

VERWALTUNGSGERICHTSHOF  
PRÄSIDIUM  
Präs 1830-861/88

Wien, am 12. Juli 1988  
1014 Wien, Judenplatz 11  
Tel. 63 77 91, Dw.

Geänderte Telefonnummer:  
0222 / 53 111

An das  
P R Ä S I D I U M  
des Nationalrates  
1017 Wien

Betrifft	GESETZENTWURF
Zl.	50 GE49 PP
Datum:	19. JULI 1988
Verteilt	21. Juli 1988

Betr.: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem die  
Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird  
(15. StVO-Novelle)

Zu dem vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr mit Schreiben vom 26. Mai 1988, Zl. 610.000/6-I/11-88, übersandten Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (15. StVO-Novelle), übermittle ich in Entsprechung des Ersuchens des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr 25 Ausfertigungen der am heutigen Tag zur selben Zahl erstatteten Äußerung mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Der Präsident:

P E T R I K

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:

VERWALTUNGSGERICHTSHOF  
PRÄSIDIUM  
Präs 1830 - 861/88

Wien, am 12. Juli 1988  
1014 Wien, Judenplatz 11  
Tel. 63 77 91, Dw.

**Geänderte Telefonnummer:  
0222 / 53 111**

An das  
Bundesministerium für öffentliche  
Wirtschaft und Verkehr  
  
Radetzkystraße 2  
1031 Wien

Betr.: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (15. StVO-Novelle) - Stellungnahme

Bezug: Schreiben vom 26. Mai 1988,  
Zl. 610.000/6-I/11-88

Der mit dem oben angeführten Schreiben versendete Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (15. StVO-Novelle), sowie die Ablichtung eines Antrages des Österreichischen Bundesfeuerwehrverbandes bezüglich Novellierung verschiedener StVO-Bestimmungen geben mir zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

I. Zum Gesetzentwurf:

Zu Art. I Z. 4:

Im Artikel I Z. 4 wäre es erforderlich, im letzten Halbsatz nach den Worten "und das Nebeneinanderfahren" die Worte ", auch mit unterschiedlicher Geschwindigkeit," einzufügen, um klarzustellen, daß auch das Vorbeibewegen an schneller oder langsamer fahrenden Fahrzeugen auf einem daneben liegenden Fahrstreifen nicht als "Überholen" gilt. Dies erscheint umso mehr geboten, als dies in derselben Bestimmung hinsichtlich des Vorbeibewegens an einem auf einem Verzögerungs- oder Beschleunigungsstreifen fahrenden Fahrzeug ebenfalls ausdrücklich normiert ist.

./. .

- 2 -

Zu Art. I Z. 9:

Im Artikel I Z. 9 wäre es angebracht, das Vorfahren von Radfahrern nicht nur auf dem ganz rechts gelegenen Fahrstreifen zuzulassen, sondern auch, sofern Fahrstreifen für verschiedene Fahrtrichtungen vorhanden sind, auf dem für die jeweilige Fahrt Richtung vorgesehenen rechtesten Fahrstreifen. Denn die jetzt vorgeschlagene Regelung hat zur Folge, daß z.B. ein Radfahrer, der an einer Kreuzung geradeaus weiterfahren möchte, nicht vorfahren darf, wenn eine eigene Abbiegespur für den Abbiegeverkehr nach rechts vorhanden ist. Es wird dadurch aber überdies der bereits bestehende unbefriedigende Rechtszustand forstgesetzt, daß ein Radfahrer, der etwa nach links abbiegen möchte, auch bei Vorhandensein eines eigenen für das Linksabbiegen vorgesehenen Fahrstreifens, nicht an den rechts daneben für das Geradeausfahren aufgestellten Fahrzeugen vorbeifahren darf, selbst wenn auf dem für das Linksabbiegen vorgesehenen Fahrstreifen keine oder weniger Fahrzeuge angehalten sind.

Zu Art. I Z. 10:

Im Art. I Z. 10 erscheint die im Entwurf vorgesehene Einfügung der Worte "sowie des § 7 Abs. 3a" überflüssig, weil das Nebeneinanderfahren (auch mit unterschiedlicher Geschwindigkeit) im Sinne des § 7 Abs. 3a zufolge der ausdrücklichen Anordnung des § 2 Abs. 1 Z. 29 schon ex definitione kein Überholen ist und daher von der Bestimmung des § 15 keinesfalls erfaßt wird.

Zu Art. I Z. 13:

In der 13. Zeile von oben hätte es statt "bzw." sprachlich richtig "oder" zu heißen.

Zu Art. I Z. 15:

Zu § 25 Abs. 3 erhebt sich die Frage, warum Lenker einspuriger Fahrzeuge mangels Verpflichtung zur Benützung von Parkscheiben praktisch vom Gebot "Kurzparkzone" ausgenommen sein sollen; dies läßt sich aus Gleichheitsgründen nicht einsehen. Die technische Schwierigkeit der Anbringung des Hilfsmittels an einspurigen Fahrzeugen läßt sich gewiß überwinden.

- 3 -

Weiters erscheint die im Artikel I Z. 15 (§ 25 Abs. 4) vorgesehene Zuweisung der Zuständigkeit zur Regelung der Überwachung der Kurzparkdauer an die Behörde, die die Gebührenpflicht festgesetzt hat, im Hinblick auf die für den Straßenverkehr erforderliche Einheitlichkeit unzweckmäßig. Diese Regelung wird in der Praxis zur Folge haben, daß ein Kraftfahrer in einer fremden Stadt (Ortschaft) eine dort verordnete gebührenpflichtige Kurzparkzone nur benützen wird können, wenn er vorher (am Ort!) entsprechende Erkundigungen über die für die Überwachung vorgesehenen Hilfsmittel eingeholt hat.

Zu Art. I Z. 19:

Da in den Erläuternden Bemerkungen hiezu nicht Stellung genommen wird, kann für die im Art. I Z. 19 vorgesehene Ausnahmsregelung für die Aufstellung von Straßenverkehrszeichen auf Radwegen und Geh- und Radwegen eine Notwendigkeit nicht erblickt werden.

Zu Art. I Z. 20a:

Die EB 6 f meinen, man erspare sich durch das "Zonenzeichen" die Kundmachung einer Verkehrsbeschränkung, hier einer Geschwindigkeitsbeschränkung, für jede Straße gesondert. Es erhebt sich die Frage, wie der Verkehrsteilnehmer den Umfang einer solchen Zone, insbesondere deren Ende, erkennen soll.

Zu Art. I Z. 23:

Zur Tafel c des § 53 Abs. 1 Z. 15a und zum zweiten Absatz des Textes hiezu wäre das Antragsrecht auf Aufnahme touristischer Ziele in ein solches Straßenverkehrszeichen näher zu regeln, weil erfahrungsgemäß versucht werden wird, werbende Ankündigungen auf solche Tafeln zu bringen. Die §§ 82 und 84 StVO könnten Anhaltspunkte für eine materielle Regelung liefern.

Zu Art. I Z. 32:

Statt "am Gehsteig" muß es sprachlich richtig "auf dem Gehsteig" heißen.

. / .

- 4 -

Zu Art. I Z. 33:

Die zu begrüßende Novellierung des Buchstabens d des § 89a Abs. 2a gibt Anlaß, weitere Änderungen im Abs. 2a vorzuschlagen:

Der Buchstabe g sollte lauten: "wenn ein Fahrzeug auf einem Schutzweg oder vor einer Behindertenrampe oder vor einer Haus- oder Grundstückseinfahrt, die bestimmungsgemäß von Einsatzfahrzeugen befahren wird, abgestellt ist oder"

ferner sollte ein Buchstabe i angefügt werden des Inhalts "wenn ein Fahrzeug in einer Diplomatenfahrzeuge vorbehaltenen Zone abgestellt ist, obwohl diese Zone nicht für dieses Fahrzeug bestimmt ist".

Mit diesen Änderungen soll eine von Fall zu Fall das Privileg, eine abstrakte Verkehrsbeeinträchtigung genüge zur Entfernung, zuteilende Rechtsprechung vermieden werden.

II. Zu den Vorschlägen des österreichischen Bundesfeuerwehrverbandes:

Zu Punkt 1:

Wenn der Antragsteller vermeint, durch Gleichstellung der Feuerwehrkommandanten mit den Ärzten im Dienst werde das Verbot des § 24 Abs. 1 und 3 beseitigt, so stimmt dies; nicht schützt diese Bestimmung aber vor einer Entfernung gemäß § 89a Abs. 2, weil nach einer Linie der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichshofes (siehe z.B. Erkenntnis vom 13. April 1984, Zl. 83/02/0287) auch rechtmäßiges Verhalten nicht vor einer Entfernung, eine Verkehrsbeeinträchtigung vorausgesetzt, schützt. Es wäre zu überlegen, ob sich die Feuerwehr auf ihre spezifischen Berufsvorschriften stützen sollte, z.B. § 22 Abs. 4 des nö. Feuer-, Gefahrenpolizei- und Feuerwehrgesetzes, § 5 Abs. 1 nö. Katastrophenhilfegesetz, § 19 Abs. 1 lit. c Sbg. Feuerpolizeiordnung, § 20 Abs. 2 Sbg. Katastrophenhilfegesetz (alles Duldingspflichten zur Beseitigung von ..... und ähnliche Maßnahmen), ferner § 18 Abs. 3 am Ende Sbg. Feuerpolizeiordnung mit der Pflicht, die Zufahrtswege zur Brandstelle von Fahrzeugen freizuhalten. Nach § 7 Abs. 4 Wr. Feuerpolizei- und LuftreinhaltungsG sind schlechthin Eingriffe in das Eigentum im Notfall zulässig.

- 5 -

Weiters sollten im zu Pkt. 1 erstatteten Gesetzesvorschlag die Worte "das in ihrem Eigentum stehende Fahrzeug" zur Vermeidung unnötiger Komplikationen durch die Worte "das zu diesen Fahrten verwendete Fahrzeug" ersetzt werden.

Zu Punkt 2:

Hinsichtlich der Frage der Herausnahme der Feuerwehrfahrzeuge aus dem Begriff der Lastkraftfahrzeuge wäre Abhilfe im Kraftfahrrrecht, nicht im Straßenverkehrsrecht zu suchen.

Zu Punkt 3:

Der an sich verständliche Wunsch läßt sich deshalb schwer in ein Gebot oder Verbot umsetzen, weil dem Lenker meist die Ursache des Staues unbekannt ist, wenn er z.B. auf der dritten Spur zum Stehen kommt. Dann ist es meistens zu spät, dem Gebot des § 26 Abs. 5 zu entsprechen.

Zu den Punkten 4 und 5:

Auch hier sollte die Feuerwehr auf die zu Punkt 1 erwähnten Vorschriften zurückgreifen.

Zu Punkt 6:

Aus grundsätzlichen Erwägungen sollte eine Einschränkung der Haftung auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit unterbleiben.

Zu Punkt 8:

Hier gilt Ähnliches wie oben zu Punkt 3 gesagt wurde. Wie erkennt der Lenker, daß ein "Ort des Unfalltes" usf. vorliegt?

Die in der Z. 8 vorgeschlagene Regelung eines gesetzlichen Halteverbotes in einem bestimmten Umkreis vom Ort eines Unfalltes, eines Brandes oder sonstigen Katastrophenfallen dürfte in dieser Form wegen der Unbestimmtheit des Geltungsbereiches kaum zu vollziehen sei. Die Feuerwehr kann ihre spezifischen Vorschriften (siehe Punkt 1) anwenden.

Zu Punkt 9:

Eine Regelung wäre zu begrüßen, wenngleich die Kompetenzfragen (vgl. z.B. die Anrainereigenschaft hinsichtlich eines Atomkraftwerkes) schwierig sein dürften.

./.

- 6 -

Zu Punkt 10:

Die Feuerwehr ist auf ihre spezifischen Vorschriften  
(siehe Punkt 1) zu verweisen.

In Entsprechung des Ersuchens im Schreiben des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr werden dem Präsidium des Nationalrates unter einem 25 Ausfertigungen der vorstehenden Äußerung übermittelt.

Der Präsident:

P E T R I K

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:

