

Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abteilung IV/ST5 (Rechtsbereich Straßenverkehr)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Wirtschaftskammer Österreich
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T 0590900-4027 DW | F 0590900-243
E Rp@wko.at
W <http://wko.at/rp>

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
GZ.BMVIT-160.000/0004-IV/ST5	Rp 25976/14/DU/Sa	4027	19.09.2011
09.08.2011	Mag. David Theodor Ulbrich		

Entwurf einer 25. StVO-Novelle; Begutachtung

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Wirtschaftskammer Österreich bedankt sich für die Übersendung der Unterlagen zum Entwurf des Bundesgesetzes, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert werden soll (25. StVO-Novelle) und nimmt dazu im Nachstehenden Stellung.

Wir sprechen uns nicht gegen die ins Auge gefasste Parkerleichterung für Hebammen aus, erlauben uns jedoch, Änderungs- und Erweiterungsvorschläge zu unterbreiten.

Der beabsichtigten Einführung einer Verordnungsermächtigung zur Übertragung der automatisierten Geschwindigkeitsüberwachung steht die österreichische Wirtschaft zwar nicht grundsätzlich ablehnend gegenüber. Dem vorgelegten Entwurf in der derzeitigen Fassung stehen wir jedoch sehr kritisch gegenüber und melden Bedenken an.

Zu den Punkten des Gesetzesentwurfs im Einzelnen:

Zu 1 (§ 24 Abs. 5c):

§ 24 StVO statuiert Halte- und Parkverbote auch im Haltestellenbereich von Massenbeförderungsmitteln. Allein die Einschränkung des Entwurfs, wonach die Sicherheit des Verkehrs durch das Abstellen der von Hebammen benutzten Fahrzeuge nicht beeinträchtigt werden darf, ist keine geeignete Grundlage, um die genannten Haltestellenbereiche von abgestellten Fahrzeugen freizuhalten.

Bisher wurde ja vom BMVIT die Position vertreten, dass Aufweichungen der Halteverbotszonenregelung die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs beeinträchtigen und durch Ausnahmen insbesondere Einsatzfahrzeuge behindert werden könnten. Von dieser Linie wird nunmehr abgewichen.

Sollte der gegenständliche Gesetzesvorschlag verwirklicht werden, läge keine sachliche Rechtfertigung mehr vor, den seitens der Wirtschaftskammer Österreich wiederholt an das BMVIT herangetragenen Wunsch, auch Taxis und Mietwagen das Ein- und Aussteigen von Fahrgästen in Haltverbotsbereichen zu ermöglichen, abzulehnen: Dass Geburten länger, oft mehrere Stunden, dauern können, ist notorisch. Andererseits dauert das Ein- und Aussteigen in bzw. aus Taxis, welche als öffentliche Verkehrsmittel anzusehen sind, in der Regel nur wenige Augenblicke. Eine Ungleichbehandlung von Hebammen und Taxi- und Mietwagenunternehmen wäre vor dem Hintergrund dieser Umstände unverständlich und nicht zu rechtfertigen.

Um diesen bei Umsetzung des Gesetzesvorhabens entstehenden unauflösbaren Wertungswiderspruch zu beseitigen, wird vorgeschlagen, analog zur Ausnahme für Hebammen gleichzeitig eine entsprechende Ausnahme für Taxis zu schaffen.

In beiden Fällen wäre jedoch aus Gründen der Verkehrssicherheit auf Gesetzebene klarzustellen, dass das Halteverbot im Haltestellenbereich von Massenbeförderungsmitteln unberührt bleibt.

Zu 2. (§ 94c Abs. 3):

Mit der geplanten Novellierung der StVO in diesem Punkt soll auf die Judikatur des VwGH reagiert (vgl. VwGH 28.3.2011, Zl. 2010/17/0170) und eine gesetzliche Grundlage iSd § 8 Abs. 4 Z 1 DSG 2000 für die Verwendung von Daten über gerichtlich oder verwaltungsbehördlich strafbare Handlungen oder Unterlassungen geschaffen werden.

Ob die Schaffung einer „Parallelkompetenz“ zur automatisierten Geschwindigkeitsüberwachung für Gemeinden der Verkehrssicherheit dienen kann, ist fraglich. Der Eindruck, dass nicht etwa Überlegungen der Verkehrssicherheit im Vordergrund stehen, wird durch den Gesetzesentwurf selbst verstärkt, sollen doch gemäß einem neuen § 100 Abs. 11 StVO 20vH der Strafgelder den Ländern zufließen.

Sollte dieses Vorhaben umgesetzt werden, wird jedenfalls um Berücksichtigung nachstehender Vorschläge gebeten:

- Im Sinne der Verkehrssicherheit darf nicht ausschließlich auf unbestimmte Begriffe wie „*Fernhalten von Gefahren*“ abgestellt werden. Dem Verordnungsgeber sollte vielmehr ein konkretes Instrumentarium für das Ermittlungsverfahren in die Hand gegeben werden, wobei jedenfalls belegte Unfallhäufungen neben anderen konkret genannten und im Einzelfall nachzuweisende Gefahren gesetzlich zu verankern wären.
- Zu unbestimmt ist die im Entwurf vorgesehene Formulierung, nach welcher sichergestellt sein muss, „*dass diese Aufgabe von der Gemeinde mit den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln besorgt werden kann.*“

Da punktuelle Geschwindigkeitsmessungen durch Gemeinden im Fall der Übertretung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Eröffnung von Verwaltungsstrafverfahren führen werden, muss die spezifische Zuverlässigkeit jener Personen gegeben sein, die derartige Kontrollen durchführen.

Schon nach den erläuternden Bemerkungen zum Entwurf muss sichergestellt sein, dass die Gemeinde personell, fachlich als auch organisatorisch im Stande sein muss, diese Aufgaben zu übernehmen. Das Erfordernis der fachlichen Befähigung verlangt jedenfalls eine einschlägige berufliche Ausbildung, die bei Bediensteten einer Gemeinde im Allgemeinen nicht vorliegen wird.

Sollte das Gesetzesvorhaben umgesetzt werden, wäre der Entwurf aus Sicht der Wirtschaftskammer Österreich sohin dahingehend zu modifizieren, dass die Gemeinde Geschwindigkeitsüberwachungen auch an Unternehmen, die über eine entsprechende Gewerbeberechtigung für das reglementierte Gewerbe des Sicherheitsgewerbes verfügen, übertragen kann. Dabei müssen die beauftragten Personen vereidigte Organe der Straßenaufsicht gemäß § 97 Abs. 2 StVO idgF sein.

Durch die Aufgabenübertragung an befugte Bewachungsunternehmen (vgl § 129 Abs. 5 Z. 1 GewO) wäre sichergestellt, dass die für die Straßenaufsicht erforderliche spezifische Zuverlässigkeit sowie die technischen Voraussetzungen gegeben sind.

- Die in § 94c Abs. 3 des Entwurfes vorgesehene Einschränkung und die diesbezüglichen Ausführungen in den Erläuterungen („*Eine automatisierte Überwachung darf gemäß diesem Vorschlag nur punktuell (stationär) im Sinne des § 98b StVO erfolgen;*“) wäre für den Fall, dass dieses Gesetzesvorhaben umgesetzt wird, zu restriktiv.

Es müssten dann vielmehr alle Messarten, mit denen punktuelle Geschwindigkeitsmessungen im Sinne des § 98b StVO durchgeführt werden können (ortsfeste Radarboxen mit mobilen Radareinbauten; mobile Radarboxen; mobile, an Kraftfahrzeugen montierte Radaranlagen; mobile, auf Stativen montierte Radaranlagen), zweifelsfrei zulässig bleiben. Dies könnte durch die Weglassung des in den Erläuterungen zu Z 2 (§ 94c Abs. 3), zweiter Absatz, erster Satz, eingefügten Klammerausdruckes „(stationär)“ umgesetzt werden.

An dieser Stelle erinnern wir daran, dass viele unserer Forderungen des „Verkehrspakets/Initiativantrag StVO-KFG“, die die StVO betreffen, noch nicht umgesetzt wurden. Die vorliegende StVO-Novelle wäre daher geeignet, diese nun aufzunehmen. Hierzu gehören:

- **§ 23 Abs. 6:**
Abstellen von Anhängern ohne Zugfahrzeug für einen mehrtägigen Zeitraum;

- **§ 42 Abs. 8:**
Abschaffung der 60 km/h-Beschränkung für LKW in der Nacht;
- **§ 97:**
Österreichweite Geltung von Ausweisen für Straßenaufsichtsorgane sowie Bescheiden für Schwer- bzw. Sondertransporte;

Weiters sollten in diese Novelle noch folgende Punkte aufgenommen werden:

- **§ 8 Abs. 5:**
Möglichkeit der Mitbenutzung von selbständigen Gleiskörpern durch Taxis.
- **§ 9 Abs. 6:**
Die Ausnahmemöglichkeiten wären auf Taxis zu erweitern.
- **§ 24 Abs. 1 a:**
Möglichkeit des Ein- und Aussteigenlassens für Taxis in Halteverbot-Zonen.
- **§ 25, 43 und 45:**
Die WKÖ fordert, wie schon in den vorangegangenen Begutachtungen, eine Gleichstellung der Betriebe mit den Bewohnern als Anrainer, damit die unterschiedliche Behandlung bei Ausnahmen in der flächendeckenden Kurzparkzone endlich beseitigt wird. Hierzu müssten in den §§ 25, 43 und 45 die Worte „Bewohner“ durch die Worte „Anrainer“ ersetzt werden.
- **§ 27:**
 - Unternehmen der Aufzugsbranche sind aufgrund verschiedener Rechtsvorschriften, unter anderem durch das Wiener Aufzugsgesetz 2006 (WAZG § 12 Abs. 10), verpflichtet, im Fahrkorb eingeschlossene Personen innerhalb von 30 Minuten nach der Notrufabgabe zu befreien.

Die unverzügliche Befreiung eingeschlossener Personen ist erforderlich, da Ausnahmesituationen - wie ein unerwarteter Einschluss - geeignet sind, medizinische Folgen bei den eingeschlossenen Personen auszulösen (Herzprobleme, Epilepsie, Klaustrophobie, Asthmaanfälle, etc.). Hier besteht die „Annahme der Gefahr im Verzug“, die auch für den Gesetzgeber Anlass zur Vorschreibung einer Frist zur Befreiung war.

Notbefreiungseinsätze werden durch die Notrufzentralen der Firmen lückenlos dokumentiert. Von der Alarmauslösung bis zum Eintreffen des Befreiungsfahrzeuges steht die Notrufzentrale im Kontakt mit eingeschlossenen Personen. So kann bei Bedarf auch die Alarmierung weiterer erforderlicher Hilfsdienste (z.B. Rettung, Notarzt) koordiniert werden.

Wird zu demselben Zweck die Feuerwehr gerufen, kann diese die Einsatzfahrt mit Blaulicht und den damit verbundenen Privilegien im fließenden und ruhenden Verkehr unternehmen.

Ein rascheres Eintreffen zum Einsatzort, und damit verbunden, insbesondere die kurzfristige Abstellung (für die Dauer der Befreiungsmaßnahme) des Fahrzeuges in möglichst unmittelbarer Nähe des Einsatzortes ist die Grundlage für folgenden Änderungsvorschlag:

- Ergänzung von § 27 StVO: Erweiterung dieser Bestimmung auf Einsatzfahrzeuge zu Notbefreiung von im Aufzug eingeschlossenen Personen, sodass diesen zukünftig bei Einsatzfahrten mit eingeschalteten gelbroten Warnleuchten rascheres Eintreffen am

Einsatzort ermöglicht wird und diese nicht an Halteverbote gebunden sind.

- Alternativ eine Ergänzung zu § 26a Abs. 4. Z 4 StVO, die es ermöglicht, dass neben bestimmten Fahrzeugen im öffentlichen Dienst auch Fahrzeuge zur Notbefreiung aus Aufzügen für die Dauer des dokumentierten Einsatzes nicht an Halte- und Parkverbote gebunden sind, jeweils unter der Voraussetzung, dass dies der Betriebseinsatz erfordert und der übrige Verkehr dadurch nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

- Es wird angeregt, dass auch die Fahrzeuge der Mobil-WC Anlagenbetreiber bzw. die Fahrzeuge von Betrieben, die Senkgruben entleeren, die gleiche Ausnahmeregelung erhalten sollen, wie sie Lenker von Fahrzeugen der Kanalwartung und -revision aufgrund von § 27 Abs. 5 StVO idgF haben.

Wir begründen unsere Forderung damit, dass auch die Lenker von Fahrzeugen zur Aufstellung, Abholung oder Auspumpung von Mobil-WC Anlagen bzw. zur Auspumpung von Senkgruben oftmals zu schwer zugänglichen Stellen (etwa Fußgängerzonen bei einer Großveranstaltung, Baustellen udgl.) gelangen müssen, um ihre Tätigkeit zu verrichten. Die Tätigkeit dieser Betriebe trägt wesentlich zur Vermeidung von Seuchen und Krankheiten bei und ist daher im öffentlichen Interesse gelegen.

Wir schlagen daher vor, dass nach § 27 Abs. 5 StVO ein weiterer Absatz eingefügt wird, der wie folgt lauten könnte:

„Die Bestimmungen des § 27 Abs. 5 StVO gelten auch für Fahrzeuge, die zur Aufstellung, Abholung oder Entleerung von Mobil-WC Anlagen verwendet werden.“

- Vereidigte Straßenaufsichtsorgane sind in Ausübung ihres Dienstes vielfach gezwungen, etwa Bodenmarkierungen zu überfahren, weshalb der dringende Wunsch besteht, dass solche Fahrzeuge zur Ausübung ihrer Funktion gesetzlich den Fahrzeugen des Straßendienstes gleichgestellt werden. Die Umsetzung wäre problemlos möglich, zumal in diesem Fall die Fahrzeuge des Straßendienstes mit gelbrotem Dreh- oder Blinklicht gekennzeichnet werden.
- **§ 38 Abs. 10:**
Da Taxis zu den öffentlichen Verkehrsmitteln gezählt werden, fordern wir eine analoge Befreiung von der Beachtung der Fahrstreifensignalisierung.
- **§ 42 StVO:**
Das Wochenendfahrverbot für Fahrten im Rahmen der Aus- und Weiterbildung sollte gelockert werden.
- **§ 42 Abs. 3:**
 - Die Haupttätigkeit der Berufsgruppe der Beleuchtungs- und Beschallungstechniker fällt auftragsbedingt zumeist in die Abend- und Nachtstunden sowie auf Wochenenden (An- und Abtransport bzw. Auf- und Abbau von Equipment für Veranstaltungen). Daher ist eine Befreiung vom Wochenendfahrverbot notwendig.

Finden Veranstaltungen an öffentlichen Plätzen statt, müssen diese nach Ende der Veranstaltung ehest möglich wieder in den Ursprungszustand (barrierefrei) zurückversetzt werden, damit keine Gefahr - wie z.B. Stolpergefahr, Blitzschlag, Gefährdung durch Windlast oder aus statischen Gründen, etc. - von der nunmehr unbeaufsichtigten Veranstaltungsstätte für die Allgemeinheit ausgehen kann. (Anmerkung: Da die LKW nur mit wenigen Ausnahmen in unmittelbarer Nähe der Veranstaltungsorte abgestellt werden dürfen bzw. können, ist eine Zwischenlagerung des Equipments in diesen nicht möglich).

Durch einen anschließenden Abbau und Abtransport des Equipments nach Ende einer Veranstaltung werden Behinderungen am Folgetag der Veranstaltung vermieden.

Für den Gewerbetreibenden stellt der sofortige Abtransport eine wirtschaftliche Notwendigkeit dar, da für entstandene Schäden an Mensch und/oder Material nach dem Veranstaltungsende keine Haftung mehr vom Veranstalter übernommen wird.

- Die industriellen und gewerblichen Wäschereien haben größte Schwierigkeiten im Zusammenhang mit dem Wochenend- und Feiertagsfahrverbot, ihrer Funktion gegenüber Krankenhäusern, Alten- und Pflegeheimen sowie dem Hotelbereich gerecht zu werden. Es wird daher gefordert, § 42 Abs. 3 StVO, um die Diktion „von aufbereiteten sauberen Textilien und gebrauchten Textilien für das Gesundheit-, Alten- und Pflegewesen sowie für die Hotellerie“ zu erweitern. In den erläuternden Bemerkungen wäre darauf hinzuweisen, dass der entsprechende Fahrzeuglenker einen Lieferschein mitzuführen hat, dem zu entnehmen ist, um welche Art und Menge der beförderten Ware und welchen Empfänger es sich handelt.
- Weiters wird in § 42 Abs. 3 eine Ausnahme für die sogenannten Saugdrucktank-fahrzeuge benötigt, da diese im Rahmen der Gebrechensbeseitigung im Bereich des Kanalnetzes für eine Verbesserung der Hygienesituation im betroffenen Kanalabschnitt dringend erforderlich sind und daher unaufschiebbare Einsatzfahrten durchführen müssen.
- **§ 45 Abs. 2:**
Gemäß § 45 Abs. 2 ist entweder ein erhebliches persönliches Interesse oder ein erhebliches wirtschaftliches Interesse des Antragstellers nachzuweisen.

Der VwGH hat in mehreren Erkenntnissen ausgesprochen, dass ein erhebliches wirtschaftliches Interesse an der Erteilung einer Ausnahmegenehmigung dann anzunehmen ist, wenn die Nichterteilung den Antragsteller wirtschaftlich und finanziell außergewöhnlich hart treffen würde. Die Verwaltungsbehörden interpretieren die bisher ergangenen Sprüche des VwGH in der Weise, dass in jedem Fall ein Gutachten eines Sachverständigen beizubringen ist, welches belegt, dass die wirtschaftliche Existenz des Unternehmens ohne die Erteilung der Ausnahmegenehmigung konkret gefährdet ist.

Diese Sicht der Verwaltungsbehörden ist überschießend und verunmöglicht die angemessene Berücksichtigung der wirtschaftlichen Gegebenheiten und Notwendigkeiten von Unternehmen.

Es wird daher angeregt, in § 45 Abs. 2 das Wort „erheblicher“ zu streichen.

- **Spielzeug versus StVO:**
In der Norm EN 71 über die Sicherheit von Spielzeug werden unter Punkt C19 Fahrräder mit einer maximalen Sattelhöhe von bis zu 435 mm als Spielzeug definiert. Die in Kürze in Kraft tretende Spielzeugverordnung wird - entsprechend der EU-Richtlinie - Fahrräder mit einer maximalen Sattelhöhe von mehr als 435 mm, gemessen als vertikaler Abstand vom Boden bis zum oberen Teil der Sitzfläche, mit dem Sitz in horizontaler Position und mit dem Sitzkissen in seiner kleinsten Einraststellung, von ihrem Geltungsbereich ausnehmen.

In § 2 Z 19 StVO ist eine Ausnahme von den Fahrradbestimmungen für fahrzeugähnliches Kinderspielzeug (etwa Kinderfahrräder mit einem äußeren Felgendurchmesser von höchstens 300 mm und einer erreichbaren Fahrgeschwindigkeit von höchstens 5 km/h) vorgesehen.

Im Sinne einer Übereinstimmung der Regelungen wäre es sehr wichtig, dass die entsprechende Bestimmung der StVO diejenigen Fahrräder erfasst, die gem. Anl. 1 der mit 20. Juli 2011 in Kraft tretenden Spielzeugverordnung nicht als Spielzeug gelten.

Eine Überschneidung des Geltungsbereiches der Bestimmungen der StVO und der Spielzeugverordnung würde Rechtsunsicherheit und erhebliche Anwendungsprobleme mit sich bringen.

- **§ 97:**
Aufnahme einer Regelung, welcher Sondertransportbegleitern die Möglichkeit gibt, ein Überholverbot für Lastwagen in ihrer Warnleiteinrichtung aufscheinen zu lassen.
- **Zentrumszone:**
Wir sprechen uns erneut für die Aufnahme der Regelungen zur Zentrumzone aus.

Abschließend erlauben wir uns, einen weiteren Novellierungswunsch der österreichischen Wirtschaft zur StVO zu platzieren, der bislang noch nicht an das BMVIT herangetragen wurde:

Nach der derzeitigen Rechtslage können Fußgängerzonen mit Kraftfahrzeugen des Taxi- und Mietwagengewerbes dauernd oder zu bestimmten Zeiten zum Zubringen oder Abholen von Fahrgästen befahren werden, wenn die jeweilige Fußgängerzonenverordnung dies vorsieht (§ 76a Abs. 2 StVO).

Die Festsetzung von Taxistandplätzen in den Fußgängerzonen durch Verordnung ist nach derzeitiger Rechtslage nicht möglich (§ 76a Abs. 1 3. Satz iVm § 96 Abs. 4 StVO).

Um Gemeinden die Möglichkeit zu geben, auch Taxistandplätze im Bereich von Fußgängerzonen festzusetzen, soll die entsprechende gesetzliche Grundlage geschaffen werden. Im Rahmen des Ermittlungsverfahrens vor Erlass einer entsprechenden Verordnung kann der Bedarf nach Taxistandplätzen geprüft sowie auf die jeweiligen konkreten lokalen Voraussetzungen und die Verkehrssicherheit eingegangen werden.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Stellungnahme und der Novellierungsvorschläge.

Freundliche Grüße

Dr. Christoph Leitl
Präsident

Mag. Anna Maria Hochhauser
Generalsekretärin