

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 1014

An das
Bundesministerium für öffent-
liche Wirtschaft und Verkehr

Radetzkystraße 2
1031 Wien

Beilagen

LAD-VD-8602/124

Bei Antwort bitte Kennzeichen angeben

Bezug

Bearbeiter

(0 22 2) 531 10

Durchwahl

Datum

610.000/6-I/11-88

Dr. Grünner

2152

12. Juli 1988

Betreff

15. StVO-Novelle; Stellungnahme

5/SN-137/M/ME
Betreff GESETZENTWURF
Zl. 50. Ge 9. P8
Datum: 14. JULI 1988
Vortrag 14.7.1988 Rainer

Rainer Schlossgruber

Die NÖ Landesregierung beeht sich, zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert werden soll (15. StVO-Novelle), wie folgt Stellung zu nehmen:

I. Allgemeines:

Mit der Neuregelung des "Radfahrerverkehrs" sollte auch die Definition des § 2 Abs. 1 Z. 11a StVO ("Geh- und Radweg") geändert werden. Diese Definition könnte wie folgt lauten:

"Ein für den Fußgänger und Fahrradverkehr bestimmter und als solcher gekennzeichneter Weg oder Gehsteig."

Wenn diese Definition nicht geändert wird, so müßte jedenfalls § 52 Z. 17a entsprechend kompliziert ergänzt werden:

"Dieses Zeichen zeigt einen Gehsteig/Geh- und Radweg an und zwar

- a) einen Gehsteig/Geh- und Radweg, der von Fußgängern und Radfahrern gemeinsam benutzt werden muß oder
- b) einen Gehsteig/Geh- und Radweg, bei dem die Benutzung durch Fußgänger von der Benutzung durch den Fahrradverkehr getrennt ist."

- 2 -

III. Zu einzelnen Bestimmungen:

1. Zu Art. I Z. 1 (§ 2 Abs. 1 Z. 3c):

Mit der vorgesehenen Bestimmung soll der Begriff "Kreisverkehr" definiert werden. Der Inhalt der Bestimmung stellt allerdings auf den Begriff der "Fahrbahn" ab (dies ergibt sich übrigens auch aus der Einordnung in den Gesetzestext als lit. 3c). Konsequenterweise müßte daher der Begriff "Kreisfahrbahn" verwendet werden.

Im Hinblick auf die in den Erläuterungen genannte Bestimmung des § 50 Z. 3a StVO könnte allerdings auch der Begriff "Kreuzung mit Kreisverkehr" (etwa als § 2 Abs. 1 Z. 18a) entsprechend definiert werden.

Die vorgesehene Definition enthält im übrigen einen Pleonasmus: Der "Kreis" wird durch "kreisförmig" oder "annähernd kreisförmig" erklärt. Dazu kommt noch, daß definitionsgemäß die gesamte Kreisfläche (der Mittelpunkt ausgenommen) die Fahrbahn darstellen würde. Es sollte überlegt werden, ob nicht der Begriff "ringförmig" oder "annähernd ringförmig" hier passender wäre.

2. Zu Art. I Z. 3 (§ 2 Abs. 1 Z. 19):

Die beispielsweise Definition "z.B. Kinderfahrräder mit einem äußeren Felgendurchmesser von höchstens 300 mm" sollte nicht aufgenommen werden. Damit wird die Kasuistik der Regelungen der StVO noch weiter verstärkt. Es sollte allenfalls eine Verordnungsermächtigung vorgesehen werden.

3. Zu Art. I Z. 4 (§ 2 Abs. 1 Z. 29):

Nach Ansicht der NÖ Landesregierung erübrigt sich die vorgesehene Neufassung (Aufnahme des "Nebeneinanderfahrens im Sinne des § 7 Abs. 3a"). Das Fahren im Sinn des § 7 Abs. 3a (neu) ist gemäß § 15 Abs. 1 (neu) künftig auch dann erlaubt, wenn

- 3 -

auf der rechten Seite überholt wird. Der letzte Satzteil ist im übrigen unklar, weil ja das Nebeneinanderfahren schon definitionsgemäß nicht als "Überholen" bezeichnet werden darf. Ein Nebeneinanderfahren von zwei Fahrzeugen kann daher von vornherein nicht als Überholen gelten und dürfte daher nicht in die Definition des "Überholens" aufgenommen werden. Beim Nebeneinanderfahren von Fahrzeugreihen wird ausdrücklich auf die unterschiedlichen Geschwindigkeiten Bezug genommen.

4. Zu § 7:

Den Motorradfahrern sollte künftig auch im Freilandgebiet die freie Wahl des Fahrstreifens bei Kolonnenverkehr auf mehreren Fahrstreifen erlaubt werden. Es ist nicht einzusehen, weshalb bei starkem Kolonnenverkehr (z.B. auf Autobahnen) die Motorradfahrer nur den ersten Fahrstreifen benützen dürfen. Sie müssen dadurch laufend den Fahrstreifen wechseln, wenn langsamere, vor ihnen fahrende Fahrzeuge den rechten Fahrstreifen benützen. Gerade dieser ständige Fahrstreifenwechsel ist der Verkehrssicherheit abträglich. § 7 Abs. 3 erster Satz könnte daher lauten:

"Auf Straßen mit mindestens zwei Fahrstreifen für die betreffende Fahrtrichtung darf der Lenker eines Kraftfahrzeuges neben einem anderen Fahrzeug fahren, wenn es die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs erfordert."

5. Zu Art. I Z. 6 (§ 7 Abs. 3a):

Statt der Wortfolge "mehreren Fahrstreifen" könnte die Formulierung "mindestens zwei Fahrstreifen" verwendet werden.

Gemäß § 2 Abs. 1 Z. 5 ist ein Fahrstreifen ein Teil der Fahrbahn, dessen Breite für die Fortbewegung einer Reihe mehrspuriger Fahrzeuge ausreicht. In der Praxis wird es also nicht leicht sein, zu beurteilen, wann mehr als ein Fahrstreifen vorliegt. Es sollte daher überlegt werden, ob die freie Wahl des Fahrstreifens nicht nur dort gelten sollte, wo

- 4 -

diese Fahrstreifen für die betreffende Fahrrichtung durch Leitlinien gekennzeichnet sind.

Zu den Erläuterungen muß noch folgendes angemerkt werden: Im Ortsgebiet ist gerade auf solchen Straßen, die pro Richtung mehr als einen Fahrstreifen aufweisen, häufig eine höhere Geschwindigkeit als 50 km/h erlaubt. Bei der Beurteilung der möglichen Auswirkung der geplanten Bestimmung sollte daher nicht von der für das Ortsgebiet geltenden Regelgeschwindigkeit ausgegangen werden.

6. Zu Art. I Z. 9 (§ 12 Abs. 5):

Die vorgesehene ergänzende Bestimmung kann dann zu gefährlichen Situationen führen, wenn am rechten Fahrstreifen ein Fahrzeug mit hochliegendem Lenkersitz (LKW, Autobus) angehalten hat. Der Lenker eines solchen Fahrzeuges kann in der Regel ein neben ihm stehendes einspuriges Fahrzeug nicht beobachten. Wenn die Lenker von solchen Fahrzeugen mit größeren Längsbemaßungen rechts einbiegen wollen, so müssen sie beim Anhalten vor der Kreuzung einen größeren Seitenabstand zum rechten Fahrbahnrand einhalten. Gerade dadurch werden aber Einspurige viel eher verleitet werden, sich rechts neben einem solchen Fahrzeug aufzustellen. Zwar ist das "Vorbeischlängeln" eine Tatsache, dessen Legalisierung würde aber an den Lenker von Fahrzeugen mit einem hochliegenden Lenkersitz Anforderungen stellen, die er in den meisten Fällen nicht erfüllen kann.

Sollte diese Regelung aber dennoch aufgenommen werden, so sollte sie auf Radfahrer beschränkt werden. Der für das Vorbeifahren notwendige seitliche Sicherheitsabstand wird zwar von den Radfahrern wegen ihrer niedrigen Geschwindigkeit eingehalten werden können, nicht jedoch von den Lenkern einspuriger Kraftfahrzeuge.

- 5 -

7. Zu Art. I Z. 11 (§ 19 Abs. 6):

Für ungeregelte Kreuzungen wäre der Grundsatz zu begrüßen, daß sich Radfahrer nicht im Fließverkehr befinden, wenn sie vom Radfahrstreifen, ect. kommen. Bei geregelten Kreuzungen ist diese Bestimmung allerdings problematisch (vgl. die Ansicht der NÖ Landesregierung zu § 38).

8. Zu Art. I Z. 13 (§ 20 Abs. 3):

Der hier verwendete Ausdruck "bestimmte Freilandstraßen" ist mißverständlich: Nach dieser Formulierung dürfte eine Verordnung also auch für eine namentlich bestimmte Freilandstraße (z.B. die B 17) erlassen werden.

Folgende Formulierung wäre denkbar: "Alle oder durch bestimmte Merkmale charakterisierte Freilandstraßen".

9. Zu Art. I Z. 15 (§ 25 Abs. 4 letzter Satz):

Diese Bestimmung greift in die Gesetzgebungskompetenz des Landesgesetzgebers ein und dürfte nach Ansicht der NÖ Landesregierung daher verfassungsrechtlich zumindest bedenklich sein: Bei der sogenannten Kurzparkzonenabgabe handelt es sich um eine Abgabe nach § 8 des Finanz-Verfassungsgesetzes 1948. In Niederösterreich wurden die Gemeinden gem. § 8 Abs. 5 F-VG 1948 durch das NÖ Kurzparkzonenabgabegesetz, LGB1. 3706-0, ermächtigt, solche Abgaben einzuhoben. Es ist also nicht nur Sache des Landesgesetzgebers, die Frage der Gebührenpflicht zu regeln, sondern auch die damit zusammenhängenden Methoden der Vollziehung. Dazu gehört aber auch die Bestimmung der Überwachungsart und die Bestimmung der dafür notwendigen Hilfsmittel. Eine Regelung des Bundesgesetzgebers, die diese Angelegenheiten zum Gegenstand hat, ist daher verfassungswidrig.

10. Zu Art. I Z. 16 (§ 38 Abs. 2 und Abs. 4):

Gemäß § 56a Abs. 1 (neu) sollen Radfahrerüberfahrtmarkierungen bei solchen Kreuzungen zwingend vorgeschrieben werden, an

- 6 -

denen Lichtzeichen vorhanden sind. Diese Radfahrerüberfahrtmarkierungen werden gem. § 38 Abs. 8 gesondert zu regeln sein (eigene Radfahrerampeln oder kombinierte Radfahrer- und Fußgängerampeln). Bei geregelten Kreuzungen werden sich also Probleme ergeben mit dem Grundsatz "Fahrzeuge, die von Hauptfahrbahnen kommen, haben den Vorrang gegenüber Fahrzeugen, die von Nebenfahrbahnen, Radfahrstreifen, Radwegen oder Geh- und Radwegen kommen". Diese Vorrangregel würde nämlich bedeuten, daß Radfahrer trotz grüner Radfahrerampeln gegenüber Rechtsabbiegern oder Linksabbiegern wortepflichtig wären.

Der letzte Satz des § 38 Abs. 4 sollte also nicht geändert werden. Dafür könnte der 3. Satz des § 38 Abs. 4 wie folgt lauten:

"Beim Einbiegen dürfen die Benutzer der freigegebenen Fahrstreifen sowie Fußgänger und Radfahrer, die die Fahrbahn im Sinne der für sie geltenden Regelungen überqueren (§ 68 Abs. ..., § 76 Abs. 3), weder behindert noch gefährdet werden."

Aufgrund der Schaltungsart von Radfahrerampeln bei Radfahrerüberfahrtmarkierungen sollten für die Radfahrer keine Vorrangprobleme beim Aufleuchten des gelben Lichtes für den übrigen Fahrzeugverkehr entstehen (Radfahrer haben auf Radfahrerampeln nur grüne oder rote Lichtzeichen). § 38 Abs. 2 letzter Satz müßte daher wahrscheinlich nicht geändert werden.

Die Erläuterungen zu § 37 Abs. 1 und Abs. 5 sowie § 38 Abs. 2 und 4 dürften zwar die Radfahrerampeln im Auge haben (... "keine gesonderte Regelung" ...), die vorgeschlagene Fassung des § 38 Abs. 2 und Abs. 4 dürfte diesem Gedankengang aber nicht entsprechen.

- 7 -

11. Zu Art. I Z. 19 (§ 48 Abs. 2):

Nach Ansicht der NÖ Landesregierung ist bei Autobahnen die Anbringung der Verkehrszeichen auf beiden Seiten der Fahrbahn dann nicht erforderlich, wenn nur ein Fahrstreifen vorhanden ist (z.B. Baustellenbereiche, einstreifige Auf- und Abfahrtsrampen).

12. Zu Art. I Z. 22 (§ 53 Abs. 1 z. 2b):

Analog der Regelung des § 76 Abs. 6 müßte eine Verpflichtung der Radfahrer zur Benützung der Radfahrerüberfahrten normiert werden. Eine entsprechende Ergänzung des § 68 müßte daher vorgenommen werden.

13. Zu Art. I Z. 23 (§ 53 Abs. 1 z. 15a):

Auf einem Vorwegweiser können maximal 5 Zielangaben angebracht werden. In den meisten Fällen genügt dies, um neben den Ortsnamen auch noch ein bis zwei touristische Ziele anzuführen. Es sollte daher die bisherige Regelung nach lit. b weitergelten. Die Bestimmung der lit. c (neu) sollte als Ausnahme formuliert werden.

Die "Bestimmung" der Aufschriften und Symbole soll in die Zuständigkeit der Landesregierung fallen. Dabei handelt es sich um einen antragsbedürftigen Verwaltungsakt, der mit Bescheid zu erledigen ist. Es sollten daher Kriterien im Sinne des Art. 18 Abs. 2 B-VG in den Gesetzestext aufgenommen werden, um eine gesetzmäßige Vollziehung zu gewährleisten. Es ist unklar, woran die in den Erläuterungen genannten Ziele ("Einheitlichkeit und Interessenausgleich") gemessen werden sollen.

14. Zu Art. I Z. 24 (§ 55 Abs. 2):

Die durch diese Bestimmung eingeführten "Radfahrstreifenlinien" werden gemäß § 55 Abs. 6 StVO 1960 gelb ausgeführt werden müssen. Vom Erscheinungsbild her sieht die Radfahrstreifenlinie also wie eine Sperrlinie aus. Es sollte überlegt

- 8 -

werden, ob der neue Begriff überhaupt eingeführt werden muß. Auch die Radfahrstreifenlinien bedeuten im übrigen ein Verbot oder Gebot.

15. Zu Art. I Z. 25 (§ 56a Abs. 1):

Um sicherzugehen, daß Radfahrerüberfahrtmarkierungen an Kreuzungen mit Lichtzeichenregelung immer eine Sonderregelung gem. § 38 Abs. 8 enthalten, sollte dem § 56a Abs. 1 1. Satz noch folgender 2. Satz angefügt werden:
"Lichtzeichenregelungen von Radfahrerüberfahrtmarkierungen haben immer gem. § 38 Abs. 8 zu erfolgen."

16. Zu Art. I Z. 21 (§ 65 Abs. 2 2. Satz):

Es ist fraglich, welche Bedingungen und Auflagen bei der Erteilung einer Radfahrbewilligung vorgeschrieben werden sollen. Da die Radfahrbewilligung künftig für das gesamte Bundesgebiet gelten soll, kann es sich dabei nur um solche Bedingungen oder Auflagen handeln, die in der Person des Kindes liegen. Es sollte überlegt werden, die Vorschreibung von Einschränkungen überhaupt wegzulassen.

17. Zu Art. I Z. 28 (§ 66 Abs. 5):

Der geplante Satz sollte aus systematischen Gründen an den ersten Satz des § 66 Abs. 5 angefügt werden.

18. Zu Art. I Z. 30 (§ 68 Abs. 2):

Analog zu § 76 Abs. 3 sollten dieser Bestimmung noch folgende Sätze angefügt werden:

"Auf einem von Fußgängern und Radfahrern gemeinsam zu benützenden Geh- und Radweg dürfen Radfahrer die Fußgänger weder behindern noch gefährden. Dort, wo der Verkehr für Radfahrer durch besondere Lichtzeichen (§ 38 Abs. 8) geregelt ist, dürfen Radfahrer die Fahrbahn auf Radfahrerüberfahrtmarkierungen nur bei grünem Licht überqueren."

- 9 -

19. Zu Art. I Z. 31 (§ 68 Abs. 2a):

Diese Bestimmung wird Verwirrung stiften, wenn die Radfahrerüberfahrt unmittelbar neben einem Fußgängerschutzweg verläuft (so wie es § 56a Abs. 3 vorsieht). Die Kraftfahrer sind dann gegenüber den Fußgängern wartepflichtig, nicht aber gegenüber den Radfahrern. Dies kann zu bedenklichen Verkehrssituationen führen.

20. Zu § 76 Abs. 1:

Diese Bestimmung müßte im Hinblick auf das neu eingeführte Verkehrszeichen nach § 52 Z. 17a lit. b neu gefaßt werden.
Formulierungsvorschlag:

"Fußgänger müssen immer auf Gehsteigen oder Gehwegen gehen, auch wenn sie Kinderwagen oder Rollstühle schieben oder ziehen. Wird auf solchen Gehsteigen oder Gehwegen der Fußgägerverkehr vom Fahrradverkehr getrennt geführt, so müssen die Fußgänger den für den Fußgägerverkehr bestimmten Teil benützen; sie dürfen den für den Fahrradverkehr bestimmten Teil nicht überraschend und nur zum Überqueren betreten und dürfen dabei den Fahrradverkehr weder gefährden noch behindern. Fußgänger dürfen die Fahrbahn nicht überraschend betreten."

21. Zu Art. I Z. 36 (§ 94a Abs. 1):

An die Worte "auf Autobahnen" sollten die Worte "und Autostraßen" angefügt werden. Diese Regelung würde der Realität entsprechen und sicherstellen, daß die von der Autobahndarmerie betreuten Autostraßen nicht durch Enklaven der Bundespolizei unterbrochen werden.

22. Zu Art. I Z. 39 (§ 95 Abs. 1 lit. a):

Nach Ansicht der NÖ Landesregierung ist diese Regelung sachlich nicht zu begründen. Dies vor allem im Hinblick auf die Regelung des § 94a Abs. 1 (neu) über die Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörden. Darüberhinaus würde sich eine

- 10 -

konkurrierende Zuständigkeit der Landesregierung und der Bundespolizeibehörden auf Autobahnen ergeben. Es sollten also vielmehr die Worte des bisherigen Textes "jedoch nicht auf der Autobahn" durch die Worte "und der Autostraße" ergänzt werden.

Dem Präsidium des Nationalrates werden u.e. 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme übermittelt.

NÖ Landesregierung
Ludwig
Landeshauptmann

- 11 -

LAD-VD-8602/124

1. An das Präsidium des Nationalrates (25-fach)
2. an alle vom Lande Niederösterreich entsendeten Mitglieder des Bundesrates
3. an alle Ämter der Landesregierungen
(zu Handen des Herrn Landesamtsdirektors)
4. an die Verbindungsstelle der Bundesländer

zur gefälligen Kenntnisnahme

NÖ Landesregierung
Ludwig
Landeshauptmann

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung

