

Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abteilung - IV/ST5
Rechtsbereich Straßenverkehr
zH Frau Mag. Holzerbauer-Högler
Radetzkystraße 2
1030 Wien

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

per E-Mail

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
BMVIT-161.001/0001-IV/ST5
16.9.2013

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Rp 25976/15/13/DU
Mag. David Ulbrich

Durchwahl
4027

Datum
28.10.2013

Entwurf einer 26. Novelle der Straßenverkehrsverordnung; Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Mag. Holzerbauer-Högler,

die WKÖ bedankt sich für die Übermittlung der Unterlagen zur 26. StVO-Novelle.

Wir stehen dem beabsichtigten Fahrverbot für Lkw mit einem hzG von mehr als 7,5 t auf dem äußerst linken Fahrstreifen auf drei- oder mehrspurigen Autobahnabschnitten nicht grundsätzlich ablehnend gegenüber.

Einen viel wesentlicheren Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit würde die Verringerung des hohen Geschwindigkeitsunterschiedes zwischen den Verkehrsteilnehmern leisten. Diesen Schluss indiziert insbesondere auch das Gutachten des KfV, welches dem gegenständlichen Gesetzesentwurf auf Tatsachenseite zugrunde liegt. Auf Seite 12 dieses Gutachtens - im Rahmen der gutachterlichen Stellungnahme - etwa wird unter 3.1. wörtlich ausgeführt:

„Um den Verkehrsfluss zu homogenisieren, die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zu erhöhen sowie zur Vermeidung von Unfällen, die in direktem Zusammenhang mit großen Geschwindigkeitsunterschieden auf dem ganz linken Fahrstreifen bei drei oder mehr Fahrstreifen stehen, wird die Einführung eines Fahrverbotes für Lkw mit mehr als 7,5 t höchst zulässigem Gesamtgewicht auf dem ganz linken Fahrstreifen bei drei oder mehr Fahrstreifen des österreichischen Autobahn- und Schnellstraßennetzes als wesentliche Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit angesehen (Hervorhebungen durch WKÖ).“

Im Zentrum der gutachterlichen Stellungnahme stehen eindeutig große Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Fahrzeugen. Diese gutachterliche Kernaussage findet sich im Vorblatt des Gesetzesentwurfs unter der Rubrik Problemanalyse beinahe wortgleich wieder.

Diese Aussage ist ohne weiteres generalisierbar:

Um den Verkehrsfluss zu homogenisieren, und im Sinne der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs und zur Vermeidung von Unfällen, die in direktem Zusammenhang mit großen Geschwindigkeitsunterschieden stehen, empfiehlt und fordert die WKO die Aufhebung des generellen Nacht-60ers für Lkw mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t in der Zeit von 22 Uhr bis 5 Uhr (§ 42 Abs 8 StVO).

Gerade unter dem Verkehrssicherheitsaspekt ist in den Nachtstunden - bei Dunkelheit und der damit erhöhten Gefahr eingeschränkter Reaktionsfähigkeit - eine Geschwindigkeitsbeschränkung für Lkw auf 60 km/h nicht zu verantworten. Der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Lkw und Pkw beträgt bis zu 70 km/h: Lkw müssen weniger als halb so schnell fahren wie Pkw.

Keinesfalls wollen wir unsere Forderung dahingehend entstellt verstanden wissen, dass eine Annäherung der erlaubten Höchstgeschwindigkeiten durch Herabsatzung der Geschwindigkeitsbeschränkungen für Pkw gefordert wäre; dies lediglich zur Klarstellung.

Allfälligen Gegenargumenten betreffend Umweltschutz oder Lärmschutz sei entgegnet, dass die Fahrzeugindustrie Motoren und Abrollgeräusche auf das europaweit übliche Lkw-Tempo von 80 km/h optimiert hat. Die geringsten Emissionswerte liegen somit bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h.

Moderne Nutzfahrzeuge, die von 22 Uhr bis 5 Uhr verwendet werden müssen, um vom generellen Nachtfahrverbot ausgenommen zu sein, müssen die gesetzlichen Kriterien der „Lärmarmut“ nachweislich erfüllen. Zusammen mit den Investitionen der ASFINAG in Lärmschutzmaßnahmen entlang von Autobahnen und Schnellstraßen ist ein effizienter Anrainerschutz gesichert.

Zur Untermauerung der Forderung nach Novellierung des § 42 Abs 8 StVO hat der Fachverband Güterbeförderung eine Unterschrifteninitiative zur „Abschaffung des generellen Lkw-Nacht 60ers“ gestartet (diese läuft noch bis 31.12.2013). Per 13.09.2013 haben diese Forderung zur Abschaffung bisher insgesamt **9.864 Personen** mit ihrer Unterschrift unterstützt (davon 1.065 Unternehmer, 5.030 Lkw-Lenker und 3.769 Sonstige). Vor allem die hohe Anzahl an Unterstützern aus dem Lenkerbereich zeigt auf, dass dieser Forderungspunkt einen breiten Konsens darstellt.

Wir wiederholen daher mit Nachdruck die Forderung nach Abschaffung des generellen Nacht-60ers durch Änderung des § 42 Abs 8 StVO dahingehend.

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 zur 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 ehestmöglich 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.

- **§ 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, welchem Sondertransportbegleiter die Möglichkeit gibt, ein Überholverbot für Lastwagen in ihrer Warnleiteinrichtung aufscheinen zu lassen.

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