

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und
Technologie
Rechtsbereich Straßenverkehr
Stubenring 1
1011 Wien

Wiedner Hauptstraße 73 | 1045 Wien
T (0)5 90 900DW | F (0)5 90 9004030
E verkehrspolitik@wko.at
W <http://wko.at/verkehrspolitik>

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
GZ: 160.007/0003-II/ST5
27.09.2004

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Vp 25976/10/04/Dr.Gr/Sa
Dr. Michael Grubmann

Durchwahl
4022

Datum
10.11.2004

Entwurf einer StVO-Novelle 2004

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Wirtschaftskammer Österreich bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfes einer StVO-Novelle 2004 und nimmt wie folgt Stellung:

Zu Z 14 (§ 26a Abs 4):

In Z 1 sollte es statt „Post und Telekom Austria AG“ besser „Österreichische Post AG“ heißen. Die früher durch den Ausdruck „PTA“ miterfasste Telekom Austria ist nunmehr durch Z 2 (sonstige Post, Paket und Telekommunikations oder Fernmeldedienstanbieter) erfasst. Aufgrund der unklaren Bestimmung, was unter „Postsendungen“ zu verstehen ist, wäre eine genauere Definition des Wortes „Postsendungen“ zielführend, da sonst jegliche Beförderung von Paketen unter diesem Begriff subsumiert werden kann.

Zu Z 20 (§ 42 Abs 2a bis 3):

In Abs 2a ist das Zitat „§ 2 Z 40 KFG 1967“ unrichtig und es müsste lauten: „§ 2 Abs. 1 Z 40 KFG 1967“.

Zu Z 20 (§ 42 Abs 3):

In Abs 3 besteht unseres Erachtens eine Diskrepanz zwischen dem Gesetzesentwurf und der in der Textgegenüberstellung angeführten Neufassung. In der Textgegenüberstellung werden

sowohl Abs 1 als auch Abs 2 zitiert, wohingegen im Entwurf selbst das Zitat „Absatz 2“ ein Indiz dafür ist, dass die alte Fassung wiedergegeben wurde. Auch die Erläuterungen zu dieser Änderung begründen, dass hinsichtlich der Ausnahmetatbestände in Abs 3 eine Differenzierung nach der Fahrzeugkategorie (Lkw mit Anhänger bzw. Sattelkraftfahrzeug) nicht gerechtfertigt ist.

Die in den nunmehrigen Absätzen enthaltene Ausweitung der Ausnahme für den kombinierten Verkehr (Straße - Schiff) wird ausdrücklich begrüßt. Allerdings müsste diese Erweiterung unbedingt auch in § 42 Abs 6 und Abs 7 (Verordnungsermächtigung zur Ausnahme von Straßenstrecken vom Nachtfahrverbot) berücksichtigt werden.

In § 42 Abs 3 sollte eine Klarstellung dahingehend aufgenommen werden, dass sowohl Zu- und Abtransport von Schaustellergeräten bzw Schaustellerfahrzeugen an Wochenenden erlaubt ist. Gerade in diesem Gewerbe gibt es eine Vielzahl von eintägigen Veranstaltungen an Wochenenden, wobei die Schausteller seitens der Veranstalter verpflichtet sind, die oftmals in Anspruch genommenen öffentlichen Verkehrsflächen kurzfristig wieder zu räumen.

Zu Z 22 (§ 46 Abs 4 lit d):

Die Ausnahme des Befahrens von Pannenstreifen sollte um jenen Fall erweitert werden, in dem der Beschleunigungsstreifen bei einer Autobahneinfahrt zu kurz bemessen ist; aufgrund der Verkehrssicherheit wäre in diesem Fall die kurzfristige Benützung des Pannenstreifens zum Einordnen in den ersten Fahrstreifen der Autobahn geboten.

Zu Z 23 (§ 48 Abs 4 und 5):

Im Interesse der deutlichen Erkennbarkeit von Verkehrszeichen und damit der Verkehrssicherheit spricht sich die Wirtschaftskammer gegen die geplante Novellierung aus, wonach die Anbringung von anderen Tafeln als Verkehrszeichen an Anbringungsvorrichtungen für Verkehrszeichen keinen Einfluss mehr auf die ordnungsgemäße Kundmachung haben sollen.

Zu Z 28 (§ 54 Abs 1):

Der Begriff „Lichtsignal“ ist der StVO unbekannt. Zur Vereinheitlichung der Terminologie sollte daher der in der StVO verwendete Begriff „Lichtzeichen“ zur Anwendung kommen.

Zu Z 30 (§ 54 Abs 5 lit. k):

In der Legende zu der neuen Zusatztafel sollte jeweils auch auf „Lichtzeichen“ Rücksicht genommen werden. Neben Straßenverkehrszeichen können auch Lichtzeichen für einzelne Fahrstreifen relevant sein.

Zu Z 35 (§ 89a Abs 8):

Grundsätzlich sollen die Kosten der Entsorgung eines Fahrzeuges auch vom Eigentümer getragen werden. Dies scheint jedoch im Fall des Diebstahls eines Fahrzeuges nicht gerechtfertigt, weil das Fahrzeug nicht mehr im Einflußbereich des letzten Fahrzeughalters steht. Die Kosten sollten dann nicht vom letzten Zulassungsbesitzer zu tragen sein, wenn dieser nachweist, dass das Fahrzeug ohne sein Verschulden entfernt werden musste und die Entsorgung auch nicht in seinem Interesse gelegen ist.

Zu Z 39 (§ 96 Abs 2):

Wenn aus Kostengründen eine zweijährige Überprüfungspflicht von angebrachten Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs nicht mehr zeitgemäß oder praxisorientiert ist, so wäre eine fünf- oder zehnjährige Überprüfungspflicht der Behörde besser als der gänzliche Entfall dieser Pflicht.

Zu Z 40 (§ 100 Abs 5):

Es scheint sachlich nicht gerechtfertigt, in allen Fällen ein Absehen von der Strafe durch das einschreitende Organ der öffentlichen Aufsicht bei Alkoholbestimmungen auszuschließen.

Man denke etwa an das durchaus praxisgerechte Beispiel, dass sich im Winter jemand in das eigene Fahrzeug setzt, um auf ein Taxi zu warten, und der Fahrzeughalter gar nicht die Absicht hat, mit dem Fahrzeug wegzufahren.

Ob er im beheizten Fahrzeug auf ein Taxi wartet, lässt sich von einem einschreitenden Exekutivorgan relativ leicht feststellen. Formal wäre aber in einem solchen Fall ein Delikt gesetzt, da das eigene Fahrzeug gestartet und somit in Betrieb genommen worden ist, obwohl der Lenker durchaus vernünftig genug war, selbst nicht mehr zu fahren.

Zusätzlich zu den in der Novelle bereits vorgesehenen Änderungen schlägt die Wirtschaftskammer Österreich folgende Novellierungspunkte vor:

Anhaltungen auf dem Pannenstreifen:

Gerade im Zuge von Lkw-Kontrollen auf der Autobahn kommt es immer wieder vor, dass Straßenaufsichtsorgane Lkw auf den Pannenstreifen zu Kontrollzwecken anhalten. Insbesondere bei der Kontrollstelle Kundl (Tirol) kam es oft zu einem Rückstau von Lkw auf den Pannenstreifen. Nicht zuletzt aufgrund der Verkehrssicherheit wäre daher eine Bestimmung in die StVO aufzunehmen, dass ein Anhalten von Fahrzeugen auf dem Pannenstreifen durch die Exekutive zu reinen Kontrollzwecken nur bei Gefahr in Verzug zulässig sein sollte.

Elektrofahrzeuge in Fußgängerzonen:

Derzeit dürfen in Österreich Elektrofahrzeuge, die führerschein- bzw zulassungsfrei am öffentlichen Verkehr teilnehmen (10 km/h-Tafel), nicht in Fußgängerzonen, auf Gehsteigen oder auf Fahrradwegen benutzt werden.

Die Benutzer dieser Elektrofahrzeuge sind vorwiegend bewegungseingeschränkte, gehbehinderte bzw ältere Personen, die täglich auf diese Fahrzeuge angewiesen sind, um die nötigen Besorgungen für das tägliche Leben unabhängig und selbstständig und ohne Hilfe von Dritten bewältigen zu können. Diese Elektrofahrzeuge sind europaweit vom TÜV als medizinisch-technische Hilfsmittel und Mobilitätshilfen zertifiziert. Um die Lebensqualität der älteren und bewegungseingeschränkten Personen zu verbessern, wäre eine Novellierung der StVO dahingehend notwendig, dass diese Fahrzeuge unbeschränkt sowohl in Fußgängerzonen als auch auf Gehsteigen und Fahrradwegen benutzt werden könnten.

Benützung mehrspuriger Kreisverkehre:

Bis dato fehlt in der StVO eine klare Regelung für die Benützung mehrspuriger Kreisverkehre. Die Unfallstatistik zeigt eindeutig, dass hier dringender Handlungsbedarf besteht.

Zu § 8 Abs 5 (Mitbenützung selbständiger Gleiskörper):

Taxi und Mietwagen sind vom Befahren von selbständigen Gleiskörper in Längsrichtung ausgenommen. Bei Busspuren, die über selbständige Gleiskörper projektiert sind, ist die Mitbenützung durch Taxi- und Mietwagenfahrzeuge notwendig. Es sollte daher die Ausnahmebestimmung des § 8 Abs 5 entsprechend ergänzt werden.

Zu § 23 Abs 6 (Abstellen von Anhängern ohne Zugfahrzeug):

Anhänger ohne Zugfahrzeug dürfen derzeit nur während des Beladens oder Entladens auf der Fahrbahn abgestellt werden, es sei denn, der Anhänger kann nach der Ladetätigkeit nicht sofort entfernt werden, das Entfernen wäre eine unbillige Wirtschafterschwernis oder es liegen sonstige wichtige Gründe für das Stehenlassen vor. Die Judikatur verfolgt hinsichtlich der genannten Ausnahmen eine äußerst restriktive Linie.

Diese Bestimmung behindert einerseits moderne Logistikketten und andererseits die Verwendung eines Anhängers durch mehrere Zugfahrzeuge, weil die betreffenden Zugfahrzeuge zur Durchführung des Wechsels des Anhängers gleichzeitig vor Ort sein müssten. Weiters verursacht diese Regelung vermeidbare Umwelt- und Kostenbelastungen, weil die Lenker zB angehalten sind, den Anhänger jeweils zum betrieblichen Abstellplatz bzw zum Ort der täglichen bzw wöchentlichen Ruhezeiten mitzuführen.

Es sollte daher das generelle Abstellverbot für Anhänger ohne Zugfahrzeuge aufgehoben werden. Stattdessen können durch die Vollzugsbehörden ohnedies einzelfallbezogene Verbote in sensiblen Straßenzügen erlassen werden. Denkbar wäre auch eine Einschränkung des Verbots unter Berücksichtigung der „25 Metergrenze“ von Wohnhäusern. Gleichfalls vorstellbar wäre eine zeitliche Begrenzung wie etwa bei der Unterbrechung von Probefahrten im Sinne des § 45 KFG.

Zu § 24 (kurzes Halten von Taxifahrzeugen zum Ein- und Aussteigenlassen in Halteverbotszonen):

Taxilenker müssen entsprechend den Kundenwünschen zum Ein- und Aussteigen halten. Im dichten Verkehr stellt ein „Halten in zweiter Spur“ oftmals eine größere Behinderung dar, als würde das Taxifahrzeug zum Ein- und Aussteigen kurz in einer Haltverbotszone halten. Daher wäre § 24 Abs 2a um die entsprechende Ausnahme (kurzes Halten zum Ein- und Aussteigenlassen von Fahrgästen im Halteverbotsbereich) zu ergänzen.

Eine weitere Ausnahme zum Ein- und Aussteigenlassen von Kunden wäre auch im Bereich der 5-m-Grenze bei Kreuzungen notwendig. Ein Ein- und Aussteigenlassen von Kunden in Bereich von Schnittpunkten zweier Fahrbahnänder wäre eine geringere Verkehrsbehinderung als ein Halten in zweiter Spur.

Zu § 24 Abs 1 lit i und § 76a Abs 2:

Es sollte jedenfalls bereits in der StVO normiert werden, dass das Befahren von Fußgängerzonen durch Fahrzeuge des Taxigewerbes erlaubt ist. Die derzeitige Verwaltungspraxis, Einfahrtsgenehmigungen per Einzelbescheid zu erteilen, bringt einen enormen Verwaltungsaufwand mit sich. Es müsste daher § 24 Abs 1 lit i sowie § 76a Abs 2 um die Möglichkeit zur Durchführung von Botenfahrten in Fußgängerzonen mit Fahrzeugen des Taxigewerbes ergänzt werden.

Zu § 38 Abs 10 (Mitbenützung von Fahrstreifen mit Signalisierungen):

Im Bereich von Straßen, in denen Fahrstreifensignalisierungen angebracht sind, entsteht das Problem, dass Taxis die eventuell zu den Hauptverkehrszeiten für Omnibusverkehr gesperrten Fahrstreifen nicht mitbenützen dürfen. Es sollte daher die Möglichkeit bestehen, diese Fahrstreifen mittels Zusatztafel „ausgenommen für Taxi“ für Fahrzeuge des Taxi- und Mietwagengewerbes nutzbar zu machen.

Zu § 42 Abs 8 (Geschwindigkeitsbeschränkung in der Nacht):

Die derzeitige Regelung der generellen Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h zur Nachtzeit für Lastkraftfahrzeuge über 7,5 t hat sich aus mehreren Gründen als praxisfremd herausgestellt. Neben technischen Gründen - die moderne Getriebetechnik erfordert ständige Schaltvorgänge - kommt es auch zu einer Vielzahl von Verkehrszeichen, da jene Strecken, auf denen 80 km/h gefahren werden dürfen, ausgeschildert sein müssen. In der Praxis wäre es hingegen zweckmäßiger und für den Fahrzeuglenker einsichtiger auch in der Nacht für Lastkraftfahrzeuge über 7,5 t generell 80 km/h vorzuschreiben und nur an jenen Stellen, an denen es aus lärmtechnischen Gründen erforderlich ist, eine Geschwindigkeit von 60 km/h zu verordnen.

Zu § 43 und § 45 (Parkraumbewirtschaftung im städtischen Bereich):

§ 45 sieht derzeit drei Arten der Ausnahmegenehmigung in flächendeckenden Kurzparkzonen vor:

- Ausnahmen für Bewohner (§ 45 Abs 4)
- Ausnahmen für Angehörige bestimmter Personenkreise gem § 43 Abs 2a Z 2 (§ 45 Abs 4a)
- sonstige Ausnahmen zB für Betriebe (§ 45 Abs 2)

Ausnahmen für Betriebe werden zB in Wien gem § 45 Abs 2 erteilt, wobei ein „erhebliches persönliches bzw wirtschaftliches Interesse“ nachgewiesen werden muss. Gem ständiger Rechtsprechung des VwGH ist es insbesondere zumutbar, private Stellplätze anzumieten oder

Fahrten an Botendienste auszulagern bzw Fahrzeuge außerhalb der flächendeckenden Kurzparkzonen abzustellen, bevor die Behörde eine Ausnahmegenehmigung an Betriebe erteilen muss. Durch den zu führenden Nachweis des erheblichen wirtschaftlichen Interesses kommt es immer wieder zu willkürlichen Ablehnungen von Ausnahmeanträgen, wobei diese Behördenpraxis durchaus wettbewerbsverzerrende Auswirkungen zeigt.

Aus Sicht der Wirtschaftskammer sollten daher auch im Kurzparkzonenbereich ansässigen Betriebe (so wie Bewohnern) ein Recht auf Ausnahmegenehmigung eingeräumt werden, ohne den mühsamen Nachweis eines „wirtschaftlichen Interesses“ führen zu müssen.

Zu § 54 Abs 5 (neue Zusatztafel „Hotelzone“):

Das Ein- und Aussteigenlassen von Kunden für Taxi- und Mietwagen und Busse vor Hotels wird derzeit mit langen Zusatztafeln zu Halteverbotszonen geregelt. Wenn ein Gewerbezweig bei der Antragstellung durch das Hotel vergessen wurde und daher nicht auf der Zusatztafel erwähnt wird, kommt es immer wieder zu Problemen. Es wäre daher eine Ergänzung des § 54 Abs 5 um eine neue Zusatztafel „Hotelzone“ sinnvoll, die anzeigt, dass mit Fahrzeugen des Taxi-, Mietwagen- und Gästewagengewerbes generell zum Aus- und Einsteigenlassen gehalten werden darf. Derartige Lösungen werden bereits in anderen EU-Staaten praktiziert.

Zu § 76 a Abs 5 (Durchfahrt von Taxis durch Fußgängerzonen):

In jenen Fällen, in denen Busse oder andere öffentliche Verkehrsmittel zur Benützung von Fußgängerzonen berechtigt sind (Linienführung durch die Fußgängerzone), soll auch für Taxis - als Teil des ÖPNV - die Durchfahrt von Fußgängerzonen ermöglicht werden. Eine Ergänzung des § 76 a Abs 5 mit der Wortfolge „Fahrzeuge des Taxi- und Mietwagengewerbes“ wäre daher notwendig.

Zu § 89 a (Entfernung von Hindernissen):

Die Textierung und die Auslegung durch die Höchstgerichte der Abs 2a und 3 schafft in der Praxis aus Sicht der Kraftfahrlinienverkehre große Probleme, die Verkehrsbehinderungen bewirken. In der Regel kann der Begriff „Uunaufschiebbarkeit der Entfernung“ nicht exekutiert werden. Es ist eine rechtliche Klarstellung in der Richtung erforderlich, dass ein Fahrzeug, welches während der Betriebszeit innerhalb der Bodenmarkierungen oder innerhalb des 15 Meterbereiches vor bzw nach der Haltestellentafel steht, eine Verkehrsbeeinträchtigung im Sinne des Abs 2 darstellt und daher die sofortige Abschleppung veranlasst werden kann. Für den Bereich der „Straßenbahnen“ sollte auch ein fixer Sicherheitsabstand zwischen Straßenbahngeleise und parkenden Fahrzeugen ins Gesetz aufgenommen werden.

Zu § 96 Abs 4 (Kennzeichnung von Taxistandplätzen):

Derzeit ist ein Taxistandplatz durch das Verkehrszeichen „Halten verboten/Anfang/Ende“ gekennzeichnet. Um für andere Verkehrsteilnehmer als auch für Konsumenten verstärkt auf Taxistandplätze im Sinne des ÖPNV hinzuweisen, ist eine zusätzliche besondere Beschilderung etwa mit einem Hinweiszeichen „Taxistandplatz“ sinnvoll.

Kennzeichnung und Absicherung von Eisenbahnkreuzungen:

Sowohl die Regelungen in der StVO als auch die Bestimmungen im Eisenbahngesetz und in der Eisenbahnkreuzungsverordnung hinsichtlich der Kennzeichnung und Absicherung von Eisenbahnkreuzungen sind überholt. Die Wirtschaftskammer regt daher an, im Rahmen eines „runden Tisches“ diese Problematik eingehend zu diskutieren und neue, den modernen technischen Standards angepasste Regelungen hinsichtlich der Absicherung und Kennzeichnung von Eisenbahnkreuzungen zu erarbeiten.

Straßenverkehrszeichenverordnung (StVZVO 1998):

Weiters weist die Wirtschaftskammer noch auf ein Problem in der Straßenverkehrszeichenverordnung hin. In § 4 Abs 1 der Straßenverkehrszeichenverordnung werden die Bauarten Typ 1 und Typ 2 beschrieben; es wird jedoch auf keine bestimmte Technologie hingewiesen. Die allgemeine Anforderung „rotationssymmetrisch“ ist nicht mit einer Testmethode verknüpft und für Glasperlentechnologie gedacht. Die strenge Anforderung rotationssymmetrisch - ohne ergänzende Bestimmungen zu Messmethode und Toleranzen -, wird von mikroprismatischen Reflexfolien nicht erfüllt. Es sollte daher eher auf die entsprechende Bestimmung der ÖNORM V 2050 verwiesen werden.

In der Beilage übermittelt die Wirtschaftskammer einige Beispiele für die Modernisierung bzw Verbesserung der Erkennbarkeit von Verkehrszeichen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Christoph Leitl
Präsident

Dr. Reinhold Mitterlehner
Generalsekretär-Stv.

„Gefahrenzeichen können, wenn es der Verkehrssicherheit dient auch mit einer Tafel auf weißem oder gelben Grund dargestellt werden“
Beispiel:



Folgendes Zeichen hat sich bereits in der Praxis bewährt:



„ Dieses Zeichen zeigt die allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen, Freilandstraßen und Ortsgebieten an.

Bild:



„Auch die Kombination anderer Verbote auf einer Tafel bis zu zwei Verbote ist zulässig.“
Beispiel:

