



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
IV/ST5 (Kraftfahrwesen)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65
www.arbeiterkammer.at
DVR 1048384

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65 Fax 501 65	Datum
BMVIT-	UV/GSt/Leo/Ma	Richard Ruziczka	DW 2244 DW 2105	24.4.2015
161.002/0001		Sylvia Leodolter		
IV/ST5/2014				

Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (27.StVO-Novelle)

Durch die gegenständliche Novelle sollen hauptsächlich Erschwernisse für Menschen mit Behinderungen – insbesondere Sehbehinderungen – beseitigt werden. Weiters sollen ua Fahrzeuge der Arbeitsinspektion vom Verbot des Befahrens von Betriebsumkehren auf Autobahnen ausgenommen werden, Sondertransportbegleitern soll die Möglichkeit gegeben werden, ein Überholen des Sondertransports zu verhindern und für die Festsetzung einer Sicherheitsleistung (bisher 1.308,- Euro) soll ausschließlich das Höchstmaß der angedrohten Geldstrafe ausschlaggebend sein.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) unterstützt grundsätzlich die genannten Schwerpunkte der Novelle.

Zu einzelnen Bestimmungen wird wie folgt Stellung genommen:

Zu Z 1 (§ 8 Abs 4 Z 3):

Bisher waren Arbeitsfahrten mit Fahrzeugen oder Arbeitsmaschinen (insbesondere zur Schneeräumung) bis zu 1.500 kg Gesamtgewicht vom Verbot der Benützung von Gehsteigen, Gehwegen und Schutzinseln ausgenommen. Laut Entwurf soll dieses Gewichtslimit gänzlich entfallen, damit wären Arbeitsfahrten mit Fahrzeugen oder Arbeitsmaschinen ohne Einschränkung ihres Gesamtgewichtes auf Gehsteigen, Gehwegen und Schutzinseln zulässig.

Seitens der BAK wird zu Bedenken gegeben, dass entsprechende Arbeitsfahrten – entgegen der Behauptung in den Erläuterungen – insbesondere in urbanen Bereichen nicht vom

Straßenerhalter beauftragt werden, sondern von privaten Haus- und Grundstückseigentümern. Diese haben dann kaum Kenntnis über die Belastbarkeit des Straßenkörpers, sodass es durch schwerere Fahrzeuge zu Schäden bei den Einbauten kommen kann. Deshalb wird seitens der BAK angeregt, den Wegfall der Gewichtsbeschränkung noch einmal zu überprüfen.

Zu Z 2 (§ 8 Abs 4 Z 3):

Das hier vorgesehene Verbot des Verstellens von Behindertenrampen bzw von Leiteinrichtungen für Menschen mit Sehbehinderung (insbesondere taktilen Leitsystemen) mit Kraftfahrzeugen, Fahrrädern und sonstigen Gegenständen wird von der BAK ausdrücklich begrüßt.

Nach den Erläuterungen zu dieser Bestimmung zu schließen, war hier vorgesehen, eine Klarstellung für den Radfahrverkehr zu treffen, dass eine Abstellung von Fahrrädern auch dann erlaubt sein soll, wenn die betreffende Fußgängerzone nicht mit dem Fahrrad befahren werden darf. Diese logische Gesetzesänderung (Radfahrer dürfen nämlich ihr Rad – wenn in manchen Fußgängerzonen das Fahren verboten ist - in dieser Fußgängerzone schieben, es aber dann nirgends abstellen) wurde offensichtlich wieder aus dem Entwurf herausgenommen.

Seitens der BAK wird diese unverständliche Herausnahme einer sinnvollen Radfahrbestimmung aus dem vorliegenden Entwurf zum Anlass genommen, darauf hinzuweisen, dass die BAK bereits in ihrer Stellungnahme zur 23. StVO-Novelle vom 16.3.2011 gefordert hat, die zu den allgemeinen Vorrangregelungen in Widerspruch stehenden Benachrangungen des Radverkehrs zu überarbeiten und insbesondere § 19 Abs 6a zu streichen ist. Im Verkehrssicherheitsbeirat, Unterausschuss Radverkehr, wurden ausführlich die in-konsistenten Vorrangregelungen im Bereich von Radfahranlagen anhand von Praxisfällen dargestellt. Es konnte dort weitgehende Einigung unter allen Teilnehmern (Ministerien, Autofahrer- und Verkehrsklubs, Interessensvertretungen und politische Parteien) über die notwendige Abänderung der gesetzlichen Bestimmungen für den Radfahrverkehr erzielt werden. Aus Sicht der BAK sollte diese StVO-Novelle genützt werden, um diese wichtigen Verbesserungen für die Verkehrssicherheit von RadfahrerInnen endlich umzusetzen. Ähnliches gilt für die notwendige Ausdehnung des Lkw-Wochenendfahrverbotes auf Zugmaschinen, weil diese in den letzten Jahren immer öfter dazu benutzt wurden, das Lkw-Wochenendfahrverbot zu umgehen.

Zu Z 3 (§ 29b):

Als Erleichterung für Menschen mit Behinderungen wird seitens der BAK diese Anpassung ausdrücklich begrüßt, weil dadurch klargestellt wird, dass InhaberInnen eines entsprechenden Ausweises (gehbehinderte Personen) die Möglichkeit haben, auch in den „neuen“ Parkverboten bzw Park- und Halteverboten (in Fußgängerzonen), die mittels Bodenmarkierungen kundgemacht werden, zu parken bzw zum Aus- und Einsteigen zu halten.

Zu Z 12 (§ 84 Abs 3):

Während im Ortsgebiet Werbungen und Ankündigungen generell erlaubt sind, sind diese in direkt an das Ortsgebiet anschließenden Gebieten, wie Industriebereichen, bei Verbrauchermärkten oder Sportstätten verboten. Dies soll nunmehr geändert werden, weil die Bestimmung laut Erläuterungen „nicht mehr zeitgemäß“ sei.

Die BAK lehnt die vorgeschlagene Bestimmung aus zwei Gründen ab, weil sie zu einer Aushöhung der Schutznorm führen:

1. Durch bestehende Werbeaufschriften, Hinweistafeln, Wegweiser udgl ist derzeit die Reizüberflutung der Verkehrsteilnehmer schon so groß, dass dadurch die Aufmerksamkeit und damit die Verkehrssicherheit leidet.
2. Die in Abs 3 Z 3 vorgenommene Definition der Gebiete, in denen Werbung künftig erlaubt werden soll, ist nicht nur – wie beabsichtigt - auf Industriebereiche, Verbrauchermärkte oder Sportstätten beschränkt und absolut überschießend. Während die Erläuterungen von „ortsgebietsähnlichen Bereichen“ sprechen, geht die Gesetzesformulierung wesentlich weiter. Dort ist von einem Gebiet die Rede, „das nach den Raumordnungsgesetzen bzw Bauordnungen der Länder als Bauland gewidmet ist“, worunter unter anderem auch reine Wohnsiedlungen oder nur wenig dicht verbaute Gebiete fallen können.

Aus Sicht der BAK ist eine Änderung dieser Bestimmung nur dann möglich, wenn durch eine sachliche, wissenschaftlich nachvollziehbare Prüfung seitens der zuständigen Behörden sichergestellt ist, dass es zu keiner Gefährdung der Verkehrssicherheit kommt. Der vorliegende Textvorschlag gewährleistet dies keinesfalls.

Zu Z 13 und 14 (§ 96 Abs 1 bis 1b):

Der Entwurf sieht in diesem Punkt weitreichende Änderungen beim Unfallhäufungsstellenmanagement der Länder vor, die aus Sicht der BAK aus Gründen der Verkehrssicherheit bedenklich und im Übrigen nicht nachvollziehbar sind. Die Erläuterungen beziehen sich nur auf den Entfall der Berichtspflicht an das BMVIT, enthalten aber keine Begründung, warum auch die Bestimmungen des Abs 1a entfallen – insbesondere die Pflicht zur Durchführung der Maßnahmen und die Meldung der Nichtumsetzung an die Landesregierung.

Aus Sicht der BAK ist in der StVO eine klare Regelung zum Prozess der Unfallhäufungsstellenanierung im Zusammenspiel zwischen Behörde und Straßenerhalter erforderlich, und zwar von der Identifikation der betroffenen Stellen über die Festlegung der Maßnahmen bis hin zu deren Realisierung. Darüber hinaus sollten die Bestimmungen der StVO so gestaltet werden, dass sie eine gute Grundlage für die Umsetzung des im Verkehrssicherheitsprogramms 2011 – 2020 (VSP) geplanten Maßnahmenpakets darstellen. Die im vorliegenden Entwurf geplanten Änderungen erschweren jedoch eindeutig die Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms und stellen eine Gefahr für die Verkehrssicherheit dar.

Daher fordert die BAK, dass § 96 Abs 1 unverändert beibehalten wird. Auch weiterhin soll die zuständige Behörde „unverzüglich“ bei Unfallhäufungsstellen feststellen, welche Maßnahmen zur Verhütung weiterer Unfälle zu treffen sind. Auch § 96 Abs 1a darf keinesfalls gestrichen werden, weil ohne diese Bestimmung keine Pflicht zur Umsetzung der Maßnahmen mehr bestünde. Hingegen spricht sich die BAK durchaus dafür aus, dass rein bürokratische Meldepflichten, die nicht zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen, gestrichen werden (Entfall der Meldepflicht an das BMVIT in Abs 1b). Allerdings wäre es im Sinne einer konsequenten, wissenschaftlich fundierten Verkehrssicherheitsarbeit zweckmäßig, statt einer Meldepflicht an das BMVIT eine einheitliche landesinterne Dokumentation entsprechend der lit 1 bis 3 zu verankern.

Zu Z 15 (§ 96 Abs 2)

Seitens der BAK kann die Ausdehnung des Zeitraums der Überprüfung nach § 96 Abs 2 von zwei auf fünf Jahre nur dann befürwortet werden, wenn die Art und Qualität dieser regelmäßigen Überprüfung verbessert und in Form einer einfachen Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung im Sinne von § 5 Abs 6 BStG (Road Safety Inspection, RSI) durchgeführt wird. Im hochrangigen Straßennetz sind solche Überprüfungen bereits jährlich vorgesehen und das Verkehrssicherheitsprogramm sieht vor, die Durchführung von regelmäßigen RSI auf das übrige Straßennetz auszuweiten. Der gegenständliche Entwurf sollte aus Sicht der BAK jedenfalls dazu genutzt werden. Eine bloße Ausdehnung des Überprüfungszeitraums ohne entsprechende qualitative Verbesserungen wird von der BAK abgelehnt.

Zu Z 17 (§ 97)

Hier wird den StraßentransportbegleiterInnen die Möglichkeit gegeben, ein Überholen des Sondertransports an bestimmten Stellen zu verhindern. Die BAK nimmt diese neue Bestimmung zum Anlass, um auf ein spezifisches Problem der SondertransportbegleiterInnen hinzuweisen und im Rahmen dieser Novelle zu ersuchen, hier eine Lösung zu verankern. Die Akkreditierung der Straßenaufsichtsorgane gemäß § 97 Abs 2 StVO erfolgt durch die jeweilige Landesregierung. In der Praxis benötigt ein Straßenaufsichtsorgan daher die Akkreditierung in allen Bundesländern, da Sondertransporte oftmals über die Landesgrenzen hinweg verlaufen. Dafür ist eine spezifische Ausbildung zu absolvieren, die Grundlage für einen Antrag auf Akkreditierung ist. Für die Betroffenen bedeutet dies im Extremfall, dass sie neun Anträge zu stellen haben und neun verschiedene Gebühren entrichten müssen. Die BAK fordert daher die Änderung der Gesetzeslage oder entsprechender Verwaltungsvorschriften

dahingehend, dass eine Akkreditierung in einem Bundesland automatisch für das gesamte Bundesgebiet gültig ist bzw von den übrigen Bundesländern anzuerkennen ist. Damit würde der bürokratische vermindert und vor allem der finanzielle Aufwand für die AntragstellerInnen verringert werden.

Mit freundlichen Grüßen

Rudi Kaske
Präsident
f.d.R.d.A.

Maria Kubitschek
iV des Direktors
f.d.R.d.A.