

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

Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
 T 0590900DW | F 05909004030
 E verkehrspolitik@wko.at
 W wko.at/vp

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
 GZ: 160.006/0003-II/ST5
 21.05.2008

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
 Vp 25976/13/08/Dr.GS/Sa
 Dr. Günter Schnegelberger

Durchwahl
 4024

Datum
 19.06.2008

22. StVO-Novelle

Sehr geehrte Damen und Herren!

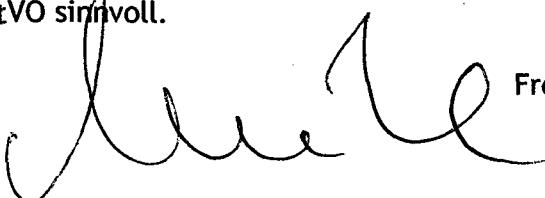
Wir bedanken uns für die Übersendung der Unterlagen zur 22. StVO-Novelle. Gegen die geplante Novelle besteht von unserer Seite kein Einwand.

Mit großem Befremden haben wir jedoch festgestellt, dass kein einziger Änderungswunsch der schon vor Monaten beim BMVIT abgegebenen Liste (siehe Anlage) im Rahmen dieser StVO-Novelle berücksichtigt wurde. Die in dieser Liste vorgebrachten Wünsche stellen für die betroffenen Unternehmen notwendige Änderungen dar, die zum Teil die Wettbewerbsfähigkeit unserer Mitglieder verbessern könnten.

Abgesehen von der vorgenannten Liste erlauben wir uns, noch folgenden weiteren Novellierungswunsch zur StVO vorzubringen:

§ 9 Abs. 6 letzter Satz:

In dieser Bestimmung sollten „Taxis“ in die Gruppe derjenigen Fahrzeuge aufgenommen werden, die durch Hinweise von der Verpflichtung des Einordnens nach Richtungspfeilen befreit werden können. Dies erscheint im Hinblick auf unseren Wunsch zu § 24 Abs. 1 lit. i und § 76a Abs. 5 StVO sinnvoll.

Freundliche Grüße

Dr. Christoph Leitl
 Präsident

Dr. Reinhold Mitterlehner
 Generalsekretär-Stv.

Anlage:

Wünsche der Wirtschaft zur Änderung der StVO vom 3.12.2007

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und
Technologie
Rechtsbereich Kraftfahrwesen/Fahrzeugtechnik
II/ST4
Stubenring 1
1011 Wien

Wirtschaftskammer Österreich
Abteilung für Verkehrs- und Infrastrukturpolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T 05909000DW | F 05909004030
E verkehrspolitik@wko.at
W wko.at/vp

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Vp 25638/34/07/Dr.GS/Sa
Dr. Günter Schneglberger

Durchwahl
4024

Datum
3.12.2007

Wünsche der Wirtschaft zur Änderung der StVO

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Wirtschaftskammer Österreich hat in Ihrer letzten Stellungnahme vom 22.11.2007 angekündigt, eine Liste zu weiteren Wünschen in Bezug auf die StVO-Novelle nachzureichen. Wir ersuchen daher folgende Anregungen in die StVO-Novelle aufzunehmen:

Forderungen der Wirtschaftskammer Österreich zur Änderung der StVO:

Zu § 23 Abs. 3a:

Die derzeitig gültige Diktion ist dahingehend zu erweitern, dass die Aus- und Einsteigemöglichkeit für die genannten Fahrzeuggruppen auch vor Krankenhäusern für diese Fahrzeuge gelten soll.

Lenker der genannten Fahrzeuggruppen sollten auch in Halteverbotszonen kurz anhalten dürfen, um Fahrgäste aus- bzw. einsteigen lassen zu können. Eine vergleichbare Bestimmung besteht bereits in § 23 Abs 3 a, wonach diese in zweiter Spur zu diesem Zweck kurz anhalten dürfen. Im Text des § 23 Abs 3a wäre daher der Hinweis „dies gilt auch für die Fälle des § 24 Abs 1 lit. d“ anzufügen.

Durch die starke Verkehrsdichte insbesondere in Ballungsräumen und insbesondere durch den Mangel an Abstellplätzen sollten diese Fahrzeuggruppen im „5 Meter Kreuzungsbereich“ ebenfalls kurz anhalten dürfen, um Fahrgäste aus- bzw. einsteigen lassen zu können.

Dem Taxi, Mietwagen- oder Gästewagenlenker sollte es möglich sein, sein Fahrzeug im Halteverbot abzustellen und den beförderten behinderten Fahrgäste nicht nur aussteigen lassen zu können, sondern auch in das jeweilige Objekt (Haus) begleiten zu können.

Zu § 23 Abs 6:

Abstellen eines Anhängers auch ohne Zugfahrzeug.

Insbesondere bei Lieferungen zu Kunden werden Kraftwagenzüge verwendet, um die optimale Auslastung nicht zuletzt auch im Interesse der Umwelt und des Verkehrsgeschehens zu erreichen. Vielfach ist aber aufgrund örtlicher Gegebenheiten, wie enge Fahrbahnbreiten und Kurven in Siedlungsgebieten bei Betriebszufahrten, etc. das Zustellen nur mit Solo-Lkw möglich. Daher sollte zumindest für den Zustellvorgang mit dem „Solo-Lkw“ der Anhänger vorübergehend ohne Zugfahrzeug abgestellt werden können. Wir sprechen uns für einen Zeitrahmen von 72 Stunden aus (analog den Regelungen zum Probefahrtkennzeichen gemäß § 45 KFG 1967). Eine vergleichbare Regelung findet sich in der deutschen Straßenverkehrsordnung, wonach Kraftfahrzeughänger ohne Zugfahrzeug nicht länger als zwei Wochen abgestellt werden dürfen.

Zu § 24:

Insbesondere bei der Durchführung von Geld- und Werttransporten ist es notwendig, unmittelbar beim Übernahme- bzw. Übergabeort anzuhalten und aus Sicherheitsgründen nicht zusätzliche Wege in Kauf nehmen zu müssen. Daher sollten Geld- und Werttransporte auch zur kurzen Beladung in Halte- und Parkverbotszonen anhalten dürfen. Gleichermaßen gilt auch für Fahrzeuge des Bewachungsgewerbes, die bei Auslösung von Alarmen „im Einsatz sind“.

Fahrzeuge des Bewachungsgewerbes (Geld- und Werttransport sowie zur Alarmverfolgung) sollten im Rahmen von „Einsatzfahrten“ auch Fußgängerzonen benutzen dürfen.

Zu § 24 Abs 1 lit. i und § 76a Abs 5:

Die derzeit in § 76a den Behörden eingeräumte Möglichkeit, Taxi bzw. Mietwagenfahrzeuge das Zubringen und Abholen von Fahrgästen in Fußgängerzonen zu gestatten, stellt eine bürokratische Hürde dar. Es sollte daher in § 24 Abs 1 lit. i generell für Taxi- und Mietwagenfahrzeuge die Möglichkeit eröffnet werden, Fußgängerzonen im Zuge von Fahraufträgen zu befahren.

Dort, wo Busse zur Benutzung von Fußgängerzonen berechtigt sind, sollte auch für Taxis als Teil des ÖPNV die Durchfahrt ermöglicht werden.

Zu § 38 Abs 8:

Im städtischen Bereich werden zur Bevorzugung öffentlicher Verkehrsmittel oftmals so genannte Spurensignale verwendet. Nachdem Taxifahrzeuge Busspuren benutzen dürfen, wäre es daher auch notwendig, dass diese Fahrzeuge ebenfalls den Spurensignalen unterworfen werden, unabhängig von den für den Individualverkehr vorgesehenen Verkehrslichtsignalanlagen.

Zu § 42:**Schaustellerfahrzeuge:**

Nachdem insbesondere für das Schaustellergewerbe Veranstaltungen zumeist am Wochenende stattfinden, wäre eine Ausnahmeregelung vom Lkw-Fahrverbot für Schaustellerfahrzeuge und deren Begleitfahrzeuge dringend geboten. Eine alleinige Ausnahmeregelung für Schaustellerfahrzeuge reicht - so die Branche - nicht aus, da die dazugehörigen Begleitfahrzeuge umfangreiches Zubehör transportieren müssen, dass im Zusammenwirken mit der auf den Schaustellerfahrzeug installierten Anlage eingesetzt werden muss (z.B. Hilfsaggregate).

Viele dieser eintägigen Veranstaltungen am Wochenende finden auf öffentlichen Verkehrsflächen statt; daher sind Schausteller immer wieder gezwungen, noch am Wochenende ihre Geräte etc. abzubauen und abzutransportieren.

In diesem Zusammenhang sind von dem Lkw-Fahrverbot an Wochenenden auch Fahrzeuge des Ton- Licht und Bühnenverleihs (Veranstaltungstechnik) auszunehmen. Den Lenkern dieser Fahrzeuge sollte es möglich sein, das für Veranstaltungen benötigte technische Material - ähnlich wie in Deutschland - wo ganzjährige Ausnahmen für Transporte der Veranstaltungstechnik ausgestellt werden, transportieren zu können.

Das vorgenannte gilt auch für Fahrzeuge der Berufsgruppe der Beleuchtungs- und Beschallungstechniker, deren Equipment oft für Veranstaltungen, die auch von der öffentlichen Hand veranstaltet werden, benötigt wird.

Ausnahme vom Wochenendfahrverbot für Oldtimer-Lastkraftfahrzeuge:

Gerade Oldtimertreffen bzw. Rallyes finden an Wochenenden statt. Daher sollten um bürokratische Hürden hinsichtlich einer Ausnahmegenehmigung zu vermeiden, Oldtimerlastkraftwagen vom generellen Wochenend- und Feiertagsfahrverbot ausgenommen werden.

Insbesondere zur Beseitigung von Gebrechen des öffentlichen Kanalnetzes sollten kombinierte Hochdruck, Saug- und Spülfahrzeuge vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot ausgenommen werden. Ein entsprechendes Gebrechen in den öffentlichen Kanälen anstehen zu lassen, ist in der Regel aus Hygiene-, Umwelt- und solchen Gründen nicht angebracht.

Geschwindigkeitsbeschränkung:

Die generelle Geschwindigkeitsbegrenzung für Schwerfahrzeuge in der Nacht von 60 km/h sollte beseitigt werden. Insbesondere wurden in den letzten Jahren erhebliche Geldmittel für die Errichtung von Lärmschutzwänden investiert. Es sollte daher weiterhin 80 km/h als Geschwindigkeitsbegrenzung gelten und nur dort, wo es aus Lärmschutzgründen erforderlich ist, eine niedrigere Geschwindigkeitsbegrenzung verordnet werden.

Im Rahmen des Wochenendfahrverbotes für Lastkraftwagen sollte bei den Ausnahmebestimmungen ergänzt werden, dass auch andere Waren wie leicht verderblichen Lebensmitteln in einem untergeordneten Umfang mitgenommen werden dürfen. Der entsprechende Warenkatalog für die Ausnahmen wäre um die Blumen, Pflanzen usw. zu erweitern.

§ 45:

Die WKÖ fordert eine Gleichstellung von Bewohnern und Betrieben einer flächendeckenden Kurzparkzone. Beim Zugang zu den Ausnahmen. Betriebe müssen ihr „erhebliches“ wirtschaftliches Interesse nachweisen. Bewohner jedoch nur ihr persönliches Interesse - ohne dem Zusatz „erheblich“. Dies stellt de facto eine Ungleichbehandlung dar und ist abzulehnen.

§ 46:

Das Anhalten von Fahrzeugen auf Pannenstreifen von Autobahnen durch die Exekutive sollte nur bei Gefahr in Verzug, nicht aber zu reinen Kontrollzwecken zulässig sein. Wenn daher bei einer LKW-Kontrollstelle auf einer Autobahn die dort vorgesehenen Abstellplätze bereits ausgenutzt sind, sollten - um Gefahren für den fließenden Verkehr zu vermeiden - keine weiteren Lkw mehr angehalten werden, bis wieder ausreichend Abstellplätze vorhanden sind.

§ 52 lit a Z 11 a Zonenbeschilderung:

Wir regen aus Gründen der Rechtssicherheit an, dass eine Zonenbeschilderung innerhalb der jeweiligen Zone regelmäßig wiederholt werden sollte. Gleichzeitig bitten wir um eine juristische Prüfung, ob eine Zone innerhalb einer anderen Zone prinzipiell zulässig ist.

§ 53 Abs 1 Z 6:

Es wird angeregt, ein eigenes Verkehrszeichen für Tankstelle mit dem Treibstoff Erdgas bzw. Biogas aufzunehmen. Nachdem das diesbezügliche Tankstellennetz noch nicht flächendeckend ausgebaut ist, ist es für Lenker derartiger Fahrzeuge notwendig, bereits vom Weiten auf die Möglichkeit der Betankung hinzuweisen.

**§ 53 Abs 1 Z 24:**

Gerade bei Beförderungen von bestimmten Pharmaprodukten bzw. Krankenhauszustellungen etc. sollten dringend benötigte Expressdienste als „privilegierte Verkehrsteilnehmer“ die Mitbenützung von Busspuren gestattet werden. Gleiches gilt auch für Fahrzeuge des Bewachungsgewerbes, die zu einem „Einsatzort“ unterwegs sind.

Die Bestimmungen zum Hinweiszeichen sollten dahingehend geändert werden, dass Fahrzeuge des Bewachungsgewerbes als „privilegierte Verkehrsteilnehmer“ zu betrachten sind und daher die Mitbenützung von Busspuren für diese Fahrzeuggruppe im Rahmen einer Alarmverfolgung gestattet wird.

§ 54 Abs 5:

Durch eine neue Zusatztafel „Hotelzone“ könnte ein Halte- und Parkverbot, ausgenommen Ladetätigkeit für Hotels sowie das Ein- und Aussteigen bei Taxis oder Bussen etc, leichter umschrieben werden als durch bisherige Verkehrszeichen mit vielzeiligen Zusatztafeln.

§ 65 StVO:

Auch Fahrschulen sollten die Möglichkeit erhalten, 10 jährige Kinder als Radfahrer auszubilden, zu schulen und entsprechende Kenntnisse infolge festzustellen. Derzeitig obliegt dies nur der Behörde.

§ 76 a:

Elektrofahrzeuge (10 km/h Tafel gem. § 2 Abs 1 Z 37a KFG 1967) sind europaweit vom TÜV als medizinisch/technische Hilfsmittel und Mobilitätshilfen zertifiziert. Um jedoch älteren bzw. bewegungseingeschränkten Menschen die Lebensqualität zu verbessern, sollten derartige Fahrzeuge uneingeschränkt sowohl in Fußgängerzonen als auch auf Gehsteigen und Fahrradwegen verwendet werden können.

§ 76 a:

Fahrzeuge der Berufsgruppe der Beleuchtungs- und Beschallungstechniker sollte es möglich sein, Fußgängerzonen ohne weiteres befahren zu können, um für geplante Veranstaltungen, deren Auftraggeber oft die öffentliche Hand ist, die Beleuchtungs- und Beschallungstechnik problemlos installieren zu können. Die Einfahrt in die Fußgängerzone sollte nur dann möglich sein, wenn der jeweilige Fahrzeuglenker zumindest ein schriftliches Auftragsdokument vorweisen kann, dass die Arbeiten für die geplante Veranstaltung inklusive Angaben über den Aufstellungs- bzw. Veranstaltungszeitraum enthalten soll.

§ 96 Abs 2 und 5 sollte folgendermaßen abgeändert werden:

(2) Die Behörde hat alle zwei Jahre unter Beziehung des Straßenerhalters und den Betreibern öffentlicher Linienverkehrsmittel alle angebrachten Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs darauf zu überprüfen, ob sie noch erforderlich bzw. dem derzeitigen Verkehrsaufkommen entsprechend sind. Nicht mehr erforderliche Einrichtungen dieser Art sind zu entfernen, veraltete Maßnahmen, insbesondere Signalregelungen sind an die geänderten Verkehrsabläufe anzupassen.

(5) Wird durch eine Haltestelle des Kraftfahrliniенverkehrs die Sicherheit des Verkehrs beeinträchtigt, so hat die Behörde die Verlegung der Haltestelle zu verfügen. Das Recht der Konzessionsbehörde zur bedarfsmäßigen Festsetzung der Haltestellen von Kraftfahrliniens nach den hiefür geltenden Rechtsvorschriften bleibt unberührt. Das gleiche gilt für Haltestellen von Straßenbahnen.

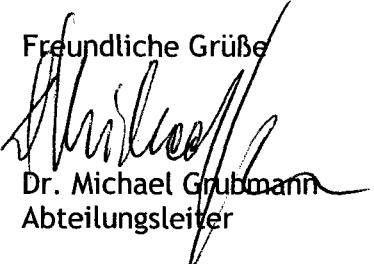
Begründung:

Verkehrslichtsignalanlagen greifen direkt in die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs ein. Im Sinne der Verfügbarkeit optimaler Regelungen sind die Schaltprogramme unter

Beziehung der Straßenerhalter und der Betreiber öffentlicher Linienverkehrsmittel zumindest in einem zweijährigen Rhythmus auf die richtige Regelung des tatsächlich vorhandenen Verkehrsaufkommen hin zu überprüfen, wobei die Bedürfnisse von Fußgängern, Radfahrern und des öffentlichen Linienverkehrs besonders zu berücksichtigen sind. Haltestellen des Kraftfahrlinienverkehrs dürfen von der Behörde nur dann verlegt werden, wenn die Verkehrssicherheit beeinträchtigt ist. Die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs darf nicht nur aus Sicht des Individualverkehrs gesehen werden. Leichtigkeit und Flüssigkeit gelten verstärkt auch für den öffentlichen Linienverkehr und für Fußgänger (Fahrgäste).

Wir bitten um Berücksichtigung.

Freundliche Grüße


Dr. Michael Grubmann
Abteilungsleiter