

II-461 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates
X. Gesetzgebungsperiode

30.9.1964

169/A.B.
zu 143/J

Anfragebeantwortung

des Bundesministers für Handel und Wiederaufbau Dr. B o c k
 auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. T o n c i c - S o r i n j und
 Genossen,
 betreffend Europäisches Übereinkommen über Strassenmarkierungen.

-.-.-.-

Die Anfrage der Abgeordneten Dr. Toncic, Dr. Kranzlmayr, Gabriele und Genossen betreffend ein Abkommen der Wirtschaftskommission für Europa über Strassenverkehr beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Österreich hat seinerzeit das europäische Übereinkommen über Strassenmarkierungen nicht unterzeichnet. Gleichermaßen gilt für folgende europäische Staaten: Dänemark, Schweden, Norwegen, Finnland, Griechenland, Polen und UdSSR. Unterzeichnet, jedoch bisher nicht ratifiziert haben Italien, Schweiz, Niederlande und Vereinigtes Königreich.

Ein Beitritt zum Abkommen würde für Österreich bedeuten, dass es hier als unmittelbar anwendbares Recht Bestimmungen der Strassenverkehrsordnung 1960 abändern würde, die erst kürzlich, und zwar anlässlich der Beratung der StVO.-Novelle 1964 zur Diskussion standen und am 1. Oktober 1964 in Kraft treten werden.

Das erwähnte Abkommen steht im Widerspruch zu § 55 Abs.2 und 6 StVO. in der Fassung der StVO.-Novelle 1964.

Nach § 55 Abs.2 der StVO. sind Randlinien als nicht unterbrochene Linien auszuführen. Sie haben lediglich die Bedeutung der Anzeige des Fahrbahnrandes, nicht jedoch die Bedeutung des Verbotes, sie zu überfahren. Das erwähnte Übereinkommen verbietet hingegen das Überfahren von nicht unterbrochenen Längslinien, somit also auch von Randlinien, die auf der Autobahn bisweilen gradezu unentbehrlich sind.

Nach § 55 Abs.6 StVO. sind Bodenmarkierungen für Kurzparkzonen internationaler Übung folgend in weißer und blauer Farbe auszuführen. Das erwähnte Abkommen hingegen sieht für Fahrbahnmarkierungen lediglich die weiße und gelbe Farbe vor.

Die erwähnten Bestimmungen der StVO. berücksichtigen die Erfahrungen mit dem modernen Verkehr und dessen Erfordernissen. Sie sind jünger als die Bestimmungen des Abkommens. Aus diesem Grunde wäre es wohl nicht zweckmäßig, dem aus dem Jahre 1957 stammenden Abkommen beizutreten. Offen bleibt vielmehr die Frage, ob nicht im Hinblick auf die Fortentwicklung des Strassenverkehrs auf internationaler Ebene eine Abänderung des Abkommens einzuleiten wäre.

-.-.-.-