

An das
 BMVIT
 IV/ST2 (Rechtsbereich Straßenverkehr)
 zH Herrn Mag. Christian Kainzmeier
 Radetzkystraße 2
 1030 Wien

Abteilung für Rechtspolitik
 Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
 T 05 90 900DW | F 05 90 900243
 E rp@wko.at
 W wko.at/rp

per E-Mail:
st2@bmvit.gv.at
begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
BMVIT-161.007/0001-IV/2019	Rp 25976/06/2019/DU/VR	4027	17.05.2019
	Mag. David Ulbrich		

**Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 (32. StVO-Novelle) und das
 Führerscheingesetz geändert werden;
 Stellungnahme;**

Sehr geehrte Damen und Herren,
 sehr geehrter Herr Mag. Kainzmeier,

wir bedanken uns für die Übermittlung der Unterlagen zu einer 32. StVO-Novelle und nehmen
 dazu binnen offener Frist Stellung.

I. Allgemeines

Inhaltlich sollen vor allem der Nacht-70er für Lkw auf Autobahnen und Autostraßen, die bereits durch die Medien kolportierte Nulltoleranzpolitik gegen Drogenlenker und eine Verordnungs-ermächtigung zur Erlassung von Rechtsabbiegeverboten für Lkw umgesetzt werden.

II. Im Detail

Zu § 42 Abs 8 (Nacht-70er für Lkw)

Wir begrüßen den Vorschlag, die höchst zulässige **Geschwindigkeit für Lkw** mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5t auf Autobahnen und Autostraßen in einem neu definierten Nachtzeitraum von 22:00 bis 06:00 Uhr von **60 km/h auf 70 km/h zu erhöhen**. Dies ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung.

Damit wird einerseits ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit durch Verminderung der Differenzgeschwindigkeit zwischen Pkw und Lkw geleistet. Andererseits darf eine signifikante Reduktion von Treibstoffverbrauch und Schadstoffemissionen, insbesondere von NOx, erwartet werden, weil moderne Lkw-Motoren auf eine Geschwindigkeit von 80 km/h

optimiert sind. Wir erwarten durch die Erhöhung der höchst zulässigen Geschwindigkeit auch Produktivitätsgewinne für die heimische Wirtschaft.

Allenfalls werden Bedenken aufgrund des Lärmschutzgedankens gegen diesen guten Vorschlag erhoben. Dem kann entgegengehalten werden, dass laut den Erläuterungen bei Erhöhung der Geschwindigkeit auf 70 km/h - je nach LKW-Anteil - davon ausgegangen wird, dass der Gesamt-Verkehrs-Emissionspegel um etwa 0,25 bis 0,5 dB(A) ansteigen könnte. Im ASFINAG-Bericht zum Pilotprojekt Tempo 140 auf der A1 wird festgehalten, dass es „*trotz der Verwendung bester Technik schwierig ist, die kleinsten Änderungen zu erfassen: Nach den bislang vorliegenden Auswertungen liegen die Änderungen unter 0,6 Dezibel. (...)*“ Allfällige Lärmpegelerhöhungen im durch die Erhöhung der höchst zulässigen Geschwindigkeit im zu erwartenden Ausmaß sind also nicht valide messbar.

Der Vorschlag erlaubt es auch weiterhin, für bestimmte Gebiete eine geringere Geschwindigkeit zu verordnen, um lokale und regionale Besonderheiten und besondere Lärmschutzbedürfnisse zu berücksichtigen.

Ziel dieser höchst erfreulichen Entwicklung sollte es im Sinne der weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit und weiterer Emissionsreduktion freilich sein, die höchst zulässige Geschwindigkeit für Lkw in der Nacht mittelfristig auf 80 km/h zu erhöhen.

Zu § 42 Abs 3 (Ausnahme vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot)

Wir begrüßen ebenfalls, dass historische Lkw vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot ausgenommen werden sollen (Z 12; § 42 Abs 3). Oldtimertreffen und traditionelle und daher auch touristisch interessante Oldtimerrallys finden in der Tat zumeist an Wochenenden statt. Dieser Vorschlag ist daher im Sinne der Entbürokratisierung und einer lebensnahen Verwaltung.

Zu § 43 Abs 8 und § 96 Abs 1 (Verordnungsermächtigung zur Erlassung von Rechtsabbiegeverboten für Lkw)

Grundsätzlich unterstützen wir die Bemühungen des BMVIT zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gerade auch im Zusammenhang mit Abbiegeunfällen. Beim Verkehrssicherheitsgipfel des BMVIT im Februar dieses Jahres hat sich die WKÖ mit zahlreichen konstruktiven Vorschlägen eingebbracht.

Allerdings müssen wir anmerken, dass durch die vorgeschlagene Textierung auch flächendeckende Rechtsabbiegeverbote für Lkw über ganze Ortsgebiete möglich wären. Ein flächendeckendes Abbiegeverbot käme faktisch einem faktischen Lkw-Fahrverbot gleich. Abgesehen von unserer grundsätzlichen und bekannten Position, wonach wir weiteren und zusätzlichen Lkw-Fahrverboten ablehnend gegenüberstehen, könnten derart ausgestaltete Rechtsabbiegeverbote auch die Versorgungs- und Entsorgungssicherheit gefährden. Daher sollte der Ziel- und Quellverkehr jedenfalls ausgenommen werden.

Die Umrüstung aller künftig betroffenen Lkw mit Assistenzsystemen ist kurzfristig (auch bei vorhandener Investitionsbereitschaft) nicht möglich. Hinzu kommt, dass es derzeit noch keine erprobten zuverlässigen Systeme zur Nachrüstung gibt. Gerade dieses Argument hat auch das

BMVIT den Forderungen nach verpflichtender Nachrüstung von Lkw mit Assistenzsystemen zu Recht entgegengehalten.

Im ersten Satz der Z 14 sollte daher jedenfalls statt „*Verordnung für ein gesamtes Ortsgebiet, Teile von Ortsgebieten oder näher bestimmte Gebiete*“ die Wortfolge „*Verordnung für einzelne Straßen oder Straßenabschnitte*“ eingefügt werden.

Rechtsabbiegeverbote können bei großflächigem Einsatz zu längeren Anfahrtswegen für den Lieferverkehr führen. Dies kann zu einer stärkeren Nutzung kleinerer Lkw im innerstädtischen Lieferverkehr und im Ergebnis zu einem generellen Verkehrsanstieg führen. Folge von Rechtsabbiegeverboten wird auch sein, dass durch dreimaliges Linksabbiegen „rechts abgebogen“ wird, was zu längeren Wegen und dadurch zu mehr Verkehrs- und Umweltbelastung führt. Der damit verbundene Anstieg des Linksabbiegeverkehrs könnte neue Unfallursachen und Verkehrsbehinderungen auslösen. Daher stehen wir diesem Vorhaben auch aus Verkehrssicherheitsgründen skeptisch gegenüber. Unklar ist auch, wie Rechtsabbiegeverbote im Hinblick auf Fahrzeuge, die das Lenkrad rechts haben, die Verkehrssicherheit erhöhen sollen. Immerhin darf sich das Lenkrad in Fahrzeugen in der Europäischen Union entweder auf der rechten oder der linken Seite befinden - egal, ob im Land Rechts- oder Linksverkehr herrscht (EuGH C-639/11, C-61/12). Für solche Fahrzeuge müsste dann konsequenterweise ein Linksabbiegeverbot gelten.

Im Anhang unten wiederholen wir einzelne Novellierungsvorschläge der WKÖ zur StVO.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Überlegungen, die wir auch dem Präsidium des Nationalrates im Wege elektronischer Post zur Kenntnis bringen und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Dr. Harald Mahrer
Präsident

Karlheinz Kopf
Generalsekretär

Anhang: Forderungen der WKÖ zur StVO

Einzelne Forderungen der WKÖ zur StVO

Zu § 42 Abs 3:

Aufnahme von Fahrten, die ausschließlich der Beförderung von verunreinigten und gereinigten Textilien dienen, in den Ausnahmekatalog

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. § 42 Abs 3 sollte daher um die Wortfolge „*von aufbereiteten sauberer Textilien und gebrauchten Textilien für das Gesundheits-, Alten- und Pflegewesen sowie für die Hotellerie*“ erweitert werden. In den erläuterten Bemerkungen wäre darauf hinzuweisen, dass der Lenker einen Lieferschein mitzuführen hat, dem zu entnehmen ist, um welche Art und Menge der beförderten Ware und welchen Empfänger es sich handelt.

Derzeit können nur Lkw mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht bis 7,5 t eingesetzt werden, was mehr Fahrten und den Einsatz von mehr Mitarbeitern erfordert. Individuelle Ausnahmen für Lkw über 7,5 t werden nur für die Versorgung von Krankenhäusern, Pflege- und Altenheimen erteilt, nicht aber für die Gastronomie und die Hotellerie. Entsprechende Bewilligungen müssen jährlich erwirkt werden.

Das tägliche Transportvolumen der vom Wochenendfahrverbot betroffenen Betriebe beträgt mehr als 1.500 t. Durch die geltende Rechtslage ergeben sich pro Fahrzeug bis zu EUR 600 an Mehrkosten.

Auf Grundlage des Arbeitszeitruhegesetzes sind diese Betriebe berechtigt, an Feiertagen zu produzieren. In Zeiten von vermehrtem Wäscheanfall (Fremdenverkehr) ist auch an Samstagen nach 15:00 Uhr eine Zustellung erforderlich. Der Versorgungsauftrag der Branche ist klar: Es ist für die Bereitstellung von Textilien an allen Tagen des Jahres zu sorgen.

Statt einer Fahrt mit einem schweren Nutzfahrzeug fallen an Wocheneden und Feiertagen mehrere Fahrten mit einem oder mehreren leichten Nutzfahrzeugen an: Dadurch entstehen zwangsläufig Vor- und Nachlieferungen, verbunden mit Überstunden der Lenker, die wiederum durch die Lenkzeiten begrenzt sind. Natürlich steigt durch die Mehrfahrten auch das Verkehrsaufkommen und dadurch die Umwelt- und Lärmbelastung.

Aufnahme von Fahrten mit Saugdrucktankfahrzeugen in den Ausnahmekatalog

Saugdrucktankfahrzeuge werden eingesetzt, um Verstopfungen durch Einleitung von Spülwasser mit hohem Druck zu beheben. Am Wochenende bzw an Feiertagen werden Saugdrucktankfahrzeuge in erster Linie zur Behebung von Verstopfungen benötigt, um das Herausquellen von Abwässern aus den Kanalzugängen zu beenden. Saugdrucktankfahrzeuge sind also bei der Gebrechensbeseitigung im Kanalnetz für die Verbesserung der Hygienesituation notwendig und müssen unaufschiebbare Einsatzfahrten durchführen. Wer ein Kanalräumungsunternehmen am Wochenende oder an einem Feiertag kontaktiert, um ein

Kanalgebrechen beheben zu lassen, tut dies deshalb, weil ein Notfall vorliegt. Wenn die Kanäle übergehen, können neben Seuchengefahr auch erhebliche Schäden, etwa an oder in Gebäuden und wichtigen Infrastrukturen entstehen.

Die Behebung des Kanalgebrechens ist dabei die eigentliche Dienstleistung. Der Transport von Spülwasser zum Einsatzort und der unter Umständen notwendige Abtransport von Abwässern ist notwendig, um diese Dienstleistung erbringen zu können.

Fahrten mit Saugdrucktankwagen zur Behebung von Gebrechen an größeren Kanälen können nicht durch Fahrten mit leichteren Fahrzeuge substituiert werden. Leichtere Fahrzeuge führen nicht die erforderlichen Mengen an Spülwasser mit sich, haben ein zu geringes Abwasservolumen und können nicht genug Druck aufbringen, um die Verstopfung zu beseitigen.

Im Berufszweig „Kanalräumer, Wartung von Abscheide- und Kläranlagen“ sind 390 aktive Berufszweigmitglieder vertreten. Im Zusammenhang mit den zu erwirkenden Ausnahmegenehmigungen vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot ergeben sich für die Branche rund 420.000 EURO an jährlichen Mehrkosten.

Die Schaffung einer Ausnahme für diese Fahrzeuge vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot wäre also eine sinnvolle Maßnahme zur Verwaltungsvereinfachung.

Zu § 24 Abs 5c (Ausnahme vom Halte- und Parkverbot und Nutzung von Behindertenparkplätzen jeweils für Taxis und Mietwagen bei der Beförderung von blinden und behinderten Personen)

Mit der 26. StVO-Novelle wurde auf Wunsch des Bundesremiums der Hebammen für diese eine Ausnahme vom Halte- und Parkverbot geschaffen.

Taxis sind öffentliche Verkehrsmittel und haben gerade im innerstädtischen Verkehr auf Grund der notorischen Parkplatzknappheit kaum die Möglichkeit, Fahrgäste rechtskonform aussteigen zu lassen. Im Unterschied zu Hebammen verlassen Taxis in kürzester Zeit - nach dem Ein- und Aussteigenlassen des Fahrgastes - die Halteverbotszone wieder.

Für Taxis, die mit der Taxidachleuchte gemäß Landesbetriebsordnung als „Fahrzeug im Dienst“ gekennzeichnet sind und damit dem allgemeinen öffentlichen Beförderungsauftrag nachkommen, sollte daher auch eine entsprechende Regelung wie für Hebammen geschaffen werden.

Die Nutzung von Behindertenparkplätzen für Taxis und Mietwagen bei der Beförderung von blinden und behinderten Personen sollte ebenfalls erlaubt werden.

Zwar könnte ein Fahrgast auch seinen Parkausweis im Taxi hinterlegen, da der Ausweis nicht an ein bestimmtes Fahrzeug gebunden ist. Dieser Fall gilt aber nur für ein Taxi, das auf die Rückbeförderung des Fahrgastes wartet und für diesen Fall im Halte- und Parkverbot steht. Es ist aber folgende Situation zu berücksichtigen: Der Fahrgast ist blind bzw körperlich beeinträchtigt. Der Taxilinker hilft dem Fahrgast, zB eine Ordination zu erreichen. Dazu muss er das Fahrzeug verlassen. In solchen Fall kann er selbstverständlich nicht den Parkausweis des Fahrgastes nutzen, weil er nach dieser Hilfeleistung weiterfährt. Während dieser Hilfeleistung kann der Lenker bestraft werden. Gerade vor dem Hintergrund der eingangs genannten Ausnahmeregelung für Hebammen ist diese Rechtslage für unsere Mitglieder nicht einzusehen.

