



An das
BMVIT
IV/ST2 (Rechtsbereich Straßenverkehr)
zH Frau Mag. Holzerbauer-Högler
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Wiedner Hauptstraße 63 | Postfach 195
1040 Wien
T +43 (0) 5 90 900DW | F +43 (0) 5 90 900233
E rp@wko.at
W <https://news.wko.at/rp>

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

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
BMVIT-161.006/0001-
IV/ST2/2019

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Rp 25976/02/19/DU

Durchwahl
4027

Datum
13.03.2019

Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (31. StVO-Novelle), Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Übermittlung der Unterlagen zu einer 31. StVO-Novelle und nehmen dazu binnen offener Frist Stellung.

Wir erheben keine grundsätzlichen Einwände gegen das Novellierungsvorhaben. Den Vorschlag, Leichenwägen die Benützung der Rettungsgasse zu erlauben, wenn Verunfallte abzutransportieren sind, begrüßen wir ausdrücklich. Im Zusammenhang mit den übrigen Punkten regen wir Klarstellungen bzw weitergehende Regeln an.

Zu den Änderungsvorhaben im Einzelnen:

Rechtliche Einordnung von Trendsportgeräten

Zu Z 1 (§ 2 Abs. 1 Z 19)

Wir begrüßen die Konkretisierung des Fahrzeugbegriffs.

Lastfahrräder

Zu Z 2 (§ 2 Abs. 1 Z 23): Ausschließlich zur Beförderung von Gütern bestimmte Fahrräder sollen unter den Begriff des „Lastfahrzeuges“ fallen, damit von diesen auch Ladezonen „ausgenommen Ladetätigkeit mit Lastfahrzeugen“ benutzt werden können. Wir begrüßen dieses Vorhaben, erinnern an dieser Stelle aber daran, dass wir idZ auch eine Kennzeichenpflicht für Lastenfahrräder (und Fahrrad-Rikschas) für erforderlich halten. Die Benützung von Ladezonen

mit Lastenfahrrädern kann wohl nur dann effektiv überwacht werden, wenn die Vollzugsbeamten nicht bei der jeweiligen Ladezone auf den Lenker eines Lastenfahrades warten müssen. Ohne diese Begleitmaßnahme würde der Druck auf innerstädtische Ladezonen steigen, ohne dass eine effektive Sanktionierung möglich ist.

Verwaltungsvereinfachung für Straßenerhalter und Behörden

Zu Z 3 (§ 44b)

Dieses Vorhaben dient der Verwaltungsvereinfachung und ist insofern zu begrüßen.

Benützung der Rettungsgasse durch Leichenwägen

Zu Z 4 (§ 46 Abs. 6)

Wir begrüßen ausdrücklich den Vorschlag, Leichenwägen die Benützung der Rettungsgasse zu erlauben, wenn Verunfallte abzutransportieren sind.

Einführung einer berittenen Polizeieinheit

Zu Z 5 und 6 (§ 52 lit a Z 14a, § 97 Abs. 4)

Im Rahmen der Einführung einer berittenen Polizeieinheit sind auch straßenpolizeiliche Adaptierungen erforderlich, denen wir grundsätzlich neutral gegenüberstehen. Warum aber gerade Polizeireiter von der Beleuchtungspflicht bei Dunkelheit oder Dämmerung ausgenommen sein sollen, erschließt sich vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit nicht und wird im Entwurf auch nicht näher erläutert.

Verwendung von E-Scootern

Zu Z 7 und 8 (§ 88b, § 98d Z 21)

Wir begrüßen die Regelung des Verhaltens von Benützern von E-Scootern. Kritisch gesehen wird die Möglichkeit, den Benutzern derartiger Fahrzeuge den Gebrauch von Gehsteigen bzw. Gehwegen unter gewissen Umständen zu erlauben. Zwischen den Geschwindigkeiten und den Bewegungsprofilen von E-Scootern und Fußgängern bestehen große Unterschiede, was insbesondere für Kinder und alte Personen zu einer zusätzlichen Gefährdung führen kann.

Bei der rechtlichen Gleichbehandlung von E-Scootern und Fahrrädern ist jedoch klarzustellen, dass E-Scooter auch mit Fahrrädern vergleichbar auszurüsten sind: E-Scooter müssten daher

- über eine Bremsvorrichtung verfügen, deren Wirkung einer Fahrradbremsvorrichtung (vgl. § 1 Abs. 1 Z 1 FahrradVO) entspricht (freilich unter Berücksichtigung der Spezifika von E-Scootern),
- mit einer Vorrichtung zur Abgabe von akustischen Warnzeichen versehen sein,
- vorne weiße und hinten rote Rückstrahler haben,
- seitlich weiße oder gelbe Rückstrahler haben und
- bei schlechter Sicht und in der Nacht entsprechend § 1 Abs. 4 FahrradVO beleuchtet sein.

Abschließend merken wir an, dass es angesichts der zuletzt auch medial geführten Diskussionen um die Verkehrssicherheit nicht verständlich ist, warum eine durch die letzte StVO-Novelle geschaffene, potentielle Gefahrenquelle mit der gegenständlichen Novelle nicht behoben wird. § 19 Abs 5 idF der 30. StVO-Novelle ist aus Sicht der Straßenbahnunternehmen und O-Busbetreiber problematisch: Die Neuregelung sieht vor, dass Fahrzeuge, die ihre Fahrtrichtung beibehalten, den Vorrang auch gegenüber aus derselben Richtung kommenden, nach rechts einbiegenden Fahrzeugen haben. So haben nun etwa Radfahrer auf einem Radfahrstreifen gegenüber den vom angrenzenden Fahrstreifen rechts einbiegenden Kraftfahrzeugen den Vorrang. Nach dem Wortlaut gilt diese Bestimmung für alle Fahrzeuge, somit wären - unabhängig von der Intention des Gesetzestextes - auch Schienenfahrzeuge (Straßenbahnen) betroffen, wenn diese rechts abbiegen und einen angrenzenden Fahrstreifen queren.

Die Lenker von Schienenfahrzeugen sind gehalten, den Abbiegevorgang nur dann auszuführen, wenn dies gefahrlos möglich ist. Die Einschätzung der Gefahrlosigkeit wird den Lenkern durch das eingeschränkte Sichtfeld neben und hinter dem Schienenfahrzeug (Fahrzeuflängen bis rund 28 m) erschwert. Um den Abbiegevorgang sicher und gefahrlos durchzuführen, müssen die Lenker also entsprechend sichere Verkehrslücken abwarten. Bei vom Individualverkehr stark befahrenen Querungen hat dies erhebliche Verzögerungen der Reisegeschwindigkeit zur Folge. Dies steht im Widerspruch zur Vorgabe des § 15 Abs 2 StrabVO, wonach die Streckenführung der Straßenbahn hohe Geschwindigkeiten zulassen muss.

Jene Fahrzeuge, die ihre Fahrtrichtung beibehalten, haben nun nach der 30. StVO-Novelle den Vorrang gegenüber rechtsabbiegenden Schienenfahrzeugen und können auf diesem Vorrang beharren. Neben der Verlangsamung des Straßenbahnverkehrs ist auch eine Häufung von Unfällen zu befürchten.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie zur Einhaltung der Fahrpläne und damit auch zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs ist es daher erforderlich, Schienenfahrzeuge und Fahrzeuge des Kraftfahrlinienverkehrs von der Bestimmung des § 19 Abs 5 StVO auszunehmen („... (...), *sofern es sich nicht um Schienenfahrzeuge oder Fahrzeuge des Kraftfahrlinienverkehrs handelt.*“)

Die Stellungnahme wird auch dem Präsidium des Nationalrates im Wege elektronischer Post an die Adresse begutachtungsverfahren@parlament.gv.at übermittelt.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Stellungnahme, stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung und erinnern im Anhang an Forderungen der österreichischen Unternehmen zur StVO.

Freundliche Grüße

Dr. Harald Mahrer
Präsident

Karlheinz Kopf
Generalsekretär

Anhang: Forderungen der WKÖ zur StVO

Forderungen der WKÖ zur StVO

Zu § 9 Abs. 6: Taxis sind Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs. Wir fordern daher die Aufnahme der Taxis in die Norm des § 9 Abs. 6 letzter Satz, um auch diese Fahrzeuge der Personenbeförderung von der Verpflichtung des Einordnens nach Richtungspfeilen zu befreien.

Behinderung von Straßenbahnen und Linienbussen durch haltende oder parkende Kfz

Zu § 23 Abs. 1: Es kommt immer wieder vor, dass Straßenbahnen und Linienbusse von haltenden und parkenden Kfz behindert werden. Bisweilen kann gar nicht weitergefahren werden, bis das behindernde Kfz abgeschleppt wird. Im Hinblick auf die anzustrebende Rechtssicherheit für Straßenbahn- und Pkw-Lenker wäre es wünschenswert, wenn bei engen Schienenstraßen bzw. bei Engstellen bei Schienenstraßen der von den breitesten Schienenfahrzeugen beanspruchte Bereich auch durch geeignete Bodenmarkierungen gekennzeichnet wird.

Anhalten in zweiter Spur für Taxis

Zu § 23 Abs. 3a: Nach der derzeitigen Rechtslage darf mit Personen- und Kombinationskraftwagen des Taxigewerbes nur ausnahmsweise - wenn das Halten oder Parken nicht innerhalb von 50 m möglich ist - zum Aus- oder Einsteigenlassen in zweiter Spur kurz angehalten werden (§ 23 Abs. 3a StVO).

Wir fordern eine Erweiterung des Ausnahmetatbestandes nach § 23 Abs. 3a, welche den insbesondere in Städten notwendigen Bedarf an rechtlich einwandfreien Aufstellmöglichkeiten für Taxis in zweiter Spur bei regelmäßigen Großveranstaltungen, wie etwa Theatervorstellungen, regelt.

Abstellen von Anhängern ohne Zugfahrzeug

Zu § 23 Abs. 6: Die moderne Warenlogistik stellt auch die österreichische Transportwirtschaft vor völlig neue Situationen und damit verbundene Herausforderungen. Gerade in der urbanen Logistik steigt das Anspruchsniveau. In vielen Fällen ist es daher notwendig, dass ein Solo-Lkw den Anhänger gesichert zurücklässt. Das derzeitige Abstellverbot für Anhänger ohne Zugfahrzeug behindert die von der Transportwirtschaft geforderte Flexibilität enorm.

Wir fordern daher einen neuen § 23 Abs. 7, der lauten könnte wie folgt:

„Abs. 6 gilt nicht für gewerblich genutzte Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t. Diese dürfen bis zu 72 Stunden auf der Fahrbahn gesichert so stehen gelassen werden, dass niemand gefährdet oder behindert wird.“

Halten für bestimmte Fahrzeuge in Halte- und Parkverbotszonen

Zu § 24: Geld- und Werttransporte sollten zur kurzen Beladung in Halte- und Parkverbotszonen halten dürfen. Gleiches soll auch für Fahrzeuge des **Bewachungsgewerbes** gelten. Dadurch sollen die Sicherheitsrisiken für die Personen, welche die Transporte durchführen, für die Eigentümer der transportierten Geld- und Wertgegenstände, aber auch für eine Vielzahl unbeteiligter Dritter, die sich entlang der Gehstrecke befinden, minimiert werden.

Insbesondere bei der Durchführung von **Geld- und Werttransporten** ist es notwendig, unmittelbar beim Übernahme- bzw. Übergabeort anzuhalten und aus Sicherheitsgründen nicht zusätzliche Wege in Kauf nehmen zu müssen.

Zum Bewachungsgewerbe: Nach der Auslösung von Alarmen bei der Durchführung der Alarmverfolgung im Einsatz hat die bisherige Erfahrung gezeigt, dass durch die oft erheblichen Entfernungen zwischen dem nächsten freien Stellplatz und dem Ort der Alarmauslösung untragbar lange Interventionszeiten bis zum Eintreffen der Alarmverfolgungskräfte am Einsatzort entstehen.

Dies könnte durch Aufnahme eines neuen § 24 Abs. 5d geregelt werden.

Ein- und Aussteigenlassen für Taxis in Halteverbotszonen

Zu § 24 Abs. 1a: Taxis sollten die Möglichkeit des Ein- und Aussteigenlassens in Halteverbotszonen haben. Die Nutzung von Behindertenparkplätzen für Taxis und Mietwagen bei der Beförderung von blinden und behinderten Personen sollte ebenfalls erlaubt werden.

Taxi-Botenfahrten in Fußgängerzonen

Zu § 24 Abs. 1 lit i Z 2: Gemäß § 3 Abs. 1 Z 3 letzter Halbsatz GelVG sind Taxis gewerberechtlich berechtigt, auch sogenannte „Botenfahrten“ durchführen zu dürfen. Daher wird gefordert, dass das Befahren sowie Halten und Parken in Fußgängerzonen auch für Taxis gemäß § 3 Abs. 1 Z 3 letzter Halbsatz GelVG zulässig sein soll.

Ausnahmen für Taxis vom Halte- und Parkverbot

Zu § 24 Abs. 5c: Mit der 26. StVO-Novelle wurde auf Wunsch des Bundesgremiums der Hebammen für diese eine Ausnahme vom Halte- und Parkverbot geschaffen.

Bisher lehnte das BMVIT einen entsprechenden Wunsch des Taxigewerbes mit dem Argument ab, dass die Aufweichungen der Halteverbotszonenregelung einerseits gegen die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs spricht und andererseits Einsatzfahrzeuge behindert werden können. Taxis sind öffentliche Verkehrsmittel und haben gerade im innerstädtischen Verkehr auf Grund der notorischen Parkplatzknappheit kaum die Möglichkeit, Fahrgäste rechtskonform aussteigen zu lassen. Im Unterschied zu Hebammen verlassen Taxis in kürzester Zeit - nach dem Ein- und Aussteigenlassen des Fahrgastes - die Halteverbotszone wieder.

Wir fordern daher, dass für Taxis, die mit der Taxidachleuchte gem. LBO als „Fahrzeug im Dienst“ gekennzeichnet sind und damit dem allgemeinen öffentlichen Beförderungsauftrag nachkommen, auch eine entsprechende Regelung geschaffen wird.

Gleichstellung von Betrieben und Bewohnern als Anrainer

Zu §§ 25, 43 und 45: Wir fordern die Gleichstellung der Betriebe mit den Bewohnern als Anrainer, damit die unterschiedliche Behandlung bei Ausnahmen in der flächendeckenden Kurzparkzone endlich beseitigt wird. Hierzu müssten in den §§ 25, 43 und 45 die Worte „Bewohner“ durch die Worte „Anrainer“ ersetzt werden.

Ausnahmen vom Halte- und Parkverbot

Zu § 26a Abs. 4: Wir schlagen die Ausweitung der Ausnahme vom Halte- und Parkverbot auf den gesamten Lieferverkehr, insbesondere auf Kleintransport-Fahrzeuge, vor. Dadurch würden gerade in Großstädten die Suche nach Parkplätzen verkürzt und damit die Umweltbelastungen sowie der Zeit- und Kostendruck auf Lenker und Unternehmer verringert werden.

Zu § 27: Diese Bestimmung soll für Einsatzfahrzeuge zur Befreiung von im Aufzug eingeschlossenen Personen erweitert werden, sodass diesen zukünftig bei Einsatzfahrten mit eingeschalteten gelbroten Warnleuchten rascheres Eintreffen am Einsatzort ermöglicht wird und diese nicht an Halteverbote gebunden sind. Alternativ wäre eine Ergänzung zu § 26a Abs. 4. Z 4 (StVO) denkbar, die es ermöglicht, dass neben bestimmten Fahrzeugen im öffentlichen Dienst auch Fahrzeuge zur Notbefreiung aus Aufzügen für die Dauer des dokumentierten Einsatzes nicht an Halte- und Parkverbote gebunden sind; jeweils unter der Voraussetzung, dass dies der Betriebseinsatz erfordert und der übrige Verkehr dadurch nicht wesentlich beeinträchtigt wird. Die unverzügliche Befreiung von in Aufzügen eingeschlossenen Personen ist erforderlich, weil Ausnahmesituationen - wie ein unerwarteter Einschluss - geeignet sind, medizinische Folgen bei den eingeschlossenen Personen auszulösen (Herzprobleme, Epilepsie, Klaustrophobie, Asthmaanfalle, etc.). Hier ist Gefahr im Verzug gegeben.

Notbefreiungseinsätze werden durch die Notrufzentralen der Firmen lückenlos dokumentiert. Von der Alarmauslösung bis zum Eintreffen des Befreiungsfahrzeuges steht die Notrufzentrale im Kontakt mit eingeschlossenen Personen. So kann bei Bedarf auch die Alarmierung weiterer erforderlicher Hilfsdienste (z.B. Rettung, Notarzt) koordiniert werden. Wird zu demselben Zweck die Feuerwehr gerufen, kann diese die Einsatzfahrt mit Blaulicht und den damit verbundenen Privilegien im fließenden und ruhenden Verkehr unternehmen.

Durch den Änderungsvorschlag könnte schneller am Einsatzort eingetroffen werden. Die Abstellung der Fahrzeuge wäre nur kurzfristig für die Dauer der Befreiungsmaßnahme. Das Fahrzeug könnte in unmittelbarer Nähe zum Einsatzort abgestellt werden.

Zu § 27 Abs. 5: Wir regen seit längerem an, dass auch die Fahrzeuge der Mobil-WC-Anlagenbetreiber bzw. die Fahrzeuge von Betrieben, die Senkgruben entleeren, die gleichen Ausnahmeregelungen erhalten sollen, wie sie die Lenker von Fahrzeugen der Kanalwartung und -revision im § 27 Abs. 5 haben.

Wir begründen unsere Forderung damit, dass auch die Lenker von Fahrzeugen zur Aufstellung, Abholung oder Auspumpung von Mobil-WC-Anlagen bzw. zur Auspumpung von Senkgruben oftmals

zu verkehrstechnisch schwierigen Stellen (z.B.: Fußgängerzonen nach einer Großveranstaltung, Baustellen, usw.) gelangen müssen, um Ihrem Auftrag gerecht zu werden. Die Tätigkeit dieser Betriebe trägt wesentlich zur Vermeidung von Seuchen und Krankheiten bei und ist daher im öffentlichen Interesse gelegen.

Wir schlagen daher vor, dass nach § 27 Abs. 5 ein neuer Absatz 6 eingefügt wird, der wie folgt lauten könnte:

„Die Bestimmungen des § 27 Abs. 5 gelten auch für Fahrzeuge, die zur Aufstellung, Abholung bzw. Auspumpung von Mobil-WC-Anlagen bzw. zur Auspumpung von Senkgruben verwendet werden.“

Zu § 38 Abs. 10: Da Taxis zu den öffentlichen Verkehrsmitteln gezählt werden, fordern wir eine analoge Befreiung von der Beachtung der Fahrstreifensignalisierung.

Voreilung für Krankentransportfahrzeuge

Zu § 38 Abs. 8: Die Krankentransportfahrzeuge sollten in den Katalog dieser Bestimmung aufgenommen werden, um auch diesen Fahrzeugen, die ja die Busspur benutzen können, die Voreilung zu ermöglichen. Die Krankentransporter dürfen zwar die Busspur befahren, für sie gelten jedoch nicht die Balkensignale für Busse, es kommt zur Konterkarierung der Voreilung für Busse. Die Aufzählung der privilegierten Fahrzeuge im Gesetz ist zwar bloß demonstrativ, die Behörden könnten daher aus eigenem die Balkensignale für Krankentransporte gelten lassen, eine bundesweite einheitliche Regelung ist jedoch zu bevorzugen.

Bundesweite Koordinierung von Fahrverboten für Lkw

Zu §§ 42 ff: Fahrverbote für Lkw sollten in Zukunft bundesweit koordiniert werden. Die Wirtschaft ist rechtzeitig vor Erlassung eines Fahrverbots einzubinden. Es sollte Flexibilität bei der vorübergehenden Aufhebung eines Fahrverbots bei unabwendbaren oder unvorhergesehenen Ereignissen (zB Ermöglichung des Ausweichens auf das niederrangige Straßennetz bei Unfällen, Bauarbeiten, ...) herrschen. Grundsätzlich sollten Fahrverbote nur nach einem objektivierten, bundesweit koordinierten Verfahren erlassen werden können.

Die Verhängung von Lkw-Fahrverboten durch Bezirkshauptleute führt zu immer größer werdenden Problemen für den Wirtschaftsverkehr in Österreich, aber auch über die Landesgrenzen hinaus. Je höherrangiger die betroffene Straßenverbindung ist, desto gravierender sind die Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr. Die österreichische Wirtschaft fordert daher eine Neuordnung der Kompetenzen zur Erlassung von Fahrverboten. Wenn überregional wichtige Straßenverbindungen von einem solchen Fahrverbot betroffen sind, sollte die Kompetenz zur Erlassung von Fahrverboten auf die Landesregierung oder das Verkehrsministerium übergehen.

Lockerung des Wochenendfahrverbots für Fahrten im Rahmen der Aus- und Weiterbildung

Zu § 42: Die Lockerung des Wochenendfahrverbots für Fahrten im Rahmen der Aus- und Weiterbildung ist ein ebenfalls bereits wiederholt vorgebrachter Wunsch, der aus nicht nachvollziehbaren Gründen seiner Umsetzung harrt.

Ausnahmen vom Wochenendfahrverbot

Zu 42 Abs. 3: Fahrten, die der Beförderung von technischem Material für Veranstaltungen dienen, sollen - ähnlich wie in Deutschland, wo ganzjährige Ausnahmen für Transporte der **Veranstaltungstechnik** ausgestellt werden - von den in § 42 Abs. 1 und 2 angeführten Fahrverboten ex lege ausgenommen werden. Da im Bereich der Veranstaltungstechnik der Transport des für die Veranstaltungen notwendigen, technischen Materials häufig in das Wochenend- und Feiertagsfahrverbot fällt, kommt es vor, dass Gewerbetreibende um bis zu 70 Ausnahmegenehmigungen pro Jahr ansuchen müssen, was einerseits einen beträchtlichen administrativen Aufwand für die Unternehmer darstellt und andererseits in Fällen, in denen Aufträge am Wochenende innerhalb kürzester Zeit durchgeführt werden müssen und daher eine Ausnahmegenehmigung von der Behörde nicht mehr zeitgerecht bewilligt werden kann, den Unternehmer vor unlösbare Probleme stellt.

Zu 42 Abs. 3: Die **industriellen und gewerblichen Wäschereien** haben größte Schwierigkeiten im Zusammenhang mit dem Wochenend- und Feiertagsfahrverbot ihrer Funktion gegenüber Krankenhäusern, Alten- und Pflegeheimen sowie dem Hotelbereich gerecht zu werden. Es wird daher gefordert, § 42 Abs. 3 StVO um die Wortfolge „von aufbereiteten sauberen Textilien und gebrauchten Textilien für das Gesundheits-, Alten- und Pflegewesen sowie für die Hotellerie“ zu erweitern. In den Erläuterungen wäre darauf hinzuweisen, dass der entsprechende Fahrzeuglenker einen Lieferschein mitzuführen hat, dem zu entnehmen ist, um welche Art und Menge der beförderten Ware und welchen Empfänger es sich handelt.

Zu § 42 Abs. 3: Die Ausnahme von **Saugdrucktankfahrzeugen** vom Wochenendfahrverbot wird gefordert, weil Saugdrucktankfahrzeuge bei der Behebung von Gebrechen im Kanalnetz für eine Verbesserung der Hygienesituation im betroffenen Kanalabschnitt dringend erforderlich sind und daher unaufschiebbare Einsatzfahrten durchführen müssen.

Obwohl in § 42 Abs. 3 StVO bereits seit der 25. StVO - Novelle (BGBl I 39/2013) durch den Gesetzgeber festgelegt wurde, dass Fahrten zur Behebung von Kanalgebrechen vom Wochenendfahrverbot ausgenommen sind, steht das BMVIT offenbar auf dem Standpunkt, dass die Saugdrucktankfahrzeuge nicht unter diese Ausnahmeregelung fallen.

Saugdrucktankfahrzeuge (insbesondere kombinierte Hochdruck, Saug- und Spülfahrzeuge) werden zur Behebung von Kanalgebrechen wie folgt verwendet: Zum einen kann durch das Einblasen von Wasser mit entsprechend hohem Druck eine Verstopfung beseitigt werden. Zum anderen werden diese Fahrzeuge für die grabungslose Kanalsanierung („Inlineverfahren“) benötigt. Wenn ein Kanalrohr rissig wird, kann man mit den Gerätschaften dieser Fahrzeuge von innen (ohne Bauarbeiten durchführen zu müssen) den Riss abdichten bzw. aushärten. Für den Fall, dass überhaupt in Zweifel gezogen werden sollte, dass die Saugdrucktankfahrzeuge im Kanalbereich eingesetzt werden, so können wir hier nur auf den Kommentar von Michael Grubmann, „KFG 4. Auflage, 2016“, Seite 113, Verlag Österreich, verweisen. Dort wird die Einführung des § 4 Abs. 7b KFG (BGBl. I Nr. 117/2005) thematisiert (Achslasten für Saug-,

Druck- und Tankfahrzeuge) und ausgeführt, dass diese Fahrzeuge im Dienste der Umwelt als Kanalreinigungsfahrzeuge eingesetzt werden.

Es sollte daher klargestellt werden, dass Saugdrucktankfahrzeuge (insbesondere die kombinierten Hochdruck-, Saug- und Spülfahrzeuge) von der Ausnahmebestimmung des § 42 Abs. 3 StVO bezüglich der Fahrten zur Behebung von Kanalgebrenchen mitumfasst sind. Alternativ können wir uns vorstellen, dass diese Fahrzeuge auch explizit in die Ausnahmebestimmung des § 42 Abs. 3 StVO aufgenommen werden.

Zu § 42 Abs. 3: Gerade Oldtimertreffen bzw. Rallyes finden an Wochenenden statt. Daher sollten, um bürokratische Hürden hinsichtlich einer Ausnahmegenehmigung zu vermeiden, Oldtimerlastkraftwagen vom generellen Wochenend- und Feiertagsfahrverbot ausgenommen werden.

Entfall des Fahrverbotskalenders

Zu § 42 Abs. 5: Wir fordern seit Jahren den ersatzlosen Entfall des Fahrverbotskalenders. Dieser hat nur mehr in den Bundesländern Tirol und Steiermark eine praktische Bedeutung. Die erhofften verkehrslenkenden Wirkungen halten sich in Grenzen, während die Wirtschaft jedoch zunehmend mit Einschränkungen der produktiven Zeiten konfrontiert ist.

Nacht-80er für Lkw

Zu § 42 Abs. 8: Seit mehr als 18 Jahren fordert die WKO die Aufhebung des § 42 Abs. 8. Diese Norm, die ursprünglich als Lärmschutzmaßnahme gedacht war, stammt aus dem Jahr 1995 und ist mittlerweile aufgrund der modernen, geräuscharmen Fahrzeugtechnologie und hohen Investitionen in den Lärmschutz überholt. Mit dem Lkw-Nacht-60er wird überdies die Verkehrssicherheit von Pkw- und Lkw-Lenkern gefährdet, da in der Nacht ein eklatanter Geschwindigkeitsunterschied von bis zu 70 km/h zwischen Pkw und Lkw besteht. Diese potentiell gefährlichen Situationen sollten gesetzlich entschärft werden.

Einen viel wesentlicheren Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit als die 26. StVO-Novelle (Fahrverbot für Lkw auf dem äußerst linken Fahrstreifen auf Autobahnen mit drei oder mehr Fahrstreifen) würde die Verringerung des hohen Geschwindigkeitsunterschiedes zwischen den Verkehrsteilnehmern leisten. Diesen Schluss indiziert insbesondere auch das Gutachten des KfV, welches der 26. StVO-Novelle auf der Tatsachenseite zugrunde liegt. Auf Seite 12 dieses Gutachtens - im Rahmen der gutachterlichen Stellungnahme - etwa wird unter 3.1. wörtlich ausgeführt:

„Um den Verkehrsfluss zu homogenisieren, die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zu erhöhen sowie zur Vermeidung von Unfällen, die in direktem Zusammenhang mit großen Geschwindigkeitsunterschieden auf dem ganz linken Fahrstreifen bei drei oder mehr Fahrstreifen stehen, wird die Einführung eines Fahrverbotes für Lkw mit mehr als 7,5 t höchst zulässigem Gesamtgewicht auf dem ganz linken Fahrstreifen bei drei oder mehr Fahrstreifen des österreichischen Autobahn- und Schnellstraßennetzes als wesentliche Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit angesehen.“

Im Zentrum der gutachterlichen Stellungnahme stehen eindeutig große Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Fahrzeugen. Diese gutachterliche Kernaussage findet sich im Vorblatt des Gesetzesentwurfs unter der Rubrik Problemanalyse beinahe wortgleich wieder.

Diese Aussage ist ohne weiteres generalisierbar: Um den Verkehrsfluss zu homogenisieren, und im Sinne der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs und zur Vermeidung von Unfällen, die in direktem Zusammenhang mit großen Geschwindigkeitsunterschieden stehen, empfiehlt und fordert die WKO die Aufhebung des generellen Nacht-60ers für Lkw mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t in der Zeit von 22 Uhr bis 5 Uhr (§ 42 Abs. 8 StVO).

Die wirkungsvollste Maßnahme zur Minderung des Verkehrslärms ist die Minderung des Lärms an der Quelle, d.h. am Kraftfahrzeug. Grundsätzlich sind die Schallquellen des Kraftfahrzeugs

- der Antrieb (Motor, Auspuff, Getriebe, Ventilator) und
- das Reifen-Fahrbahn-Geräusch.

Ab einer Geschwindigkeit von etwa 40km/h überwiegt dabei das Reifen-Fahrbahn-Geräusch, welches aufgrund der Reifentechnologie und der dazu bestehenden Normen kaum noch reduziert werden kann: Die Fahrzeugindustrie hat Motoren und Abrollgeräusche auf das übliche Lkw-Tempo von 80 km/h optimiert. Die geringsten Emissionswerte liegen somit bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h.

Durch die Herabsetzung der höchstzulässigen Schallpegel bei der Typenprüfung wurde der Antriebslärm bereits so weit gesenkt, dass er gegenüber dem Reifen-Fahrbahn-Geräusch oft keine Rolle mehr spielt, die Schallemission des Straßenverkehrs also durch das Reifen-Fahrbahn-Geräusch bestimmt wird. Das gilt auch schon für Geschwindigkeiten, die in der Stadt gefahren werden.

Zusätzlich ist das Fahren über weite Strecken mit einer Geschwindigkeit von maximal 60 km/h für die Lkw-Lenker monoton und ermüdend.

Weiters führen die vielen Verkehrszeichen, die derzeit auf Grund von § 42 Abs. 8 notwendig sind, zu einer unzumutbar unübersichtlichen Situation für die Lenker.

Um die Bevölkerung vor Lärm zu schützen, ist das Fahren von 22 bis 5 Uhr nur mit „lärmarmen“ Lastkraftfahrzeugen im Sinne von § 8 b KDV erlaubt. Zusätzlich sind derzeit rund 80 Prozent aller Lärmschutzmaßnahmen, welche die ASFINAG geplant hatte, umgesetzt. In Summe wurden in den vergangenen Jahren rund 420 Millionen Euro in Maßnahmen wie etwa Einhausungen, Lärmschutzwände, Erdwälle oder auch Schallschutzfenster und Schalldämmlüfter investiert. Im europäischen Vergleich liegt Österreich sowohl bei den Grenzwerten als auch bei den durchgeführten Schutzmaßnahmen an der Spitze.

Der Lärmschutz durch Reduktion der Geschwindigkeit auf 60 km/h sollte daher gezielt nur auf jenen Straßenabschnitten erfolgen, die einen zusätzlichen Lärmschutz für die Anrainer auch nachweislich erfordern.

Durch den fortschreitenden Ausbau der baulichen Lärmschutzeinrichtungen sind die Gründe für herabgesetzte Höchstgeschwindigkeiten für Lenker in vielen Fällen nicht mehr ersichtlich, was zu Akzeptanzproblemen führen kann.

Alternativ können wir uns die Festsetzung von **Teststrecken für Tempo-80** für Lkw in der Nacht vorstellen.

Erleichterung der Ausnahmegenehmigungen von Fahrverboten

§ 45 Abs. 2: Weiters sollte die Gelegenheit genutzt werden, die Bestimmungen über die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen von Fahrverboten zu korrigieren. § 45 Abs. 2 StVO bestimmt, dass die Behörde Ausnahmen von Verkehrsbeschränkungen erteilen kann, wenn ein erhebliches persönliches oder wirtschaftliches Interesse des Antragstellers vorliegt. Der VwGH hat das Vorliegen eines erheblichen wirtschaftlichen Interesses in mehreren Erkenntnissen genau definiert (z.B. 2004/02/0379). Zusammengefasst vertritt der VwGH die Ansicht, dass bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen ein besonders strenger Maßstab anzulegen ist. Im Falle des Nachweises eines erheblichen wirtschaftlichen Interesses ist vor allem die Gesamtsituation des Betriebes gutachterlich darzustellen. Nur bei einer ernsthaften Gefährdung des Unternehmens bejaht der VwGH das Vorliegen der Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung.

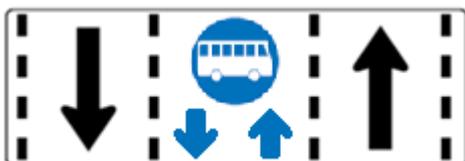
Durch diese Auslegung erweist sich die Bestimmung in der Rechtspraxis nicht nur als wirtschaftsfeindlich, sondern führt in letzter Konsequenz dazu, dass die Behörden gar keine Ausnahmeanträge genehmigen dürften.

Im Sinne einer praktikablen und wirtschaftsverträglichen Verwaltung müsste daher § 45 Abs. 2 so abgeändert werden, dass im Bewilligungsverfahren nur ein „wirtschaftliches Interesse“, aber kein „erhebliches wirtschaftliches Interesse“ nachgewiesen werden muss. Darüber hinaus sollte in der betreffenden Bestimmung, zumindest aber in den Erläuterungen, auch ein Hinweis auf die Art und den Umfang des Nachweises enthalten sein.

Verkehrszeichen für Bus-Fahrstreifen im Straßenmitte im Gegenverkehr

Zu § 53: Zusätzlich regen wir zur Klarstellung und der Rechtssicherheit wegen an, § 53 StVO um eine Z 25a zu ergänzen, die darauf hinweist - wie es in der Praxis zum Teil bereits der Fall ist -, dass sich eine Busspur auch in der Fahrbahnmitte befinden kann:

25a. „FAHRSTREIFEN FÜR OMNIBUSSE IN STRASSENMITTE IM GEGENVERKEHR“



Dieses Zeichen zeigt einen den Fahrzeugen des Kraftfahrlinienverkehrs sowie den Oberleitungsomnibussen vorbehaltenen Fahrstreifen gemäß Z 25 in der Fahrbahnmitte an.

Dieser kann gemäß den Bestimmungen nach Z 24 benutzt werden. Diese Fahrzeuge können den „Fahrstreifen für Omnibusse“ in beiden Fahrtrichtungen benutzen.

Taxistandplätze in Fußgängerzonen

Zu § 76a Abs. 2 Z 1: Wir sprechen uns dafür aus, dass diese Bestimmung um die Wortfolge „oder Zu- und Abfahrt von Standplätzen“ ergänzt wird. Mit dieser Diktion würde klargestellt werden, dass es in Fußgängerzonen auch Standplätze für Taxis im Sinne von § 96 Abs. 4 StVO geben darf.

Weiters fordern wir folgende textliche Änderung des § 76a Abs. 2 Z 1:

„1. Kraftfahrzeugen des Taxi- und Mietwagen-Gewerbes und Fiakern jeweils zur Durchführung von Fahrtaufträgen.“

Derzeit können Taxis und Mietwagen in Fußgängerzonen zu den durch Zusatztafeln gekennzeichneten Zeiten nur Fahrgäste ein- und aussteigen lassen. Die zuständigen Behörden haben die Möglichkeit, durch Verordnung Fahrzeugen des Taxi- und Mietwagengewerbes das Zubringen oder Abholen von Fahrgästen in Fußgängerzonen zu gestatten. Sogenannte „Botenfahrten“ sind im Gewerbeumfang des Taxigewerbes gem. § 3 Abs. 1 Z 3 letzter Halbsatz GelVG enthalten. Ausnahmen sind für diese Tätigkeiten notwendig, da das Taxi als öffentliches Verkehrsmittel anerkannt ist. Kunden fordern Taxis speziell an, um die obigen Tätigkeiten durchzuführen. In der Praxis passiert es nur allzu oft, dass Taxis zu Hotels, Ärztezentren oder anderen Einrichtungen in Fußgängerzonen bestellt werden und sich erst vor Ort herausstellt, dass eine „Botenfahrt“ durchzuführen ist. Im Falle der Kontrolle durch die Exekutive entsteht in diesen Fällen ein großes Beweisproblem.

Deshalb sollte die Möglichkeit des Befahrens von Fußgängerzonen generell bei Vorliegen entsprechender Fahrtaufträge ermöglicht werden, da sonst der Taxilenker in seiner Berufsausübung behindert wird bzw. sich strafbar macht. Derartige Lösungen sind bereits heute in Belgien, Schweden und Luxemburg in Kraft.

Zu § 76a Abs. 5: Da Taxis Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs sind, ist § 76a Abs. 5 lit. a um diese Fahrzeuggruppe, wenn sie die idente Strecke der Omnibusse des Kraftfahrlinienverkehrs für die Durchfahrt benutzen, zu ergänzen.

Bundesweite Geltung der Ausweise für Straßenaufsichtsorgane

Zu § 97: Wir regen erneut an, dass Ausweise für Straßenaufsichtsorgane für Sondertransporte österreichweite Geltung haben sollten.

