrund von § 100 Abs 10 StVO.

Straßenart	Strafgeldwidmung	Zuständig für Strafverfahren
Gemeindestraßen ≥ 10 000 EW	80 % Gemeinde, 20 % Bund	
Gemeindestraßen < 10 000 EW	100 % Gemeinde	

Table 16: Strafgeldwidmung gemäß § 100 Abs. 7 und 10 StVO bei Geschwindigkeitsübertretungen, die von Organen der Bundespolizei wahrgenommen werden.

Straßenart	Strafgeldwidmung	Zuständig für Strafverfahren
Gemeindestraßen > 10 000 EW	100 % Gemeinde	Bezirksverwaltungsbehörde oder LPD
Gemeindestraßen < 10 000 EW	100 % Gemeinde	

Table 17: Strafgeldwidmung gemäß § 100 Abs. 7 und 10 StVO bei Geschwindigkeitsübertretungen, die von Gemeindegewachkörpern wahrgenommen werden.

Die an den Straßenerhalter gehenden Strafger (ausgenommen veränderte Bundesstraßen) sind für Zwecke der Straßenerhaltung, Beschaffung und Erhaltung von Einrichtungen zur Verkehrsüberwachung und Maßnahmen zur Verkehrsüberwachung zu verwenden. Die dem Bund aufgrund der Tätigkeit der Bundespolizei zustehenden Strafger sind für die Abdeckung des Personal- und Sachaufwands, der aus dem Einsatz auf dem Gebiet der Verkehrsüberwachung entsteht, und für die Beschaffung und Erhaltung von Einrichtungen zur Verkehrsüberwachung zu verwenden.

Nicht berücksichtigt wird in der StVO der Aufwand für das Strafverfahren, der entweder bei der LPD (Bund) oder bei der Bezirksverwaltungsbehörde (Land) liegt. In anderen Gesetzen – zB im FSG³⁴ und im IG-L³⁵ – gehen die Strafger hingegen sogar zur Gänze an die Gebietskörperschaft, die den Aufwand jeder Behörde zu tragen hat, die das Strafverfahren führt. Eine spezielle Regelung enthält das KFG³⁶, das sämtliche Strafger dem Land für Sozialhilfeszwecke zur Verfügung stellt.

Allerdings ist zu berücksichtigen, dass der/die Bestrafte für das Verfahren 1. Instanz Verfahrenskosten von 10 % der verhängten Strafe und für das Verfahren 2. Instanz von 20 % der verhängten Strafe, mindestens jedoch jeweils 10 € zu bezahlen hat (§ 64 Abs. 2 VStG, § 52 Abs. 2 VwGVG³⁷). Der Kostenbeitrag fließt der Gebietskörperschaft zu, die den Aufwand der Behörde zu tragen hat – im Bereich der StVO also entweder dem Land (Bezirksverwaltungsbehörde als Strafbehörde) oder dem Bund (LPD als Strafbehörde). Die Mindestbeträge wurden im Rahmen der Verwaltungsgerichtsreform 2014 deutlich angehoben, nämlich sowohl in 1. als auch in 2. Instanz von 1,50 € auf 10 € (Verwaltungsgerichtsbarkeits-Ausführungsgesetz 2013, BGBl I 2013/33). Da die Kosten in % der verhängten Strafe berechnet werden, können die Länder auch von höheren Strafen – wie sie seit 2021 für Raser*innen vorgesehen sind³⁸ – finanziell profitieren.

Überdies wurden die Höchstbeträge für Strafverfügungen, Anonymverfügungen und Organstrafverfügungen 2013 deutlich angehoben: Bei Strafverfügungen von € 365 auf € 600, bei Anonymverfügungen von € 220 auf € 365, bei Organstrafverfügungen von € 36 auf € 90. Durch

³⁴ Führerscheingesetz BGBl I 1997/120.

³⁵ Immissionsschutzgesetz – Luft BGBl I 1997/115.

³⁶ Kraftfahrzeuggesetz BGBl I 1967/267.

³⁷ Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz BGBl I 2013/33.

³⁸ 21. FSG-Novelle und Änderung der StVO, BGBl I 2021/154.

diese Maßnahme profitieren ebenfalls die Länder in finanzieller Hinsicht, weil auch höhere Strafen mit geringerem Verfahrensaufwand verhängt werden können.

Mit dem Verwaltungsgerichtsbarkeits-Ausführungsgesetz 2013 wurden Forderungen der Länder teilweise erfüllt, die insb. in einem Beschluss der Landesfinanzreferentenkonferenz formuliert und in weiterer Folge durch Beschlüsse der Landeshauptleutekonferenz bekräftigt wurden.³⁹

5.5. Verfassungsrechtliche Zulässigkeit der Überwachung durch Gemeinden unter Einsatz Privater auf Grundlage einer StVO-Änderung

5.5.1. Zulässigkeit der Übertragung an Gemeinden in der StVO

Nach Art. 118 Abs. 2 B-VG umfasst der eigene Wirkungsbereich von Gemeinden alle Angelegenheiten, die im ausschließlichen oder überwiegenden Interesse der in der Gemeinde verkörperten örtlichen Gemeinschaft gelegen und geeignet sind, durch die Gemeinschaft innerhalb ihrer örtlichen Grenzen besorgt zu werden. Die Gesetze haben derartige Angelegenheiten ausdrücklich als solche des eigenen Wirkungsbereiches der Gemeinde zu bezeichnen. Der Gemeinde sind dabei zur Besorgung im eigenen Wirkungsbereich die behördlichen Aufgaben u.a. in der Angelegenheit „Verwaltung der Verkehrsflächen der Gemeinde, örtliche Straßenpolizei“ gewährleistet (Art. 118 Abs. 3 Z 4).

Der eigene Wirkungsbereich ist durch Art. 118 Abs 2 und 3 abschließend festgelegt und weder einer Erweiterung noch einer Beschränkung durch den einfachen Gesetzgeber zugänglich.⁴⁰ Fällt eine Angelegenheit nach Art. 118 in den örtlichen Wirkungsbereich der Gemeinde und hat der Gesetzgeber eine Bezeichnung unterlassen, so ist die Regelung verfassungswidrig (VfGH 01.12.1966, B 75/66; 12.03.1988, G 159/87). Umgekehrt ist die Zuordnung einer gesetzlichen Regelung zum eigenen Wirkungsbereich dann verfassungswidrig, wenn sie den Kriterien des Art 118 Abs 2 nicht genügt (VfGH 05.12.1966, G12/66; V9/66; 11.10.1993, G212/91).⁴¹ Im Gegensatz zur Versteinerungstheorie bei der Kompetenzverteilung zwischen Bund und Ländern wird der Kompetenzbereich der Gemeinde nach dem Grundsatz der dynamischen Kompetenzverteilung abgegrenzt und ist daher gegenüber sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Veränderungen von Staat und Gesellschaft offen.⁴²

Zur Auslegung der in Art. 118 Abs. 3 der Gemeinde zugewiesenen Angelegenheiten sind die Kriterien des Abs. 2 heranzuziehen (VfGH 15.10.1968, B404/66, B405/66, B406/66):

- das ausschließliche oder überwiegende Interesse der Gemeinde und
- die Eignung, durch Organe der Gemeinde besorgt zu werden.

³⁹ Beschluss der LFRK vom 23. April 2010 (VSt-369/20 vom 26.4.2010); Beschluss der Landeshauptleutekonferenz vom 20. Mai 2010 [VSt-369/23 vom 21.5.2010] und vom 19. Mai 2011 (VSt-369/34 vom 23.5.2011).

⁴⁰ Weber in Korinek/Holoubek/Bezemek/Fuchs/Martin/Zellenberg (Hrsg), Österreichisches Bundesverfassungsrecht (13. Lfg 2017) zu Artikel 118 Abs 1-7 B-VG.

⁴¹ Mayer/Muzak, B-VG² (2015).

⁴² Weber in Korinek/Holoubek/Bezemek/Fuchs/Martin/Zellenberg (Hrsg), Österreichisches Bundesverfassungsrecht (13. Lfg 2017) zu Artikel 118 Abs 1-7 B-VG.

Ob eine Aufgabe wie die Geschwindigkeitsüberwachung daher dem eigenen Wirkungsbereich zugewiesen werden muss, ist anhand dieser Kriterien zu beurteilen.

Ausschließliches oder überwiegendes Interesse

Die Angelegenheit muss im ausschließlichen oder überwiegenden Interesse der Gemeinde liegen, d.h. für sie von Vorteil oder Nutzen sein. Dieser Vorteil oder Nutzen ist nach objektiven Kriterien zu beurteilen. Es geht darum, ob die Zuweisung einer Aufgabe zum eigenen Wirkungsbereich effizienter ist als die Aufgabenerfüllung durch eine staatliche Behörde. Im Begriff „örtliches Interesse“ wird der örtliche Raum mit der örtlichen Gemeinschaft und den örtlichen Verhältnissen und Gegebenheiten verknüpft. Die Entscheidung des Gesetzgebers, eine Angelegenheit als solche des eigenen Wirkungsbereiches zu bezeichnen stellt eine Abwägungsentscheidung nach einer alle diese Kriterien erfassenden Interessensabwägung dar. VfGH und VwGH stellen dabei vor allem auf das territoriale Moment ab, nämlich die Bezogenheit einer Angelegenheit zum örtlichen Raum.⁴³

Aufgrund der Anknüpfung an Gemeindestraßen, die in aller Regel vorwiegend von Bewohnern der Gemeinde befahren werden, kann dieses Kriterium als erfüllt angesehen werden.

Eignung, durch Organe der Gemeinde besorgt zu werden

Hinsichtlich der Eignung der Gemeinde ist auf die abstrakte Einheitsgemeinde abzustellen, wobei ein tauglicher verallgemeinerungsfähiger Maßstab allerdings fehlt. Die Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts stellen auf die Verwaltungskraft einer Gemeinde insb dann ab, wenn das Kriterium des örtlichen Interesses zu keiner klaren Abgrenzung führt. Dabei werden Kriterien wie die finanzielle Leistungsfähigkeit, das Vorhandensein der nötigen Ressourcen und die technische und administrative Schwierigkeit der Bewältigung einer Aufgabe herangezogen.⁴⁴

Das Kriterium der Eignung ist schwieriger zu beurteilen als das örtliche Interesse, jedoch ist davon auszugehen, dass die behördlichen Aufgaben wie insb. die Festlegung der Standorte auch von einer Gemeinde bewältigt werden können. Die Durchführung der Überwachung selbst wird durch einen Gemeindegewachkörper oder private Firmen durchgeführt.

5.5.2. Einsatz Privater für die Geschwindigkeitsüberwachung bei Zuständigkeit der Gemeinden nach der StVO

Auch wenn mit der Überwachung als solche noch kein unmittelbarer Eingriff in die Rechtsposition des überwachten Lenkers verbunden ist, sondern erst mit der Feststellung der Überschreitung, so handelt es sich hier aufgrund der funktionellen Nähe zu einem förmlichen Verwaltungsakt auch bei Überwachung von Geschwindigkeitsbeschränkungen mit Radarmessgeräten um schlicht-hoheitliches Verwaltungshandeln im Rahmen der Straßenpolizeiverwaltung.⁴⁵ Es stellt sich also die Frage, inwieweit private Unternehmen in diesem Bereich tätig werden dürfen.

⁴³ Weber in Korinek/Holoubek/Bezemek/Fuchs/Martin/Zellenberg (Hrsg), Österreichisches Bundesverfassungsrecht (13. Lfg 2017) zu Artikel 118 Abs. 1-7 B-VG.

⁴⁴ Weber in Korinek/Holoubek/Bezemek/Fuchs/Martin/Zellenberg (Hrsg), Österreichisches Bundesverfassungsrecht (13. Lfg 2017) zu Artikel 118 Abs. 1-7 B-VG.

⁴⁵ Riccabona-Zecha, Geschwindigkeitsmessungen in Gemeinden durch Private? RFG 2006/33; ebenso Pürstl, Radarüberwachung durch Gemeinden, ZVR 2007/71.

Sofern die Gemeinde nach der StVO zur Geschwindigkeitsüberwachung ermächtigt wird, kann sie auch private Unternehmen zur Durchführung der Überwachung beauftragen. Die privaten Unternehmen werden dabei als Hilfsorgane der Gemeinde als zuständiger Behörde tätig. Die Befugnis der Gemeinde, solche Hilfsorgane heranzuziehen, ergibt sich aus ihrer Kompetenz zur „Regelung der inneren Einrichtungen zur Besorgung der Gemeindeaufgaben“ gemäß Art 118 Abs 3 Z 1 B-VG.⁴⁶ Die zur Überwachung eingesetzten privaten Unternehmen unterliegen den Weisungen der Gemeinde, die Entscheidung über das "Wer", "Wann", "Wie", "Was" und "Wo" obliegt also immer der Gemeinde als zuständiger staatlicher, hoheitlich agierender Behörde.⁴⁷ Alle Handlungen der Privaten sind der Gemeinde zuzurechnen.

5.6. Datenschutz

Sofern eine gesetzliche Berechtigung zur Überwachung durch Gemeinden in der StVO vorliegt, sind die üblichen Voraussetzungen der DSGVO zu beachten.

⁴⁶ Öhlinger, Überlegungen zu den rechtlichen Möglichkeiten und Grenzen einer Verkehrsüberwachung durch Private, ZVR 1992, 144.

⁴⁷ Pürstl, Radarüberwachung durch Gemeinden, ZVR 2007/71.

6. Genese der Überwachung durch Gemeinden, vergangene Gesetzesvorschläge und Praxiserfahrungen

6.1. Eigenständige Überwachung bis 2008

Bis 2008 führten zahlreiche Gemeinden auch ohne Gemeindegewachkörper auf Gemeindestraßen Geschwindigkeitsüberwachung durch, idR unter Zuhilfenahme privater Unternehmen. Die Zulässigkeit dieser Überwachungstätigkeit war umstritten, ebenso die Durchführung der anschließenden Strafverfahren mittels Anonymverfügung (vgl Pürstl, Radarüberwachung durch Gemeinden, ZVR 2007/71; Riccabona-Zecha, Geschwindigkeitsmessungen in Gemeinden durch Private? RFG 2006/33).

2005 hielt der Verfassungsdienst des BKA in einem Rundschreiben⁴⁸ fest, dass Gemeinden ohne Gemeindegewachkörper für die Handhabung der Verkehrspolizei nicht zuständig seien und daher grundsätzlich keine Überwachungen iSd StVO durchführen könnten. Trotzdem durchgeführte Überwachungsmaßnahmen seien rein privater Natur, und die Ergebnisse könnten zwar als Beweismittel in einem ordentlichen Verfahren dienen, allerdings keine anderen rechtlichen Folgen haben. Abgekürzte Verfahren seien in solchen Fällen deshalb nicht zulässig, weil unter den "automatischen Überwachungen" iSd §§ 47 und 49a VStG nur hoheitliche Überwachungen durch eine Behörde zu verstehen seien. Radarmessungen durch Private seien zwar nicht schlechthin verboten; könnten sie aber nicht der zuständigen Behörde zugerechnet werden, so stellten sie jedenfalls keine „automatischen Überwachungen“ iSd §§ 47 und 49a VStG dar.⁴⁹

2008 entschied die Datenschutzkommission, dass die Überwachung durch Gemeinden datenschutzrechtlich nicht zulässig ist (DSK K121.359/0016-DSK/2008 ZVR 2008/210 [Pürstl], DSK 30.6.2010, K 121.359/0009-DSK/2010, ZVR 2011/13 [Pürstl]). Die Unzulässigkeit wurde vom VwGH bestätigt (VwGH 2008/17/0152 ZVR 2010/101 [Pürstl], VwGH 2010/17/0170, ZVR 2012/97 [Pürstl]). Der VwGH hielt dabei fest, dass nicht die Durchführung im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung an sich problematisch ist, sondern die datenschutzrechtlichen Voraussetzungen nicht erfüllt sind. Die betroffene Gemeinde konnte im Verfahren nicht darlegen, welche speziellen Erfordernisse gerade hier eine generelle Verkehrsüberwachung (und damit das Sammeln von geschützten Daten) durch sie erforderlich machen würde. Es wäre nämlich an der beschwerdeführenden Partei gelegen gewesen, iS der gesetzlich vorgegebenen Interessenabwägung ein berechtigtes Interesse ihrerseits darzulegen, das über das allgemeine Interesse an der Einhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen (oder sonstigen Vorschriften) hinaus eine Überwachung gerade der konkreten Geschwindigkeitsbeschränkung durch die von ihr getroffenen Maßnahmen rechtfertigen würde (vgl § 8 Abs. 4 Z 3 DSG idF BGBl I 2005/13).

Seit den Entscheidungen der DSK bzw. des VwGH ist die Überwachung durch Gemeinden nur noch bei eigenem Gemeindegewachkörper und Übertragungsverordnung der Landesregierung möglich.

⁴⁸ Rundschreiben des BKA/VD v 2. 9. 2005, GZ BKA-601.468/0012-V/1/2005.

⁴⁹ Ebenso Pürstl, Radarüberwachung durch Gemeinden, ZVR 2007/71; vgl. auch Riccabona-Zecha, Geschwindigkeitsmessungen in Gemeinden durch Private? RFG 2006/33, die diese Ansicht ablehnt.

6.2. Umfrage des Gemeinde- und des Städtebunds 2009

An einer Umfrage des Gemeinde- und des Städtebunds 2009 zum Thema Geschwindigkeitsüberwachung nahmen 143 Gemeinden teil. Die Umfrage ergab, dass lediglich 23 Kommunen oder 16 % aller Gemeinden, die teilnahmen, über einen eigenen Gemeindevwachkörper verfügten. (Anzumerken ist, dass ausschließlich größere Gemeinden bzw. Städte Gemeindevwachkörper haben.) Von diesen 23 Gemeinden, die angegeben haben, einen Gemeindevwachkörper zu haben, erfolgte bei 15 Gemeinden (oder 65 %) die Verkehrsüberwachung aufgrund einer Übertragungsverordnung der Landesregierung. In Summe wurden lediglich 16 Gemeinden und Städten (oder 14 %) von insgesamt 118 per Verordnung der Landesregierung die Verkehrsüberwachung übertragen. Mehr als 86 % aller Gemeinden durften daher die Einhaltung straßenpolizeilicher Vorschriften nicht überwachen.

Vor der Entscheidung der Datenschutzkommission im Juli 2008 wurden von 48 der 143 Gemeinden (oder 34 %) Radarüberwachungen durch Private durchgeführt. 66 % haben keine (an Private beauftragte) Überwachungen durchgeführt. Nur 6 der 23 Kommunen, die über einen eigenen GWK verfügten, hatten Radarmessungen durch Private durchgeführt.

Auf die Frage, ob die Gemeinde künftig Radarmessungen oder automatisierte Verkehrsüberwachungen durch Private durchführen lassen würde, wenn es dafür eine rechtliche Grundlage gäbe, antworteten 90 von 142 Gemeinden mit „Ja“ (63 %). Nur 37 % der Kommunen würden auf eine Radarüberwachung auch bei Bestehen einer gesetzlichen Grundlage verzichten.

Gefragt, ob die von den Bundespolizei- und Bezirksverwaltungsbehörden durchgeführten Kontrollen der Einhaltung der straßenpolizeilichen Vorschriften ausreichend sind, antworteten 74 von 90 Gemeinden (82 %), dass die derzeitigen Kontrollen der Bundespolizei- und Bezirksverwaltungsbehörden unzureichend sind. Lediglich 16 Gemeinden (oder 18 %) halten die bestehenden Kontrollen für ausreichend. Von diesen 16 Gemeinden, würde, wie zu erwarten war, nur eine einzige Gemeinde in Zukunft selbst Kontrollen durchführen. Etwas besser fallen die Ergebnisse in Oberösterreich und in der Steiermark aus. In Oberösterreich empfinden 6 von 25 Gemeinden (oder 24%) und in der Steiermark empfinden 3 von 10 Gemeinden (oder 30 %) die bestehenden Kontrollen durch die Bundespolizei- und Bezirksverwaltungsbehörden für ausreichend. Hingegen ist in Tirol nur 1 von 10 Gemeinden (oder 10 %) dieser Meinung.

Als Probleme wurde von den Gemeinden Folgendes beklagt:

- Die Höchstgeschwindigkeit würde im Ortsgebiet sehr oft nicht eingehalten. Durch Wegfall der privaten Überwachung habe sich die Situation verschlechtert.
- Die Polizei leide unter Personalmangel, kontrolliere nur auf Bundes- und Landesstraße und nur dort, wo sich der Aufwand rechnet; dies sei in schwächer befahrenen Gemeindestraßen nicht der Fall.
- Ein eigener Gemeindevwachkörper sei für viele Gemeinden nicht leistbar.
- Es gibt Beschwerden aus der Bevölkerung, dass zu schnell gefahren wird; teils wird ein großer Druck auf Gemeindepolitiker*innen ausgeübt, die jedoch derzeit keine Handhabe gegen Geschwindigkeitsübertretungen haben.

6.3. Beschlüsse der Länderkonferenzen 2010 und 2011 und Positionen der einzelnen Länder

Im November 2010 fasste die Landesamtsdirektorenkonferenz folgenden Beschluss:

- *„Derzeit gibt es für Gemeinden ohne Wachkörper keine ausreichende Rechtsgrundlage zur Durchführung automatisierter Verkehrsüberwachungen. Der Bund wird daher aufgefordert, im Sinne einer effizienten Verkehrsüberwachung auf Gemeindestraßen geeignete rechtliche Grundlagen für eine automatisierte Verkehrsüberwachung durch Gemeinden zu schaffen.*
- *Dabei ist vorzusehen, dass die Einrichtung von Standorten zur automatisierten Verkehrsüberwachung anhand von landesweit einheitlichen Kriterien erfolgt und dass den Ländern der zusätzlich erwachsende Verwaltungsaufwand entsprechend dem Beschluss der Landeshauptleutekonferenz vom 20. Mai 2010 angemessen abgegolten wird.“*

Der LH-Vorsitzende ersuchte alle Länder um Stellungnahme, ob und gegebenenfalls unter welchen Voraussetzungen die Forderung des Gemeindebundes unterstützt werden kann. Im Dezember 2010 erhielt der Gemeindebund dazu folgende Rückmeldungen der Länder:

- Ktn grundsätzlich gegen eine Übertragung der Aufgabe an Gemeinden
- NÖ, Bgld, OÖ stimmen der Beschlussempfehlung zu
- Sbg Klärung von Datenschutz notwendig; Anonymverfügungen müssen zulässig sein
- Sbg, Stmk, V unmittelbare Zuständigkeit wird abgelehnt, Überwachung sollte von Gemeinden über Anordnung/im Wege einer Verordnung der Länder erfolgen
- T verlangt ein Aufsichtsrecht der Behörde über die Überwachungstätigkeit

Nachdem der Gemeindebund und der Städtebund 2011 einen neuen Vorschlag zur Überwachung auf Grundlage einer Verordnung der Länder sowie eine Beteiligung der Länder an den Strafgeldern von 20% vorgelegt hatte, fasste die Landeshauptleutekonferenz im Mai 2011 folgenden Beschluss:

- *„Die Landeshauptleutekonferenz unterstützt den Wunsch des Österreichischen Gemeindebundes und des Österreichischen Städtebundes, eine Möglichkeit zu schaffen, den Gemeinden die Überwachung der Einhaltung straßenpolizeilicher Geschwindigkeitsbeschränkungen mittels automatischer Verkehrsüberwachungsgeräte zu übertragen. Der dazu vorgelegte Novellierungsentwurf der StVO ist dafür grundsätzlich geeignet; jedoch sollte die Möglichkeit der Länder, die Überwachungstätigkeit der Gemeinden mit den jeweiligen Verkehrssicherheitskonzepten der Länder abzustimmen und einheitliche Kriterien für die Standortbeurteilung sowie für die automatisierte Verkehrsüberwachung aufzustellen, in den Gesetzestext und nicht bloß in die Erläuterungen aufgenommen werden.*
- *Die Landeshauptleutekonferenz geht bei diesem Beschluss davon aus, dass die noch offenen Detailfragen (siehe Länderexpertenkonferenz der beamteten Verkehrsreferenten am 17./18. Mai 2011) geklärt werden können.“*
- *Der Beschluss der Landeshauptleutekonferenz vom 20. Mai 2010 zum Thema „Gerechte Aufteilung der bei Verkehrsstrafen eingehobenen Strafgeelder“ ist nach wie vor aufrecht und daher zu berücksichtigen:*

- *„Die Landeshauptleutekonferenz unterstützt den Beschluss der Landesfinanzreferentenkonferenz vom 23. April 2010, mit dem der Bund ersucht wurde, einerseits in der Straßenverkehrsordnung 1960 vorzusehen, dass 20% der nach den Bestimmungen der StVO an den Straßenerhalter abzuführenden Strafgeleinnahmen der Gebietskörperschaft zufließen, die den Aufwand der Behörde zu tragen hat, von der die Geldstrafe verhängt wird, und andererseits den Beitrag des Bestraften zu den Kosten des Verwaltungsstrafverfahrens für das Verfahren erster Instanz mit 20% der verhängten Strafe, für das Berufungsverfahren mit weiteren 30% der verhängten Strafe, mindestens jedoch mit je € 30, zu bemessen. Die Vorschreibung eines Kostenbeitrages sollte auch für Anonym- und Strafverfügungen ins Auge gefasst werden.“*

Den Forderungen der Landeshauptleutekonferenz betreffend Strafgeleinnahmen und Verfahrenskosten wurde im Rahmen der Verwaltungsgerichtsreform 2014 soweit wie möglich Rechnung getragen (Verwaltungsgerichtsbarkeits-Ausführungsgesetz 2013, BGBl I 2013/33, siehe auch 5.4)

6.4. Gesetzesentwurf des BMK 2011

2011 wurde vom BMVIT ein Ministerialentwurf einer StVO-Novelle zur Begutachtung verschickt (GZ. BMVIT-160.000/0004-IV/ST5/2011), mit dem Gemeinden die punktuelle Geschwindigkeitsüberwachung ermöglicht werden sollte. Der Text zur Ergänzung des § 94c Abs 3 lautete: *„Verfügt eine Gemeinde über keinen Gemeindegewachkörper, so darf ihr die Handhabung der Verkehrspolizei ausschließlich hinsichtlich der punktuellen Geschwindigkeitsmessung gemäß § 98b hinsichtlich aller oder nur einzelner Straßen übertragen werden, wenn dies aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich und sichergestellt ist, dass diese Aufgabe von der Gemeinde mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln besorgt werden kann. Die Ermächtigung der übrigen Organe der Straßenaufsicht, die Verkehrspolizei im Gemeindegebiet zu handhaben, bleibt in jedem Fall unberührt.“* Zusätzlich war vorgesehen, dass 20 % der auf diese Weise eingenommenen Strafgeleinnahmen der Gebietskörperschaft zufließen sollte, die den Aufwand für die Behörde zu tragen hat, die das Strafverfahren 1. Instanz führt (dieser Aufwand wird bei Verstößen gegen die StVO sonst nicht berücksichtigt). Damit sollte der Mehraufwand insbesondere der Länder abgegolten werden.

Der Entwurf wurde jedoch nicht als Regierungsvorlage im Parlament eingebracht; offenbar gab es nach wie vor Vorbehalte der Länder insbesondere hinsichtlich der Kosten sowie hinsichtlich der Frage, ob abgekürzte Verfahren auch zulässig sind, wenn Private die Überwachung durchführen.⁵⁰ Nach einer Stellungnahme des BKA-Verfassungsdienstes mit der Bestätigung, dass abgekürzte Verfahren zulässig sind, übermittelte das Ministerium informell einen überarbeiteten Gesetzesentwurf, der den Bedenken der Länder Rechnung tragen sollte. Die Länder hegen dennoch Bedenken gegen diesen neuen Entwurf.

Der Verkehrsausschuss beschloss 2012 Feststellungen, in denen er das Anliegen der Gemeinden festhielt, der Maßnahme einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zuschrieb und davon ausging, dass das BMVIT einen Gesetzesvorschlag vorlegen werde, sobald zwischen den Bundesländern und Gemeinden Einvernehmen über eine dahingehende Textierung erzielt wurde.

⁵⁰ <https://kommunal.at/eine-unerfreuliche-chronologie> (abgefragt am 8.11.2022).

6.5. Kooperationsmodell seit 2014

6.5.1. Funktionsweise des Modells

Durch Initiative des Bundesministeriums für Inneres, des Österreichischen Gemeindebundes, des Österreichischen Städtebundes und der Länder wurde im Jahr 2014 ein Kooperationsmodell zur verstärkten Überwachung in Gemeinden entwickelt. Im Rahmen dieses Modells muss die Gemeinde ein Verkehrssicherheitskonzept erstellen, dieses durch die Bezirksverwaltungsbehörde analysieren und genehmigen lassen und die Infrastruktur für die stationäre Radar- bzw. Lasermessung bereitstellen. Die Polizei betreibt in der Folge die Überwachungsgeräte, stellt die Radarboxen scharf bzw. unscharf, wertet die Übertretungen aus und leitet sie der BH zur Strafverfolgung weiter. Auf diese Weise muss die Gemeinde selbst keine verkehrsbehördliche Funktion ausüben und die ansonsten dem/der datenschutzrechtlichen Auftraggeber*in übertragenen Verpflichtungen bleiben ihr erspart. Der Betrieb der Überwachungsgeräte liegt bei der Polizei, das Strafverfahren wird von der zuständigen Behörde durchgeführt.⁵¹

Die Strafgeldverteilung erfolgt gemäß der Regelung in der StVO, wonach in Gemeinden ≥ 10.000 Einwohner 80 % die Gemeinde als Straßenerhalter und 20 % die Polizei erhält, in Gemeinden < 10.000 Einwohner 100 % die Gemeinde. Der Träger der Strafbehörde (Land) erhält zwar nichts. Aufgrund der hohen Zahl an Anonymverfügungen und der geringen Zahl an Einsprüchen (vgl. die Erfahrungen aus Baden: 1 % Anfragen zu Einsprüchen, Zahl der Einsprüche noch geringer, siehe auch 7) ist der Aufwand allerdings überschaubar. Anzumerken ist auch, dass die Verkehrspolizei eigentlich nach § 94b Abs. 1 lit. a Aufgabe der Bezirksverwaltungsbehörde ist, die vom Land finanziert wird.

6.5.2. Umfrage des Gemeindebunds 2019

Der Gemeindebund führte 2019⁵² eine **Umfrage unter Gemeinden** durch, an der sich 176 Gemeinden beteiligten. In 82 % der Gemeinden, die an der Umfrage teilgenommen haben, wird ein Bedarf an automationsunterstützter Geschwindigkeitsüberwachung („Radarüberwachung“) gesehen. 91 % der Gemeinden berichten über Beschwerden der Bevölkerung aufgrund überhöhter Geschwindigkeit. Nur 21 % der Gemeinden sind der Meinung, dass in der Vergangenheit ausreichend Überwachungsmaßnahmen von Seiten der Bezirksverwaltungsbehörden innerhalb des Ortsgebietes durchgeführt wurden. Lediglich 36 % der Gemeinden sind mit der Überwachung durch die Polizei zufrieden.

Trotz des aus der Umfrage deutlich werdenden Bedarfs an Überwachung hatten sich bis zu diesem Zeitpunkt nur 13 von 176 an der Umfrage teilnehmenden Gemeinden am Kooperationsmodell beteiligt. Drei von 13 Gemeinden berichteten, dass das Kooperationsmodell nicht funktioniert, eine weitere Gemeinde hat mitgeteilt, dass nicht sicher ist, ob das Projekt weiterverfolgt wird, da die Bezirkshauptmannschaft jeglichen zusätzlichen Aufwand ablehnt. Zusätzlich gaben mehr als 30 Gemeinden an, warum sie dieses Modell ablehnen. Im Wesentlichen wurde es als zu umständlich und kompliziert empfunden und mangelnder Einfluss der Gemeinde wurde beklagt. Die Argumente gegen das Kooperationsmodell waren auszugsweise: unflexibel, praxisfremd, mühsam, umständlich, sehr aufwendig, arbeitsintensiv, bürokratisch, kompliziert, nur an Unfallhäufungsstellen, zu viele Expert*innen, zu lange Umsetzungsphase, kein Einfluss auf die

⁵¹ <https://kommunal.at/so-steigern-sie-dauerhaft-die-verkehrssicherheit> (abgefragt am 8.11.2022).

⁵² Haubenberger, Gemeinden ermächtigen ist Gebot der Stunde, Kommunal 05/2019, 36, <https://gemeindebund.at/website2020/wp-content/uploads/2020/07/kommunal-5-2019.pdf> (abgefragt am 8.11.2022).

Standortwahl, kein Einfluss auf Einsatzzeiten, zu kostenaufwendig, Zuständigkeiten teilweise nicht klar, langwieriger Prozess, kostspielige Gutachten, Weigerung der Bezirksverwaltung, zu wenig Verkehrsaufkommen etc.

Als Hauptprobleme bei der Geschwindigkeitsüberwachung gaben die Gemeinden in der Umfrage vor allem mangelnde Ressourcen der Polizei sowie eine ablehnende Haltung der BH gegenüber zusätzlichen Messstationen an.

6.5.3. Aktueller Stand

Nach Auskunft des BMI im Rahmen der Entwicklung des Aktionsplans Geschwindigkeit durch das KfV würden mit Stand 2023 etwa 70 Gemeinden das Kooperationsmodell nutzen. Allerdings würde dies bereits nennenswerte Ressourcen der Polizei und der Behörden binden. Gleichzeitig liegen Informationen von Städten und Gemeinden vor, dass mancherorts wegen ebendieses Ressourcenmangels derzeit keine weiteren Kooperationsverträge abgeschlossen werden können. Beispielsweise wandte sich die Stadtgemeinde Bad Aussee mit der Bitte um Unterstützung an den Städtebund und den Gemeindebund, weil trotz durchgeführter Geschwindigkeitsauswertungen und Gutachten eines amtlichen Sachverständigen seitens der Landesverkehrsabteilung keine Stellungnahme abgegeben und keine Zusage zur Abwicklung der Strafen erteilt wird. Aus dem Schreiben der Stadtgemeinde Bad Aussee geht weiters hervor, dass weitere Gemeinden (Stattegg, Fernitz-Mellach und St. Barbara im Mürztal) vom gleichen Problem betroffen sind.⁵³

Die Gemeinden sind auf die Bereitschaft der BH, der LPD und der Landesregierung angewiesen, Überwachung im Rahmen des Kooperationsmodells zuzulassen. Dazu gibt es allerdings keine Regelung, keinen transparenten Prozess und keine Verpflichtung, bei Erfüllung der Voraussetzungen Geschwindigkeitsüberwachung in der betreffenden Gemeinde durchzuführen. Die Gemeinden sind auf den „Goodwill“ von BH, Landesregierung und LPD angewiesen.

6.6. Erfahrungen der Gemeinden Hard und Wolfurt zur Geschwindigkeitsüberwachung⁵⁴

Die Marktgemeinde Hard war österreichweit eine der ersten Gemeinden, die das Kooperationsmodell aufgegriffen hat. Sie hat gemeinsam mit der LPD fünf Standorte für Radarboxen definiert, die auf Grund der gefahrenen Geschwindigkeit und der Örtlichkeit (Kindergarten, Schule etc.) besonders gut argumentierbar waren. Das derart erarbeitete Verkehrssicherheitskonzept wurde von der BH genehmigt. Seitdem wechselt die LPD in unregelmäßigen Abständen die einzige Messeinheit der Gemeinde Hard und befüllt immer wieder einen der fünf Standorte. Problematisch war anfangs, dass die LPD natürlich „wichtigere“ Aufgaben zu erfüllen hat und daher die Wechsel nicht so oft wie erhofft erfolgt sind.

Das Ganze wurde auch medial begleitet und hat sich sehr gut bewährt. Die durchschnittliche Geschwindigkeit hat sich spürbar verringert und obwohl die Standorte offen kommuniziert wurden und anfangs auch die Straftoleranz noch hoch eingestellt war, waren die Kosten der Geräte innerhalb eines Jahres amortisiert.

⁵³ Schreiben der Stadtgemeinde Bad Aussee an den Österreichischen Städtebund und an den Gemeindebund Steiermark vom 16.3.2023.

⁵⁴ Nach Auskunft des ehemaligen Amtseleiters von Hard und derzeitigen Amtseleiters von Wolfurt, Dr. Martin Vergeiner.

Hard ist es gelungen, eine eigene Gemeindefürsicherheitswache (Gemeindepolizei) aufzustellen. Daher verfügt Hard nun über einen eigenen Polizeiwachkörper und darf innerhalb des Gemeindegebietes natürlich alle polizeilichen Tätigkeiten selbst erledigen.

Unter anderem verfügt Hard über ein „Radarauto“, das ständig seinen Ort wechselt. Dieses steht für eine gewisse Zeit am Straßenrand (ohne Personal), anschließend werden die Daten ausgelesen und über eine Software der BH zur Strafverfolgung weitergeleitet.

Die Marktgemeinde Wolfurt hat keine eigene Gemeindepolizei und darf daher keine Geschwindigkeitsüberwachung durchführen. Allerdings ist der neue Bezirkshauptmann diesem Thema gegenüber sehr aufgeschlossen. Es wird gerade ein Konzept erarbeitet, nach dem die Gemeindepolizei Hard auch außerhalb der eigenen Gemeinde, aber innerhalb des gleichen Bezirkes, stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen durchführen kann. Das heißt, sie stellen ihr Radarauto in Wolfurt auf, und werten die Übertretungen anschließend aus. Dabei sind sie in ihrer Tätigkeit der BH und nicht den Gemeinden Hard oder Wolfurt unterstellt. Das ist rechtlich zulässig. Rechtsgrundlage ist § 97 Abs 1 StVO, der wiederum auf Art 118a Abs. 2 B-VG beruht: Danach können Mitglieder*innen eines Gemeindefürsicherungskörpers mit Zustimmung der Gemeinde von der zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde in dem Umfang und unter den Voraussetzungen wie die sonstigen Organe der Straßenaufsicht zur Mitwirkung bei der Vollziehung dieses Bundesgesetzes durch Maßnahmen, die für die Einleitung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind, ermächtigt werden. In diesem Fall unterstehen die Mitglieder*innen des Gemeindefürsicherungskörpers in fachlicher Hinsicht der zuständigen Bezirksverwaltungsbehörde.

7. Verfahrensaufwand und Überwachungszahlen

7.1. Aktuelle Überwachungszahlen des BMI

Jährlich werden derzeit in Österreich rund **5 bis 6 Millionen Geschwindigkeitsüberschreitungen** von der Polizei angezeigt oder mit Organstrafverfügung geahndet. Etwa 5,1 Millionen dieser Übertretungen wurden von Radargeräten gemessen, weitere rund 650.000 Fahrzeuglenker*innen wurden mit Lasermessgeräten ertappt und etwa 350.000 von Zivilstreifen, durch Section-Control-Anlagen oder andere Überwachungsarten festgestellt.⁵⁵

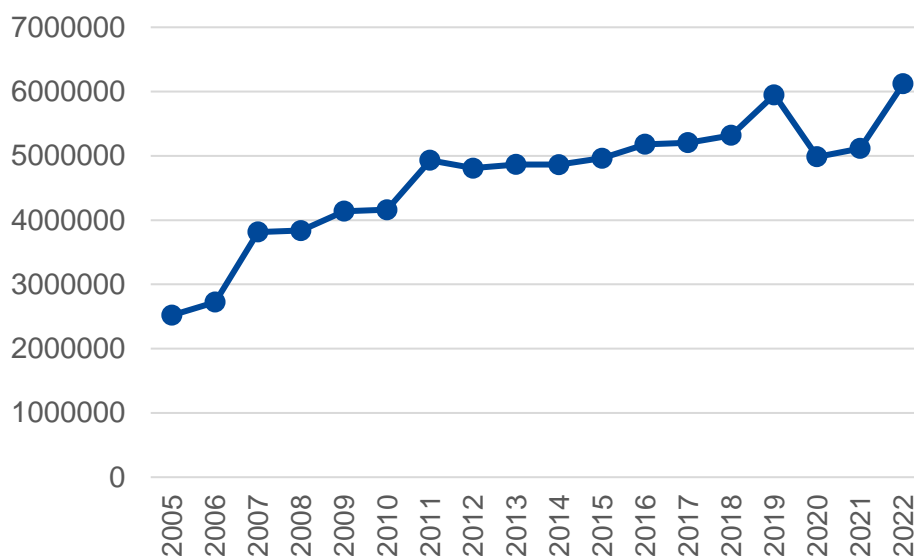


Abbildung 19: Anzahl der mittels Organstrafverfügung oder Anzeige verfolgten Geschwindigkeitsüberschreitungen 2005-2022⁵⁶

Im **internationalen Vergleich** ist das ein hoher Wert: In einem Vergleich von 20 Ländern auf Basis der Zahlen von 2017 lag Österreich mit 592 Strafen pro 1.000 Einwohner*innen an der Spitze, gefolgt von den Niederlanden mit 457 Strafen pro 1.000 Einwohner*innen, Belgien mit 299 und Frankreich mit 259.⁵⁷

7.2. Überwachungs- und Verfahrenszahlen aus der Stadt Baden

Die Stadtpolizei Baden führt mit einem mobilen Fahrzeuggerät jährlich Messungen an 458 bis 745 Messstellen durch, die sich auf 60-80 verschiedene Standorte im gesamten Stadtgebiet verteilen. Es erfolgt kein 24/7 Betrieb, sondern die Radarmessungen werden in Paketen zu 6-10 Stunden durchgeführt. Die Tageszeiten variieren, es wird sowohl an Arbeitstagen als auch an Wochenenden und in der Nacht gemessen. Hauptzeiten für Messungen sind aber die Stunden

⁵⁵ BMI, Verkehrsüberwachungsbilanz 2021, <https://www.bmi.gv.at/news.aspx?id=7539693178656A7A6856633D> (abgefragt am 22.3.2022).

⁵⁶ BMI, Verkehrsüberwachungsbilanz 2022, https://www.bmi.gv.at/202/Verkehrsangelegenheiten/Verkehrsuoberwachungsbilanz_2022.aspx#:~:text=Bilanz%20der%20Verkehrspolizei%20im%20Jahr,Steigender%20Trend%20bei%20Drogenlenkern. (abgefragt am 17.4.2023).

⁵⁷ *Holcher/Holte*, Speeding. ESRA2 Thematic report Nr. 2. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes) (2019), <https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2018thematicreportno2speeding.pdf>; *Kaltenegger/Salamon/Soteropoulos*, Die neuen Sanktionen gegen Raser aus Sicht der Verkehrssicherheit, ZVR 2021/225.

von 05 bis 22 Uhr. Gemessen wird in Wohnstraßen, in 30-km-Beschränkungen, im Ortsgebiet bei 50 km/h und bei einer 60-km/h-Beschränkung im Freilandgebiet.

Der Wert, auf den Geräte mit Radartechnologie in NÖ und damit auch in Baden eingestellt werden, liegt bei der erlaubten Höchstgeschwindigkeit plus 14 km/h. Vom festgestellten Wert werden von der BH beim Strafverfahren dann noch 5 km/h Eichtoleranz abgezogen. Beispiel: 30 km/h Zone, Lenker fährt mit 45 km/h (erster Wert, der gestraft wird). Der Strafbetrag wird für eine Übertretung mit 40 km/h = 10 km/h über dem erlaubten Wert festgelegt.

Anonymverfügungen werden im Ortsgebiet bis 20 km/h Übertretung ausgestellt (Freiland: bis 30 km/h). Daher sind Anonymverfügungen in 30-km/h-Bereichen bis zu tatsächlich gemessenen 55 km/h möglich (aufgrund des Abzugs der Eichtoleranz von 5 km/h).

7.2.1. Messungen und festgestellte Übertretungen 2018-2022

Im Zeitraum 2018-2022 wurden an diesen Messstellen im Durchschnitt pro Jahr 237.496 Fahrzeuge in 1.706 Einsatzstunden gemessen. Dabei wurden im Durchschnitt 10.823 Übertretungen festgestellt. 4,56 % aller Fahrzeuge übertreten also die erlaubte Höchstgeschwindigkeit in einem Ausmaß, der über der eingestellten Toleranz von 14 km/h liegt.

	2018	2019	2020	2021	2022	Durchschnitt 2018-2022
Messstellen	745	699	458	580	583	613
Fahrzeuge	245.498	276.929	171.474	258.900	234.677	237.496
Stunden	1.609	1.619	1.352	2.531	1.421	1.706,4
Übertretungen	13.176	14.330	7.151	9.831	9.627	10.823
Übertretungen in %	5,37%	5,17%	4,17%	3,80%	4,10%	4,56%

Tabelle 18: Geschwindigkeitsmessungen der Stadtpolizei Baden 2018-2022

2023 stiegen die Übertretungen bisher deutlich, weil ein neu verordneter 30 km/h-Bereich überwacht wird und die Umstellung der Fahrzeuglenker*innen einige Zeit dauert.

7.2.2. Verfahrensaufwand für Anonymverfügungen und Einsprüche

In der Strafabteilung der BH Baden werden im Bereich „Sicherheit und Ordnung“ 64 % aller Anzeigen mit Anonymverfügung erledigt. 32,32 % sind Strafverfügungen, nur 2,14 % Straferkenntnisse. Darunter fallen aber nicht nur Geschwindigkeitsanzeigen, sondern auch viele Delikte, bei denen es keine Anonymverfügung gibt.

	Absolut	In %
Anonymverfügungen	58538	64,56%
Strafverfügungen	29309	32,32%
Straferkenntnisse	1943	2,14%
Verwaltungsstrafanzeigen	90671	100,00%

Tabelle 19: Tätigkeit der Strafabteilung der BH Baden im Bereich „Sicherheit und Ordnung“

Genauere Zahlen über die Anzahl an Anonymverfügungen und Einsprüchen bei Radarmessungen liegen bei der Strafabteilung nicht auf. Eine Auswertung der Messungen der Stadtpolizei Baden

für das Jahr 2022 zeigt jedoch, dass 80 % der Überschreitungen in einem Bereich liegen, der mit Anonymverfügung erledigt wird (bis 20 km/h plus 5 km/h Eichtoleranz).

2021 wurden von der LPD NÖ 1,2 Mio Anzeigen wegen Geschwindigkeitsübertretungen erstattet. Darin sollten auch die Anzeigen aus Gemeinden mit Kooperationsvertrag enthalten sein.

Bei der Polizei ist bei **Anonymverfügungen** immer ein*e Bearbeiter*in zwischengeschaltet, der/die die Anzeigen auf Richtigkeit überprüft. Je nach Einstellung der Geräte können bei Radarboxen bis zu 600 Anzeigen pro Stunde und bei Fahrzeugeräten bis zu 400 Anzeigen pro Stunde auf Richtigkeit überprüft werden. Diese Werte wurden bei einem Bearbeiter, 58 Jahre (sehr gute Computerkenntnisse, Maturaabschluss) in der Praxis gemessen. Aber das sollte erfahrungsgemäß unabhängig von Alter und Ausbildung sein. Bei 10 Monaten Arbeitszeit pro Jahr (abzüglich von Urlaub, Krankenstand) und 8 Stunden täglich sind pro Bearbeiter*in 480.000 Fotoüberprüfungen pro Jahr möglich (angenommen 300 Fotos pro Stunde da auch Pausen benötigt werden). Daher sind für die Überprüfung 2,5 Bearbeiter*innen erforderlich.

Die aufgewendete Zeit für Anonymverfügungen bei der BH ist gering, da sie nur bestätigt werden müssen. Das heißt, die Anzeige wird im System freigegeben. Alles andere, inklusive Postversand, erfolgt automatisch über St. Pölten.

Bei **Einsprüchen** erhöht sich der Aufwand in unterschiedlichem Ausmaß, je nachdem, ob nur das Foto als Beweis benötigt wird, bis zu Einsprüchen, die dann schlussendlich beim LVwG landen. Manchmal werden auch nur die technischen Unterlagen des Radargerätes angefordert (Eichschein etc.).

Erfahrungswerte von Stadtpolizeigemeinden mit über 40.000 Anzeigen pro Jahr sind, dass Anfragen zu Einsprüchen (meist Anforderung von Fotos) bei ca. 1 % liegen (es sind dies einerseits tatsächliche Einsprüche und teilweise Einsprüche in Form von Anfragen um das Radarfoto zu sehen). Davon wird dann vermutlich bei einem Großteil kein Einspruch gemacht, weil der Fotobeweis zeigt, dass die Anzeige zu Recht erfolgte. Die von den Gemeindegewächsen erhobenen Daten mit ca. 1 % Einsprüche bei Geschwindigkeitsdelikten decken sich mit den Beobachtungen der BH Baden in der Praxis.

7.3. Weitere Erfahrungen zum Verfahrensaufwand bei Geschwindigkeitsdelikten

Aus weiteren Gemeinden liegen keine Statistiken zum Verfahrensaufwand und zum Anteil der Anonymverfügungen vor. Erfahrungsberichte aus anderen Gemeinden mit Gemeindegewächskörper bestätigen aber die Zahlen aus Baden und machen deutlich, dass der allergrößte Anteil der Überschreitungen im Bereich der Anonymverfügungen liegt.

7.4. Fazit: Verfahrensaufwand

Die Erfahrungen aus Baden, die durch weitere Gemeinden informell bestätigt wurden, zeigen, dass die Zahl der Übertretungen, die außerhalb des Anonymverfügungsbereichs liegen, sehr gering sind. Dies wird durch Geschwindigkeitsmessungen des KfV bestätigt: In Tempo-30-Bereichen fahren nur 1,9 % aller Lenker*innen 20 km/h oder mehr zu schnell, nur 0,3 % fahren 30 km/h oder mehr zu schnell. In Tempo-50-Bereichen fahren 1,5 % 20 km/h oder mehr zu schnell,

0,3 % fahren 30 km/h oder mehr zu schnell. Geschwindigkeitsmessungen in einzelnen Gemeinden, die ein Verkehrssicherheitskonzept für die Teilnahme am Kooperationsmodell erstellen ließen, bestätigen diese Ergebnisse.

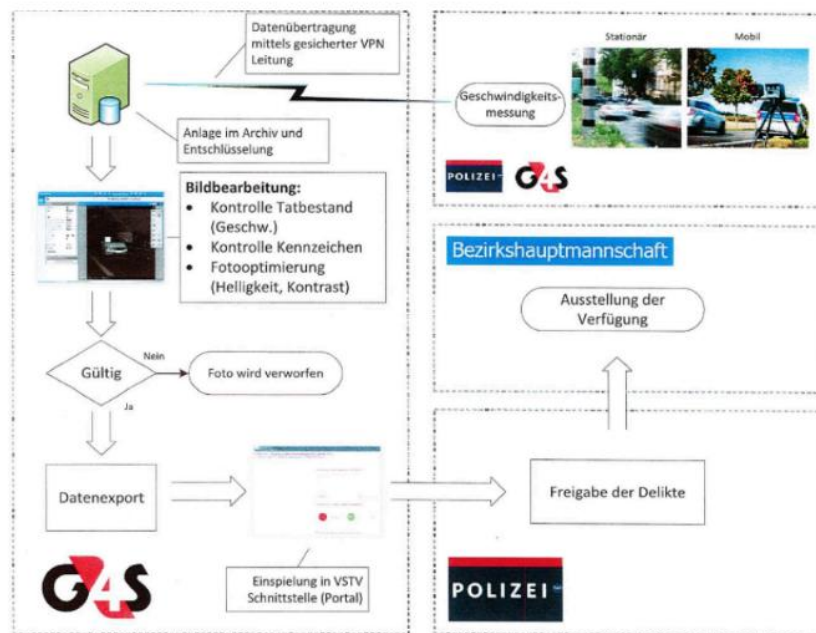
Da also der allergrößte Teil der durch Gemeindeüberwachung festgestellten Delikte mittels Anonymverfügungen abgewickelt werden kann, hält sich der Mehraufwand bei den Verfahren durch die Gemeindeüberwachung in Grenzen.

Die Länder erhalten überdies seit 2014 durch die Anhebung der vom Bestraften zu entrichtenden Kosten mehr Geld. Gleichzeitig wurde der Verfahrensaufwand insgesamt reduziert, weil durch die Anhebung der Obergrenzen für Organstraf-, Anonym- und Strafverfügungen mehr Delikte in abgekürzten Verfahren abgewickelt werden können

8. Prozessabläufe bei Anonymverfügungen in den verschiedenen Modellen

8.1. Praktischer und technischer Ablauf der Überwachung durch Gemeinden unter Einsatz Privater

PROZESS DELIKTAUSWERTUNG



8.2. Überwachung durch LPD im Zuständigkeitsbereich einer BH

Tätigkeit	Verantwortlich
Festlegung von Ort, Zeit, Häufigkeit der Messungen	BH in Kooperation mit LPD
Aufstellung der Messeinheit (inkl. Wartung, Wechseln)	LPD
Überprüfung der Anzeige (Foto) und Weiterleiten an die BH	LPD
Bestätigung der Anzeige (Freigabe im System)	BH
Versand	Automatisch

8.3. Überwachung durch Gemeinde

Tätigkeit	Verantwortlich
Festlegung von Ort, Zeit, Häufigkeit der Messungen	Gemeinde

Aufstellung der Messeinheit (inkl. Wartung, Wechseln)	Gemeinde
↓	
Überprüfung der Anzeige (Foto) und Weiterleiten an die BH	Gemeinde
↓	
Bestätigung der Anzeige (Freigabe im System)	BH
↓	
Versand	Automatisch

8.4. Überwachung im Rahmen des Kooperationsmodells

Tätigkeit	Verantwortlich
Verkehrssicherheitskonzept (Erfüllung von bestimmten Kriterien ⁵⁸ ; Festlegung von Ort, Zeit, Häufigkeit der Messungen)	Gemeinde
↓	
Genehmigung des Konzepts durch BH	BH
↓	
Genehmigung der einzelnen Standorte	BH
↓	
Kooperationsvertrag mit Landesverkehrsabteilung	Gemeinde/Land
↓	
Aufstellung der Messeinheit nur an den genehmigten Standorten (inkl. Wartung, Wechseln)	LPD/Gemeinde
↓	
Überprüfung der Anzeige (Foto) und Weiterleiten an die BH	LPD
↓	
Bestätigung der Anzeige (Freigabe im System)	BH
↓	
Versand	Automatisch

⁵⁸ Sind nicht eindeutig definiert, z.B. 500 Fahrzeuge/24h je Messpunkt und Fahrtrichtung, Überschreitung der Geschwindigkeit von mind. 15 % der gemessenen Fahrzeuge um mind. 10 %, gemessen über mind. 7 Tage

9. Aktuelle Vorschläge

Zur Verankerung der Geschwindigkeitsüberwachung in Gemeinden sind zwei verschiedene Varianten denkbar:

- Schaffung einer **eigenständigen Zuständigkeit im Gesetz** (eigener Wirkungsbereich der Gemeinde gemäß § 94d StVO).
- **Übertragungsverordnung der Landesregierung**: Wie es derzeit schon für Gemeinden mit Gemeindegewachkörper vorgesehen ist, soll allen Gemeinden die Überwachung übertragen werden können.

Bei der Überwachung durch Gemeinden soll gewährleistet werden, dass mit den Überwachungsmaßnahmen ein größtmöglicher Nutzen im Sinne der Verkehrssicherheit erzielt wird. Die Überwachung soll daher nur an nachweislich gefahrgeneigten Stellen erfolgen, an denen sie zu Verhinderung von Unfällen erforderlich und geeignet ist. Dies kann etwa durch ein Sachverständigengutachten, wie es auch zur Verordnungserlassung notwendig ist, nachgewiesen werden.

9.1. Aktuelle Gesetzesentwürfe

Erweiterung eigener Wirkungsbereich

Gemeindebund und Städtebund haben 2021 einen Gesetzesentwurf vorgelegt (siehe Anhang: Gesetzesentwurf von Gemeinde- und Städtebund – Eigener Wirkungsbereich Wirkungsbereich).

Im Entwurf ist vorgesehen, die Handhabung der punktuellen Geschwindigkeitsmessung nach § 98b StVO in § 94d StVO zu verankern und damit dem eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde zuzuweisen. Davon ausgenommen ist der Zuständigkeitsbereich der LPD, die in bestimmten Gemeinden/Städten aufgrund zwischen Bund und Ländern paktierter Gesetze für die Verkehrspolizei zuständig ist (§ 95 Abs 1 StVO). Die LPD dürfen die ihnen obliegenden Angelegenheiten nicht auf die Gemeinden übertragen (§ 95 Abs. 2 StVO).

Die Strafgeelder sollen wie im Entwurf 2011 zu 20 % der Gebietskörperschaft zufließen, die den Aufwand der Strafbehörde zu tragen hat. Gleichzeitig soll in den §§ 47 (Strafverfügung) und 49a (Anonymverfügung) VStG ergänzt werden, dass es für die Durchführung dieser abgekürzten Verfahren unerheblich ist, ob die Verkehrsüberwachung mittels bildverarbeitender technischer Einrichtungen unmittelbar von der Behörde selbst oder im Auftrag der Behörde erfolgt. Damit soll die Zulässigkeit des Einsatzes privater Unternehmen sichergestellt werden.

Zu beachten ist, dass durch die Zuweisung zum eigenen Wirkungsbereich die Gemeinde ausschließlich für punktuelle Geschwindigkeitsüberwachung nach § 98b zuständig wird, die allgemeine Verkehrspolizei verbleibt bei der Bezirksverwaltungsbehörde.

Übertragungsverordnung

Seitens des Gemeindebundes und des Städtebundes wurde auch ein alternativer Gesetzesvorschlag erarbeitet (siehe Anhang: Gesetzesentwurf von Gemeinde- und Städtebund – Übertragener Wirkungsbereich), der es auch Gemeinden ohne Gemeindegewachkörper ermöglicht, im Wege und auf Grundlage einer Verordnung des jeweiligen Landes punktuelle Geschwindigkeitsmessungen (§98b StVO) auf Gemeindestraßen vorzunehmen.

Derzeit sieht die StVO eine Übertragungsmöglichkeit der Überwachung der Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen nur für jene Gemeinden vor, die über einen Gemeindegewachkörper verfügen. Durch den nun vorliegenden Entwurf, der lediglich eine Ergänzung des § 94c Abs. 3 sowie den neuen § 100 Abs. 10a StVO beinhaltet, wird explizit das Erfordernis des Gemeindegewachkörpers bei der Übertragung der automatisierten Geschwindigkeitsüberwachung aufgehoben. Der neue § 100 Abs. 10a StVO entspricht der Forderung der Länder nach einer Abgeltung des Verwaltungsmehraufwandes.

9.2. Aktueller Stand

Das BMK hat sich bereit erklärt, die Überwachung durch Gemeinden in der StVO zu verankern, allerdings unter der Voraussetzung, dass sich Städte- und Gemeindebund und alle Bundesländer über den Inhalt und insb. die Aufteilung der Strafgeelder einigen. Eine solche Einigung ist derzeit nach Auskunft des BMK noch nicht erfolgt. Das BMK hat trotz eindringlichen Ersuchens von Städte- und Gemeindebund selbst keinen Prozess gestartet, um eine Einigung zu erzielen.

Eine wesentliche Rolle spielt die Befürchtung der Länder, dass ein hoher Aufwand bei der Bewältigung der Strafverfahren entsteht. Dabei spielt nicht nur die Zahl der Verfahren eine Rolle, sondern auch die Frage, ob durch das Tätigwerden privater Unternehmen die Verfahren u.a. durch mehr Rechtsmittel aufwändiger werden.

Anhang: Gesetzesentwurf von Gemeinde- und Städtebund – Eigener Wirkungsbereich

Entwurf

Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 und das Verwaltungsstrafgesetz 1991 geändert werden (xx. StVO-Novelle)

Der Nationalrat hat beschlossen:

Inhaltsverzeichnis

- Artikel 1 Änderung der Straßenverkehrsordnung 1960
Artikel 2 Änderung des Verwaltungsstrafgesetzes 1991

Artikel 1

Änderung der Straßenverkehrsordnung 1960

Die Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960), BGBl. Nr. 159, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 90/2023, wird wie folgt geändert:

1. *In § 94d wird nach der Ziffer 4a folgende Ziffer 4b eingefügt:*

„die Handhabung der punktuellen Geschwindigkeitsmessung (§ 98b), sofern sich nicht die Zuständigkeit der Landespolizeidirektion ergibt.“

2. *Nach § 100 Abs. 10 wird folgender Abs. 10a angefügt:*

„(10a) 20 vH der Strafgeelder aus jenen Verwaltungsübertretungen, die gemäß § 94d Z 4b durch die Gemeinden wahrgenommen werden, fließen der Gebietskörperschaft zu, die den Aufwand jener Behörde zu tragen hat, die das Verwaltungsstrafverfahren durchführt.“

Artikel 2

Änderung des Verwaltungsstrafgesetzes 1991

Das Verwaltungsstrafgesetz 1991, BGBl. Nr. 52/1991, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 58/2018, wird wie folgt geändert:

1. *§ 47 Abs. 1 lautet:*

„Wenn von einem Gericht, einer Verwaltungsbehörde, einem Organ der öffentlichen Aufsicht oder einem militärischen Organ im Wachdienst auf Grund eigener dienstlicher Wahrnehmung oder eines vor ihnen abgelegten Geständnisses eine Verwaltungsübertretung angezeigt oder wenn das strafbare Verhalten auf Grund von Verkehrsüberwachung mittels bildverarbeitender technischer Einrichtungen, wobei es unerheblich ist, ob die Überwachung unmittelbar von der Behörde selbst oder im Auftrag der Behörde erfolgt, festgestellt wird, dann kann die Behörde ohne weiteres Verfahren durch Strafverfügung eine Geldstrafe bis zu 600 Euro festsetzen. In der Strafverfügung kann auch auf den

Verfall beschlagnahmter Sachen oder ihres Erlöses erkannt werden, wenn der Wert der beschlagnahmten Sachen 200 Euro nicht übersteigt.“

2. § 49a Abs. 2 lautet

„Hat das oberste Organ durch Verordnung gemäß Abs. 1 eine Geldstrafe im Vorhinein festgesetzt und beruht die Anzeige auf der dienstlichen Wahrnehmung eines Organs der öffentlichen Aufsicht oder auf Verkehrsüberwachung mittels bildverarbeitender technischer Einrichtungen, wobei es unerheblich ist, ob die Überwachung unmittelbar von der Behörde selbst oder im Auftrag der Behörde erfolgt, so kann die Behörde die Geldstrafe ohne Festsetzung einer Ersatzfreiheitsstrafe durch Anonymverfügung vorschreiben.“

Vorblatt

Ziel(e)

- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Inhalt

Das Vorhaben umfasst folgende Maßnahmen:

- Schaffung der Möglichkeit für Gemeinden, durch Erweiterung der Aufgaben im eigenen Wirkungsbereich punktuelle Geschwindigkeitsmessungen auf Gemeindestraßen vorzunehmen
- Verstärkte Kontrolle der Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen im Ortsgebiet
- Klarstellung, dass die Vorschreibung von Anonymverfügungen und die Festsetzung von Geldstrafen durch Strafverfügungen auch dann möglich ist, wenn die Überwachung mittels bildverarbeitender technischer Einrichtungen im Auftrag der Behörde durchgeführt wird

Wesentliche Auswirkungen

Zwei Drittel aller Unfälle mit Personenschäden ereignen sich im Ortsgebiet. Unfallstatistiken zeigen auf, dass die Übertretung der höchstzulässigen Geschwindigkeit einer der häufigsten Unfallursachen ist. Neben höheren Strafen als eine Maßnahme gegen überhöhte Geschwindigkeit ist es daher auch notwendig, die Kontrolle der Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen insbesondere im Ortsgebiet, wo sich viele ungeschützte VerkehrsteilnehmerInnen wie FußgängerInnen, RadfahrerInnen und Kinder bewegen, zu verstärken.

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

Die automationsunterstützte Verkehrsüberwachung hat in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung gewonnen. Kontrolldichte, Entlastung der Exekutive, Kosten- und Verwaltungseffizienz, Beweiswert, Objektivität und vor allem die Erhöhung der Verkehrssicherheit sind nur einige Gründe, die eine Automatisierung in der Verkehrsüberwachung rechtfertigen und geradezu erfordern.

Diesem Umstand hat auch der Gesetzgeber in der Vergangenheit vermehrt Rechnung getragen. So dürfen die zuständigen Behörden neben der punktuellen Geschwindigkeitsüberwachung (Radarüberwachung) auch abschnittsbezogene Geschwindigkeitsüberwachungen (Section Control) automationsunterstützt durchführen. Ebenso werden bildverarbeitende technische Einrichtungen bei der Kontrolle der Einhaltung des notwendigen Sicherheitsabstandes (Abstandsmessung) oder der Beachtung des Rotlichtzeichens verwendet. Weitere automatische Überwachungsmaßnahmen werden bei Eisenbahnkreuzungen und auch bei Fußgängerübergängen durchgeführt. Bei all diesen automatisierten Überwachungsvorgängen ist weder an der general- noch an der spezialpräventiven Wirkung zu zweifeln. Nur dort wo kontrolliert wird, ist die Disziplin der Verkehrsteilnehmer gegeben und werden die Vorschriften eingehalten.

Aus diesem Grund haben in der Vergangenheit auch einige Gemeinden die neuen Technologien und die damit verbundene Möglichkeit, effizient und punktgenau Verkehrsüberwachungen durchzuführen, aufgegriffen und aufgrund der zunehmenden Raserei im Ortsgebiet und des damit verbundenen Sicherheitsrisikos vor allem im Bereich von Schulen, Kindergärten und Spitälern automationsunterstützte Geschwindigkeitsmessgeräte aufgestellt.

Im Jahr 2008 stellte jedoch die Datenschutzkommission fest [K121.359/0016-DSK/2008; K121.359/0009-DSK/2010], dass es Gemeinden bzw. von ihnen beauftragten Dritten mangels gesetzlicher Grundlage untersagt ist, automationsunterstützte Geschwindigkeitsüberwachungen durchzuführen. Die Untersagung resultiert einzig und allein aus dem Umstand, dass die Überwachungstätigkeit durch Gemeinden keine ausreichende gesetzliche Deckung in der Straßenverkehrsordnung findet und daher aus datenschutzrechtlichen Gründen unzulässig ist.

Selbst die Datenschutzkommission verkannte damals in ihren Entscheidungen nicht, dass gerade die Gemeinden an einer Überwachung der Einhaltung der Geschwindigkeitsbestimmungen zur Eindämmung der verkehrsbedingten Belästigungen ein besonderes Interesse haben. Es soll daher im Sinne der Entscheidung der Datenschutzkommission eine eindeutige gesetzliche Grundlage für eine Geschwindigkeitsüberwachung durch Gemeinden geschaffen werden. Diese beschränkt sich ausschließlich auf die punktuelle Geschwindigkeitsmessung gemäß § 98b StVO.

Auswirkungen auf die Beschäftigungslage und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Keine.

Kompetenzgrundlage:

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

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine

Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Zu Z 1 (§ 94d Z 4b StVO):

Die Angelegenheiten der Verkehrspolizei und damit die Überwachung der Einhaltung straßenpolizeilicher Vorschriften fallen, soweit sich nicht die Zuständigkeit der Landespolizeidirektion ergibt, gemäß § 94b Abs. 1 lit. a StVO grundsätzlich in die Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörden.

Gemäß Art. 118 B-VG ist die Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich einerseits für die Verwaltung der Verkehrsflächen einer Gemeinde, andererseits für die *örtliche* Straßenpolizei zuständig. Die Gemeinde als Raumplaner und Straßenerhalter hat daher vielseitige und verantwortungsvolle Aufgaben zu erfüllen.

Derzeit sieht die StVO die Möglichkeit der Übertragung der Verkehrspolizei für jene Gemeinden vor, die über einen Gemeindegewachkörper verfügen. Nunmehr soll allen Gemeinden, auch jenen, die über keinen Gemeindegewachkörper verfügen, die Möglichkeit gegeben werden, punktuelle Geschwindigkeitsmessungen, die Teil der Verkehrspolizei sind, auf Gemeindestraßen durchzuführen. Der Vorschlag umfasst ausschließlich die punktuelle Geschwindigkeitsmessung und nicht die Verkehrsüberwachung insgesamt, die weit mehr als nur die Überwachung der Geschwindigkeiten umfasst.

Bei der punktuellen Geschwindigkeitsüberwachung handelt es sich um eine automationsunterstützte Feststellung einer Überschreitung einer ziffernmäßig festgesetzten zulässigen Höchstgeschwindigkeit mittels bildverarbeitender technischer Einrichtungen, mit denen die Fahrgeschwindigkeit eines Fahrzeuges an einem Punkt gemessen werden kann. Die technischen Einrichtungen umfassen die klassischen Radargeräte (Radarbox), aber auch die sogenannten Multaboxen für flexible Schwerpunkteinsätze. Nicht darunter fallen hingegen Radar- oder Laserpistolen, diese sind keine bildverarbeitenden technischen Einrichtungen.

Der Einsatz von Geschwindigkeitsmessgeräten hat nur dort zu erfolgen, wo dies aus Gründen der Erhöhung oder Gewährleistung 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 erforderlich erscheint (§ 98b StVO). Gemeinden wissen aufgrund ihrer Erfahrungswerte und Beobachtungen, wo Kontrollen auf ihren Gemeindestraßen notwendig sind.

Zu Z 2 (§ 100 Abs. 10a)

Der neue § 100 Abs. 10a StVO entspricht der Forderung der Länder nach einer Abgeltung des Verwaltungsmehraufwandes.

Zu Artikel 2

Zu Z 1 und 2 (§§ 47 Abs. 1, 49a Abs. 2 VStG):

Die Frage nach der Zulässigkeit der Erledigung von Anzeigen der Gemeinden im abgekürzten Verfahren stellte sich bis dato nicht und war auch nicht Gegenstand des Verfahrens vor der

Datenschutzkommission. Bis ins Jahr 2008 wurden die von Gemeinden angezeigten Geschwindigkeitsübertretungen im abgekürzten Verfahren erledigt.

Nichtsdestotrotz ist die Frage nach der Zulässigkeit derartiger Verfahren nach einer Anzeige durch die Gemeinde legitim und sollte schon allein aus Rechtssicherheitsgründen einer Klärung zugeführt werden.

Gemäß den §§ 47 und 49a Verwaltungsstrafgesetz (VStG) in der geltenden Fassung ist die Erledigung von Anzeigen mittels Anonymverfügung oder Strafverfügung dann zulässig, wenn die Anzeige auf einer dienstlichen Wahrnehmung eines Organs der öffentlichen Aufsicht *oder* auf automatischer Überwachung beruht.

Begründet wurde diese im Rahmen der Verwaltungsstrafgesetz-Novelle 1987 (BGBl. 516/1987) erfolgte Erweiterung der Möglichkeiten abgekürzter Verfahren mit folgender Klarstellung:

„Hinsichtlich der Voraussetzungen, unter denen eine Strafverfügung erlassen werden darf, soll insofern eine Erweiterung erfolgen, als hierfür auch die Auswertung automatischer Überwachungen (z.B. automatische Radarkontrollen) genügen soll. Unter dem Gesichtspunkt des Beweiswertes solcher automatischen Überwachungen ist es gerechtfertigt, sie der eigenen dienstlichen Wahrnehmung von Organen der öffentlichen Sicherheit gleichzustellen.“

Festzuhalten ist, dass Geschwindigkeitsmessgeräte, die bei straßenaufsichtsbehördlichen Kontrollen verwendet werden, der Eichpflicht gemäß den Bestimmungen des Maß- und Eichgesetzes (§ 13 Abs. 2 Z 2) unterliegen. Erst dadurch stellt das VStG den (erhöhten) Beweiswert automatischer Überwachungen jenen der dienstlichen Wahrnehmung eines Organs der öffentlichen Aufsicht gleich und erklärt abgekürzte Verfahren bei Anzeigen, die auf automatischer Überwachung beruhen, für zulässig.

Da dennoch von Seiten der Länder Bedenken hinsichtlich der Zulässigkeit abgekürzter Verfahren geäußert wurden, insbesondere in jenen Fällen, in denen Gemeinden Dritte mit Hilfstätigkeiten beauftragen, soll dahingehend eine Klarstellung erfolgen, dass abgekürzte Verfahren zulässig sind, gleich ob die Überwachung unmittelbar von der Behörde selbst oder im Auftrag der Behörde erfolgt.

Anhang: Gesetzesentwurf von Gemeinde- und Städtebund – Übertragener Wirkungsbereich

Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (xx. StVO-Novelle)

Der Nationalrat hat beschlossen:

Inhaltsverzeichnis

Artikel 1 Änderung der Straßenverkehrsordnung 1960

Artikel 1

Änderung der Straßenverkehrsordnung 1960

Die Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960), BGBl. Nr. 159, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 90/2023, wird wie folgt geändert:

3. § 94c Abs. 3 lautet:

(3) „Sofern eine Gemeinde über einen Gemeindegewachkörper verfügt, kann ihr die Handhabung der Verkehrspolizei (§ 94b Abs. 1 lit. a) durch diesen übertragen werden. Hierbei können alle oder nur bestimmte Angelegenheiten der Verkehrspolizei hinsichtlich aller oder nur einzelner Straßen übertragen werden. Verfügt eine Gemeinde über keinen Gemeindegewachkörper, so darf ihr die Handhabung der Verkehrspolizei ausschließlich hinsichtlich der punktuellen Geschwindigkeitsmessung gemäß § 98b hinsichtlich aller oder nur einzelner Straßen übertragen werden, wenn dies aus Gründen der Verkehrssicherheit (z. B. bei vermehrtem Unfallgeschehen oder zum Schutz schwacher Verkehrsteilnehmer) erforderlich ist. Die Ermächtigung der übrigen Organe der Straßenaufsicht, die Verkehrspolizei im Gemeindegebiet zu handhaben, bleibt unberührt.“

4. Nach § 100 Abs. 10 wird folgender Abs. 10a angefügt:

(10a) „20 vH der Strafgeelder aus jenen Verwaltungsübertretungen, die gemäß § 94c Abs. 3 durch die Gemeinden wahrgenommen werden, fließen der Gebietskörperschaft zu, die den Aufwand jener Behörde zu tragen hat, die das Strafverfahren in erster Instanz durchführt.“

Vorblatt

Ziel(e)

- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Inhalt

Das Vorhaben umfasst folgende Maßnahmen:

- Schaffung einer gesetzlichen Grundlage, die es Gemeinden ohne Gemeindevachkörper ermöglicht, im Wege und auf Grundlage einer Verordnung des jeweiligen Landes punktuelle Geschwindigkeitsmessungen auf Gemeindestraßen vorzunehmen
- Verstärkte Kontrolle der Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen im Ortsgebiet

Wesentliche Auswirkungen

Zwei Drittel aller Unfälle mit Personenschäden ereignen sich im Ortsgebiet. Unfallstatistiken zeigen auf, dass die Übertretung der höchstzulässigen Geschwindigkeit einer der häufigsten Unfallursachen ist. Neben höheren Strafen als eine Maßnahme gegen überhöhte Geschwindigkeit ist es daher auch notwendig, die Kontrolle der Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen insbesondere im Ortsgebiet, wo sich viele ungeschützte VerkehrsteilnehmerInnen wie FußgängerInnen, RadfahrerInnen und Kinder bewegen, zu verstärken.

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

Die automationsunterstützte Verkehrsüberwachung hat in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung gewonnen. Kontrolldichte, Entlastung der Exekutive, Kosten- und Verwaltungseffizienz, Beweiswert, Objektivität und vor allem die Erhöhung der Verkehrssicherheit sind nur einige Gründe, die eine Automatisierung in der Verkehrsüberwachung rechtfertigen und geradezu erfordern.

Diesem Umstand hat auch der Gesetzgeber in der Vergangenheit vermehrt Rechnung getragen. So dürfen die zuständigen Behörden neben der punktuellen Geschwindigkeitsüberwachung (Radarüberwachung) auch abschnittsbezogene Geschwindigkeitsüberwachungen (Section Control) automationsunterstützt durchführen. Ebenso werden bildverarbeitende technische Einrichtungen bei der Kontrolle der Einhaltung des notwendigen Sicherheitsabstandes (Abstandsmessung) oder der Beachtung des Rotlichtzeichens verwendet. Weitere automatische Überwachungsmaßnahmen werden bei Eisenbahnkreuzungen und auch bei Fußgängerübergängen durchgeführt. Bei all diesen automatisierten Überwachungsvorgängen ist weder an der general- noch an der spezialpräventiven Wirkung zu zweifeln. Nur dort wo kontrolliert wird, ist die Disziplin der Verkehrsteilnehmer gegeben und werden die Vorschriften eingehalten.

Aus diesem Grund haben in der Vergangenheit auch einige Gemeinden die neuen Technologien und die damit verbundene Möglichkeit, effizient und punktgenau Verkehrsüberwachungen durchzuführen, aufgegriffen und aufgrund der zunehmenden Raserei im Ortsgebiet und des damit verbundenen Sicherheitsrisikos vor allem im Bereich von Schulen, Kindergärten und Spitälern automationsunterstützte Geschwindigkeitsmessgeräte aufgestellt.

Im Jahr 2008 stellte jedoch die Datenschutzkommission fest [K121.359/0016-DSK/2008; K121.359/0009-DSK/2010], dass es Gemeinden bzw. von ihnen beauftragten Dritten mangels gesetzlicher Grundlage untersagt ist, automationsunterstützte Geschwindigkeitsüberwachungen durchzuführen. Die Untersagung resultiert einzig und allein aus dem Umstand, dass die Überwachungstätigkeit durch Gemeinden keine ausreichende gesetzliche Deckung in der Straßenverkehrsordnung findet und daher aus datenschutzrechtlichen Gründen unzulässig ist.

Selbst die Datenschutzkommission verkannte damals in ihren Entscheidungen nicht, dass gerade die Gemeinden an einer Überwachung der Einhaltung der Geschwindigkeitsbestimmungen zur Eindämmung der verkehrsbedingten Belästigungen ein besonderes Interesse haben.

Neben höheren Strafen als eine Maßnahme gegen überhöhte Geschwindigkeit ist es auch notwendig, die Kontrolle der Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen insbesondere im Ortsgebiet, wo sich viele ungeschützte Verkehrsteilnehmer wie FußgängerInnen, RadfahrerInnen und Kinder bewegen, zu verstärken. Es soll daher im Sinne der Entscheidung der Datenschutzkommission eine eindeutige gesetzliche Grundlage geschaffen werden, die es Gemeinden ermöglicht, im Wege und auf Grundlage einer Verordnung des jeweiligen Landes punktuelle Geschwindigkeitsmessungen (§ 98b) auf Gemeindestraßen vorzunehmen.

Derzeit sieht die StVO eine Übertragungsmöglichkeit der Überwachung der Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen nur für jene Gemeinden vor, die über einen Gemeindegewachkörper verfügen. Durch den nun vorliegenden Entwurf, der lediglich eine Ergänzung des § 94c Abs. 3 sowie den neuen § 100 Abs. 10a StVO beinhaltet, wird explizit das Erfordernis des Gemeindegewachkörpers bei der Übertragung der automatisierten Geschwindigkeitsüberwachung aufgehoben. Der neue § 100 Abs. 10a StVO entspricht der Forderung der Länder nach einer Abgeltung des Verwaltungsmehraufwandes.

Eine automatisierte Überwachung darf gemäß diesem Vorschlag nur punktuell im Sinne des § 98b StVO erfolgen. Der Vorschlag umfasst daher – den Bedenken der Länder Rechnung tragend – nur die automatisierte Geschwindigkeitsüberwachung und nicht die automatisierte Verkehrsüberwachung insgesamt, die weit mehr umfasst als nur die Überwachung der Geschwindigkeiten.

Nicht von der Verordnungsmächtigung betroffen ist die automatisierte Geschwindigkeitsüberwachung im Zuständigkeitsbereich einer Landespolizeidirektion.

Da es sich bei der automatisierten Geschwindigkeitsüberwachung infolge der Übertragungsverordnung um eine Aufgabe im Rahmen des übertragenen Wirkungsbereiches handelt, wird den Ländern ermöglicht, mittels Erlässe einheitliche Kriterien für die Standortbeurteilung sowie für die automatisierte Verkehrsüberwachung aufzustellen. Darüber hinaus sind die Gemeinden an die Weisungen der zuständigen Organe des Landes gebunden.

Aufgrund der Verordnungsmächtigung obliegt es den Ländern, ob und inwieweit ihre Gemeinden automatisierte Überwachungen durchführen dürfen. Durch die Verordnungsmächtigung wird den Ländern überdies die Möglichkeit gegeben, die Überwachungstätigkeit der Gemeinden mit den jeweiligen Verkehrssicherheitskonzepten, Einsatzplanungen und Verkehrsüberwachungsplänen der Länder abzustimmen und so eine größtmögliche Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Auswirkungen auf die Beschäftigungslage und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Keine.

Kompetenzgrundlage:

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

Finanzielle Auswirkungen:

Keine.

Hinsichtlich der Übertragung der punktuellen Geschwindigkeitsmessung auf eine Gemeinde wird durch die vorliegende Novelle lediglich eine gesetzliche Grundlage für eine entsprechende Verordnung der Landesregierung geschaffen, es muss aber nicht zwingend zu einer solchen Übertragung kommen. Es wird vielmehr Sache des jeweiligen Landes sein, vor Erlassung einer derartigen Verordnung abzuwägen, ob dadurch zusätzliche Kosten auf der Ebene der die Verwaltungsstrafverfahren durchführenden Bezirkshauptmannschaft entstehen werden und ob diese durch den dem Land zufließenden 20-prozentigen Anteil an den eingehobenen Strafgeldern gedeckt werden können. Da den erhobenen Zahlen des Kuratoriums für Verkehrssicherheit nach der allergrößte Teil der derzeit durch Gemeindeüberwachung festgestellten Delikte mittels Anonymverfügungen abgewickelt werden kann und darüber hinaus die Anzahl von Einsprüchen verschwindend gering ist (< 1%), hält sich der Mehraufwand bei den Verfahren durch die Gemeindeüberwachung in Grenzen.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine

Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Zu Z 1 (§ 94c Abs. 3 StVO):

Die Angelegenheiten der Verkehrspolizei und damit die Überwachung der Einhaltung straßenpolizeilicher Vorschriften fallen, soweit sich nicht die Zuständigkeit der Landespolizeidirektion

ergibt, gemäß § 94b Abs. 1 lit. a StVO grundsätzlich in die Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörden.

Derzeit sieht die StVO die Möglichkeit der Übertragung der Verkehrspolizei für jene Gemeinden vor, die über einen Gemeindevachkörper verfügen. Nunmehr soll allen Gemeinden, auch jenen, die über keinen Gemeindevachkörper verfügen, die Möglichkeit gegeben werden, im Wege und auf Grundlage einer Übertragungsverordnung des jeweiligen Landes punktuelle Geschwindigkeitsmessungen, die Teil der Verkehrspolizei sind, auf Gemeindestraßen durchzuführen. Der Vorschlag umfasst ausschließlich die punktuelle Geschwindigkeitsmessung und nicht die Verkehrsüberwachung insgesamt, die weit mehr als nur die Überwachung der Geschwindigkeiten umfasst.

Bei der punktuellen Geschwindigkeitsüberwachung handelt es sich um eine automationsunterstützte Feststellung einer Überschreitung einer ziffernmäßig festgesetzten zulässigen Höchstgeschwindigkeit mittels bildverarbeitender technischer Einrichtungen, mit denen die Fahrgeschwindigkeit eines Fahrzeuges an einem Punkt gemessen werden kann. Die technischen Einrichtungen umfassen die klassischen Radargeräte (Radarbox), aber auch die sogenannten Multaboxen für flexible Schwerpunkteinsätze. Nicht darunter fallen hingegen Radar- oder Laserpistolen, diese sind keine bildverarbeitenden technischen Einrichtungen.

Der Einsatz von Geschwindigkeitsmessgeräten hat nur dort zu erfolgen, wo dies aus Gründen der Erhöhung oder Gewährleistung 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 erforderlich erscheint (§ 98b StVO). Gemeinden wissen aufgrund ihrer Erfahrungswerte und Beobachtungen, wo Kontrollen auf ihren Gemeindestraßen notwendig sind.

Aufgrund der Verordnungsmächtigung wird den Ländern die Möglichkeit geboten, die Überwachungstätigkeit der Gemeinden mit den jeweiligen Verkehrssicherheitskonzepten der Länder abzustimmen und mittels Erlässe einheitliche Kriterien für die Standortbeurteilung sowie für die automatisierte Verkehrsüberwachung aufzustellen. Dies ergibt sich bereits daraus, dass Angelegenheiten des übertragenen Wirkungsbereichs grundsätzlich nur „im Auftrag und nach den Weisungen“ des Bundes bzw. des Landes besorgt werden dürfen (Art. 119 B-VG).

Nicht von der Verordnungsmächtigung umfasst ist – dies gilt grundsätzlich gemäß § 94c Abs. 1 für den gesamten übertragenen Wirkungsbereich der Gemeinde – die automatisierte Geschwindigkeitsüberwachung im Zuständigkeitsbereich einer Landespolizeidirektion. Weiters klargestellt ist auch, dass bei jeder Art der Übertragung (wie bisher die Verkehrspolizei bei Vorhandensein eines Wachkörpers oder, neu, lediglich die punktuelle Geschwindigkeitsmessung auch ohne Wachkörper) neben der Gemeinde und ihren Organen auch die übrigen Organe der Straßenaufsicht weiterhin ermächtigt bleiben, die Verkehrspolizei zu handhaben.

Zu Z 2 (§ 100 Abs. 10a)

Der neue § 100 Abs. 10a StVO entspricht der Forderung der Länder nach einer Abgeltung des Verwaltungsmehraufwandes. Die Durchführung abgekürzter Verfahren ist aufgrund der nunmehrigen Schaffung einer klaren, gesetzlichen Grundlage möglich.



KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Schleiergasse 18

1100 Wien

T +43-(0)5 77 0 77-DW oder -0

F +43-(0)5 77 0 77-1186

E-Mail kfv@kfv.at

www.kfv.at

Medieninhaber und Herausgeber: Kuratorium für Verkehrssicherheit

Verlagsort: Wien

Herstellung: Eigendruck

Copyright: © Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien. Alle Rechte vorbehalten.

SAFETY FIRST!