

6/SN-6/ME

MD-341-1 bis 3/87

Wien, 5. März 1987

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

L. Klausgruber

An das
Präsidium des Nationalrates

Befristet	GESETZENTWURF
Z'	GE 987
Datum:	- 6. MRZ. 1987
Verteilt:	11.3.87 <i>JK</i>

Das Amt der Wiener Landesregierung beehrt sich, in der Bei-
lage 25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zu dem im Be-
treff genannten Gesetzentwurf zu übermitteln.

Für den Landesamtsdirektor:

Beilage
(25fach)

Peischl

Dr. Peischl
Magistratsvizedirektor

Amt der Wiener Landesregierung

MD-341-1 bis 3/87

Wien, 5. März 1987

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

zu Zl. 72.500/1-IV/5-87

An das
Bundesministerium für öffent-
liche Wirtschaft und Verkehr

Auf das do. Schreiben vom 29. Jänner 1987 beehrt sich das
Amt der Wiener Landesregierung, zu dem im Betreff genannten
Gesetzentwurf folgende Stellungnahme bekanntzugeben:

Zu Art. I Z 4 (§ 43 Abs. 1 1a):

Die Ermächtigung, nach Maßgabe der Arbeitsdurchführung den
örtlichen und zeitlichen Umfang der von der Behörde verordne-
ten Verkehrsmaßnahmen durch Anbringung oder Sichtbarmachung
der betreffenden Straßenverkehrszeichen zu bestimmen, sollte
nicht nur Organe des Straßenerhalters, sondern auch die
durch einen Bescheid gemäß § 90 StVO 1960 Berechtigten (Bau-
führer) betreffen.

Zu Art. I Punkt 6 (§ 52 Z 13a):

Zunächst ist zu beachten, daß es zwei in ihrer Konfiguration
verschiedene Arten von "Kurzparkzonen" gibt, nämlich "echte",
ein Gebiet umfassende und "lineare" Zonen, die sich nur auf
einen Straßenzug oder eine Straßenstelle erstrecken.

- 2 -

Für die erste Art mangelt es an einer klaren Regelung der Kundmachung, da auch auf Grund der neuen Definition für die Bedeutung des Verkehrszeichens gemäß § 52 Z 13d StVO 1960 der Fahrzeuglenker nicht eindeutig erkennen kann, ob bzw. wo innerhalb einer "rundumbeschilderten" Kurzparkzone die Parkzeitregelung auch auf der linken Straßenseite besteht. Damit erscheint die Zonenbeschilderung, die ein wertvoller Beitrag zur Verminderung der Verkehrszeichen in den Städten wäre, weiterhin problematisch.

Zu Art. I Z 7 (§ 89a Abs. 2 lit. a):

Die bisherige Formulierung des § 89a Abs. 2 zweiter Satz wird im wesentlichen beibehalten. Ursprünglich war diese Bestimmung wohl so gedacht, daß bei einem ohne Kennzeichentafeln abgestellten Kraftfahrzeug oder Anhänger zunächst die gesetzliche Vermutung gelten solle, daß sich der Inhaber des Gegenstandes entledigen wollte. Die in diesem Zusammenhang nicht völlig klare Gesetzesbestimmung wird aber vom Verwaltungsgerichtshof dahingehend ausgelegt, daß das Fehlen von Kennzeichentafeln nur ein Indiz für die Entledigungsabsicht bildet, das allein noch nicht zur Entfernung berechtigt. Oft ist es aber bei Kraftfahrzeugen und Anhängern, deren sich der Inhaber entledigen wollte und die deshalb ohne Kennzeichentafeln auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr abgestellt wurden, sehr schwer andere Indizien zu finden, zumal die Fahrzeuge zumeist versperrt sind und nur von außen untersucht werden können. Es erschiene daher anläßlich der Neuformulierung des § 89a Abs. 2 zweckmäßig, eine sprachlich eindeutige Fassung zu wählen. In Betracht käme etwa folgender Wortlaut des neuen § 89a Abs. 2 lit. a:

"a) bei einem Gegenstand, bei dem zu vermuten ist, daß sich der Inhaber dessen entledigen wollte, sowie bei einem ohne Kennzeichentafeln abgestellten Kraftfahrzeug oder Anhänger."

- 3 -

Im § 89a Abs. 2 lit. b wird der Begriff "Sicherheitszone" im Zusammenhang mit einem Halte- und Parkverbotsbereich, der "aus Sicherheitsgründen erlassen worden" ist, verwendet.

Mangels Definition dieses Begriffes erscheint eine Kundmachung mit Zusatztafeln am Vorschriftszeichen gemäß § 52 Z 13b ("Sicherheitszone") für den Fahrzeuglenker nicht eindeutig. Es erscheint auch fraglich, ob bei einer aus diesen Gründen erlassenen Halteverbotszone der Hinweis aus Sicherheitserwägungen überhaupt tunlich ist. Darüber hinaus stellt diese Form der Kundmachung eine Differenzierung in der Wertigkeit von Halteverbotszonen dar, die die Bereitschaft der Fahrzeuglenker zur Einhaltung von Verkehrsbeschränkungen im allgemeinen herabzusetzen geeignet sein könnte.

Abschließend gestattet sich das Amt der Wiener Landesregierung, auf das Schreiben des Landeshauptmannes von Wien an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 11. September 1986 hinzuweisen, in dem um die Schaffung einer einfacheren Kundmachung von Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen bei der nächsten Novellierung der Straßenverkehrsordnung 1960 ersucht wurde. Hiezu wird folgender Formulierungsvorschlag unterbreitet, der sich auf das von der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) empfohlene Verkehrszeichen "Geschwindigkeitsbeschränkung" entsprechend dem in der beigeschlossenen Zonengeschwindigkeits-Verordnung der Bundesrepublik Deutschland abgebildeten Muster bezieht.

1. § 52a Z 10c hat zu lauten:

"Dieses Zeichen zeigt an, daß das Überschreiten der Fahrgeschwindigkeit, die als Stundenkilometeranzahl im Zeichen angegeben ist, ab dem Standort des Zeichens, welches an jeder Einfahrtsmöglichkeit zur Zone anzubringen ist, verboten ist."

- 4 -

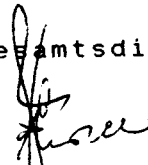
2. § 52a Z 10d hat zu lauten:

"Dieses Zeichen zeigt das Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung. Es ist an der Zonenbegrenzung (Ausfahrtsmöglichkeit) anzubringen."

Unter einem werden 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Beilage

Für den Landesamtsdirektor:



Dr. Peischl
Magistratsvizedirektor

1 c. Verordnung über die versuchsweise Einführung einer Zonen-Geschwindigkeits-Beschränkung (Zonengeschwindigkeits-Verordnung)

Vom 19. Februar 1985

(BGBl. I S. 385)

(BGBl. III 9231-1-4)

Auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 16 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, der zuletzt durch das Gesetz vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413) geändert worden ist, wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

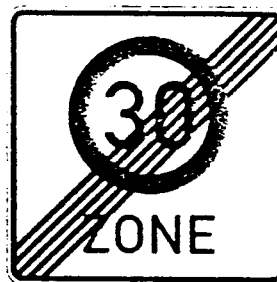
§ 1 (1) Die Straßenverkehrsbehörden können unter den Voraussetzungen des § 45 der Straßenverkehrs-Ordnung innerhalb geschlossener Ortschaften für abgrenzbare Bereiche, die Straßen gleichartiger Merkmale aufweisen, eine für die gesamte öffentliche Verkehrsfläche dieses Bereichs wirkende Geschwindigkeits-Beschränkung anordnen (Zonen-Geschwindigkeits-Beschränkung). Die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs sind angemessen zu berücksichtigen.

(2) Mit den Zeichen

Beginn der Zone
mit zulässiger
Höchstgeschwindigkeit



Ende der Zone
mit zulässiger
Höchstgeschwindigkeit



werden Beginn und Ende der Zone mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit bestimmt.

(3) Es ist verboten, innerhalb dieser Zone mit einer höheren Geschwindigkeit zu fahren als angegeben.

§ 2 Im übrigen bleiben die Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung unberührt.