



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abteilung - IV/ST5
Rechtsbereich Straßenverkehr
zH Herrn Mag. Christian Kainzmeier
Radetzkystraße 2
1030 Wien

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

Per E-Mail

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
BMVIT-161.000/0003-IV/ST5/2012
8.10.2012

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Rp 25976/13/12/DU
Mag. David Theodor Ulbrich

Durchwahl
4027

Datum
31.10.2012

Entwurf einer Novelle der Straßenverkehrsordnung

Sehr geehrter Herr Mag. Kainzmeier,

die Wirtschaftskammer Österreich bedankt sich für die Übersendung der Unterlagen zum Entwurf einer Novelle der Straßenverkehrsordnung. Binnen offener Frist zum 6.11.2012 nehmen wir dazu Stellung.

Ausdrücklich begrüßen wir die geplante Erweiterung des Ausnahmenkatalogs vom Wochenend- und Feiertagsverbot für Lkw. Insbesondere freut uns, dass nunmehr auch „Fahrten zur Behebung von Kanalgebühren“ in den Ausnahmenkatalog Eingang gefunden haben (§ 43 Abs. 2).

1. Themenbereich Parkerleichterung für Hebammen:

Wir sprechen uns nicht gegen die ins Auge gefasste Parkerleichterung für Hebammen aus, erlauben uns jedoch, die bereits im Zuge des Begutachtungsverfahrens zur 25. StVO-Novelle ausgeführten Änderungs- und Erweiterungsvorschläge zu wiederholen:

§ 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 herangetragen 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 Gesetzesebene klarzustellen, dass das Halteverbot im Haltestellenbereich von Massenbeförderungsmitteln unberührt bleibt.

2. Themenbereich Begegnungszone:

Die Wirtschaftskammer Österreich begrüßt die geplante Einführung der Begegnungszone.

Wir sprechen uns aber dagegen aus, dass in Begegnungszonen sowohl das Halten als auch das Parken nur an gekennzeichneten Stellen erlaubt sein soll. Diese Bestimmung (§ 23 Abs. 2a letzter Satz) muss auf das Parken beschränkt werden, ansonsten werden noch weitere Verkehrszeichen erforderlich. Die Bestimmung in der vorgeschlagenen Form würde die Gestaltungsmöglichkeiten somit einschränken und in der Begegnungszone angesiedelte Betriebe beeinträchtigen.

Nach wie vor geben wir der Bezeichnung „Zentrumszone“ bzw. alternativ „Wohn- und Geschäftszone“ anstelle von „Begegnungszone“ den Vorzug. „Begegnungszone“ ist ja auch ein Institut des Schweizer Straßenverkehrsrechts. Dabei handelt es sich jedoch nur um ein ähnliches Konzept. So ist in der Schweiz etwa Kindern das Spielen in der Begegnungszone erlaubt. Kindern soll nach den bislang diskutierten Vorschlägen in der österreichischen Version der Begegnungszone das Spielen nicht erlaubt sein. Die WKÖ spricht sich jedenfalls dafür aus, dass Kinder aus Gründen der Verkehrssicherheit das Spielen in der neu zu schaffenden Zone verboten sein soll. Bei Verwendung der Bezeichnung „Begegnungszone“ im deutschen Sprachraum würden zwei verschiedene Verkehrsregelungen mit zwei verschiedenen Verkehrszeichen mit gleichem Namen bestehen.

Dem Vorschlag, dass Radfahrern das Nebeneinanderfahren in der Zentrumszone erlaubt sein soll, stehen wir ablehnend gegenüber (§ 68 Abs. 2). Dies aus Gründen der Verkehrssicherheit und vor dem Hintergrund des Rücksichtnahmegebots, welches in der Begegnungszone gelten soll: Die stringente Anwendung dieses Rücksichtnahmegebotes verbietet das Nebeneinanderfahren geradezu - gerade die Rücksicht gegenüber den übrigen Verkehrsteilnehmer verbietet das Nebeneinanderfahren. Darüber hinaus ist den Radfahrern das Nebeneinanderfahren ja wieder untersagt, sobald die Zentrums- bzw. Begegnungszone endet. Wir befürchten Verwirrung bei sämtlichen Normunterworfenen, die sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken kann. Die Ausnahme für Trainingsfahrten gem. § 68 Abs. 2 StVO wird im Anschluss an Zentrumszonen ja typischerweise nicht greifen.

3. Themenbereich Fahrradstraße:

Die Einführung einer Fahrradstraße wird von der Wirtschaftskammer Österreich in vorhandenen bebauten Gebieten generell abgelehnt. Sollte die Fahrradstraße dennoch Realität werden, fordern wir, dass im Gesetz zweifelsfrei normiert wird, dass sämtlichen Formen von Ziel- und Quellverkehr, Anrainerverkehr usw. die Zu- und Abfahrt erlaubt ist. Im Rahmen des Personenbeförderungsgewerbes muss gewährleistet sein, dass Fahrgäste ein- und aussteigen können. Die Einführung von Fahrradstraßen würde in schon jetzt bebautem Gebiet dazu führen, dass Kraftfahrzeuge Umwegverkehre in Kauf nehmen müssen, was aus umweltpolitischer Sicht strikt abzulehnen ist. Es scheint auch wirtschaftlich nicht rechtfertigbar, Straßen für die Aufnahme schwerer Fahrzeuge zu bauen, die dann nur noch von sehr leichten Fahrrädern verwendet werden dürfen.

Wir können uns Fahrradstraßen ausschließlich in völlig neu geplanten und gestalteten Wohnbaugebieten vorstellen. Im Zuge von Gesamtplanungen (z.B. in Wien im Bereich des Asperner Flugfeldes) wäre es möglich, Fahrradstraßen zu gestalten, die eines geringeren technischen und finanziellen Aufwandes bedürfen, als „normale“ Straßen für den Kraftfahrzeugverkehr.

Sollte die Fahrradstraße Realität werden, wäre jedenfalls klarzustellen, dass durch das Verkehrszeichen „Fahrradstraße“ nur der Fahrbahnteil, der dem Fahrzeugverkehr dient, umfasst wird und nicht auch die dem Fußgängerverkehr dienenden Straßenteile.

4. Themenbereich Radwegbenutzungspflicht:

Die Aufweichung der Radwegbenutzungspflicht lehnen wir schon aus Verkehrssicherheitsgründen strikt ab. Die Vermischung von Gruppen von Verkehrsteilnehmern mit unterschiedlichen Bewegungsgeschwindigkeiten ist schadensträchtig. Aus wirtschaftlicher Sicht ist nicht einzusehen, weswegen Verkehrsflächen geschaffen wurden, die dann nicht benützt werden. Sollte es Radwege geben, die ungeeignet sind, könnten diese entweder verbessert oder aufgelassen werden.

Abschließend wiederholen wir, dass wir uns aus Gründen der Verkehrssicherheit weiterhin gegen den Freibrief für Radfahrer für das Nebeneinanderfahren im Zuge von Trainingsfahrten aussprechen (§ 67 Abs. 2 StVO idgF): Die Praxis hat gezeigt, dass diese Regelung oft nicht eingehalten wird (etwa durch Verwendung von Renndressen bei einem schlichten Radausflug). Die Sicherheit, Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs werden so unnötig beeinträchtigt; es kommt immer wieder zu gefährlichen Situationen und Unfällen. Wenn die Möglichkeit des Nebeneinanderfahrens in § 68 Abs. 2 nicht entfallen kann, sollten zumindest handhabbare Kriterien für das Nebeneinanderfahren bei Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern eingeführt 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 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