



BUNDESARBEITSKAMMER

 PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
 1040 WIEN
 T 01 501 65

 Bundesministerium für
 Verkehr, Innovation und Technologie
 Abt II/ST5 Rechtsbereich Straßenverkehr
 Stubenring 1
 1011 Wien

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	501 65	Fax	Datum
BMVIT- 160.007/0003 -II/ST5/2004	UV-GSt/Ma	Richard Ruziczka	DW 2423	DW 2105		11.11.2004

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (StVO-Novelle 2004)

Durch die oa Gesetzesnovelle sollen viele Bestimmungen auf den aktuellen Stand der Technik gebracht werden. Weiters sind im Entwurf ua die gesetzliche Verankerung von Alkoholvortestgeräten und von Suchtgift-Vortests, Änderungen bei den Bestimmungen über Straßenverkehrszeichen, Neuerungen der Regelungen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen sowie die Ausweitung der Ausnahmen vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot vorgesehen.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) fordert, die Bestimmungen zur Hebung der Sicherheit für schwächere VerkehrsteilnehmerInnen drastisch auszuweiten und zu ergänzen, spricht sich entschieden gegen die geplante Aushöhlung des Wochenend- und Feiertagsfahrverbotes aus.

Durch die im Entwurf vorgeschlagenen Speichelvortestgeräte oder –streifen muss aus Sicht der BAK die Einnahme von illegalen Drogen zweifelsfrei festgestellt werden können und eine klare Unterscheidbarkeit zur Medikamenteneinnahme gewährleistet sein. Weiters ist Vorsorge zu treffen, dass nur ausreichend geschultes Personal diese Testgeräte zum Einsatz bringen darf.

Die Straßenverkehrsordnung ist das Instrument, das die Benützung des Straßenraumes regelt und zwar für alle VerkehrsteilnehmerInnen. Es sollte selbstverständlich sein, dass vor allem die Bedürfnisse und die Sicherheit der schwächsten VerkehrsteilnehmerInnen besondere Berücksichtigung finden. Neben der „Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs“ sollte daher auch der Grundsatz der Rücksichtnahme auf die jeweils schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen verankert werden. Zusätzlich sollten die Prioritä-

ten insofern geändert werden, dass die Sicherheit an erster Stelle steht. Was die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs anbelangt, sollten diese nicht ausschließlich aus dem Gesichtspunkt des Kraftfahrzeugverkehrs betrachtet werden.

Zu einzelnen Bestimmungen wird wie folgt Stellung genommen:

Zu Z 11 (§ 19 Abs 8):

In Zukunft soll ein entgegenkommender Linksabbieger nicht erst bei Vorrangverzicht des Vorrangberechtigten Vorrang erhalten, sondern bereits dann, wenn „er erkennen kann, dass der Vorrangberechtigte sein Fahrzeug in Befolgung eines gesetzlichen Gebotes zum Stillstand bringen muss.“

Nach Ansicht der BAK führt diese Neuerung zu weiterer Rechtsunsicherheit bzw zu zusätzlichen Streitigkeiten darüber, ob ein gesetzliches Gebot (zB Stopptafel) erkennbar war oder nicht. Die BAK spricht sich daher gegen den Entwurfstext und für die Beibehaltung der bisherigen Bestimmung aus.

Zu Z 19 u 20 (§ 42 Abs 1 u Abs 2a bis 3):

Laut Erläuterungen sollen die Änderungen der Ausnahmen vom Wochenend- und Feiertagsverbot nur „eine leichte Erweiterung“ bringen, tatsächlich werden die schon bestehenden umfangreichen Ausnahmetatbestände, die schon derzeit zB bezüglich „leicht verderblicher Lebensmittel“ viel zu extensiv ausgelegt werden, um insgesamt elf zusätzliche erweitert.

Seitens der BAK werden diese Änderungen des § 42 striktest abgelehnt:

- Aus verkehrspolitischer Sicht fordert die BAK seit Jahren, die Ausnahmen zu reduzieren und diese Verringerung und Präzisierung der Ausnahmen auf das Nachtfahrverbot und die Ferienreiseverordnung anzuwenden. Eine Ausdehnung der Ausnahmen, auch wenn sie auf das derzeitige Niveau der Ferienreiseverordnung erfolgen sollte, wird weiterhin abgelehnt.
- Dies waren auch die Zielsetzungen der entsprechenden Maßnahmen, die von Verkehrsminister Gorbach im Frühjahr 2004 als Ergebnisse der Arbeitsgruppe „Sicherer Schwerverkehr“ vorgestellt wurden. Der vorliegende Entwurf widerspricht diesen Intentionen.
- Die zusätzlichen Ausnahmen, wie insbesondere „andere verderbliche Lebensmittel“ (§ 42 Abs 1), „periodische Druckwerke“, „unaufschiebbare Belieferung von Tankstellen, von gastronomischen Betrieben und Veranstaltungen“ oder für Fahrten zum „Straßen- oder Bahnausbau“ (§ 42 Abs 3) sind aus Sicht der BAK nicht notwendig, da es ohnehin auch derzeit möglich ist, in außergewöhnlichen Fällen eine Ausnahmegenehmigung zu beantragen.

- Gleiches gilt für die „Entsorgung von Abfällen“ oder „den Betrieb von Kläranlagen“, wo doch die eigentliche Müllabfuhr ohnehin bereits jetzt ausgenommen ist. In allen derartigen Betrieben ist mit entsprechender Planung eine allseits zufriedenstellende Ver- und Entsorgung bestens gewährleistet und es besteht kein Grund diese Fahrten automatisch vom Feiertags- und Wochenendfahrverbot auszunehmen.
- In § 42 Abs 3 soll der folgende, letzte Satz entfallen: „Diese Ausnahme gilt jedoch nicht für die Beförderung von Großvieh auf Autobahnen“. Die Streichung dieses Satzes ist für die BAK nicht nachvollziehbar.
- Da schon derzeit an Wochenenden der Eindruck besteht, dass entweder die bestehenden Fahrverbote nicht eingehalten werden bzw Ausnahmegewilligungen inflationär ausgegeben werden, ist bei der vorherrschenden geringen Kontrollichte des Straßengüterverkehrs ein weiterer massiver Missbrauch dieser Bestimmung und damit eine erhebliche Zunahme des Schwerverkehrs an Wochenenden und Feiertagen zu befürchten. Statt mehr Ausnahmen festzulegen, sollte in erster Linie die Einhaltung der bestehenden Fahrverbote effizienter und häufiger durchgeführt werden.
- Völlig unverständlich wäre diese vorgeschlagene Maßnahme in Hinblick auf die österreichische Verkehrspolitik gegenüber der EU. Während im Verkehrsministerrat gerade noch die langjährige Debatte um die Harmonisierung der europäischen Fahrverbote, die eine Aufweichung der österreichischen Fahrverbote bedeutet hätte, abgewendet werden konnte, versucht man nun die gesetzlichen Bestimmungen im nationalen Bereich drastisch zu lockern. Die Glaubwürdigkeit der österreichischen Verkehrspolitik würde damit weiter massiv leiden.

Zu Z 23 (§ 48 Abs 4 u 5):

Zum Schutz von sehbehinderten und blinden FußgängerInnen sollten Verkehrszeichen nicht in den Verkehrsraum von FußgängerInnen hineinragen. Bei Anordnung von Verkehrszeichen auf dem Gehsteig sollte deren unterer Rand daher nicht weniger als 2,20 m über dem Gehsteigniveau liegen.

Außerdem soll die erforderliche Mindestbreite von Gehsteigen nicht durch Verkehrszeichen eingeschränkt werden. Gegebenenfalls ist eine Wandmontage mit Auslegern vorzusehen oder die Positionierung der Steher direkt an der Hausmauer, bei einer Fahrbahnbreite von mindestens 3 m auch am äußersten Gehsteigrand, nötigenfalls mittels asymmetrischer Anbringung des Verkehrszeichens auf dem Steher.

An dieser Stelle verweist die BAK auf den parlamentarischen Initiativantrag der Abgeordneten Mag Lapp, Eder und GenossInnen (141/A XXII.GP) betreffend einer Abänderung der StVO, der am 4.6.2003 eingebracht und am 22.10.2003 im Plenum des Nationalrates behandelt wurde. Damals sprachen sich die Verkehrssprecher aller vier Parlamentsparteien für eine Diskussion und eine Berücksichtigung der im Antrag enthaltenen Vorschläge bei der nächsten umfassenden Novellierung der StVO aus; der Antrag wurde dem Verkehrsausschuss zugewiesen. Die BAK unterstützt grundsätzlich die im Antrag enthal-

tenen Änderungsvorschläge und fordert eine diesbezügliche Ergänzung des gegenständlichen Entwurfes. Insbesondere sind die Maßnahmenvorschläge zur Hebung der Verkehrssicherheit für Personen mit besonderen Bedürfnissen, die Anbringung von Verkehrszeichen sowie die technischen Anforderungen für Fußgängerampeln und Schutzwegen für die BAK besonders wichtig.

Zu Z 25 (§ 52 lit a Z 14b):

Die Einführung eines neuen Verkehrszeichens „Verbot für Fußgänger“ wird seitens der BAK ausdrücklich abgelehnt. FußgängerInnen sollten grundsätzlich keine Umwege zugemutet werden, weil dies aus Sicherheitsgründen (solche Restriktionen führen häufig zur Missachtung), sowie aus sozialen und ökologischen Gründen (Zufußgehen wird dadurch unattraktiver und daher nach Möglichkeit vermieden werden) problematisch ist. Weiters ist die Verwendung dieses Verkehrszeichens völlig unklar. Wenn zB eine Anwendung auf Autobahnen oder Autostraßen vorgesehen ist, ist dies völlig überflüssig, weil dort der FußgängerInnenverkehr ex lege verboten ist. Keinesfalls sollte dieses Verkehrszeichen im Stadtgebiet Anwendung finden.

Zu Z 33 (§ 76 Abs 1):

Mit dieser Bestimmung soll nun auch im Ortsgebiet die Verpflichtung für FußgängerInnen vorgesehen werden, bei Fehlen eines Gehsteiges den linken Fahrbahnrand zu benutzen. Dies würde für FußgängerInnen mit erheblichen Umwegen und erhöhtem Zeitaufwand verbunden sein. Die BAK lehnt daher diese Verpflichtungen ab, da sie zusätzliche Restriktionen der Attraktivität des Gehens sind und keinen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit von FußgängerInnen darstellen. Vielmehr sollte grundsätzlich auf jeder Straße im Ortsgebiet beiderseits ein Gehsteig oder zumindest ein Gehweg von ausreichender Breite vorgesehen werden müssen. Wenn dies in Ausnahmefällen nicht möglich ist, sollten Geschwindigkeitsbeschränkungen für den Kraftfahrzeugverkehr und deren Kontrolle die Sicherheit aller VerkehrsteilnehmerInnen gewährleisten.

Die Formulierung „sie dürfen nicht überraschend die Fahrbahn betreten“, die sich auch in der geltenden Fassung befindet, sollte nach Auffassung der BAK gestrichen werden, da der Begriff „überraschend“ äußerst unklar ist und subjektiv unterschiedliche Auslegungen ermöglicht. Es wäre zielführender, in etwa folgende Formulierung zu wählen: „sie haben sich vor Betreten der Fahrbahn zu vergewissern, ob dies sicher ist und wenn möglich Blickkontakt mit den LenkerInnen herannahender Fahrzeuge aufzunehmen“.

Zu Z 34 (§ 76 Abs 5):

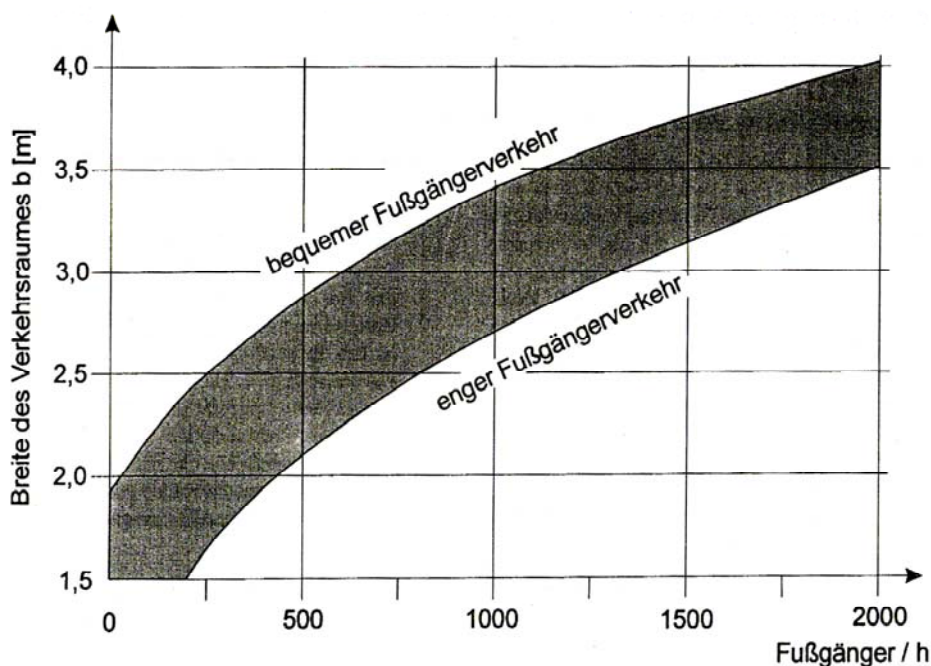
Das Befahren der Fußgängerzone mit Kraftfahrzeugen zum „Zweck des Zufahrens zu in der Fußgängerzone gelegenen Stellplätzen oder Garagen“ wird seitens der BAK in dieser Form abgelehnt, es sei denn, es handelt sich um bestehende Stellplätze außerhalb des öffentlichen Raumes bzw um bereits vor Einrichtung der Fußgängerzone existierende Garagen. In diesem Fall sollte dies aber explizit zum Ausdruck gebracht werden. Stellplätze im öffentlichen Raum sollten innerhalb der Fußgängerzone grundsätzlich nicht vorgesehen werden, da dies dem Zweck von Fußgängerzonen widerspricht. Die vorge-

schlagene Formulierung der neuen lit e würde rasch dazu führen, dass in Fußgängerzonen zusätzliche Stell- und Garagenplätze geschaffen werden.

Über den gegenständlichen Entwurfstext hinausgehend fordert die BAK folgende zusätzliche Änderungen der StVO:

1. Im Ortsgebiet sollte nicht nur ein Mindestmaß für die Fahrbahnbreite, sondern auch für die Gehsteigbreite vorgeschrieben werden. Die Mindestgehsteigbreite setzt sich aus dem von der durchschnittlichen FußgängerInnenfrequenz abhängigen Verkehrsraum und einem von der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs in der betreffenden Straße abhängigen Schutzstreifen zusammen (siehe nachfolgende Abbildung und Tabelle).

Breite b des Verkehrsraumes für FußgängerInnen in Abhängigkeit der Leistungsfähigkeit (Quelle: neue Fußgänger-RVS des Kuratoriums für Verkehrssicherheit)



Breitezuschlag (Schutzstreifen zur Fahrbahn) zum Verkehrsraum des Fußgängerverkehrs in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit des Fließverkehrs (Quelle wie oben)

Geschwindigkeit des Fließverkehrs	Breitezuschlag
$v_{zul} \leq 30 \text{ km/h}$	0,25 m
$v_{zul} > 30 \text{ km/h}$	0,50 m
$v_{zul} > 50 \text{ km/h}$	1,00 m

Daraus ergibt sich eine Mindestgehsteigbreite von 1,75 m, die nur in besonders definierten Ausnahmefällen und nur über kurze Abschnitte punktuell unterschritten werden darf.

2. Der Verkehrsraum des Fußgängerverkehrs ist von jeglichen Hindernissen freizuhalten. Das gilt vor allem für Schanigärten und Warenausräumungen (§82 und §83).

Mit freundlichen Grüßen

Herbert Tumpel
Präsident

Werner Muhm
Direktor