



ÖSTERREICHISCHER ARBEITERKAMMERTAG

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22 Postfach 534

An das
Präsidium des Nationalrates

Dr-Karl-Renner-Ring 3
1010 Wien

GESETZENTWURF	
1. GE/19	SI
Datum: 14. OKT. 1991	
18. Okt. 1991	
Verfollt	

L. Klausgraber

Ihre Zeichen

Unsere Zeichen

Telefon (0222) 501 65

Datum

-

VA-ZB-611

Durchwahl

2347

9.10.1991

Betreff:

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird
(18. StVO-Novelle)
Stellungnahme

Der Österreichische Arbeiterkammertag übersendet 25 Exemplare seiner Stellungnahme zu dem im Betreff genannten Gesetzentwurf zur gefälligen Information.

Der Präsident:

25 [Signature]

Der Kammeramtsdirektor:

IV
[Signature]

Beilagen

**ÖSTERREICHISCHER ARBEITERKAMMERTAG**

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22 Postfach 534

Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und VerkehrRadetzkystr 2
1030 Wien

Ihre Zeichen

160.002/14-I/
6-91

Unsere Zeichen

VA/Ru/611

Telefon (0222) 501 65

Durchwahl 2347

Datum

17.9.1991

Betreff:

Entwurf eines Bundesgesetzes,
mit dem die Straßenverkehrs-
ordnung 1960 geändert wird
(18. StVO-Novelle)
(Stellungnahme)

Der Österreichische Arbeiterkammertag begrüßt grundsätzlich die dieser Novelle zugrundeliegenden Intentionen, wie die Hebung der Verkehrssicherheit, die verstärkte Berücksichtigung des Umweltschutzes, die Förderung des Radverkehrs und des öffentlichen Verkehrs sowie die Erleichterung für stark gehbehinderte Personen.

Zu einzelnen Bestimmungen nimmt der Kammertag wie folgt Stellung:

Zu Z 1 (§ 2 Abs 1 Z 7)

Nach dieser Definition muß bei Radfahrstreifen der Beginn und der Verlauf durch wiederholte Markierungen mit Fahrradsymbolen und das Ende durch die Schriftzeichenmarkierung "Ende" angezeigt werden. Nach Ansicht des Kammertages sollte der verbindliche Charakter dieser Regelung entfallen, da der Beginn und das Ende von Fahrradstreifen auch durch Tafeln mit der Zusatztafel Anfang

und Ende gekennzeichnet werden können. Auch die Verpflichtung zur wiederholten Anbringung von Fahrradsymbolen im Verlauf des Radfahrstreifens scheint entbehrlich.

Es wird angeregt, Z 7 wie folgt umzuformulieren: "..., wobei der Beginn und der Verlauf durch wiederholte Markierung mit Fahrradsymbolen und das Ende durch die Schriftzeichenmarkierung 'Ende' angezeigt werden können;"

Zu Z 2 (§ 2 Abs 1 Z 7a)

Die Definition eines Mehrzweckstreifens durch den Begriff "Radfahrstreifen" widerspricht offensichtlich den Intentionen des Gesetzgebers. Nach § 2 Abs 1 Z 7 ist ein Radfahrstreifen ein für den Fahrradverkehr bestimmter und besonders gekennzeichnete Teil der Fahrbahn. Es wäre somit ausgeschlossen, daß auch andere Fahrzeuge Mehrzweckstreifen mitbenutzen dürfen, wenn sie Radfahrstreifen sind.

Zu Z 3 (§ 2 Abs 1 Z 8)

Nunmehr soll ein Radweg zusätzlich auch als Gehsteig oder Teil eines Gehsteigs definiert werden. § 2 Abs 1 Z 10 enthält eine eindeutige Definition des Begriffes "Gehsteig", der ein für den Fußgängerverkehr bestimmter Teil der Straße ist.

Der Kammertag lehnt die Ergänzung der Umschreibung des Begriffes Radweg ab, da ein "Gehsteig oder Teile von Gehsteigen" nicht von Radfahrern benützt werden dürfen.

Zu Z 7 (§ 2 Abs 1 Z 21)

Unter die Definition des Begriffes Fuhrwerk sollen nun auch Kraftfahrzeuge mit nicht zum Verkehr zugelassenem Anhänger aufgenommen werden.

Da das Inverkehrbringen solcher Anhänger in § 62 Kraftfahrzeug-Durchführungsverordnung (KDV) ausreichend geregelt ist, erscheint die Aufnahme in der Begriffserklärung "Fuhrwerk" der StVO entbehrlich. Darüber hinaus konnten solche Anhänger bisher gemäß § 104 Abs 7 Kraftfahrgesetz (KFG) genehmigt werden, wobei in der Genehmigung die zulässige Höchstgeschwindigkeit mit 70 km/h bzw 35 km/h festgelegt wurde. Solche Abschleppanhänger wurden vorwiegend von Autofahrerklubs verwendet, um Fahrzeuge von Autobahnen zu bergen. Nach der neuen Definition wäre das Benützen solcher "Abschleppwagerln" auf Autobahnen nicht mehr zulässig.

Zu Z 9 (§ 5 Abs 5)

Nach dieser Bestimmung sind Straßenaufsichtsorgane berechtigt, Personen, von denen vermutet werden kann, daß sie sich in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand befinden, und bei denen die Untersuchung gemäß Abs 3 und 4 keinen den gesetzlichen Grenzwert übersteigenden Alkoholgehalt ergeben hat, zum Zweck der Feststellung des Grades der Beeinträchtigung durch Alkohol vorzuführen.

Gemäß Abs 3 sind Straßenaufsichtsorgane berechtigt, jederzeit an Ort und Stelle die Atemluft auf Alkoholgehalt zu untersuchen, nach Abs 4 werden diese Organe ermächtigt, Personen, bei denen eine Untersuchung gemäß Abs 3 aus medizinischen Gründen nicht möglich ist, zur Blutabnahme vorzuführen.

Nach Meinung des Kammertages sollte die Vorführung gemäß Abs 5 dann stattfinden, wenn weder an Ort und Stelle der Atemalkoholgehalt noch bei der Blutabnahme eine Überschreitung des den gesetzlichen Grenzwerten übersteigenden Alkoholgehaltes festgestellt werden konnte. Das Wort "und" in Abs 5 in der Formulierung "... die Untersuchung gemäß Abs 3 und 4..." sollte daher in "oder" umgewandelt werden.

Zu Z 22 (§ 19 Abs 6a)

Der neue Absatz 6a legt fest, daß Radfahrer, die von Radfahranlagen kommen, anderen Fahrzeugen im fließenden Verkehr den Vorrang zu geben haben.

Hiezu stellt der Kammertag fest, daß eine Klarstellung in dem Sinne erfolgen soll, daß es zu keinen Auslegungen kommen kann, die den Radfahrverkehr wieder dem ruhenden Verkehr zuordnen. Die vorgeschlagene Regelung des Entwurfes erscheint dann sinnvoll zu sein, wenn eine Radfahranlage endet und sich der Radfahrer in den fließenden Verkehr einordnen muß. Nicht verständlich ist jedoch die Vorrangregelung dann, wenn ein Radfahrer, der von einer Radfahranlage kommt, gegenüber rechtsabbiegenden Fahrzeugen und entgegenkommenden linksabbiegenden Fahrzeugen benachrangt werden soll.

Zu Z 24 (§ 20 Abs 2)

Im Novellierungsentwurf ist vorgesehen, daß grundsätzlich außerhalb des Ortsgebietes die Höchstgeschwindigkeit 80 km/h nicht übersteigen darf.

Der Österreichische Arbeiterkammertag ist der Meinung, daß es grundsätzlich zur Hebung der Verkehrssicherheit beitragen kann, Geschwindigkeitsbeschränkungen aufgrund des Ausbauzustandes von Straßen differenziert vorzuschreiben. Allerdings erscheint es in der derzeitigen Situation aus rechtspolitischen Gründen nicht sinnvoll eine neuerliche Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit einzuführen, wenn bereits bestehende Geschwindigkeitsgrenzen weder eingehalten noch ausreichend kontrolliert werden. Damit würde bei Personen, die sich schon derzeit nicht an Geschwindigkeitslimits halten, die Einsicht, etwas Unrichtiges zu tun, weiter reduziert.

Derzeit wäre es zweckmäßiger - das gilt auch für alle anderen Neuerungen dieser Novelle, bestehende Bestimmungen verstärkt und effizient zu kontrollieren und strengere Sanktionen für Geschwindigkeitsüberschreitungen festzusetzen.

Zu Z 29 (§ 24 Abs 3)

Durch diese Neuregelung soll analog zum Parkverbot während der Nachtstunden für Lastkraftwagen ein Parkverbot für Omnibusse in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr in einer Entfernung von weniger als 40 m von Häusern geschaffen werden, die Wohnzwecken dienen oder die Krankenhäuser sind.

Grundsätzlich ist der Kammertag der Meinung, daß im Interesse der Wohnbevölkerung diese Bestimmung durchaus sinnvoll ist, es müssen dabei jedoch die Interessen der Fahrzeuglenker und des Fremdenverkehrs berücksichtigt werden. Vor Einführung einer derartigen Regelung sollte daher Vorsorge getroffen werden, daß besonders in Fremdenverkehrsgebieten und in der Näh von Beherbergungsbetrieben ausreichende Parkmöglichkeiten mit für den Lenker entsprechender Infrastruktur (wie zB Fernsprechmöglichkeiten, Toiletanlagen ua) in zumutbarer Entfernung von den Ausflugszielen für das Abstellen von Omnibussen geschaffen werden. Weiters sollte geprüft werden, das Parkverbot für Omnibusse nicht ab 22 Uhr, sondern erst ab 24 bzw 00 Uhr festzusetzen.

Zu Z 30 (§ 24 Abs 5a)

Für Personen, die im diplomierten ambulanten Pflegedienst zur Hauskrankenpflege eingesetzt sind, wird die Möglichkeit geschaffen, das von ihnen selbst gelenkte Fahrzeug für die Dauer der Pflegeleistung auch auf einer Straßenstelle abzustellen, auf der das Halten und Parken verboten ist. Voraussetzung soll sein, daß durch das Aufstellen des Fahrzeuges die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird.

Nach Meinung des Kammertages sollte unbedingt in diese Voraussetzung auch die Flüssigkeit des Verkehrs aufgenommen werden. In Ballungsgebieten werden oft Halteverbote im Bereich von Straßenkreuzungen aufgestellt, um dem öffentlichen Verkehr (vor allem für Busse) ein Einbiegen in schmale Straßen zu ermöglichen. Würde in solchen Halteverboten nach den bisherigen Bedingungen das Halten für das Hauskrankenpflegepersonal erlaubt, wäre zwar die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt, jedoch erheblich die Flüssigkeit des Verkehrs.

Zu Z 35 (§ 29a Abs 3 und 4)

Die Institutionalisierung von Schülerlotsen in diesem Gesetzesentwurf wird ausdrücklich begrüßt. Als wesentlicher Punkt sollte jedoch die Haftungsfrage für derartige Personen geklärt werden.

Zu Z 39 (§ 31 Abs 2)

In Zukunft sollen Straßenverkehrszeichen auf ihrer Rückseite oder andere Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs zu Werbezwecken genützt werden können.

Nach Auffassung des Kammertages wird durch diese Bestimmung die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer auf Verkehrszeichen erheblich reduziert und die klare Erkennbarkeit von Verkehrszeichen herabgesetzt. Aus diesen Gründen wird diese Bestimmung abgelehnt.

Zu Z 44 (§ 38 Abs 5)

Die Erlaubnis des Rechtseinbiegens bei Rotlicht wird vom Kammerstag für sehr bedenklich gehalten und abgelehnt. Die Änderung der bestehenden Regelung würde sich auch verkehrspädagogisch negativ auswirken.

Zu Z 46 (§ 42 Abs 2a)

Die in dieser Regelung vorgesehene Ausnahme von Fahrten, die ausschließlich im Rahmen des kombinierten Verkehrs erfolgen und innerhalb eines Umkreises vom Be- oder Entladeort mit einem Radius von 65 km und die an Samstagen von 15 Uhr bis 24 Uhr sowie an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen von 00 bis 22 Uhr durchgeführt werden, wird derzeit aufgrund der widersprüchlichen Gesetzeslage zwischen StVO und Arbeitnehmerschutzbestimmung (Arbeitsruhegesetz) abgelehnt.

Grundsätzlich wird diese Ausnahmeregelung auch als Förderungsmaßnahme für den kombinierten Verkehr angesehen und soll dem Ziel dienen, Gütertransporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Derzeit widersprechen sich jedoch die Normen des Arbeitsruhegesetzes, in dem ein Fahrverbot in der Zeit von Samstag 13 Uhr bis 24 Uhr und an Sonn- und Feiertagen von 00 bis 24 Uhr festgesetzt ist, und diejenigen der StVO. Schon anlässlich der Diskussion über einen Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) und im Zuge der Verhandlungen über einen Transitvertrag mit der EG wurde seitens des Kammertages angeregt, eine Abstimmung zwischen diesen sozialrechtlichen und verkehrsrechtlichen Bestimmungen zu treffen.

Eine weitere wichtige Frage, die vor der Erlassung einer Ausnahmeregelung für den kombinierten Verkehr vom Wochenendfahrverbot geklärt werden müsste, ist eine Kennzeichnung der Fahrzeuge, damit eine effiziente Kontrolle auf der Straße möglich ist.

Nach der derzeitigen Gesetzeslage kann die Bestimmung des Novellierungsentwurfes eindeutig nur für selbstfahrende Unternehmer gelten, da Arbeitnehmer in den Zeiten, die das Arbeitsruhegesetz vorsieht, nicht eingesetzt werden dürfen.

Zu Z 47 (§ 42 Abs 6, 7 und 8)

Ausdrücklich begrüßt der Kammertag die schon lange geforderte Bestimmung, wonach es ab 1.7.1994 ein generelles Nachtfahrverbot in ganz Österreich für LKW von mehr als 7,5 t geben soll.

Zu Z 74 (§ 54 Abs 5 lit j)

Es wird eine neue Zusatztafel "Abschleppzone" eingeführt. Nach Meinung des Kammertages sollte klargestellt werden, daß auch aus Halte- und Parkverbotszonen ein Abschleppen von Fahrzeugen unter bestimmten Voraussetzungen möglich ist, ohne daß die Zusatztafel "Abschleppzone" angebracht werden muß.

Zu Z 77 (§ 55 Abs 6)

Die Umstellung der Bodenmarkierungen von gelber auf weiße Farbe wird seitens des Kammertages befürwortet, es müßte jedoch eine Angleichung der Bodenmarkierungsverordnung erfolgen.

Zu Z 83 (§ 76a Abs 2)

Nunmehr soll es auch Radfahrern erlaubt sein, Fußgängerzonen dauernd oder zu bestimmten Zeiten zu befahren. Aus Verkehrssicherheitsgründen und zur Klarstellung schlägt der Kammertag vor, daß man in diese Bestimmung festsetzt, daß Radfahrer Fußgängerzonen nur mit Schrittgeschwindigkeit benützen dürfen.

Zu Z 86 (§ 82 Abs 3 lit g)

Betreffend der Nutzung von Straßenverkehrszeichen auf ihre Rückseite zu Werbezwecken wurde bereits in Z 39 Stellung genommen. Nach Meinung des Kammertages sollte diese Bestimmung ersatzlos gestrichen werden, da diese Regelung dem Sicherheitsaspekt, daß der Lenker eines Kraftfahrzeuges möglichst wenig Ablenkung erfahren soll, widerspricht. Der Gesetzgeber hat dies im bereits



bestehenden § 84 Abs 2 berücksichtigt, indem er außerhalb des Ortsgebiets Werbungen und Ankündigungen an Straßen innerhalb von einer Entfernung von 100 m vom Fahrbahnrand verboten hat.

Zur Hebung der Verkehrssicherheit auf Autobahnen fordert der Österreichische Arbeiterkammertag zusätzlich zu den im Entwurf enthaltenen Bestimmungen eine Regelung aufzunehmen, wonach für LKW und Omnibusse auf Autobahnen in Ballungsräumen ein generelles Überholverbot gilt. Weiters soll auf Autobahnen, die mehr als zwei Fahrstreifen in eine Richtung aufweisen, ein Benützungsverbot des dritten Fahrstreifens für LKW und Omnibusse eingeführt werden.

Bereits in der Stellungnahme zur 15. StVO-Novelle vom 12.8.1988 regte der Österreichische Arbeiterkammertag an, Bestimmungen für den öffentlichen Verkehr im Sinne von Beschleunigungsmaßnahmen zu ändern. Es handelt sich dabei um Linienomnibusse; für diese sollten, wenn sie die Gleisanlagen von Schienenfahrzeugen mitbenutzen, sei es auf eigenem Gleiskörper oder nicht, die gleichen Vorrangrechte wie für Schienenfahrzeuge gelten. Der letzte Halbsatz im § 19 Abs 1 sollte daher lauten: "Schienenfahrzeuge sowie Linienomnibusse im öffentlichen Personennahverkehr auch dann, wenn sie von links kommen".

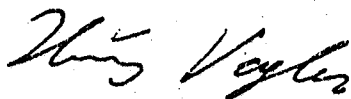
Weiters sollte § 19 Abs 6 durch folgenden Zusatz ergänzt werden, um Unklarheiten über die Vorrangverhältnisse zu beseitigen: "Schienenfahrzeuge und Linienomnibusse des öffentlichen Personennahverkehrs, die von einem eigenen, außerhalb des Straßenraumes befindlichen Bahnkörper oder einem Haltestellenbereich kommen, oder Linienomnibusse, die aus einer gemäß § 53 Abs 1 Z 24 gekennzeichneten Straße für Linienbusse oder aus einem gemäß § 53 Abs 1 Z 25 gekennzeichneten Fahrstreifen für Linienbusse kommen, gelten als Fahrzeuge im fließenden Verkehr."

Im geltenden § 23 Abs 1 wird normiert, daß Lenker Fahrzeuge zum Halten oder Parken so aufstellen müssen, daß kein Straßenbenützer gefährdet wird. Nach Ansicht des Kammertages sollte diese Bestimmung jedoch auch ein ausdrückliches Verbot des Behindertens von Fußgängern durch abgestellte Kraftfahrzeuge umfassen.

Auf Radfahranlagen, die eine Straße an einer schwer einsichtigen Straße kreuzen, sollte für Radfahrer vorgeschrieben werden, daß sie sich dieser Kreuzung nur mit einer derartigen Geschwindigkeit nähern dürfen, die ein rechtzeitiges Anhalten vor den querenden Verkehr ermöglicht.

Im § 58 Abs 1 wird festgelegt, daß ein Fahrzeug nur lenken darf, wer sich in einer solchen körperlichen und geistigen Verfassung befindet, in der er ein Fahrzeug zu beherrschen und die beim Lenken eines Fahrzeuges zu beachtenden Rechtsvorschriften zu befolgen vermag. Aufgrund der zunehmenden Unfälle, die aus der Bedienung von technischen Einrichtungen, wie Telefaxgeräten und Autotelefonen resultieren, fordert der Kammertag daß hier eine Klarstellung getroffen wird, daß der Lenker sich auch dann nicht "in einer solchen körperlichen und geistigen Verfassung" befindet, wenn er derartige Geräte bedient. Benützungsverbote für den Lenker bzw zwingende Einbauvorschriften und die Verwendung von Freisprechanlagen müßten darüber hinaus im KFG bzw in der KDV getroffen werden.

Der Präsident:



Der Kammeramtsdirektor:

