

Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abteilung II/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
GZ.BMVIT-160.009/0001-II/ST5
19.04.2011

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Rp 25976/09/11/DU/Sa
Mag. David Theodor Ulbrich

Durchwahl
4027

Datum
18.05.2011

Entwurf einer 24. 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 (24. StVO-Novelle) und nimmt dazu Stellung wie folgt:

Wir sprechen uns nicht gegen den Novellierungsvorschlag aus, erlauben uns jedoch, nachstehende Bedenken anzumelden.

Zu 1 (§ 46 Abs. 6):

- Aus Sicht unserer Mitglieder besteht die Gefahr, dass mit Inkrafttreten der Novelle ein unauflösbarer Normwiderspruch in der StVO geschaffen wird. In den meisten Fällen wird von den Normadressaten zwecks Bildung einer Rettungsgasse auch ein allenfalls bestehender Pannestreifen zumindest teilweise zu befahren sein. Dies ist aber gem. § 46 Abs. 4 lit. d StVO idgF verboten und gem. § 99 Abs. 2c lit. 7 StVO idgF mit Strafe bedroht, wenn damit eine Behinderung von Einsatzfahrzeugen, Fahrzeugen des Straßendienstes, der Straßenaufsicht oder des Pannendienstes verbunden ist.

Es ist keinesfalls abwegig, dass die Normunterworfenen eine Rettungsgasse bilden, dabei aus faktischen Gründen auf dem Pannestreifen anhalten bzw. diesen befahren müssen, die Einsatzfahrzeuge jedoch statt der vorschriftsgemäß gebildeten Rettungsgasse den Pannestreifen befahren. Im Fall einer Behinderung der Einsatzfahrzeuge befänden sich die Normadressaten in einer veritablen Zwickmühle, ein normkonformes Verhalten wäre ihnen schlicht unmöglich.

Es ist daher notwendig, die Normen des § 46 Abs. 4 lit. d StVO iVm § 99 Abs. 2c lit. 7 StVO idgF mit der 24. StVO-Novelle in Einklang zu bringen.

- Normadressat können nicht Fahrzeuge sein, sondern nur die Lenker von Fahrzeugen.
- Als problematisch könnte sich die Textierung „Stockt der Verkehr ...“ (§ 46 Abs. 6 erster Satz) erweisen. Die StVO kennt bislang weder die Begriffe „Stockung“ noch „Stocken“, sodass ein weiterer unbestimmter Gesetzesbegriff in das Gesetz eingefügt werden würde. Konkret stellt sich die Frage, wann der Verkehr noch flüssig ist, bzw. ab welcher Geschwindigkeit der Normadressat davon auszugehen hat, dass der Verkehr bereits stockt und somit die Voraussetzungen zur Bildung der Rettungsgasse vorliegen. Die Textierung der Novelle gibt darüber weder Auskunft noch Anhaltspunkte für den Einzelfall. Klarheit über den konkreten Inhalt des Gesetzesbegriffs „Stocken des Verkehrs“ ist auch durch Interpretation der Novelle im Normgefüge der StVO nicht zu schaffen.
- Aus Sicht der Rechtsanwendung ist anzumerken, dass für den Lenker eines Fahrzeuges, der zwar die Rettungsgasse bilden will, dies aber aus faktischen Gründen nicht kann, etwa weil er durch andere Verkehrsteilnehmer daran gehindert wird, Beweisnotstände geradezu vorprogrammiert sind. Ein solcher Lenker wird versuchen, so schnell wie möglich die von seinem Fahrzeug indirekt ausgelöste Behinderung von Einsatzfahrzeugen abzustellen. Er wird diesen Ort zügig verlassen und begibt sich dadurch der Möglichkeit zur Aufnahme von Beweisen für das ihm drohende Verwaltungsstrafverfahren, in welchem er sich gem. § 5 Abs. 1 VStG vom verwaltungsstrafrechtlichen Vorwurf, Einsatzfahrzeuge behindert zu haben, freizubeweisen hätte.
- Allenfalls unerwünschte Folgen könnte der Umstand zeitigen, dass sämtliche Fälle faktischer Unmöglichkeit zur Bildung einer Rettungsgasse - man denke beispielsweise an baustellenbedingte Verengungen der Fahrbahn - ausschließlich auf der Ebene des VStG zu lösen wären. Auf die obigen Ausführungen zu den zu erwartenden Beweisnotständen darf verwiesen werden.
- Aus praktischer Sicht lässt der Entwurf offen, wie die Normunterworfenen vorzugehen haben, wenn auf einer Straße mit mehr als zwei Fahrstreifen die Rettungsgasse im Staufall bereits gebildet wurde, die Zufahrt zur Autobahn bzw. Autostraße, die vom Einsatzfahrzeug benützt werden soll, jedoch - etwa von Sattelschleppern - versperrt ist. In Einzelfällen würde dann zwar die Rettungsgasse gebildet worden sein, die Einsatzfahrzeuge könnten sie jedoch schlicht nicht befahren.
- Dem allgemeinen Teil der Erläuterungen ist zu entnehmen, dass erwartet wird, durch die neue Regelung den Umstand hintanzuhalten, dass der Pannestreifen für die Einsatzfahrzeuge nicht befahrbar ist, weil viele Autofahrer versuchen, verbotenerweise auf dem Pannestreifen an einer unfallsbedingten Kolonne vorbeizufahren. Es ist nicht ersichtlich, welche Gründe die Erwartung stützen, dass nun jene Autofahrer, die verbotenerweise den Pannestreifen befahren, durch die neue Regelung dazu angehalten werden sollen, die zu bildende Rettungsgasse nicht zu befahren. Die in den Erläuterungen dargelegten spezialpräventiven Ziele sind aus unserer Sicht mit der neuen Regelung nicht zu erreichen.

Die vorausschauende Bildung einer Rettungsgasse verlangt vom Normunterworfenen jedenfalls mehr Umsicht, Flexibilität und Kreativität - kurz Improvisationsfähigkeit - als die geltende Rechtslage zum Pannestreifen als „Rettungsgasse“.

- Die Wirtschaftskammer Österreich regt weiters an, auch Straßendienstfahrzeuge (§ 27 StVO idgF) und Fahrzeuge von Abschleppdiensten in den Benutzerkreis der Rettungsgasse aufzunehmen.

Zu 3 (§ 99 Abs. 2c Z 9 und 10):

Die Strafdrohung ist zu hoch gegriffen, zumal dem Normunterworfenen ein völlig neues Verhalten abgefordert wird. Die Gewöhnung an die neue Regelung, welche Voraussetzung für das kollektive, koordinierte Verhalten zur Bildung einer Rettungsgasse ist, kann erst geraume Zeit nach dem Inkrafttreten der Novelle erwartet werden.

Aus unserer Sicht könnte mit der Strafdrohung des § 99 Abs. 3 StVO idgF (Geldstrafe bis zu 726 Euro, im Fall ihrer Uneinbringlichkeit Arrest bis zu zwei Wochen) jedenfalls das Auslangen gefunden werden.

Zusatzwünsche:

Die Wirtschaftskammer Österreich erlaubt sich an dieser Stelle ferner, die nicht nur im Rahmen der Stellungnahme vom 18.3.2011 zur 23. StVO-Novelle zur Kenntnis gebrachten Zusatzwünsche nochmals aufzulisten.

Wir erinnern 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 Kurzparzone 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 ihrer Tätigkeit zu verrichten. Die Tätigkeit dieser Betriebe trägt wesentlich zur Vermeidung von Seuchen und Krankheiten bei und ist daher im öffentlichen Interesse gelegen.

Wie 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 schnellst möglich wieder in den Ursprungszustand (barrierefrei) rückversetzt werden, damit keine Gefahr - wie z.B. Stolpergefahr, Blitzschlag, Gefährdung durch Windlast oder aus statistischen 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 erläuterten 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 Saugdrucktankfahrzeuge 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 Verwaltungsgerichtshof 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, aus dem hervorgeht, dass ohne die Erteilung der Ausnahmegenehmigung die wirtschaftliche Existenz des Unternehmens konkret gefährdet ist.

Diese Sicht der Verwaltungsbehörden ist überschießend und verhindert eine angemessene Berücksichtigung der wirtschaftlichen Gegebenheiten 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 fahrzeugähnlichen 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.

- **Zentrumszone:**

Wir sprechen uns erneut für die Aufnahme der Regelungen zur Zentrumszone aus.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüße



Dr. Christoph Leitl
Präsident



Mag. Anna Maria Hochhauser
Generalsekretärin