

Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
Radetzkystraße 2  
1031 Wien

**Wirtschaftskammer Österreich**

Wiedner Hauptstraße 63  
Postfach 191  
1045 Wien  
Telefon +43(1)50105DW  
Telefax +43(1)50105233  
Internet: <http://www.wko.at/vp>  
E-Mail: vp@wko.at/vp

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom Unser Zeichen, Sachbearbeiter  
Zl. 160.007/3-II/B/6/01 Vp 25976/14/01/Mag.Tr/Sa  
1.03.2001 Mag. Rainer Trybus

Durchwahl 4004 Datum 11.04.2001

**Entwurf einer 21. Novelle zur Straßenverkehrsordnung**

Trotz der bekannten, auch in den Erläuterungen aufgezeigten Problematik hinsichtlich Testverfahren und Kosten zur Feststellung von Beeinträchtigungen durch Suchtgifte erhebt die Wirtschaftskammer Österreich gegen den Entwurf der 21. StVO-Novelle keinen grundsätzlichen Einwand, weil dadurch die Verkehrssicherheit erhöht werden soll.

Bedenken müssen allerdings gegenüber Z. 3 des Entwurfes (§ 5 Abs. 11) angemeldet werden, da der Zweck der Untersuchung von Speichel und Schweiß nicht dem medizinischen Nachweis der Fahruntüchtigkeit dient, sondern einer verpflichtenden Teilnahme an medizinischen Versuchen gleich kommt. Ob dies mit den Grundrechten vereinbar ist, erscheint fraglich. Testreihen und Untersuchungen sind sicherlich zu fördern, doch sollten diese auf freiwilliger Basis erfolgen und nicht dem Straßenverkehrsteilnehmer verpflichtend auferlegt werden, zumal durch die neu eingeführten verpflichtenden Blutuntersuchungen der Normzweck ohnehin erreicht werden kann. Darüber hinaus liegt zumindest

eine Systemwidrigkeit vor, da eine derartige Norm mangels unmittelbaren Konnexes zum Regelungsgegenstand (Straßenverkehrsordnung) wohl nicht in der StVO normiert werden sollte.

Zusätzlich zum vorliegenden Entwurf einer 21. Novelle zur StVO wiederholt die Wirtschaftskammer Österreich ihre Wünsche nach Änderung insbesondere folgender Punkte:

**Zu § 23 Abs. 3a:**

Das vorletzte Wort müsste von "angehalten" in "gehalten" umformuliert werden, da dies ein Redaktionsverschulden in der 19. StVO-Novelle war.

**Zu § 24 Abs. 1 lit. e**

Hier werden Halte- und Parkverbote im Haltestellenbereich eines Massenbeförderungsmittels geregelt. Abs. 2a gestattet jedoch allen Verkehrsteilnehmern das kurze Anhalten zum Aus- und Einsteigen. Das Einsteigen verursacht durchwegs lange Aufenthalte, der Fahrgastwechsel im Linienverkehr wird dadurch zwangsläufig in zweiter Spur abgewickelt und verursacht Unmut bei den Fahrgästen bis hin zur Gefährdung sowie zu Verkehrsstaus durch Blockierung der Fahrspur für den Durchzugsverkehr. Es wird deshalb gebeten, zu überlegen, ob nicht zumindest bestimmte Fahrzeugkategorien festgelegt werden können, denen das kurze Anhalten gestattet werden kann.

**Zu § 26a Abs. 4 bzw. § 43 Abs. 10:**

Jene Ausnahmebestimmungen in der StVO, die die Post gegenüber sonstigen Verkehrsteilnehmern begünstigen, sind in dieser Form nicht gerechtfertigt. Bei der Begründung für die Ausnahmen von Halte- und Parkverboten wird davon ausgegangen, dass bei einem Einsatz der Post als Besteller und Erhalter von Infrastruktur in

- 3 -

den Bereichen Fernmeldewesen und Telekommunikation unnötige, durch fehlende Parkmöglichkeiten hervorgerufene Verzögerungen und damit möglicherweise verbundene Auswirkungen aus gesamtwirtschaftlichem und öffentlichem Interesse zu vermeiden sind. Private Anbieter können aber von diesen durchaus sinnvollen Ausnahmen nicht Gebrauch machen. Diese Ungleichbehandlung (Privilegierung der Post im Verhältnis zu sonstigen gleichartigen Betreibern, beispielsweise von Paketdiensten) ist unseres Erachtens nach nicht haltbar. Daher müsste die Regelung des § 26a Abs. 4 auch auf bestimmte Speditionsleistungen (zumindest für schnelle Paketzustellungen) ausgeweitet werden.

**Zu § 38 in Verbindung mit § 53 z. 24 und 25:**

In § 53 Z. 24 und 25 wird die Nutzung von Straßen bzw. Fahrstreifen für Omnibusse geregelt und unter anderem den Taxifahrzeugen die Mitbenützung gestattet. Infolge von Beschleunigungsmaßnahmen werden Busspuren auch bis an Kreuzungen herangeführt. Die Verkehrslichtsignalanlagen sind dabei größtenteils mit einer Sondersignalisierung (gemäß § 38 Abs. 8) versehen. Es erhebt sich daher die Frage, ob nicht auch alle Fahrzeuge, die legal diese Fahrstreifen bzw. Straßen mitbenutzen, sich an diese Sondersignalisierung halten dürfen.

**Zu § 42:**

Beim Wochenend- und Feiertags-Fahrverbot sollten aus der Sicht der Wirtschaft folgende Erleichterungen vorgenommen werden:

- a) In § 42 Abs. 1 sollte bei den Ausnahmen neben der Beförderung von Milch und unaufschiebbaren Fahrten mit Lkw des Bundesheeres auch der „Abschleppdienst“ angefügt werden (der übrigens bereits vom Fahrverbot nach Abs. 2 ausgenommen ist). Es kommt immer wieder vor, dass zur Bergung bzw. zum

Abschleppen an Wochenenden und Feiertagen Kraftfahrzeuge mit Anhänger eingesetzt werden müssen. Leider sind hier wiederholt Bestrafungen von Abschleppfirmen vorgekommen.

- b) In Absatz 2a, in dem die Ausnahmen für den kombinierten Verkehr enthalten sind, sollte der Ausdruck „innerhalb eines Umkreises mit einem Radius von 65 km“ ersatzlos gestrichen werden. Diese Beschränkung ist nämlich weder zweckmäßig noch sachlich gerechtfertigt. Zahlreiche ländliche Regionen sind derzeit in diesen Vor- bzw. Nachlauffahrten des kombinierten Verkehrs nicht erreichbar, was die Standortgunst für diese Gebiete verschlechtert.
- c) Die Ausnahmetatbestände des Abs. 3 sollten von „leicht verderblichen Lebensmitteln“ auf „leicht verderbliche Lebensmittel oder andere leicht verderbliche Güter“ ausgeweitet werden. Wiederholt müssen an Wochenenden leicht verderbliche Güter, die nicht als „Lebensmittel“ im Sinne des ATP zu verstehen sind, befördert werden. Dies betrifft zum Beispiel Substanzen zur Herstellung von Medikamenten oder landwirtschaftliche Erzeugnisse (wie Getreide, Zuckerrüben und dgl.), die während der Erntezeit raschest von den Feldern ins Lager bzw. zur Verarbeitung gebracht werden müssen. Auch die Beförderung von Schnittblumen muss oft an Wochenenden oder Feiertagen erfolgen. Derzeit ist es erforderlich, für solche Beförderungen an Wochenenden und Feiertagen wegen der extremen Wetterabhängigkeit der Ernte bzw. der hohen Verderblichkeit der Produkte Sonderbewilligungen zu erwirken. Der damit verbundene Verwaltungsaufwand könnte vermieden werden, ohne dass sich dadurch die Anzahl der Transporte an Wochenenden und Feiertagen erhöhen würde.
- d) Das bestehende Verbot der Beförderung von Großvieh auf Autobahnen während des Wochenend- und Feiertagsfahrverbotes sollte ersatzlos gestrichen werden. Es widerspricht nämlich

den grundlegendsten Tierschutzgedanken, da jede Verkürzung der Transportdauer eine Erleichterung für die Tiere darstellt. Darüber hinaus ist die gleichmäßige Fahrt auf der Autobahn auch wegen der geringeren Zahl an Brems- und Beschleunigungsmanövern sowie Richtungsänderungen gegenüber einer Fahrt auf einer Bundesstraße als wesentlich tiergerechter anzusehen.

- e) Keinesfalls den modernen Erfordernissen entspricht, dass die Ausnahmen vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot gemäß Abs. 3 nur für Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeuge und selbstfahrende Arbeitsmaschinen gelten. Dies war früher gerechtfertigt, als Kühlfahrzeuge lediglich Solo-Lkw oder Sattelkraftfahrzeuge waren. Nunmehr kommen vermehrt auch Kraftwagenzüge zum Einsatz, sodass hier eine sachlich nicht gerechtfertigte Differenzierung besteht. Auch bei der Beförderung von Schlacht- und Stechvieh werden verstärkt Lkw mit Anhängern eingesetzt, was derzeit jedoch an Wochenenden und Feiertagen nicht zulässig ist.
- f) Unter die Ausnahmebestimmungen vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot sollte auch die Beförderung periodischer Druckwerke (Zeitungen und Zeitschriften) fallen, die naturgemäß auch während der Fahrverbotszeit befördert werden müssen. Wenn bei diesen Beförderungen durch eine Erweiterung der Ausnahmebestimmungen auch Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t eingesetzt werden könnten, würde dies zu einer Verringerung der Fahrten beitragen.
- g) Ein Manko von § 42 Abs. 3 ist auch, dass die Befreiung von Leerfahrten im Zusammenhang mit den befreiten Fahrten nicht im Gesetz geregelt ist. Derzeit erfolgt diese Klarstellung nur über zwei Erlässe des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau vom 22.02.1961 (Zl. 182.164-IV/28-61) bzw. vom

8.05.1961 (Zl. 184.996-IV/28-61). Deshalb sollte Absatz 3 um folgenden Satz ergänzt werden: „Leerfahrten, die den in diesem Absatz genannten, vom Fahrverbot nach Absatz 2 ausgenommenen Fahrten unmittelbar vorangehen oder folgen, sind ebenfalls vom Fahrverbot nach Abs. 2 ausgenommen.“

h) Als weitere Ausnahme sollten in § 42 Abs. 3 die Fahrten des Markt-, Straßen- und Wanderhandels aufgenommen werden. Märkte finden naturgemäß vor allem an Wochenenden statt. Es ist daher für gewerbliche Marktbeschicker erforderlich, mit ihren Fahrzeugen an Wochenenden zu fahren. Die Überwachung der Einhaltung dieser Ausnahmebestimmung könnte mit § 288 Abs. 3 Gewerbeordnung 1994 verknüpft werden, wonach derartige Mitgliedsbetriebe verpflichtet sind, das Original des Gewerbescheines mitzuführen.

**Zu § 52 lit. a z. 1 in Verbindung mit § 54:**

Derzeit werden von den Behörden in Vollziehung der Straßenverkehrsordnung oftmals Fahrverbote mit dem Zusatz „ausgenommen Anrainer“ verordnet und durch entsprechende Schilder kundgemacht. Der Begriff „Anrainer“ umfasst nach der Spruchpraxis des VwGH nicht nur die Eigentümer von Grundstücken, sondern auch allfällige (Rechts-)Besitzer, sodass außer dem Eigentümer einer neben der Straße gelegenen Liegenschaft auch jenen Personen die Anrainereigenschaft zuerkannt wird, welche an dieser Liegenschaft ein Bestandsrecht besitzen (Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 12.9.1980, Slg. 10226 A). Anderen Personen kommt jedoch die Anrainer-Stellung nicht zu.

Daraus ergibt sich nun die Problematik, dass Taxiunternehmer, Handwerker, Besucher, Dienstnehmer usw. nicht unter den Anrainerbegriff fallen und daher von Rechts wegen Straßen mit einem Fahrverbot „ausgenommen Anrainer“ nicht befahren dürfen. Dies ist dem Verwaltungsgerichtshoferkenntnis vom 3.10.1984,

- 7 -

Zahl 84/03/0079, zu entnehmen. In der Praxis ist es jedoch erforderlich, auch diesem Personenkreis die Zufahrt auf Straßen mit allgemeinem Fahrverbot „ausgenommen Anrainer“ zu ermöglichen. Dies könnte dadurch geschehen, dass allfällige Zusatztafeln nur mit der Aufschrift „ausgenommen Anrainerverkehr“ angebracht werden, womit nach dem zitierten VwGH-Erkenntnis vom 3.10.1984 auch der Fahrzeugverkehr zu den Anrainern (Lieferanten, Besucher, Angestellte) zulässig wäre.

Deshalb sollte in der Straßenverkehrsordnung festgelegt werden, dass auf den gegenständlichen Zusatztafeln stets „ausgenommen Anrainerverkehr“ angeführt werden muss, damit auch dem oben genannten Personenkreis die Zufahrtsmöglichkeit offen gehalten wird.

**Zu § 76a:**

Es sollen dauernde Einfahrts- und Durchfahrtsmöglichkeiten für Taxi und Mietwagen zum Abholen bzw. Absetzen von Fahrgästen in Fußgängerzonen ex lege (und nicht nur durch Verordnungs- ermächtigung der Behörde) geschaffen werden.

Die Wirtschaftskammer Österreich ersucht das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, die zusätzlichen Novellierungswünsche bei der Erstellung der Regierungsvorlage zu berücksichtigen.

- 8 -

Wunschgemäß werden 25 Exemplare dieser Stellungnahme an das  
Präsidium des Nationalrates weitergeleitet.

Mit freundlichen Grüßen

Leopold Maderthaner  
Präsident

Dr. Manfred Gründler  
Generalsekretär-Stv.