



VEREINIGUNG ÖSTERREICHISCHER INDUSTRIELLER

An das
Präsidium des Nationalrates

Parlament
1010 WIEN

Dem GESETZENTWURF	
Zi.	60-GE/1991
Datum:	18. SEP. 1991
	119. Ser. 1991

Wien, 1991 09 16 Dr. Klausgruber
Dk/409

Betrifft: Entwurf einer 18.StVO-Novelle

Anbei erlauben wir uns, Ihnen 25 Kopien unserer an das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr gerichteten Stellungnahme zu dem oben genannten Gesetzentwurf zu übermitteln.

VEREINIGUNG ÖSTERREICHISCHER INDUSTRIELLER

(Dr. Peter Kapral)

(DVw. Ingomar Kunz)

Beilagen





VEREINIGUNG ÖSTERREICHISCHER INDUSTRIELLER

An das
Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr

Radetzkystr. 2
1031 WIEN

Wien, 1991 09 16
DVw.Ku/Dk/406

Betrifft: Entwurf einer 18.StVO-Novelle

Die Vereinigung Österreichischer Industrieller dankt dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr für die Übersendung oben angeführter Verordnungs-Novelle und erlaubt sich, zu dieser wie folgt Stellung zu nehmen.

Grundsätzlich ist zu folgendem Entwurf der StVO-Novelle zu bemerken, daß mit Hinweis auf mehr Sicherheit bestehende Regelungen verschärft oder jedenfalls nicht einsichtig geändert werden sollen, obwohl diese Regelungen schon bisher nicht im wünschenswerten Ausmaß exekutiert wurden.

Zu den einzelnen Punkten:

Zu § 20 Absatz 2

Diese Bestimmung sieht eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h auf Freilandstraßen mit Ausnahme von Autobahnen und Schnellstraßen sowie 4-spurigen Freilandstraßen vor, wobei der jeweiligen Landesbehörde mittels Verordnung unter bestimmten Umständen die Vorschreibung einer höheren Geschwindigkeit vorbehalten wird. Man geht damit den genau umgekehrten Weg zu der bisherigen Vorgangsweise, welche bei einer grundsätzlichen Geschwindigkeitsbegrenzung von 100 km/h den Landesbehörden die Vorschreibung partieller Geschwindigkeitsbeschränkungen zugestand.



- 2 -

Eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h auf Freilandstraßen ist nachdrücklich abzulehnen. Zum großen Teil sind die Straßen bereits so ausgebaut, daß eine höhere Geschwindigkeitsbeschränkung als 100 km/h ohne wesentliche Sicherheitsbeeinträchtigung möglich ist. Wo dies nicht der Fall ist, sollte wie bisher der Weg der partiellen Geschwindigkeitsbeschränkung vorgesehen werden. Darüberhinaus sieht ohnehin die Straßenverkehrsordnung vor, daß der KFZ-Lenker nur eine den jeweiligen Verkehrsgegebenheiten angepaßte Geschwindigkeit einzuhalten hat. Folgt man der Anfang Juli von der TU Wien veröffentlichten Studie zum Thema "Auto und Umweltbelastung" (Prof. Lenz), läßt sich feststellen, daß eine Änderung der Tempolimits von 100 auf 80 km/h absolut keinen Sinn ergibt und im Hinblick auf die Forschungsergebnisse eine politische Maßnahme ist, um "die Ängste der Menschen aus Machtgründen auszunützen und in den Medien genannt zu werden" (Zitat Lenz). Niedrigere Limits können je nach herrschenden Verhältnissen sowohl Erhöhungen als auch Verminderungen der Schadstoffemissionen hervorrufen. Hinsichtlich des Lärms ist festzustellen, daß eine derartige Temporeduktion nur Effekte erzielt, die an der Schwelle menschlicher Wahrnehmung liegen. Nach einer Studie des ÖAMTC sind Verkehrszeichen ohne entsprechende Exekution und Kontrolle durch die Behörden nutzlos und ist das Risiko für die Minderheit notorischer Übertreter von Geschwindigkeitslimits, zur Verantwortung gezogen zu werden, weiterhin sehr gering.

Die Vereinigung Österreichischer Industrieller tritt daher für eine effiziente Kontrolle der geltenden Geschwindigkeitsbeschränkungen ein. Aus rechtspolitischen Gründen ist eine Verkehrspolitik nicht zu unterstützen, die Maßnahmen setzt, die nachweislich von der Mehrheit der Normadressaten nicht einsehbar und daher nicht akzeptiert sind. Gleichzeitig dürfen wir festhalten, daß eine effiziente Kontrolle der geltenden Vorschriften unter den gegebenen Umständen derzeit nicht möglich

- 3 -

ist. Dadurch wird nur erreicht, daß eine höhere Anzahl von Verkehrskern kriminalisiert wird, ohne daß gleichzeitig eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erzielt wird. Die Anmerkung, daß die Verwirklichung der Novelle keine Kosten verursachen wird, zeigt, daß allein aus Kostengründen eine Erhöhung der Anzahl der mit der Geschwindigkeitskontrolle beauftragten Beamten nicht möglich ist und es sich daher um eine rein optische Maßnahme handelt. Der Hinweis auf die zum Teil niedrigeren Geschwindigkeitsbeschränkungen in anderen Ländern ist ohne Rückschluß auf die dortigen Unfallstatistiken hinsichtlich der Kausalität "Geschwindigkeitsbegrenzung/Senkung der Unfallziffern" und letztlich auch der Frage der Verkehrsmoral (z.B. Akzeptanz, Kontrolle und Einhaltung der Verkehrsvorschriften in südlichen Ländern Europas) wenig aussagekräftig.

Zu § 23

In größeren Städten ist es heute bereits vielfach unmöglich, den Zustell- und Rollfuhrdienst oder kurze Ladetätigkeiten ohne Strafmandate für unerlaubtes Halten und Parken abzuwickeln. Wegen der enormen Parkraumnot in Österreichs Städten sollte deshalb das Halten in zweiter Spur erlaubt werden, wenn die Interessen des Haltens gegenüber jenen des fließenden Verkehrs überwiegen. Demgemäß wäre in § 23 ein neuer Absatz 3 d mit folgendem Inhalt anzufügen: "Wenn die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird und innerhalb von 50 Metern ein Halten nach Absatz 2 nicht möglich ist, darf neben den nach Absatz 2 aufgestellten Fahrzeugen für Zwecke des Zustelldienstes oder der Ladetätigkeit kurz gehalten werden."

Zu § 38 Absatz 5

Diese Bestimmung erlaubt unter gewissen Voraussetzungen das Rechtsabbiegen bei Rotlicht. Obwohl Beispiele aus dem Ausland (USA) positive Erfahrungen mit dieser Bestimmung zeigen, lehnt die Vereinigung Österreichischer Industrieller in Kenntnis der

- 4 -

Fahrmoral der österreichischen Autofahrer diese Maßnahme aus Verkehrssicherheitsgründen nachdrücklich ab, da sie für den Verkehrsadressaten zu einer erhöhten Rechtsunsicherheit führt.

Zu § 42 Absatz 2

Mit dieser Bestimmung wird einer langjährigen Forderung der Vereinigung Österreichischer Industrieller entsprochen. Die Vereinigung begrüßt die Förderung des kombinierten Verkehrs durch eine Ausnahme von Vor- und Nachlauf vom Wochenend- und Feiertags-Fahrverbot.

Zu § 42 Absatz 6

Diese Bestimmung sieht vor, daß ab 1.7.1994 das Fahren mit Lastkraftwagen über 7,5 t zwischen 22.00 und 5.00 Uhr auf allen österreichischen Straßen verboten wird. Die Vereinigung Österreichischer Industrieller spricht sich nachdrücklich gegen eine Ausweitung des Nachtfahrverbotes aus.

Unabhängig von der weiterhin geltenden ablehnenden Haltung der Vereinigung Österreichischer Industrieller zu dirigistischen Maßnahmen, die sich auf die bereits geltenden Nachtfahrverbote bezieht, läßt sich doch feststellen, daß letztere sich zumindest auf Straßenstrecken beziehen, die von der Verkehrs- und Lärmbelastung her stärker als andere Straßenstücke belastet sind und eine große Anzahl von Menschen unter diesem Problem leiden. Eine generelle undifferenzierte Ausweitung des Nachtfahrverbotes auf alle Strecken, also auch auf jene, wo weder die Umwelt noch Anrainer belastet werden können, ist eine populistische Maßnahme, die aber negative Folgen für die Verteilungslogistik der Industrie, die Höhe der Transportkosten und Kosten für Investitionen in den Fuhrpark (generelle Umrüstung auf lärmarme LKW) nach sich ziehen.

Unbefriedigend ist die Tatsache, daß der Absatz 6 neben den taxativ aufgezählten Ausnahmen keinen generellen Ausnahmetatbestand normiert; so ist zum Beispiel ein aus

- 5 -

Sicherheitsgründen in der Nacht durchgeführter Transport, wenn nicht mit einem lärmarmen Kraftfahrzeug durchgeführt, generell unmöglich.

Zu § 42 Absatz 7

Die Vereinigung Österreichischer Industrieller lehnt die in dieser Bestimmung enthaltene Geschwindigkeitsbegrenzung ebenfalls nachdrücklich ab.

Zu § 55 Absatz 6

Der Inhalt dieser Bestimmung mag im Hinblick auf die Bestrebungen Österreichs, Mitglied der EG zu werden, durchaus sinnvoll erscheinen, doch ist zu bedenken, daß es außer Österreich in Europa noch andere Länder gibt (Italien, Belgien, Schweden), die gelbe Markierungen für den Fließverkehr verwenden. Auch in den USA - sicher eines der Länder mit dem stärksten Verkehrsaufkommen der Welt - sind die Straßen gelb markiert.

Die Auswahl des Farbtones gelb für den fließenden Verkehr in Österreich wurde nicht willkürlich, sondern über eine Empfehlung der Internationalen Beleuchtungskommission (CIE Paris) auf Grund vieler durchgeführter lichttechnischer Versuche in der Straßenverkehrsordnung StVO 60 eingebaut. Man trug dieser Empfehlung auch in anderen europäischen Staaten und in Übersee Rechnung: vor allem in Staaten mit hohem Verkehrsaufkommen wird das Zweifarbensystem für die Bodenmarkierung angewendet. Der Vorteil der derzeitigen Lösung Gelb/Weiß ist die verbesserte Tagessichtbarkeit. Da der Helligkeitskontrast der hellen Fahrbahndecken, insbesondere im Ortsgebiet nicht ausreicht, muß man beim Farbkontrast von dem gelben Farbton Gebrauch machen. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer sollte uns allen besonders am Herzen liegen. Österreich als alpines Land mit normalerweise langen und schneereichen Wintern sollte, was die Sichtbarkeit der Bodenmarkierungen auch bei Schneelage betrifft, weiterhin

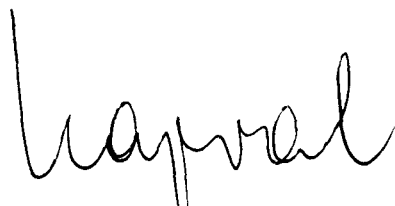
- 6 -

beispielhaft bleiben. Es ist unbestritten, daß die Farbe gelb - und dies speziell auch bei Schneefahrbahnen - vom menschlichen Auge wesentlich besser wahrgenommen wird als weiß.

Eine verlangte Umstellung oder eine angestrebte Umstellung auf nur weiß ist sicher kein Gebot der Verkehrssicherheit, da keine Unfälle von Ausländern bekannt sind, die dadurch verursacht wurden, daß sie durch den gelben Farbton der Bodenmarkierung negativ beeinflusst waren. Das übergeordnete Straßennetz sowie auch Landstraßen mit höherer Verkehrsdichte werden in Österreich mit umweltfreundlichen Dickschichtmarkierungen versehen, die durch ihre Zusammensetzung und bessere Haltbarkeit einen zweifachen Effekt hinsichtlich positiver Umweltbelastung bieten. Bodenmarkierungen wären nun auf Grund der Umstellung nur durch Demarkierung zu entfernen, wobei sicher eine Beschädigung des Fahrbahnbelages unvermeidlich ist. Zu den technischen Problemen bei den Demarkierungsarbeiten kommt noch der hohe Anfall an gefährlichem Abfall. Die Kosten für die Umstellung ist auf 400-500 Mio.Schilling zu schätzen.

Die Vereinigung Österreichischer Industrieller spricht sich daher dafür aus, gelb als Straßenmarkierungsfarbe zu erhalten.

VEREINIGUNG ÖSTERREICHISCHER INDUSTRIELLER



(Dr. Peter Kapral)



(DVw. Ingomar Kunz)