

1. alle Bundessektionen
2. alle Landeskammern



Wirtschaftskammer Österreich

An das
Bundesministerium für
Wissenschaft,
Verkehr und Kunst
Verwaltungsbereich Verkehr und
öffentliche Wirtschaft
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Wiedner Hauptstraße 63	
Postfach 191	
A-1045 Wien	
Telefon +43(1)50105DW	
Telefax +43(1)50206259	
Beitritt GESETZENTWURF	
Zl. 43	-GE/19. P. 6
Datum: 28. AUG. 1996	
Verteilt 30.8.96 M	

D. Klausgraber

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
Zl. 160.004/11-I/B/6-96
10.06.1996

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Vp 25976/23/96/DI.Re/Sa
Mag. Dipl.-Ing. Roderich Regler

Durchwahl
4000

Datum
13.08.1996

Entwurf einer Novelle zur Straßenverkehrsordnung 1960

Die Wirtschaftskammer Österreich erlaubt sich, zum vorliegenden Entwurf einer Novelle zur Straßenverkehrsordnung 1960 wie folgt Stellung zu nehmen:

Bisher waren im Zusammenhang mit dem Radverkehr verschiedenste behördliche Bewilligungen notwendig, was zu Uneinheitlichkeiten in der Vollziehung, zu einer erheblichen Belastung der Verwaltung und zu Schwierigkeiten vor allem im Tourismus beim Erlangen von Bewilligungen führte. Es wird daher besonders begrüßt, daß in Hinkunft die technischen Anforderungen an Fahrräder, deren Ausrüstung sowie an Fahrradanhänger nunmehr einheitlich auf Verordnungsstufe geregelt werden sollen, wofür im Gegenzug sämtliche Bewilligungspflichten entfallen. Damit wird eine langjährige Forderung der Wirtschaftskammer Österreich umgesetzt.

Kritisch ist jedoch der zweite Schwerpunkt der Novelle zu sehen, in dem nunmehr normiert werden soll, daß der Zustand einer Person bei einem Alkoholgehalt des Blutes von 0,5 Promille oder darüber jedenfalls als von Alkohol beeinträchtigt gilt. Nun ist es zwar sicherlich nicht Aufgabe der Interessenvertretung der Wirtschaft, betrunkene Autofahrer in Schutz zu nehmen, die

schwere Unfälle mit Todes- oder Verletzungsfolgen verursachen. Andererseits besagen jedoch sämtliche Untersuchungen, daß ein Lenker mit einem Blutalkoholgehalt von 0,5 Promille noch immer etwa doppelt so schnell reagieren kann wie eine Person mit einem Blutalkoholgehalt von 0,8 Promille. Aus diesem Grund ist eine Gleichsetzung sachlich nicht gerechtfertigt.

Ein Lösungsansatz könnte allenfalls darin liegen, daß die derzeitigen Strafbestimmungen bzw. Regelungen über den Entzug des Führerscheines bei einer Alkoholisierung von 0,8 Promille oder darüber auch in Zukunft nur für derartige Blutalkoholwerte gelten. Im Bereich von 0,5 Promille bis unter 0,8 Promille Alkoholgehalt des Blutes wäre es sicherlich ausreichend, wesentlich geringere Strafen vorzusehen, zu denen keinesfalls die Sicherungsmaßnahme des Führerscheinentzuges kommen dürfte. Sollte, wie dies der Entwurf für ein Führerscheingesetz vorsieht, tatsächlich der Punkteführerschein in Österreich eingeführt werden, erscheint dafür die im gegenständlichen Ministerialentwurf vorgesehene Vergabe von zwei Punkten als adäquate und ausreichende Sanktion.

Mit Nachdruck abgelehnt wird von der Wirtschaftskammer Österreich die beabsichtigte Änderung von § 42 Abs. 3, daß nur mehr die Beförderung jener leicht verderblichen Lebensmittel, deren Haltbarkeit mit wenigen Tagen begrenzt ist, vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot ausgenommen sein soll. Dies widerspricht nicht nur den Begriffsbestimmungen des Übereinkommens über internationale Beförderungen leicht verderblicher Lebensmittel (ATP), sondern würde die Lebensmittelversorgung außergewöhnlich erschweren und verteuern. Darüber hinaus würde es zu einer wesentlich größeren Anzahl von Fahrten führen, wenn an Wochenenden und Feiertagen Lebensmittel, die nur zwei oder drei Tage haltbar sind, nicht mehr zusammen mit solchen befördert werden dürften, die etwas länger haltbar sind. In diesem Zusammenhang wiederholt die Wirtschaftskammer Österreich auch bereits öfters vorgebrach-

te Forderungen nach einer Ausweitung der Ausnahmebestimmungen für Branchen, bei denen dies notwendig und gerechtfertigt erscheint.

Die Wirtschaftskammer Österreich hat seit der letzten Novellierung der Straßenverkehrsordnung eine Reihe von Wünschen an das Verkehrsressort herangetragen, die bei der nächsten Novellierung berücksichtigt werden sollten. Diese Vorschläge wurden leider nicht dem Begutachtungsverfahren zugeführt. Wir erlauben uns daher, diese Vorschläge am Ende unseres Gutachtens nochmals dem Verkehrsressort zu unterbreiten, und ersuchen um entsprechende Aufnahme in der Regierungsvorlage.

Im einzelnen wird zu den Bestimmungen folgendes bemerkt:

Zu Ziffer 1 (§ 2 Abs. 1 Z. 7):

Aus systematischen Gründen sollten Angaben über die Art und Ausführung von Bodenmarkierungen nicht im Gesetzestext, sondern in der dafür vorgesehenen Bodenmarkierungsverordnung stehen.

Zu Ziffer 4 (§ 2 Abs. 1 Z. 31):

Es wird vorgeschlagen, die demonstrative Aufzählung "für die Straßenpflege, Straßenreinigung und dergleichen" durch den in Österreich wohl besonders wichtigen Begriff der "**Schneeräumung**" zu ergänzen, da es sich auch hier um unter besonderen Bedingungen durchgeführte Arbeitsfahrten handelt.

Zu Ziffer 5 (§ 5 Abs. 1):

Die Wirtschaftskammer Österreich hat bereits einleitend auf die große Problematik einer Absenkung des höchsten zulässigen Alkoholgehaltes des Blutes beim Lenken eines Fahrzeuges von 0,8 Promille auf 0,5 Promille hingewiesen. Insbesondere von der Gastronomie sowie vom Wein- und Spirituosenhandel wird bezweifelt, daß

die gegenständliche Maßnahme geeignet ist, die Unfallzahlen zu senken. Vielmehr sollte durch eine strengere Überwachung des derzeit geltenden Grenzwertes die Verkehrssicherheit angehoben werden. In diesem Sinne sind von den Landeskammern und Bundessektionen ausschließlich negative Stellungnahmen bei der Wirtschaftskammer Österreich eingelangt.

Am zielführendsten wäre es sicherlich, wenn innerhalb der Europäischen Union ein einheitlicher Grenzwert zustande käme. Derzeit haben jedoch 8 EU-Staaten die 0,8 Promille-Grenze (einschließlich Österreichs), während in 7 EU-Staaten geringere Werte als zulässig vorgeschrieben sind. Die Wirtschaftskammer Österreich empfiehlt daher, die im Entwurf vorgesehene Herabsetzung des höchsten zulässigen Alkoholgehaltes des Blutes zurückzustellen und auf einen Konsens innerhalb der Europäischen Union zu warten.

Die Straßenverkehrsordnung verbietet das Lenken von Fahrzeugen in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand, wobei die im Gesetz angegebene Promillegrenze nur jenen Wert darstellt, ab dem der Zustand einer Person jedenfalls als von Alkohol beeinträchtigt gilt. Nun kann man sicherlich bei vielen Personen bei einem Blutalkoholwert von 0,5 Promille nicht davon sprechen, daß sie fahruntauglich sind. So wird in den Erläuterungen des Verkehrsressorts ja auch darauf hingewiesen, daß durch zahlreiche Untersuchungen belegt wurde, daß die Unfallgefahr bei einem Blutalkoholgehalt von 0,5 Promille gegenüber 0,0 Promille um das Doppelte, bei 0,8 Promille hingegen bereits um das Vierfache erhöht ist. Auch dieser Hinweis besagt, daß hier der Gesetzgeber keinesfalls in gleicher Weise mit Strafen bzw. Sicherungsmaßnahmen vorgehen dürfte.

Es wird deshalb zur Überlegung gestellt, bei einem Blutalkoholgehalt von 0,5 Promille bis unter 0,8 Promille das derzeit geltende Instrumentarium von Strafen und Sicherungsmaßnahmen (Führerscheinentzug) nicht zur Anwendung zu bringen, sondern nur

in adäquater Weise darauf zu reagieren. Dies könnte durchaus in Form der Eintragung von zwei Punkten im Führerschein erfolgen, sofern der Punktführerschein in Österreich eingeführt wird. Sofern das Verkehrsressort und das Parlament die rasche Herabsetzung des höchsten zulässigen Blutalkoholgrenzwertes auf 0,5 Promille aus Gründen der Verkehrssicherheit für unverzichtbar ansehen, müßte jedenfalls durch solche andere, adäquate Konsequenzen auf den wesentlich geringeren Gefährlichkeitsgrad Bedacht genommen werden.

Zu Ziffer 7 (§ 5b):

Es sollte überlegt werden, in diesen Paragraphen eine Regelung aufzunehmen, die es ermöglicht, daß der Betroffene über die genannten Zwangsmaßnahmen eine entsprechende schriftliche Bestätigung der Behörde (mit Nennung des Namens bzw. der Dienstnummer des durchführenden Organes) erhält. Dies würde der Rechtssicherheit dienen.

Zu Ziffer 8 (§ 8a):

Es ist ein Grundprinzip der Verkehrstechnik, daß fahrbahnbegleitende Radwege nur in jener Richtung zu befahren sind, die sich aus der allgemeinen Fahrordnung (Rechtsfahrordnung) ergibt. Eine klarere Formulierung des Abs. 2 wäre daher wie folgt wünschenswert:

"Radfahranlagen auf der linken Straßenseite dürfen nur benützt werden, wenn sie durch Bodenmarkierungen (Richtungspfeile für die Benützung in beiden Richtungen) freigegeben sind".

Zu Ziffer 9 (§ 9 Abs. 2):

Die Wirtschaftskammer Österreich spricht sich entschieden dagegen aus, Rollschuhfahrer bei der Benützung eines Schutzweges den Fußgängern gleichzustellen. Die von diesen erzielten Geschwindigkeiten machen es erforderlich, auch für sie Verhaltensmaßnahmen einzuführen wie jene für Radfahrer im § 68 StVO.

Die Erweiterung der Schutzbestimmungen für Fußgänger, Radfahrer und nunmehr auch für Rollstuhlfahrer führt immer häufiger zu zum Teil gefährliche Situationen durch Notbremsungen speziell im Omnibusverkehr. Es wird daher beantragt, die Omnibusse des Kraftfahrlinienverkehrs bezüglich des Verhaltens vor einem Schutzweg den Schienenfahrzeugen gleichzustellen.

Zu Ziffer 10 (§ 9 Abs. 6):

Die vorgesehene Ausnahme von Abbiegeverböten für Fahrzeuge des Kraftfahrlinienverkehrs wird befürwortet. Allerdings müßte diese Ausnahme unbedingt auf alle befugten Benutzer von Omnibusspuren ausgedehnt werden. Das in den Erläuterungen genannte berechnigte Anliegen, im Kreuzungsbereich Fahrstreifenwechsel zu vermeiden, gilt für alle Benutzer von Busspuren.

Zu Ziffer 11 (§ 12 Abs. 5):

Nach dem Entwurf soll in Hinkunft auch einspurigen Kraftfahrzeugen gestattet werden, an anhaltenden mehrspurigen Kraftfahrzeugen vorbeizufahren, um sich mit ihren Fahrzeugen weiter vorne aufzustellen. Bisher war dies nur Radfahrern gestattet, was für andere Fahrzeuglenker wiederholt zu gefährlichen Situationen, insbesondere beim Rechtseinbiegen, geführt hat. Auch hat sich in der Praxis immer wieder gezeigt, daß die Zu- und Abfahrten von Linienbussen bei Haltestellen durch diese Regelung behindert wird. Aufgrund des in Diskussion stehenden Großversuches "Fahren mit Licht bei Tag" wird den einspurigen Kraftfahrzeugen auch die besondere Kennzeichnung (eingeschaltetes Licht) genommen. Die dadurch im Rückblickspiegel angehaltener Fahrzeuge auftretende "Lichtflut" erschwert damit auch das Erkennen einspuriger Kraftfahrzeuge, die sich vorbeischlängeln, insbesondere vor dem Rechtseinbiegen. Die gegenständliche Änderung trägt somit sicherlich nicht zur Hebung der Verkehrssicherheit bei.

Zu Ziffer 12 (§ 13 Abs. 4):

In den Erläuterungen zu dieser Regelung wird ausgeführt, daß mit der Einführung dieser Bestimmung einer Änderung des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr, welche im September 1995 in Kraft getreten ist, Rechnung getragen wird. Auch nach eingehender Recherche kann nicht nachvollzogen werden, welche Bestimmung des Wiener Übereinkommens hier gemeint ist.

Es ist uns auch nicht bekannt, daß es im Herbst des vergangenen Jahres eine Änderung des Wiener Übereinkommens gegeben hat. Es ist jedenfalls zu befürchten, daß diese Neuregelung unausweichlich zu Notbremsungen und damit zu gefährlichen Situationen vor allem im Kreuzungsbereich führen wird.

Zu Ziffer 13 (§ 17 Abs. 3):

Trotz aller berechtigten Argumente hinsichtlich der Verkehrssicherheit gibt es zahlreiche Situationen, wo die gegenständliche Regelung nicht sinnvoll ist. Wenn eine Fahrzeugkolonne über die Kreuzung aufgestaut wird, hat der nächste Fahrzeuglenker, um den Querverkehr nicht zu behindern bzw. den Fußgängern das Überqueren der Fahrbahn auf Schutzwegen zu ermöglichen, vor dem Schutzweg anzuhalten. Ein neben dieser Fahrzeugkolonne auf einer Busspur fahrender Omnibus dürfte die Kreuzung nicht überqueren, da der Omnibus an den angehaltenen Fahrzeugen auch dann nicht vorbeifahren dürfte, wenn kein Fußgänger in der Nähe ist und er sich von dieser Tatsache überzeugt hat. Das gleiche gilt auch für andere Fahrzeuge, die auf einem zweiten Fahrstreifen in gleicher Richtung fahren. Auch bei Abbiegespuren kommt es wiederholt vor, daß Fahrzeuge auf diesen aufgestaut sind und somit vor Kreuzungen und zugleich auch vor Schutzwegen anhalten müssen und erst dann weiterfahren können, wenn ihr Fahrstreifen wieder frei ist. In diesem Fall dürften auf allen anderen Fahrstreifen keine Fahrzeuge an diesen angehaltenen Fahrzeugen vorbeifahren.

Zu Ziffer 15 (§ 27):

Die gegenständliche Regelung sollte auch für die Lenker von Fahrzeugen gelten, die Recyclinggüter abholen und deshalb die entsprechenden Sammelgefäße (Altglas, Altpapier und dergleichen) entleeren müssen. Die Absätze 3 und 4 müßten daher in diesem Sinne ergänzt werden.

Zu Ziffer 16 (§ 29b):

Das Recht zum Halten gemäß Absatz 2 zum Aus- oder Einsteigen von stark Gehbehinderten sollte auch auf Taxis und Mietwagen ausgedehnt werden, wenn stark Gehbehinderte die Dienste eines Taxis oder Mietwagens in Anspruch nehmen. Anderenfalls würde eine Ungleichbehandlung der Behinderten entstehen. In diesem Sinne wäre klarzustellen, daß Gehbehinderte, die Taxis oder Mietwagen benutzen, als "Mitfahrer" gelten.

Zu Ziffer 18 (§ 42):

Die vorgesehene Änderung von § 42 Abs. 3 wird von der Wirtschaftskammer Österreich entschieden abgelehnt. Die Zulässigkeit der Beförderung von leicht verderblichen Lebensmitteln während des Wochenend- und Feiertagsfahrverbotes auf solche, "deren Haltbarkeit mit wenigen Tagen begrenzt ist", ist unbegründet und sachlich nicht gerechtfertigt.

Im Übereinkommen über internationale Beförderungen leicht verderblicher Lebensmittel (ATP, BGBl.Nr. 144/78, samt Durchführungsgesetz, BGBl.Nr. 82/91) erfolgt in Artikel 3 die Definition leicht verderblicher Lebensmittel als "tiefgefrorene und gefrorene Lebensmittel sowie Lebensmittel der Anlage 3, auch wenn sie weder tiefgefroren noch gefroren sind". Die Anlage 3 führt Butter, Milch, Milcherzeugnisse, frische Schlachtnebenprodukte, Fisch, Fleisch, Wild, Geflügel und Kaninchen sowie Erzeugnisse auf der Grundlage von Fleisch an. Wenn im Ausland internationale

Beförderungen aufgrund von Bescheinigungen nach dem ATP zugelassen sind, sind erhebliche Schwierigkeiten zu erwarten, wenn Österreich diese Transporte während des Wochend- und Feiertagsfahrverbotes behindern wollte. Eine Diskriminierung der österreichischen Beförderungen muß aber ebenfalls abgelehnt werden.

Der bisher angewandte Erlaß des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau vom 24.04.1961, Zl.184.065-IV/28-61, über die Auslegung des § 42 Abs. 3 StVO hat sich bewährt. Schon damals wurde festgestellt, daß es bei der Beurteilung der Leichtverderblichkeit um das Lebensmittel als solches geht, wobei es irrelevant ist, wie die Verpackung oder der Transport erfolgt.

Die Schwierigkeit der Beurteilung der Haltbarkeitsdauer kann am gefrorenen Fleisch dargestellt werden. Tiefgefroren hat es eine relativ lange Haltbarkeitsdauer, sofern die Kühlkette nicht unterbrochen wird. Taut das Fleisch jedoch auf, ist die Haltbarkeit extrem begrenzt. Auch nicht gefroren ist Fleisch nur verhältnismäßig kurz haltbar und muß daher sicherlich als leicht verderblich beurteilt werden.

Nicht vergessen werden darf, daß die derzeitige Regelung eine ausreichende Versorgung mit Lebensmitteln garantiert, während anderenfalls Engpässe zu erwarten sind.

Ferner würde die gegenständliche Änderung zu einer Vermehrung der Transporte führen. Derzeit wird beispielsweise Fleisch in Dehnfolie, das in der Regel mit einer Haltbarkeit von 3 Tagen ausgezeichnet ist, mit Fleischwaren, die eine längere Haltbarkeit aufweisen, zusammen transportiert. So werden vom Großhandel derzeit die verschiedensten Fleisch- und Wurstwaren gemeinsam angeliefert. Die Neuregelung würde bedeuten, daß beispielsweise Dauer- und Rohwürste nicht mehr gemeinsam mit nur kurz haltbaren Fleischwaren in die Geschäfte geliefert werden dürfen, was weder logistisch umsetzbar noch wirtschaftlich tragbar wäre.

Die Wirtschaftskammer Österreich lehnt nicht nur die vorgesehene Änderung des § 42 Abs. 3 nachdrücklich ab, sondern faßt nachstehend ihre Änderungswünsche zum Wochenend- und Feiertagsfahrverbot zusammen:

- a) In § 42 Abs. 1 sollte bei den Ausnahmen neben der Beförderung von Milch und unaufschiebbaren Fahrten mit Lkw des Bundesheeres auch der "Abschleppdienst" angefügt werden (der übrigens bereits vom Fahrverbot nach Abs. 2 ausgenommen ist). Es kommt immer wieder vor, daß zur Bergung bzw. zum Abschleppen an Wochenenden und Feiertagen Kraftfahrzeuge mit Anhänger eingesetzt werden müssen. Leider sind hier wiederholt Bestrafungen von Abschleppfirmen vorgekommen.
- b) In Absatz 2a, in dem die Ausnahmen für den kombinierten Verkehr enthalten sind, sollte der Ausdruck "innerhalb eines Umkreises mit einem Radius von 65 km" ersatzlos gestrichen werden. Diese Beschränkung ist nämlich weder zweckmäßig noch sachlich gerechtfertigt. Zahlreiche ländliche Regionen sind derzeit in diesen Vor- bzw. Nachlaufahrten des kombinierten Verkehrs nicht erreichbar, was die Standortgunst für diese Gebiete verschlechtert.
- c) Die Ausnahmetatbestände des Abs. 3 sollten von "leicht verderblichen Lebensmitteln" auf "leicht verderbliche Lebensmittel oder andere leicht verderbliche Güter" ausgeweitet werden. Wiederholt müssen an Wochenenden leicht verderbliche Güter, die nicht als "Lebensmittel" im Sinne des ATP zu verstehen sind, befördert werden. Dies betrifft zum Beispiel Substanzen zur Herstellung von Medikamenten oder landwirtschaftliche Erzeugnisse (wie Getreide, Zuckerrüben und dgl.), die während der Erntezeit raschest von den Feldern ins Lager bzw. zur Verarbeitung gebracht werden müssen. Auch die Beförderung von Schnittblumen muß oft an Wochenenden oder Feiertagen

erfolgen. Derzeit ist es erforderlich, für solche Beförderungen an Wochenenden und Feiertagen wegen der extremen Wetterabhängigkeit der Ernte bzw. der hohen Verderblichkeit der Produkte Sonderbewilligungen zu erwirken. Der damit verbundene Verwaltungsaufwand könnte vermieden werden, ohne daß sich dadurch die Anzahl der Transporte an Wochenenden und Feiertagen erhöhen würde.

- d) Das bestehende Verbot der Beförderung von Großvieh auf Autobahnen während des Wochenend- und Feiertagsfahrverbotes sollte ersatzlos gestrichen werden. Es widerspricht nämlich den grundlegendsten Tierschutzgedanken, da jede Verkürzung der Transportdauer eine Erleichterung für die Tiere darstellt. Darüber hinaus ist die gleichmäßige Fahrt auf der Autobahn auch wegen der geringeren Zahl an Brems- und Beschleunigungsmanövern sowie Richtungsänderungen gegenüber einer Fahrt auf einer Bundesstraße als wesentlich tiergerechter anzusehen.
- e) Keinesfalls den modernen Erfordernissen entspricht, daß die Ausnahmen vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot gemäß Abs. 3 nur für Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeuge und selbstfahrende Arbeitsmaschinen gelten. Dies war früher gerechtfertigt, als Kühlfahrzeuge lediglich Solo-Lkw oder Sattelkraftfahrzeuge waren. Nunmehr kommen vermehrt auch Kraftwagenzüge zum Einsatz, sodaß hier eine sachlich nicht gerechtfertigte Differenzierung besteht. Auch bei der Beförderung von Schlacht- und Stechvieh werden verstärkt Lkw mit Anhängern eingesetzt, was derzeit jedoch an Wochenenden und Feiertagen nicht zulässig ist.
- f) Unter die Ausnahmebestimmungen von Wochenend- und Feiertagsfahrverbot sollte auch die Beförderung periodischer Druckwerke (Zeitungen und Zeitschriften) fallen, die naturgemäß auch während der Fahrverbotszeit befördert werden müssen. Darauf wird bekanntlich auch bei den

Ausnahmen der Ferienreiseverordnung (BGBl.Nr. 259/93) Bedacht genommen. Wenn bei diesen Beförderungen durch eine Erweiterung der Ausnahmebestimmungen auch Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t eingesetzt werden könnten, würde dies zu einer Verringerung der Fahrten beitragen.

- g) Ein Manko von § 42 Abs. 3 ist auch, daß die Befreiung von Leerfahrten im Zusammenhang mit den befreiten Fahrten nicht im Gesetz geregelt ist. Derzeit erfolgt diese Klarstellung nur über zwei Erlässe des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau vom 22.02.1961 (Zl. 182.164-IV/28-61) bzw. vom 8.05.1961 (Zl. 184.996-IV/28-61). Deshalb sollte Absatz 3 um folgenden Satz ergänzt werden:

"Leerfahrten, die den in diesem Absatz genannten, vom Fahrverbot nach Absatz 2 ausgenommenen Fahrten unmittelbar vorangehen oder folgen, sind ebenfalls vom Fahrverbot nach Absatz 2 ausgenommen."

- h) Als weitere Ausnahme sollten in § 42 Abs. 3 die Fahrten des Markt-, Straßen- und Wanderhandels aufgenommen werden. Märkte finden naturgemäß vor allem an Wochenenden statt. Es ist daher für gewerbliche Marktbesucher erforderlich, mit ihren Fahrzeugen an Wochenenden zu fahren. Die Überwachung der Einhaltung dieser Ausnahmebestimmung könnte mit § 288 Abs. 3 Gewerbeordnung 1994 verknüpft werden, wonach derartige Mitgliedsbetriebe verpflichtet sind, das Original des Gewerbescheines mitzuführen.

Zu Ziffer 19 (§ 43 Abs. 1a):

Im letzten Satz sollte festgelegt werden, daß der Zeitpunkt, der Ort und die Art der Verkehrszeichen nicht nur von den Organen des Bauführers in einem Aktenvermerk festzuhalten ist, sondern daß dies von der zuständigen Behörde auch zu kontrollieren ist.

Zu Ziffer 22 (§ 45 Abs. 2a):

Unter Bedachtnahme auf die Ausführungen zu § 42 Abs. 3 wird die gegenständliche Einschränkung auf Lebensmittel, deren Haltbarkeit mit wenigen Tagen begrenzt ist, nachdrücklich abgelehnt. Die zu § 42 Abs. 3 geforderten Erweiterungen bei den Ausnahmebestimmungen müßten auch hier Platz greifen. Darüber hinaus sollte am Ende des ersten Satzes noch angefügt werden:

"... oder dem Einsatz von Fahrzeugen zur Aufrechterhaltung des Betriebes eines öffentlichen Verkehrsmittels dienen." Diese Ergänzung erscheint im Hinblick auf oft dringende Maßnahmen, z.B. für die Aufrechterhaltung des U-Bahn-Betriebes oder des Straßenbahnbetriebes, insbesondere auf eigenem Bahnkörper, erforderlich.

Zu Ziffer 23 (§ 46 Abs. 4):

Die lit. b) sollte wie folgt ergänzt werden:

".. umzukehren, ausgenommen im Bereich eines Grenzüberganges oder einer Mautstelle auf Anordnung von öffentlichen Organen,". Nicht nur bei einem Grenzübergang, sondern auch bei einer Mautstelle kann der Fall eintreten, daß ein Kraftfahrzeug nicht berechtigt ist, die anschließende Strecke zu befahren, weil beispielsweise die Maut nicht entrichtet werden kann. Für solche Fälle sollte eine einwandfreie rechtliche Grundlage für das Umkehren auf Anordnung öffentlicher Organe geschaffen werden.

Zu Ziffer 25 (§ 52 lit.b Z. 15a):

Zur besseren Erkennbarkeit sollte das neue Verkehrszeichen nicht in Form eines runden Vorschriftszeichens, sondern in der Form eines dreieckigen Gefahrenzeichens ausgeführt werden. Die gegenständlichen drei im Kreis geführten Pfeile sollten in schwarzer Farbe in der weißen Fläche des rot umrandeten Gefahrenzeichens situiert sein.

Zu Ziffer 26 (§ 53 Abs. 1 Z. 4a):

Es ist nicht einzusehen, warum das Verkehrszeichen "Verkehrsfunk" innerhalb einer Entfernung von 50 km nur einmal in der gleichen Fahrtrichtung angebracht werden darf. Gerade bei einem Überholvorgang kann dieses Verkehrszeichen übersehen werden, womit die Informationen hinsichtlich des Verkehrsfunks für den Lenker verloren gehen.

Weiters wird auf die in Niederösterreich vom ÖAMTC angebrachten Hinweistafeln für ein neues Verkehrs-Service hingewiesen. Auch solche Tafeln könnten in die Liste der zulässigen Verkehrszeichen aufgenommen werden.

Zu Ziffer 29 (§ 65 Abs. 1):

Nach der herrschenden Judikatur gilt ein Radfahrer, der sein Fahrrad schiebt, nicht als Fußgänger, sondern als Radfahrer. Durch die gegenständliche Änderung soll nunmehr eine Person, die ein Fahrrad schiebt, nicht mehr als Radfahrer, sondern als Fußgänger gelten. Demnach müssten in Hinkunft Fahrräder auf dem Gehsteig und nicht mehr auf der Fahrbahn geschoben werden.

Zu Ziffer 31 (§ 66):

Nachdrücklich wird gefordert, daß die Sonderbestimmung für Rennfahrräder, die nur bei Tageslicht und guter Sicht verwendet werden, auf alle Fahrräder (insbesondere Mountainbikes, Sidewalkers und dgl.) ausgeweitet werden. Die Ausrüstungserfordernisse sollten sich ausschließlich an der Verwendung der Fahrräder orientieren, sodaß eine Ungleichbehandlung von Rennfahrrädern und anderen Fahrradtypen sachlich nicht gerechtfertigt erscheint.

Im übrigen müßte die Verordnungsermächtigung für den "Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst" gelten.

Zu Ziffer 34 (§ 69 Abs. 3):

Es erhebt sich die Frage, warum das Verbot des Abs. 2 lit. c auch auf "Kleinmotorräder" ausgedehnt wird, wenn diese Fahrzeugkategorie gemäß dem Entwurf des neuen Führerscheingesetzes nicht mehr bestehen bleibt.

Zu Ziffer 35 (§ 76 Abs. 5):

Nicht nur Krankentransportfahrzeuge sollen in Fußgängerzonen einfahren dürfen, um Kranke abzuholen, sondern auch Taxi- und Mietwagenfahrzeuge. In diesem Sinne wäre die lit. d zu ergänzen.

Zu Ziffer 41 (§ 88a):

Die Probleme des "Inline-Skating" (Rollschuhfahren) können keinesfalls für alle zufriedenstellend gelöst werden. So bleibt unklar, wie das Befahren von Gehsteigen, Gehwegen, Schutzwegen und Fußgängerzonen mit Rollschuhen durchgeführt werden kann, ohne hiedurch Fußgänger zu behindern oder zu gefährden. Es sollte aber jedenfalls eine Altersgrenze für alleine rollschuhfahrende Kinder auf öffentlichen Verkehrsflächen analog zur Altersgrenze für das Radfahren (12 Jahre) geschaffen werden. Zusätzlich könnten Kinder, die für das Radfahren eine behördliche Bewilligung erhalten haben, bereits vor ihrem 12. Lebensjahr zu fahren, auch unterhalb dieser Altersgrenze auf Straßen mit öffentlichem Verkehr ohne Aufsicht Erwachsener Rollschuhfahren dürfen.

Weiters wird folgende Ergänzung angeregt:

Wenn Radfahranlagen, Wohnstraßen, Gehsteige oder Gehwege nicht vorhanden sind, haben Rollschuhfahrer das Straßenbankett, und wenn auch dieses fehlt oder zu einem Befahren mit Rollschuhen nicht geeignet ist, den äußersten Fahrbahnrand zu benützen; hierbei haben sie auf Freilandstraßen, außer im Falle der Unzumutbarkeit, auf dem linken Straßenbankett (auf dem linken Fahrbahnrand) zu fahren.

In Analogie zu § 68 Abs. 3 a sollte noch folgendes normiert werden:

Radfahrerüberfahrten und Schutzwege, wo der Verkehr nicht durch Arm- oder Lichtzeichen geregelt wird, dürfen von Rollschuhfahrern nicht unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug oder für dessen Lenker überraschend, ebenso nicht mit einer höheren Geschwindigkeit als Schrittgeschwindigkeit, befahren werden.

Gemäß § 2 Abs. 1 Z. 11 b fällt unter den Begriff "Radfahranlage" auch ein "Mehrzweckstreifen". Deren Befahren durch "Inline-Skater" könnte gefährlich sein, da diese durch die zur Fortbewegung notwendigen Ausfallsschritte und Armbewegungen rund 1,5 m in der Breite benötigen.

Zu Ziffer 49 (§ 97 Abs. 5):

Der letzte Satz sollte lauten:

"Für die Anwendung dieser Maßnahme **gelten** § 44 b Abs. 2 bis 4."

Zu Beiblatt, Ziffer 1 (§ 24 Abs. 5c und 5d):

Gegen die neuen Bestimmungen für Tierärzte und Hebammen besteht dann kein Einwand, wenn eine ausreichende Überprüfung zur Hintanhaltung mißbräuchlicher Verwendung sichergestellt werden kann.

Zu Beiblatt, Ziffer 2 (§ 60 Abs. 5):

Die Formulierung "unzumutbare Beeinträchtigung" ist rein subjektiv und würde zu einer gravierenden Rechtsunsicherheit führen, welche geparkten Fahrzeuge von der Behörde ohne weiteres Verfahren entfernt werden können.

Anschließend werden nun von der Wirtschaftskammer Österreich jene zusätzlichen Punkte angeführt, die bei der gegenständlichen Novellierung der Straßenverkehrsordnung umgesetzt werden sollen:

Zu § 1:

Derzeit gilt jedenfalls aufgrund der vorhandenen Judikatur die StVO auch in Parkhäusern und Parkgaragen, und es müßte jede einzelne Verkehrsregelung auch ordnungsgemäß verordnet werden. Die zuständigen Behörden müßten aufgrund dieser Rechtslage in dem genannten Bereich tätig werden. Da jedoch die Verordnung der diversen Bodenmarkierungen und Verkehrszeichen einen unnötigen Verwaltungsaufwand auch für den Betrieb zur Folge hätte, sollte in der StVO eine Bestimmung geschaffen werden, wonach die Verkehrsregelung zwar Gültigkeit hat, daß aber einzelne Maßnahmen nicht von den Behörden verordnet werden müßten.

Zu § 7 Abs. 4:

Es wird gebeten, das derzeit gemäß § 7 Abs. 4 bestehende Verbot des Zufahrens zum linken Fahrbahnrand auf Fahrbahnen mit Gleisen von Schienenfahrzeugen zu überdenken. Gerade im städtischen Bereich führt dieses Verbot zu Härten bei knappem Parkraum und zu unnötigem "Rundendreher" beim Parkplatzsuchen.

Zu § 9 Abs. 2, § 19 Abs. 6a, § 68 Abs. 3a:

Die in der StVO enthaltenen Sonderbestimmungen für Radwegbenützer (§ 9 Abs. 2, § 19 Abs. 6a, § 68 Abs. 3a) verursachen Verwirrung bei Radfahrern und Autolenkern und sind selbst bei Verkehrs- und Rechtsexperten umstritten. Deshalb sollte die Rückkehr zu den allgemeinen Vorrangregeln in der StVO überlegt werden: Radwege und Radfahrstreifen werden rechtlich wieder normalen Fahrstreifen gleichgestellt. Benützer dieser Anlagen werden, so wie in den anderen EU-Staaten, als normale Straßenbenützer behandelt. Sonderregelungen für Radfahrüberfahrten sind

zu streichen (siehe § 9 Abs. 2 sowie § 68 Abs. 3a). Die Sonderbestimmung des § 19 Abs. 6a (Verlassen der Radfahranlage) ist zu streichen, da sie den herkömmlichen Verkehrsregeln widerspricht. Das Ende eines Radweges hat dem Ende eines normalen Fahrstreifens zu entsprechen. Das Verlassen der Radfahranlage im Sinne eines Richtungswechsels ist durch § 11 zu regeln.

Um dabei die Anwendbarkeit herkömmlicher Verkehrsregeln auf Radfahranlagen schlüssiger zu machen, wird eine Neudefinition von Radfahranlagen vorgeschlagen, welche sich in logischen Schritten von der Definition des Fahrstreifens ableitet. Auf Verhaltensregeln und Details über die Anbringung von Bodenmarkierungen kann in der Definition verzichtet werden:

Auf der Basis der in § 2 normierten Definitionen der Straße, Fahrbahn und Fahrstreifen sollten die Begriffe "Radfahrstreifen", "Mehrzweckstreifen", "Radweg", "Geh- und Radweg", "Radfahranlage" und "Radfahrüberfahrt" wie folgt definiert werden:

"Radfahrstreifen: Ein besonders gekennzeichnete, für die Erfordernisse des Fahrradverkehrs bemessener und diesem vorbehaltenen Fahrstreifen."

"Mehrzweckstreifen: Ein Radfahrstreifen oder ein Abschnitt eines Radfahrstreifens, der von Fahrzeugen, die keine Fahrräder sind, mit Einschränkungen befahren werden darf."

"Radweg: Ein von anderen Teilen der Fahrbahn durch straßenbauliche Einrichtungen getrennter Radfahrstreifen."

"Geh- und Radweg: Ein für den Fußgänger und Fahrradverkehr bestimmter und als solcher gekennzeichnete Radweg."

"Radfahranlage: Ein Radfahrstreifen, ein Mehrzweckstreifen, ein Radweg oder ein Geh- und Radweg."

"Radfahrerüberfahrt: Besonders gekennzeichnete Abschnitt einer Radfahranlage im Bereich der Kreuzung mit einer anderen Straße."

Zu § 23:

Die Wirtschaftskammer Österreich wiederholt ihren Wunsch, in § 23 eine Bestimmung aufzunehmen, daß mit Personen- und Kombinationskraftwagen des Taxi-, Mietwagen- und Gästewagen-Gewerbes sowie mit Krankentransportfahrzeugen zum Aus- oder Einsteigen auch dann kurz gehalten werden darf, wenn im gegenständlichen Bereich das Halten durch ein Vorschriftszeichen gemäß § 52 Z. 13b ("Halten und Parken verboten") verboten ist. Durch das Ein- bzw. Aussteigenlassen von Fahrgästen ist keine Verminderung der Verkehrssicherheit zu befürchten, und da es sich in der Regel nur um einen kurzen Vorgang handelt, wird auch die Flüssigkeit des Verkehrs wohl nicht merkbar beeinträchtigt.

Zu § 23:

Wie bereits mehrmals angeregt, ersuchen wir, im § 23 Abs. 2 die gesetzliche Möglichkeit einer sogenannten "Mehrfunktionsspur" zu schaffen. Erfolgreiche Beispiele in der BRD (z.B. Köln, Berlin) haben gezeigt, daß bei Vorhandensein der nötigen Platzverhältnisse eine Fahrspur zur kurzfristigen Ladetätigkeit ein sinnvoller Beitrag zur Entlastung der Wirtschaft sein kann. Diese Mehrfunktionsspur könnte grundsätzlich im § 2 definiert, müßte jedoch jedenfalls, da es sich um Halten handelt, im § 23 aufgenommen werden. Wir schlagen daher vor, folgende Bestimmung im § 23 vorzusehen:

"Wenn die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird und zumindest ein Fahrstreifen für den Fließverkehr frei bleibt, kann die Behörde neben den nach § 23 Abs. 2 aufgestellten Fahrzeugen (Parkspur) eine Mehrfunktionsspur durch ein Parkverbot einrichten, auf der die Durchführung von Ladetätigkeiten während eines bestimmten Zeitraumes gestattet ist. Ein- und Ausparkvorgänge über diese Spur hat der Lenker

des haltenden Fahrzeuges gegebenenfalls unverzüglich zu ermöglichen."

Zu § 23 Abs. 3a:

Die Probleme der Wirtschaft, bei Ladetätigkeiten und bei der Zustellung von Waren in Innenstädten legale Abstellplätze zu finden, werden zunehmend gravierender. Wir schlagen daher folgende Neuformulierung des § 23 Abs. 3a vor:

"Wenn die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird und innerhalb von 50 Metern ein Halten nach Abs. 2 nicht möglich ist, darf in folgenden Fällen neben den nach Abs. 2 aufgestellten Fahrzeugen sowie in Halte- und Parkverboten kurz angehalten werden:

1. Mit Personen- und Kombinationskraftwagen des Taxi-, Miet- und Gästewagengewerbes, sowie mit Krankentransportfahrzeugen und Omnibussen zum Aus- oder Einsteigenlassen.
2. Mit Fahrzeugen zur Güterbeförderung zum raschen Aus- oder Einladen geringer Warenmengen (Zustell- bzw. Abholdienst)."

Zu § 23 Abs. 3a:

Das vorletzte Wort müßte von "angehalten" in "gehalten" umformuliert werden, da dies ein Redaktionsversehen in der 19. StVO-Novelle war.

Zu § 23 Abs. 6:

Gemäß § 23 Abs. 6 ist es zur Zeit verboten, Anhänger ohne Zugfahrzeuge (ausgenommen Ladetätigkeit) auf öffentlichen Flächen abzustellen. Obzwar diese Bestimmung für Anhänger gilt, ist doch mittels Erlass geregelt, daß vom Begriff "Anhänger" auch die Sattelanhänger des § 2 Z. 12 KFG erfaßt sind. Nunmehr ist es im städtischen Bereich oftmals eine Notwendigkeit, daß Sattelanhänger längere Zeit ohne Zugfahrzeug abgestellt werden müssen. Hier

sollte die StVO die Möglichkeit vorsehen, daß der Landeshauptmann durch Verordnung Bereiche bestimmen kann, in denen das Abstellen von Anhängern und Sattelanhängern legal möglich ist. So wäre an eine ähnliche Bestimmung zu denken, wie in § 24 Abs. 3 lit. i (Nachtparkverbot für Omnibusse 25 m vom Haus entfernt), wo es der Gesetzgeber der Behörde ermöglicht hat, eigene Flächen für Omnibusse festzulegen.

Daher wäre § 23 Abs. 6 um eine ähnliche Bestimmung zu ergänzen. Der Text, der im § 23 Abs. 6 nach dem Wort "sinngemäß" einzufügen wäre, könnte lauten:

"Das Abstellverbot für unbespannte Fuhrwerke, Anhänger (Sattelanhänger) ohne Zugfahrzeug sowie Transportbehälter zur Güterbeförderung (wie Container, Lademulden und dgl.) gilt nicht für das Abstellen der genannten Fahrzeuge auf Flächen, die für diese bestimmt sind".

Zu § 24 Abs. 1 lit. e:

Hier werden Halte- und Parkverbote im Haltestellenbereich eines Massenbeförderungsmittels geregelt. Abs. 2 a gestattet jedoch allen Verkehrsteilnehmern das kurze Anhalten zum Aus- und Einsteigen. Das Einsteigen verursacht durchwegs lange Aufenthalte, der Fahrgastwechsel im Linienverkehr wird dadurch zwangsläufig in zweiter Spur abgewickelt und verursacht Unmut bei den Fahrgästen bis hin zur Gefährdung sowie zu Verkehrsstaus durch Blockierung der Fahrspur für den Durchzugsverkehr. Es wird daher zur Überlegung gestellt, ob nicht zumindest Fahrzeugkategorien festgelegt werden können, denen das kurze Anhalten gestattet wird.

Zu § 24, § 53, § 76a und § 76b:

Nach der bisherigen Rechtslage ist es Fahrzeugen, die für den Transport von Geld- und Wertgegenständen eingesetzt sind, nicht erlaubt, an verbotenen Straßenstellen zu halten oder in Fußgängerzonen einzufahren. Die bisherige Erfahrung hat gezeigt, daß

durch die erheblichen Entfernungen zwischen dem nächsten freien Stellplatz und dem Ort der Übernahme oder Übergabe der transportierten Geld- und Wertgegenstände einerseits oder der Weitläufigkeit mancher Fußgängerzonen andererseits die ungeschützte Zurücklegung von nicht geringen Gehstrecken bedingt wird. Dies birgt erhebliche Sicherheitsrisiken für die Personen, die die Transporte durchführen, für die Eigentümer der transportierten Geld- und Wertgegenstände, aber vor allem auch für eine Vielzahl unbeteiligter Dritter, die sich entlang der Gehstrecke befinden. Die Bedeutung dieses Gefährdungspotentials läßt sich am besten anhand der im gewerblichen Geld- und Werttransport täglich ca. 1900 geleisteten Anfahrten im gesamten Bundesgebiet, in Verbindung mit einem jeweils übernommenen bzw. übergebenen durchschnittlichen Wert von ca. öS 7 Mio. (Höchstgrenze im Einzelfall ca. öS 20 Mio.), also einem gesamten täglichen Risiko von ca. öS 13,3 Mrd., ermessen.

Aufgrund dieser Tatsachen lastet auf den Unternehmen dieser Branche ein untragbarer wirtschaftlicher Druck, der zum einen aus risikobedingt enorm hohen Versicherungskosten entsteht und zum anderen in den Schwierigkeiten aus dem Vollzug der geltenden Rechtslage und den daraus resultierenden Kosten seine Ursache findet.

Ebenso ist es nach der bisherigen Rechtslage Fahrzeugen, die für die Verfolgung von Alarmen, die die Auslösung einer Alarmanlage anzeigen, eingesetzt sind, nicht erlaubt, an verbotenen Straßenstellen zu halten, sogenannte "Busspuren" zu benützen oder in Fußgängerzonen einzufahren. Auch hier hat die bisherige Erfahrung gezeigt, daß durch die erheblichen Entfernungen zwischen dem nächsten freien Stellplatz und dem Ort der Alarmauslösung oder der Weitläufigkeit mancher Fußgängerzonen bzw. der dadurch bedingten weiten Gehstrecken einerseits und der Verkehrsüberlastung der städtischen Hauptverbindungswege andererseits untragbar lange Interventionszeiten bis zum Eintreffen der Alarmverfolgungskräfte am Einsatzort entstehen. Dies führt die seitens

der Sicherheitsexekutive zum Zwecke der Täterergreifung stark forcierte Maßnahme des sogenannten "Stillen Alarmes", der durch den Einsatz von Übertragungsanlagen erreicht wird, die Alarme aufnehmen, sie zu einer ständig besetzten hilfeleistenden Stelle weiterleiten und dort anzeigen, ad absurdum. Da mehr als 99 % der Alarme, die die Auslösung einer nach heutigem Stand der Technik errichteten Alarmanlage anzeigen, sogenannte "Fehlalarme" sind, wurden mit tätiger Unterstützung der Sicherheitsexekutive aus Überlastungsgründen bereits ca. 40 % der zuvor angeführten Alarmverfolgungen an das Bewachungsgewerbe "privatisiert", und diese Tendenz soll in Zukunft noch verstärkt werden. Die sicherheitspolitische Bedeutung der Alarmverfolgung durch das Bewachungsgewerbe stellt sich durch ca. 17.400 im Jahr 1995 bundesweit geleistete Alarmverfolgungen dar.

Die Notwendigkeit einer Gesetzesänderung erklärt sich also zum einen aus den auf der Hand liegenden sicherheitspolitischen Erwägungen und zum anderen aus den Schwierigkeiten aus dem Vollzug der geltenden Rechtslage und den daraus resultierenden Kosten sowie aus der unnötigen wirtschaftlichen Belastung für die Kunden der Bewachungsbranche, auf die ja die Kosten der Wegzeiten für die Alarmverfolgung überwälzt werden müssen. Deshalb sollten folgende Änderungen vorgenommen werden:

In § 53 sollten folgende zwei neue Absätze 5c und 5d eingefügt werden:

(5c) Personen, die im Rahmen des Bewachungsgewerbes zum Transport von Geld- und Wertgegenständen mit Fahrzeugen des Straßenverkehrs eingesetzt sind, dürfen bei einer Fahrt zur Durchführung des Geld- und Werttransportes das von ihnen selbst gelenkte Fahrzeug für die Dauer der Transportleistung auch auf einer Straßenstelle, auf der Halten und Parken verboten ist, abstellen, wenn in der unmittelbaren Nähe des Übernahme- oder Übergabortes kein Platz frei ist, auf dem gehalten oder geparkt werden darf, und durch das Aufstellen des Fahrzeuges die Sicherheit

des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird. Während einer solchen Aufstellung ist das Fahrzeug mit einer Tafel, welche die Aufschrift "Geld- und Werttransport" und das Dienstsiegel der Allgemeinen Fachgruppe des Gewerbes der Wirtschaftskammer des Bundeslandes, welcher der Gewerbetreibende angehört, tragen muß, zu kennzeichnen. Außer in diesem Falle ist eine solche Kennzeichnung von Fahrzeugen verboten.

(5d) Personen, die im Rahmen des Bewachungsgewerbes zur Verfolgung von Alarmen, die die Auslösung einer Alarmanlage anzeigen, mit Fahrzeugen des Straßenverkehrs eingesetzt sind, dürfen bei einer Fahrt zur Durchführung der Alarmverfolgung das von ihnen selbst gelenkte Fahrzeug für die Dauer der Alarmverfolgung auch auf einer Straßenstelle, auf der das Halten und Parken verboten ist, abstellen, wenn in der unmittelbaren Nähe des Ortes der Alarmauslösung kein Platz frei ist, auf dem gehalten oder geparkt werden darf, und durch das Aufstellen des Fahrzeuges die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird. Während einer solchen Aufstellung ist das Fahrzeug mit einer Tafel, welche die Aufschrift "Alarmverfolgung" und das Dienstsiegel der Allgemeinen Fachgruppe des Gewerbes der Wirtschaftskammer des Bundeslandes, welcher der Gewerbetreibende angehört, tragen muß, zu kennzeichnen. Außer in diesem Falle ist eine solche Kennzeichnung von Fahrzeugen verboten.

Der erste Satz von § 53 Abs. 1 Z. 24 ("Straße für Omnibusse") sollte lauten:

"Dieses Zeichen zeigt eine Straße an, die nur von Fahrzeugen des Kraftfahrlinienverkehrs, von Taxi- und Krankentransportfahrzeugen und bei Arbeitsfahrten auch von Fahrzeugen des Straßendienstes und der Müllabfuhr sowie bei Alarmverfolgungen von entsprechend gekennzeichneten Fahrzeugen des Bewachungsgewerbes benützt werden darf."

§ 76a Abs. 5 lit. a sollte lauten:

"a) mit Fahrzeugen des Straßendienstes und der Müllabfuhr, mit Fahrzeugen des Geld- und Werttransportes und der Alarmverfolgung sowie gegebenenfalls mit Schienenfahrzeugen und Omnibussen des Kraftfahrlinienverkehrs,"

§ 76b Abs. 1 zweiter Satz sollte lauten:

"In einer solchen Wohnstraße ist der Fahrzeugverkehr verboten; ausgenommen davon sind der Fahrradverkehr, das Befahren mit Fahrzeugen des Straßendienstes, der Müllabfuhr, des Geld- und Werttransportes, der Alarmverfolgung, des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Feuerwehr in Ausübung des Dienstes sowie das Befahren zum Zwecke des Zu- und Abfahrens."

Zu § 26a Abs. 4 und § 43 Abs. 10:

In der StVO sollten jene Ausnahmestimmungen überprüft werden, die die Post gegenüber sonstigen Verkehrsteilnehmern begünstigen.

Beispielsweise seien hier die Ausnahmen von Halte- und Parkverboten gem. § 26a Abs. 4 oder auch die Möglichkeit des Freihaltens der Betriebsumgebung von parkenden Fahrzeugen nach § 43 Abs. 10 erwähnt. Bei der Rechtfertigung für die Ausnahmen von den Halte- und Parkverboten wird davon ausgegangen, daß bei einem Einsatz der Post als Besteller und Erhalter von Infrastruktur in den Bereichen Fernmeldewesen und Telekommunikation unnötige, nur durch fehlende Parkmöglichkeiten hervorgerufene Verzögerungen und die damit möglicherweise verbundenen Auswirkungen aus gesamtwirtschaftlichen und öffentlichen Interessen zu vermeiden sind. Private Fernmelde- und Telekommunikationsbetriebe können aber von diesen durchaus sinnvollen Ausnahmen nicht Gebrauch machen. Aber auch für die Beförderung von Postsendungen gibt es gemäß § 26a Abs. 4 eine entsprechende Ausnahme. Diese müßte aber auch auf bestimmte Speditionsleistungen (jedenfalls für Schnelldienste udgl.) ausgeweitet werden. Ebenso sollten

die in § 26a Abs. 4 vorgesehenen Ausnahmemöglichkeiten auch auf Fernmelde- und Telekommunikationsbetriebe erweitert werden. Auch eine Antragsbefugnis gem. § 43 Abs. 10 sollte diesen Unternehmen zukommen, weshalb wir auch in dieser Bestimmung eine analoge Erweiterung anregen.

Zu § 38 in Verbindung mit § 53 Z. 24 und 25:

In § 53 Z. 24 und 25 wird die Nutzung von Straßen- bzw. Fahrstreifen für Omnibusse geregelt und gestattet unter anderem den Taxifahrzeugen die Mitbenützung. Infolge von Beschleunigungsmaßnahmen werden Busspuren auch bis an Kreuzungen herangeführt. Die Verkehrslichtsignalanlagen sind dabei größtenteils mit einer Sondersignalisierung (gemäß § 38) versehen. Es wäre wünschenswert, wenn sich alle Fahrzeuge, die legal diese Fahrstreifen bzw. Straßen mitbenutzen dürfen, an diese Verkehrslichtsignalanlagen halten können.

Zu den §§ 43 und 45:

Wegen andauernder Schwierigkeiten mit der Ausnahmegenehmigung für Betriebsfahrzeuge in flächendeckenden Kurzparkzonen müßten unserer Ansicht nach die §§ 43 und 45 angepaßt werden. Ziel dieser Anpassungen kann es nur sein, betrieblich genutzten Fahrzeugen die gleichen Rechte zukommen zu lassen wie Fahrzeugen von Bewohnern. Hiezu wären eine Verordnungsermächtigung im § 43 Abs.2a und ein neu geschaffener § 45 Abs. 4a (der bisherige Absatz 4a würde zum Absatz 4b) erforderlich. Diese Änderungen könnten lauten:

§ 43 Abs. 2a:

Um Erschwernisse für Anrainer auszugleichen, die durch Verkehrsbeschränkungen hervorgerufen werden, kann die Behörde durch Verordnung Gebiete bestimmen, in welchen

- a) Bewohner die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung für ein zeitlich uneingeschränktes Parken in - in der Verordnung

zu bezeichnenden - nahegelegenen Kurzparkzonen mit Kraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3.500 kg gemäß § 45 Abs.4,

b) anrainende Betriebe die Erteilung einer Ausnahmege-
nehmigung für ein zeitlich uneingeschränktes Parken
in - in der Verordnung zu bezeichnenden - nahegelegenen
Kurzparkzonen mit Kraftwagen gemäß § 45 Abs. 4a
beantragen können.

§ 45 Abs. 4a (neu):

Eine Bewilligung kann für die in der Verordnung gemäß § 43 Abs. 2a Z. 1 angegebenen Kurzparkzonen für anrainende Betriebe auf die Dauer von höchstens zwei Jahren erteilt werden, wenn der Betrieb seinen Standort in dem gemäß dieser Verordnung umschriebenen Gebiet hat, ein wirtschaftliches Interesse nachweist, in der Nähe dieses Firmenstandortes zu parken, und Zulassungsbesitzer oder Leasingnehmer eines Fahrzeuges ist. Die Bewilligung kann auch erteilt werden, wenn das Fahrzeug nicht auf den Betrieb zugelassen ist, jedoch die Tätigkeit des Antragstellers ohne Erteilung der Bewilligung erheblich erschwert oder unmöglich wäre oder die Erteilung der Bewilligung im Interesse der Nahversorgung liegt. Bei Vorliegen von Anträgen über mehrere Fahrzeuge sind die Kriterien für jedes Fahrzeug einzeln zu prüfen.

Der bisherige § 45 Abs. 4 wäre entsprechend abzuändern und müsste nun lauten:

Eine Bewilligung kann für die in der Verordnung gemäß 43 Abs. 2a Z. 1 angegebenen Kurzparkzonen für Bewohner auf die Dauer von ... (Rest unverändert).

Die Verordnungsermächtigungen des bisherigen § 43 Abs. 2 Z. 2 sowie die daraus folgende bisherige Bestimmung des § 45 Abs. 4a (nun 4b) könnten unverändert aufrechterhalten werden.

Zur Lösung des Problems für Wirtschaftszweige, die in ihrem Betrieb zuzurechnenden Fahrzeuge nummernmäßig nicht definieren können (z.B. Hotelbetriebe), sollte durch eine weitere Bestimmung in einem neuen § 45 Abs. 2c folgende weitergehende Verordnungsermächtigung vorgesehen werden:

(2c) Für die gemäß § 43 Abs. 2a verordneten Kurzparkzonen kann die Behörde für Betriebe, die aufgrund ihrer Kundenstruktur durch Verkehrsbeschränkungen besondere Erschwernisse erfahren (wie z.B. Beherbergungsbetriebe, KFZ-Werkstätten und dgl.) und durch die Bestimmung des § 45 Abs. 2 nicht erfaßt werden können, durch Verordnung weitergehende Ausnahmeregelungen treffen, sofern damit das mit der ursprünglichen Verkehrsbeschränkung beabsichtigte verkehrspolitische Ziel nicht unterbunden wird und erhebliche wirtschaftliche oder strukturelle Interessen diese Ausnahmen erfordern.

In den darauf beruhenden Verordnungen der Gemeinden wären dann auf den lokalen Bedarf abgestellte Regelungen, z.B. für das Hotel- und Beherbergungsgewerbe, aber auch für andere hievon betroffene Branchen, möglich.

Zu § 44 Abs. 3:

In der Praxis bewirkt diese erleichterte Bestimmung zur Kundmachung von Verordnungen, daß der Normadressat (= Fahrzeuglenker) de facto keinerlei realistische Möglichkeit hat, von derartigen Verordnungen Kenntnis zu erlangen.

Besonders bedenklich ist in diesem Zusammenhang, daß diese Vorgangsweise - wohl insbesondere auch aus Kostengründen - von den Behörden verstärkt gewählt wird und auch bei Verordnungen zur Anwendung gelangt, bei denen sehr wohl eine Verlautbarung durch die Anbringung von Straßenverkehrszeichen und/oder Bodenmarkierungen möglich wäre.

Aus diesem Grund schlagen wir vor, daß diese Bestimmung zumindest wesentlich verschärft überwacht wird, und daß Verordnungen, die sich durch Verkehrszeichen oder Bodenmarkierungen ausdrücken lassen, von Oberbehörden aufgehoben werden, wenn sich die Behörden offensichtlich nur die finanziell aufwendige Verlautbarungsform ersparen wollen.

Zu § 44b Abs. 1:

Die Einschränkung auf Gebrechensdienste **öffentlicher** Versorgungs- bzw. Entsorgungsunternehmen ist eine ungerechtfertigte Schlechterstellung privater Unternehmen. Im § 44b Abs. 1 soll daher das Wort "öffentlicher" entfallen.

Zu § 45 Abs. 2a und 2b:

Die Beschränkung der Dauer von Ausnahmegewilligungen nach § 45 Abs. 2a für die Dauer von höchstens sechs Monaten erweist sich in der Praxis als reine "Arbeitsbeschaffung" sowohl für die betroffenen Unternehmen als auch für die Behörden. Wir schlagen daher vor, daß in § 45 Abs. 2b die Worte "nach Abs. 2a für die Dauer von höchstens 6 Monaten," ersatzlos entfallen sollen.

Zu § 46 Abs. 3:

§ 46 Abs. 3 sieht vor, daß Fahrzeuge, die auf Autobahnen defekt werden, unverzüglich über die nächste Abfahrtsstraße von der Autobahn zu entfernen sind. Dieses Gebot ist sicherlich dann sinnvoll, wenn diese Entfernung mittels Abschleppseil oder Abschleppstange erfolgt. Werden jedoch Spezialfahrzeuge im Sinne des § 58 Abs. 1 Z. 2 lit. d KDV (mit Hubbrille) eingesetzt, so erscheint das erwähnte Gebot entbehrlich. Offenbar weil der Gesetzgeber selbst die relativ hohe Sicherheit einer derartigen Abschlepptechnik erkannt hat, wurde die erlaubte Höchstgeschwindigkeit für derartige Abschleppvorgänge auf Autobahnen auf 70 km/h hinaufgesetzt. Es wird deshalb vorgeschlagen, den § 46 Abs.

3 durch einen weiteren Satz zu ergänzen, in dem festgestellt wird, daß dieses nächstmögliche Abfahrtsgebot dann keine Geltung hat, wenn Spezialkraftwagen im Sinne der oben erwähnten KDV-Bestimmung zum Einsatz kommen.

Zu § 52 lit. a Z. 1 in Verbindung mit § 54:

Derzeit werden von den Behörden in Vollziehung der Straßenverkehrsordnung oftmals Fahrverbote mit dem Zusatz "ausgenommen Anrainer" verordnet und durch entsprechende Schilder kundgemacht. Der Begriff "Anrainer" umfaßt nach der Spruchpraxis des VwGH nicht nur die Eigentümer von Grundstücken, sondern auch allfällige (Rechts-)Besitzer, sodaß außer dem Eigentümer einer neben der Straße gelegenen Liegenschaft auch jenen Personen die Anrainereigenschaft zuerkannt wird, welche an dieser Liegenschaft ein Bestandsrecht besitzen (Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 12.9.1980, Slg. 10226 A). Anderen Personen kommt jedoch die Anrainer-Stellung nicht zu.

Daraus ergibt sich nun die Problematik, daß Taxiunternehmer, Handwerker, Besucher, Dienstnehmer usw. nicht unter den Anrainerbegriff fallen und daher von Rechts wegen Straßen mit einem Fahrverbot "ausgenommen Anrainer" nicht befahren dürfen. Dies ist dem Verwaltungsgerichtshoferkenntnis vom 3.10.1984, Zahl 84/03/0079, zu entnehmen. In der Praxis ist es jedoch erforderlich, auch diesem Personenkreis die Zufahrt auf Straßen mit allgemeinem Fahrverbot "ausgenommen Anrainer" zu ermöglichen. Dies könnte dadurch geschehen, daß allfällige Zusatztafeln nur mit der Aufschrift "ausgenommen Anrainerverkehr" angebracht werden, womit nach dem zitierten VwGH-Erkenntnis vom 3.10.1984 auch der Fahrzeugverkehr zu den Anrainern (Lieferanten, Besucher, Angestellte) zulässig wäre.

Deshalb sollte in der Straßenverkehrsordnung festgelegt werden, daß auf den gegenständlichen Zusatztafeln stets "ausgenommen An-

rainerverkehr" angeführt werden muß, damit auch dem oben genannten Personenkreis die Zufahrtsmöglichkeit offen gehalten wird.

Zu § 53 Abs. 1 Z. 24:

Derzeit sind ex lege nur Fahrzeuge des Kraftfahrlinienverkehrs, Taxi und Krankentransportfahrzeuge sowie bei Arbeitsfahrten auch Fahrzeuge des Straßendienstes und der Müllabfuhr zur Benützung von "Straßen für Omnibusse" berechtigt. Weiteres kann die Behörde durch Verordnung diese Straße für andere Fahrzeugarten öffnen.

Da Fahrten des Stadtrundfahrtengewerbes bzw. generell mit allen Omnibussen einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung des Verkehrsgeschehens im großstädtischen Bereich schaffen, regen wir an, diese Bestimmung dahingehend abzuändern, daß generell allen Omnibussen, egal welcher Zweckbestimmung sie dienen, die Benützung von "Straßen für Omnibusse" gestattet ist. Zu bedenken ist, daß jeder Omnibus eine große Anzahl von Fahrzeugen überflüssig macht.

Zu § 76 b:

Der Begriff "Wohnstraße" bereitet bei der Einrichtung oft erhebliche Schwierigkeiten, wenn in der gegenständlichen Straße auch eine Reihe von Geschäften angesiedelt ist. Deshalb sollte in diesen Fällen eine sogenannte "City-Zone" eingerichtet werden können. Diese sollte mit einer Geschwindigkeit von bis zu 30 km/h befahren werden dürfen. Der öffentliche Personenverkehr (Straßenbahnen, Omnibusse) dürfte nicht behindert werden. Neben der Übernahme von Elementen einer Wohnstraße sollte die Aufrechterhaltung des erforderlichen Wirtschafts- und Kundenverkehrs in Mittelpunkt stehen. Durch Bodenmarkierungen bzw. eine straßenbauliche Gestaltung wäre eine exakte Trennung der Verkehrsflächen vorzunehmen. Die Zu- und Abfahrt von Kunden und

Mitarbeitern von und zu den Betrieben (Ladetätigkeit, Reparatur und dgl.) müsste gewährleistet sein.

Zu § 89a Abs. 2a:

Wenn auf einem Taxistandplatz (§ 96 Abs. 4 StVO) ein Fahrzeug abgestellt wird, bei dem es sich nicht um ein Taxi im Dienst handelt, sollte dies von Gesetz wegen als eine Verkehrsbeeinträchtigung im Sinne von § 89a Abs. 2a normiert werden. Damit wäre es möglich, das gegenständliche Fahrzeug kostenpflichtig abschleppen zu lassen.

Zu § 96 Abs. 4:

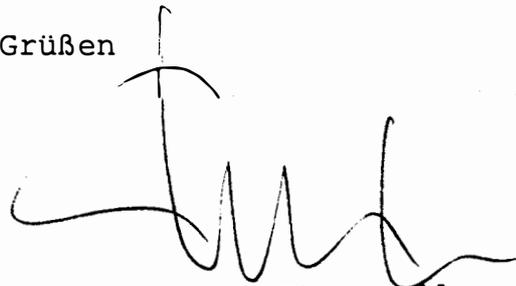
In diese Regelung, die der gesetzlichen Interessenvertretung die Antragstellung für Standplätze für Fahrzeuge des Platzfuhrwerks-gewerbes sowie des Ausflugswagengewerbes ermöglicht, sollte auch die Antragstellung für Zonen für Fahrschulfahrzeuge aufgenommen werden. Die besondere Notwendigkeit ergibt sich, um die für die Umsetzung der EU-Führerscheinrichtlinie bzw. Neuorganisation der Lenkerprüfung (Computer-Prüfung) im Bereich der Fahrschulen notwendigen Standflächen für die Prüffahrzeuge zu gewährleisten.

Wunschgemäß werden 25 Stellungnahmen der Parlamentsdirektion zu-geleitet.

Mit freundlichen Grüßen



Ingrid Tichy-Schreder
Vizepräsidentin



Dr. Günter Stummvoll
Generalsekretär