

Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie
Rechtsbereich Kraftfahrwesen und
Fahrzeugtechnik
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Abteilung für Verkehrs- und Infrastrukturpolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T 0590900DW | F 05909004030
E verkehrspolitik@wko.at
W wko.at/vp

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
GZ-BMVIT-170.706/0009-II/ST4
16.04.2009

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Vp 25638/17/09/Dr.GS/Sa
Dr. Günter Schneglberger

Durchwahl
4024

Datum
19.05.2009

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Führerscheingesetz (13. FSG-Novelle) und die Straßenverkehrsordnung geändert werden; Versendung zur Begutachtung

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Wirtschaftskammer Österreich bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfes einer 13. FSG-Novelle.

Zu den einzelnen Bestimmungen:

Zu § 24 Abs. 3 FSG:

Mit der Durchführung des Verkehrscoachings sollten nur jene Verkehrspsychologen gemäß FSG-NV betraut werden, die bereits über entsprechende Erfahrung im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit und speziell mit Nachschulungen von alkoholauffälligen Lenkern verfügen. Wir fordern daher, dass das Verkehrscoaching von derart hochqualifiziertem Personal mit den entsprechenden verkehrspsychologischen Methoden durchgeführt werden soll, da sonst die Gefahr besteht, dass die Einführung dieser neuen Maßnahme nicht die gewünschte Wirkung erzielen wird.

Zu § 100 StVO:

Anzumerken ist, dass die in § 100 StVO vorgesehene unterschiedliche Behandlung gleicher Tatbestände - je nachdem, ob ein Organmandat ausgestellt oder eine Anonymverfügung zugesandt wird - in Bezug auf die unterschiedlichen Höchst- und Mindeststrafsätze nicht nachvollzogen werden kann. Auch ist die Mindeststrafe von Euro 30,- bei nur geringfügigsten Überschreitungen (zB 131 km/h) im Falle einer Anonymverfügung nicht gerechtfertigt.

Zusätzlich zu den vorgeschlagenen Änderungen erlauben wir uns, folgende Wünsche vorzubringen:

Mit großer Verwunderung müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass mit dieser Novelle der StVO für die Wirtschaft notwendige Änderungen, die wir bereits des Öfteren vorgebracht haben, nicht berücksichtigt wurden.

Wir erlauben uns an dieser Stelle diese Liste (siehe Anlage) in Erinnerung zu bringen, sowie um folgende Punkte zu ergänzen:

Zu § 9 Abs. 6 letzter Satz:

Da Taxifahrzeuge ein Teil des ÖPNV sind, besteht der Wunsch, „Taxis“ in die Gruppe derjenigen Fahrzeuge aufzunehmen, die durch Verkehrszeichen von der Verpflichtung des Einordnens nach Richtungspfeilen befreit werden können. Dies ist insbesondere im Hinblick auf § 24 Abs. 1 lit. i und § 76a Abs. 5 StVO sinnvoll.

Zu § 24 Abs. 1 lit. d und Abs. 2a:

Gerade im dicht verbauten Gebiet ist es oft notwendig, dass der Taxi- und Mietwagenlenker im Bereich der 5 m-Zone einer Kreuzung hält, um so seinen Fahrgast an sein Ziel zu bringen. Da der Lenker das Fahrzeug für das Ein- und Aussteigen seines Fahrgastes nicht verlässt, ist gewährleistet, dass zB beim Herannahen von Einsatzfahrzeugen der Kreuzungsbereich sofort verlassen werden kann. Gleiches gilt auch für das Aus- oder Einsteigenlassen im Bereich von „Halteverbotszonen“.

Zu § 27:

Lenker von Fahrzeugen zur Aufstellung, Abholung oder zum Auspumpen von Mobil-WC-Anlagen oder von Senkgruben müssen oftmals zu verkehrstechnisch schwierig erreichbaren Stellen (z.B.: Fußgängerzonen nach einer Großveranstaltung, Baustellen usw.) gelangen, um ihre Tätigkeit gemäß Kundenauftrag durchzuführen. Da die Arbeit dieser Betriebe wesentlich zur Volkshygiene beiträgt und daher im öffentlichen Interesse gelegen ist, sollten Fahrzeuge der Mobil-WC-Anlagenbetreiber bzw. die Fahrzeuge von Betrieben, die Senkgruben entleeren, den selben Ausnahmeregelungen unterliegen, wie die Fahrzeuge der Kanalwartung und -revision.

Zu § 36:

Eine zeitgemäße Bevorrangung des öffentlichen Linienverkehrs erfordert eine Optimierung der Verkehrslichtsignalanlagen von Schienenfahrzeugen und Linienbussen mit entsprechend intelligenten Verkehrsschaltungen. Daher sprechen wir uns dafür aus, jeweils in den Abs. 1, 2 und 3 die Wortfolge „unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse des öffentlichen Linienverkehrs“ einzufügen.

Zu § 38:

Da Taxi- und Mietwagen Teil des ÖPNV sind, sprechen wir uns für deren Mitbenutzung von Fahrstreifen mit Signalisierung zur Verkehrsbeschleunigung aus.

Zu § 42:

Wir regen an, kombinierte Hochdruck-, Saug- und Spülfahrzeuge vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot auszunehmen. Im Sinne der Krankheiten- und Seuchenvermeidung ist es erforderlich, dass die Abwasserkanäle funktionieren. Es liegt daher im öffentlichen Interesse, dass die Kanalräumungsfahrzeuge zu jeder Zeit zu den Kanälen gelangen können, um vorhandene Gebrechen zu beseitigen und die Funktionstüchtigkeit der Rohranlagen wieder herzustellen.

Die zur Erfüllung der Weiterbildungsverpflichtung von Berufskraftfahrern notwendigen praktischen Ausbildungsfahrten stellen keine vom Regelungszweck des § 42 umfassten gewerblichen Beförderungen dar und sollen daher auch am Wochenende zulässig sein. Im Rahmen der vorgesehenen Weiterbildungen für LenkerInnen werden auch „ECO“ bzw. „Sprintspar-Trainings“ absolviert, die als Ziel haben, FahrzeuglenkerInnen eine wirtschaftliche und auch umweltfreundliche Fahrweise näherzubringen, um in weiterer Folge den Kraftstoffverbrauch zu reduzieren. Für Unternehmer bzw. deren Mitarbeiter, die ihre Fahrzeuge in der grenzüberschreitenden Beförderung einsetzen und sich wochentags keine Möglichkeit ergibt, derartige Ausbildungsfahrten durchzuführen, ist die Zulässigkeit und praktikable Durchführbarkeit solcher Trainings auch am Wochenende nötig. Aufgrund der geringen Anzahl dieser Trainingsfahrten ist jedenfalls keine Beeinträchtigung des Verkehrs bzw. keine Aushöhlung des Wochenendfahrverbots zu erwarten.

Zu § 42 Abs. 8:

Seit der Einführung des Nachtfahrverbotes und der damit verbundenen Geschwindigkeitsbeschränkung wurde sehr viel für den Lärmschutz unternommen. Neben baulichen Maßnahmen entlang dem Infrastrukturnetz Straße konnten die Fahrzeughersteller wesentliche technische Neuerungen einführen, die heute dafür sorgen, dass das Abrollgeräusch bereits lauter ist wie das Motorengeräusch. Daher ist die bestehende Regelung der Geschwindigkeitsbeschränkung nicht mehr gerechtfertigt. Eine generelle Anhebung auf 80 km/h mit punktuell notwendigen Reduktionen auf 60 km/h würde auch zu einer Reduktion des „Schilderwaldes“ führen.

Zu § 76a Abs. 5 lit. a:

In Fußgängerzonen, die mit Bussen oder Schienenfahrzeugen befahren werden dürfen, ist es wünschenswert, dass Taxis als Teil des ÖPNV ebenfalls diese Streckenabschnitte benützen dürfen. § 76a sollte daher entsprechend ergänzt werden.

Zu § 97:

Derzeit schreiben einzelne Bundesländer (wie z.B. Vorarlberg) im Rahmen von Sondertransportbewilligungen die Verwendung von Überholverbotszeichen (ohne gesetzliche Grundlage) vor. Es sollte daher den Organen der Straßenaufsicht (§ 97) die Kompetenz zur Anordnung eines Überholverbotes mittels einer Warnleiteinrichtung bei Begleitfahrzeugen von Sondertransporten eingeräumt werden.

Zum Schülertransportausweis:

Auf Grund der Tatsache, dass durch die Umsetzung der Berufskraftfahrerrichtlinie nunmehr alle im gewerblichen Berufsverkehr eingesetzten Lenker einer umfangreichen Aus- als auch einer regelmäßigen Weiterbildung unterliegen, könnte die spezielle Regelung hinsichtlich der Ausstellung eines „Schülertransportausweises“ entfallen. So müssten die bundesrechtlichen Regelungen entsprechend angepasst werden (so zB FSG-DV).

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße



Dr. Christoph Leitl
Präsident



Mag. Anna Maria Hochhauser
Generalsekretärin

Anlage: Wünsche der Wirtschaft zur Änderung der StVO vom 3.12.2007