

WIENER LANDESREGIERUNG



MD-1336-8/88

Wien, 22. Juli 1988

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

Betrifft	GESETZENTWURF
Zl.	50. GE 9 PP
Datum:	29. JULI 1988
Verteilt	1. AUG. 1988

Waltz
Dr. Thurnsgruber

An das
Präsidium des Nationalrates

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)

Ponzer

Dr. Ponzer
Obersenatsrat

AMT DER
WIENER LANDESREGIERUNG

Dienststelle MD-Büro des Magistratsdirektors

Adresse 1082 Wien, Rathaus

Telefonnummer 42 800-4229

MD-1336-8/88

Wien, 22. Juli 1988

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

zu Zl. 610.000/6-I/11-88

An das
Bundesministerium für öffent-
liche Wirtschaft und Verkehr

Auf das do. Schreiben vom 26. Mai 1988 beehrt sich das Amt
der Wiener Landesregierung, zu dem im Betreff genannten
Gesetzentwurf folgende Stellungnahme bekanntzugeben:

Art. I Z 2 (§ 2 Abs. 1 Z 12a):

Analog zu den in der Straßenverkehrsordnung verwendeten Be-
griffen Radweg, Schutzweg, Gehweg und Reitweg sollte an
Stelle des Begriffes "Radfahrerüberfahrt" der Begriff "Rad-
fahrüberweg" verwendet werden.

Art. I Z 7 (§ 7 Abs. 5):

Obwohl im Interesse der Verkehrssicherheit die Trennung eines
Radfahrstreifens vom übrigen Verkehr durch eine Sperrlinie
grundsätzlich angezeigt wäre, sollte doch erwogen werden,

- 2 -

die Kennzeichnung auch durch eine Leitlinie vorzusehen. Die Ergänzung des § 7 Abs. 5 würde dann folgendermaßen lauten:

"Wird eine derartige Ausnahme vorgesehen, so sind Sperrlinien oder Leitlinien zur Trennung ...".

Art. I Z 9 (§ 12 Abs. 5):

Die Ergänzung zu § 12 Abs. 5 ist für den Bereich von Haltestellen im Sinne des § 24 Abs. 1 lit. e keinesfalls akzeptabel, da es durch das "Vorschlängeln" von Radfahrern zur Gefährdung von ein- und aussteigenden Personen kommen kann. Im übrigen ist aber das "Vorschlängeln" vor Kreuzungen rechts neben den auf dem rechten Fahrstreifen angehaltenen Fahrzeugen äußerst gefährlich, da bei anschließenden Rechtseinbiegevorängen oft nicht auf nachkommende rechts einbiegende oder geradeaus weiterfahrende einspurige Fahrzeuge geachtet wird. Dies gilt vor allem dann, wenn sich der Radfahrer erst später an der Kreuzung aufgestellt hat und sich die Aufmerksamkeit des Fahrzeuglenkers ganz auf das Verkehrsgeschehen vor seinem Fahrzeug richtet. Das Verbot des "Vorschlängeln" sollte daher auch im Interesse der Lenker der einspurigen Fahrzeuge ohne Einschränkung bestehen bleiben.

Art. I Z 11 (§ 19 Abs. 6):

Die Bevorrangung der öffentlichen Verkehrsmittel sollte auch für Fußgängerzonen gelten. Die Wartepflicht für Schienenfahrzeuge, die aus Fußgängerzonen kommen, ist daher abzulehnen. Hingegen sollte der Vorrang für Schienenfahrzeuge, die aus Fußgängerzonen kommen, im § 19 Abs. 1 ausdrücklich verankert werden.

Art. I Z 20 (§ 50 Z 11a) und Z 22 (§ 53 Abs. 1 Z 2b):

Es ist nicht einsehbar, warum eine Radfahrerüberfahrt durch ein Gefahrenzeichen angekündigt werden soll, wenn der Radfahrer bei deren Benützung, etwa gegenüber einbiegenden Fahrzeu-

- 3 -

gen, ohnedies wartepflichtig ist. Umgekehrt wird beim Radfahrer das Wissen vorausgesetzt, daß er bei Benützung einer Radfahrerüberfahrt oder einer Radfahrerüberfahrt ohne gesonderte Signalisation im Bereich einer geregelten Kreuzung wartepflichtig ist, ohne daß ihn ein entsprechendes Verkehrszeichen darauf hinweisen würde.

Im Interesse der Verkehrssicherheit wäre es vielmehr wünschenswert, wenn vor Radfahrerüberfahrten, bei denen den Benützern keine Wartepflicht gegenüber dem übrigen Verkehr trifft, ein Verkehrszeichen angebracht würde. Die örtlichen Gegebenheiten bringen es fallweise mit sich, daß die übrigen Fahrzeuglenker die gesonderte Regelung für den Radfahrer und damit dessen "Bevorrangung" nicht zu erkennen vermögen.

Sollte das Gefahrenzeichen beibehalten werden, wäre analog zum Vorschlag zu Art. I Z 2 jeweils der Begriff "Radfahrübergang" zu verwenden.

Art. I Z 21 (§ 52 Z 17a):

Die Gebotszeichen wären um eine lit. c zu ergänzen, wobei bei diesem Geh- und Radweggebot die weißen Symbole - wie unter lit. b dargestellt - zu vertauschen wären, also links der Mitteltrennung das Symbol Fußgänger, rechts der Mitteltrennung das Symbol Fahrrad.

Art. I Z 24 (§ 55 Abs. 2):

Sollte dem Vorschlag zu Art. I Z 7 gefolgt werden, könnte § 55 Abs. 2, soweit er die Art der Markierung umschreibt, entfallen.

Art. I Z 31 (§ 68 Abs. 2a):

Es ist nicht einsehbar, warum die Radfahrer, die eine Radfahrerüberfahrt, also quasi einen eigenen "Schutzweg zum Queren der Fahrbahn" benützen, auf diesem wartepflichtig sein sollen. Bei einer Gleichstellung der Radfahrer mit den Fußgängern,

- 4 -

wie dies vom Amt der Wiener Landesregierung angeregt wird, müßte § 68 Abs. 2a entfallen. Entgegen den Erläuternden Bemerkungen ist bei der Annäherungsgeschwindigkeit auch bei einer ungeregelten Radfahrerüberfahrt von den Radfahrern die Bestimmung des § 20 Abs. 1 zu beachten und die Fahrgeschwindigkeit auf die konkreten Umstände (Querung der Fahrbahn) abzustellen.

Art. I Z 32 (§ 68 Abs. 4):

Fahrräder sollen nur bei Vorhandensein genehmigter Fahrradabstellanlagen auf Gehsteigen abgestellt werden dürfen. Die im Entwurf vorgesehene weitreichende Erlaubnis zum Abstellen von Fahrrädern auf Gehsteigen wird abgelehnt.

Art. I Z 33 (§ 89 a Abs. 2a):

Obwohl § 89 a Abs. 2a nur eine demonstrative Aufzählung enthält, sollte zur Klarstellung der Abschleppkatalog in der lit. g um den neu zu schaffenden Begriff des Radfahrüberweges ergänzt werden, um bei einem vorschriftswidrigen Parken von Kraftfahrzeugen auf einem für den Radfahrverkehr bestimmten Teil der Fahrbahn eine Entfernung dieses Kraftfahrzeuges rechtlich einwandfrei zu ermöglichen.

Um dem häufig auftretenden Mißstand des verbotenen Einfahrens und Abstellens von Fahrzeugen in Fußgängerzonen wirksam entgegenzutreten zu können, erscheint es unbedingt erforderlich; jedes nicht dem Zwecke einer Ladetätigkeit dienende Abstellen von Fahrzeugen in Fußgängerzonen als Verkehrsbeeinträchtigung zu bestimmen. Dazu wird vorgeschlagen, in den Abs. 2a lit. g nach dem Wort "Schutzweg" die Wortfolge "in einer Fußgängerzone abgestellt ist" einzufügen.

Das Amt der Wiener Landesregierung gestattet sich, auf sein Schreiben vom 7. Mai 1987, MD-1023-1 und 2/87, hinzuweisen, in dem es mit Nachdruck eine Erweiterung des Katalogs der Verkehrsbeeinträchtigungen im § 89 a Abs. 2a beantragt und einen entsprechenden Novellierungsvorschlag unterbreitet hat.

- 5 -

Im § 89 a Abs. 5 sollte der Verweis auf Abs. 2: "einen im letzten Satz des Abs. 2 genannten Gegenstand ..." nunmehr richtig "einen im Abs. 2 lit. a genannten Gegenstand ..." lauten. Gleichzeitig könnten die Verweise auf die außer Kraft getretenen Bestimmungen des AVG 1950 durch solche auf die nunmehr geltenden §§ 21 und 25 des Zustellgesetzes, BGBl. Nr. 200/1982, ersetzt werden.

Weiters erscheint die Frist des § 73 Abs. 1 AVG 1950 für die Bearbeitung von Berufungen gegen Kostenbescheide gemäß § 89 a Abs. 7 zu kurz. Die Mehrzahl der Kostenvorschreibungen in Abschleppsachen erfolgt durch Mandatsbescheid gemäß § 57 AVG 1950 ohne vorangehendes Ermittlungsverfahren. Im Berufungsverfahren ist es aber - nicht zuletzt infolge der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes - unumgänglich geworden, weitgehende Ermittlungen anzustellen, die in vielen Fällen zur Überschreitung der für die Entscheidungspflicht der Behörde geltenden sechsmonatigen Frist führen. Es wird daher angeregt, für die Erledigung von Berufungen gegen Kostenbescheide gemäß § 89 a Abs. 7 eine Frist von einem Jahr vorzusehen, zumal an der Einhaltung einer Entscheidungsfrist in diesen Verfahren bei den Parteien kein echtes Rechtsschutzinteresse besteht.

Art. I Z 39 (§ 95 Abs. 1 lit. a):

§ 95 Abs. 1 lit. a sollte wie folgt lauten:

"die Handhabung der Verkehrspolizei (§ 94 Abs. 1 lit. a) **einschließlich auf Autobahnen.**" Der § 94 b Abs. 1 lit. a nimmt ausdrücklich die Verkehrspolizei auf der Autobahn aus.

Das Amt der Wiener Landesregierung gestattet sich ferner, im Interesse der Verbesserung des Schutzes der Radfahrer folgende Vorschläge zu unterbreiten, deren Realisierung mit Nachdruck angeregt wird:

1) § 9 Abs. 2:

Die im Interesse der Fußgänger bestehende Verhaltensnorm für die Fahrzeuglenker wäre um den Adressatenkreis Radfahrer zu erweitern. Diese Schutzbestimmung für die Radfahrer sollte dann Geltung haben, wenn ein Radfahrer einen Radfahrüberweg benützt. Die für die Lenker eines Fahrzeuges (im Regelfall Lenker von Kraftfahrzeugen) leicht verständliche Analogie des Verhaltens (Vorrang des Fußgängers, falls er sich bereits auf dem Schutzweg befindet) auch gegenüber einem Radfahrer, der einen mit Hinweistafeln gemäß § 53 Z 2b ("Kennzeichnung eines Radfahrüberweges") beschilderten Weg benützt, entspräche der Systematik der StVO 1960 und würde den Intentionen, den Schutz der Radfahrer zu erhöhen, besonders entsprechen.

Der Vorrang des einen Radfahrüberweg benützenden Radfahrers sollte klar zum Ausdruck gebracht werden. Die im Entwurf vorgesehene gegenteilige Regelung (vgl. Art. I Z 31) wird abgelehnt.

2) §§ 16 Abs. 1 lit. d und 17 Abs. 3:

Im Interesse der Sicherheit der Radfahrer sollte die Aufnahme von Bestimmungen analog zu den §§ 16 Abs. 1 lit. d und 17 Abs. 3 überlegt werden, die das Überholen bzw. Vorbeifahren im Bereich von Radfahrwegen gleich Schutzwegen verbietet.

3) § 24 Abs. 1 lit. c:

Dieses Halteverbot sollte nicht nur Schutzwege, sondern auch Radfahrüberwege umfassen.

4) §§ 37 Abs. 1 und Abs. 5 bzw. 38 Abs. 1 lit. b:

Das Anhaltegebot wäre um die Örtlichkeit "Radfahrüberweg" zu erweitern (analog den Verhaltensnormen "wenn ein Schutzweg vorhanden ist").

- 7 -

5) § 76 a:

Die Verordnungsermächtigung gemäß Abs. 1 sollte dahingehend ergänzt bzw. abgeändert werden, daß die Behörde unter den im Abs. 2 zweiter Satz genannten Voraussetzungen auch Radfahrer und Fiaker vom Fahrverbot in Fußgängerzonen ausnehmen kann.

6) § 99 Abs. 2 lit. c:

Die verschärften Strafbestimmungen sollten hinsichtlich der Radfahrer, die Radfahrüberwege vorschriftsmäßig benutzen und durch Lenker von Fahrzeugen gefährdet oder behindert werden, ergänzt werden, um den Schutz der Radfahrer effektiver zu machen.

Schließlich gestattet sich das Amt der Wiener Landesregierung, noch folgende Vorschläge zur Novellierung weiterer Bestimmungen der StVO 1960, die vor allem im Interesse der Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs gelegen sind, zu erstatten:

1) § 8 Abs. 5 sollte wie folgt geändert werden:

"Die Lenker von anderen als Schienenfahrzeugen dürfen selbständige Gleiskörper unabhängig davon, ob diese durch Hinweiszeichen gemäß § 53 Abs. 1 Z 26 oder Z 27 "(siehe den nachfolgenden Vorschlag zur Einführung neuer Verkehrszeichen)" gekennzeichnet sind oder nicht, nicht in der Längsrichtung befahren und dürfen diese nur an den dazu bestimmten Stellen überqueren. Von diesem Verbot sind Fahrzeuge des Verkehrsunternehmens, das den Verkehr mit den Schienenfahrzeugen betreibt, oder in dessen Auftrag fahrende Fahrzeuge, insbesondere auch Omnibusse des Schienenersatzverkehrs gemäß § 18 Abs. 6 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, oder Fahrzeuge des Straßendienstes oder Omnibusse des Kraftfahrlinienverkehrs ausgenommen."

- 8 -

Durch diese Änderung könnte auch der Unfallgefahr durch unklare Vorrangssituationen entgegengewirkt werden.

- 2) Um mögliche Behinderungen durch Linkseinbieger bei unmittelbarem Nachfolgen von Schienenfahrzeugen zu vermeiden, wird angeregt, den ersten Satz des § 12 Abs. 1 wie folgt zu ändern:

"Beabsichtigt der Lenker eines Fahrzeuges nach links einzubiegen, so hat er das Fahrzeug, nachdem er sich überzeugt hat, daß niemand zum Überholen angesetzt hat und ihm kein Schienenfahrzeug nachfolgt, auf den der Fahrbahnmitte zunächst gelegenen Fahrstreifen seiner Fahrtrichtung, auf Einbahnstraßen jedoch auf den linken Fahrstreifen der Fahrbahn zu lenken."

- 3) Zur Klarstellung schwieriger und oft unklarer Vorrangssituationen werden folgende Änderungen des § 19 Abs. 6 und des § 28 vorgeschlagen:

§ 19 Abs. 6:

"Schienenfahrzeuge oder Omnibusse des Kraftfahrlinienverkehrs, die von einem eigenen, außerhalb des Verkehrsraumes einer Straße befindlichen Bahnkörper oder einem Haltestellenbereich eines Massenbeförderungsmittels gemäß § 24 Abs. 1 lit. e oder einer Nebenfahrbahn (§ 2 Abs. 1 Z 4) kommen, und zwar unabhängig davon, ob diese Bereiche durch ein Hinweiszeichen gemäß § 53 Abs. 1 Z 26 oder Z 27 gekennzeichnet sind oder nicht, oder Omnibusse des Kraftfahrlinienverkehrs, die von einer durch Hinweiszeichen gemäß § 53 Abs. 1 Z 24 gekennzeichneten Straße für Omnibusse oder einem durch Hinweiszeichen gemäß § 53 Abs. 1 Z 25 gekennzeichneten Fahrstreifen für Omnibusse kommen, gelten als Fahrzeuge im fließenden Verkehr."

- 9 -

§ 28 Abs. 1:

"Die Fahrer von Schienenfahrzeugen oder von Fahrzeugen des Schienenersatzverkehrs sind bei vorübergehender Störung des Eisenbahnbetriebes gemäß § 18 Abs. 6 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, von der Einhaltung der straßenpolizeilichen Vorschriften insoweit befreit, als die Befolgung dieser Vorschriften wegen der Bindung dieser Fahrzeuge an Gleise oder an einen selbständigen Gleiskörper gemäß § 2 Abs. 1 Z 14 oder an einen sonstigen durch Bodenschwellen, ähnliche bauliche Einrichtungen oder Bodenmarkierungen abgegrenzten Gleisbereich nicht möglich ist."

§ 28 Abs. 2:

"Sofern sich aus den Bestimmungen des § 19 Abs. 2 bis 6 über den Vorrang nicht anderes ergibt, haben beim Herannahen eines Schienenfahrzeuges oder eines Omnibusses des Kraftfahrlinienverkehrs - wenn dieser Omnibus einen selbständigen Gleiskörper (§ 2 Abs. 1 Z 14) oder einen sonstigen durch Bodenschwellen, ähnliche bauliche Einrichtungen oder Bodenmarkierungen abgegrenzten Gleisbereich benützt - andere Straßenbenützer die Gleise sofort zu verlassen, um dem Schienenfahrzeug oder dem Omnibus des Kraftfahrlinienverkehrs Platz zu machen. Beim Halten auf Gleisen müssen die Lenker während der Betriebszeiten der Schienenfahrzeuge oder der Omnibusse des Kraftfahrlinienverkehrs im Fahrzeug verbleiben, um dieser Verpflichtung nachkommen zu können. Unmittelbar vor und unmittelbar nach dem Vorüberfahren eines Schienenfahrzeuges oder eines Omnibusses des Kraftfahrlinienverkehrs dürfen die Gleise nicht überquert werden. Bodenmarkierungen für das Einordnen eines Fahrzeuges vor Kreuzungen sind ungeachtet der Bestimmungen dieses Absatzes zu beachten. Bodenschwellen oder ähnliche bauliche Einrichtungen die entlang von Gleisen angebracht sind, dürfen nicht überfahren werden."

- 10 -

4) § 26 Abs. 1:

Es entspricht einem dringenden Anliegen der Bundespolizeidirektion Wien, § 26 Abs. 1 derart zu erweitern, daß Fahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes bei Fahrten, bei denen Einsatzsignale (§ 26) nicht verwendet werden dürfen, an die Fahrverbote gemäß § 52 Abs. 2 und an die Fahrgebote gemäß § 52 Abs. 15 dann nicht gebunden sein sollen, wenn Ausnahmen für andere Verkehrsteilnehmer bestehen. Begründet wird diese Forderung damit, daß sowohl im Zuge des motorisierten Streifendienstes als auch im Zuge von dringenden Dienstaufträgen sowie bei der Überstellung von Häftlingen derzeit Fahrtstrecken notwendig sind, deren Einhaltung eine unnötige Verzögerung mit sich bringt. Dabei muß bedacht werden, daß bestimmten Gruppen von Verkehrsteilnehmern (Taxis, Fiaker) Fahrtrouten zur Verfügung stehen bzw. eingeräumt werden, die von Fahrzeugen des öffentlichen Sicherheitsdienstes nicht in gleicher Weise benützt werden dürfen. Bei einer Abwägung der mit der Fahrt verbundenen Wichtigkeit sollten den Fahrzeugen des öffentlichen Sicherheitsdienstes doch zumindest die gleichen Rechte eingeräumt werden.

- 5) Die Regelung hinsichtlich der im § 38 Abs. 8 genannten "anderen Lichtzeichen" sollte auch auf die für die Straßenbahn und die Fahrzeuge des Kraftfahrlinienverkehrs verwendeten Signale ausgedehnt werden (z.B. auf die für die Omnibusse des Kraftfahrlinienverkehrs verwendeten Blinksignale). Es wird daher folgende Neufassung dieser Bestimmung angeregt:

"Zur gesonderten Regelung des Verkehrs auf einzelnen Fahrstreifen oder für bestimmte Gruppen von Straßenbenützern, wie etwa Fußgängern, Radfahrern, Schienenfahrzeuge oder Fahrzeuge des Kraftfahrlinienverkehrs, dürfen auch andere leicht erkennbare Lichtzeichen, wie z.B. weißes Licht und Balkensignale, verwendet werden. Bei der Verwen-

- 11 -

derung grünen Lichtes bei diesen Lichtzeichen ist die Bestimmung des Abs. 6 erster Satz anzuwenden. Hinsichtlich der Bedeutung solcher Lichtzeichen und des Verhaltens der betroffenen Straßenbenützer gelten die Bestimmungen der Abs. 1 bis 7 sinngemäß."

6) § 38:

Im Interesse der Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs und zwecks konkreter Beeinflussung des Verkehrsgeschehens in kritischen Situationen (Stau, Unfälle) wäre dem Abs. 9 folgender Absatz anzufügen:

"(10) Für Fahrstreifensignalisierung sind Lichtzeichen mit rotem Kreuz, grün nach unten zeigendem Pfeil und gelb blinkendem halblinks oder halbrechts nach unten zeigendem Pfeil auf nicht leuchtendem Hintergrund zu verwenden. Solche Zeichen sind für jeden markierten Fahrstreifen getrennt oberhalb des Fahrstreifens anzubringen.

Bei Lichtzeichen dieser Art bedeutet das rote Kreuz die Nichtbenutzbarkeit des darunterliegenden zugehörigen Fahrstreifens, der grüne Pfeil bedeutet freie Fahrt für den darunterliegenden Fahrstreifen und der gelbe Pfeil gilt für 'Vorsicht, Fahrstreifenwechsel in der angezeigten Richtung'."

7) § 39:

Korrespondierend zu dem Vorschlag zu oben 6) wäre die Bestimmung "Anordnung der Lichtzeichen" wie folgt zu ergänzen:

"(3) Fahrstreifensignale sind entweder nebeneinander in der Reihenfolge links rot, in der Mitte gelb und rechts grün oder untereinander in der Reihenfolge oben rot, in der Mitte gelb und unten grün anzuordnen. Auch die gemeinsame Anordnung in einer einzigen Kammer ist möglich."

- 12 -

8) § 43 Abs. 1:

Falls die vorgeschlagene Fahrstreifensignalisierung mit Lichtzeichen und Verkehrszeichen in die StVO-Novelle aufgenommen werden sollte, wäre die Verordnungsermächtigung des § 43 Abs. 1 um die Erlassung von Verkehrsbeschränkungen, eingeschränkt auf einzelne Fahrstreifen, zu erweitern. Dies sollte insbesondere im Zusammenhang mit dem Hinweiszeichen "Fahrstreifen für Omnibusse" gesehen werden.

9) § 43 Abs. 2:

Im Interesse der Hebung der Verkehrssicherheit und zwecks Verbesserung des Ausbildungsstandards der Fahrschüler sollte von der Behörde auf bestimmten Straßen bzw. Parkplätzen die Durchführung von Langsamfahrübungen genehmigt werden. Deshalb wird angeregt, dem § 43 Abs. 2 eine lit. d etwa folgenden Inhaltes anzufügen:

"d) zu bestimmen, daß auf bestimmten Straßen oder Parkplätzen, sofern keine erheblichen Interessen am unbehinderten Straßenverkehr bestehen, mit Schulfahrzeugen im Sinne des § 114 Abs. 3 KFG 1967 dauernd oder zu bestimmten Zeiten Fahrübungen durchgeführt werden dürfen."

10) § 46 Abs. 4:

Weiters wird im Sinne der bereits verwirklichten Lenkerprüfungsreform vorgeschlagen, das derzeit auf Grund des § 46 Abs. 4 lit. g bestehende Verbot der Durchführung von Übungsfahrten gemäß § 122 KFG 1967 zu beseitigen, da die Intensivierung der praktischen Ausbildung die Notwendigkeit einschließt, Übungsfahrten auch auf Autobahnen vorzunehmen. Die geplante Vornahme von Prüfungsfahrten auf Autobahnen erscheint ohne die Möglichkeit des vorherigen Erwerbs praktischer Kenntnisse nicht sinnvoll.

- 13 -

11) § 48 Abs. 2:

Im Zusammenhang mit der Fahrstreifensignalisierung (oben 6) bedürfte die Bestimmung über die Anbringung der Straßenverkehrszeichen einer Ergänzung etwa wie folgt:

"Bei Straßenverkehrszeichen, die sich auf einen von mehreren Fahrstreifen beziehen, sind diese in der Regel oberhalb des darunterliegenden markierten zugehörigen Fahrstreifens anzubringen."

12) § 48 Abs. 4

Die Vorschrift betreffend die Anbringung von nicht mehr als zwei Straßenverkehrszeichen auf einer Anbringungsrichtung sollte um eine Ausnahmebestimmung für das neu zu schaffende Hinweiszeichen "Blinkbetrieb" (unten 13 b) erweitert werden.

13) b) Der Vereinfachung halber könnten in Analogie zu den "Straßen für Omnibusse" bzw. "Fahrstreifen für Omnibusse" im § 53 Abs. 1 folgende Verkehrszeichen eingeführt werden:

"Z 26 Straßen für Schienenfahrzeuge:

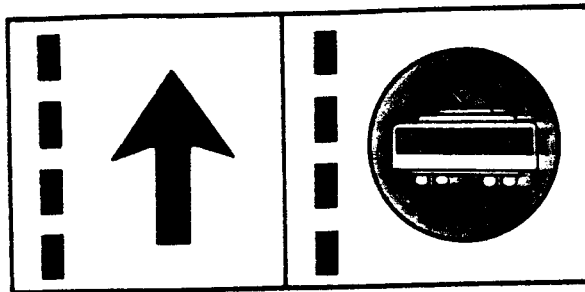


Dieses Zeichen zeigt eine Straße an, die nur von Schienenfahrzeugen benützt werden darf. Bei Arbeitsfahrten darf eine solche Straße auch von Fahrzeugen des Straßendienstes und der Müllabfuhr und darüber hinaus auch von Omnibussen des Kraftfahrlinienverkehrs benützt werden.

- 14 -

Auf einer Zusatztafel kann angegeben werden, daß die betreffende Straße auch mit anderen Fahrzeugarten (z.B. Taxi, Omnibusse des Stadtrundfahrten-Gewerbes oder einspurige Fahrzeuge) befahren werden darf.

Z 27 Fahrstreifen für Schienenfahrzeuge:

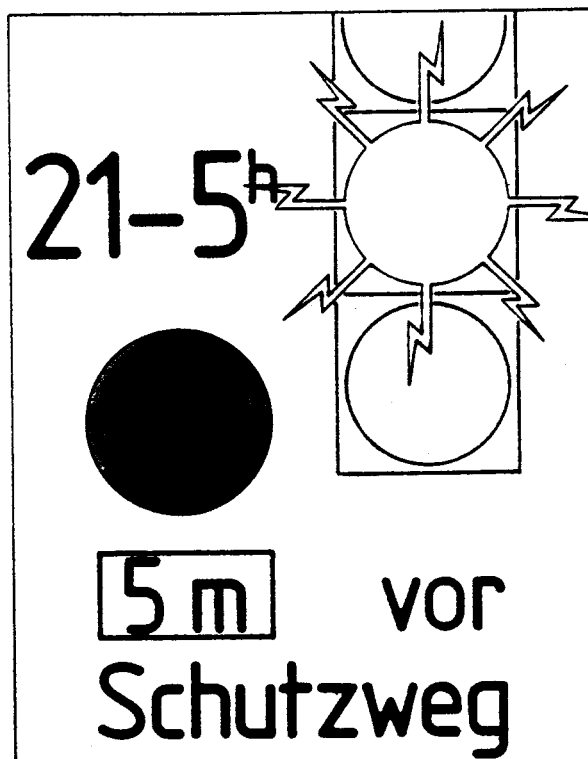


Dieses Zeichen zeigt einen den Schienenfahrzeugen vorbehaltenen Fahrstreifen an, für dessen Benützung die Bestimmungen der Z 26 sinngemäß gelten.

Falls es die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs erfordert, sind auf diesem Zeichen durch Fahrstreifenkennzeichnung und Pfeile die Fahrstreifen anzugeben, die für den übrigen Verkehr zur Verfügung stehen.

b) Als Z 28 sollte folgendes Verkehrszeichen "Blinkbetrieb" aufgenommen werden:

"Z 28 Blinkbetrieb:



- 15 -

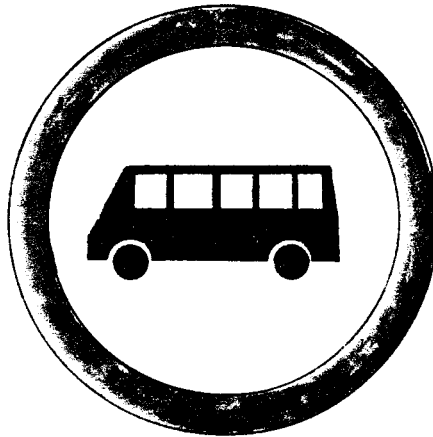
Dieses Zeichen zeigt eine Verkehrsregelung durch Lichtzeichen an, die während einer bestimmten Zeit (z.B. zur Nachtzeit) auf gelbes blinkendes Licht umgestellt wird."

Im Interesse der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs wurden bereits automatisch gesteuerte Verkehrslichtsignalanlagen auf Blinkbetrieb umgestellt; diese Regelung hat sich in der Praxis bewährt. Dieses Verkehrszeichen weist auf das gesetzlich bestehende Halteverbot gemäß § 24 Abs. 1 lit. c besonders hin und signalisiert die Zeit des Blinkbetriebes.

14) § 52 Z 7f:

Die bestehenden Fahrverbotszeichen sollten um ein neues Straßenverkehrszeichen "Fahrverbot für Omnibusse" erweitert werden:

"Z 7f Fahrverbot für Omnibusse:



Dieses Zeichen zeigt an, daß das Fahren mit Omnibussen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t verboten ist."

Die Aufnahme dieses weiteren Verbotszeichens in den bestehenden Katalog der Fahrverbote wäre deshalb notwendig, weil speziell innerstädtische Verkehrsgegebenheiten,

- 16 -

insbesondere die bauliche Beengtheit der Verkehrsführungen im Zentrum von Städten, die Fernhaltung von Omnibussen von bestimmten Gebieten erfordern. Fahrverbote für Omnibusse können derzeit nur äußerst aufwendig unter Verwendung mehrerer Straßenverkehrszeichen, z.B. durch Gewichtsbeschränkung oder Beschränkung der Abmessungen der Kraftfahrzeuge, kundgemacht werden.

15. § 76 a StVO 1960:

Derzeit ist es Fahrzeugen des öffentlichen Sicherheitsdienstes nicht erlaubt, in Fußgängerzonen einzufahren. Im Bereich der Bundespolizeidirektion Wien sind jedoch zwei Wachzimmer in Gebäuden untergebracht, die sich in einer Fußgängerzone befinden (Wachzimmer Stephansplatz und Wachzimmer Bräunerstraße). Die zahlreichen Amtshandlungen im Bereich der Inneren Stadt erfordern immer wieder die Festnahme von Personen, die vorerst auf das örtlich zuständige Wachzimmer gebracht und von dort dem Kommissariatswachzimmer überstellt werden. In einigen Fällen erfolgt die Überstellung direkt vom Anhalteort auf das Kommissariatswachzimmer. Gemäß den zu beachtenden Bestimmungen (§ 1 Notzeichengesetz) rechtfertigt die Überstellung von Häftlingen nicht die Verwendung von Einsatzsignalen (Blaulicht und/oder Folgetonhorn). Insbesondere bei jenen Häftlingen, deren Verhalten das Anlegen der Handfessel rechtfertigt, wäre es notwendig, diese mit dem Fahrzeug zum Zielort der Überstellung zu bringen. Die Weitläufigkeit der Fußgängerzone im innerstädtischen Bereich in Wien bedingt das Zurücklegen von nicht geringen Wegstrecken, um mit einem Häftling zu einem Fahrzeug zu gelangen. Daß eine derartige Vorgangsweise Sicherheitsrisiken birgt und auch nicht die Menschenwürde des Festgenommenen berücksichtigt, erscheint naheliegend. Derzeit ist es so, daß die zum Häftlingstransport eingesetzten Funkwagen gesetzwidrig die Fußgängerzone befahren. Der Gesetzgeber sollte ersucht werden, diese an und für sich gesetzwidrige, aber unbedingt notwendige

- 17 -

Vorgangsweise zu legalisieren. Es wird daher ersucht, § 76 a Abs. 5a auf Fahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes auszuweiten.

16) § 95 Abs. 1 lit. h:

Gemäß § 95 Abs. 1 lit. h obliegt der Bundespolizeibehörde die Sicherung des Schulweges (§ 97 a), sofern sich nicht die Zuständigkeit der Gemeinde (§ 94 d) ergibt. Sowohl diese Bestimmung als auch der § 94 d wäre zur Klarstellung wie folgt zu ergänzen:

"die Sicherung des Schulweges einschließlich der Betrauung von Personen gemäß § 97 a StVO 1960".

17) § 97 Abs. 4:

In Ergänzung des durch die 14. StVO-Novelle neu gefaßten § 43 Abs. 1 lit. b wird angeregt, § 97 Abs. 4 dahingehend zu modifizieren, daß das Weisungsrecht der Straßenaufsichtsorgane auf die Berechtigung zur Erteilung von Weisungen im Interesse der Sicherheit eines Gebäudes oder Gebietes oder der Personen, die sich dort aufhalten, - analog zu § 43 Abs. 1 lit. b - erweitert wird. Diese Ergänzung wäre im Sinne der Effektivität allfälliger Sicherheitsmaßnahmen angebracht.

18) § 100:

Es wird angeregt, in den § 100 folgende Bestimmung aufzunehmen:

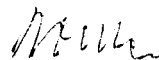
"(3a) Ist auf Grund bestimmter Tatsachen anzunehmen, daß bei dem Lenker, der ein Fahrzeug verkehrsbeeinträchtigend im Sinne des § 89 a Abs. 2 abgestellt hat, die Strafverfolgung aus in seiner Person gelegenen Gründen offenbar unmöglich oder wesentlich erschwert sein werde, können die Organe der Straßenaufsicht unbeschadet der

- 18 -

Möglichkeit der Entfernung des Fahrzeuges gemäß § 89 a Abs. 2 technische Sperren an das Fahrzeug anlegen, um den Lenker am Wegfahren zu hindern. Diese Sperren sind anzubringen, nachdem das Fahrzeug entfernt und an einen anderen Ort gebracht wurde, oder - wenn die Entfernung nicht möglich sein sollte - unmittelbar an der Stelle, an der das Fahrzeug abgestellt wurde. Der Lenker ist mit einer an jeder Tür, die zum Lenkersitz Zugang gewährt, anzubringenden Verständigung auf die Unmöglichkeit, das Fahrzeug ohne Beschädigung in Betrieb zu nehmen, hinzuweisen. Eine solche Sperre ist aufzuheben, sobald das gegen den Lenker des Fahrzeuges einzuleitende Strafverfahren abgeschlossen und die verhängte Strafe vollzogen ist oder eine Sicherheit gemäß § 37 VStG 1950 erlegt wurde."

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

Für den Landesamtsdirektor:



Dr. Ponzer
Obersenatsrat