

## 22 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates IX. GP.

17. 7. 1959

# Regierungsvorlage

## Inhaltsverzeichnis zum nachfolgenden Entwurf des Straßenpolizeigesetzes 1959

### I. ABSCHNITT.

#### Allgemeines.

- § 1. Geltungsbereich.
- § 2. Begriffsbestimmungen.
- § 3. Vertrauensgrundsatz.
- § 4. Verkehrsunfälle.
- § 5. Ärztliche Untersuchung von Straßenbenützern.
- § 6. Benützung schienengleicher Eisenbahnübergänge.

### II. ABSCHNITT.

#### Fahrregeln.

- § 7. Allgemeine Fahrordnung.
- § 8. Fahrordnung auf Straßen mit besonderen Anlagen.
- § 9. Verhalten bei Bodenmarkierungen.
- § 10. Ausweichen.
- § 11. Einordnen.
- § 12. Einbiegen, Einfahren und Ausfahren.
- § 13. Umkehren und Rückwärtsfahren.
- § 14. Überholen.
- § 15. Überholverbote.
- § 16. Vorbeifahren.
- § 17. Hintereinanderfahren.
- § 18. Vorrang.
- § 19. Fahrgeschwindigkeit.
- § 20. Halten und Parken.
- § 21. Halte- und Parkverbote.
- § 22. Kurzparkzonen.
- § 23. Fahrzeuge außer Betrieb.
- § 24. Fahrtrichtungsänderung und Geschwindigkeitsverminderung.
- § 25. Warnzeichen.

### III. ABSCHNITT.

#### Bevorzugte Straßenbenützer.

- § 26. Einsatzfahrzeuge.
- § 27. Fahrzeuge des Straßendienstes.
- § 28. Schienenfahrzeuge.
- § 29. Geschlossene Züge von Straßenbenützern.
- § 30. Wirtschaftsfuhren.

### IV. ABSCHNITT.

#### Regelung und Sicherung des Verkehrs.

##### A. Gemeinsame Bestimmungen.

- § 31. Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs.
- § 32. Anbringungspflicht und Kosten.
- § 33. Pflichten der Anrainer.
- § 34. Ausstattung der Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs.
- § 35. Vermeidung von Verkehrsbeeinträchtigungen.

##### B. Armzeichen und Lichtzeichen.

- § 36. Zeichengebung.
- § 37. Bedeutung der Armzeichen.
- § 38. Bedeutung der Lichtzeichen.
- § 39. Anordnung der Lichtzeichen.
- § 40. Signalscheiben.
- § 41. Hilfszeichen.

##### C. Allgemeine Regelung und Sicherung des Verkehrs.

- § 42. Verkehrsverbote, Verkehrserleichterungen und Hinweise.
- § 43. Kundmachung der Verordnungen.
- § 44. Ausnahmen in Einzelfällen.
- § 45. Autobahnen.
- § 46. Autostraßen.

##### D. Straßenverkehrszeichen.

- § 47. Anbringung der Straßenverkehrszeichen.
- § 48. Allgemeines über Gefahrenzeichen.
- § 49. Die Gefahrenzeichen.
- § 50. Allgemeines über Vorschriftszeichen.
- § 51. Die Vorschriftszeichen.
- § 52. Die Richtzeichen.
- § 53. Zusatztafeln.

##### E. Verkehrsleiteinrichtungen.

- § 54. Anbringung der Verkehrsleiteinrichtungen.
- § 55. Leitlinien und Sperrlinien.
- § 56. Markierung am Fahrbahnrand und in der Fahrbahnmitte.

2

**V. ABSCHNITT.****Allgemeine Vorschriften über den Fahrzeugverkehr.**

- § 57. Lenker von Fahrzeugen.
- § 58. Verbot des Lenkens von Fahrzeugen.
- § 59. Zustand und Beleuchtung der Fahrzeuge.
- § 60. Verwahrung der Ladung.
- § 61. Ladetätigkeit.
- § 62. Beförderung besonderer Güter.
- § 63. Verkehrssportliche Veranstaltungen auf Straßen.

**VI. ABSCHNITT.****Besondere Vorschriften für den Verkehr mit Fahrrädern und Motorfahrrädern.**

- § 64. Benützung von Fahrrädern.
- § 65. Beschaffenheit und Ausrüstung des Fahrrades.
- § 66. Fahrradanhänger und mehrspurige Fahrräder.
- § 67. Verhalten der Radfahrer.
- § 68. Motorfahrräder.

**VII. ABSCHNITT.****Besondere Vorschriften für den Fuhrwerksverkehr.**

- § 69. Lenkung von Fuhrwerken.
- § 70. Maße und Gewichte.
- § 71. Beschaffenheit und Ausstattung des Fuhrwerkes.
- § 72. Beleuchtung des Fuhrwerkes.
- § 73. Bespannung.
- § 74. Ankoppeln.

**VIII. ABSCHNITT.****Fußgängerverkehr.**

- § 75. Verhalten der Fußgänger.
- § 76. Geschlossene Züge von Fußgängern.
- § 77. Verhalten auf Gehsteigen in Ortsdurchfahrten.

**IX. ABSCHNITT.****Verkehr nicht eingespannter Tiere.**

- § 78. Reiten.
- § 79. Viehtrieb.
- § 80. Weiden an der Straße.

**X. ABSCHNITT.****Benützung von Straßen zu verkehrsfremden Zwecken.**

- § 81. Gemeinsame Bestimmungen.
- § 82. Herstellungen auf und über der Straße.
- § 83. Werbungen und Ankündigungen.
- § 84. Werbungen und Ankündigungen außerhalb von Straßen.
- § 85. Ausübung von Erwerbstätigkeiten.
- § 86. Umzüge.
- § 87. Wintersport auf Straßen.
- § 88. Spiele auf Straßen.

**XI. ABSCHNITT.****Verkehrerschwernisse.**

- § 89. Kennzeichnung und Entfernung von Verkehrshindernissen.
- § 90. Arbeiten auf oder neben der Straße.
- § 91. Bäume und Einfriedigungen neben der Straße.
- § 92. Verunreinigung der Straße.
- § 93. Pflichten der Anrainer.

**XII. ABSCHNITT.****Behörden und Straßenerhalter.**

- § 94. Zuständigkeit.
- § 95. Bundespolizeibehörden.
- § 96. Besondere Rechte und Pflichten der Behörde.
- § 97. Organe der Straßenaufsicht.
- § 98. Besondere Rechte und Pflichten des Straßenerhalters.

**XIII. ABSCHNITT.****Straf- und Schlußbestimmungen.**

- § 99. Strafbestimmungen.
- § 100. Erschwerende Umstände.
- § 101. Verkehrsunterricht.
- § 102. Abgrenzung zu anderen Rechtsvorschriften.
- § 103. Inkrafttreten und Aufhebung.
- § 104. Übergangsbestimmungen.
- § 105. Vollziehung.

**Bundesgesetz vom über  
die Regelung des Straßenverkehrs (Straßen-  
polizeigesetz 1959).**

Der Nationalrat hat beschlossen:

**I. ABSCHNITT.**

**Allgemeines.**

**§ 1. Geltungsbereich.**

(1) Dieses Bundesgesetz gilt für Straßen mit öffentlichem Verkehr, ~~in vollem Umfange; für andere Straßen gilt es unbeschadet sonstiger Rechtsvorschriften nur insoweit, als es den Lenkern von Fahrzeugen unmittelbar ein bestimmtes Verhalten bei der Benützung von Straßen vorschreibt und der Straßenerhalter nichts anderes verfügt hat.~~

(2) Als Straße mit öffentlichem Verkehr gilt eine Straße, die von jedermann ~~ohne Rücksicht auf den Zweck~~ allgemein oder doch zumindest unter den gleichen Bedingungen benützt werden kann.

**§ 2. Begriffsbestimmungen.**

Im Sinne dieses Bundesgesetzes gilt als

1. **Straße:** eine für den Fußgänger- oder Fahrzeugverkehr bestimmte Landfläche samt den in ihrem Zuge befindlichen und diesem Verkehr dienenden baulichen Anlagen;

2. **Fahrbahn:** der für den Fahrverkehr bestimmte Teil der Straße;

3. **Hauptfahrbahn:** die Fahrbahn, die bei Vorhandensein von wenigstens zwei Fahrbahnen für den Durchzugsverkehr von Kraftfahrzeugen und bespannten Fuhrwerken bestimmt und, sofern sich aus Straßenverkehrszeichen und Verkehrsleiteinrichtungen nichts anderes ergibt, durch ihre besondere Ausföhrung, durch ihren Verlauf oder durch besondere Anlagen erkennbar ist;

4. **Nebenfahrbahn:** jede nicht als Hauptfahrbahn geltende Fahrbahn einer Straße mit mehr als einer Fahrbahn;

5. **Fahrstreifen:** der Teil der Fahrbahn, der für die Fortbewegung einer Reihe hintereinander fahrender zweispuriger Fahrzeuge ausreicht;

6. **Straßenbankett:** der seitliche, nicht befestigte Teil einer Straße, der zwischen der Fahrbahn und

dem Straßenrande liegt, soweit dieser Straßenteil nicht besonderen Zwecken vorbehalten ist (z. B. Gehsteige, Rad- oder Reitwege und sonstige besondere straßenbauliche Anlagen);

7. **Radfahrstreifen:** ein für den Fahrradverkehr bestimmter und als solcher besonders gekennzeichnete Teil der Fahrbahn;

8. **Radweg:** ein für den Verkehr mit Fahrrädern bestimmter und von der Fahrbahn getrennter Weg;

9. **Reitweg:** ein für den Reitverkehr bestimmter und von der Fahrbahn getrennter Weg;

10. **Gehsteig:** ein für den allgemeinen Fußgängerverkehr bestimmter, von der Fahrbahn durch Randsteine, Bodenmarkierungen oder dergleichen getrennter oder durch Bodenmarkierungen gekennzeichnete Teil der Straße;

11. **Schutzweg:** ein durch Bodenmarkierungen, z. B. durch sogenannte „Zebrastreifen“, gekennzeichnete, für die Überquerung der Fahrbahn durch Fußgänger bestimmter Fahrbahnanteil;

12. **Schutzinsel:** ein für den Aufenthalt von Fußgängern innerhalb der Fahrbahn bestimmter und wie ein Gehsteig gekennzeichnete Straßenteil;

13. **selbständiger Gleiskörper:** ein sich im Verkehrsraum der Straße befindender, von der Fahrbahn baulich getrennter, ausschließlich dem Verkehr mit Schienenfahrzeugen vorbehaltener Bahnkörper samt den darauf errichteten, dem Verkehr und Betrieb solcher Fahrzeuge dienenden Anlagen und baulichen Einrichtungen;

14. **Ortsdurchfahrt:** das Straßennetz innerhalb der Richtzeichen „Ortstafel“ (§ 52 Z. 17 a) und „Ortsende“ (§ 52 Z. 17 b);

15. **Freilandstraße:** eine Straße außerhalb von Ortsdurchfahrten;

16. **Kreuzung:** eine Stelle auf der eine Straße eine andere überschneidet oder in sie einmündet, gleichgültig in welchem Winkel;

17. **geregeltte Kreuzung:** eine Kreuzung, auf welcher der Verkehr durch Lichtzeichen oder von Verkehrsposten durch Armzeichen geregelt wird; gelbes Blinklicht gilt nicht als solche Regelung;

18. **Fahrzeug:** ein Beförderungsmittel oder eine fahrbare Arbeitsmaschine im Straßenverkehr, ausgenommen Rollstühle für Kranke, Kinder-

4

wagen, Schubkarren und ähnliche, vorwiegend zur Verwendung außerhalb der Fahrbahn bestimmte Kleinfahrzeuge sowie fahrzeugähnliches Kinderspielzeug und Wintersportgeräte;

19. **tatsächliches Gesamtgewicht eines Fahrzeuges (Anhängers):** das Gewicht eines stillstehenden fahrbereiten Fahrzeuges (Anhängers) samt Ladung, das Gewicht des Lenkers und aller gleichzeitig beförderten Personen inbegriffen;

20. **Fuhrwerk:** ein Fahrzeug, das dazu bestimmt und eingerichtet ist, durch Menschen, Tiere oder nicht unter das Kraftfahrzeuggesetz 1955, BGBl. Nr. 223/1955, fallende Zugmaschinen fortbewegt zu werden;

21. **Kraftfahrzeug (Anhängers):** ein nach den Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes 1955 als solches geltendes Fahrzeug;

22. **Fahrrad:** ein Fahrzeug, das mit einer Vorrichtung zur Übertragung der menschlichen Kraft auf die Antriebsräder ausgestattet ist;

23. **Lastfahrzeug:** ein zur Beförderung von Gütern bestimmtes Kraftfahrzeug oder Fuhrwerk;

24. **Schienenfahrzeug:** ein an Gleise gebundenes Fahrbetriebsmittel; ein Oberleitungskraftfahrzeug ist jedoch kein Schienenfahrzeug im Sinne dieses Bundesgesetzes;

25. **Einsatzfahrzeug:** ein Fahrzeug, das auf Grund kraftfahrrechtlicher Vorschriften als Warnzeichen (§ 25) blaues Licht und Schallzeichen mit Aufeinanderfolge verschieden hoher Töne führt, für die Dauer der Verwendung eines dieser Signale;

26. **Anhalten:** das durch die Verkehrslage oder durch sonstige wichtige Umstände erzwungene Zum-Stillstand-Bringen eines Fahrzeuges;

27. **Halten:** eine Fahrtunterbrechung zur Erledigung von Verrichtungen, die durch den Fahrzweck oder Fahrbetrieb bedingt sind, wie Ein- und Aussteigen von Fahrgästen, Ladetätigkeit, Tanken, Bezahlen des Fuhrlohnes u. dgl., sofern der Lenker im Fahrzeug oder in dessen Nähe verbleibt und leicht erreichbar ist;

28. **Parken:** das Stehenlassen von Fahrzeugen für längere Zeit als zu den in Z. 27 bezeichneten Zwecken;

29. **Überholen:** das Vorbeibewegen eines Fahrzeuges an einem sich auf derselben Fahrbahn in der gleichen Richtung fortbewegenden Fahrzeug; das Vorbeibewegen an einem in der gleichen Richtung fahrenden Radfahrer auf einem Radweg oder Radfahrstreifen sowie das Nebeneinanderfahren enggeschlossener Fahrzeugreihen auf Straßen mit mehr als einem Fahrstreifen für jede Fahrtrichtung gilt nicht als Überholen;

30. **Vorbeifahren:** das Vorbeibewegen eines Fahrzeuges an einer sich auf der Fahrbahn befindenden, sich nicht fortbewegenden Person oder Sache, insbesondere an einem anhaltenden, haltenden oder parkenden Fahrzeug.

### § 3. Vertrauensgrundsatz.

Jeder Straßenbenützer darf darauf vertrauen, daß andere Personen die für die Benützung der Straße ~~maßgeblichen~~ <sup>geltenden</sup> Rechtsvorschriften befolgen, außer er müßte annehmen, daß es sich um Kinder, Seh- oder Hörbehinderte mit weißem Stock oder gelber Armbinde, offensichtlich Körperbehinderte oder Gebrechliche oder um Personen handelt, aus deren augenfälligem Gebaren geschlossen werden muß, daß sie unfähig sind, die Gefahren des Straßenverkehrs einzusehen oder sich dieser Einsicht gemäß zu verhalten.

### § 4. Verkehrsunfälle.

(1) Alle Personen, deren Verhalten am Unfallort oder in dessen Nähe mit einem Verkehrsunfall im ursächlichen Zusammenhange steht, haben

- wenn sie ein Fahrzeug lenken, sofort anzuhalten,
- wenn als Folge des Verkehrsunfalles Schäden für Personen oder Sachen zu befürchten sind, die zur Vermeidung solcher Schäden notwendigen Maßnahmen zu treffen,
- an der Feststellung des Sachverhaltes mitzuwirken.

(2) Sind bei einem Verkehrsunfall Personen verletzt worden, so ~~haben~~ <sup>haben</sup> die im Abs. 1 genannten Personen selbst Hilfe zu leisten, ~~oder wenn dies zweckmäßiger ist, fremde Hilfe herbeizuholen.~~ <sup>oder wenn dies zweckmäßiger ist, fremde Hilfe herbeizuholen, ~~und~~ unverzüglich die nächste Polizei- oder Gendarmeriedienststelle vom Unfall zu verständigen, falls diese Vorsorge noch ~~notwendig~~ <sup>notwendig</sup> ist.</sup> Sie dürfen sich von der Unfallstelle ohne Erlaubnis eines Organs der Straßenaufsicht nur entfernen, um Hilfe zu holen oder aufzusuchen oder um die nächste Polizei- oder Gendarmeriedienststelle zu verständigen.

(3) Ist nur Sachschaden entstanden, so haben die in Abs. 1 genannten Personen die nächste Polizei- oder Gendarmeriedienststelle vom Verkehrsunfall innerhalb von 24 Stunden zu verständigen, falls diese Vorsorge noch nicht getroffen ist. Eine solche Meldung darf jedoch unterbleiben, wenn die im Abs. 1 genannten Personen sowie jene, in deren Vermögen der Schaden eingetreten ist, einander bekannt sind oder sich einander ihre Identität nachgewiesen haben.

(4) Wer Zeuge des Verkehrsunfalls oder seiner Folgen am Unfallort geworden ist, ist gegenüber Personen, die beim Verkehrsunfall verletzt worden sind, verpflichtet, entweder selbst Hilfe zu leisten oder, falls dies zweckmäßiger ist, fremde Hilfe herbeizuholen, wenn

- die Hilfe notwendig ist und die gemäß Abs. 2 zur Hilfeleistung verpflichteten Personen nicht für ausreichende Hilfe sorgen,
- die Hilfeleistung zumutbar ist; die Hilfeleistung ist insbesondere dann nicht zumut-

bar, wenn sie nur unter erheblicher eigener Gefährdung oder Verletzung anderer wichtiger Interessen möglich wäre.

(5) Jedermann ist unter den im Abs. 4 lit. a und b bezeichneten Voraussetzungen verpflichtet, die Herbeiholung einer Hilfe bei einem Verkehrsunfall zu ermöglichen.

(6) Aus einer Verletzung der Hilfeleistungspflicht gemäß Abs. 4 können keine Ersatzansprüche nach dem bürgerlichen Recht abgeleitet werden.

#### § 5. Ärztliche Untersuchung von Straßenbenützern.

(1) Lenker von Fahrzeugen, bei denen Anzeichen darauf schließen lassen, daß sie sich in einem durch die Einwirkung von Alkohol oder Suchtgiften beeinträchtigten Zustand (§ 57) befinden, sind von den Organen der Straßenaufsicht einem im öffentlichen Sanitätsdienst stehenden Arzt zwecks ärztlicher Feststellung des Grades der Alkohol- oder Suchtgifteinwirkung vorzuführen.

(2) Die Bestimmungen des Abs. 1 gelten sinngemäß auch für andere Straßenbenutzer, die in Verdacht stehen, einen Verkehrsunfall verursacht zu haben.

(3) Der Vorgeführte hat sich der Untersuchung nach Abs. 1 zu unterziehen. Die Untersuchung hat, wenn dies zweckmäßig ist und der Vorgeführte zustimmt, auch eine Blutabnahme zu umfassen.

(4) Ist bei der Untersuchung eine Alkohol- oder Suchtgifteinwirkung festgestellt worden, so sind die Kosten der Untersuchung vom Vorgeführten zu tragen.

#### § 6. Benützung schienengleicher Eisenbahnübergänge.

Für das Verhalten bei Annäherung an schienengleiche Eisenbahnübergänge und bei der Übersetzung solcher Übergänge sowie für die Beachtung der den schienengleichen Eisenbahnübergang sichernden Zeichen gelten die eisenbahnrechtlichen Vorschriften.

### II. ABSCHNITT Fahrregeln.

#### § 7. Allgemeine Fahrordnung.

(1) Der Lenker eines Fahrzeuges hat so weit rechts zu fahren, wie dies ohne Gefährdung, Behinderung oder Belästigung anderer Straßenbenutzer und ohne Beschädigung von Sachen möglich ist. Gleise von Schienenfahrzeugen, die an beiden Rändern der Fahrbahn liegen, dürfen jedoch nicht in der Längsrichtung befahren werden, wenn der übrige Teil der Fahrbahn genügend Platz bietet.

(2) Auf unübersichtlichen Straßenstellen, insbesondere in unübersichtlichen Kurven, vor Fahrbahnkuppen und bei ungenügender Sicht, ferner beim Überholtwerden, bei Gegenverkehr, vor dem Halten oder Parken und wenn es die Verkehrssicherheit sonst erfordert, ist jedenfalls am rechten Fahrbahnrand zu fahren.

(3) Auf Straßen mit wenigstens zwei Fahrstreifen für jede Fahrtrichtung darf, sofern sich aus den Bestimmungen über den Verkehr mit Fahrrädern und Motorfahrrädern (§§ 67 und 68), nichts anderes ergibt, nebeneinander gefahren werden.

(4) Beim Zufahren zum linken Fahrbahnrand und beim Abfahren vom linken Fahrbahnrand dürfen andere Straßenbenutzer nicht gefährdet oder behindert werden.

#### § 8. Fahrordnung auf Straßen mit besonderen Anlagen.

(1) Sind eine oder mehrere Nebenfahrbahnen vorhanden, so ist die in der Fahrtrichtung gelegene Nebenfahrbahn zu benutzen

- a) von den Lenkern von Motorfahrrädern und, wenn keine Radwege oder Radfahrstreifen vorhanden sind, von Radfahrern;
- b) von Personen, die Handwagen, Hand-schlitten oder Handkarren ziehen oder schieben.

(2) Liegt eine Schutzinsel oder ein Parkplatz in der Mitte einer Straße, so ist rechts davon vorbeizufahren. Befindet sich eine solche Anlage in einer Einbahnstraße oder Fahrbahnhälfte, so darf sowohl rechts als auch links von ihr vorbeigefahren werden, sofern sich aus Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen nichts anderes ergibt.

(3) Liegt im Zuge einer Straße ein Platz, so darf die Fahrt in der gedachten Verlängerung der Straße fortgesetzt werden, sofern sich aus Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen nichts anderes ergibt.

(4) Die Benützung von Gehsteigen mit Fahrzeugen aller Art und die Benützung von Radwegen und Radfahrstreifen mit Fahrzeugen, die keine Fahrräder sind, insbesondere mit Motorfahrrädern, ist verboten. Dieses Verbot gilt nicht für das Überqueren von Gehsteigen, Radwegen und Radfahrstreifen mit Fahrzeugen zum Einfahren in Häuser oder Grundstücke oder zum Ausfahren aus Häusern oder Grundstücken auf den hierfür vorgesehenen Stellen.

#### § 9. Verhalten bei Bodenmarkierungen.

(1) Sperrlinien (§ 54 Abs. 1) dürfen nicht überfahren werden. Befinden sich eine Sperrlinie und eine Leitlinie nebeneinander, so hat der Lenker

eines Fahrzeuges die Sperrlinie dann zu beachten, wenn sie dem von ihm benützten Fahrstreifen näher liegt.

(2) Die Lenker von Fahrzeugen, die sich einem Schutzweg (§ 2 Z. 11) nähern, dürfen Fußgänger, die auf dem Schutzweg die Fahrbahn überqueren (§ 75 Abs. 6) weder gefährden noch behindern; nötigenfalls ist das Fahrzeug anzuhalten.

(3) Ist an einer Kreuzung das Gefahrenzeichen „Achtung Vorrangverkehr“ (§ 49 Z. 5) angebracht und auf der Fahrbahn eine Querlinie gezogen, so darf beim Vorranggeben nach § 18 Abs. 4 nur bis an diese Querlinie herangefahren werden.

(4) Ist an einer Kreuzung das Vorschriftszeichen „Halt vor Kreuzung“ (§ 51 Z. 11) angebracht und auf der Fahrbahn eine Querlinie gezogen, so ist an dieser Querlinie anzuhalten.

(5) Sind auf der Fahrbahn Bodenmarkierungen für das Einordnen bestimmter Fahrzeugarten angebracht, so haben die Lenker der in Betracht kommenden Fahrzeugarten ihre Fahrzeuge nach diesen Bodenmarkierungen einzuordnen. Die Lenker anderer Fahrzeuge haben so gekennzeichnete Straßenteile freizuhalten.

(6) Sind auf der Fahrbahn für das Einordnen zur Weiterfahrt Richtungspfeile angebracht, so haben die Lenker ihre Fahrzeuge je nach der beabsichtigten Weiterfahrt einzuordnen. Die Lenker von Fahrzeugen müssen jedoch auch dann im Sinne der auf ihren Fahrstreifen angebrachten Richtungspfeile weiterfahren, wenn sie sich nicht der beabsichtigten Weiterfahrt entsprechend eingeordnet haben.

(7) Wird die Aufstellung der Fahrzeuge zum Halten oder Parken durch Bodenmarkierungen geregelt, so haben die Lenker die Fahrzeuge dieser Regelung entsprechend aufzustellen. Hierbei sind nach Maßgabe des zur Verfügung stehenden Platzes mehrere einspurige Fahrzeuge in eine für mehrspurige Fahrzeuge bestimmte Fläche aufzustellen.

#### § 10. Ausweichen.

(1) Der Lenker eines Fahrzeuges hat einem entgegenkommenden Fahrzeug rechtzeitig und ausreichend nach rechts auszuweichen. Einem entgegenkommenden Schienenfahrzeug ist jedoch, wenn der Abstand zwischen ihm und dem Fahrbahnrand ein Ausweichen nach rechts nicht zuläßt, unter Bedachtnahme auf den Gegenverkehr nach links auszuweichen.

(2) Kann nicht oder nicht ausreichend ausgewichen werden, so sind die einander begegnenden Fahrzeuge anzuhalten. In einem solchen Fall muß das Fahrzeug zurückgefahren werden, mit dem dies im Hinblick auf seine Art und auf die örtlichen Verhältnisse die geringeren Schwierigkeiten bereitet.

#### § 11. Einordnen.

(1) Beabsichtigt der Fahrzeuglenker nach links einzubiegen, so hat er sein Fahrzeug, nachdem er sich davon überzeugt hatte, daß kein Lenker eines nachfolgenden Fahrzeuges zum Überholen angesetzt hat, auf den der Fahrbahnmitte zunächst gelegenen Fahrstreifen seiner Fahrbahnhälfte zu lenken.

(2) Beabsichtigt der Fahrzeuglenker nach rechts einzubiegen, so hat er sein Fahrzeug auf den rechten Fahrstreifen seiner Fahrbahnhälfte zu lenken.

(3) Beabsichtigt der Fahrzeuglenker geradeaus zu fahren, so hat er sein Fahrzeug, sofern drei Fahrstreifen für jede Fahrtrichtung vorhanden sind, auf den mittleren, ansonsten auf den rechten Fahrstreifen seiner Fahrbahnhälfte zu lenken.

(4) Die Bestimmungen der Abs. 1 bis 3 gelten nur insoweit, als es die Fahrbahnbreite zuläßt, die für das Verhalten gegenüber Schienenfahrzeugen getroffenen Bestimmungen (§ 28 Abs. 2) nicht entgegenstehen und sich aus Bodenmarkierungen (§ 9 Abs. 6) nichts anderes ergibt.

(5) Müssen Fahrzeuge vor Kreuzungen, Straßengängen, schienengleichen Eisenbahnübergängen und dergleichen angehalten werden, so dürfen die Lenker einspuriger, später ankommender Fahrzeuge nicht zwischen den bereits angehaltenen Fahrzeugen durchfahren, etwa um sich mit ihren Fahrzeugen vorne aufzustellen.

#### § 12. Einbiegen, Einfahren und Ausfahren.

(1) Nach rechts ist in kurzem, nach links in weitem Bogen einzubiegen.

(2) Auf Kreuzungen ist beim Linkseinbiegen nach dem Einordnen (§ 11) bis in die Kreuzungsmitte vorzufahren; hierauf ist, sobald es der Gegenverkehr zuläßt, unter Umfahrung des Kreuzungsmittelpunktes einzubiegen. Der Kreuzungsmittelpunkt ~~bedürft~~ nicht umfahren zu werden, wenn sich aus Bodenmarkierungen etwas anderes ergibt.

(3) Wenn es die Verkehrssicherheit erfordert, hat sich der Lenker beim Einfahren in Häuser oder Grundstücke und beim Ausfahren aus Häusern oder Grundstücken ~~durch~~ eine geeignete Person einweisen zu lassen.

#### § 13. Umkehren und Rückwärtsfahren.

(1) Der Lenker eines Fahrzeuges darf mit diesem nur umkehren, wenn dadurch andere Straßenbenützer weder gefährdet noch behindert werden.

(2) Das Umkehren ist verboten:

a) auf engen oder unübersichtlichen Straßenstellen,

+ oder Hilfszeichen

c. auf Vorrangstr. im Ortsgebiet, außer auf geregelter Kreuzungen

7

- b) bei starkem Verkehr,  
 c) in Ortsdurchfahrten mit Vorrang.  
 (3) Ob und inwieweit das Umkehren im Bereich schienengleicher Eisenbahnübergänge verboten ist, ergibt sich aus den eisenbahnrechtlichen Vorschriften.  
 (4) Wenn es die Verkehrssicherheit erfordert, muß sich der Lenker beim Rückwärtsfahren von einer ~~anderen~~ geeigneten Person einweisen lassen.

### § 15 Überholen.

- (1) Der Lenker eines Fahrzeuges darf, sofern sich aus den Bestimmungen des Abs. 2 nichts anderes ergibt, nur links überholen.  
 (2) Rechts sind zu überholen:  
 a) Schienenfahrzeuge, sofern nicht die Voraussetzungen des Abs. 3 zutreffen;  
 b) andere Fahrzeuge, deren Lenker die Absicht anzeigen, nach links einzubiegen.  
 (3) Schienenfahrzeuge dürfen auf Einbahnstraßen oder, wenn zwischen ihnen und dem rechten Fahrbahnrand nicht genügend Raum zum Überholen vorhanden ist, auch links überholt werden.  
 (4) Der Lenker des überholenden Fahrzeuges hat den bevorstehenden Überholvorgang nach Maßgabe der Bestimmungen des § 24 Abs. 1 über den Wechsel des Fahrstreifens und der Bestimmungen des § 25 über die Abgabe von Warnzeichen rechtzeitig anzuzeigen.  
 (5) Beim Überholen ist ein der Verkehrssicherheit und der Fahrgeschwindigkeit entsprechender seitlicher Abstand vom Fahrzeug, das überholt wird, einzuhalten.  
 (6) Der Lenker eines Fahrzeuges, das überholt wird, darf, sobald ihm der Überholvorgang angezeigt wurde (Abs. 4), die Geschwindigkeit nicht erhöhen. Dies gilt nicht für die Führer von Schienenfahrzeugen.

### 6 § 15. Überholverbote.

- (1) Der Lenker eines Fahrzeuges darf nicht überholen;  
 a) ~~auf den durch das Vorschriftszeichen „Überholen verboten“ (§ 51 Z. 4 a) gekennzeichneten Straßenstellen,~~  
*mehrspurige Kraftfahrzeuge*  
 b) bei ungenügender Sicht und auf unübersichtlichen Straßenstellen (vor und in Kurven, vor Fahrbahnkuppen u. dgl.),  
 c) auf Kreuzungen, auf denen der Verkehr weder durch Lichtzeichen noch durch Armzeichen <sup>(§ 25)</sup> geregelt wird; dies gilt jedoch nicht für das Überholen auf der rechten Seite nach Maßgabe der Bestimmungen des § 14 Abs. 2,  
 d) auf Schutzwegen und, wenn vor dem Schutzweg auf der Fahrbahn eine Quermarkierung angebracht ist, innerhalb dieser Bodenmarkierungen,

- e) wenn andere Straßenbenützer, insbesondere entgegenkommende, gefährdet oder behindert werden könnten,  
 f) wenn nicht genügend Platz für ein gefahrloses Überholen vorhanden ist,  
 g) wenn der Unterschied der Geschwindigkeit des überholenden und des eingeholten Fahrzeuges unter Bedachtnahme auf allenfalls geltende Geschwindigkeitsbeschränkungen für einen kurzen Überholvorgang zu gering ist,  
 h) mehrspurige Fahrzeuge, deren Lenker ebensolche Fahrzeuge überholen; dies gilt jedoch nicht auf der Autobahn im Falle des § 45 Abs. 3,  
 i) wenn er selbst überholt wird oder der Lenker eines nachfolgenden Fahrzeuges zum Überholen angesetzt hat,  
 j) wenn er nicht einwandfrei erkennen kann, daß er sein Fahrzeug nach dem Überholvorgang in den Verkehr einordnen kann, ohne andere Straßenbenützer zu gefährden oder zu behindern.  
 (2) Ob und inwieweit das Überholen im Bereich schienengleicher Eisenbahnübergänge verboten ist, richtet sich nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften.

### § 16. Vorbeifahren.

- (1) Der Lenker eines Fahrzeuges darf an einem in einer Haltestelle stehenden Schienenfahrzeug auf der Seite, die für das Ein- oder Aussteigen bestimmt ist, nur in Schrittgeschwindigkeit und in einem der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand vom Schienenfahrzeug vorbeifahren. Ein- oder aussteigende Personen dürfen hierbei weder gefährdet noch behindert werden; wenn es ihre Sicherheit erfordert, ist anzuhalten.  
 (2) Das Vorbeifahren an Fahrzeugen, die vor Schutzwegen anhalten, um Fußgängern das Überqueren der Straße zu ermöglichen, ist verboten.  
 (3) Der Lenker eines Fahrzeuges hat beim Vorbeifahren einen der Fahrgeschwindigkeit und der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand von den Personen oder Sachen, an denen vorbeigefahren wird, einzuhalten. Muß zum Vorbeifahren der bisher benützte Fahrstreifen verlassen werden, so ist die Fahrtrichtungsänderung anzuzeigen (§ 24 Abs. 1).

### § 17. Hintereinanderfahren.

- (1) Der Lenker eines Fahrzeuges hat stets einen solchen Abstand vom nächsten vor ihm fahrenden Fahrzeug einzuhalten, daß ihm jederzeit das rechtzeitige Anhalten möglich ist, auch wenn das vordere Fahrzeug plötzlich abgebremst wird.  
 (2) Ein starkes, für andere Straßenbenützer nicht vorherzusehendes Abbremsen eines Fahrzeuges ist verboten, wenn es die Verkehrssicher-

heit nicht erfordert und dadurch andere Straßenbenützer gefährdet oder behindert werden.

(3) Der Lenker eines Fahrzeuges hat von Schienenfahrzeugen, die er nicht zu überholen beabsichtigt oder wegen der Beschaffenheit seines Fahrzeuges nicht überholen kann, einen den jeweiligen Straßen- und Witterungsverhältnissen angemessenen Abstand einzuhalten, der 20 m nicht nennenswert unterschreiten darf.

(4) Müssen die Lenker hintereinander fahrender Fahrzeuge anhalten und reicht die Reihe der anhaltenden Fahrzeuge bis zu einer Querstraße oder einer die Fahrbahn querenden Gleisanlage zurück, so haben die Lenker weiterer heranahrender Fahrzeuge so anzuhalten, daß der Verkehr auf der Querstraße oder Gleisanlage nicht behindert wird.

(5) Auf Freilandstraßen (§ 2 Z. 15) haben die Lenker mehrerer mit annähernd gleicher Geschwindigkeit hintereinander fahrender Lastfahrzeuge zwischen je zwei solchen Fahrzeugen einen Abstand von mindestens 50 m einzuhalten. Bei Kraftwagenzügen ist dieser Abstand nach jedem einzelnen Kraftwagenzug einzuhalten.

#### § 18. Vorrang.

(1) Sofern nichts anderes bestimmt ist, haben Fahrzeuge, die von rechts kommen oder rechts fahren, den Vorrang; Schienenfahrzeuge jedoch auch dann, wenn sie von links kommen.

(2) Einsatzfahrzeuge (§ 2 Z. 25) haben immer den Vorrang.

(3) Ist vor einer Kreuzung das Zeichen „Halt vor Kreuzung“ (§ 51 Z. 11) angebracht, so haben Fahrzeuge auf den anderen Straßen den Vorrang.

(4) Ist vor einer Kreuzung das Zeichen „Achtung Vorrangverkehr“ (§ 49 Z. 5) angebracht, so haben Fahrzeuge, die von rechts oder von links kommen, den Vorrang.

(5) Fahrzeuge, die ihre Fahrrichtung beibehalten oder nach rechts einbiegen, haben den Vorrang gegenüber entgegenkommenden, nach links einbiegenden Fahrzeugen; Abs. 3 bleibt unberührt.

(6) Fahrzeuge im fließenden Verkehr haben den Vorrang gegenüber Fahrzeugen, die aus Nebenfahrbahnen, von Parkplätzen, von Haus- oder Grundstückseinfahrten, von Feldwegen, von Tankstellen oder dergleichen in den fließenden Verkehr eingeordnet werden.

(7) Wer keinen Vorrang hat (Wartepflichtiger), darf durch Kreuzen, Einbiegen oder Einordnen die Lenker von Fahrzeugen mit Vorrang weder zum unvermittelten Bremsen noch zum Ablenken ihrer Fahrzeuge nötigen.

(8) Der Lenker eines Fahrzeuges darf auf den Vorrang verzichten. Der Verzicht ist dem Wartepflichtigen deutlich erkennbar zu machen; Anhalten von Fahrzeugen, außer von Schienenfahrzeugen in Haltestellen, gilt als Verzicht.

#### § 19. Fahrgeschwindigkeit.

(1) Der Lenker eines Fahrzeuges hat unter Bedachtnahme auf die Besonderheiten des Fahrzeuges und der Ladung, auf die Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse sowie auf die durch Straßenverkehrszeichen zur Kenntnis gebrachten Gefahren und Hinweise die Fahrgeschwindigkeit so zu wählen, daß er unter allen Umständen in der Lage bleibt, seinen Verpflichtungen im Straßenverkehr nachzukommen. Er hat überdies darauf zu achten, daß andere Straßenbenützer oder an der Straße gelegene Sachen, insbesondere Häuser, möglichst nicht beschmutzt werden.

(2) Der Lenker eines Fahrzeuges ist überdies, wenn sich auf oder unmittelbar neben der Fahrbahn Vieh befindet, verpflichtet, die Fahrgeschwindigkeit so zu wählen, daß eine Gefährdung von Personen oder eine Beschädigung von Sachen nicht eintritt.

(3) In Ortsdurchfahrten darf, sofern sich aus den Vorschriftszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung (Erlaubte Geschwindigkeit)“ (§ 51 Z. 10 a) nichts anderes ergibt, eine Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h keinesfalls, auch nicht beim Überholen, überschritten werden.

#### § 20. Halten und Parken.

(1) Der Lenker hat das Fahrzeug zum Halten oder Parken so aufzustellen, daß andere Straßenbenützer nicht gefährdet werden und der übrige Straßenverkehr, insbesondere der Zutritt zu anderen Fahrzeugen, nicht wesentlich behindert wird.

(2) Außerhalb von Parkplätzen ist ein Fahrzeug, sofern sich aus Bodenmarkierungen (§ 9 Z. 7) nichts anderes ergibt, zum Halten oder Parken am Rande der Fahrbahn und parallel zum Fahrbahnrand aufzustellen. Einspurige Fahrzeuge dürfen unter Beachtung der Bestimmungen des Abs. 1 am Fahrbahnrand auch schräg aufgestellt werden.

(3) Vor Haus- oder Grundstückseingängen ist zwischen haltenden oder parkenden Fahrzeugen ein Zwischenraum einzuhalten, der 1,50 m nicht nennenswert unterschreiten darf.

(4) Die Türen des Fahrzeuges dürfen so lange nicht geöffnet werden, als dadurch andere Straßenbenützer gefährdet oder behindert werden können.

(5) Bevor der Lenker das Fahrzeug verläßt, hat er es so zu sichern, daß es nicht abrollen oder von Unbefugten in Bewegung gesetzt werden kann.

#### § 21. Halte- und Parkverbote.

(1) Das Halten und das Parken ist verboten:  
a) im Bereich des Vorschriftszeichens „Beschränkung für Halten oder Parken“ nach Maßgabe der Bestimmungen des § 51 Z. 13,

- b) auf engen Stellen der Fahrbahn, im Bereich von Fahrbahnkuppen oder von unübersichtlichen Kurven, sowie auf Brücken und in Unterführungen,
- c) auf gekennzeichneten Standplätzen des Platzfuhrwerks-Gewerbes (Taxi-Gewerbes) und des Ausflugswagen- (Stadtrundfahrten-) Gewerbes,
- d) auf Schutzwegen,
- e) auf Kreuzungen und in einer Entfernung von weniger als 5 m von ihnen, gemessen vom nächsten Schnittpunkt der Fahrbahnränder,
- f) auf Gleisen von Schienenfahrzeugen,
- g) im Haltestellenbereich eines Massenbeförderungsmittels, das ist der Bereich innerhalb von 15 m vor und nach den Haltestellen tafeln,
- h) auf Hauptfahrbahnen in Ortsdurchfahrten, wenn das Fahrzeug auf einer Nebenfahrbahn aufgestellt werden kann, ohne daß hiedurch der Verkehr behindert wird,
- i) auf der freien Seite einer Fahrbahn, wenn auf der gegenüberliegenden Seite bereits ein Fahrzeug steht und nicht wenigstens zwei Fahrstreifen freibleiben; dies gilt jedoch nicht für Einbahnstraßen.
- (2) Die in Abs. 1 lit. b bis i enthaltenen Verbote gelten nicht, wenn sich aus Bodenmarkierungen (§ 9 Abs. 7) oder Hinweiszeichen (§ 52) etwas anderes ergibt. Die in Abs. 1 lit. c, f, g und i enthaltenen Verbote gelten nicht für ein Halten zum raschen Einsteigen in Fahrzeuge mit nicht mehr als 16 Sitzplätzen einschließlich des Sitzes für den Lenker und zum raschen Aussteigen aus solchen. Das gleiche gilt auf Straßenstellen, auf denen die Ladetätigkeit (§ 61 Abs. 1) von einem Halte- oder Parkverbot gemäß Abs. 1 lit. a ausgenommen ist.
- (3) Das Parken ist außer in den im Abs. 5 angeführten Fällen noch verboten:
- a) vor Haus- oder Grundstückseinfahrten,
- b) auf der linken Seite von Einbahnstraßen, wenn diese nur eine Breite von 2 Fahrstreifen haben,
- c) auf Vorrangstraßen außerhalb von Ortsdurchfahrten während der Dunkelheit, bei starkem Nebel oder bei sonstiger Sichtbehinderung,
- d) vor Tankstellen,
- e) auf verkehrsreichen Straßenstrecken in der Nähe von Parkplätzen, auf denen das Parken keiner zeitlichen Beschränkung unterliegt, wenn auf einen solchen Parkplatz hingewiesen wird (§ 52 Z. 1 b) und auf ihm zur Zeit der beabsichtigten Abstellung noch Platz ist.

(4) Die Bestimmungen der vorstehenden Absätze gelten nicht für das Halten und Parken auf Autobahnen und Autostraßen; hiefür sind die Bestimmungen der §§ 45 und 46 maßgebend.

(5) Ärzte, die zur selbständigen Berufsausübung berechtigt sind, dürfen bei einer Fahrt zur Leistung ärztlicher Hilfe das von ihnen selbst gelenkte Fahrzeug für die Dauer der Hilfeleistung auch auf einer Straßenstelle, auf der das Halten oder Parken verboten ist, abstellen, wenn die ärztliche Hilfe für den Kranken oder Verletzten ansonsten nicht rechtzeitig käme. Dies gilt jedoch nur dann, wenn in der unmittelbaren Nähe des Aufenthaltes des Kranken oder Verletzten kein Platz frei ist, auf dem gehalten oder geparkt werden darf, und durch das Aufstellen des Fahrzeuges die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird. Während einer solchen Aufstellung ist das Fahrzeug mit einer Tafel, welche die Aufschrift „Arzt im Dienst“ und das Amtssiegel der Ärztekammer, welcher der Arzt angehört, tragen muß, zu kennzeichnen. Außer in diesem Falle ist eine solche Kennzeichnung von Fahrzeugen verboten.

(6) Ob und inwieweit das Halten und Parken im Bereich schienengleicher Eisenbahnübergänge verboten ist, richtet sich nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften.

## § 22. Kurzparkzonen.

(1) Hat die Behörde das Halten oder Parken auf Straßen oder Straßenstellen durch Verordnung (§ 42) zeitlich beschränkt (Kurzparkzone) und besondere Maßnahmen zur Überwachung der Einhaltung der Halte- oder Parkzeiten angeordnet, so haben die Lenker von Fahrzeugen diese Maßnahmen zu dulden oder selbst vorzunehmen.

(2) Insoweit es das öffentliche Interesse erfordert, hat das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau für Gebiete mit annähernd den gleichen Verkehrsverhältnissen die Dauer des Haltens oder Parkens in Kurzparkzonen und die Art der Überwachung der Einhaltung der festgelegten Zeiten unter Bedachtnahme auf die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs durch Verordnung zu bestimmen.

## § 23. Fahrzeuge außer Betrieb.

(1) Unbespannte Fuhrwerke sowie Anhänger ohne ziehendes Fahrzeug dürfen nur während des Beladens oder Entladens auf der Fahrbahn stehengelassen werden. Können sie nach Beendigung der Ladetätigkeit nicht sogleich von der Fahrbahn entfernt werden, so sind sie vom Lenker so aufzustellen, daß sie andere Straßenbenutzer nicht gefährden und den übrigen Verkehr nicht wesentlich behindern. Bei Fuhrwerken muß die Deichsel abgenommen werden oder entsprechend gesichert hochgestellt werden.

10

(2) Bevor der Lenker das Fahrzeug verläßt, hat er es wie ein haltendes oder parkendes Fahrzeug dagegen zu sichern, daß es abrollen oder von Unbefugten in Bewegung gesetzt werden kann (§ 20 Abs. 5).

#### § 24. Fahrtrichtungsänderung und Geschwindigkeitsverminderung.

(1) Der Lenker hat rechtzeitig und gut wahrnehmbar anzuzeigen:

- a) die bevorstehende Änderung der Fahrtrichtung und den bevorstehenden Wechsel des Fahrstreifens,
- b) die bevorstehende Verminderung der Fahrgeschwindigkeit innerhalb einer kurzen Strecke, wenn sich hinter ihm Fahrzeuge befinden und es die Verkehrssicherheit erfordert.

(2) Die Fahrtrichtungsänderung und die Geschwindigkeitsverminderung sind mit den für eine solche Zeichengebung bestimmten Vorrichtungen anzuzeigen. Sind solche Vorrichtungen nicht vorhanden oder gestört, so ist die Fahrtrichtungsänderung durch das waagrechte Ausstrecken oder durch das seitliche Abwinkeln des erhobenen Armes in die beabsichtigte Richtung, die Geschwindigkeitsverminderung durch das senkrechte Heben eines Armes anzuzeigen. Sind diese Zeichen wegen der Beschaffenheit des Fahrzeuges oder seiner Ladung nicht deutlich erkennbar, so sind sie mit Signalstangen zu geben.

(3) Die Anzeige der Fahrtrichtungsänderung oder Geschwindigkeitsverminderung ist einzustellen, sobald der Lenker das Vorhaben ausgeführt hat oder von ihm absieht. Wird die Fahrtrichtungsänderung nicht mit einer Vorrichtung angezeigt, so darf die Anzeige unmittelbar vor der Ausführung des Vorhabens beendet werden, wenn die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird.

(4) Ob und in welcher Weise die Führer von Schienenfahrzeugen die Fahrtrichtungsänderung und die Geschwindigkeitsverminderung anzuzeigen haben, ergibt sich aus den eisenbahnrechtlichen Vorschriften.

#### § 25. Warnzeichen.

(1) Wenn es die Verkehrssicherheit erfordert, hat der Lenker eines Fahrzeuges andere Straßenbenützer mit den für eine solche Zeichengebung bestimmten Vorrichtungen durch deutliche Schallzeichen, sind solche Vorrichtungen nicht vorhanden oder gestört, durch deutliche Zurufe zu warnen. Der Lenker darf auch durch Blinkzeichen warnen, wenn sie ausreichen und nicht blenden.

(2) Die Abgabe von Schallzeichen (Abs. 1) ist unbeschadet der Bestimmungen über das Hupverbot (§ 42 Abs. 2) verboten, wenn es die Sicherheit des Verkehrs nicht erfordert, wenn Tiere

scheuen oder scheuen können oder wenn die Schallzeichen nur dem Zwecke dienen sollen, sich rücksichtslos freie Bahn zu schaffen. Schallzeichen dürfen insbesondere vor Kirchen und gekennzeichneten Schulen und Krankenhäusern sowie zur Nachtzeit nicht länger als unbedingt nötig gegeben werden.

### III. ABSCHNITT.

#### Bevorzugte Straßenbenützer.

#### § 26. Einsatzfahrzeuge.

(1) Der Lenker eines Einsatzfahrzeuges ist bei Einsatzfahrten nicht an Verkehrsverbote, Verkehrsbeschränkungen und Hupverbote gebunden. Er darf in eine Kreuzung nur dann nicht einfahren, wenn ein Verkehrsposten ihm durch waagrecht Ausstrecken eines Armes Halt gebietet oder in seine Fahrtrichtung rotes Licht leuchtet. Der Lenker eines Einsatzfahrzeuges hat jedoch dafür zu sorgen, daß auch bei einer Einsatzfahrt eine Gefährdung von Personen oder eine Beschädigung von Sachen nicht eintritt.

(2) Beim Zusammentreffen von Einsatzfahrzeugen haben der Reihe nach den Vorrang:

1. Fahrzeuge der Feuerwehr,
2. Rettungsfahrzeuge,
3. Fahrzeuge des Sicherheitsdienstes,
4. Sonstige Einsatzfahrzeuge.

(3) Alle Straßenbenützer haben einem heranahenden Einsatzfahrzeug Platz zu machen. Kein Lenker eines anderen Fahrzeuges darf unmittelbar hinter einem Einsatzfahrzeug nachfahren oder, außer um ihm Platz zu machen, vor ihm in eine Kreuzung einfahren.

#### § 27. Fahrzeuge des Straßendienstes.

(1) Die Lenker von Streufahrzeugen und Schneesäumgeräten sowie von Arbeitsmaschinen und Lastfahrzeugen, die zum Zwecke des Straßenbaues, der Straßenpflege oder der Straßenreinigung verwendet werden (Fahrzeuge des Straßendienstes), sind bei Arbeitsfahrten nicht an Halte- und Parkverbote (§ 21) gebunden. Sie dürfen auch auf der linken Fahrbahnseite fahren, wenn durch die Ausstattung dieser Fahrzeuge oder durch sonstige Maßnahmen in ausreichender Weise für die Sicherheit anderer Straßenbenützer gesorgt ist.

(2) Alle Straßenbenützer haben unbeschadet der Bestimmungen des § 26 Abs. 3 über das Verhalten gegenüber Einsatzfahrzeugen den Fahrzeugen des Straßendienstes, wenn sie sich auf einer Arbeitsfahrt befinden, insoweit Platz zu machen, als dies zur Erreichung des Zweckes der jeweiligen Arbeitsfahrt notwendig ist. Entgegenkommenden Fahrzeugen des Straßendienstes, die auf einer Arbeitsfahrt die linke Fahrbahnseite benützen, ist links auszuweichen.

### § 28. Schienenfahrzeuge.

(1) Die Führer von Schienenfahrzeugen sind von der Einhaltung der straßenpolizeilichen Vorschriften insoweit befreit, als die Befolgung dieser Vorschriften wegen der Bindung dieser Fahrzeuge an Gleise nicht möglich ist.

(2) Sofern sich aus den Bestimmungen des § 13 Abs. 2 bis 6 über den Vorrang nichts anderes ergibt, haben andere Straßenbenützer beim Herannahen eines Schienenfahrzeuges die Gleise so rasch wie möglich zu verlassen und den Schienenfahrzeugen Platz zu machen. Unmittelbar vor und unmittelbar nach dem Vorüberfahren eines Schienenfahrzeuges dürfen die Gleise nicht überquert werden. Bodenmarkierungen für das Einordnen der Fahrzeuge vor Kreuzungen sind ungeachtet der Bestimmungen dieses Absatzes zu beachten.

(3) Die Lenker von anderen als Schienenfahrzeugen dürfen selbständige Gleiskörper (§ 2 Z. 13) nicht in der Längsrichtung befahren und dürfen sie nur an den dazu bezeichneten Stellen überqueren. Von diesem Verbot sind Fahrzeuge, die zur Instandsetzung oder Kontrolle der Gleise oder Oberleitungsanlagen verwendet werden, ausgenommen.

### § 29. Geschlossene Züge von Straßenbenützern.

(1) Geschlossene Züge von Straßenbenützern, insbesondere geschlossene Verbände des Bundesheeres oder des Sicherheitsdienstes (einschließlich der dazugehörigen Fahrzeuge), Prozessionen und Leichenzüge, dürfen nur von Lenkern von Einsatzfahrzeugen (§ 2 Z. 25) und, wenn dies aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dringend erforderlich ist und keine andere Maßnahme ausreicht, von Organen der Straßenaufsicht unterbrochen oder in ihrer Fortbewegung behindert werden.

(2) Geschlossene Verbände des Bundesheeres und Soldaten, die einzelne Fahrzeuge des Bundesheeres lenken, sind beim Einsatz gemäß § 2 Abs. 1 des Wehrgesetzes, BGBl. Nr. 181/1955, insoweit nicht an die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes gebunden, als es der Zweck des Einsatzes erfordert und sonst in geeigneter Weise für die Sicherheit des Straßenverkehrs gesorgt ist.

(3) Befindet sich eine Kolonne von mindestens fünf Fahrzeugen des Bundesheeres auf dem Marsch und ist kein Organ der Straßenaufsicht zur Stelle, so dürfen besonders ausgebildete und ausgerüstete Soldaten im Rahmen der ihnen erteilten Befehle und soweit es die Ordnung der Kolonne dringend erfordert, den Straßenverkehr regeln. Den Anordnungen solcher Soldaten ist Folge zu leisten.

### § 30. Wirtschaftsfahren.

(1) Als Wirtschaftsfuhr gilt die Beförderung von Gütern im Betriebe eines land- und forstwirtschaftlichen Unternehmens innerhalb seines örtlichen Bereiches, insbesondere zwischen den zu diesem Unternehmen gehörenden Liegenschaften mit Fahrzeugen eines land- und forstwirtschaftlichen Unternehmens.

(2) Sofern zum Lenken des Fahrzeuges keine besondere Berechtigung erforderlich ist, dürfen Fahrzeuge für Wirtschaftsfahren von Personen gelenkt werden, die mindestens 14 Jahre alt sind und die erforderliche körperliche und geistige Eignung besitzen. Ist der Lenker jedoch noch nicht 16 Jahre alt, so darf er nur Straßen benutzen, die nicht Vorrangstraßen sind, keine besonders gefährlichen Stellen aufweisen und vorwiegend lediglich örtlichen Verkehrsbedürfnissen dienen; ein solcher Lenker darf Vorrangstraßen auch nicht kreuzen.

(3) Die im § 73 (Abs. 4 zweiter Satz) enthaltene Bestimmung über die Beschaffenheit der Zügel bei Fuhrwerken gilt nicht für Fuhrwerke für Wirtschaftsfahren.

(4) Bei Wirtschaftsfahren dürfen außerhalb von Ortsdurchfahrten auch Wege, die ausschließlich für den Fußgängerverkehr bestimmt sind, benützt werden, wenn sonst keine für den Verkehr mit Fahrzeugen offene Straße vorhanden ist oder wenn die Erreichung des Zieles nur unter Zurücklegung eines unverhältnismäßig großen Umweges möglich ist.

(5) Im Betriebe eines land- oder forstwirtschaftlichen Unternehmens gelten für die Beförderung eigener Erzeugnisse mit eigenen Fahrzeugen bis zur nächsten Eisenbahn- oder Schiffstation oder bis zur nächsten Sammelstelle land- oder forstwirtschaftlicher Erzeugnisse die Bestimmungen der Abs. 2 bis 4 sinngemäß, doch hat die Behörde eine solche Beförderung zu verbieten oder im erforderlichen Ausmaße einzuschränken, wenn es aus Gründen der Verkehrssicherheit geboten ist.

## IV. ABSCHNITT.

### Regelung und Sicherung des Verkehrs.

#### A. Gemeinsame Bestimmungen.

### § 31. Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs.

(1) Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs (insbesondere Verkehrsampeln, Signalscheiben, Straßenverkehrszeichen, Verkehrsleitrichtungen, Sockel für Verkehrsposten, Verkehrstürme, Schutzinseln, Sperrketten, Geländer, Begrenzungspfeiler, Randsteine, radableitende Randbegrenzungen, Straßenbeleuchtungseinrichtungen, Schneegatter, Verkehrsspiegel und das mit solchen Einrichtungen verbun-

dene Rückstrahlmaterial) dürfen nicht beschädigt oder unbefugt angebracht, entfernt, verdeckt oder in ihrer Lage oder Bedeutung verändert werden.

(2) Es ist verboten, an den in Abs. 1 bezeichneten Einrichtungen Beschriftungen, bildliche Darstellungen, Anschläge, geschäftliche Anpreisungen oder dgl. anzubringen. Dies gilt jedoch nicht für das Anbringen von Tabellen für Preise von Taxifahrten unter den in § 96 Abs. 4 genannten Straßenverkehrszeichen.

### § 32. Anbringungspflicht und Kosten.

(1) Die Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs sind, sofern sich aus den folgenden Absätzen nichts anderes ergibt, vom Straßenerhalter auf seine Kosten anzubringen und zu erhalten. Die Kosten der Anbringung und Erhaltung dieser Einrichtungen auf und an Kreuzungen sind von den beteiligten Straßenerhaltern entsprechend dem Ausmaß des Verkehrs auf jeder Straße zu tragen. Die Erhaltung der Einrichtungen umfaßt auch ihre allenfalls notwendige Beleuchtung.

(2) Die Kosten der Anbringung und Erhaltung von Straßenverkehrszeichen, die schienengleiche Eisenbahnübergänge ankündigen, sind bei nicht-öffentlichen Eisenbahnen vom Eisenbahnunternehmer zu tragen, wenn die Verkehrsbedeutung der Straße jene der Eisenbahn eindeutig überwiegt.

(3) Die Kosten der Anbringung und Erhaltung von Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs, die wegen des Betriebes eines Erwerbsunternehmens aus Gründen der Verkehrssicherheit dauernd erforderlich sind oder im Interesse eines solchen Unternehmens angebracht werden mußten, sind vom Unternehmer zu tragen. Eisenbahnunternehmungen sind keine Erwerbsunternehmungen im Sinne dieses Gesetzes.

(4) Die Kosten der Anbringung und Erhaltung von Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs, die wegen der Abhaltung einer verkehrssportlichen Veranstaltung (§ 63) angebracht werden müssen, sind vom Veranstalter zu tragen.

(5) Die Kosten der Anbringung und Erhaltung von Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs, die wegen der Benützung der Straße zu verkehrsfremden Zwecken (§§ 81 ff.) angebracht werden müssen, sind vom Inhaber der Bewilligung zu tragen.

(6) Sind aus Anlaß von Arbeiten auf oder neben der Straße (§ 90) Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs erforderlich, so sind sie vom Bauführer auf seine Kosten anzubringen und zu erhalten.

### § 33. Pflichten der Anrainer.

(1) Ist die Anbringung der Einrichtungen zur Sicherung und Regelung des Verkehrs auf Straßengrund nicht zweckentsprechend oder wegen der Beschaffenheit der Straße oder ihrer Anlage nicht möglich, so sind diese Einrichtungen unter tunlichster Vermeidung von Wirtschafterschwernissen auf den Liegenschaften neben der Straße anzubringen. Die Eigentümer dieser Liegenschaften sind, wenn mit ihnen hierüber keine Einigung erzielt wurde, von der Behörde durch Bescheid zu verpflichten, die Anbringung zu dulden.

(2) Der Eigentümer der Liegenschaft ist, wenn durch die Anbringung der Einrichtungen die bestimmungsgemäße Verwendung der Liegenschaft erheblich beeinträchtigt wird, von demjenigen, der die Kosten der Anbringung zu tragen hat, zu entschädigen. Werden Ersatzansprüche innerhalb von sechs Monaten, gerechnet vom Zeitpunkt, in dem der Eigentümer der Liegenschaft von der Anbringung Kenntnis erlangt hat, nicht anerkannt, so hat auf seinen Antrag das Gericht im Verfahren außer Streitsachen zu entscheiden.

### § 34. Ausstattung der Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs.

(1) Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau hat, soweit dies erforderlich oder zweckmäßig ist, unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Sicherheit des Straßenverkehrs durch Verordnung die näheren Vorschriften über die Ausführung der Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs (§ 31 Abs. 1) zu erlassen und insbesondere die Ausmaße (§ 47) und die Farben sowie die Beschaffenheit und Ausstattung der Straßenverkehrszeichen und Verkehrsleiteinrichtungen (§§ 54 ff.) zu bestimmen.

(2) Die Straßenverkehrszeichen und Verkehrsleiteinrichtungen sind so auszustatten, daß sie bei Tageslicht und bei Dunkelheit im Scheinwerferlicht deutlich erkennbar sind. Ihre Rückstrahl-einrichtungen dürfen die Straßenbenützer nicht blenden und die Erkennbarkeit ihrer Bedeutung nicht erschweren.

(3) Die Straßenverkehrszeichen müssen hinsichtlich Form und Farbe bei Tageslicht und bei Dunkelheit im Scheinwerferlicht das gleiche Bild zeigen.

(4) Die Straßenverkehrszeichen „Achtung Vorrangverkehr“ (§ 49 Z. 5) und „Halt vor Kreuzung“ (§ 51 Z. 11) sowie solche Straßenverkehrszeichen, die einen schienengleichen Eisenbahnübergang ankündigen, müssen entweder mit rückstrahlendem Material ausgestattet oder bei Dunkelheit, wenn und solange die sonstige Beleuchtung nicht ausreicht, beleuchtet sein.

### § 35. Vermeidung von Verkehrsbeeinträchtigungen.

(1) Die Behörde hat, wenn es die Sicherheit des Straßenverkehrs erfordert, die Besitzer von Gegenständen, die auf der Straße oder auf Liegenschaften in der Umgebung der Straße angebracht sind und durch ihre Beschaffenheit oder Lage oder durch die Art ihrer Anbringung oder ihrer Anordnung geeignet sind, die Sicherheit des Straßenverkehrs zu beeinträchtigen, durch Bescheid zu verpflichten,

- a) die Lage oder die Art der Anbringung oder die Anordnung des Gegenstandes so zu ändern, daß die Sicherheit des Straßenverkehrs nicht weiter beeinträchtigt wird, oder
- b) wenn eine in lit. a bezeichnete Änderung nicht ausreicht, die Gegenstände zu beseitigen.

(2) Eine Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs durch die in Abs. 1 bezeichneten Gegenstände ist insbesondere dann anzunehmen, wenn sie die Straßenbenutzer blenden, die freie Sicht über den Verlauf der Straße oder auf Einrichtungen zur Regelung oder Sicherung des Verkehrs behindern oder mit solchen Einrichtungen, insbesondere mit Straßenverkehrszeichen oder mit Lichtzeichen (§ 38), verwechselt werden können oder die Wirkung solcher Einrichtungen herabmindern.

#### B. Armzeichen und Lichtzeichen.

### § 36. Zeichengebung.

(1) Die Behörde hat zur Wahrung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf Straßen mit öffentlichem Verkehr unter Bedachtnahme auf die Verkehrserfordernisse zu bestimmen, ob und an welcher Stelle der Verkehr durch Armzeichen oder durch Lichtzeichen zu regeln ist. Sie darf jedoch eine Verkehrsregelung durch Lichtzeichen (§ 38), die von Haupt- oder Nebenbahnen aus sichtbar sind, nur dann anordnen, wenn die Eisenbahnbehörde festgestellt hat, daß dagegen keine Bedenken im Grunde des § 39 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60/1957, bestehen.

(2) Die Armzeichen und Lichtzeichen sind von den Organen der Straßenaufsicht (Verkehrsposten), und zwar unter Bedachtnahme auf die jeweilige Verkehrslage und nach den Erfordernissen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, zu geben. Lichtzeichen dürfen jedoch auch automatisch oder von Straßenbenutzern ausgelöst werden; die mißbräuchliche Auslösung der Lichtzeichen ist verboten.

(3) Werden auf einer Straßenstelle die Lichtzeichen automatisch oder von Straßenbenutzern ausgelöst (Abs. 2) so sind diese Vorrichtungen unter Bedachtnahme auf die Sicherheit, Leichtig-

keit und Flüssigkeit des Verkehrs so einzustellen, daß die Zeichenfolge den auf dieser Straßenstelle bestehenden Verkehrsverhältnissen entspricht.

(4) Wenn der Verkehr durch Armzeichen oder Lichtzeichen geregelt wird, so gehen diese sowohl den Straßenverkehrszeichen als auch den Bodenmarkierungen vor.

### § 37. Bedeutung der Armzeichen.

(1) Hält ein auf der Fahrbahn stehender Verkehrsposten einen Arm senkrecht nach oben, so gilt dies als Zeichen für „Halt“. Bei diesem Zeichen haben die Lenker herannahender Fahrzeuge vor dem Verkehrsposten anzuhalten. Wird dieses Zeichen auf einer Kreuzung gegeben, so haben die Lenker herannahender Fahrzeuge vor der Kreuzung anzuhalten oder, wenn ihnen dies nicht mehr möglich ist, die Kreuzung zu durchfahren. Fahrzeuglenker, die sich bei diesem Zeichen mit ihren Fahrzeugen bereits auf der Kreuzung befinden, haben sie so rasch, wie dies möglich und erlaubt ist, zu verlassen.

(2) Hält ein auf der Fahrbahn stehender Verkehrsposten einen Arm quer zu einer Fahrtrichtung, so gilt dies als Zeichen für „Halt“ für den Verkehr in dieser Fahrtrichtung. Bei diesem Zeichen haben die Lenker der in dieser Fahrtrichtung fahrenden Fahrzeuge vor dem Verkehrsposten, wenn das Zeichen jedoch auf einer Kreuzung gegeben wird, vor der Kreuzung anzuhalten.

(3) Hält ein auf der Fahrbahn stehender Verkehrsposten beide Arme quer zu beiden Fahrtrichtungen, so gilt dies als Zeichen für „Halt“ für den Verkehr in diesen Fahrtrichtungen. Bei diesem Zeichen haben die Lenker der in diesen Fahrtrichtungen fahrenden Fahrzeuge vor dem Verkehrsposten, wenn das Zeichen jedoch auf einer Kreuzung gegeben wird, vor der Kreuzung anzuhalten.

(4) Wenn es die Verkehrslage zuläßt, hat ein Verkehrsposten auch bei den Zeichen nach Abs. 2 und 3 das Einbiegen nach rechts durch Hilfszeichen (§ 41) zu gestatten.

(5) Hält ein auf der Fahrbahn stehender Verkehrsposten einen Arm oder beide Arme parallel zu den Fahrtrichtungen, so gilt dies als Zeichen für „Freie Fahrt“ für den Verkehr in diesen Fahrtrichtungen. Bei diesem Zeichen haben die Lenker von Fahrzeugen in der freigegebenen Fahrtrichtung weiterzufahren oder einzubiegen (§ 12). Beim Einbiegen dürfen jedoch die Benutzer der freigegebenen Fahrbahn und Fußgänger, welche die Fahrbahn im Sinne der getroffenen Regelung überqueren, nicht behindert werden.

(6) Ein Verkehrsposten darf, nachdem er die Armzeichen gemäß Abs. 3 und 5 gegeben hat, die Arme wieder senken. In diesem Falle sind die

senkrecht zur Brust und zum Rücken des Verkehrspostens verlaufenden Fahrtrichtungen gesperrt (Abs. 3).

(7) Bewegt ein Verkehrsposten einen Arm auf und ab, so bedeutet dies, daß die Fahrgeschwindigkeit zu verringern ist.

### § 38. Bedeutung der Lichtzeichen.

(1) Gelbes Licht gilt als Zeichen für „Halt“. Bei diesem Zeichen haben sich die Lenker von Fahrzeugen im Sinne der Bestimmungen des § 37 Abs. 1 zu verhalten. Ein gleichzeitig mit dem gelben Licht leuchtendes rotes Licht bedeutet, daß das Zeichen für „Freie Fahrt“ (Abs. 3) folgen wird.

(2) Leuchtet rotes Licht in die Richtung einer Fahrbahn, so gilt dies als Zeichen für „Halt“ für den Verkehr auf dieser Fahrbahn. Bei diesem Zeichen haben sich die Lenker von Fahrzeugen im Sinne der Bestimmungen des § 37 Abs. 3 zu verhalten. Die Lenker von Fahrzeugen haben jedoch auch bei diesem Zeichen die Fahrt in der von ihnen beabsichtigten Richtung fortzusetzen, wenn ein grün leuchtender Pfeil in diese Richtung weist.

(3) Leuchtet grünes Licht in die Richtung einer Fahrbahn, so gilt dies als Zeichen für „Freie Fahrt“ für den Verkehr auf dieser Fahrbahn. Bei diesem Zeichen haben sich die Lenker von Fahrzeugen im Sinne der Bestimmungen des § 37 Abs. 5 zu verhalten. Das grüne Licht darf nicht blinken.

(4) Auf verkehrsreichen Straßen dürfen, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert, überdies auch andere, in ihrer Bedeutung leicht erkennbare Lichtzeichen zur gesonderten Regelung des Verkehrs auf einzelnen Fahrstreifen oder für bestimmte Gruppen von Straßenbenützern, z. B. für Fußgänger, verwendet werden.

(5) Ein 30- bis 50mal in der Minute blinkendes gelbes Licht kennzeichnet eine gefährliche Straßenstelle, insbesondere eine Kreuzung, auf welcher der Verkehr nicht geregelt wird.

### § 39. Anordnung der Lichtzeichen.

(1) Die Lichtzeichen sind untereinander in der Reihenfolge rot, gelb und grün anzuordnen. Sollen die Lichtzeichen auch noch durch ihre Form besonders hervorgehoben werden, so muß die Leuchtfläche des roten Lichtes rund, die Leuchtfläche des gelben Lichtes dreieckig und die Leuchtfläche des grünen Lichtes quadratisch sein.

(2) Die Anlagen zur Abgabe von Lichtzeichen sind deutlich erkennbar anzubringen. Der Abstand zwischen dem unteren Rand des Gehäuses und der Fahrbahn darf bei Anordnung am Fahrbahnrand nicht weniger als 2 m und nicht mehr als 3'50 m, bei Lichtanlagen über der Fahrbahn nicht weniger als 4'50 m und nicht mehr als 5'50 m betragen.

### § 40. Signalscheiben.

(1) Die Zeichen „Halt“ oder „Freie Fahrt“ nach den §§ 37 Abs. 3 und 5 und 38 Abs. 2 und 3 können, wenn eine solche Zeichengebung an einer Straßenstelle zur Aufrechterhaltung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs vorübergehend erforderlich ist, mittels besonderer, den genannten Arm- oder Lichtzeichen im wesentlichen entsprechenden Hilfseinrichtungen, insbesondere mittels roter und grüner Signalscheiben, gegeben werden.

(2) Wenn bei Arbeiten auf der Straße nur ein Fahrstreifen befahrbar ist, hat die Behörde unter Bedachtnahme auf die Verkehrssicherheit zu bestimmen, ob und inwieweit der Verkehr durch die in Abs. 1 bezeichneten Hilfsmittel besonders zu regeln und zu sichern ist. Sofern aus Gründen der Verkehrssicherheit keine erheblichen Bedenken entgegenstehen, kann die Behörde mit einer solchen Regelung und Sicherung des Verkehrs ein mit der Durchführung der Straßenbauarbeiten betrautes Unternehmen beauftragen.

### § 41. Hilfszeichen.

(1) Wird der Verkehr durch Armzeichen oder Lichtzeichen geregelt, so sind die Organe der Straßenaufsicht berechtigt, durch leicht verständliche und gut wahrnehmbare Zeichen einzelnen Straßenbenützern von einer solchen Regelung abweichende Anordnungen zu geben (Hilfszeichen).

(2) Die Straßenbenützer, denen Hilfszeichen gegeben werden, haben sie zu befolgen, wenn dies ohne Gefährdung von Personen und ohne Beschädigung von Sachen möglich ist.

(3) Hilfszeichen dürfen nur gegeben werden, wenn

- a) es die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs erfordert und
- b) ihre Befolgung ohne Gefährdung von Personen und ohne Beschädigung von Sachen möglich ist.

### C. Allgemeine Regelung und Sicherung des Verkehrs.

#### § 42. Verkehrsverbote, Verkehrs erleichterungen und Hinweise.

(1) Wenn und insoweit es die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des sich bewegenden oder die Ordnung des ruhenden Verkehrs, die Lage, Widmung, Pflege, Reinigung oder Beschaffenheit der Straße oder die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines an der Straße gelegenen Gebäudes oder Gebietes erfordert, hat die Behörde durch Verordnung

- a) Verkehrsverbote oder Verkehrsbeschränkungen, insbesondere dauernde oder vorübergehende Fahrverbote, Maß-, Gewichts- oder Geschwindigkeitsbeschränkungen,

Halte- oder Parkverbote oder Halte- oder Parkbeschränkungen, zu erlassen,

- b) den Straßenbenützern ein bestimmtes Verhalten vorzuschreiben, insbesondere bestimmte Gruppen von der Benützung einer Straße oder eines Straßenteiles auszuschließen oder sie auf besonders bezeichnete Straßenteile zu verweisen.

(2) Zur Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen, insbesondere von Lärm- oder Geruchsbelästigungen, hat die Behörde, soweit es erforderlich ist, durch Verordnung zu bestimmen, daß

- a) in bestimmten Gebieten oder auf bestimmten Straßen Vorrichtungen zur Abgabe von Schallzeichen nicht betätigt werden dürfen, es sei denn, daß ein solches Zeichen das einzige Mittel ist, um Gefahren von Personen abzuwenden (Hupverbot),  
b) Straßen oder Straßenteile dauernd oder zeitweise mit allen Fahrzeugen oder mit bestimmten Fahrzeugarten oder mit bestimmten Ladungen nicht befahren werden dürfen.

(3) Zum Zwecke der Erleichterung oder Beschleunigung des Verkehrs, insbesondere des Durchzugsverkehrs, hat die Behörde durch Verordnung

- a) Bundesstraßen, die das Bundesstraßengesetz, BGBl. Nr. 59/1948, als Autobahn bezeichnet, sowie Straßen ohne Überschneidungen mit anderen Straßen, sofern sie sich für den Schnellverkehr (§ 45 Abs. 1) eignen und besondere Anschlußstellen für die Zu- und Abfahrt vorhanden sind, einschließlich der Zu- und Abfahrtstraßen zu Autobahnen zu erklären,

- b) Straßen, die sich für den Schnellverkehr (§ 45 Abs. 1) eignen und für welche die in lit. a genannten Voraussetzungen nicht zutreffen, zu Autostraßen zu erklären, sofern dadurch die Verkehrsinteressen der von der Benützung der Autostraße ausgeschlossenen Straßenbenützer nicht wesentlich beeinträchtigt werden,

- c) Straßen zu Vorrangstraßen zu erklären.

(4) Wenn es die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs erfordert und aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs keine Bedenken dagegen bestehen, hat die Behörde durch Verordnung die erlaubte Höchstgeschwindigkeit in Ortsdurchfahrten (§ 41 Z. 10 a) zu erhöhen, jedoch auf nicht mehr als 70 km/h.

(5) Zur besseren Orientierung der Benützer von Straßen, insbesondere von Straßen, die dem zwischenstaatlichen Fernverkehr und dem binnenländischen Durchzugsverkehr dienen, hat die Behörde Straßen durch Verordnung mit Nummern zu versehen.

(6) Außer in den in diesem Bundesgesetz besonders angeführten Fällen, darf ein Hinweis auf Gefahren und sonstige verkehrswichtige Umstände nur unterbleiben, wenn die Gefahr oder der verkehrswichtige Umstand auch ohne einen solchen Hinweis leicht erkannt werden kann.

(7) Ein allgemeines Fahrverbot darf die Behörde nur erlassen (Abs. 1 lit. a), wenn dadurch der Verkehr in größeren Ortsteilen nicht unmöglich wird. Ist ein solches Fahrverbot wegen besonderer Umstände, z. B. wegen Straßenbau oder -erhaltungsarbeiten unvermeidbar, so hat die Behörde für die Umleitung und Aufrechterhaltung der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zu sorgen.

(8) Vor Erlassung einer Verordnung gemäß Abs. 1, 2 und 4 ist der betroffenen Gemeinde und, wenn von ihr die Interessen einer Berufsgruppe wesentlich berührt werden, auch der gesetzlichen Interessenvertretung der Berufsgruppe Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

(9) Im Falle der Unaufschiebbarkeit, insbesondere bei Elementarereignissen, Straßen- oder Baugebrechen, können auch die Organe der Straßenaufsicht oder des Straßenerhalters die in Abs. 1 bezeichneten Maßnahmen durch Anbringung der entsprechenden Straßenverkehrszeichen mit der Wirkung treffen, als ob sie von der Behörde getroffen worden wären. Hievon ist die Behörde unverzüglich zu verständigen.

(10) Dem Antrag eines Eisenbahnunternehmens, das Parken auf Bahnhofvorplätzen oder Eisenbahnzufahrtstraßen, und dem Antrag der Post- und Telegraphenverwaltung, das Parken im Bereich vor Post- und Telegraphenämtern durch Verordnung zu beschränken, ist Folge zu geben, wenn erhebliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.

### § 43. Kundmachung der Verordnungen.

(1) Die im § 42 bezeichneten Verordnungen sind durch Straßenverkehrszeichen kundzumachen. Sie treten mit der Anbringung dieser Zeichen in Kraft. Als solche Verkehrszeichen kommen in Betracht:

- a) das Gefahrenzeichen „Achtung Vorrangverkehr“ (§ 49 Z. 5),  
b) das Gefahrenzeichen „Fußgängerübergang“ (§ 49 Z. 11),  
c) die Vorschriftszeichen (§ 51),  
d) das Richtzeichen „Autobahn“ (§ 52 Z. 8 a),  
e) das Richtzeichen „Ende der Autobahn“ (§ 52 Z. 8 b),  
f) das Richtzeichen „Autostraße“ (§ 52 Z. 8 c),  
g) das Richtzeichen „Ende der Autostraße“ (§ 52 Z. 8 d),  
h) das Richtzeichen „Freie Fahrt“ (§ 52 Z. 7),  
i) das Richtzeichen „Vorrangstraße“ (§ 52 Z. 9 a),

- j) das Richtzeichen „Ende des Vorranges“ (§ 52 Z. 9 b),
- k) das Richtzeichen „Einbahnstraße“ (§ 52 Z. 10),
- l) das Richtzeichen „Ortstafel“ (§ 52 Z. 17 a),
- m) das Richtzeichen „Ortsende“ (§ 52 Z. 17 b),
- n) das Richtzeichen „Bundesstraße mit Vorrang“ (§ 52 Z. 19),
- o) das Richtzeichen „Bundesstraße ohne Vorrang“ (§ 52 Z. 20),
- p) das Richtzeichen „Landes- oder Bezirksstraße“ (§ 52 Z. 21).

(2) Läßt sich der Inhalt einer Verordnung des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau oder einer Landesregierung nicht durch ein Straßenverkehrszeichen ausdrücken, so gelten für ihre Verlautbarung die diesbezüglichen gesetzlichen Vorschriften. Verordnungen anderer Behörden, die sich durch Straßenverkehrszeichen nicht ausdrücken lassen, sind durch Anschlag auf der Amtstafel der Behörde während eines Zeitraumes von sechs Wochen kundzumachen. In einem solchen Fall tritt die Verordnung, falls in ihr kein späterer Zeitpunkt bestimmt wird, spätestens an dem dem Anschlag folgenden zweiten Tag in Kraft.

(3) Bezieht sich ein Verkehrsverbot oder eine Verkehrsbeschränkung auf Straßen mit besonderen Merkmalen innerhalb eines bestimmten Gebietes, zum Beispiel auf Straßen mit Straßenbahngleisen innerhalb einer Gemeinde, so tritt an Stelle der Kundmachung der Verordnung durch Straßenverkehrszeichen eine Kundmachung gemäß Abs. 2 erster Satz.

#### § 44. Ausnahmen in Einzelfällen.

(1) Die Behörde kann auf Antrag durch Bescheid die Benützung von Straßen mit einem Fahrzeug oder einer Ladung mit größeren als den zulässigen Maßen und Gewichten bewilligen, wenn das Vorhaben im besonderen Interesse der österreichischen Volkswirtschaft liegt, sich anders nicht durchführen läßt und keine erheblichen Erschwerungen des Verkehrs und keine wesentlichen Überlastungen der Straße verursacht. Antragsberechtigt sind der Fahrzeugbesitzer oder die Person, für welche die Beförderung durchgeführt werden soll. Liegt bereits eine entsprechende kraftfahrrechtliche Bewilligung vor, so ist eine Bewilligung nach Abs. 1 nicht erforderlich.

(2) In anderen als den im Abs. 1 bezeichneten Fällen kann die Behörde Ausnahmen von Geboten oder Verboten, die für die Benützung von Straßen gelten, auf Antrag desjenigen, der sie für sich beantragt, bewilligen, wenn ein erhebliches persönliches oder wirtschaftliches Interesse des Antragstellers eine solche Ausnahme erfordert und das öffentliche Interesse, insbesondere ein solches aus Gründen der Sicherheit, Leichtig-

keit und Flüssigkeit des Verkehrs, nicht entgegensteht.

(3) Eine Bewilligung (Abs. 1 und 2) ist, wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs erfordert, bedingt, befristet, mit Auflagen oder unter Vorschreibung der Benützung eines bestimmten Straßenzuges zu erteilen. Die Behörde hat im Falle einer Bewilligung nach Abs. 1 den Ersatz der den Straßenerhalter aus Anlaß der ausnahmsweisen Straßenbenützung erwachsenden Kosten (z. B. für die Stützung von Brücken, für die spätere Beseitigung solcher Vorkehrungen und für die Wiederinstandsetzung) und, wenn nötig, eine vor der ersten ausnahmsweisen Straßenbenützung zu erlegenden angemessene Sicherheitsleistung vorzuschreiben.

#### § 45. Autobahnen.

(1) Autobahnen dürfen nur mit Kraftfahrzeugen benützt werden, die eine Geschwindigkeit von mindestens 40 km/h auf waagrechtter Fahrbahn erreichen können und mit denen diese Geschwindigkeit überschritten werden darf (Schnellverkehr). Jeder andere Verkehr, insbesondere der Fußgängerverkehr, der Verkehr mit Fahrrädern, Motorfahrrädern und Fuhrwerken, der Viehtrieb und das Reiten, ist auf der Autobahn verboten.

(2) Zur Autobahn darf nur über die durch Richtzeichen gekennzeichneten Zufahrtstraßen zugefahren und von der Autobahn nur über die ebenso gekennzeichneten Abfahrtstraßen abgefahren werden. Ein zwischen den Fahrbahnen angelegter, der Trennung entgegengesetzter Fahrtrichtungen dienender Mittelstreifen darf weder befahren noch überfahren werden.

(3) Sind auf einer Autobahn für jede Fahrtrichtung voneinander getrennte Fahrbahnen mit wenigstens drei Fahrstreifen vorhanden, so dürfen dort auch überholende Fahrzeuge überholt werden.

(4) Muß ein Fahrzeug auf der Autobahn angehalten werden, so hat der Lenker es möglichst weit seitlich der Fahrstreifen aufzustellen und dafür zu sorgen, daß er mit ihm die Fahrt ehestens fortsetzen kann. Ist dies nicht möglich, so ist das Fahrzeug unbeschadet der Bestimmungen des § 89 über die Entfernung von Gegenständen von Straßen unverzüglich über die nächste Abfahrtstraße von der Autobahn zu entfernen.

(5) Auf der Autobahn ist verboten:

- a) umzukehren (§ 13),
- b) praktischen Fahrschulunterricht zu erteilen und Übungsfahrten (§ 101 des KFG. 1955) durchzuführen,
- c) außerhalb der durch Richtzeichen gekennzeichneten Stellen zu halten oder zu parken,

d) nach rückwärts zu fahren; dieses Verbot gilt jedoch nicht, wenn eine kurze Strecke zurückgefahren werden muß, um ein Fahrzeug in Betrieb zu nehmen oder es in den fließenden Verkehr einzuordnen.

(6) Die Errichtung von Anlagen, aus denen Fahrzeuge ihre elektrische Antriebskraft entnehmen können (z. B. Oberleitungen), ist auf, über oder neben der Autobahn verboten.

#### § 46. Autostraßen.

Autostraßen sind Vorrangstraßen; für sie gelten die im § 45 Abs. 1, 4 und 5 enthaltenen Bestimmungen über den Verkehr auf Autobahnen sinngemäß.

#### D. Straßenverkehrszeichen.

#### § 47. Anbringung der Straßenverkehrszeichen.

(1) Die Straßenverkehrszeichen (§§ 49, 51 und 52) sind als Schilder aus festem Material unter Bedachtnahme auf die Art der Straße und unter Berücksichtigung der auf ihr üblichen Verkehrsverhältnisse, namentlich der darauf üblichen Geschwindigkeit von Fahrzeugen, in einer solchen Art und Größe anzubringen, daß sie von den Lenkern herannahender Fahrzeuge leicht und rechtzeitig erkannt werden können. Im Verlauf derselben Straße sind womöglich Straßenverkehrszeichen im gleichen Ausmaß zu verwenden.

(2) Die Straßenverkehrszeichen sind auf der rechten Straßenseite anzubringen, es sei denn, daß sich aus den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes etwas anderes ergibt. Auf der linken Straßenseite oder oberhalb der Fahrbahn dürfen sie nur dann angebracht werden, wenn sie dort leichter erkannt werden können. Die zusätzliche Anbringung an anderen Stellen ist zulässig.

(3) Standsäulen für Straßenverkehrszeichen müssen grau oder rot-weiß gestrichen sein. Sofern es sich nicht um die Richtzeichen „Wegweiser“ (§ 52 Z. 15 a) oder um Straßenverkehrszeichen handelt, deren Inhalt miteinander in Zusammenhang steht, dürfen auf einer Standsäule nicht mehr als zwei solche Zeichen angebracht werden. Die Standsäulen dürfen auf Freilandstraßen nicht mehr als 2 m vom Straßenrand entfernt sein.

(4) Die senkrechte Entfernung des unteren Randes des Straßenverkehrszeichens von der Ebene der Fahrbahn darf nicht mehr als 2,20 m und nicht weniger als 0,60 m betragen. In Ortsdurchfahrten und in Berggegenden darf der waagrechte Abstand zwischen dem der Fahrbahn am nächsten liegenden Rand des Straßenverkehrszeichens und der Senkrechten über dem Fahrbahnrand ohne zwingenden Grund nicht weniger als 0,50 m und nicht mehr als 2 m betragen.

(5) Wenn es die Verkehrssicherheit erfordert, insbesondere bei unübersichtlichem Straßenverlauf, sind in angemessener Entfernung vor einem nach den Bestimmungen der §§ 48, 49, 51 und 52 angebrachten Straßenverkehrszeichen ein oder mehrere gleiche Zeichen anzubringen, unter denen auf einer Zusatztafel (§ 53) die Entfernung bis zur Straßenstelle anzugeben ist, auf die sich das Straßenverkehrszeichen bezieht. Das gilt insbesondere für die Gefahrenzeichen „FUSSGÄNGERÜBERGANG“ (§ 49 Z. 11) und „ACHTUNG VORRANGVERKEHR“ (§ 49 Z. 5), für die Vorschriftszeichen „WARTEPFLICHT BEI GEGENVERKEHR“ (§ 51 Z. 5) und „HALT VOR KREUZUNG“ (§ 51 Z. 11) und für das Richtzeichen „SPITAL“ (§ 52 Z. 2).

#### § 48. Allgemeines über Gefahrenzeichen.

(1) Die Gefahrenzeichen kündigen an, daß sich in der Fahrtrichtung auf der Fahrbahn Gefahrenstellen befinden. Die Lenker von Fahrzeugen haben sich bei Wahrnehmung dieser Zeichen in geeigneter Weise der angekündigten Gefahr entsprechend zu verhalten.

(2) Auf Autobahnen sind die Gefahrenzeichen sowohl 400 m als auch 250 m vor der Gefahrenstelle anzubringen. Auf anderen Straßen sind solche Zeichen, sofern sich aus den Bestimmungen des § 49 nichts anderes ergibt, in einer Entfernung von 150 m bis 250 m aufzustellen.

(3) Wenn es jedoch der Verkehrssicherheit besser entspricht, sind die Gefahrenzeichen in einer geringeren als in Abs. 2 bezeichneten Entfernung anzubringen. In einem solchen Falle ist unter dem Zeichen auf einer Zusatztafel die Entfernung bis zur Gefahrenstelle anzugeben.

#### § 49. Die Gefahrenzeichen.

Die Gefahrenzeichen sind

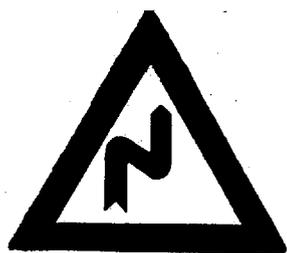
1. „QUERRINNE“ oder „AUFWÖLBUNG“



Dieses Zeichen zeigt Hindernisse, wie Querrinnen, Aufwölbungen oder aufgewölbte Brücken an.

18

## 2. „GEFÄHRLICHE KURVEN“ oder „GEFÄHRLICHE KURVE“



Diese Zeichen zeigen an:

- a) eine Rechtskurve,
- b) eine Linkskurve,
- c) eine Doppelkurve rechts beginnend,
- d) eine Doppelkurve links beginnend;

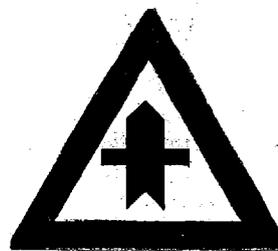
sie sind vor Kurven, die wegen ihrer Beschaffenheit oder Unübersichtlichkeit gefährlich sind, dem Verlauf der Kurve entsprechend anzubringen. Sind auf einer kurvenreichen Strecke die Kurven voneinander nicht mehr als 240 m entfernt, so genügt die Anbringung eines der ersten Kurve entsprechenden Zeichens nach lit. c oder d, unter dem auf einer Zusatztafel (§ 53) die Länge der kurvenreichen Strecke anzugeben ist.

## 3. „KREUZUNG“



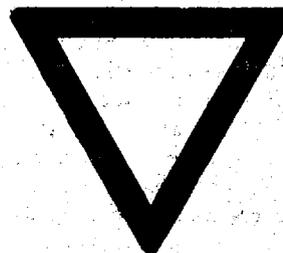
Dieses Zeichen zeigt eine Kreuzung an: in Ortsdurchfahrten ist es nur anzubringen, wenn es die Verkehrssicherheit im besonderen Maße erfordert.

## 4. „KREUZUNG MIT STRASSE OHNE VORRANG“



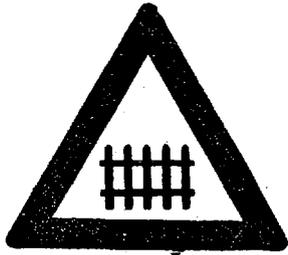
Dieses Zeichen zeigt eine Kreuzung mit einer Straße ohne Vorrang an und bedeutet, daß das in der Richtung des starken Striches fahrende Fahrzeug den Vorrang hat (§ 18).

## 5. „ACHTUNG VORRANGVERKEHR“



Dieses Zeichen ordnet an, daß gemäß § 18 Abs. 4 Vorrang zu geben ist. Es ist in Ortsdurchfahrten höchstens 25 m, auf Freilandstraßen höchstens 50 m vor einer Kreuzung mit einer Vorrangstraße oder mit einer Straße mit starkem Verkehr anzubringen, sofern nicht das Vorschrittszeichen „HALT VOR KREUZUNG“ (§ 51 Z. 11) erforderlich ist. Wenn sich aus Bodenmarkierungen (§ 9 Z. 3) nichts anderes ergibt, darf nur bis an eine Stelle herangefahren werden, von der aus über die Straße mit Vorrangverkehr ausreichende Übersicht besteht.

## 6 a. „BAHNÜBERGANG MIT SCHRANKEN“



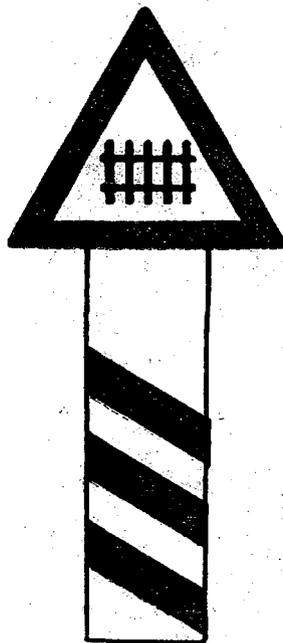
Dieses Zeichen kündigt einen durch Schranken gesicherten Eisenbahnübergang an; es ist vor einem jeden so gesicherten Bahnübergang anzubringen.

## 6 b. „BAHNÜBERGANG OHNE SCHRANKEN“



Dieses Zeichen kündigt einen nicht durch Schranken gesicherten Eisenbahnübergang an; es ist vor einem jeden solchen Bahnübergang anzubringen, gleichgültig ob er mit einer Signalanlage versehen ist oder nicht.

## 6 c. „BAKEN“

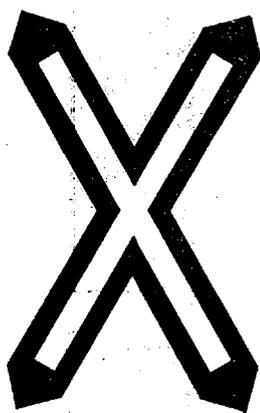


Diese Zeichen zeigen Eisenbahnübergänge an und sind beiderseits der Straße anzubringen; die Baken mit den 3 roten schräg gestellten Balken

20

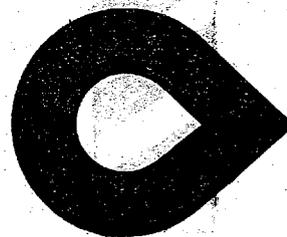
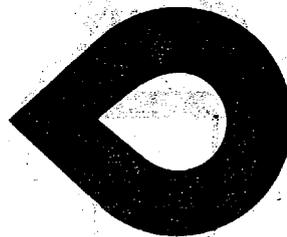
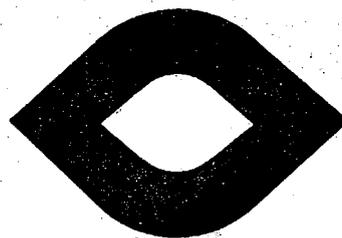
sind unter den in 6 a und 6 b angeführten Zeichen ungefähr 240 m, die Baken mit 2 Balken ungefähr 160 m und die Baken mit einem Balken ungefähr 80 m vor dem Bahnübergang anzubringen. Diese Zeichen sind vor allen schienengleichen Eisenbahnübergängen auf Straßen, die für den Durchzugsverkehr von Bedeutung sind, dann anzubringen, wenn es sich um eine Haupt- oder Nebenbahn im Sinne des § 4 Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957, handelt. Auf anderen Straßen sind die Baken dann anzubringen, wenn die Verkehrssicherheit dringend erfordert.

## 6 d. „ANDREASKREUZ“



Dieses Zeichen zeigt einen Bahnübergang ohne Schranken an. Näheres über die Anbringung dieses Zeichens und über das Verhalten der Straßenbenützer bei einem solchen Zeichen ergibt sich aus eisenbahnrechtlichen Vorschriften.

## 6 e. „ACHTUNG PFEIFISIGNALE“



Dieses Zeichen unter dem „ANDREAS-KREUZ“ zeigt an, daß auf die Warnsignale der Schienenfahrzeuge zu achten ist. Näheres ergibt sich aus eisenbahnrechtlichen Vorschriften.

#### 7. „GEFAHRLICHES GEFÄLLE“



Das Zeichen zeigt ein Gefälle der Straße an und ist aufzustellen, wenn die Neigung mehr als 10% beträgt oder wenn sie wegen der örtlichen Verhältnisse besonders gefährlich ist. Das Gefälle ist in Prozenten anzugeben. Die Angabe hat sich auf den steilsten Teil der Strecke zu beziehen. Die Länge der Gefällstrecke ist, wenn sie an ihrem Beginn nicht gleich überblickt oder aus ihren örtlichen Verhältnissen geschlossen werden kann, auf einer Zusatztafel anzugeben.

#### 8. „ENGPASS“ (Straßenenge)



Dieses Zeichen zeigt eine gefährliche Verengung der Fahrbahn an.

#### 9. „BAUSTELLE“



Dieses Zeichen zeigt Arbeiten auf oder neben der Straße an.

#### 10. „SCHLEUDERGEFAHR“



Dieses Zeichen zeigt Stellen an, auf denen auf der Fahrbahn unter besonderen Verhältnissen Gleitgefahr besteht.

#### 11. „FUSSGÄNGERÜBERGANG“



Dieses Zeichen zeigt einen Schutzweg (§ 2 Z. 11) an. Es ist vor jedem Schutzweg aufzustellen. Die Aufstellung darf jedoch unterbleiben, wenn sich der Schutzweg auf einer Straßenstelle befindet, auf der der Verkehr durch Arm- oder Lichtzeichen geregelt wird und auf der in der Zeit, in der eine solche Regelung nicht stattfindet, gelbes Licht blinkt.

#### 12. „KINDER“



Dieses Zeichen zeigt Stellen z. B. in der Nähe von Schulen, Kindergärten und Spielplätzen an, wo sich häufig Kinder aufhalten; es ist unmittelbar vor der Gefahrenstelle anzubringen.

22

## 13 a. „ACHTUNG TIERE“



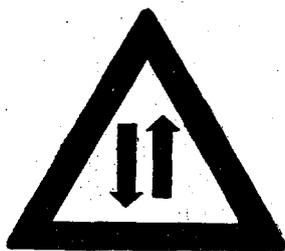
Dieses Zeichen zeigt den Beginn eines Gebietes an, wo mit unbegleiteten Weidetieren zu rechnen ist.

## 13 b. „ACHTUNG WILDWECHSEL“



Dieses Zeichen zeigt ein Gebiet an, wo damit zu rechnen ist, daß Wild die Straße überquert.

## 14. „ACHTUNG GEGENVERKEHR“



Dieses Zeichen zeigt an, daß auf Straßen, auf denen sonst nur in einer Richtung gefahren wird, mit Gegenverkehr zu rechnen ist.

## 15. „ANDERE GEFAHR“



Dieses Zeichen zeigt andere als in den Ziff. 1 bis 14 angeführte Gefahrenstellen an. Auf einer

Zusatztafel unter dem Zeichen kann die Gefahr näher bezeichnet werden, z. B. Fahre, Steinschlag, Steigung (in Prozenten) und dergleichen. An Stelle des Balkens im Zeichen kann ein vom Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau durch Verordnung zu bestimmendes, die betreffende Gefahr darstellendes Sinnbild treten.

## § 50. Allgemeines über Vorschriftszeichen.

(1) Die Vorschriftszeichen sind vor der Stelle, für die sie gelten, anzubringen. Gilt die Vorschrift für eine längere Straßenstrecke, so ist das Ende der Strecke durch ein gleiches Zeichen, unter dem eine Zusatztafel mit der Aufschrift „ENDE“ anzubringen ist, kenntlich zu machen, sofern sich aus den Bestimmungen des § 51 nichts anderes ergibt. Innerhalb dieser Strecke ist das Zeichen zu wiederholen, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert.

(2) Die Vorschriftszeichen „EINBIEGEN VERBOTEN“ (§ 51 Z. 2) und „VORGESCHRIEBENE FAHRTRICHTUNG“ (§ 51 Z. 15) sind im angemessenen Abstand vor der betreffenden Straßenkreuzung, das Vorschriftszeichen „HALT VOR KREUZUNG“ (§ 51 Z. 11) ist auf Freilandstraßen höchstens 50 m und in Ortsdurchfahrten höchstens 25 m vor der Kreuzung aufzustellen.

(3) Bei den Verbotsschildern (§ 51) können an Stelle einer Zusatztafel die in § 53 bezeichneten Angaben im roten Rand des Straßenverkehrszeichens einzeilig und leicht lesbar angebracht werden, wenn die Erkennbarkeit des Zeichens nicht beeinträchtigt wird.

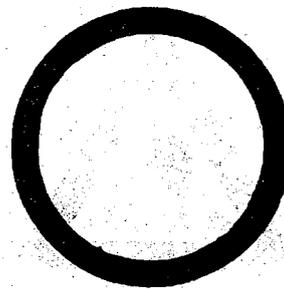
## § 51. Die Vorschriftszeichen.

Die Vorschriftszeichen sind

- a) die Verbotsschilder (Z. 1 bis 14) oder
- b) die Gebotszeichen (Z. 15 und 16).

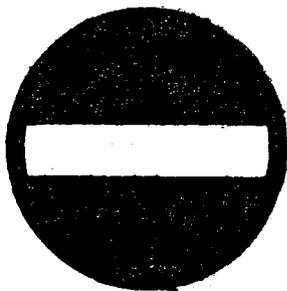
## a) Verbotsschilder.

## 1. „FAHRVERBOT (IN BEIDEN RICHTUNGEN)“



Dieses Zeichen zeigt an, daß das Fahren in beiden Fahrtrichtungen verboten ist.

## 2. „EINFAHRT VERBOTEN“



Dieses Zeichen zeigt an, daß die Einfahrt verboten ist und daß es sich um eine nur von der entgegengesetzten Richtung zu befahrende Einbahnstraße handelt.

## 3 a. „EINBIEGEN NACH LINKS VERBOTEN“

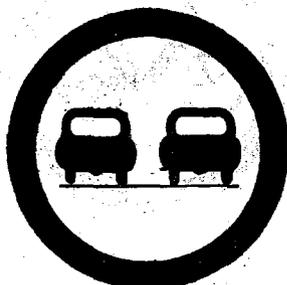


## 3 b. „EINBIEGEN NACH RECHTS VERBOTEN“



Diese unter 3 a und 3 b angeführten Zeichen zeigen je nach der Richtung des Pfeiles an, daß das Einbiegen in die nächste Querstraße nach rechts oder links verboten ist.

## 4 a. „ÜBERHOLEN VERBOTEN“



Dieses Zeichen zeigt an, daß das Überholen von mehrspurigen Kraftfahrzeugen (§ 2 Z. 21) verboten ist. Es ist auf beiden Seiten der Fahrbahn anzubringen.

## 4 b. „ENDE DES ÜBERHOLVERBOTES“



Dieses Zeichen zeigt das Ende des Überholverbotes (Z. 4 a) an.

## 5. „WARTEPFLICHT BEI GEGENVERKEHR“



Dieses Zeichen zeigt an, daß der Lenker eines in der durch den roten Pfeil bezeichneten Fahrrichtung fahrenden Fahrzeuges bei Gegenverkehr zu warten hat.

## 6 a. „FAHRVERBOT FÜR ALLE KRAFTFAHRZEUGE AUSSER EINSPURIGEN MOTORRADERN“



Dieses Zeichen zeigt an, daß das Fahren mit allen mehrspurigen Kraftfahrzeugen verboten ist.

## 6 b. „FAHRVERBOT FÜR MOTORRADER“



Dieses Zeichen zeigt an, daß das Fahren mit allen einspurigen Kraftfahrzeugen verboten ist.

24

## 6 c. „FAHRVERBOT FÜR ALLE KRAFTFAHRZEUGE“



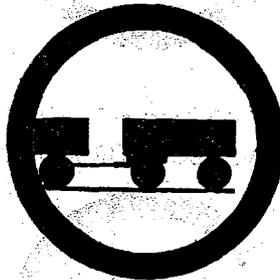
Dieses Zeichen zeigt an, daß das Fahren mit allen Kraftfahrzeugen verboten ist.

## 7 a. „FAHRVERBOT FÜR LASTFAHRZEUGE“



Dieses Zeichen zeigt an, daß das Fahren mit Lastfahrzeugen verboten ist. Die Gewichtsangabe bedeutet, daß das Verbot nur für ein Lastfahrzeug gilt, wenn dessen eigenes tatsächliches Gesamtgewicht oder das tatsächliche Gesamtgewicht eines mitgeführten Anhängers das angegebene Gewicht überschreitet.

## 7 b. „FAHRVERBOT FÜR LASTKRAFTFAHRZEUGE MIT ANHÄNGER“



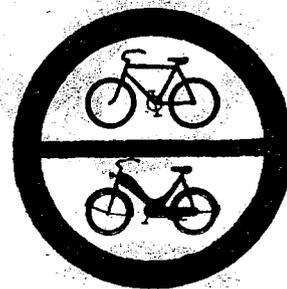
Dieses Zeichen zeigt an, daß das Fahren mit Lastkraftwagen mit Anhänger verboten ist. Die Gewichtsangabe bedeutet, daß das Mitführen von Anhängern verboten ist, deren tatsächliches Gesamtgewicht das angegebene Gewicht überschreitet. Der Verkehr von Sattelkraftfahrzeugen und von Zugmaschinen mit einem Anhänger ist jedoch gestattet.

## 7 c. „FAHRVERBOT FÜR FUHRWERKE“



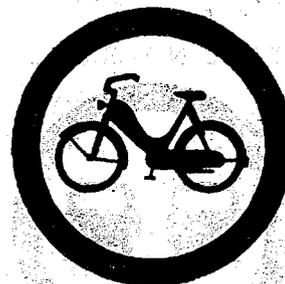
Dieses Zeichen zeigt an, daß die Einfahrt für Fuhrwerke (§ 2 Z. 20) verboten ist.

## 8 a. „FAHRVERBOT FÜR FAHRRÄDER UND MOTORFAHRRÄDER“



Dieses Zeichen zeigt an, daß das Fahren mit Fahrrädern und mit Motorfahrrädern verboten ist. Das Schieben dieser Fahrzeuge ist jedoch gestattet.

## 8 b. „FAHRVERBOT FÜR MOTORFAHRRÄDER“



Dieses Zeichen zeigt an, daß das Fahren mit Motorfahrrädern mit laufendem Motor sowie das Laufenlassen der Motore solcher Fahrzeuge am Stand verboten ist. Das Schieben dieser Fahrzeuge ist jedoch gestattet.

9 a. „FAHRVERBOT FÜR ÜBER ... m BREITE FAHRZEUGE“



Dieses Zeichen zeigt an, daß das Fahren mit Fahrzeugen, deren größte Breite die im Zeichen angegebene Breite überschreitet, verboten ist.

9 b. „FAHRVERBOT FÜR ÜBER ... m HOHE FAHRZEUGE“



Dieses Zeichen zeigt an, daß das Fahren mit Fahrzeugen, deren größte Höhe die im Zeichen angegebene Höhe überschreitet, verboten ist.

9 c. „FAHRVERBOT FÜR FAHRZEUGE MIT ÜBER ... t GESAMTGEWICHT“



Dieses Zeichen zeigt an, daß das Fahren mit Fahrzeugen, deren tatsächliches Gesamtgewicht das im Zeichen angegebene Gewicht überschreitet, verboten ist.

9 d. „FAHRVERBOT FÜR ALLE FAHRZEUGE MIT ÜBER ... t ACHSDRUCK“



Dieses Zeichen zeigt an, daß das Fahren mit Fahrzeugen, deren Achsdruck den im Zeichen angegebenen Achsdruck überschreitet, verboten ist.

10 a. „GESCHWINDIGKEITSBESCHRÄNKUNG (ERLAUBTE GESCHWINDIGKEIT)“



Dieses Zeichen zeigt an, daß das Überschreiten der Fahrgeschwindigkeit, die als Stundenkilometeranzahl im Zeichen angegeben ist, ab dem Standort des Zeichens verboten ist, ob und in welcher Entfernung es vor schienengleichen Eisenbahnübergängen anzubringen ist, ergibt sich aus den eisenbahnrechtlichen Vorschriften.

10 b. „ENDE DER GESCHWINDIGKEITSBESCHRÄNKUNG“



Dieses Zeichen zeigt das Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung an. Es ist nach jedem Zeichen gemäß Z. 10 a anzubringen und kann auch auf der Rückseite des für die Gegenrichtung geltenden Zeichens angebracht werden.

## 11. „HALT VOR KREUZUNG“



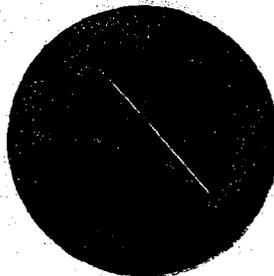
Dieses Zeichen ordnet an, daß vor einer Kreuzung anzuhalten und gemäß § 18 Abs. 3 Vorrang zu geben ist. Fehlt eine Bodenmarkierung (§ 9 Abs. 4) oder ist sie nicht sichtbar, so ist das Fahrzeug an einer Stelle anzuhalten, von der aus gute Übersicht besteht. Es ist nur vor solchen Kreuzungen anzubringen, die besonders gefährlich sind und an denen die Lenker von Fahrzeugen die Verkehrslage in der Regel nur dann richtig beurteilen können, wenn sie anhalten. Ob und in welcher Entfernung es vor schienengleichen Eisenbahnübergängen anzubringen ist, ergibt sich aus den eisenbahnrechtlichen Vorschriften.

## 12. „HALT ZOLL“



Dieses Zeichen zeigt eine Zollstelle an, bei der zwecks Zollkontrolle anzuhalten ist. Mit entsprechend geänderter Aufschrift zeigt das Zeichen auch andere Stellen an, an denen der Fahrzeuglenker anzuhalten und bestimmte Bedingungen zu erfüllen hat, z. B. „MAUT“.

## 13. „BESCHRÄNKUNG FÜR HALTEN ODER PARKEN“



Dieses Zeichen zeigt mit der Zusatztafel „Anfang“ den Beginn und mit der Zusatztafel „Ende“ das Ende einer Strecke an, auf der das Parken verboten ist. Das Verbot bezieht sich auf die Straßenseite, auf der sich diese Zeichen befinden. Folgende unter dem Zeichen angebrachte Zusatztafeln zeigen an:

- a) die Zusatztafel mit der Aufschrift „HALTEN VERBOTEN“, daß auch das Halten verboten ist,
- b) die Zusatztafel mit der Angabe bestimmter Stunden, daß das Verbot während der angegebenen Stunden gilt,
- c) die Zusatztafel mit der Angabe bestimmter Tage, daß das Verbot an den angegebenen Tagen gilt; beginnt das Verbot nicht um 0 Uhr oder endet es nicht um 24 Uhr, so ist auf der Zusatztafel überdies auch noch der Zeitpunkt des Beginnes oder des Endes des Verbotes anzugeben.
- d) die Zusatztafel mit der Aufschrift „MEHR ALS .. MINUTEN“, daß das Verbot nur für das länger als .. Minuten dauernde Parken gilt,
- e) die Zusatztafel mit der Aufschrift „ZONE“, daß das Gebiet innerhalb dieser Zeichen eine Kurzparkzone (§ 22) ist,
- f) die Zusatztafel mit Pfeilen den Verlauf der Strecke auf der die Beschränkung gilt; kann die Geltung der Beschränkung auf diese Weise unmißverständlich zum Ausdruck gebracht werden, so genügt ein Vorschriftszeichen.

Die Anbringung weiterer Angaben auf den unter lit. a bis lit. f bezeichneten Zusatztafeln sowie die Anbringung von Zusatztafeln mit anderen Angaben ist zulässig.

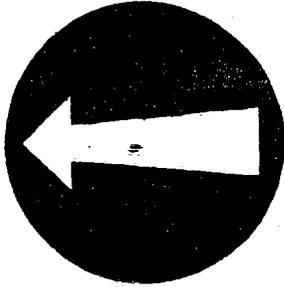
## 14. „HUPVERBOT“



Dieses Zeichen zeigt an, daß die Betätigung der Vorrichtungen zur Abgabe von Schallzeichen verboten ist, wenn zur Abwendung einer Gefahr von einer Person ein anderes Mittel ausreicht. Die Zusatztafel mit der Angabe bestimmter Stunden zeigt die Geltungsdauer des Verbotes an. Das Ende dieses Verbotes ist durch das gleiche Zeichen mit der Zusatztafel „ENDE“ kenntlich zu machen.

## b) Gebotszeichen.

## 15. „VORGESCHRIEBENE FAHRTRICHTUNG“



Dieses Zeichen zeigt an, daß Fahrzeuglenker nur in der durch den Pfeil angegebenen Fahrtrichtung fahren dürfen. Der Pfeil kann der jeweiligen örtlichen Verkehrslage entsprechend, z. B. senkrecht, gebogen, geneigt oder mit mehr als einer Spitze, ausgeführt sein. Durch eine Zusatztafel oder durch weiße Aufschrift im blauen Feld unter dem Pfeil kann angezeigt werden, daß das Gebot nur für eine bestimmte Gruppe von Straßenbenützern gilt.

## 16. „RADWEG“



Dieses Zeichen zeigt an, daß Lenker von einspurigen Fahrrädern nur den Radweg benutzen dürfen.

## § 52. Die Richtzeichen.

Die Richtzeichen weisen auf verkehrswichtige Umstände hin. Sie sind

- a) Hinweiszeichen (Z. 1 a bis 12),
- b) Vorwegweiser (Z. 13 a bis 13 c),
- c) Wegweiser (Z. 14 bis 16),
- d) Ortsbezeichnungstafeln (Z. 17 a und 17 b),
- e) Straßenbezeichnungstafeln (Z. 18 bis 21) oder
- f) Voranzeigetafeln (Z. 22).

## 1 a. „PARKEN“



Dieses Zeichen kennzeichnet einen Parkplatz.

## 1 b. „ZUM PARKPLATZ“



Dieses Zeichen weist auf einen Parkplatz hin.

## 2. „SPITAL“

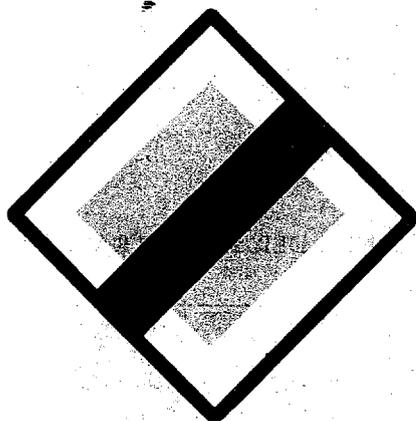


Dieses Zeichen weist auf eine Heilstätte oder auf ein Krankenhaus hin. Jeder Lärm ist zu vermeiden; es muß damit gerechnet werden, daß Kranke und Gebrechliche die Straße überqueren.

30

rangstraße eine Straße ohne Vorrang befindet, so ist der Verlauf der Vorrangstraße auf einer Zusatztafel durch Pfeile erkennbar zu machen. Vor der Einmündung der geradeaus verlaufenden Straße in den Zug der Vorrangstraße ist das Vorschriftszeichen „HALT VOR KREUZUNG“ (§ 51 Z. 11) aufzustellen.

## 9 b. „ENDE DES VORRANGES“



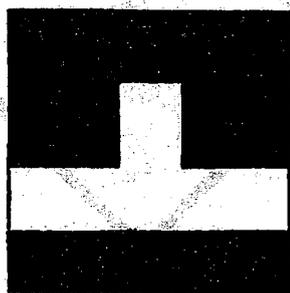
Dieses Zeichen zeigt das Ende einer Vorrangstraße an.

## 10. „EINBAHNSTRASSE“



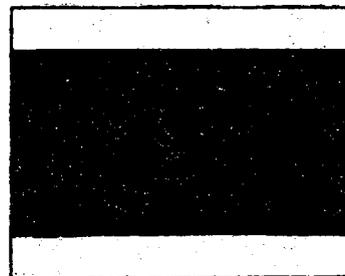
Dieses Zeichen zeigt eine Einbahnstraße an und weist in die zulässige Fahrtrichtung.

## 11. „SACKGASSE“



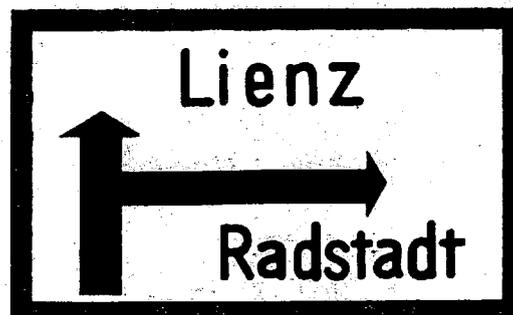
Dieses Zeichen zeigt an, daß die Durchfahrt durch eine Straße nicht möglich ist.

## 12. „LATERNEN, DIE NICHT DIE GANZE NACHT ÜBER LEUCHTEN“



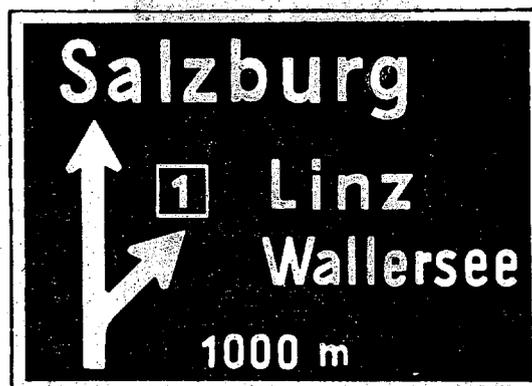
Dieses Zeichen an einer Straßenlaterne weist darauf hin, daß sie noch während der Dunkelheit abgeschaltet wird.

## 13 a. „VORWEGWEISER“



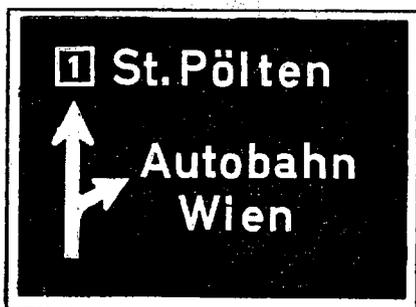
Dieses Zeichen zeigt den Straßenverlauf und wichtige Abzweigungen an. Es ist, falls erforderlich, auf Autostraßen 500 m bis 1000 m, auf anderen Straßen 100 m bis 200 m vor Kreuzungen aufzustellen. Vorrangstraßen werden mit breiten, andere Straßen mit schmalen Strichen angezeigt. Überdies kann neben dem Ortsnamen die Straßennummer gesetzt werden; hierbei bedeutet eine viereckige Umrandung der Nummer eine Vorrangstraße, eine kreisförmige Umrandung der Nummer eine andere Straße.

## 13 b. „VORWEGWEISER — AUTOBAHN“



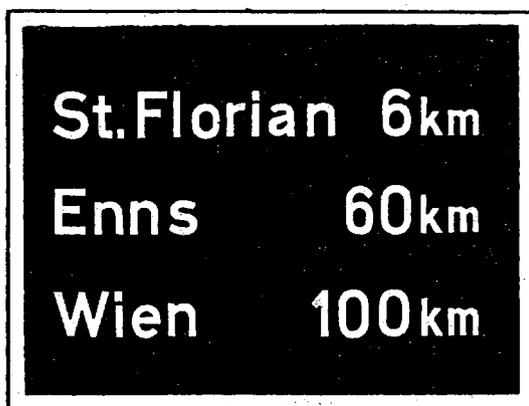
Dieses Zeichen ist als Vorwegweiser 500 m bis 1000 m vor dem Beginn der Ausfahrt aus der Autobahn anzubringen.

13 c. „VORWEGWEISER ZUR AUTOBAHN“



Dieses Zeichen zeigt vor einer Kreuzung den Weg zur Autobahn an.

14. „ORIENTIERUNGSTAFEL — AUTOBAHN“



Dieses Zeichen zeigt Entfernungen auf der Autobahn an.

15 a. „WEGWEISER“



Dieses Zeichen zeigt auf einer Kreuzung die Richtung an, in der ein Ort liegt. Auf dem Zeichen können auch die Namen mehrerer Orte, die in der gleichen Richtung liegen, angegeben werden.

15 b. „WEGWEISER — AUTOBAHN“



Diese Zeichen zeigen den Weg auf Autobahnen an. Der trapezförmige Wegweiser wird am Beginn, der pfeilförmige am Ende der Ausfahrt aus einer Autobahn angebracht.

15 c. „WEGWEISER ZUR AUTOBAHN“



Dieses Zeichen zeigt an einer Kreuzung den Weg zur Autobahn an.

16. „UMLEITUNG“



Dieses Zeichen zeigt die Umleitung des Durchzugsverkehrs an.

17 a. „ORTSTAFEL“



32

Dieses Zeichen gibt den Namen eines Ortes an und ist am jeweiligen Beginn des verbauten Gebietes anzubringen. Ein Gebiet ist dann verbaut, wenn die örtliche Zusammengehörigkeit mehrerer Bauwerke leicht erkennbar ist.

17 b. „ORTSENDE“



Dieses Zeichen ist auf der Rückseite des Zeichens „ORTSTAFEL“ anzubringen; außerdem kann ihm die Entfernung bis zum nächsten Ort beigefügt werden.

18. „INTERNATIONALER HAUPTVERKEHRSWEG“



Dieses Zeichen zeigt den Verlauf eines internationalen Hauptverkehrsweges an.

19. „BUNDESSTRASSE MIT VORRANG“



Dieses Zeichen zeigt den Verlauf einer Bundesstraße mit Vorrang an.

20. „BUNDESSTRASSE OHNE VORRANG“



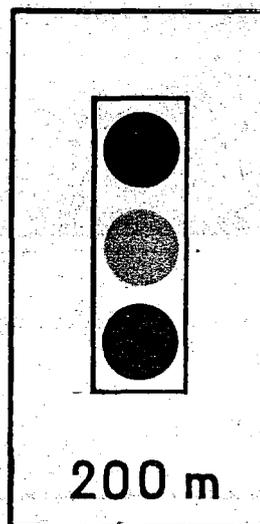
Dieses Zeichen zeigt den Verlauf einer Bundesstraße ohne Vorrang an.

21. „LANDES- ODER BEZIRKSSTRASSE“



Dieses Zeichen zeigt den Verlauf einer Landes- oder Bezirksstraße an.

22. „VORANZEIGER FÜR VERKEHRSAMPEL“



Dieses Zeichen zeigt an, daß sich in 100 m bis 200 m eine Anlage für Lichtzeichen befindet. Unter dem Sinnbild kann im Zeichen die Entfernung bis zu dieser Anlage angegeben werden. Es ist nur dann anzubringen, wenn mit dem Vorhandensein einer Verkehrsampel üblicherweise nicht gerechnet werden muß oder wenn die Anlage schlecht wahrnehmbar ist.

### § 53. Zusatztafeln.

(1) Unter den in den §§ 49, 51 und 52 genannten Straßenverkehrszeichen können auf Zusatztafeln weitere, das Straßenverkehrszeichen erläuternde oder wichtige, sich auf das Straßenverkehrszeichen beziehende, dieses erweiternde oder einschränkende oder der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs dienliche Angaben gemacht werden.

(2) Die Angaben auf Zusatztafeln müssen möglichst kurz und leicht verständlich sein. Insbesondere kann auch durch Pfeile in die Richtung der Gefahr oder des verkehrswichtigen Umstandes gewiesen werden.

(3) Die Zusatztafeln sind Straßenverkehrszeichen. Sie sind, sofern sich aus den Bestimmungen des § 52 Z. 6 nichts anderes ergibt, rechteckige, weiße Tafeln; sie dürfen das darüber befindliche Straßenverkehrszeichen seitlich nicht überragen.

(4) Zusatztafeln dürfen nicht verwendet werden, wenn ihre Bedeutung durch ein anderes Straßenverkehrszeichen zum Ausdruck gebracht werden kann.

### E. Verkehrsleiteneinrichtungen.

#### § 54. Anbringung der Verkehrsleiteneinrichtungen.

(1) Als Verkehrsleiteneinrichtungen dienen Bodenmarkierungen auf der Straße, wie nicht unterbrochene Längsmarkierungen (Sperrlinien), Quer- oder Parkplatzlinien, Schraffen, Richtungspfeile, Fahrbahnbegrenzungen, Buchstaben, Buchstabengruppen u. dgl.

(2) Die Verkehrsleiteneinrichtungen können vom Straßenerhalter ohne behördlichen Auftrag angebracht werden. Die Behörde kann ihm jedoch, wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs erfordert, vorschreiben, Verkehrsleiteneinrichtungen zu entfernen oder an den von ihr bestimmten Stellen anzubringen.

#### § 55. Leitlinien und Sperrlinien.

(1) Leitlinien können aus unterbrochenen Strichen sowohl mit Farbe auf die Fahrbahn gemalt als auch durch Stein-, Punkt-, Nagel- oder Metallplattenreihen ausgeführt werden.

(2) Werden vor Hindernissen auf der Fahrbahn Sperrlinien gezogen, um den Verkehr am Hindernis vorbeizulenken, so kann der zwischen den Sperrlinien liegende Raum zur besseren Kenntlichmachung durch Schraffen ausgefüllt werden.

#### § 56. Markierung am Fahrbahnrand und in der Fahrbahnmitte.

(1) Werden zur besseren Kenntlichmachung des Verlaufes der Fahrbahn ihre Ränder durch Rückstrahleinrichtungen gekennzeichnet, so ist für

den rechten Rand im Sinne der Fahrtrichtung die Farbe Rot und für den linken die Farbe Weiß zu verwenden.

(2) Für Sperr- und Leitlinien ist die Farbe Gelb zu verwenden.

(3) Zur besseren Kenntlichmachung der innerhalb der Fahrbahn liegenden Schutzinseln, Haltestelleninseln u. dgl. ist die Farbe Gelb zu verwenden.

## V. ABSCHNITT.

### Allgemeine Vorschriften über den Fahrzeugverkehr.

#### § 57. Lenker von Fahrzeugen.

(1) Personen, die sich in einem durch Alkohol oder Suchtgiften beeinträchtigten Zustand befinden, dürfen ein Fahrzeug weder lenken noch in Betrieb nehmen. Das gleiche gilt für Personen, die sich in einer solchen körperlichen oder geistigen Verfassung befinden, in der sie ein Fahrzeug nicht zu beherrschen oder die beim Lenken eines Fahrzeuges zu beachtenden Rechtsvorschriften nicht zu befolgen vermögen.

(2) Stellt der Lenker unterwegs fest, daß der Zustand des Fahrzeuges oder der sich darauf befindlichen Ladung nicht den rechtlichen Vorschriften entspricht und kann er einen solchen Zustand nicht sofort beheben, so darf er die Fahrt bis zum nächsten Ort, wo der vorschriftswidrige Zustand behoben werden kann, fortsetzen, jedoch nur dann, wenn er die notwendigen Sicherheitsvorkehrungen zur Hintanhaltung einer Gefährdung von Personen oder einer Beschädigung von Sachen treffen kann.

(3) Die Bestimmungen des Abs. 2 gelten auch dann, wenn der Lenker wegen eines nicht den rechtlichen Vorschriften entsprechenden Zustandes des Fahrzeuges oder der sich darauf befindlichen Ladung von einem Organ der Straßenaufsicht beanstandet wird. Die Organe der Straßenaufsicht können jedoch aus Gründen der Verkehrssicherheit die Weiterfahrt verbieten, wenn sich das Fahrzeug oder die sich darauf befindliche Ladung in einem den rechtlichen Vorschriften nicht entsprechenden Zustand befindet.

(4) Ist der Lenker eines Fahrzeuges nicht auch dessen Besitzer, so hat er, wenn sich das Fahrzeug oder die sich darauf befindende Ladung nicht in einem den rechtlichen Vorschriften entsprechenden Zustand befindet, dies dem Besitzer des Fahrzeuges zu melden.

#### § 58. Verbot des Lenkens von Fahrzeugen.

(1) Die Behörde hat einer Person das Lenken von Fahrzeugen zu verbieten, wenn sie

- a) wegen körperlicher oder geistiger Mängel zum Lenken eines Fahrzeuges ungeeignet ist oder

(2) Sofern sich aus den Bestimmungen des Abs. 3 nichts anderes ergibt, darf ein Radfahrer auf dem Fahrrad nur ein Kind im Alter bis zu acht Jahren mitführen; für das Kind muß ein eigener Sitz vorhanden sein (§ 65 Abs. 4).

(3) Personen über acht Jahre dürfen nur auf Fahrrädern besonderer Bauart mitgeführt werden (§ 65 Abs. 5).

#### § 65. Beschaffenheit und Ausrüstung des Fahrrades.

(1) Das Fahrrad muß der Größe des Radfahrers angepaßt sein.

(2) Jedes einspurige Fahrrad muß ausgerüstet sein

1. mit zwei voneinander unabhängigen, sicher wirkenden Bremsvorrichtungen,

2. mit einer helltönenden Glocke zum Abgeben von Warnungszeichen,

3. mit einer helleuchtenden mit dem Fahrrad fest verbundenen Lampe mit weißem oder gelblichem nicht blendendem Licht, das die Fahrbahn mindestens 15 m, jedoch nicht mehr als 20 m weit nach vorne ausreichend beleuchtet,

4. mit einem roten Rücklicht, das so geschaltet sein muß, daß bei seinem Versagen auch die Lampe (Z. 3) erlischt,

5. mit einem roten Rückstrahler mit einer Lichteintrittsfläche von mindestens 20 cm<sup>2</sup>, der nicht höher als 60 cm über der Fahrbahn angebracht sein darf und bei Dunkelheit und klarem Wetter im Lichte eines Scheinwerfers auf 150 m sichtbar ist; der Rückstrahler darf mit dem Rücklicht (Z. 4) verbunden sein,

6. mit gelben Rückstrahlern an den Pedalen.

(3) Für einspurige Fahrräder, die einen Anhänger mitführen, gelten außer den Vorschriften des Abs. 1 noch folgende Bestimmungen:

1. eine der Bremsen (Abs. 2 Z. 1) muß feststellbar sein,

2. der Tretmechanismus muß so übersetzt sein, daß der Lenker das Fahrrad sicher beherrschen kann.

(4) Der für ein mitführendes Kind bestimmte Sitz muß der Größe des Kindes entsprechen und mit dem Fahrrad fest und sicher verbunden sein. Er muß so angebracht und beschaffen sein, daß der Radfahrer durch das Kind nicht in seiner Sicht, Aufmerksamkeit oder Bewegungsfreiheit behindert oder in seiner Sicherheit gefährdet werden kann.

(5) Fahrräder zum Mitführen von Personen über acht Jahre müssen für diese einen eigenen Sitz, eigene Handgriffe und eigene Tretkurbeln haben (Tandemfahrräder).

#### § 66. Fahrradanhänger und mehrspurige Fahrräder.

(1) Fahrradanhänger dürfen nur einachsiger sein; sie müssen mit dem Fahrrad gelenkig und betriebssicher verbunden und vorne mit zwei weißen und hinten mit zwei roten Rückstrahlern ausgestattet sein, welche die Breite des Anhängers erkennen lassen. Wird durch den Anhänger oder durch die Ladung das Rücklicht des Fahrrades (§ 65 Abs. 2 Z. 4) verdeckt, so ist am Anhänger ein entsprechendes Rücklicht anzubringen.

(2) Die Bestimmungen über die Beschaffenheit und Ausrüstung von einspurigen Fahrrädern und von Fahrradanhängern gelten für mehrspurige Fahrräder mit der Maßgabe, daß bei diesen zwei Lampen (§ 65 Abs. 2 Z. 3) in gleicher Höhe so angebracht sein müssen, daß sie die seitliche Begrenzung des Fahrrades erkennen lassen.

(3) Das Ladegewicht darf bei der Beförderung von Lasten mit mehrspurigen Fahrrädern oder Fahrradanhängern 100 kg nicht überschreiten. Zur Beförderung von schweren Lasten und von Personen ist eine Bewilligung der Behörde erforderlich, die dann zu erteilen ist, wenn unter Bedachtnahme auf die Beschaffenheit des Fahrrades und des Fahrradanhängers die Verkehrssicherheit nicht gefährdet ist. Die Bewilligung kann unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit Bedingungen enthalten.

#### § 67. Verhalten der Radfahrer.

(1) Auf Straßen mit Radwegen oder Radfahrstreifen ist mit einspurigen Fahrrädern ohne Anhänger der Radweg oder der Fahrradstreifen zu benutzen. Mit mehrspurigen Fahrrädern und mit Fahrrädern mit Anhänger ist die Fahrbahn zu benutzen. Auf Gehsteigen ist das Radfahren und das Schieben eines Fahrrades in der Längsrichtung verboten. In Ortsdurchfahrten hat der Radfahrer vor dem Überqueren der Gehsteige (§ 8 Abs. 4) abzusteigen.

(2) Radfahrer dürfen nur auf Radwegen nebeneinander fahren. Fahrräder dürfen nicht nebeneinander geschoben werden. Radfahrer dürfen beim Einbiegen von Radwegen oder Fahrradstreifen auf die Fahrbahn andere Straßenbenutzer weder gefährden noch behindern.

(3) Es ist verboten,

a) Fahrräder zu nicht üblichen Zwecken, zum Beispiel zu Wettfahrten ohne behördliche Bewilligung (§ 63), Karussellfahren oder Freihändigfahren, zu gebrauchen,

b) beim Radfahren unbesetzte Fahrräder mitzuführen.

(4) Fahrräder sind so aufzustellen, daß sie nicht umfallen oder den Verkehr behindern können.

(5) Gegenstände, die am Anzeigen der Fahrtrichtungsänderung und Geschwindigkeitsverminderung (§ 24) hindern oder die freie Sicht oder die Bewegungsfreiheit des Radfahrers beeinträchtigen oder Personen gefährden oder Sachen beschädigen können, wie zum Beispiel ungeschützte Sägen oder Sensen, geöffnete Schirme u. dgl., dürfen am Fahrrad nicht mitgeführt werden.

### § 68. Motorfahräder.

(1) Mit Motorfahrrädern ist die Fahrbahn zu benutzen.

(2) Die Lenker von Motorfahrrädern haben dafür zu sorgen, daß das Fahrzeug keinen vermeidbaren Lärm erregt.

(3) Verboten ist,

- a) mit Motorfahrrädern nebeneinander zu fahren,
- b) die gleiche Straße oder die gleichen Straßenzüge innerhalb eines engeren örtlichen Bereiches ohne zwingenden Grund mit Motorfahrrädern mehrmals hintereinander zu befahren oder den Motor im Stand länger als unbedingt notwendig laufen zu lassen,
- c) Motorfahrräder zu verwenden, die nicht mit einer zweckmäßigen, dem jeweiligen Stand der Technik entsprechenden Vorrichtung zur Dämpfung des Motorgeräusches ausgestattet sind.

## VII. ABSCHNITT.

### Besondere Vorschriften für den Fuhrwerksverkehr.

#### § 69. Lenkung von Fuhrwerken.

(1) Der Lenker eines Fuhrwerkes muß, sofern sich aus den Bestimmungen über Wirtschaftsführen (§ 30) nichts anderes ergibt, 16 Jahre alt sein.

(2) Hochbeladene Handwagen und Handkarren dürfen nicht geschoben, sondern müssen gezogen werden. Es ist verboten, abschüssige Wegstrecken auf solchen Fahrzeugen sitzend herabzufahren.

(3) Der Besitzer eines Fuhrwerkes hat dafür zu sorgen, daß es nur im vorschriftsmäßigen Zustand in Betrieb genommen wird. Werden Frachtstücke auf geteilte Fahrzeuge geladen, deren rückwärtiger Teil frei beweglich ist, so ist dem Fuhrwerk eine zweite Person beizugeben, die das Ende des Fuhrwerkes zu beaufsichtigen und zu bedienen hat.

#### § 70. Maße und Gewichte.

(1) Die Länge eines Fuhrwerkes darf bei Möbel-, Theaterkulissen- und Langgutwagen ohne Deichsel, bei anderen Fuhrwerken mit der Deichsel 10 m nicht überschreiten. Die Ladung darf bei Möbel-, Theaterkulissen- und Langgutwagen nicht länger als 16 m sein und bei anderen Fuhr-

werken um nicht mehr als die Hälfte des Achsabstandes über die Hinterachse hinausragen.

(2) Die Breite eines Fuhrwerkes darf bei Möbelwagen nicht mehr als 2'40 m, bei anderen Fuhrwerken nicht mehr als 2'20 m betragen. Die Breite der Ladung darf bei Erntefahren und bei Fahren mit Heu, Stroh oder Schilf in nicht geprüfem Zustande, wenn sie nicht länger als 11 m sind, 3'50 m nicht überschreiten. Ansonsten darf die Ladung nicht breiter als das Fuhrwerk sein.

(3) Fuhrwerke dürfen auch mit der Ladung nicht höher als 3'80 m sein.

(4) Das tatsächliche Gesamtgewicht (§ 2 Z. 19) eines Fuhrwerkes darf unter Bedachtnahme auf die Beschaffenheit der Straße und ihrer Steigungsverhältnisse und unter Bedachtnahme auf die Länge der zu befahrenden Strecke sowie auf die Art und Beschaffenheit des Fahrzeuges und auf die Witterungsverhältnisse die Leistungsfähigkeit des Gespannes nicht übersteigen. Das tatsächliche Gesamtgewicht eines einspännigen Fuhrwerkes darf 2 t, das eines zweispännigen Fuhrwerkes 4'8 t nicht überschreiten. Werden bei Fahren in einem ebenen Gelände besonders kräftige Pferde verwendet, so darf das tatsächliche Gesamtgewicht für einspännige Fuhrwerke 2'5 t und für zweispännige Fuhrwerke bis 5'5 t betragen. In ebenem Gelände und bei Verwendung luftbereifter und mit Wälzlagern ausgestatteter Fuhrwerke darf das tatsächliche Gesamtgewicht um ein Drittel erhöht werden.

(5) Die in Abs. 4 angeführten tatsächlichen Gesamtgewichte dürfen bei mehr als zweispännigen Fuhrwerken überschritten werden, doch darf das tatsächliche Gesamtgewicht 10 t keinesfalls übersteigen.

#### § 71. Beschaffenheit und Ausstattung des Fuhrwerkes.

(1) Der Lenker eines Fuhrwerkes darf keine Vorrichtungen zur Abgabe von Schall- oder Blinkzeichen (§ 25) verwenden. Glocken und Schellen an Zugtieren und Schlitten werden von diesem Verbot nicht berührt.

(2) Die Radfelgen eines Fuhrwerkes müssen so breit sein, daß sie die Fahrbahn auch bei voller Belastung des Fuhrwerkes nicht mehr als unvermeidbar abnützen. Die Mindestbreite der Radfelgen nicht mit Luftreifen ausgestatteter Wagen mit einem Gesamtgewicht bis zu 2 t darf nicht weniger als 7 cm betragen.

(3) Fuhrwerke müssen mit sicher wirkenden Bremsvorrichtungen ausgestattet sein. Dies gilt nicht für zweirädrige Karren, für Handwagen, Handkarren und Handschlitten. Beim Bremsen des Fuhrwerkes darf die Umdrehung der Räder nicht gänzlich verhindert und durch die Betätigung der Hemmvorrichtungen von Schlitten die Fahrbahn nicht beschädigt werden.

(4) Zur Verstärkung der Wirkung der Bremsvorrichtungen (Abs. 2) dürfen Radschuhe nur zur Abwendung einer Gefahr und Ketten nur bei Glätte oder verschneiter Fahrbahn verwendet werden. Die Glieder der Schneeketten aus starrem Material ohne elastische Überzüge dürfen nicht länger als 3 cm und nicht höher als 2 cm sein. Sie dürfen weder scharfe Kanten, Ecken, ebene Flächen noch wulstartige Erhöhungen aufweisen und müssen so am Rad befestigt sein, daß eine Schlagwirkung auf die Fahrbahn möglichst vermieden wird.

(5) Radfelgen, Radreifen und Radschuhe, die wulstartige Erhöhungen, hervorstehende Nägel oder Schrauben aufweisen oder sonst geeignet sind, die Fahrbahn zu beschädigen, dürfen nicht verwendet werden. Durch das Ziehen von Maschinen und Geräten darf die Fahrbahn nicht beschädigt werden.

#### § 72. Beleuchtung des Fuhrwerkes.

(1) Zur Beleuchtung eines Fuhrwerkes (§ 59) sind zwei Lampen zu verwenden, die nach vorne weiß und die nach hinten rot leuchten. Die Lichter müssen deutlich erkennbar sein und die Breite des Fahrzeuges erkennen lassen; sie können auch an der Ladung angebracht werden, wenn dies zweckmäßiger ist. Bei Handwagen, Handkarren und Handschlitten genügt jedoch eine Lampe, die nach vorne weiß und nach hinten rot leuchtet; kann die Lampe an solchen Fahrzeugen oder an deren Ladungen nicht deutlich sichtbar angebracht werden, so ist sie hinter dem Fahrzeug gut sichtbar zu tragen.

(2) Fuhrwerke dürfen weder mit Fackeln noch mit Laternen mit offenem Licht beleuchtet werden.

(3) An der Rückseite von Fuhrwerken sind höchstens 60 cm über der Fahrbahn zwei rote Rückstrahler mit einer Lichteintrittsfläche von mindestens 20 cm<sup>2</sup> so anzubringen, daß sie bei Dunkelheit und klarem Wetter im Lichte eines Scheinwerfers auf 150 m sichtbar sind und die Breite des Fahrzeuges erkennen lassen. Bei Handwagen, Handkarren und Handschlitten genügt ein solcher Rückstrahler, der nicht weiter als 40 cm vom linken Fahrzeugrand anzubringen ist.

(4) Am vorderen Ende der Deichsel sind weiße oder gelbe Rückstrahler beweglich aufzuhängen, die im Scheinwerferlicht einer 25-Watt-Lampe auf 150 m sichtbar sind.

#### § 73. B e s p a n n u n g.

(1) Die Zugtiere müssen zum Ziehen des Fuhrwerkes tauglich sein. Lahme oder übermüdete Tiere sowie solche, deren Eignung zum Ziehen eines Fuhrwerkes insbesondere durch äußerlich erkennbare Leiden oder Wunden herabgemindert ist, dürfen nicht als Zugtiere verwendet werden.

(2) Bissigen Zugtieren sind Maulkörbe anzulegen. Sofern es sich nicht um Rinder handelt, müssen die Zugtiere bei Schnee- oder Eisglätte mit scharfen Hufeisen oder anderen geeigneten Gleitschutzmitteln versehen sein.

(3) Werden Tiere uneingespannt an einem Fuhrwerk mitgeführt, so sind sie an ein Zugtier oder an das Fuhrwerk so anzubinden, daß sie sich nur an der rechten Seite des Fuhrwerkes oder hinter dem Fuhrwerk fortbewegen können und andere Straßenbenutzer nicht behindern.

(4) Geschirr und Zügel müssen zweckmäßig sein und sich in gutem Zustand befinden. Einspännige Fuhrwerke dürfen nur mit Leitseilen, zweispännige nur mit Kreuzzügeln gelenkt werden; die Verwendung von Gabelzügeln ist verboten.

#### § 74. A n k o p p e l n.

(1) An ein Fuhrwerk darf nur ein weiteres Fuhrwerk angekoppelt werden. Dies gilt jedoch nur dann, wenn beide Fuhrwerke mit besonders leichtem Gut oder nur mäßig beladen sind oder wenn das zweite Fuhrwerk unbeladen, ein zweirädriger Karren oder ein Handwagen ist. Das Fuhrwerk ist so anzukoppeln, daß es nicht losreißen kann.

(2) Die Länge des gekoppelten Wagenzuges einschließlich der Deichsel und der Ladung darf 16 m nicht überschreiten.

(3) Die Bestimmungen der Abs. 1 und 2 gelten auch für das Ankoppeln von Fuhrwerken an Kraftfahrzeugen, sofern sich aus den kraftfahrrechtlichen Vorschriften nichts anderes ergibt.

### VIII. ABSCHNITT.

#### Fußgängerverkehr.

#### § 75. Verhalten der Fußgänger.

(1) Fußgänger und Personen, die Kinderwagen oder Rollstühle schieben oder ziehen, haben auf dem Gehsteig zu gehen. Wenn ein solcher nicht vorhanden ist, haben sie das Straßenbankett und, wenn auch dieses fehlt, den äußersten Fahrbahnrand zu benützen; hiebei haben sie auf Freilandstraßen, außer im Falle der Unzumutbarkeit, auf dem linken Straßenbankett (auf dem linken Fahrbahnrand) zu gehen.

(2) Fußgänger in Gruppen auf Gehsteigen oder Straßenbanketten oder am Fahrbahnrand dürfen andere Straßenbenutzer weder gefährden noch behindern. Fußgänger haben, wenn es die Umstände erfordern, rechts auszuweichen und links vorzugehen.

(3) Fußgänger dürfen erst dann auf die Fahrbahn treten oder diese überqueren, wenn sie sich vergewissert haben, daß sie hiebei weder Andere noch sich selbst gefährden. Jedes unnötige Verweilen auf der Fahrbahn ist verboten.

(4) Sind Schutzwege oder für Fußgänger bestimmte Über- oder Unterführungen vorhanden, so dürfen Fußgänger die Fahrbahn innerhalb eines Bereiches von 25 m beiderseits dieser Einrichtungen nicht überqueren. Dies gilt jedoch nicht für das Überqueren der Fahrbahn auf kürzestem Wege, um eine Haltestelleninsel zu erreichen oder sie zu verlassen.

(5) An Stellen, an denen der Verkehr durch Arm- oder Lichtzeichen geregelt wird, dürfen Fußgänger unbeschadet der Bestimmungen über die Regelung des Verkehrs für bestimmte Gruppen von Straßenbenützern (§ 38 Abs. 4) eine Fahrbahn nur überqueren, wenn und solange für den Fahrzeugverkehr auf dieser Fahrbahn das Zeichen „Halt“ (§§ 37 Abs. 4 und 38 Abs. 2) gilt. Hält ein Verkehrsposten einen Arm senkrecht nach oben oder leuchtet gelbes nicht blinkendes Licht, so dürfen Fußgänger die Fahrbahn nicht betreten; sind sie bereits auf der Fahrbahn, so haben sie diese unverzüglich zu verlassen.

(6) Die Fahrbahn ist auf Schutzwegen in angemessener Eile, ansonsten auf kürzestem Wege und so zu überqueren, daß der Fahrzeugverkehr dadurch nicht behindert wird. Schutzwege dürfen nicht mehr betreten werden, wenn ein Fahrzeug bereits die allenfalls vor dem Schutzweg befindliche Querlinie überfahren hat oder so nahe ist, daß es nicht mehr ohne Gefahr für die Verkehrssicherheit angehalten werden kann.

(7) An Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel darf die Fahrbahn zum Einsteigen in Schienenfahrzeuge erst nach deren Einfahren in den Haltestellenbereich (§ 21 Abs. 1 lit. g), zum Einsteigen in andere Fahrzeuge erst nach deren Stillstand betreten werden.

(8) Fußgänger dürfen Schranken, Seil- und Kettenabsperrungen nicht übersteigen, eigenmächtig öffnen oder unter diesen Einrichtungen durchschlüpfen.

(9) Mit anderen als den in Abs. 1 genannten Kleinfahrzeugen und von Lastenträgern dürfen Gehsteige und Straßenbankette nur benützt werden, wenn der Fußgängerverkehr dadurch nicht übermäßig behindert wird. Jedoch dürfen Gehsteige mit Schubkarren in Ortsdurchfahrten nur in der Nähe und zum Zwecke von Baustellen oder von landwirtschaftlichen Betrieben oder von Gärten in der Längsrichtung befahren werden.

#### § 76. Geschlossene Züge von Fußgängern.

(1) Geschlossene Züge von Fußgängern, insbesondere geschlossene Verbände des Bundesheeres oder des Sicherheitsdienstes, Prozessionen, Leichenbegängnisse und sonstige Umzüge, nicht jedoch geschlossene Kinder- oder Schülergruppen, haben die Fahrbahn zu benützen. Sie dürfen über Brücken und Stege nicht im Gleichschritt marschieren. Für die Benützung der Fahrbahn durch

solche Züge gelten die Bestimmungen des II. Abschnittes sinngemäß.

(2) Bei Dämmerung, Dunkelheit, Nebel oder wenn es die Witterung sonst erfordert, ist, wenn die sonstige Beleuchtung nicht ausreicht, die Spitze eines die Fahrbahn benützenden geschlossenen Zuges durch nach vorne weiß und das Ende durch nach hinten rot leuchtende Lampen kenntlich zu machen. Besteht der Zug aus einer Reihe, so ist an Spitze und Ende je eine Lampe, besteht er aus mehreren Reihen, so sind an beiden Flügeln der Spitze und des Endes je eine Lampe mitzuführen.

(3) Ein geschlossener Zug von Fußgängern darf auch durch mitfahrende Fahrzeuge beleuchtet werden. In einem solchen Falle gelten die Bestimmungen des Abs. 2 sinngemäß. Das linke Licht muß in einer Linie mit den links gehenden Personen liegen.

#### § 77. Verhalten auf Gehsteigen in Ortsdurchfahrten.

Auf Gehsteigen in Ortsdurchfahrten ist verboten:

- a) Gegenstände, insbesondere solche, die scharf, spitz oder sonst gefährlich sind, so zu tragen, daß andere Straßenbenützer gefährdet werden können,
- b) blendende Gegenstände unverhüllt zu tragen,
- c) den Fußgängerverkehr insbesondere durch den Verkauf oder die Verteilung von Programmen oder Eintrittskarten vor Theatern und Vergnügungsstätten, durch das Verstellen des Weges durch Kundenfänger oder durch das Tragen von Reklametafeln sowie durch den Verkauf von Druckschriften, durch das Mitführen von Tieren oder durch unbegründetes Stehenbleiben zu behindern.

### IX. ABSCHNITT.

#### Verkehr nicht eingespannter Tiere.

##### § 78. Reiten.

(1) Reiter müssen körperlich geeignet und des Reitens kundig sein und das 16. Lebensjahr vollendet haben. Jüngere Personen dürfen nur in Begleitung Erwachsener reiten; dies gilt jedoch nicht für das Reiten im Rahmen eines landwirtschaftlichen Betriebes, wenn der Reiter das zwölfte Lebensjahr vollendet hat.

(2) Reiter dürfen nur die Fahrbahn und auf Straßen mit Reitwegen nur die Reitwege benützen. Die Bestimmungen des II. Abschnittes gelten für das Reiten sinngemäß.

(3) Bei Dämmerung, Dunkelheit, starkem Nebel oder wenn es die Witterung sonst erfordert, müssen Reiter, wenn die sonstige Beleuchtung

nicht ausreicht und sie die Fahrbahn benützen, durch helleuchtende Laternen an der linken Seite gekennzeichnet sein.

#### § 79. Viehtrieb.

(1) Treiber und Führer von Vieh müssen im Hinblick auf die Anzahl und die Art der Tiere sowie im Hinblick auf die für den Viehtrieb in Betracht kommenden Straßen körperlich und geistig geeignet sein.

(2) Das Führen von Zug- oder Reittieren in Koppeln von mehr als drei Tieren durch eine Person ist verboten. Bei Stieren sind besondere Sicherheitsmaßnahmen zu treffen. Bei größeren Viehtrieben sind Gruppen zu bilden und zwischen den einzelnen Gruppen größere Abstände einzuhalten.

(3) Das Vieh muß auf der Straße so getrieben oder geführt werden, daß der übrige Verkehr dadurch möglichst wenig behindert wird. Es muß auf der rechten Fahrbahnseite getrieben und von einer angemessenen Zahl geeigneter Treiber begleitet werden.

(4) Es ist verboten, Vieh auf der Fahrbahn unbeaufsichtigt zu lassen, es auf Radwegen, Radfahrestreifen, Gehsteigen, Straßenbanketten oder Straßenböschungen oder in Straßengraben zu treiben oder es auf der Straße lagern oder weiden zu lassen.

(5) Bei zeitweilig auf der Straße haltenden Tieren haben die Treiber Vorsorge zu treffen, daß übrige Straßenbenützer nicht behindert oder gefährdet werden.

(6) Bei Dämmerung und Dunkelheit, starkem Nebel oder wenn es die Witterung sonst erfordert, muß der Viehtrieb, wenn die sonstige Beleuchtung nicht ausreicht, an seinem Anfang durch einen Treiber mit einer nach vorne weiß und an seinem Ende durch einen Treiber mit einer nach hinten rot leuchtenden Lampe gesichert werden. Beim Treiben oder Führen von einzelnen Tieren genügt eine helleuchtende Lampe.

#### § 80. Weiden an Straßen.

(1) Vieh, das auf an Autobahnen, Auto- oder Vorrangstraßen gelegenen, zu diesen Straßen hin nicht abgeäunten Grundstücken weidet, muß von Personen, die zum Treiben und Führen von Vieh geeignet sind (§ 79 Abs. 1), beaufsichtigt werden. Das gleiche gilt für das Weiden von Vieh auf an einer anderen Straße gelegenen Grundstücken, sofern diese Straße keine ausreichende Sicht auf das Grundstück gewährt. Die das Weidevieh beaufsichtigenden Personen haben es von der Straße fernzuhalten und Tiere, die auf die Straße gelangt sind, so rasch wie möglich von dort zu vertreiben.

(2) Die Behörde hat, wenn nicht erhebliche Interessen an der Sicherheit des Verkehrs entgegen-

stehen, Alpgelände und Gebiete, in denen der unbeaufsichtigte Weidegang nach altem Herkommen üblich ist, durch Verordnung von den Bestimmungen des Abs. 1 auszunehmen. Die durch solche Gebiete führenden Straßenstrecken sind durch das Gefahrenzeichen „ACHTUNG TIERE“ (§ 49 Z. 13 a) zu kennzeichnen. Für die Erlassung und Kundmachung der Verordnung gelten die Bestimmungen der §§ 42 Abs. 8 und 43 Abs. 2 sinngemäß.

### X. ABSCHNITT.

#### Benützung von Straßen zu verkehrsfremden Zwecken.

##### § 81. Gemeinsame Bestimmungen.

(1) Die Benützung der Straße zu anderen Zwecken als zu solchen des Straßenverkehrs ist unbeschadet sonstiger Rechtsvorschriften verboten. Insbesondere ist es verboten,

- a) auf der Straße eine gewerbliche Tätigkeit auszuüben, es sei denn, daß dies ohne festen Standplatz auf dem Gehsteig geschieht,
- b) Spielfilme aufzunehmen oder eine Tombola abzuhalten,
- c) Werbungen und Ankündigungen auf Straßengrund anzubringen, Werbe- oder Ankündigungsschriften oder Werbeartikel auf Straßen abzuwerfen und Lautsprecherwagen zu verwenden,
- d) Werbefahrzeuge, die durch ungewöhnliche und aufdringliche Aufmachung geeignet sind, eine Menschenansammlung herbeizuführen, zu verwenden,
- e) Werbevorführungen durch Licht, Bild, Schrift oder Ton oder durch Vorführungen von Menschen oder Tieren an der Straße, insbesondere in Schaufenstern und Geschäftseingängen, zu veranstalten, wenn sie geeignet sind, eine Menschenansammlung herbeizuführen,
- f) Gegenstände aller Art auf oder über der Straße anzubringen oder die Straße mit Gegenständen, namentlich auch mit Kraftfahrzeugen oder Anhängern ohne polizeiliches Kennzeichen, zu verstellen, es sei denn, daß es zum Bau, zur Erhaltung, zur Reinigung oder zur Pflege der Straße geschieht,
- g) Bettelmusik auszuüben, wenn der Straßenverkehr beeinträchtigt werden kann, oder sonst zu musizieren, es sei denn, daß es sich um geschlossene Verbände des Bundesheeres oder des Sicherheitsdienstes oder um Processionen, Leichenzüge und ortsübliche Aufzüge handelt.

(2) Die Behörde hat von dem im Absatz 1 bezeichneten Verbot Ausnahmen zu bewilligen, wenn eine Beeinträchtigung des Straßenverkehrs

oder eine über das gewöhnliche Maß hinausgehende Lärmentwicklung nicht zu erwarten ist (Ausnahmebewilligung).

(3) Die Ausnahmebewilligung ist weder übertragbar noch vererblich. Sie ist, wenn es das Interesse an der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs erfordert, bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen oder zu widerrufen. Sonstige Rechtsvorschriften bleiben unberührt.

#### § 82. Herstellungen auf und über der Straße.

Vor der Erteilung einer Ausnahmebewilligung für Herstellungen auf und über der Straße sowie für das Verstellen der Straße mit Gegenständen (§ 81 Abs. 1 lit. f) ist das Vorhaben unter Bedachtnahme auf die gegenwärtigen und zu erwartenden Verkehrsverhältnisse zu prüfen. Eine Beeinträchtigung des Straßenverkehrs durch das Vorhaben ist insbesondere auch dann anzunehmen, wenn

- a) die Straße beschädigt wird,
- b) die Straßenbeleuchtung und die Straßen- oder Hausbezeichnungstafeln verdeckt werden,
- c) sich die Gegenstände im Luftraum oberhalb der Straße nicht mindestens 2,20 m über dem Gehsteig und 4,50 m über der Fahrbahn befinden,
- d) die Gegenstände seitlich der Fahrbahn den Fußgängerverkehr auf Gehsteigen oder Straßenbanketten behindern und nicht mindestens 60 cm von der Fahrbahn entfernt sind.

#### § 83. Werbungen und Ankündigungen.

(1) Wenn es die Verkehrssicherheit erfordert, hat die Behörde durch Verordnung Straßen zu bestimmen, auf und an denen wegen ihrer Verkehrsbedeutung die Verwendung von Werbefahrzeugen (§ 81 Abs. 1 lit. d) und Werbeführungen (§ 81 Abs. 1 lit. e) auf jeden Fall nur mit einer Ausnahmebewilligung zulässig ist. Für die Erlassung und Kundmachung der Verordnung gelten die Bestimmungen der §§ 42 Abs. 8 und 43 Abs. 2 sinngemäß.

(2) Die Organe der Straßenaufsicht sind befugt, die in Abs. 1 bezeichneten Tätigkeiten, auch wenn für sie eine Ausnahmebewilligung vorliegt, vorübergehend zu untersagen, wenn es die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs erfordert.

#### § 84. Werbungen und Ankündigungen außerhalb von Straßen.

Wer an Autobahnen oder Autostraßen innerhalb einer Entfernung von 100 m vom Fahrbahnrand oder an anderen Straßen innerhalb

einer Entfernung von 50 m vom Fahrbahnrand außerhalb von Ortsdurchfahrten Werbungen oder Ankündigungen anbringen will, bedarf hierzu der Bewilligung der Behörde. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn das Vorhaben mit Rücksicht auf seine Anbringung und Aufmachung nicht geeignet ist, den Straßenverkehr zu beeinträchtigen oder die Aufmerksamkeit der Fahrzeuglenker übermäßig auf sich zu ziehen. Die Bewilligung ist weder übertragbar noch vererblich; sie ist, wenn es die Sicherheit des Straßenverkehrs erfordert, bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen oder zu widerrufen.

#### § 85. Ausübung von Erwerbstätigkeiten.

(1) Die Ausübung der Erwerbstätigkeit im Umherziehen auf Straßen ist bei starkem Verkehr oder wenn sie mit lärmender Kundenwerbung verbunden ist, in der Nähe von Markthallen und Marktplätzen, Schulen, Theatern, Kinos u. dgl. während der Betriebszeit sowie vor Kirchen während des Gottesdienstes verboten.

(2) Von der Straße aus dürfen Waren in Schaufenstern nur in Zeiten schwachen Verkehrs geordnet werden; der Verkehr darf hiedurch nicht behindert werden.

(3) Inhabern einer Lizenz zur Ausübung der Bettelmusik ist auf Antrag oder von Amts wegen von der Behörde ein geeigneter Platz zur Ausübung dieser Tätigkeit unter Bedachtnahme auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs anzuweisen.

#### § 86. Umzüge.

Sofern eine Benützung der Straße hierfür in Betracht kommt, sind, unbeschadet sonstiger Rechtsvorschriften, Versammlungen unter freiem Himmel, öffentliche oder ortsübliche Umzüge, volkstümliche Feste, Prozessionen o. dgl. von den Veranstaltern drei Tage, Leichenbegängnisse von der Leichenbestattung 24 Stunden vorher der Behörde anzuzeigen.

#### § 87. Wintersport auf Straßen.

(1) Auf Straßen in Ortsdurchfahrten, auf Bundes- und Vorrangstraßen ist das Skifahren, Schlittschuhlaufen und Rodeln verboten. Wenn es das öffentliche Interesse erfordert und keine erheblichen Interessen am unbehinderten Straßenverkehr entgegenstehen, hat die Behörde durch Verordnung einzelne Straßen von diesem Verbot auszunehmen und für den übrigen Verkehr zu sperren.

(2) Für die Kundmachung der Verordnung gelten die Bestimmungen des § 43 Abs. 2 sinngemäß.

(3) Personen, die auf Straßen skifahren, Schlittschuhlaufen oder rodeln, haben auf andere Straßenbenützer Rücksicht zu nehmen und ihnen auszuweichen.

(5) Wenn es das öffentliche Interesse erfordert, hat die Behörde unter Bedachtnahme auf die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs durch Verordnung andere als die in Abs. 1 bezeichneten Zeiten festzulegen oder zu bestimmen, zu welchen Zeiten die im Abs. 2 bezeichneten Verrichtungen vorzunehmen sind. Besteht kein allgemeines Bedürfnis an den in den Abs. 1 und 2 bezeichneten Verrichtungen und sind sie auch im Hinblick auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs nicht erforderlich, so hat die Behörde durch Verordnung die Straßen oder Straßenteile zu bestimmen, auf denen diese Verrichtungen nicht vorgenommen werden brauchen. Für die Kundmachung der Verordnungen gelten die Bestimmungen der §§ 42 Abs. 8 und 43 Abs. 2 sinngemäß. Bei Vorliegen der gleichen Voraussetzungen hat die Behörde auf Antrag des Eigentümers einer Liegenschaft die Befreiung durch Bescheid auszusprechen.

## XII. ABSCHNITT.

### Behörden und Straßenerhalter.

#### § 94. Zuständigkeit.

(1) Die Erlassung von Verordnungen auf Grund der §§ 82 Abs. 2, 83 Abs. 1, 87 Abs. 1, 88 Abs. 3, 93 Abs. 5 und 97 Abs. 1 steht den Ländern zu. Das gleiche gilt für Verordnungen auf Grund des § 42, jedoch mit Ausnahme von solchen, die Autobahnen und Autostraßen betreffen, für das ganze Bundesgebiet gelten oder mit denen Bundesstraßen zu Vorrangstraßen erklärt oder mit Nummern versehen werden.

(2) Behörde im Sinne dieses Bundesgesetzes ist

- a) das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau zur Erlassung von Verordnungen, soweit sie nicht gemäß Abs. 1 den Ländern zusteht;
- b) die Landesregierung für alle Angelegenheiten, deren Vollziehung Landessache ist und nicht der Bezirksverwaltungsbehörde (der Bundespolizeibehörde) vorbehalten ist;
- c) die Bezirksverwaltungsbehörde zur Erlassung von Verordnungen und für Hinweise auf Gefahren und sonstige verkehrswichtige Umstände und zur Erlassung von Bescheiden, die nicht über den örtlichen Wirkungsbereich der Bezirksverwaltungsbehörde hinauswirken, es sei denn, daß sich aus den Bestimmungen des § 95 über die Zuständigkeit von Bundespolizeibehörden etwas anderes ergibt.

(3) Die Bezirksverwaltungsbehörde kann die von ihr zu besorgenden Angelegenheiten (Abs. 2 lit. c), soweit sie nur das Gebiet einer Gemeinde betreffen, der Gemeinde übertragen, wenn die Organisation der Verwaltung in der Gemeinde eine ordnungsgemäße Behandlung der Angelegen-

heit erwarten läßt, die Gemeinde tritt in diesen Angelegenheiten an die Stelle der Bezirksverwaltungsbehörde. Angelegenheiten des Verwaltungsstrafverfahrens und des Verkehrsunterrichtes sind von der Übertragung ausgeschlossen.

(4) Die Landesregierung und die Bezirksverwaltungsbehörde haben vor der Erlassung einer Verordnung oder eines Bescheides in Angelegenheiten, die den örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde berühren, dieser Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

#### § 95. Bundespolizeibehörden.

(1) Im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde obliegt dieser

- a) die Überwachung der Einhaltung der straßenpolizeilichen Vorschriften und die unmittelbare Regelung des Verkehrs einschließlich der Anordnung der Regelung des Verkehrs durch Arm- oder Lichtzeichen durch Organe der Bundespolizei (Verkehrspolizei);
- b) die Ausübung des Verwaltungsstrafrechtes (§§ 99 und 100) mit Ausnahme der Übertretungen der Bestimmungen über die Benützung der Straße zu verkehrsfremden Zwecken (X. Abschnitt);
- c) die Anordnung der Teilnahme am Verkehrsunterricht und die Durchführung des Verkehrsunterrichtes (§ 101);
- d) das Verbot des Lenkens von Fahrzeugen (§ 58);
- e) die Bewilligung verkehrssportlicher Veranstaltungen (§ 63);
- f) die Entgegennahme von straßenpolizeilichen Anzeigen über die Abhaltung von Umzügen (§ 86).

(2) Die Bundespolizeibehörden dürfen die ihnen obliegenden Angelegenheiten nicht auf die Gemeinden übertragen (§ 94 Abs. 3).

#### § 96. Besondere Rechte und Pflichten der Behörde.

(1) Ereignen sich an einer Straßenstelle wiederholt Unfälle, so hat die Behörde durch Lokalauschein festzustellen, welche Maßnahmen zur Verhütung weiterer Unfälle ergriffen werden können.

(2) Die Behörde hat alle zwei Jahre unter Beziehung des Straßenerhalters alle angebrachten Straßenverkehrszeichen daraufhin zu überprüfen, ob sie erforderlich sind. Nicht mehr erforderliche Straßenverkehrszeichen sind zu entfernen.

(3) Die Behörde hat bei Kreuzungen von zwei Vorrangstraßen durch Aufstellung des Straßenverkehrszeichens „ENDE DES VORRANGES“ (§ 52 Z. 9 b) und „ACHTUNG VORRANGVERKEHR“ (§ 49 Z. 5) oder „HALT VOR

KREUZUNG“ (§ 51 Z. 11) zu bestimmen, welcher Fahrzeuglenker Vorrang hat (§ 18).

(4) Die Behörde hat unter Bedachtnahme auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf Antrag der gesetzlichen Interessenvertretung die Standplätze von Fahrzeugen des Platzfuhrwerks-Gewerbes (Taxi-Gewerbes) sowie des Ausflugswagen- (Stadtrundfahrten-) Gewerbes festzusetzen. Die Standplätze sind durch das Vorschrittszeichen „BESCHRÄNKUNG FÜR HALTEN UND PARKEN“ (§ 51 Z. 13) und der entsprechende Zusatztafel, z. B. mit der Aufschrift „AUSGENOMMEN 6 TAXI“, zu kennzeichnen.

#### § 97. Organe der Straßenaufsicht.

(1) Sofern es sich nicht um Organe der Bundesgendarmerie oder der Polizei handelt, sind die Organe der Straßenaufsicht von der Behörde auf ihre Dienstpflichten zu vereidigen und mit einem Dienstabzeichen auszustatten. Form, Ausstattung und Tragweise des Dienstabzeichens sind unter Bedachtnahme auf seinen Zweck und seine Erkennbarkeit durch Verordnung zu bestimmen.

(2) Bei Gefahr im Verzuge, wie z. B. bei Bränden oder Unfällen, oder in besonderen Ausnahmefällen, wie z. B. bei Straßenbauten, kann die Behörde, wenn es die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs erfordert, außer den Organen der Straßenaufsicht auch andere geeignete Personen mit der Regelung des Verkehrs auf den in Betracht kommenden Straßenteilen vorübergehend betrauen. Sie hat diese Personen nach Möglichkeit mit einer weißen Armbinde kenntlich zu machen und mit einem Ausweis, aus dem diese Betrauung hervorgeht, zu versehen. Wenn es die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs erfordert, kann die Behörde auch Organe eines Straßenbahnunternehmens mit der Regelung des Verkehrs im Bereich von Straßenbahnhaltestellen betrauen. Den Anordnungen der gemäß den Bestimmungen dieses Absatzes mit der Regelung des Verkehrs betrauten Personen ist Folge zu leisten.

(3) Die Organe der Straßenaufsicht sind, wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs erfordert, berechtigt, einzelnen Straßenbenützern für den Einzelfall Anordnungen für die Benützung der Straße zu erteilen. Diese Anordnungen sind auch dann zu befolgen, wenn sie von den sonstigen bei der Benützung der Straße zu beachtenden Rechtsvorschriften abweichen.

(4) Alle Personen, die auf Grund der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes mit der unmittelbaren Regelung des Verkehrs befaßt sind, müssen während dieser Tätigkeit so ausgerüstet sein und sich so aufstellen, daß sie von allen Straßenbenützern bei gehöriger Aufmerksamkeit leicht gesehen werden können.

(5) Die Befugnisse der Organe der Straßenaufsicht erstrecken sich nicht auf Straßen ohne öffentlichen Verkehr. Amtshandlungen im Dienste der Strafjustiz werden von dieser Bestimmung nicht berührt.

#### § 98. Besondere Rechte und Pflichten des Straßenerhalters.

(1) Der Straßenerhalter ist in jedem nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes durchzuführenden Verfahren Partei im Sinne des § 8 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1950. Vor Erlassung einer Verordnung auf Grund der Bestimmungen des Bundesgesetzes hat die Behörde den Straßenerhalter anzuhören, es sei denn, daß Gefahr im Verzuge ist und er nicht rechtzeitig beteiligt werden kann. Vom Inhalt der Verordnung ist der Straßenerhalter auf jeden Fall in Kenntnis zu setzen.

(2) Der Straßenerhalter hat seine Organe, die mit der Erhaltung, Pflege und Reinigung der Straßen beauftragt sind, mit einer rot-weiß gestreiften Schutzausrüstung auszustatten und sie anzuweisen, diese Ausrüstung während der Dauer der Arbeitsverrichtungen auf der Straße zu tragen. Eine Schutzausrüstung braucht auf Straßenstellen, die durch das Gefahrenzeichen „BAUSTELLE“ (§ 49 Z. 9) gekennzeichnet sind, nicht getragen zu werden.

(3) Der Straßenerhalter darf auch ohne behördlichen Auftrag Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs anbringen; dies gilt jedoch nicht für die in § 43 Abs. 1 genannten Straßenverkehrszeichen. Er ist jedoch verpflichtet, die von ihm selbständig angebrachten Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs zu entfernen, wenn es die Behörde verlangt. Die Behörde hat ein solches Verlangen zu stellen, wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs erfordert oder wenn die angebrachten Einrichtungen unrichtig sind.

### XIII. ABSCHNITT.

#### Straf- und Schlußbestimmungen.

#### § 99. Strafbestimmungen.

(1) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist mit Geldstrafe bis zu 30.000 S oder mit Arrest bis zu 6 Wochen zu bestrafen, wer

- a) als Lenker eines Fahrzeuges, als Fußgänger, als Reiter oder als Treiber oder Führer von Vieh gegen die bei der Benützung der Straße von ihm zu beachtenden Gebote und Verbote verstößt;
- b) bei einem Verkehrsunfall die Bestimmungen des § 4 nicht befolgt, insbesondere nicht Hilfe leistet oder herbeiholt, die Herbeiholung einer Hilfe nicht ermöglicht oder als Lenker eines Fahrzeuges nicht anhält;

- c) die Kennzeichnung „ARZT IM DIENST“ unbefugt gebraucht oder zu anderen als im § 21 Abs. 4 bezeichneten Zwecken mißbraucht;
  - d) ein Fahrzeug in einem durch Alkohol oder Suchtgiften beeinträchtigten Zustand oder in einer in § 57 Abs. 1 bezeichneten körperlichen oder geistigen Verfassung lenkt oder in Betrieb nimmt;
  - e) Straßen ohne Bewilligung zu verkehrsfremden Zwecken (X. Abschnitt) benützt, insbesondere ohne Ausnahmebewilligung die in § 81 bezeichneten Tätigkeiten oder Herstellungen vornimmt oder ohne Bewilligung verkehrssportliche Veranstaltungen (§ 63) abhält;
  - f) außerhalb von Straßen ohne Bewilligung verkehrsbeeinträchtigende Werbungen und Ankündigungen anbringt (§ 84);
  - g) Versammlungen, öffentliche oder ortsübliche Umzüge, volkstümliche Feste, Prozessionen und Leichenbegängnisse nicht anzeigt (§ 86);
  - h) auf Straßen trotz Verbot Wintersport betreibt (§ 87);
  - i) durch Spielen auf oder neben der Straße gegen die Bestimmungen des § 88 verstößt oder als gesetzlicher Vertreter von Kindern zuläßt, daß sie gegen diese Bestimmungen verstoßen;
  - j) Verkehrshindernisse auf Straßen entgegen den Bestimmungen des § 89 nicht kennzeichnet oder beleuchtet;
  - k) Straßen verunreinigt;
  - l) als Eigentümer einer Liegenschaft nicht für die Säuberung und Bestreung der Straße sorgt (§ 93);
  - m) auf fahrende Fahrzeuge aufspringt oder von ihnen abspringt;
  - n) sich an Fahrzeuge anhängt, um sich ziehen zu lassen;
  - o) Tiere an Fahrzeuge anbindet, um sie mitlaufen zu lassen;
  - p) Straßenbenützer blendet;
  - q) Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs unbefugt anbringt, entfernt, verdeckt oder in ihrer Lage oder Bedeutung verändert oder sonst gegen die Bestimmungen des § 31 verstößt;
  - r) beim Betrieb eines Fahrzeuges oder bei der Ladetätigkeit vermeidbaren Lärm erregt;
  - s) als Besitzer eines Fuhrwerkes dieses einem anderen in unvorschriftsmäßigem Zustand zum Betriebe überläßt (§ 69 Abs. 3).
- (2) Der Versuch ist strafbar.
- (3) Eine Verwaltungsübertretung gemäß Abs. 1 liegt nicht vor, wenn die Tat gerichtlich zu ahnden ist oder wenn sie auf einer Straße mit nicht öffentlichem Verkehr begangen wurde.

(4) Die Durchführung eines Strafverfahrens gemäß Abs. 1 und 2 steht der Erlassung und Vollstreckung eines Bescheides, womit der Auftrag erteilt wird, einen den Vorschriften dieses Bundesgesetzes zuwiderlaufenden Tatbestand zu beseitigen, nicht entgegen.

(5) Die Behörde hat im Straferkenntnis auch im Sinne des § 57 des Verwaltungsstrafgesetzes 1950 über die aus dieser Übertretung abgeleiteten privatrechtlichen Ansprüche des Straßenerhalters gegen den Beschuldigten zu entscheiden.

(6) Die eingehobenen Straf gelder sind dem Erhalter jener Straße abzuführen, auf der die Verwaltungsübertretung begangen wurde, und sind von diesem für die Erhaltung der Straße zu verwenden.

#### § 100. Erschwerende Umstände.

(1) Im Falle einer Verwaltungsübertretung gemäß § 99 lit. r oder bei Vorliegen von erschwerenden Umständen in den sonstigen Fällen des § 99 Abs. 1 darf keine Geldstrafe unter 200 S oder keine Arreststrafe unter 3 Tage verhängt werden. Hat ein Beschuldigter die gleiche Verwaltungsübertretung unter erschwerenden Umständen bereits zweimal oder öfter begangen, so können diese Geld- und Arreststrafen auch nebeneinander verhängt werden.

(2) Erschwerende Umstände liegen insbesondere vor:

- a) wenn die Verwaltungsübertretung in einem durch Alkohol oder Suchtgifte beeinträchtigten Zustand oder durch vorsätzliche Beihilfe zu einer solchen Verwaltungsübertretung begangen wurde,
- b) wenn die Verwaltungsübertretung beim Lenken oder beim Betrieb eines Fahrzeuges unter besonders gefährlichen Verhältnissen, insbesondere beim Überholen, oder mit besonderer Rücksichtslosigkeit gegenüber Fußgängern oder gegenüber Benützern von Fahrzeugen, die nach ihrer Art, Bauweise oder Beschaffenheit im Straßenverkehr in der Regel größeren Gefahren ausgesetzt sind, begangen wurde,
- c) wenn der Beschuldigte die gleiche Verwaltungsübertretung schon wiederholt begangen hat und er einsehen mußte, daß durch die Begehung der Verwaltungsübertretung mit Rücksicht auf den Tatort und auf sonstige Verhältnisse leicht eine Gefahr für die Sicherheit von Personen und Sachen entstehen kann,
- d) wenn die Verwaltungsübertretung unter Mißachtung der in diesem Bundesgesetz enthaltenen Bestimmungen oder der auf Grund des Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen zum Schutze von Lärmbelästigungen begangen wurde.

### § 101. Verkehrsunterricht.

(1) Neben einer Strafe (§§ 108 und 109) oder einer Verwarnung (§ 21 Verwaltungsstrafgesetz 1950) kann der beschuldigte Lenker eines Fahrzeuges von der Behörde durch Bescheid zur Teilnahme an einem von ihr abzuhaltenden Verkehrsunterricht bis zu einer Gesamtdauer von 6 Stunden verpflichtet werden, wenn sein Verhalten im Straßenverkehr, insbesondere mit Rücksicht auf wiederholte Beanstandungen, vermuten läßt, daß er die Verkehrsvorschriften nicht beherrscht.

(2) Zur Teilnahme am Verkehrsunterricht kann der Lenker eines Fahrzeuges bei Vorliegen der Voraussetzungen des Abs. 1 auch dann verpflichtet werden, wenn er lediglich mit Rücksicht auf die Bestimmungen des § 99 Abs. 3 von der Verwaltungsbehörde nicht bestraft wird.

(3) Der Verkehrsunterricht kann auch an Sonn- oder Feiertagen abgehalten werden, darf aber an solchen Tagen nicht länger als zwei Stunden dauern. Die Bestimmung des § 20 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1950 ist anzuwenden.

### § 102. Abgrenzung zu anderen Rechtsvorschriften.

Durch dieses Bundesgesetz werden die Straßenverwaltungsgesetze sowie eisenbahnrechtliche und arbeitsrechtliche Vorschriften nicht berührt. Auf die Ausrüstung, Beschaffenheit und Beleuchtung sowie auf den Verkehr von Kraftfahrzeugen findet es nur insoweit Anwendung, als kraftfahrrechtliche Vorschriften nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmen.

### § 103. Inkrafttreten und Aufhebung.

(1) Dieses Bundesgesetz tritt, sofern sich aus Abs. 2 nichts anderes ergibt, am ..... in Kraft.

(2) Der § 95 dieses Bundesgesetzes tritt in den einzelnen Ländern mit dem Inkrafttreten des ihm entsprechenden Landesgesetzes (Art. 15 Abs. 4 B.-VG.), frühestens jedoch zugleich mit den übrigen Bestimmungen dieses Bundesgesetzes in Kraft.

(3) Mit dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes tritt das Straßenpolizeigesetz vom 12. Dezember 1946, BGBl. Nr. 46/1947, mit Ausnahme der darin enthaltenen Verfassungsbestimmungen, außer Kraft.

### § 104. Übergangsbestimmungen.

(1) Soweit die bisher in Verwendung stehenden Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs den Vorschriften dieses Bundesgesetzes nicht entsprechen, sind sie bis zum 1. Jänner 1965, sofern es sich jedoch um Sperr- oder Leitlinien handelt (§ 54 Abs. 1), die in Steinreihen ausgeführt sind, bis 1. Jänner 1970 durch die diesem Bundesgesetz entsprechenden Einrichtungen zu ersetzen und bis dahin zu beachten.

(2) Bewilligungen, die auf Grund der bis zum Inkrafttreten des Bundesgesetzes geltenden straßenpolizeilichen Vorschriften rechtskräftig erteilt wurden, gelten als auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassen.

(3) Die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes über den Zustand, oder die Ausrüstung von Fahrzeugen finden auf Fahrzeuge, die sich im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bundesgesetzes bereits in Betrieb befunden haben, erst ab 1. Jänner 1961 Anwendung, wenn ihr Zustand und ihre Ausrüstung den bisherigen straßenpolizeilichen Vorschriften entsprechen.

### § 105. Vollziehung.

(1) Mit der Vollziehung des § 95 ist das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Inneres betraut.

(2) Mit der Vollziehung der zivilrechtlichen Vorschriften dieses Bundesgesetzes ist das Bundesministerium für Justiz im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau betraut.

(3) Soweit die Vollziehung dieses Bundesgesetzes den Ländern zusteht, obliegt sie den Landesregierungen, im übrigen, soweit sich aus den Abs. 1 und 2 nichts anderes ergibt, dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau.

## Erläuternde Bemerkungen

### A. Einleitung.

Das geltende Straßenpolizeigesetz, BGBl. Nr. 46/1947, wurde vom Nationalrat am 12. Dezember 1946 beschlossen, zu einer Zeit also, da es unverhältnismäßig weniger Kraftfahrzeuge gab als heute und da sich angesichts der damals herrschenden Not an den primitivsten Erfordernissen des täglichen Lebens niemand auch nur annähernd eine Vorstellung vom Ausmaß der immer rascher zunehmenden Motorisierung machen konnte. Bei der Erlassung des Straßenpolizeigesetzes 1946 stand die Notwendigkeit der Ersetzung deutscher Vorschriften im Vordergrund. Es konnte dabei auf die vor dem Jahre 1938 geltenden, aus dem Jahre 1935 stammenden Rechtsvorschriften zurückgegriffen werden, die jedoch der Entwicklung des heutigen Straßenverkehrs nicht mehr gerecht werden können (vgl. Erläuternde Bemerkungen zum Straßenpolizeigesetz, BGBl. Nr. 46/1947, 199 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates V. GP.).

Die mit dem Anwachsen der Zahl der Fahrzeuge verbundene größere Verkehrsdichte auf den Straßen, die mit der technischen Fortentwicklung der Kraftfahrzeuge verbundene Möglichkeit, größere Geschwindigkeiten zu erreichen und die sich aus diesen Umständen ergebenden größeren Gefahren für die Teilnehmer am Straßenverkehr machen eine Neuregelung des Straßenpolizeirechtes dringend erforderlich, die der gegenwärtigen Situation im Straßenverkehr entspricht und überdies genug elastisch ist, um auch bei weiterer Verdichtung des Verkehrs Anwendung finden zu können; dieses Ziel hat sich der vorliegende Entwurf gesetzt.

Dazu kommt noch, daß Österreich das Abkommen über den Straßenverkehr und das Protokoll über Straßenverkehrszeichen sowie die Schlußakte der Konferenz der Vereinten Nationen über Straßen- und Kraftfahrzeugverkehr, die am 19. September 1949 in Genf unterzeichnet wurden, und die Europäische Zusatzvereinbarung zum Abkommen über den Straßenverkehr und zum Protokoll über Straßenver-

kehrszeichen, die am 16. September 1950 in Genf unterzeichnet wurde, im folgenden als „Genfer Abkommen“ bezeichnet, ratifiziert hat (BGBl. Nr. 222/1955). Es ergibt sich daher auch die Notwendigkeit, das innerstaatliche Straßenpolizeirecht den internationalen Vereinbarungen anzupassen. Auch müssen die im Rahmen der ECE ausgearbeiteten Empfehlungen auf dem Gebiete der Straßenpolizei berücksichtigt werden.

Um eine einheitliche Regelung des Straßenverkehrs im ganzen Bundesgebiet zu erreichen, mußte der Entwurf auf eine von den bisherigen Bestimmungen der Bundesverfassung abweichende Verfassungsgrundlage gestellt werden. Näheres hierüber findet sich in den Erläuterungen zu § 1.

Besondere finanzielle Auswirkungen sind durch das neue Straßenpolizeigesetz nicht zu erwarten. In den Übergangsbestimmungen ist dafür Vorsorge getroffen worden, daß die neuen Straßenverkehrszeichen und Bodenmarkierungen nicht sofort an Stelle der bisherigen, künftig jedoch nicht mehr zu verwendenden Zeichen gesetzt werden brauchen. Es wird im allgemeinen genügen, wenn die genannten Zeichen anlässlich der üblichen Erneuerung ausgewechselt werden.

### B. Besonderer Teil.

Vorbemerkung: In den folgenden Erläuterungen werden in Klammern neben den zu erläuternden Bestimmungen die entsprechenden Stellen der bisherigen Straßenpolizeivorschriften angeführt. Sofern eine weitere Erläuterung nicht notwendig ist, beschränkt sich diese gegebenenfalls lediglich auf die Anführung der bisherigen Bestimmungen.

### I. ABSCHNITT.

#### Allgemeines.

Zu § 1. Geltungsbereich (§§ 66 und 69 StPolG.).

Nach den Bestimmungen des Bundes-Verfassungsgesetzes sind die Angelegenheiten der Bundesstraßen, also auch die Angelegenheiten der Straßenpolizei auf diesen Straßen in Gesetzgebung

und Vollziehung Bundessache (Art. 10 Abs. 1 Z. 9); die Straßenpolizei auf anderen als Bundesstraßen ist gemäß Art. 12 Abs. 1 Z. 8 in Grundsatzzesetzgebung Bundessache, in Ausführungsgesetzgebung und Vollziehung Landessache. Die Gesetzgebung des Bundes wäre somit berufen, die Straßenpolizei auf Bundesstraßen zur Gänze und auf anderen als Bundesstraßen nur in den Grundsätzen zu regeln. Dies hat zur Folge, daß die Gesetzgebung eines jeden Bundeslandes in der Lage wäre, für ihren Wirkungsbereich Bestimmungen zu erlassen, die sowohl mit den straßenpolizeilichen Normen hinsichtlich Bundesstraßen als auch mit jenen, die von der Gesetzgebung eines anderen Bundeslandes erlassen werden, in Widerspruch stehen könnten. Der Straßenbenützer wäre somit gezwungen, eine Vielzahl von Vorschriften zu kennen, die ein und dieselbe Angelegenheit regeln. Ist die Erwerbung solcher Kenntnisse schon dem durchschnittlichen Straßenbenützer nicht zumutbar, kann dies schon gar nicht von den vielen Ausländern verlangt werden, die Österreich alljährlich mit ihren Fahrzeugen besuchen. Wenn ein Gesetzeszustand hergestellt werden soll, der den erwähnten Bestimmungen des Bundes-Verfassungsgesetzes entspricht, so muß schon im vorhinein damit gerechnet werden, daß die Mehrzahl aller Straßenbenützer die verschiedenen und unterschiedlichen straßenpolizeilichen Bestimmungen nicht beherrschen wird und nicht zu beherrschen vermag. Eine Neuregelung des Straßenpolizeiwesens würde daher nicht zur Hebung der Verkehrssicherheit auf den Straßen führen, sondern wegen der Möglichkeit, daß die Gesetzgeber der einzelnen Bundesländer für ihren Wirkungsbereich voneinander abweichende Bestimmungen erlassen könnten, neue Unsicherheit mit sich bringen. Es besteht kein Zweifel, daß nur dann, wenn die Straßenbenützer die straßenpolizeilichen Vorschriften beherrschen und befolgen, Gewähr dafür gegeben ist, daß die Verkehrssicherheit auf den Straßen gehoben wird. Voraussetzung ist jedoch, daß für das gesamte Bundesgebiet einheitliche Vorschriften gelten. Eine Vereinheitlichung der straßenpolizeilichen Vorschriften ist angesichts der Tatsache, daß der Straßenverkehr wegen des technischen Fortschrittes im Fahrzeug- und Straßenbau immer raumgreifender wird, für den innerstaatlichen Bereich umso dringlicher, da eine solche Notwendigkeit auch selbst für den internationalen Straßenverkehr anerkannt wurde. In diesem Zusammenhang sei auf das in der Einleitung verwiesene Genfer Abkommen aufmerksam gemacht, das „im Bestreben, die Entwicklung und Sicherheit des internationalen Straßenverkehrs durch Aufstellung einheitlicher Regeln zu fördern“ abgeschlossen wurde.

Aber auch der Gesetzgeber des Jahres 1929 hat anlässlich der Beschlußfassung über das

Straßenpolizei-Grundsatzgesetz, BGBl. Nr. 438/1929, deutlich erkannt, daß nur eine einheitliche Straßenpolizei-Gesetzgebung zur Verkehrssicherheit auf den Straßen beiträgt. Aus den Erläuternden Bemerkungen zum erwähnten Gesetz (139 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates III. GP.) ist unschwer das Bedauern darüber zu erkennen, daß das Straßenpolizeiwesen nach den eingangs erwähnten Bestimmungen des Bundesverfassungsgesetzes länderweise verschieden geregelt werden kann. Es heißt in den erwähnten Erläuternden Bemerkungen wörtlich: „Schon die Hinübernahme der Gesetzgebungskompetenz aus der Landeskompetenz in die Kompetenz des Bundes zeigt, daß das Straßenpolizeiwesen als eine Angelegenheit angesehen wird, die einer gewissen einheitlichen Regelung bedarf. Diese Bestrebungen sind umso begreiflicher, wenn man bedenkt, daß die Straßenpolizei auf Bundesstraßen einheitlich für das ganze Bundesgebiet geregelt ist, daß der Verkehr vor den einzelnen Straßenkategorien nicht halt macht, sondern daß sich das gesamte Straßennetz verkehrstechnisch als einheitliches Ganzes darstellt.“ Wenn schon vor 30 Jahren die Notwendigkeit einer einheitlichen Regelung des Straßenverkehrs erkannt wurde, so wird sich heute, angesichts der ungeheuren Ausweitung des Straßenverkehrs erst recht niemand dieser Erkenntnis verschließen können. In diesem Zusammenhang sei insbesondere auch darauf verwiesen, daß das in Kraft stehende Straßenpolizeigesetz in seinem § 69 die Verfassungsbestimmung enthält, wonach für andere als Bundesstraßen in einem jeden Bundesland die straßenpolizeilichen Vorschriften für Bundesstraßen so lange gelten, als die Ausführungsgesetze nicht erlassen sind. Die Tatsache, daß bisher kein einziges Bundesland eigene Ausführungsgesetze zur Regelung des Straßenverkehrs auf anderen als Bundesstraßen erlassen hat und daß somit zurzeit auf allen Straßen der Republik Österreich ein einheitliches Straßenpolizeirecht gilt, zeigt deutlich, daß auch die Bundesländer die Notwendigkeit einer einheitlichen gesetzlichen Regelung des Straßenverkehrs im ganzen Bundesgebiet erkannt haben. Der gleichzeitig vorgelegte Entwurf eines Bundesverfassungsgesetzes, mit dem das Bundesverfassungsgesetz in der Fassung von 1929 abgeändert wird, sieht die Regelung der gesamten Straßenpolizei nach Art. 11 des B.-VG. vor; auf die Erläuternden Bemerkungen zu diesem Entwurf sei verwiesen.

**Zu Abs. 1:** Nur für Straßen mit öffentlichem Verkehr können von der Behörde Verordnungen erlassen und Hinweise gegeben werden. Straßen ohne öffentlichen Verkehr sind der Verordnungsgewalt entzogen. Im Hinblick auf die Wahrung der vollen Verfügungsgewalt des Straßenerhalters über eine Straße ohne öffentlichen Verkehr wird

auch an anderer Stelle bestimmt, daß sich die Obliegenheiten und Befugnisse der Organe der Straßenaufsicht nicht auf die Straßen ohne öffentlichen Verkehr erstrecken, es sei denn, daß es sich um Amtshandlungen handelt, die im Dienste der Strafjustiz vorgenommen werden.

**Zu Abs. 2:** Ob eine Straße eine Straße mit öffentlichem Verkehr ist, wird nach ihrer Benützung und nicht nach den Besitz- oder Eigentumsverhältnissen am Straßengrund zu beurteilen sein. Aus der Bestimmung ergibt sich nun, daß eine Straße, auch wenn sie nur gegen Entrichtung einer Maut benützt werden darf, als Straße mit öffentlichem Verkehr anzusehen ist, zumal es sich hiebei um *a l l g e m e i n e*, wengleich auch vom Straßenerhalter festgelegte Bedingungen handelt. Hingegen sind Straßen, die nur zu bestimmten Zwecken zugänglich sind, keine Straßen mit öffentlichem Verkehr. Dazu gehören insbesondere Straßen in Fabriksgeländen, die nur von Werkfahrzeugen oder von Fahrzeugen anderer Unternehmungen zu einem bestimmten Zweck, z. B. zur Lieferung von Material, oder zur Abholung von Erzeugnissen befahren werden dürfen. Gleiches gilt auch für Straßen innerhalb von Schlachthöfen, die nur zu bestimmten Zwecken, nämlich zur Inanspruchnahme des Schlachthofes, benützt werden dürfen.

#### **Zu § 2. Begriffsbestimmungen (§ 1 StPolG.).**

So wie in den bisherigen Straßenpolizeigesetzen sind im Entwurf Begriffsbestimmungen vorangestellt worden. Eine Erweiterung der Begriffsbestimmungen war notwendig, um die bisher aufgetretenen Verschiedenheiten in den Auffassungen zu bereinigen.

**Zu Z. 1 (Z. 1):** Eine Landfläche ist dann eine Straße, wenn sie ausschließlich für den Fahrzeugverkehr oder ausschließlich für den Fußgängerverkehr oder sowohl für den Fahrzeugverkehr als auch für den Fußgängerverkehr bestimmt ist. Aus den Beschränkungen auf den Fahrzeug- und Fußgängerverkehr ergibt sich weiters, daß Flächen, die ausschließlich dem Sport dienen (z. B. Schipisten), aber auch Kinderspielplätze und Holzriesen keine Straßen sind. Landflächen, die ausschließlich dem Viehtrieb dienen, sind keine Straßen. Hingegen ist die Benützung der Straße zum Viehtrieb nach Maßgabe der Bestimmungen des § 79 zulässig. Der festgelegte Straßenbegriff gilt nur für den Bereich der Straßenpolizei; daraus folgt, daß nach eisenbahnrechtlichen Vorschriften für den Bereich des Eisenbahnwesens der Straßenbegriff anders bestimmt werden kann. Eine besondere Definition des Begriffes „Autobahn“ oder „Autostraße“ ist deshalb nicht notwendig, weil eine Straße nur dann Autobahn oder Autostraße sein kann, wenn sie die Behörde dazu erklärt.

**Zu Z. 2 bis 4 (Z. 3):** Nach den bisherigen straßenpolizeilichen Bestimmungen ist eine Hauptfahrbahn die mittlere von drei im Raume einer Straße befindlichen Fahrbahnen. Nunmehr kann eine Hauptfahrbahn auch dann vorhanden sein, wenn neben ihr auch nur eine Nebenfahrbahn besteht.

**Zu Z. 5:** Die Dichte des Straßenverkehrs macht es notwendig, die Fläche einer Fahrbahn besonders zweckmäßig auszunützen, ohne dabei die Obsorge für die Sicherheit des Verkehrs zu vernachlässigen. Es war daher notwendig, die Fahrbahn noch in Fahrstreifen zu unterteilen. Die Definition des Begriffes „Fahrstreifen“ folgt dem Genfer Abkommen über den Straßenverkehr.

**Zu Z. 6 (Z. 4).**

**Zu Z. 7 (Z. 6).**

**Zu Z. 8 (Z. 5).**

**Zu Z. 9 (Z. 7).**

**Zu Z. 10 (Z. 8):** Gehsteige können von der Fahrbahn nicht nur durch Randsteine, sondern auch durch Bodenmarkierungen (z. B. auf Brücken) oder durch Streifbalken gekennzeichnet werden.

**Zu Z. 11 (Z. 9):** Wesentliches Merkmal eines Schutzweges ist die Bodenmarkierung. Ist eine solche Bodenmarkierung vorhanden, so kann sich der Fußgänger darauf verlassen, daß es sich um einen Schutzweg handelt. Fehlt die Kennzeichnung eines Schutzweges durch das Gefahrenzeichen „Fußgängerübergang“ (§ 49 Z. 11), so ändert dies nichts an der Eigenschaft des Schutzweges. Solange im Bereich des Schutzweges Armzeichen oder Lichtzeichen zur Regelung des Verkehrs gegeben werden, kommt ihm keine besondere rechtliche Bedeutung zu.

**Zu Z. 12 (Z. 10):** Auch Haltestelleninseln sind als Schutzinseln anzusehen.

**Zu Z. 13 (Z. 2):** Das Befahren von selbständigen Gleiskörpern ist verboten (§ 28 Abs. 3), die in einer Fahrbahn liegenden Schienen dürfen nach Maßgabe des § 7 Abs. 1 befahren werden.

**Zu Z. 14 (Z. 14):** Nach der bisherigen Regelung gilt als Ortsdurchfahrt eine Straßenstrecke, die durch „verbautes Gebiet“ führt. Zwar war bestimmt worden, wann ein Gebiet als „verbaut“ anzusehen ist, doch hat der Straßenbenützer unter Bedachtnahme auf diese Bestimmung zunächst selbst zu beurteilen, ob es sich im konkreten Fall um ein verbautes Gebiet handelt. Diese Regelung führte dazu, daß die Behörden und die einzelnen Straßenbenützer den Begriff verschieden auslegten, was eine gewisse Rechtsunsicherheit, aber auch eine erhebliche Unsicherheit im Straßenverkehr zur Folge hatte. Nunmehr soll klargestellt werden, daß die Ortsdurchfahrt durch die Richtzeichen „Ortstafel“ und

„Ortsende“ begrenzt wird. Eine Straße ist auch dann „Ortsdurchfahrt“ wenn an ihr selbst kein Richtzeichen „Ortsdurchfahrt“ aufgestellt ist, wenn man aber von einer so gekennzeichneten Stelle zu ihr gelangt.

**Zu Z. 15:** Diese Definition dient lediglich dazu, um den Gegensatz zur Ortsdurchfahrt zu bezeichnen.

**Zu Z. 16 und 17:** Bei der Definition des Begriffes der „Kreuzung“ und der „geregelten Kreuzung“ war zu überlegen, ob hierbei auch auf schienengleiche Eisenbahnübergänge Bedacht zu nehmen wäre. Von der Gleichsetzung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges mit einer Kreuzung wurde Abstand genommen, um einer Überschneidung mit eisenbahngesetzlichen Bestimmungen auszuweichen. Die Definition der geregelten Kreuzung stellt klar, daß eine Kreuzung, bei der nur Straßenverkehrszeichen oder Verkehrsleitzeichen angebracht sind, nicht als eine geregelte Kreuzung gilt.

**Zu Z. 18 (Z. 15):** Mit Rücksicht auf die vielen Arten der Beförderungsmittel im Straßenverkehr war es notwendig, den Begriff des Fahrzeuges einzuschränken. Soweit es sich nicht um Arbeitsmaschinen handelt, ist mit dem Begriff des Fahrzeuges die Vorstellung verbunden, daß damit Personen und Sachen auch über weitere Strecken befördert werden können. Dieser Vorstellung will der Entwurf Rechnung tragen. Ob mit Kleinfahrzeugen die Fahrbahn oder der Gehsteig zu benützen ist, ergibt sich aus den Besonderen Bestimmungen des Entwurfes, insbesondere aus § 75 Abs. 9.

**Zu Z. 19:** Die Definition des „Tatsächlichen Gesamtgewichtes“ weicht von der Bestimmung des „Gesamtgewichtes“ in § 3 Abs. 1 KFG. 1955 ab; dies deshalb, weil es bei den straßenpolizeilichen Bestimmungen (anders wie bei jenen des Kraftfahrzeuggesetzes) weniger auf das höchstzulässige, sondern auf das tatsächliche Gewicht eines Fahrzeuges ankommt. Die gegenständliche Definition folgt daher dem Genfer Abkommen.

**Zu Z. 20 (Z. 16):** Als Fuhrwerke gelten auch Fahrzeuge, die dazu bestimmt sind, von Zugmaschinen fortbewegt zu werden, die auf gerader und ebener Fahrbahn eine Geschwindigkeit von 9 km/h nicht zu überschreiten vermögen.

**Zu Z. 21 (Z. 17).**

**Zu Z. 22:** Hinsichtlich der Motorfahräder siehe die Erläuternden Bemerkungen zu § 68.

**Zu Z. 23 (Z. 18):** Im Gegensatz zur bisherigen Regelung gelten Lastfahräder nicht mehr als Lastfahrzeuge.

**Zu Z. 24 (Z. 19).**

**Zu Z. 25:** Welche Fahrzeuge als Einsatzfahrzeuge gelten, welche Warnungszeichen sie führen

und wann der Lenker eines solchen Fahrzeuges diese Zeichen geben darf, richtet sich nach den Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes 1955 (vgl. §§ 18 Abs. 10, 22 Abs. 2 und 90 des Kraftfahrzeuggesetzes 1955). Fuhrwerke werden als Einsatzfahrzeuge wohl kaum mehr in einem solchen Umfang in Betracht kommen, daß sie bei den Begriffsbestimmungen berücksichtigt werden müßten.

**Zu Z. 26 bis 28 (Z. 21 bis 23).**

**Zu Z. 29 bis 30:** Das Überholen ist das Vorbeibewegen eines Fahrzeuges an Straßenbenützern, die sich in der gleichen Richtung fortbewegen. Bewegt sich ein Fahrzeug an stehenden Fahrzeugen oder an sonst sich auf der Straße befindlichen, sich jedoch nicht fortbewegenden Personen und Sachen vorbei, so ist dies ein bloßes Vorbeifahren. (Z. 30).

**Zu § 3 Vertrauensgrundsatz.**

In § 7 des bisherigen Straßenpolizeigesetzes wird bestimmt, daß auf der Straße jedermann verpflichtet ist, Rücksicht auf den Straßenverkehr zu nehmen und die zur Wahrung der Ordnung, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erforderliche Vorsicht und Aufmerksamkeit anzuwenden. Diese bloß allgemein gefaßte Bestimmung hat jedoch, wie die Praxis gezeigt hat, keineswegs dazu beigetragen, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen, sie hat vielmehr zu einer gewissen Rechtsunsicherheit geführt und zwar deshalb, weil sie bei der Gesetzesvollziehung vielfach dazu herangezogen wurde, um Lücken im Straßenpolizeigesetz zu schließen. Ein Verhalten, welches das Gesetz nicht ausdrücklich als vorschriftswidrig bezeichnete, wurde auf Grund der erwähnten, eine weiteste Auslegung zulassende Bestimmung inkriminiert. Auf diese Weise trat die Gesetzesvollziehung an Stelle der Gesetzgebung und hat durch ihre Entscheidungen (Urteile, Bescheide und Erkenntnisse) festgelegt, was im einzelnen einen Verstoß gegen die grundsätzlichen Bestimmungen des § 7 des Straßenpolizeigesetzes bildet. Diese Entscheidungen, die vielfach als zueinander in Widerspruch stehend erscheinen müssen, sind förmlich an die Stelle der fehlenden gesetzlichen Bestimmungen getreten. Der Straßenbenützer, der wohl die für ihn in Betracht kommenden straßenpolizeilichen Vorschriften, nicht aber auch die darauf bezughabenden gerichtlichen und verwaltungsbehördlichen Entscheidungen kennen muß, ist daher mangels ausdrücklicher gesetzlicher Bestimmungen vielfach erst durch eine gerichtliche oder verwaltungsbehördliche Entscheidung darüber belehrt worden, wie er sich richtig zu verhalten gehabt hätte. Eine solche Praxis ist, abgesehen von der fließenden Grenze zwischen Gesetzgebung und Vollziehung, auch deshalb bedenklich, weil die Entscheidungen oft erst nach

monate-, ja mitunter erst jahrelangem Aktenlauf im Instanzenzug zustande kamen, wobei eingehende und umfangreiche, sich auf verschiedene Sachverständigengutachten gründende Überlegungen angestellt werden mußten, die in den Begründungen dieser Entscheidungen vielfach in seitenlangen Ausführungen dargelegt wurden. Von einem Teilnehmer am Straßenverkehr wird jedoch verlangt, daß er im fließenden Verkehr und in sekundenschneller Überlegung feststellen soll, welches Verhalten richtig ist! Der Verwaltungsgerichtshof hat zwar in seinem Erkenntnis vom 26. April 1956, Slg. Nr. 4053/A, unter Berufung auf einen von einem verstärkten Senat dieses Gerichtshofes am 19. März 1956 beschlossenen Rechtssatz ausgesprochen, daß der bisherige § 7 des Straßenpolizeigesetzes „kein als Delikt erfassbares Tatbild umschreibt, sondern das einem Tatbild entsprechende Verhalten als fahrlässig charakterisiert, wenn seine Einhaltung unterlassen wurde.“ Daraus folgt, daß eine Übertretung des bisherigen § 7 des Straßenpolizeigesetzes verwaltungsstrafrechtlich nicht erfassbar ist. Die Gerichte haben jedoch auch weiterhin die erwähnten Bestimmungen des § 7 des Straßenpolizeigesetzes herangezogen. Es sei aber hier festgehalten, daß es auch zu Straßenunfällen kommen kann, die aus der Kompliziertheit des heutigen Straßenverkehrs resultieren, ohne daß dafür jemand strafrechtlich verantwortlich wäre.

Im Entwurf wurde daher bewußt auf eine dem § 7 des bisher geltenden Straßenpolizeigesetzes entsprechende Bestimmung verzichtet, um zu verhindern, daß jemand in Zukunft lediglich auf Grund einer bloß einen Grundsatz oder eine Auslegungsregel beinhaltenden Bestimmung verurteilt oder bestraft wird, obwohl er sich ansonsten an die konkreten Gesetznormen gehalten hat. Es wurde jedoch der von der Rechtsprechung entwickelte Vertrauensgrundsatz aufgenommen, wonach im Straßenverkehr im vorhinein bei keinem Straßenbenützer mit einem vorschriftswidrigen und daher allenfalls die Sicherheit des Straßenverkehrs beeinträchtigenden Verhalten zu rechnen ist, es sei denn, daß es sich um Personen handelt, die sich nach den Erfahrungen des täglichen Lebens im Straßenverkehr objektiv nicht immer vorschriftsmäßig zu verhalten vermögen, sei es, daß das unrichtige Verhalten körperlichen Gebrechen oder, wie bei Kindern, mangelnder Einsicht entspringt.

Es wurde davon abgesehen, für Kinder im Straßenverkehr bestimmte Altersgrenzen festzusetzen. Ob eine Person als „Kind“ im Sinne der Bestimmung des § 3 des vorliegenden Entwurfes angesehen werden muß, wird sich aus der Körpergröße, dem Aussehen, der Kleidung, dem Verhalten usw. ergeben.

#### Zu § 4. Verkehrsunfälle.

Zu Abs. 1: Diese Bestimmung bezieht sich nicht nur auf Personen, die den Unfall verschuldet oder mitverschuldet haben, sondern darüber hinaus auf alle jene Personen, deren Verhalten mit dem Verkehrsunfall im Zusammenhange steht. Sie bezieht sich daher beispielsweise auch auf Fußgänger, die völlig vorschriftsmäßig die Straße überquert haben, deren Verhalten aber den Lenker eines Kraftfahrzeuges zu einem Ausweich- oder Bremsmanöver veranlaßt hat, wodurch ein Verkehrsunfall entstanden ist. Ebenso werden Personen, die im Zeitpunkte des Unfalles die Straße nicht oder nicht mehr benützen unter Umständen zum Personenkreis des Abs. 1 zählen, z. B. dann, wenn sie vom Fenster eines an der Straße gelegenen Hauses einen Fahrzeuglenker mit einem Spiegel blenden und dadurch einen Verkehrsunfall herbeiführen oder auf der Straße Öl od. dgl. ausgießen, wodurch Fahrzeuge ins Schleudern kommen und eine Verletzung von Personen oder eine Beschädigung von Sachen entsteht. Schließlich wäre auch noch der Fall der mitfahrenden Person zu erwähnen, die den Lenker eines Fahrzeuges in seiner Aufmerksamkeit stört und deren Verhalten deshalb mit dem Verkehrsunfall in Zusammenhang gebracht werden muß.

Zu Abs. 1, lit. a: Die Verpflichtung, ein Fahrzeug anzuhalten, besteht nicht nur dann, wenn der Lenker den Unfall verschuldet oder mitverschuldet hat (vgl. § 337 lit. c Strafgesetz in der Fassung der Strafgesetznovelle 1952), sondern auch dann, wenn das Verhalten des Lenkers mit dem Verkehrsunfall in Zusammenhang gebracht werden kann.

Zu Abs. 1, lit. b: Schäden für Personen oder Sachen im Gefolge eines Verkehrsunfalles können beispielsweise entstehen, wenn durch ausrinnenden Treibstoff Feuergefahr gegeben ist, oder wenn ein Fahrzeug beim Verkehrsunfall auf einen Bahnkörper gerät und befürchtet werden muß, daß Störungen des Eisenbahnbetriebes eintreten könnten.

Zu Abs. 1, lit. c: Aus der Verpflichtung zur Mitwirkung an der Feststellung des Sachverhaltes ergibt sich, daß Veränderungen an der Stellung der vom Unfall betroffenen Fahrzeuge nur in den allerdringendsten Fällen vorgenommen werden dürfen und daß dadurch die Feststellung des Sachverhaltes nicht unmöglich gemacht werden darf.

Zu Abs. 2: Die Pflicht, Hilfe zu leisten oder herbeizuholen und die Gendarmerie oder Polizei zu verständigen, besteht nur, wenn diese Vorsorgen noch nicht getroffen sind. Damit soll verhindert werden, daß alle in Abs. 1 genannten Personen dieser Verpflichtung nachkommen

müssen, auch dann, wenn für Hilfe ausreichend gesorgt und die Anzeige bereits erstattet ist.

**Zu Abs. 3:** Der Sachschaden kann sich auch im Vermögen einer Person ereignen, die vom Abs. 1 nicht erfaßt ist. Dies wäre z. B. dann möglich, wenn ein Fahrzeug etwa in eine Auslage fährt.

**Zu Abs. 4:** Einem Verunglückten Beistand zu leisten ist eine moralische Verpflichtung. Die Außerachtlassung dieser Verpflichtung durch eine Person, die den Verkehrsunfall nicht verschuldet hat, ist bisher rechtlich nicht faßbar. Die Bestimmung legt nun fest, wann eine gesetzliche Pflicht zur Hilfeleistung auch für Personen besteht, die den Unfall nicht verschuldet oder mitverschuldet haben, und nicht zum Personenkreis des Abs. 1 zählen. Allerdings besteht eine solche Pflicht zur Hilfeleistung nur dann, wenn die in lit. a und b bezeichneten Voraussetzungen zutreffen.

**Zu Abs. 5:** Die Herbeiholung der Hilfe wird vielfach am zweckmäßigsten telephonisch erfolgen können. In einem solchen Falle darf die Benützung des Fernsprechers nicht verweigert werden.

#### **Zu § 5. Ärztliche Untersuchung von Straßenbenützern.**

Es ist eine offenkundige Tatsache, daß zahlreiche Verkehrsunfälle in der Trunkenheit eines Straßenbenützers ihre Ursache haben. Betrunkene Straßenbenützer, insbesondere betrunkene Fahrzeuglenker, bilden daher eine große Gefahr im Straßenverkehr. Die Grundlage der strafrechtlichen Beurteilung wird jedoch in einem solchen Falle in erster Linie der festgestellte Grad der Berausung bilden. Dies gilt auch für die Beurteilung des Ausmaßes des Verschuldens im Verwaltungsstrafverfahren. Bisher ist die Frage, ob ein Straßenbenützer zum Zwecke der Feststellung des Grades der Alkohol- oder Suchtgifteinwirkung einem Arzt zur Untersuchung vorgeführt werden darf, nicht in befriedigender Weise gelöst. Der Verfassungsgerichtshof hat in seinem Erk. vom 13. Oktober 1955, B 153/1955-11, ausgesprochen, daß ein Sicherheitswachebeamter nicht befugt ist, eine ausschließlich Beweissicherungszwecken dienende Zwangsmaßnahme, wie sie die Vorführung zum Amtsarzt zum Zwecke der Feststellung des Trunkenheitsgrades darstellt, vorzunehmen. Der genannte Gerichtshof hat hiezu noch wörtlich bemerkt: „Wenn der Rechtszustand wie er einmal gegeben ist, als unbefriedigend empfunden wird, so ist der Gesetzgeber, nicht jedoch die Gesetzesauslegung berufen, Abhilfe zu schaffen.“ Diese Abhilfe will nun der vorliegende Entwurf schaffen.

**Zu Abs. 1 und 2:** Während Fahrzeuglenker in einem jeden Fall dem Arzt vorzuführen sind,

wenn sich Anzeichen einer Alkohol- oder Suchtgifteinwirkung zeigen, ist eine Vorführung anderer Straßenbenützer nur dann zulässig, wenn sie im Verdacht stehen, einen Verkehrsunfall verursacht zu haben und Anzeichen einer Alkohol- oder Suchtgifteinwirkung vorliegen. Welche Ärzte im öffentlichen Sanitätsdienst stehen, richtet sich nach den einschlägigen bundes- bzw. landesgesetzlichen Vorschriften. Danach stehen die bei den Polizeibehörden und bei den Sanitätsbehörden (Gemeinden, Bezirksverwaltungsbehörden, Ämter der Landesregierung, Bundesministerium für soziale Verwaltung) sowie die im Heeresanitätsdienst tätigen Ärzte im öffentlichen Sanitätsdienst.

**Zu Abs. 3:** Mit der Verpflichtung des Vorgeführten, sich der Untersuchung zu unterziehen, wird auch zum Ausdruck gebracht, daß Einwendungen gegen sogenannte Testversuche unerheblich sind. Von der Verpflichtung zur Duldung der Blutabnahme wurde sowohl wegen der Achtung vor der Integrität des menschlichen Körpers als auch deshalb abgesehen, weil bei einem solchen Eingriff die Möglichkeit einer Infektion nicht unbedingt ausgeschlossen werden kann. Eine Blutabnahme darf daher nur vorgenommen werden, wenn sie zweckmäßig ist und der Vorgeführte ausdrücklich zustimmt. Demnach wird es nicht angehen, einem Bewußtlosen Blut abzunehmen. Hingegen wird nichts dagegen einzuwenden sein, ausgeronnenes Blut zu untersuchen.

**Zu Abs. 4:** Wenn die Untersuchung ergeben hat, daß ein durch die Einwirkung von Alkohol oder Suchtgiften beeinträchtigter Zustand gegeben ist, so hat der Vorgeführte die Kosten der Untersuchung zu tragen; war das Ergebnis der Untersuchung negativ, so sind die Kosten von Amts wegen zu tragen.

#### **Zu § 6. Benützung schienengleicher Eisenbahnübergänge (§§ 8 und 71, StPolG.).**

Der Verfassungsgerichtshof hat in seinem Erkenntnis vom 6. Dezember 1955, K II-1/55/19, den Rechtssatz aufgestellt, daß die Regelung der Herstellung, Um- und Ausgestaltung der Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen sowie die Regelung der Tragung der Kosten solcher baulicher Maßnahmen eine Angelegenheit des „Verkehrswesens bezüglich der Eisenbahnen“ gemäß Art. 10 Abs. 1, Z. 9 B.-VG. ist und demnach in Gesetzgebung und Vollziehung dem Bunde zusteht. Dieser Gerichtshof hat im erwähnten Erkenntnis auch seiner Meinung Ausdruck gegeben, daß der Ausdruck „Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen“ im Art. 10 Abs. 1 Z. 9 B.-VG. keine Einschränkung in dem Sinne bedeutet, daß nur ein Teil des Eisenbahnwesens, nämlich das Verkehrswesen, in einem engeren Sinne der Kompetenz des Bundes angehört, sondern es sei

damit umgekehrt das gesamte Eisenbahnwesen als ein Teil des Verkehrswesens gemeint. Es unterliegt sohin keinem Zweifel, daß das Kreuzungswesen als eine Angelegenheit des Eisenbahnwesens anzusehen ist. Im vorliegenden Entwurf waren daher keine Bestimmungen über das Verhalten der Straßenbenützer bei Überquerung von schienengleichen Eisenbahnübergängen oder bei Annäherung an solche aufzunehmen. Eine solche Regelung hat nach eisenbahngesetzlichen Vorschriften zu erfolgen (vgl. § 49 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60/1957).

Die verfassungsmäßige einwandfreie Trennung der Angelegenheiten der Straßenpolizei von jenen des Eisenbahnwesens ist umso notwendiger, als die Angelegenheiten der Straßenpolizei in Hinkunft lediglich in Gesetzgebung Bundessache sind, während die Angelegenheiten des Eisenbahnwesens weiterhin sowohl in Gesetzgebung als auch in Vollziehung beim Bunde verbleiben. Es ist nicht verkannt worden, daß es zweckmäßig ist, alle Normen, die sich an den Straßenbenützer richten, in einem einzigen Gesetzeswerk zusammenzufassen. Da dies jedoch aus den erwähnten Gründen nicht angängig ist, beschränkt sich der Entwurf darauf, an den in Betracht kommenden Stellen, Hinweise auf eisenbahngesetzliche Vorschriften aufzunehmen.

## II. ABSCHNITT.

### Fahrregeln.

#### Zu § 7. Allgemeine Fahrordnung (§ 13 StPolG.).

Zu Abs. 1 und 2: Der Entwurf folgt im wesentlichen den bisherigen Bestimmungen. Bei der Beurteilung der Frage, wie weit rechts zu fahren ist, ist auch darauf Bedacht zu nehmen, daß das eigene Fahrzeug beschädigt werden kann. In einem solchen Falle wird gegen das Verlassen des rechten Fahrbahnrandes nichts einzuwenden sein, es sei denn, daß eine Gefährdung, Behinderung oder Belästigung anderer Straßenbenützer erwartet werden muß. Das bisher geltende Verbot des Befahrens von Straßenbahnschienen in Längsrichtung wurde auf die Fälle eingeschränkt, wo sich die Gleise zu beiden Seiten der Fahrbahn befinden, wie etwa auf der Wiener Ringstraße.

#### Zu § 8. Fahrordnung auf Straßen mit besonderen Anlagen (§ 10 StPolO.).

Angesichts des Umfangs des Straßenverkehrs, insbesondere in Ortsdurchfahrten, war es notwendig, unter Bedachtnahme auf die bisher in § 10 StPolO. enthaltenen Sondervorschriften besondere Fahrregeln für Ortsdurchfahrten aufzustellen.

Zu Abs. 1: Durch diese Bestimmung werden Gruppen von Straßenbenützern, die, wenn sie die Hauptfahrbahn benützen, größeren Gefah-

ren ausgesetzt sind oder eine Behinderung des Straßenverkehrs darstellen, auf die Nebenfahrbahn verwiesen. Wenn eine Nebenfahrbahn vorhanden ist, so wird in der Regel nicht auf der Hauptfahrbahn gehalten und geparkt werden dürfen.

Zu Abs. 2: Die Bestimmung entspricht der Regelung des Europäischen Zusatzabkommens zum Genfer Übereinkommen zu Artikel 9. Diese Regelung gilt auch, wenn sich eine solche Anlage in einer Einbahn befindet.

#### Zu § 9. Verhalten bei Bodenmarkierungen (§ 24 Abs. 4 StPolG.).

Die Regelung des Verkehrs durch Bodenmarkierungen ist von stark frequentierten Straßen nicht mehr wegzudenken. Die bisherigen Bestimmungen hierüber sind äußerst dürftig. Im Entwurf wird nun das Verhalten bei Bodenmarkierungen festgelegt; hiebei ist auf internationale Gepflogenheiten Bedacht genommen worden. Dazu wird bemerkt, daß ein internationales Expertenkomitee bereits ein „Europäisches Übereinkommen über Straßenmarkierungen“ ausgearbeitet hat; es ist damit zu rechnen, daß es von Österreich unterzeichnet und ratifiziert werden wird.

Zu Abs. 1: Sperrlinien werden in § 55 als „nicht unterbrochene Längsmarkierungen“ definiert. Sie stellen ein absolutes Verbot dar, weil sie nicht überfahren werden dürfen, gleichgültig ob sie die Fahrstreifen entgegengesetzter oder gleicher Fahrtrichtungen voneinander trennen. Das Überfahren der Sperr- und Leitlinien kann auch darin bestehen, daß nur mit einem Rad auf der Linie gefahren wird.

Zu Abs. 2: Der Schutz des die Fahrbahn auf einem sogenannten „Zebrastreifen“ überquerenden Fußgängers hat die Öffentlichkeit wiederholt beschäftigt. Bisher hat dieser Streifen keine besondere rechtliche Bedeutung. Nun soll bestimmt werden, daß ein durch Bodenmarkierungen gekennzeichnete Fußgängerübergang dem Fußgänger besondere Rechte gewährleistet. Allerdings ist für einen solchen Schutz auch ein richtiges Verhalten des Fußgängers Voraussetzung. Wie sich der Fußgänger bei Benützung der Schutzwege zu verhalten hat, wird in § 75 bestimmt; siehe daher die diesbezüglichen Erläuterungen.

#### Zu § 10. Ausweichen (§ 15 StPolG.).

Zu Abs. 2: Die bisherige Bestimmung, daß dasjenige Fahrzeug umzukehren oder rückwärtszufahren hat, dem dies nach den Umständen des Einzelfalles am leichtesten fällt, wurde inhaltlich übernommen und dahingehend ergänzt, daß derjenige Lenker eines Fahrzeuges zurückzufahren hat, dem es nach den örtlichen Ver-

hältnissen und der Art des Fahrzeuges die geringeren Schwierigkeiten bereitet.

#### Zu § 11. Einordnen.

Die Regelung entspricht der ständigen Übung. Eine ausdrückliche gesetzliche Bestimmung hierüber hat bisher gefehlt. Sind vor einer Kreuzung Sperrlinien angebracht, so dürfen diese auch zum Zwecke des Einordnens nicht überfahren werden. In solchen Fällen müssen die Lenker ihre Fahrzeuge schon vor den Sperrlinien einordnen. Inwieweit schon vor dem Einordnen die Fahrtrichtungsänderung anzuzeigen ist, regelt sich nach den Bestimmungen des § 24.

**Zu Abs. 5:** Mit dieser Bestimmung soll der Unsitte des „Vorschlängeln“ einspuriger Fahrzeuge entgegen gewirkt werden.

#### Zu § 12. Einbiegen (§§ 14 Abs. 1 und 19 Abs. 6 StPolG.).

**Zu Abs. 1 und 2:** Der Lenker des einbiegenden Fahrzeuges hat darauf zu achten, daß Gefährdungen und wesentliche Behinderungen des Straßenverkehrs beim Einbiegen nicht entstehen. Die Vorschrift, nach links aus der Fahrbahnmitte in weitem Bogen einzubiegen, findet ihre Ergänzung darin, daß das Einbiegen nur gestattet ist, wenn es der Gegenverkehr zuläßt. Das vielfach geübte „tangentiale“ Einbiegen konnte aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht allgemein zugelassen werden, sondern nur dort, wo es durch Bodenzeichen und Hilfszeichen angeordnet wird.

#### Zu § 13. Umkehren und Rückwärtsfahren (§ 14 Abs. 2 und 3 StPolG.).

**Zu Abs. 1:** Der Entwurf stellt für das Umkehren einheitliche Bestimmungen auf. Sie gelten sowohl für das Reversieren, also für das Umkehren, bei dem auch zurückgefahren wird, als auch für das Wenden.

**Zu Abs. 2:** Das Verbot bezieht sich im Gegensatz zu den bisherigen Bestimmungen nicht mehr auch auf das Rückwärtsfahren, da in gewissen Verkehrslagen ein Rückwärtsfahren unvermeidbar ist, z. B. dann, wenn ein Fahrzeug in eine Reihe parkender Fahrzeuge eingeordnet werden muß. Eine Vorschrift, daß das Umkehren auf den in dieser Bestimmung genannten Straßenstrecken nur auf Anordnung eines Organs der Straßenaufsicht vorgenommen werden kann, ist im Gegensatz zu den bisherigen Bestimmungen nicht mehr aufgenommen worden, weil die Organe der Straßenaufsicht ohnehin gemäß § 41 des Entwurfes berechtigt sind, durch Hilfszeichen Anordnungen zu geben, die von der sonstigen Verkehrsregelung abweichen können.

**Zu Abs. 3:** Ob und inwieweit im Bereich schienengleicher Eisenbahnübergänge das Umkehren Beschränkungen unterworfen ist, muß im Hinblick auf das in den Erläuternden Bemerkungen zu § 6 erwähnte Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes der eisenbahnrechtlichen Regelung vorbehalten bleiben. Ein Hinweis auf solche Regelungen ist jedoch zum Zwecke der vollständigen Information des Straßenbenützers, der sich durch Einsicht in das Straßenpolizeigesetz eine umfassende Kenntnis aller für ihn geltenden Normen verschaffen will, nützlich.

#### Zu § 14. Überholen (§ 16 StPolG.).

**Zu Abs. 1:** Die Bestimmung, daß — von bestimmten Fällen abgesehen — nur links überholt werden darf, ist bewußt an die Spitze dieses Paragraphen gestellt worden. Damit soll zum Ausdruck gebracht werden, daß das Linksüberholen den Regelfall bilden muß. Es ist hierbei gleichgültig, von welcher Art das eingeholte oder das überholende Fahrzeug ist. Der Entwurf läßt auch keinen Raum für eine Auslegung zu, wonach das Überholen auf der rechten Seite — von den erwähnten Fällen abgesehen — zulässig wäre.

**Zu Abs. 2:** Neu, wenn auch der Praxis entsprechend, ist die Bestimmung, daß Fahrzeuge, deren Lenker die Absicht nach links abzubiegen anzeigen, rechts zu überholen sind.

**Zu Abs. 5:** Wie groß der seitliche Abstand zwischen dem überholten und dem überholenden Fahrzeug sein muß, läßt sich für den einzelnen Fall nicht mit hinreichender und zutreffender Genauigkeit bestimmen. Es kann aber als Regel gelten, daß dieser Abstand bei hoher Geschwindigkeit größer sein muß und bei geringerer Geschwindigkeit kleiner sein darf. Auch wird es einen Unterschied machen, ob das eingeholte Fahrzeug ein einspuriges ist oder ob es sich hierbei um ein Schienenfahrzeug handelt; in diesem Fall wird der Abstand geringer sein können, in jenem größer sein müssen.

**Zu Abs. 6:** Daß der Lenker des eingeholten Fahrzeuges beim Überholtwerden am rechten Fahrbahnrand zu fahren hat, wurde bereits im § 7 bestimmt.

#### Zu § 15. Überholverbote (§ 16 StPolG.).

**Zu Abs. 1, lit. c:** Dieses Verbot ist dadurch gerechtfertigt, daß beim Überholen eines Fahrzeuges auf der linken Seite dem Vorrang der von rechts kommenden Fahrzeuge schon wegen der ungünstigen Sichtverhältnisse oft zu wenig Beachtung geschenkt wird. Da gerade die Mißachtung der Vorrangregelung eine häufige Unfallursache ist, mußte die entsprechende Vorkehrung getroffen werden. Wird in den Fällen, in denen das Überholen auf der rechten Seite geboten oder gestattet ist, auf dieser Seite überholt, so ist

diese Vorkehrung für die Beachtung des Vorranges nicht erforderlich.

**Zu Abs. 1, lit. j:** Für die Berechtigung der Überholverbote ist es unerheblich, ob ein einziges Fahrzeug oder mehrere hintereinanderfahrende Fahrzeuge überholt werden. Der Lenker eines Fahrzeuges wird mehrere hintereinanderfahrende Fahrzeuge nur dann überholen dürfen, wenn er sicher erkennen kann, daß er sein Fahrzeug ohne Gefährdung oder Behinderung wieder einordnen kann.

**Zu Abs. 2:** Vergleiche die Erläuternden Bemerkungen zu § 13 Abs. 3.

#### Zu § 16. Vorbeifahren.

**Zu Abs. 1 (§ 16 Abs. 2 letzter Satz StPolG.):** Die Verpflichtung zur Rücksichtnahme beim Vorbeifahren an haltenden Schienenfahrzeugen beschränkt sich nicht nur auf die Fahrgäste, sondern bezieht sich auf alle Personen, die auf der vorgeschriebenen Seite ein- oder aussteigen, also z. B. auch auf die Bediensteten eines Straßenbahnunternehmens. Die Bestimmung findet auch dort Anwendung, wo Haltestelleninseln vorhanden sind. Dies entspricht der Überlegung, daß auf solchen Inseln, zumal zur Zeit der Verkehrsspitze, ein starkes Gedränge herrscht, bei dem Personen öfters auf die Fahrbahn treten oder heruntergedrängt werden.

#### Zu § 17. Hintereinanderfahren.

**Zu Abs. 1 und 2:** Wenn ein Fahrzeug von hinten auf ein anderes auffährt, so hat dies in der Regel der Lenker des Fahrzeuges zu verantworten, das aufgefahren ist. Lediglich dann, wenn das vordere Fahrzeug stark und ohne zwingenden Grund abgebremst würde, ohne daß dies für die Lenker nachfolgender Fahrzeuge den Umständen nach vorherzusehen war, wird ein Verschulden mitunter sogar ein ausschließliches Verschulden des Lenkers des vorderen Fahrzeuges in Erwägung zu ziehen sein. Mit einem starken Abbremsen wird der Lenker eines nachfolgenden Fahrzeuges jedoch zuweilen immer zu rechnen haben, z. B. vor geregelten Kreuzungen in Ortsdurchfahrten, auf kurvenreichen und unübersichtlichen Straßenstellen u. dgl. Auch bei Schul- und Übungsfahrten (§ 101 KFG. 1955) wird mit einem plötzlichen Abbremsen zu rechnen sein.

**Zu Abs. 3:** Wenn ein Fahrzeug neben oder knapp hinter einem Schienenfahrzeug fährt, ohne es zu überholen, so entstehen Fahrzeugkolonnen, welche die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs dadurch behindern, daß sie jedes Überholen unmöglich machen. Durch die Festsetzung des Mindestabstandes von 20 m soll die Möglichkeit geschaffen werden, daß das hinter einem Schienenfahrzeug fahrende Fahrzeug gegebenenfalls auch überholt werden kann. Um die Flüssig-

keit des Verkehrs nicht zu behindern, wird der Lenker eines jeden Fahrzeuges bevor er noch zum Überholen eines Schienenfahrzeuges ansetzt, stets zu erwägen haben, ob es bei der Beschaffenheit seines Fahrzeuges überhaupt möglich ist, das Schienenfahrzeug zu überholen. Ist das Überholen wegen der Beschaffenheit des Fahrzeuges nicht möglich, so wird er den Mindestabstand von 20 m vom Schienenfahrzeug einzuhalten haben, um andere Fahrzeuglenker nicht vom Überholen des Schienenfahrzeuges abzuhalten. Ein Fahrzeug wird wegen seiner Beschaffenheit insbesondere dann ein Schienenfahrzeug nicht überholen können, wenn es zu breit ist oder wenn es nicht schnell genug fahren kann.

**Zu Abs. 4:** Hiedurch soll die Behinderung des Querverkehrs durch anhaltende Fahrzeuge vermieden werden.

**Zu Abs. 5:** Hiedurch soll ermöglicht werden, daß auch Fahrzeuge, die hintereinanderfahren, überholt werden können.

#### Zu § 18. Vorrang (§ 17 StPolG.).

**Zu Abs. 1:** Die Grundregel des Vorranges rechts vor links wurde in den Abs. 1 aufgenommen. Die Frage, welches Fahrzeug abfallen muß, wenn nach einem (erlaubten) Nebeneinanderfahren nur mehr ein Fahrstreifen frei ist, ergibt sich wohl schon aus den Bestimmungen über die Überholverbote (§ 15), jedoch erschien es aus Gründen einer klaren Gesetzgebung zweckmäßig, auch hier den Vorrang des Rechtsfahrenden ausdrücklich festzulegen.

**Zu Abs. 2:** Einsatzfahrzeuge haben immer den Vorrang, auch wenn sie Vorrangstraßen kreuzen oder auf Straßen fahren, auf denen das Zeichen „Halt vor Kreuzung“ angebracht ist.

**Zu Abs. 3:** Bei dem Zeichen „Halt vor Kreuzung“ darf der Wartepflichtige erst dann in die Kreuzung einfahren, wenn sie frei ist. Er hat demnach einem ihm entgegenkommenden Fahrzeug, das nach links einbiegt, den Vorrang zu geben.

**Zu Abs. 4:** Beim Zeichen „Achtung Vorrangverkehr“ hat der sogenannte Querverkehr den Vorrang.

**Zu Abs. 5:** Der Vorrang des die Fahrtrichtung beibehaltenden Fahrzeuges wird durch die Bestimmungen des Abs. 3 über das Verhalten beim Zeichen „Halt vor Kreuzungen“ und durch den Vorrang der Einsatzfahrzeuge eingeschränkt.

**Zu Abs. 6:** Die Bestimmungen dieses Absatzes entsprechen den Erfordernissen des modernen Verkehrs. Der fließende Verkehr soll den Vorrang haben. Unter Feldwegen sind untergeordnete Wege zu verstehen, die nicht der Verbindung von Ortschaften, sondern der Erreichung einzelner Gehöfte oder landwirtschaftlich ge-

nutzter Flächen dienen. Ein Einordnen in den fließenden Verkehr liegt auch dann vor, wenn ein Schienenfahrzeug aus einem seitlich der Fahrbahn gelegenen Haltestellenbereich oder von einer Remise auf die Fahrbahn gefahren wird.

**Zu Abs. 7:** Dem Recht auf den Vorrang steht die Wartepflicht gegenüber. Der Vorrang geht durch vorschriftswidriges Verhalten zwar nicht verloren, doch wird dem Wartepflichtigen zuweilen zugute gehalten werden können, daß er, im Vertrauen auf das vorschriftsmäßige Verhalten eines anderen Fahrzeuglenkers, nicht damit rechnen konnte, selbst gegen eine Vorrangregel zu verstößen. Durch die Worte „Kreuzen, Einbiegen und Einordnen“ soll zum Ausdruck gebracht werden, daß nur dann von einer Verletzung des Vorranges gesprochen werden kann, wenn durch diese Fahrvorgänge selbst zu einem unvermittelten Bremsen oder Ablenken genötigt wurde, nicht aber, wenn der Lenker des Fahrzeuges mit Vorrang durch die Tatsache, daß er sich einer Kreuzung näherte, zu einem langsameren Fahren oder einer Richtungsänderung seines Fahrzeuges veranlaßt wurde. Auch wird keine Verletzung des Vorranges anzunehmen sein, wenn nach Beendigung des Kreuzens, Einbiegens oder Einordnens der Lenker des Fahrzeuges, dem der Vorrang zukam, durch den Umstand, daß sich ein vorher wartepflichtiges Fahrzeug nunmehr auf seiner Fahrbahn befindet, zu einem Überholen oder zu einer Verringerung der Geschwindigkeit veranlaßt sieht. Die Bestimmung, daß bei Anhalten ein Verzicht auf den Vorrang angenommen werden kann, entspricht u. a. der Entscheidung des OGH. vom 30. Oktober 1957, 20 b 416/57.

#### Zu § 19. Fahrgeschwindigkeit (§ 18 StPolG.).

**Zu Abs. 1:** Der Lenker eines Fahrzeuges wird sich bei der Wahl der Fahrgeschwindigkeit an die hierfür maßgebenden Umstände anzupassen haben. Eine in alle Einzelheiten gehende Aufzählung jener Umstände, die ein besonders vorsichtiges und langsames Fahren erfordern, ist unterlassen worden, weil eine erschöpfende Aufzählung nicht möglich und eine bloß demonstrative Aufzählung (z. B. Dunkelheit, Nebel, Schneetreiben, nasse Fahrbahn, Glatteis) zu unwillkommenen Umkehrschlüssen führen könnte.

**Zu Abs. 3:** In Ortsdurchfahrten kann die Behörde die erlaubte Geschwindigkeit auf 70 km/h hinaufsetzen, wenn die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird (§ 42 Abs. 4). Die Behörde kann die erlaubte Geschwindigkeit, wenn es die Verkehrssicherheit erlaubt, auch herabsetzen (§ 42 Abs. 1 lit. c).

#### Zu § 20. Halten und Parken (§ 19 StPolG.).

Im Entwurf wurde davon abgesehen, die Erhebung einer Gebühr für das Halten oder Parken

zu regeln. Es unterliegt jedoch keinem Zweifel, daß eine Parkgebühr dort nicht eingehoben werden darf, wo das Halten oder Parken auf Grund straßenpolizeilicher Normen verboten ist.

**Zu Abs. 2:** Mit dieser Bestimmung wird zweierlei zum Ausdruck gebracht: Erstens, daß es unstatthaft ist, mangels ausdrücklicher Anordnung ein Fahrzeug schräg zum Fahrbahnrand aufzustellen, zweitens, daß ein Fahrzeug parallel zum Fahrbahnrand und nicht parallel zu anderen Fahrzeugen aufgestellt werden darf; daraus folgt, daß das sogenannte Halten oder Parken in „zweiter Spur“ ohne besondere Anordnung verboten ist. Das schräge Aufstellen von mehrspurigen Fahrzeugen, ohne bezügliche Bodenmarkierungen, wurde wegen der Möglichkeit einer Verkehrsgefährdung oder Behinderung nicht gestattet.

**Zu Abs. 3:** Der Zutritt zu einem Haus oder zu einem Grundstück soll immer gewährleistet sein.

#### Zu § 21. Halte- und Parkverbote (§ 19 StPolG.).

**Zu Abs. 1 lit. b:** Der Begriff „eng“ läßt sich im gegenständlichen Falle nicht ziffernmäßig ausdrücken. Bei der Beurteilung der Frage, ob eine Straße eng ist, wird davon auszugehen sein, ob durch das Halten oder Parken der übrige Verkehr auf den Straßen, insbesondere im Hinblick auf ihre Verkehrsbelastung wesentlich behindert wird.

**Zu Abs. 1 lit. a:** Ein haltendes oder parkendes Fahrzeug auf einem Schutzweg würde dem Zweck eines Schutzweges zuwiderlaufen, weshalb auf solchen Übergängen weder gehalten noch geparkt werden darf.

**Zu Abs. 1 lit. e:** Wegen der notorischen Parkraumnot werden das Halte- und Parkverbot auf Kreuzungen nur noch in einer Entfernung von weniger als 5 m von ihnen festgelegt. Es bleibt der Behörde unbenommen, abweichende Regelungen zu treffen.

**Zu Abs. 1 lit. f:** Das Halte- und Parkverbot auf Gleisen von Schienenfahrzeugen besteht unabhängig davon, ob die Gleise befahren werden oder nicht.

**Zu Abs. 1 lit. g:** Zum Zwecke der leichteren Abwicklung des Verkehrs von Massenbeförderungsmitteln wurden für Haltestellen einheitliche Halte- und Parkverbote erlassen.

**Zu Abs. 2:** Diese Bestimmung gibt die Möglichkeit, daß Personen an Stellen, an denen sonst das Halten und Parken verboten ist, ein- oder aussteigen können. Allerdings darf ein solches Halten nicht länger dauern als es für die genannten Zwecke unbedingt erforderlich ist. Gegen die Bezahlung des Fuhrlohnes bei einem solchen Halten wird nichts einzuwenden sein.

**Zu Abs. 3:** Eine Haus- und Grundstückseinfahrt ist nur dann vorhanden, wenn das Einfahren in Häuser und Grundstücke ohne weitere Vorkehrungen möglich ist. Wenn die Randsteine des Gehsteiges vor einem Haustor nicht abgeschragt sind und wenn zwischen Fahrbahn und Gehsteig Bretter gelegt werden müssen, um in das Haustor einfahren zu können, so kann von einer Haus e i n f a h r t nicht gesprochen werden.

Durch Fahrzeuge, die während der Dunkelheit außerhalb von Ortsdurchfahrten abgestellt worden sind, sind schon viele folgenschwere Unfälle entstanden. Im Entwurf wurde daher bestimmt, daß das Parken auf Vorrangstraßen außerhalb von Ortsdurchfahrten während der Dunkelheit oder bei starkem Nebel verboten ist. Wenn dieses Verbot lediglich auf Vorrangstraßen beschränkt wurde, so hat dies seinen Grund darin, daß auf Vorrangstraßen ein besonders flüssiger Verkehr aufrechterhalten werden soll. Selbstverständlich wird der Lenker eines Fahrzeuges auch beim Aufstellen des Fahrzeuges zum Parken auf Straßen, die keine Vorrangstraßen sind, während der Dunkelheit, bei starkem Nebel oder bei sonstiger Sichtbehinderung darauf zu achten haben, daß dadurch keine Gefährdungen entstehen.

**Zu Abs. 5:** Die an vielen Orten bestehende Parkraumnot hat wiederholt dazu geführt, daß die ärztliche Hilfe einen Kranken oder Verletzten deshalb erst sehr spät erreicht hat, weil der Arzt gezwungen war, lange nach einem Platz für das Aufstellen seines Fahrzeuges zu suchen. In vielen solcher Fälle haben die herbeigeholten Ärzte das Fahrzeug auf einem Ort aufgestellt, auf dem das Halten oder Parken verboten ist, um dem Patienten rascher helfen zu können. In dem dann allenfalls anhängig gewordenen Verwaltungsstrafverfahren mußte dann geklärt werden, ob Notstand (§ 6 VStG.) vorgelegen ist. Nunmehr soll im Interesse der Kranken und Verletzten allgemein bestimmt werden, wann ein Fahrzeug im ärztlichen Dienst steht und nicht an die Halte- und Parkverbote gebunden ist.

Obwohl die Bedeutung der Verwendung von Kraftfahrzeugen für den ärztlichen Krankenbesuch nicht unterschätzt wurde, war es doch notwendig, den Umfang der Fahrzeuge im ärztlichen Dienst so einzuschränken, daß durch eine Vielzahl solcher Fahrzeuge die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs nicht beeinträchtigt wird. Ein Fahrzeug, das bei der Fahrt zur Leistung ärztlicher Hilfe von einem Arzt verwendet, aber nicht von ihm selbst gelenkt wird, ist kein Fahrzeug im ärztlichen Dienst. Dies entspricht der Überlegung, daß es für das Einsetzen der ärztlichen Hilfe unerheblich ist, wenn der Lenker eines Fahrzeuges, n a c h d e m er den Arzt hat aussteigen lassen, nach einem

geeigneten Parkplatz sucht. Ebenso handelt es sich um kein Fahrzeug im ärztlichen Dienst, wenn es von einem nicht zur selbständigen Berufsausübung berechtigten Arzt gelenkt wird. Hierbei wurde darauf Bedacht genommen, daß solche Ärzte nur in ganz besonderen Ausnahmefällen zu Kranken oder Verletzten gerufen werden und daß daher eine allgemeine Ausnahme von den Halte- und Parkverboten unbegründet ist. Wäre ein solcher Arzt genötigt, in einem dringenden Fall im Interesse eines Kranken oder Verletzten, gegen ein Halte- oder Parkverbot zu verstößen, so wird gegebenenfalls Notstand angenommen werden können. Eine besondere Kennzeichnung eines Fahrzeuges im ärztlichen Dienst ist, wenn sein Lenker die Bevorzugung in Anspruch nimmt, unbedingt notwendig. Es wurde in Erwägung gezogen, die von der Ärztekammer gemäß § 23 des Arztegesetzes ausgestellte Legitimation auch als Legitimation für die Inanspruchnahme der Bevorzugung im Sinne der gegenständlichen Stelle des Entwurfes gelten zu lassen. Der Umstand, daß alle kammerzugehörigen Ärzte, also auch solche, die nicht zur selbständigen Berufsausübung zugelassen sind, eine solche Legitimation besitzen, läßt erkennen, daß diese Legitimation dem gegenständlichen Zweck nicht genügen kann. Aber auch das an Kraftfahrzeugen befestigte Abzeichen der „Ärztlichen Kraftfahrvereinigung Österreichs“ mußte bei den Erwägungen schon deshalb außer Betracht bleiben, weil es sich um ein bloßes Vereinsabzeichen handelt, das schon im Hinblick auf zu erwartende Beispielfolgerungen zur Geltendmachung besonderer Rechte im Straßenverkehr nicht herangezogen werden kann. Wenn einerseits den Fahrzeugen im ärztlichen Dienst ein besonderer Vorzug bei Halten und Parken zukommen soll, mußte andererseits vorgebeugt werden, daß diese Bevorzugung nicht mißbräuchlich in Anspruch genommen wird. Insbesondere ist es daher verboten, das Kennzeichen der Fahrzeuge im ärztlichen Dienst an anderen Fahrzeugen anzubringen oder es in sonstiger Weise zu mißbrauchen. Dazu kommt noch, daß auch die mißbräuchliche Inanspruchnahme der Bevorzugung an sich strafbar ist. Wenn der Verdacht eines solchen Mißbrauches naheliegt, wird in einem Verwaltungsstrafverfahren zu ermitteln sein, ob die Bevorzugung zu Recht in Anspruch genommen worden ist. In diesem Ermittlungsverfahren wird allerdings auf das ärztliche Berufsgeheimnis (§ 10 des Arztegesetzes) Bedacht zu nehmen sein.

**Zu Abs. 6:** Siehe Erläuternde Bemerkungen zu § 13 Abs. 3.

**Zu § 22. Kurzparkplätze.**

Eine Kurzparkzone liegt nur dann vor, wenn die Parkzeit zeitlich beschränkt wird und für die

Kontrolle der Einhaltung der Parkzeit besondere Maßnahmen erforderlich sind, an denen die Lenker der haltenden oder parkenden Fahrzeuge mitzuwirken haben, zum Beispiel durch Anbringung einer Parkscheibe.

#### Zu § 23. Fahrzeuge außer Betrieb (§ 20 StPolG.).

Grundsätzlich sollen unbespannte Fuhrwerke sowie Anhänger ohne ziehendes Fahrzeug nicht auf der Fahrbahn stehen gelassen werden. Lediglich beim Beladen oder Entladen solcher Fahrzeuge soll mit ihnen die Straße benützt werden dürfen. Da aber eine sofortige Entfernung nach Abschluß der Ladetätigkeit oft nicht möglich sein wird, waren besondere Vorschriften vorzusehen. Der Grund, warum die Entfernung nicht möglich ist, ist unerheblich; er kann insbesondere auch in der wirtschaftlichen Unzumutbarkeit liegen.

#### Zu § 24. (§ 53 Abs. 3 StPolO.).

Zu Abs. 1: Die bevorstehende Änderung der Fahrtrichtung und der bevorstehende Wechsel des Fahrstreifens ist auf jeden Fall anzuzeigen, die bevorstehende Verminderung der Fahrgeschwindigkeit innerhalb einer kurzen Strecke nur dann, wenn sich hinter dem Fahrzeug, das abgebremst werden soll, andere Fahrzeuge befinden und es die Verkehrssicherheit erfordert. Siehe auch Erläuternde Bemerkungen zu § 17 (Hintereinanderfahren).

Zu Abs. 2: Die Anzeigen der Fahrtrichtungsänderung und der Geschwindigkeitsverminderung sind mit den zur Ausrüstung der Fahrzeuge gehörenden Vorrichtungen anzuzeigen. Es besteht aber kein Einwand dagegen, wenn neben dieser Anzeige auch noch zusätzlich Armzeichen gegeben werden. Signalstangen werden vor allem für Heu- oder Strohfuhrn in Betracht kommen, da wegen der Breite dieser Fahrzeuge Armzeichen nicht oder nur schlecht sichtbar sind.

Zu Abs. 3: Daß die Anzeige der Fahrtrichtungsänderung, die mit Armzeichen gegeben wird, schon unmittelbar vor der Ausführung beendet werden darf, bedeutet eine, insbesondere für Lenker einspuriger Fahrzeuge, notwendige Erleichterung.

#### Zu § 25. Warnungszeichen.

Die Abgabe von Warnungszeichen stellt eine für die Verkehrssicherheit notwendige Maßnahme dar; andererseits ist sie aber auch geeignet, wegen der damit verbundenen Lärmbelästigung besondere Störungen der Ruhe hervorzurufen. Daher wurde vorgesehen, daß Warnungszeichen nur dann abzugeben sind, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert und daß die Betätigung der akustischen Warneinrichtungen ansonsten unbedingt zu unterbleiben hat. Die akustischen War-

nungszeichen dürfen auch nicht länger abgegeben werden als dies unbedingt erforderlich ist. Es ist auch verboten, solche Zeichen zu Zwecken abzugeben, die mit der Sicherheit des Verkehrs nicht zusammenhängen. Unter dieses Verbot fällt zum Beispiel die Betätigung der akustischen Warneinrichtungen, um sich mit Personen, die sich in einem Haus befinden, zu verständigen oder um den Unmut über das Verhalten eines anderen Straßenbenützers oder über einen Verkehrsposten zu äußern. Das „Abläuten“ der Schienenfahrzeuge ist nicht als Warnungszeichen anzusehen, fällt demnach nicht unter ein nach § 42 Abs. 7 zu erlassendes Hupverbot.

### III. ABSCHNITT.

#### Bevorzugte Straßenbenützer.

#### Zu § 26. Einsatzfahrzeuge (§§ 21 Abs. 1 und 2 und 22 Abs. 1 StPolG.).

Zu Abs. 1: Die Rechte der Lenker von Einsatzfahrzeugen finden ihre Rechtfertigung darin, daß Einsatzfahrzeuge zu besonderen Zwecken im Interesse des Gemeinwohles verwendet werden. Diesen Rechten wird allerdings auch die Verpflichtung der Lenker von Einsatzfahrzeugen gegenübergestellt, stets auch dafür zu sorgen, daß sie weder Personen noch Sachen gefährden.

Zu Abs. 2: Bei der Festlegung der Reihenfolge, welchen Einsatzfahrzeugen vom Lenker eines anderen Einsatzfahrzeuges die Vorfahrt zu geben ist, wurde auf die Wichtigkeit des Fahrzeuges und auf die Dringlichkeit seines Einsatzes Bedacht genommen.

Zu Abs. 3: Die Bestimmung regelt das Verhalten der übrigen Straßenbenützer gegenüber Einsatzfahrzeugen. Den Einsatzfahrzeugen ist von den Lenkern aller anderen Fahrzeuge, also auch von den Lenkern von Schienenfahrzeugen, unter allen Umständen und auf allen Kreuzungen der Vorrang zu geben.

#### Zu § 27. Fahrzeuge des Straßendienstes (§ 21 Abs. 3 StPolG.).

Der Umfang der Bevorzugung der Fahrzeuge des Straßendienstes ist unter Bedachtnahme auf den Zweck dieser Fahrzeuge festgestellt worden. Er konnte nicht weiter gefaßt werden, als dies zur Erreichung des Zweckes der Fahrzeuge unbedingt notwendig ist.

#### Zu § 28. Schienenfahrzeuge (§ 23 StPolG.).

Die Bestimmung, daß beim Herannahen eines Schienenfahrzeuges andere Straßenbenützer die Gleise so rasch wie möglich freizumachen haben, geht von der Überlegung aus, daß Schienenfahrzeuge wegen ihrer besonderen Betriebsweise teilweise ein geringeres Bremsvermögen haben. Aber trotz der Bestimmungen

über die Verpflichtung, die Schienen freizumachen und sie unmittelbar vor und unmittelbar nach dem Vorbeifahren eines Schienenfahrzeuges nicht zu überqueren, wird der Lenker eines Schienenfahrzeuges beim Einordnen des Fahrzeuges in den fließenden Verkehr den sich im fließenden Verkehr befindlichen Fahrzeugen den Vorrang zu geben haben (§ 18 Abs. 8). Daß ein Befahren von Schienen, die in einer Straße liegen, nicht mehr grundsätzlich verboten sein soll, wurde bereits in § 7 (Allgemeine Fahrordnung) ausgeführt.

#### Zu § 29. Geschlossene Züge von Straßenbenutzern (§ 22 StPolG.).

Die Bevorzugung geschlossener Züge von Straßenbenutzern besteht lediglich darin, daß sie nur von den Lenkern von Einsatzfahrzeugen und von den Organen der Straßenaufsicht unterbrochen werden dürfen. Einsatzfälle im Sinne des § 2 Abs. 1 des Wehrgesetzes sind der Schutz der Grenzen der Republik und, soweit als die gesetzmäßige bürgerliche Gewalt die Mitwirkung des Bundesheeres in Anspruch nimmt, der Schutz der verfassungsmäßigen Einrichtungen, die Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit im Inneren und die Hilfeleistung bei Elementarereignissen und Unglücksfällen außergewöhnlichen Umfanges.

#### Zu § 30. Wirtschaftsfahren (§ 1 Abs. 20 StPolG.).

Zu Abs. 1: Der Entwurf beschränkt Wirtschaftsfahren auf den Bereich eines land- oder forstwirtschaftlichen Betriebes, jedoch nicht auf eine Beförderung mit Fuhrwerken. Eine solche Beschränkung wäre auf die fortschreitende Motorisierung in der Land- und Forstwirtschaft untunlich. Die in den bisherigen Begriffsbestimmungen enthaltene Beschränkung für Fuhrwerke in Wien und in den Landeshauptstädten, wurde deshalb nicht beibehalten, weil Wirtschaftsfahren ohnedies nur unter bestimmten Voraussetzungen durchgeführt werden können. Ob diese Voraussetzungen zutreffen, wird nach der Lage des einzelnen Falles zu beurteilen sein. Das Vorhandensein dieser Voraussetzungen wird jedenfalls bei bestimmten Gemeinden weder allgemein angenommen noch allgemein verneint werden können.

Zu Abs. 2: Ist zum Lenken eines Fahrzeuges eine besondere Berechtigung erforderlich (z. B. ein Führerschein nach kraftfahrrechtlichen Vorschriften) so wird ein solches Fahrzeug auch für eine Wirtschaftsfahrt nur von einer Person gelenkt werden können, die im Besitz einer solchen Berechtigung ist. Das Alter der Lenker von Wirtschaftsfahren mußte im Hinblick auf die größere Verkehrsdichte von 12 auf 14 Jahre hinaufgesetzt werden. Als eine besonders gefährliche

Stelle muß im Hinblick auf die Erfahrungen im Straßenverkehr ein schienengleicher Eisenbahnübergang bezeichnet werden. Personen unter 16 Jahren, die ein Fahrzeug für eine Wirtschaftsfahrt lenken, werden daher keine Straße benutzen dürfen, in deren Verlauf sich ein schienengleicher Eisenbahnübergang befindet.

Zu Abs. 4: Mit dieser Bestimmung soll die Bewirtschaftung einzelner Grundstücke erleichtert werden.

### IV. ABSCHNITT.

#### Regelung und Sicherheit des Verkehrs.

##### A. Gemeinsame Bestimmungen.

#### Zu § 31. Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs (§ 35 StPolG.).

Die Aufzählung der Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs ist nicht erschöpfend. Alle diese Einrichtungen genießen einen besonderen gesetzlichen Schutz gegen unbefugte Anbringung, Entfernung, Verdeckung oder Veränderung sowie gegen Beschädigung. Tafeln wie „Autoausfahrt“, „Achtung Auto“ od. dgl. sollen nicht mehr verboten sein, doch kommt ihnen keine rechtliche Bedeutung zu; durch die Anbringung einer solchen Tafel bleibt die Verantwortung auch im Sinne des § 18 Abs. 6 beim Lenker, der von einer so gekennzeichneten Ausfahrt sein Fahrzeug in den fließenden Verkehr einordnet.

#### Zu § 32. Anbringungspflicht und Kosten (§ 40 StPolG.).

Zu Abs. 1: Hier wird bestimmt, wer in der Regel zur Anbringung der Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs und zur Tragung der Kosten für diese Einrichtungen verpflichtet ist.

Zu Abs. 2 bis 6: Im Gegensatz zu den bisherigen Bestimmungen wurden nunmehr die Fälle zwingend vorgeschrieben, in denen die Behörde anderen Rechtsträgern die Kostentragung für die Anbringung und Erhaltung der Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs aufzuerlegen hat.

#### Zu § 33. Pflichten der Anrainer (§ 41 StPolG.).

Im Gegensatz zu den bisherigen Bestimmungen läßt der Entwurf eine Entschädigung der Anrainer für die Anbringung von Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs auf an der Straße anrainenden Liegenschaften dann zu, wenn die bestimmungsgemäße Verwendung der Liegenschaft erheblich beeinträchtigt wird. Es ist jedoch bei der Anbringung der Einrichtungen zur Regelung und Sicherung

des Verkehrs zunächst darauf zu achten, daß Wirtschafterschwernisse für den Betroffenen möglichst vermieden werden. Eine allfällige Entschädigungspflicht trifft denjenigen, der die Kosten für die Anbringung der Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs zu tragen hat. Das kann sowohl der Straßenerhalter als auch derjenige sein, dem die Kostentragung bescheidmäßig vorgeschrieben wird. Ferner regelt diese Bestimmung auch die Durchsetzbarkeit des Entschädigungsanspruches.

#### Zu § 34. Ausstattung der Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs.

Die schon nach dem Genfer Abkommen erforderliche Einheitlichkeit der Straßenverkehrszeichen wird dadurch gewährleistet, daß das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau durch Verordnung näheres über die Ausführung der Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs bestimmen kann. Straßenverkehrszeichen und Verkehrsleiteneinrichtungen können nur dann die gewünschte Wirkung haben, wenn sie deutlich erkennbar sind. Die gegenständliche Bestimmung nimmt auf die Art dieser Einrichtungen und auf die durch sie angekündigten Gefahren Bedacht. Eine Ausstattung mit rückstrahlendem Material oder eine Beleuchtung ist nur für die Straßenverkehrszeichen „Achtung Vorrangverkehr“ (§ 49 Z. 5) und „Halt vor Kreuzung“ (§ 51 Z. 11) sowie für solche Straßenverkehrszeichen vorgesehen, die einen schienen-gleichen Eisenbahnübergang ankündigen. Dies gilt jedoch nur für die Dunkelheit: Wenn die öffentliche Beleuchtung während der ganzen Dauer der Dunkelheit eine ausreichende Erkennbarkeit der genannten Zeichen bewirkt, so ist ihre Beleuchtung aus anderen Lichtquellen und ihre Ausstattung mit rückstrahlendem Material nicht erforderlich.

#### Zu § 35. Vermeidung von Verkehrsbeeinträchtigungen.

Zu Abs. 1: Ähnlich wie im Eisenbahnrecht (vgl. § 39 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957) muß auch im Straßenpolizeirecht dafür Vorsorge getroffen werden, daß durch Herstellung jedweder Art die Sicherheit des Straßenverkehrs nicht beeinträchtigt wird. Eine Untersuchung der Unfallsursache hat ergeben, daß die verschiedenartigsten von außen kommenden Einflüsse Unfälle herbeiführen können. Es wird daher nicht angängig sein, daß Lichtreklamen oder Laternen z. B. in Heurigengegenden den Eindruck erwecken, es handle sich hiebei um Lichtenanlagen zum Zwecke der Regelung des Straßenverkehrs. Auch Schaufensterausstattungen können zu einer Verwechslung mit Lichtenanlagen zur Regelung des Straßenverkehrs führen.

### B. Armzeichen und Lichtzeichen.

#### Zu § 36. Zeichengebung.

Zu Abs. 1: Da Lichtzeichen zur Verwechslung mit Eisenbahnsignalen und damit zu Störungen im Eisenbahnverkehr führen können, war eine entsprechende Vorsorge nötig.

Zu Abs. 2: Der Entwurf bezeichnet ein Organ der Straßenaufsicht, das den Verkehr durch Armzeichen oder durch optische Zeichen regelt, als „Verkehrsposten“. Lichtzeichen, die von Straßenbenützern oder durch besondere Vorrichtungen ausgelöst werden, sind in gleicher Weise zu beachten, als wenn sie von Verkehrsposten gegeben werden. Das Verbot der mißbräuchlichen Auslösung von Lichtzeichen zielt vornehmlich auf jene Fälle ab, bei denen die Zeichen durch Straßenbenützer ausgelöst werden können. Es soll gewährleisten, daß diese Zeichen nur für Zwecke des Verkehrs gegeben werden. Von der Zeichengebung des Verkehrspostens, gleichgültig ob es sich um Armzeichen oder Lichtzeichen handelt, hängt vielfach die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs im geregelten Bereich ab.

Zu Abs. 3: Auch die Aufeinanderfolge der Lichtzeichen, die nicht von Verkehrsposten ausgelöst werden, müssen den Erfordernissen der Verkehrssicherheit entsprechen. Daher wird der Mechanismus der automatischen Verkehrsampeln so eingestellt werden müssen, daß eine sinnvolle Regelung des Verkehrs möglich ist.

Zu Abs. 4: Armzeichen oder Lichtzeichen gehen der Regelung durch Straßenverkehrszeichen, insbesondere durch das Gefahrenzeichen „Kreuzung mit Straße ohne Vorrang“ (§ 49 Z. 4), „Achtung Vorrangverkehr“ (§ 49 Z. 5) und „Fußgängerübergang“ (§ 49 Z. 11) durch die Vorschriftenzeichen „Halt bei Gegenverkehr“ (§ 51 Z. 5) und „Halt vor Kreuzung“ (§ 51 Z. 11) vor. Bei einer Verkehrsregelung durch Armzeichen oder durch Lichtzeichen verlieren auch Bodenmarkierungen ihre Bedeutung.

#### Zu § 37. Bedeutung der Armzeichen (§§ 25 bis 28 StPolG.).

Die Bestimmung über die Bedeutung der Armzeichen und ihre Ausführung hält sich im wesentlichen an die bisherigen Bestimmungen und berücksichtigt das Protokoll über Straßenverkehrszeichen.

#### Zu § 38. Bedeutung der Lichtzeichen (§ 24 Abs. 3 StPolG.).

Zu Abs. 1: Die Bestimmung über die Bedeutung der Lichtzeichen hält sich an die bisherige Regelung und ergänzt sie, soweit dies wegen der größeren Verkehrsdichte und zur Wahrung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs erforderlich war. Insbesondere war es not-

wendig, die Bedeutung des gelben Lichtes besonders hervorzuheben. Durch die Bestimmung, daß ein gleichzeitig mit dem gelben Licht leuchtendes rotes Licht ankündigt, daß als nächstes Zeichen das Zeichen für „Freie Fahrt“ folgen wird, soll die Flüssigkeit des Verkehrs auf Kreuzungen besonders erhöht werden.

**Zu Abs. 2:** Es war notwendig, auch Vorkehrungen dafür zu treffen, daß auch bei rotem Licht nach links und nach rechts einzubiegen ist. In einem solchen Falle ist der gleichzeitig neben dem roten Licht aufleuchtende grüne Pfeil zu beachten.

**Zu Abs. 4:** Da sich in der Praxis eine besondere Regelung für das Überqueren der Fahrbahn durch Fußgänger bestens bewährt hat, wurde eine diesbezügliche Regelung aufgenommen; diese Bestimmung gestattet auch eine Anwendbarkeit auf andere Gruppen von Straßenbenützern.

#### **Zu § 39. Anordnung der Lichtzeichen.**

Die Bestimmung bezieht sich nicht nur auf die Anbringung der Lichtzeichen auf Verkehrsampeln, sondern gilt auch dann, wenn die Lichtzeichen in Gehäusen neben der Fahrbahn angebracht werden. Die unterschiedlichen Formen der Leuchtflächen soll insbesondere farblinden Personen die Erkennbarkeit der einzelnen Zeichen erleichtern.

#### **Zu § 40. Signalscheiben.**

Die bisher häufig vorgenommene Regelung des Verkehrs auf Baustellen mittels Signalscheiben hat zur Sicherheit des Verkehrs und zu seiner flüssigen Abwicklung gut beigetragen. Die Behörde wird jedoch im einzelnen Fall unter alleiniger Bedachtnahme auf die Verkehrssicherheit besonders zu prüfen haben, ob Signalscheiben verwendet werden sollen.

#### **Zu § 41. Hilfszeichen.**

Hilfszeichen kommen nur dort in Betracht, wo der Verkehr durch Arm- und Lichtzeichen oder durch Hilfseinrichtungen, die diesen Zeichen im wesentlichen entsprechen, z. B. Signalscheiben (§ 40), geregelt wird.

### **C. Allgemeine Regelung und Sicherung des Verkehrs.**

#### **Zu § 42. Verkehrsverbote, Verkehrserleichterung und Hinweise (§ 29 StPolG.).**

**Zu Abs. 1 lit. b:** Die Vorschreibung eines bestimmten Verhaltens kann z. B. in der Anordnung bestehen, daß vor einer Kreuzung anzuhalten und Vorrang zu geben ist oder daß eine Straße nur in einer bestimmten Richtung befahren werden darf (Einbahnstraße). Auch die Verweisung von Radfahrern auf Radwegen ist

eine Verordnung zum Abs. 1 lit. b (Verkehrstrennung).

**Zu Abs. 2:** Auf Grund dieser Stelle des Entwurfes wird z. B. angeordnet werden können, daß mit Motorfahrrädern gewisse Straßenzüge nicht befahren werden dürfen. Auch Düngereinfahren können auf Grund dieser Bestimmung auf bestimmte Zeiträume beschränkt werden.

**Zu Abs. 3 lit. a:** Bundesstraßen, die gemäß den Bestimmungen des Bundesstraßengesetzes Autobahnen sind, sind straßenpolizeilich als Autobahnen zu erklären, andere Straßen nur dann, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind.

**Zu Abs. 8:** Die Behörde ist bei der Erlassung von Verordnungen an das Gesetz gebunden. Wird eine Anordnung aus den in diesem Absatz bezeichneten Gründen von einem Organ der Straßenaufsicht oder des Straßenerhalters getroffen, so hat die Behörde zu prüfen, ob die gesetzlichen Voraussetzungen zutreffen; ist dies nicht der Fall, so ist die Maßnahme aufzuheben.

**Zu Abs. 9:** Die Notwendigkeit, zu Bahnhöfen und manchen Post- und Telegraphenämtern die Zufahrtsmöglichkeit sicherzustellen, macht diese Bestimmung erforderlich.

#### **Zu § 43. Kundmachung der Verordnungen.**

**Zu Abs. 1:** Nicht nur die Vorschriftszeichen sind geeignet den Inhalt einer Verordnung auszudrücken, sondern auch Gefahrenzeichen und Richtzeichen, die dem Straßenbenützer ein bestimmtes Verhalten vorschreiben. Die Zeichen für „Bundesstraße ohne Vorrang“ oder für „Landes- oder Bezirksstraße ohne Vorrang“ kommen deshalb als Kundmachungsform für Verordnungen in Betracht, weil Straßennumerierungen mittels Verordnung vorzunehmen sind.

**Zu Abs. 2:** Läßt sich der Inhalt einer Verordnung des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau nicht durch Verordnung ausdrücken, so gilt für die Kundmachung das Bundesgesetz über das Bundesgesetzblatt BGBl. Nr. 33/1920; hinsichtlich solcher Verordnungen von Landesregierungen gelten die diesbezüglichen Landesgesetze.

**Zu Abs. 3:** Die Bestimmung trägt der Forderung nach einer sparsamen Verwaltung Rechnung. Allerdings wird in einem solchen Falle der Einwendung der unverschuldeten Unkenntnis einer Rechtsvorschrift (§ 5 Abs. 2 VStG.) namentlich dann, wenn sie von jemandem vorgebracht wird, der außerhalb des in Betracht kommenden Gebietes wohnt, in der Regel der Erfolg nicht versagt werden können.

Von der Vorschreibung einer zusätzlichen Verlautbarung von Verordnungen in der Presse oder im Rundfunk insbesondere bei solchen Verordnungen, die durch Straßenverkehrszeichen kund-

zumachen sind, ist Abstand genommen worden, weil ihr keine besondere rechtliche Bedeutung zukommt.

#### Zu § 44. Ausnahmen in Einzelfällen (§ 32 StPolG.).

Ausnahmen von Verkehrsverboten oder Verkehrsbeschränkungen, die durch Verordnung erlassen werden, sind als Verordnungsnovelle anzusehen, welche die Behörde im Rahmen der sonstigen gesetzlichen Bestimmungen erlassen darf oder auch zu erlassen hat. Einzelfall (vgl. Überschrift) bedeutet jedoch nicht den einzelnen Transport.

**Zu Abs. 1:** Bei der Auslegung der Bestimmungen hinsichtlich der Ausnahmen bei Maßen und Gewichten wird der allerstrengste Maßstab anzulegen sein; insbesondere wird schon eine allfällige wesentliche Überbelastung der Straße der Grund für eine Ablehnung sein.

**Zu Abs. 2:** Ein persönliches Interesse liegt z. B. dann vor, wenn jemand eine Ausnahme von einem Parkverbot vor seinem Wohnhaus begehrt, weil er schwer gehbehindert ist. Die Gebote oder Verbote, von denen eine Ausnahme bewilligt werden kann, können sich sowohl aus dem Straßenpolizeigesetz selbst als auch aus Verordnungen auf Grund dieses Gesetzes ergeben.

**Zu Abs. 3:** Eine Bestimmung darüber, daß der Besitzer des Fahrzeuges im Falle einer Bewilligung nach Abs. 1 oder der Unternehmer einer Beförderung im Falle einer Bewilligung nach Abs. 2 die Kosten für eine allenfalls notwendige Fahrbegleitung durch Organe der Straßenaufsicht oder des Straßenerhalters zu tragen hat, konnte aus rechtssystematischen Gründen nicht aufgenommen werden. Doch wird dagegen kein Anstand obwalten, wenn eine solche Bewilligung, wenn nötig, unter der Vorschreibung einer solchen Begleitung und des Ersatzes der hierfür auflaufenden Kosten erteilt wird.

#### Zu § 45. Autobahnen.

**Zu Abs. 1:** Die Voraussetzungen, unter denen eine Straße zur Autobahn erklärt werden kann, ergeben sich aus § 42; vgl. auch die bezüglichen Erläuternden Bemerkungen.

**Zu Abs. 2:** Mit der Vorschrift, daß Autobahnen nur über Zu- bzw. Abfahrtstraßen erreicht oder verlassen werden dürfen, soll den Erfordernissen der Sicherheit des Verkehrs Rechnung getragen werden. Der Benützer der Autobahn soll nicht damit zu rechnen brauchen, daß auch außerhalb der Anschlußstellen Fahrzeuge in die Autobahn einfahren.

**Zu Abs. 5:** Es wird nichts dagegen einzuwenden sein, wenn ein Besitzer eines Führerscheines

mit einem Fahrschulkraftwagen, wengleich auch in Begleitung eines Fahrlehrers, eine sogenannte Perfektionsfahrt auf der Autobahn unternimmt. Die Bestimmungen der lit. b bezwecken lediglich ein Verbot des Befahrens der Autobahn durch Fahrschüler. Anhalten kann natürlich auch auf der Autobahn nicht verboten werden; doch wird in einem solchen Falle das Fahrzeug nach Möglichkeit auf die seitlichen Abstellstreifen gebracht werden müssen.

**Zu Abs. 6:** Abgesehen davon, daß Fahrzeuge, die ihre elektrische Antriebskraft aus besonderen, auf, über oder an der Straße verlaufenden Anlagen (z. B. aus Oberleitungen) entnehmen, wegen ihrer besonderen Betriebsweise wenig geeignet sind, auf Autobahnen zu verkehren, gefährden solche Anlagen die Sicherheit des Schnellverkehrs. Dazu kommt noch, daß die Reparaturen solcher Anlagen die Befahrbarkeit der Autobahnen und die Abwicklung des Schnellverkehrs erheblich beeinträchtigen würden. Es war daher Vorsorge zu treffen, daß Einrichtungen der genannten Art auf oder neben Autobahnen nicht errichtet werden dürfen. Durch die Bestimmung des Abs. 4 ist auch sichergestellt, daß Enteignungen, die auf die Errichtung solcher Anlagen abzielen, nicht durchgeführt werden dürfen.

#### Zu § 46. Autostraßen.

Wann eine Straße zur Autostraße erklärt werden darf, ergibt sich aus § 42 Abs. 3 lit. b. Für Autostraßen können die Vorschriften über den Verkehr auf Autobahnen nur insoweit gelten, als es die bauliche Anlage zuläßt. Andererseits mußte auch für die Flüssigkeit des Verkehrs auf Autostraßen vorgesorgt werden, weshalb verschiedene Gruppen von Straßenbenützern von der Benützung der Autobahn ausgeschlossen werden müssen. Besondere Bedeutung wird dem Verbot des Haltens oder Parkens und der Verpflichtung zur Entfernung betriebsunfähiger Fahrzeuge beigemessen werden müssen, da jede Verstellung der Fahrbahn durch haltende, parkende oder betriebsunfähige Fahrzeuge eine Beeinträchtigung des Verkehrs auf der Autostraße darstellt.

#### Zu § 47. Anbringung der Straßenverkehrszeichen (§ 37 StPolG.).

**Zu Abs. 1:** Für die Erkennbarkeit und Wahrnehmbarkeit eines Straßenverkehrszeichens ist der Umstand von wesentlicher Bedeutung, daß diese Zeichen möglichst einheitlich angebracht werden.

**Zu Abs. 2:** In Kenntnis der Bestimmung, daß die Straßenverkehrszeichen in der Regel auf der rechten Seite der Straße anzubringen sind, wird der Straßenbenützer, insbesondere der Lenker eines Fahrzeuges, sich darauf einstellen können,

wo er mit dem Vorhandensein solcher Zeichen zu rechnen haben wird. Allerdings gibt es Fälle, in denen Straßenverkehrszeichen am rechten Straßenrand nur schwer oder überhaupt nicht wahrgenommen werden können. Für solche Fälle sieht der Entwurf vor, daß sie je nach den örtlichen Verhältnissen oberhalb der Fahrbahn oder auf der linken Straßenseite angebracht werden können.

**Zu Abs. 5:** Für jene Fälle, in denen die Wahrnehmbarkeit der Straßenverkehrszeichen für die Verkehrssicherheit von ganz besonderer Bedeutung ist, ist im Entwurf vorgesehen worden, daß zusätzliche Zeichen mit Angabe der Entfernung bis zur Gefahrenstelle anzubringen sind.

#### Zu § 48. Allgemeines über Gefahrenzeichen (§ 34 StPolG.).

Der Hinweis auf eine Gefahr oder auf einen sonstigen verkehrswichtigen Umstand mahnt den Straßenbenützer zur besonderen Vorsicht. Dies gilt insbesondere für alle Gefahrenzeichen. Die Gefahrenzeichen „Achtung Fußgängerverkehr“ (§ 49 Z. 11) und „Achtung Vorrangverkehr“ (§ 49 Z. 5) geben jedoch auch den Inhalt einer Verordnung wieder, weil sie dem Lenker eines Fahrzeuges ein ganz bestimmtes Verhalten vorschreiben (siehe § 43).

#### Zu § 49. Die Gefahrenzeichen (§ 34 StPolG.).

Der Entwurf weicht vom bisherigen Straßenpolizeigesetz wie folgt ab:

1. Das Zeichen „Gefährliche Kurve“ (Z. 1) ist in vierfacher Weise, je nach dem Verlauf der Kurve, auszuführen.

2. Die Ankündigung eines „Überganges einer elektrisch betriebenen Straßenbahn in einer geschlossenen Ortschaft“ soll in Hinkunft nicht mehr durch ein besonderes Straßenverkehrszeichen angekündigt werden; es ist erforderlichenfalls das Zeichen „Bahnübergang mit Schranken“ (Z. 6 a) oder „Bahnübergang ohne Schranken“ (Z. 6 b) zu verwenden. Die Zeichen 6 d „Andreaskreuz“ und das Zeichen 6 e „Achtung Pfeifsignale“ sind Zeichen, die in jeder Beziehung nur nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften zu beurteilen sind. Ihre Aufnahme in die straßenpolizeilichen Vorschriften bedeutet lediglich einen Hinweis. Alle sie betreffenden Normen, einschließlich der Aufstellung und Kostentragung sind Normen des Eisenbahnrechtes.

3. Auf die Bedeutung der Gefahrenzeichen „Fußgängerübergang“ (Z. 11) und „Achtung Vorrangverkehr“ (Z. 5) wurde bereits in den Erläuternden Bemerkungen zu § 48 aufmerksam gemacht.

4. Das Zeichen „Anderer Gefahr“ (Z. 15) besagt wegen seiner vielfachen Verwendungsmöglichkeit in der Regel nur wenig. Der Entwurf

sieht daher eine Verordnungsermächtigung vor, wonach an Stelle des senkrechten schwarzen Balkens ein anderes Sinnbild für eine bestimmte Gefahr festgesetzt werden kann.

#### Zu § 50. Allgemeines über Vorschriftszeichen (§ 35 StPolG.).

In dieser Bestimmung wird die Bedeutung der Vorschriftszeichen dargelegt, die Form und Ausführung der Vorschriftszeichen festgelegt und der Aufstellungsort bestimmt. Ferner wird in ihr der Übung Rechnung getragen, daß im roten Rand des Verbotsschildes an Stelle von Zusatztafeln besondere Angaben angebracht werden können (Abs. 3).

#### Zu § 51. Die Vorschriftszeichen (§ 35 StPolG.).

Der Entwurf weicht vom bisherigen Straßenpolizeigesetz wie folgt ab:

1. Bisher wurde das Zeichen „Fahrverbot“ (Z. 1) mit der Inschrift „Sackgasse“ dafür verwendet, um anzuzeigen, daß die Durchfahrt durch eine Straße nicht möglich ist. Ein Fahrverbot sollte damit nicht ausgesprochen werden. Die Verwendung des Zeichens „Fahrverbot“ soll daher in der bezeichneten Weise in Hinkunft nicht mehr in Betracht kommen (siehe auch Erläuterungen zu § 52 Z. 11).

2. Das Zeichen „Fahrverbot für Lastfahrzeuge“ (Z. 7 a) gilt nicht für sogenannte Kombinationskraftwagen, weil es sich hierbei nicht um Lastfahrzeuge im Sinne des § 2 Z. 23 handelt.

3. Das Zeichen „Einfahrt verboten für Lastkraftfahrzeuge mit Anhänger“ (Z. 7 b) wurde neu geschaffen. Ein solches Zeichen ist auch im Protokoll über Straßenverkehrszeichen nicht vorgesehen.

4. Mit der Einführung eines Zeichens „Einfahrt verboten für Motorfahräder“ (Z. 8 b) soll dem in der Öffentlichkeit vielfach lautgewordenen Wunsch nach einem Fahrverbot für Motorfahräder, insbesondere zur Nachtzeit, entsprochen werden.

5. Beim Zeichen „Beschränkung für Halten oder Parken“ (Z. 13) wurden die hauptsächlich in Betracht kommenden zusätzlichen Angaben besonders angeführt. Diese Aufzählung ist jedoch nicht erschöpfend.

6. Das Zeichen „Hupverbot“ wurde aus den bisherigen kraftfahrrechtlichen Vorschriften in den Entwurf übernommen. Es bezieht sich auf die Betätigung der akustischen Warnvorrichtungen überhaupt (siehe auch Erläuternde Bemerkungen zu § 25).

#### Zu § 52. Richtzeichen (§ 36 StPolG.).

Der Entwurf weicht vom bisherigen Straßenpolizeigesetz u. a. wie folgt ab:

1. Die Zeichen „Autobahn“ (Z. 8 a), „Autostraße“ (Z. 8 c), „Freie Fahrt“ (Z. 7), „Ende der Autobahn“ (Autostraße) (Z. 8 b), „Vorwegweiser — Autobahn“ (Z. 13 b) und „Wegweiser — Autobahn“ (Z. 13 c) haben mit der Eröffnung der Autobahnen und Autostraßen besondere Aktualität gewonnen.

2. Das Zeichen „Sackgasse“ (Z. 11) wurde neu eingeführt.

3. Wie bereits in den Erläuternden Bemerkungen zu § 2 Z. 14 ausgeführt, soll es in Hinkunft nicht mehr Sache der Straßenbenützer sein, selbst zu beurteilen, ob sie sich einer Ortsdurchfahrt nähern beziehungsweise ob sie sich bereits in einer solchen befinden. Der Umfang der Ortsdurchfahrt soll in Hinkunft ausschließlich durch die Behörde und zwar durch die Aufstellung der Zeichen „Ortstafel“ (Z. 17 a) und „Ortsende“ (Z. 17 b) festgelegt werden. In Z. 17 a wird bestimmt, daß verbautes Gebiet nur dann vorliegt, wenn die örtliche Zusammengehörigkeit mehrerer Bauwerke leicht erkennbar ist. Bei dieser Bestimmung wurde auf in dieser Hinsicht bedeutsame Erkenntnisse der höchsten Gerichtshöfe Bedacht genommen. Es macht keinen Unterschied, ob das „verbaute Gebiet“ nur auf einer Seite der Straße liegt, oder ob die Straße durch das „verbaute Gebiet“ führt.

4. Ebenfalls neu eingeführt wurde das Zeichen „Voranzeige für Verkehrsampel“. Dieses Zeichen wird bereits verschiedentlich verwendet und hat sich deshalb besonders bewährt, weil der Lenker eines Kraftfahrzeuges sich auch bei hoher Geschwindigkeit darauf vorbereiten kann, daß er allenfalls vor einer Verkehrsampel anhalten muß; er ist daher nicht genötigt, plötzlich und in einer die Verkehrssicherheit beeinträchtigenden Weise abzubremesen.

#### Zu § 53. Zusatztafeln (§ 36 Abs. 10 StPolG.).

Auf Zusatztafeln dürfen nur kurze und leicht verständliche Angaben gemacht werden.

#### E. Verkehrsleitrichtungen.

##### Zu § 54. Anbringung der Verkehrsleitrichtungen.

Verkehrsleitrichtungen sind Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs. Auch für sie gelten daher die Bestimmungen des § 33 über die Pflichten der Anrainer, insbesondere betreffend die Duldung der Anbringung von Verkehrsleitrichtungen auf an der Straße angrenzenden Grundstücken und über allfällige Entschädigungen.

##### Zu § 55. Leitlinien und Sperrlinien.

Siehe die Erläuternden Bemerkungen zu § 9.

#### Zu § 56. Markierungen am Fahrbahnrand und in der Fahrbahnmitte.

Um die einheitliche Ausführung der Sperr- und Leitlinien zu wahren, wurde für alle Sperr- und Leitlinien auf allen Straßen die Farbe Gelb bestimmt.

#### V. ABSCHNITT.

#### Allgemeine Vorschriften über den Fahrzeugverkehr.

##### Zu § 57. Lenker von Fahrzeugen.

Auf den Umstand, daß zahlreiche Verkehrsunfälle durch alkoholisierte Straßenbenützer verursacht werden, wurde schon oft hingewiesen. Das Verbot, ein Fahrzeug zu lenken oder in Betrieb zu nehmen, bezieht sich auf die Lenkung und Inbetriebnahme aller Fahrzeuge. Außer Personen, die sich in einem durch den Genuß von Alkohol oder Suchtgiften beeinträchtigten Zustand befinden, sind auch solche Personen zur Lenkung oder zur Inbetriebnahme eines Fahrzeuges ungeeignet, die sich z. B. in einem Zustand heftiger Gemütsregungen befinden oder die krank oder verletzt sind und deren Reaktionsvermögen oder deren Bewegungsfreiheit beeinträchtigt ist.

##### Zu § 58. Verbot des Lenkens von Fahrzeugen.

Wenn auch nicht daran gedacht ist, für alle Lenker von Fahrzeugen besondere Lenkerberechtigungen vorzusehen, darf doch nicht außer acht gelassen werden, daß den Lenker eines jeden Fahrzeuges eine besondere Verantwortung trifft. Es müssen daher auch jene Fahrzeuglenker, die keiner besonderen Erlaubnis zum Lenken bedürfen, körperlich und geistig geeignet sein.

Es ist bekannt, daß die meisten Unfälle im Straßenverkehr ausschließlich auf das Versagen des Menschen zurückzuführen sind. Die Behörde muß daher die Möglichkeit haben, in den Fällen, in denen die Nichteignung einer Person offenkundig ist, ein Verbot, Fahrzeuge zu lenken, auszusprechen zu können.

##### Zu § 59. Zustand und Beleuchtung der Fahrzeuge.

Diese Bestimmung stellt Mindestanforderungen für den Zustand und für die Beleuchtung aller Fahrzeuge auf. Sofern der Entwurf selbst oder andere gesetzliche Vorschriften, z. B. das Kraftfahrzeuggesetz, für einzelne Fahrzeugarten strengere Anforderungen vorsehen, werden die strengeren Vorschriften anzuwenden sein.

Zu Abs. 2: Hierzu wird insbesondere bemerkt, daß sich die Vorschriften über die Beleuchtung der Fahrzeuge auf alle Fahrzeuge beziehen, die auf der Fahrbahn verwendet werden. Sie gelten daher auch für Handwagen und Handkarren (siehe § 72 Abs. 1).

**Zu Abs. 3:** Besondere Bedeutung im Straßenverkehr kommt den an Fahrzeugen zu befestigenden Rückstrahleinrichtungen zu. Der Entwurf sieht daher vor, daß das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau durch Verordnung die erforderlichen Vorschriften über die Ausführung und Beschaffenheit aller an Fahrzeugen anzubringenden Rückstrahleinrichtungen erlassen kann.

**Zu § 60. Verwahrung der Ladung (§ 10 StPolO.).**

Durch die Ladung soll niemand gefährdet, aber auch nicht z. B. durch übermäßiges Geräusch oder üblen Geruch belästigt werden.

**Zu § 61. Ladetätigkeit (§ 10 StPolO.).**

Hier wird zunächst der Grundsatz aufgestellt, daß beim Beladen und Entladen eines Fahrzeuges auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, insbesondere auch des Fußgängerverkehrs, und auf die Vermeidung übermäßigen Lärmes Bedacht zu nehmen ist. Das Beladen oder Entladen eines Fahrzeuges wird vielfach nicht woanders als auf dem Gehsteig möglich sein, weil die bauliche Anlage der Straße es nicht anders gestattet oder weil das Beladen oder Entladen auf der Fahrbahn jeden anderen Verkehr behindern würde. Da es sich jedoch beim Beladen oder Entladen eines Fahrzeuges auf dem Gehsteig um eine außergewöhnliche Benützung dieser Verkehrsfläche handelt, mußten besondere Bestimmungen aufgenommen werden.

**Zu § 62. Beförderung besonderer Güter (§ 10 StPolO.).**

Der Beförderung der in dieser Stelle des Entwurfes angeführten Güter wird auch im internationalen Straßenverkehrsrecht besondere Bedeutung beigelegt. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, daß internationale Experten bereits ein „Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße“ ausgearbeitet haben, das mit dem Vorbehalt der Ratifikation von Österreich bereits unterzeichnet wurde. Die Notwendigkeit der Aufnahme solcher Bestimmungen in den Entwurf ergab sich darüber hinaus aus der Erwägung, daß der Güterverkehr auf der Straße immer größere Ausmaße annimmt und sich auch auf die Beförderung von Sachen ausgeweitet hat, die bisher in Anbetracht ihrer Beschaffenheit auf anderen Verkehrswegen befördert worden sind. Es mußte daher auch dafür Vorsorge getroffen werden, daß Güter, die wegen ihrer besonderen Beschaffenheit die Sicherheit von Personen oder Sachen im Straßenverkehr beeinträchtigen können, sicher und gefahrlos und ohne Belästigung anderer Personen befördert werden können.

**Zu § 63. Verkehrssportliche Veranstaltungen auf Straßen (§ 10 StPolG.).**

Bei dieser Regelung wurde im wesentlichen auf die bisherigen Bestimmungen Bedacht genommen.

**VI. ABSCHNITT.**

**Besondere Vorschriften für den Verkehr mit Fahrrädern und Motorfahrrädern.**

**Zu § 64. Lenkung von Fahrrädern (§ 56 StPolG.).**

**Zu Abs. 1:** Der Lenker eines Fahrrades muß mindestens 10 Jahre alt sein. Das geringe Mindestalter gestattet jedoch nicht, daß auch an noch jüngere Personen eine Ausnahmegewilligung zum Lenken eines Fahrrades erteilt wird. Es wird vielmehr Sache der Eltern (Erziehungsberechtigten) sein, dafür zu sorgen, daß ihre Kinder auch dann kein Fahrrad lenken, wenn sie zwar alt genug sind, aber die körperliche und geistige Eignung nicht besitzen.

**Zu § 65. Beschaffenheit und Ausrüstung des Fahrrades (§ 57 StPolG. und § 68 StPolO.).**

Angesichts der sich aus der zunehmenden Verkehrsdichte auf den Straßen ergebenden Gefahren war es notwendig, im Interesse der Sicherheit der Radfahrer und der anderen Straßenbenützer hinsichtlich der Beschaffenheit und der Ausrüstung eines Fahrrades strengere Vorschriften aufzunehmen. Es wurde deshalb festgelegt, daß alle Fahrräder im Gegensatz zu den bisherigen Vorschriften zwei voneinander unabhängige sicher wirkende Bremsvorrichtungen und ein rotes Rücklicht aufweisen müssen. Da auch Fahrradlampen ungünstige Blendwirkung hervorrufen, wurde die Bestimmung aufgenommen, daß die Fahrbahn nicht mehr als 20 m weit beleuchtet sein darf.

**Zu § 66. Fahrradanhänger und mehrspurige Fahrräder (§ 69 StPolO.).**

Im Gegensatz zu den bisherigen Vorschriften sieht der Entwurf vor, daß Fahrradanhänger nur einachsiger sein dürfen. Während bisher mit Fahrradanhängern nur Lasten befördert werden durften, soll in Zukunft die Möglichkeit bestehen, daß mit behördlicher Bewilligung auch Personen befördert werden dürfen.

**Zu § 67. Verhalten der Radfahrer (§ 70 StPolO.).**

Die besondere Bauweise eines Fahrrades und seine Eigenschaft, sich damit auf kleinem Raum sehr wendig fortbewegen zu können, birgt insofern eine Gefahr im Straßenverkehr in sich, als der Radfahrer nur allzu leicht dazu verleitet wird, die Verwendungsmöglichkeiten und Fahrzeugeigenschaften seines Fahrzeuges auch über die Grenzen der Sicherheit hinaus auszudehnen. Es

mußten daher sowohl im Interesse seiner eigenen Sicherheit als auch im Interesse der Sicherheit der übrigen Straßenbenützer besondere Bestimmungen aufgenommen werden, die den Radfahrern die notwendigen Verpflichtungen auferlegen. Durch den Hinweis auf § 24 ist zum Ausdruck gebracht worden, daß auch die Lenker von Fahrrädern und Motorfahrrädern eine Geschwindigkeitsverminderung und insbesondere eine Fahrtrichtungsänderung entsprechend anzuzeigen haben; diese Bestimmung ist von besonderer Bedeutung, denn eine große Zahl schwerster Unfälle ist darauf zurückzuführen, daß solche Zeichen nicht oder zu spät gegeben worden sind. Wegen der größeren Verkehrsdichte ist es auch notwendig gewesen, Bestimmungen vorzusehen, daß Radfahrer nur auf Radwegen nebeneinander fahren dürfen. Ansonsten müssen sie hintereinander fahren. Biegt ein Radfahrer von einem Radweg oder einem Radfahrstreifen in die Fahrbahn ein, so stellt sich dieser Verkehrsvorgang inhaltlich als eine „Einordnung in den fließenden Verkehr“ (§ 18 Abs. 6) dar. Die genannten Straßenbenützer müssen daher darauf achten, daß hiedurch andere weder gefährdet noch behindert werden. Diese Bestimmung ist aber auch von größter Bedeutung für die Verkehrssicherheit der Radfahrer; denn es ist dem Lenker eines Fahrzeuges auf der Fahrbahn oft gar nicht möglich, auch den Verlauf des Radweges zu beobachten.

#### Zu § 68. Motorfahrräder.

Das Motorfahrrad hat in den letzten Jahren sowohl durch seine technische Fortentwicklung als auch durch seine zahlreiche Verwendung eine ganz besondere Bedeutung erlangt. Am 1. September 1958 wurden in Österreich bereits 281.732 Motorfahrräder gezählt. Das Ansteigen der Anzahl der Motorfahrräder kann allein schon aus den Verhältnissen in Wien veranschaulicht werden.

Es gab in Wien

am 1. September 1956	.....	20.426,
am 1. September 1957	.....	22.909 und
am 1. September 1958	.....	30.815

Motorfahrräder. Die in der Öffentlichkeit mehrfach diskutierte Frage, ob zum Lenken von Motorfahrrädern besondere Berechtigungsscheine erforderlich sein sollen, wurde bereits im Zusammenhang mit dem vorliegenden Entwurf eingehend geprüft. Das Ergebnis der Prüfung war: Motorfahrräder werden nur von verhältnismäßig wenigen verantwortungslosen Elementen bewußt als Mittel zur Belästigung anderer verwendet; die Tatsache, daß dieses Fahrzeug von zahlreichen Personen zu Fahrten zur Arbeitsstätte bereits seit Jahren ohne jede

Beanstandung gebraucht wird, führte dazu, von einem Berechtigungsschein für das Lenken von Motorfahrrädern usw. abzusehen, zumal es wohl nicht angängig wäre, der großen Anzahl von Personen, die schon ein Motorfahrrad besitzen und es ohne Beanstandung lenken, vorzuschreiben, nachträglich einen Berechtigungsschein für das Lenken von Motorfahrrädern zu erwerben. Eine solche Vorschriftung könnte sich daher nur auf solche Personen beziehen, die nach dem Inkrafttreten der neuen Vorschriften mit dem Lenken eines Motorfahrrades beginnen. Es würde daher zweierlei Kategorien von Lenkern von Motorfahrrädern geben: solche, die einen Berechtigungsschein erwerben mußten und solche, die ein Motorfahrrad ohne einen Berechtigungsschein weiterhin lenken dürfen. Bei einer solchen Sachlage ist die Versuchung, gesetzliche Vorschriften durch falsche Angaben zu umgehen und die Möglichkeit, daß eine solche Umgehung gelingt, äußerst groß. Da die Kenntnis der Verkehrsvorschriften auch für die Lenker von Motorfahrrädern von besonderer Bedeutung ist, wird die Behörde bei diesen Personen im Falle einer Beanstandung gegebenenfalls zu erwägen haben, ob nicht die Teilnahme an dem Verkehrsunterricht vorzuschreiben wäre. Da die übelste Erscheinung bei der Verwendung von Motorfahrrädern der von ihnen ausgehende Lärm ist, wurden im Abs. 3 entsprechende Bestimmungen aufgenommen.

### VII. ABSCHNITT.

#### Besondere Vorschriften für den Fuhrwerksverkehr.

##### Zu § 69. Lenkung von Fuhrwerken (§§ 53 ff.).

Die Bestimmung berücksichtigt die betrieblichen und baulichen Eigenschaften von Fuhrwerken (siehe auch § 30 über Wirtschaftsfuhren).

##### Zu § 70. Maße und Gewichte (§ 61 StPolO.).

Maßgebend für die Festsetzung der Abmessungen und der Gewichte eines Fuhrwerkes und seiner Ladung war die Erwägung, daß Fuhrwerke den übrigen Verkehr nicht behindern und die Straßendecke nicht beschädigen dürfen. Die Gewichte wurden wie in den bisherigen straßenpolizeilichen Vorschriften bestimmt. Die Abmessungen wurden, soweit dies angängig war, den kraftfahrrechtlichen Vorschriften angepaßt.

##### Zu § 71. Beschaffenheit und Ausstattung des Fuhrwerkes (§ 57 StPolO.).

Zum Bremsen von Fuhrwerken werden neben den üblichen Einrichtungen auch Radschuhe,

Ketten u. dgl. verwendet. Zur Vermeidung einer Beschädigung der Straßendecke wurden entsprechende Bestimmungen aufgenommen.

**Zu § 72. Beleuchtung des Fuhrwerkes (§ 55 StPolG.).**

Bei den Bestimmungen über die Beleuchtung des Fuhrwerkes mußte sowohl auf die Bauweise eines solchen Fahrzeuges als auch darauf Rücksicht genommen werden, daß es in jeder Hinsicht ausreichend beleuchtet ist. Da auch Handwagen und Handkarren als Fuhrwerke gelten, müssen auch solche Fahrzeuge beleuchtet werden, allerdings nur mit einer Lampe.

**Zu § 73. Bespannung (§ 60 StPolO.).**

Fuhrwerke, die mit untauglichen Tieren bespannt sind, bilden im Straßenverkehr deshalb ein Hindernis, weil die flüssige Fortbewegung solcher Fahrzeuge nicht gewährleistet ist. Erwägungen des Tierschutzes mußten jedoch außer Betracht bleiben, weil hierfür die Bundesgesetzgebung nicht zuständig ist.

**Zu § 74. Ankoppeln (§ 62 StPolO.).**

Es war zu berücksichtigen, daß durch die Länge des Wagenzuges der übrige Verkehr weder gefährdet noch behindert werden darf. Es wurden daher die gleichen Ausmaße wie bei Langgutfahren (§ 70 Abs. 1) festgelegt.

**VIII. ABSCHNITT.**

**Fußgängerverkehr.**

**Zu § 75. Verhalten der Fußgänger (§ 81 StPolG.).**

In Anbetracht der immer größer werdenden Verkehrsdichte auf Straßen wurden zum Schutze der Fußgänger besondere Vorschriften vorgesehen. Andererseits wird aber auch von Fußgängern ein diszipliniertes Verhalten verlangt werden müssen.

**Zu Abs. 1:** Mit Kinderwagen und Rollstühlen für Kranke ist grundsätzlich der Gehsteig oder das Straßenbankett zu benützen; bei Vorhandensein dieser Verkehrsflächen darf mit den genannten Kleinfahrzeugen die Fahrbahn in Längsrichtung nicht befahren werden. Es wurde auch zwingend vorgeschrieben, daß Fußgänger auf Freilandstraßen auf der linken Straßenseite zu gehen haben, sofern ihnen dies nicht unzumutbar ist. Bei dieser Bestimmung wurde von der Erwägung ausgegangen, daß der die linke Straßenseite benützende Fußgänger vom nachkommenden Verkehr überhaupt nicht beeinträchtigt wird und den entgegenkommenden Fahrzeugverkehr besser beobachten kann. Es wird einem Fußgänger zum Beispiel dann unzumutbar sein, die linke Straßenseite zu benützen, wenn sich dort Baustellen befinden oder wenn die Gefahr

besteht, daß er mangels eines Geländers vom Straßenrand abstürzen könnte.

**Zu Abs. 2:** Gehsteige und Straßenbankette dürfen Fußgänger in Gruppen nur so benützen, daß andere Straßenbenützer nicht behindert oder in ihrer Sicherheit nicht gefährdet werden.

**Zu Abs. 3:** Die Fußgänger werden verpflichtet, bevor sie die Fahrbahn betreten, sich davon zu vergewissern, ob ihnen Gefahr droht und ob die Ausführung des Vorhabens die Sicherheit des Straßenverkehrs beeinträchtigt.

**Zu Abs. 6:** Die vorliegende Bestimmung wendet sich an die Fußgänger und schreibt ihnen vor, Schutzwege in angemessener Eile zu überqueren. Fußgänger müssen jedoch auch dann, wenn sie einen Schutzweg benützen wollen, darauf achten, daß sie die Lenker von Fahrzeugen nicht zu einem plötzlichen Abbremsen veranlassen.

**Zu § 76. Geschlossene Züge von Fußgängern (§ 75 Abs. 2 StPolO.).**

Für geschlossene Züge von Fußgängern gelten auf der Fahrbahn die für Fahrzeuglenker festgelegten Fahrregeln sinngemäß. Die Vorschreibung der Beleuchtung solcher Kolonnen erwies sich in Anbetracht schwerer Unfälle, die durch das Fehlen einer Beleuchtung oder durch mangelhafte Beleuchtung solcher Züge verursacht wurden, für notwendig.

**Zu § 77. Verhalten auf Gehsteigen in Ortsdurchfahrten (§ 62 StPolG.).**

Diese Bestimmung zielt darauf ab, daß sich Fußgänger auf Gehsteigen nicht gegenseitig gefährden oder behindern.

**IX. ABSCHNITT.**

**Verkehr nichteingespannter Tiere.**

**Zu § 78. Reiten (§ 59 StPolG.).**

Diese Bestimmungen halten sich im wesentlichen an die bisherigen Vorschriften insbesondere an die im § 74 StPolO. enthaltene Regelung.

**Zu § 79. Viehtrieb (§ 60 StPolG.).**

Wenn auch bei der Festlegung dieser Bestimmungen auf die in der Landwirtschaft üblichen Gebräuche weitgehend Bedacht genommen wurde, durfte doch nicht auf die Vorschreibung zwingender Maßnahmen zur Hintanhaltung einer Gefährdung des Straßenverkehrs verzichtet werden. Außerdem müssen die Besitzer landwirtschaftlicher Betriebe auch angesichts der immer größer werdenden Verkehrsdichte Maßnahmen treffen, damit durch Vieh auf der Straße die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird.

**Zu § 80. Weiden an Straßen.**

Aus den gegenständlichen Bestimmungen soll keineswegs abgeleitet werden, es sei beabsichtigt, auf den Betrieb land- oder forstwirtschaftlicher Unternehmungen im Wege des Straßenpolizeigesetzes Einfluß zu nehmen. Soweit es jedoch notwendig ist, dafür vorzusorgen, daß durch Verrichtungen welcher Art immer die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf Straßen beeinträchtigt wird, mußten im Entwurf auch Vorschriften über diese Verrichtungen aufgenommen werden. Dies gilt insbesondere für das Weiden von Vieh in der Nähe stark frequentierter Straßen. In der Erkenntnis, daß das Gefahrenzeichen „Achtung Tiere“ (§ 49 Z. 13 a) keineswegs ausreicht, um eine geeignete Aufsicht des Weideviehs zu ersetzen, mußten jene Maßnahmen vorgeschrieben werden, die es gewährleisten, daß Weidevieh von der Straße ferngehalten und, sollte es bereits auf die Straße gelangt sein, so rasch wie möglich von dort wieder weggetrieben wird.

**X. ABSCHNITT.****Benützung von Straßen zu verkehrsfremden Zwecken.****Zu § 81. Gemeinsame Bestimmungen (§ 11 StPolG.).**

Diese Bestimmung geht von der Erwägung aus, daß Straßen Verkehrsflächen sind und daß jede andere Art ihrer Benützung den Zwecken des Verkehrs unterzuordnen ist. Wer eine Straße und den für die Sicherheit des Straßenverkehrs in Betracht kommenden Luftraum zu verkehrsfremden Zwecken benützen will, muß hierfür bei der Behörde eine Ausnahmegewilligung beantragen. Da durch die Aufstellung von Haltestellentafeln die Straße zu Zwecken des Straßenverkehrs benützt wird, ist für eine solche Aufstellung keine Ausnahmegewilligung erforderlich. Neben der straßenpolizeilichen Bewilligung wird gegebenenfalls für die gleiche Tätigkeit auch noch eine Bewilligung nach anderen Rechtsvorschriften erforderlich sein. Bei der Erteilung oder Versagung der straßenpolizeilichen Ausnahmegewilligung ist nur auf Umstände Bedacht zu nehmen, die für den Straßenverkehr erheblich sind. In der Bestimmung mußte auch dafür Vorsorge getroffen werden, daß die Bewilligung aus Gründen der Verkehrssicherheit widerrufen werden kann, da ansonsten eine Abänderung oder Aufhebung des Bescheides nur gemäß § 68 Abs. 2 und 3 AVG. 1950 in Betracht kommen könnte.

**Zu § 82. Herstellungen auf und über der Straße (§ 14 StPolO.).**

Hier wird die sehr auf den einzelnen Fall abgestellte Regelung des § 14 StPolO. zusammengefaßt.

**Zu § 83. Werbungen und Ankündigungen (§ 12 StPolG.).**

Nach § 81 Abs. 1 lit. b sind Werbevorfürungen und besondere Werbefahrzeuge verboten, wenn sie geeignet sind, Menschenansammlungen herbeizuführen; Ausnahmegewilligungen sind möglich. Nach § 83 kann die Behörde Straßen bestimmen, auf denen eine solche Werbetätigkeit auf jeden Fall einer Bewilligung bedarf.

**Zu § 84. Werbungen und Ankündigungen außerhalb von Straßen (§ 12 StPolG.).**

Werbungen und Ankündigungen sind nicht nur dann geeignet, die Sicherheit des Straßenverkehrs zu beeinträchtigen, wenn sie auf Straßengrund oder oberhalb von Straßen angebracht werden, sondern auch dann, wenn sie in der Nähe von Straßen angebracht werden. Die Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs liegt in solchen Fällen in der Regel darin, daß der Fahrzeuglenker in seiner Aufmerksamkeit abgelenkt wird. Dies ist besonders dann gefährlich, wenn er und die sonstigen Straßenbenützer sich in rascher Fahrt befinden. Es mußten daher für Autobahnen und Autostraßen und für sonstige Straßen je nach der Bedeutung und der Eigenart des Verkehrs Zonen festgelegt werden, innerhalb deren jedwede Werbung und Ankündigung einer Bewilligung bedarf. Darüber hinaus kann die Behörde nach § 35 einschreiten, wenn die Sicherheit des Verkehrs gefährdet ist.

**Zu § 85. Ausübung von Erwerbstätigkeiten.**

Wird auf der Straße eine Erwerbstätigkeit ausgeübt, so ist damit oft eine Störung des Straßenverkehrs verbunden. Um diese Störung in mäßigen Grenzen zu halten, bestimmt der Entwurf die Umstände, unter denen die Ausübung der Erwerbstätigkeit auf Straßen verboten ist. Da auch das Ordnen von Waren im Schaufenster den Straßenverkehr, insbesondere den Fußgängerverkehr auf Gehsteigen, beeinträchtigt, mußte bestimmt werden, daß solche Tätigkeiten nur unter bestimmten Voraussetzungen vorgenommen werden dürfen. Auch das Musizieren auf Straßen ist wegen der damit verbundenen Ablenkung der Straßenbenützer geeignet, den Straßenverkehr zu beeinträchtigen, weshalb von den im Entwurf angeführten Fällen abgesehen, hierfür grundsätzlich die Bewilligung einzuholen ist. Wenngleich der Ausübung der Bettelmusik auf Straßen keine besondere Bedeutung mehr zukommt, war es doch notwendig, für die wenigen Fälle besondere Vorkehrungen zu treffen.

**Zu § 86. Umzüge.**

Für Umzüge auf Straßen ist eine Bewilligung grundsätzlich nicht erforderlich. Maßgeblich hierfür war die Erwägung, daß für solche

Veranstaltungen in erster Linie andere gesetzliche Vorschriften, z. B. das Versammlungsgesetz 1953, im Vordergrund stehen oder daß es sich hiebei überhaupt um ortsübliche oder volkstümliche Gebräuche handelt. Die Behörde muß aber in der Lage sein, entsprechende straßenpolizeiliche Vorkehrungen zu treffen.

#### Zu § 87. Wintersport auf Straßen (§ 63 StPolG.).

Es mußten in Anbetracht der eigenartigen Lenk- und Bremsweise der Wintersportgeräte besondere Vorschriften über die Benützung von Straßen aufgenommen werden. Um jedoch den Interessen des Wintersports namentlich in Fremdenverkehrsgebieten Rechnung zu tragen, ist vorgesehen, daß die Behörde Erleichterungen für die Ausübung des Wintersports zuläßt; dies gilt insbesondere für Zu- und Abfahrten bei Wintersportplätzen.

#### Zu § 88. Spiele auf Straßen (§ 78 StPolO.).

Es wurde in Erwägung gezogen, Spiele auf der Straße grundsätzlich zu verbieten. Wenn der Entwurf dieser Erwägung nicht gefolgt ist, so war hiefür der Umstand maßgeblich, daß es sich hiebei um ein Verbot handeln würde, von dem schon bei seiner Erlassung angenommen werden muß, daß es in der Regel durchbrochen werden würde. Es mußte jedoch bei vollem Verständnis der Wünsche von Eltern und Kindern nach einer Regelung gesucht werden, die das Spielen der Kinder auf Straßen in maßvollen Grenzen hält. Dabei wurde sowohl auf die Gefahren, die Kindern beim Spielen auf der Straße drohen als auch auf die Beeinträchtigung des Verkehrs durch spielende Kinder Bedacht genommen. Schließlich war auch noch die Überlegung maßgeblich, daß Kinder, die in der Nähe der Straße spielen und unvermutet auf die Straße treten, etwa um einem Ball nachzulaufen, eine größere Gefahr für den Verkehr bedeuten (ohne daß dagegen wirkungsvolle straßenpolizeiliche Maßnahmen ergriffen werden können) als Kinder, die unter Beaufsichtigung von Erwachsenen mit einem Kinderroller auf dem Gehsteig fahren. Jedenfalls sei aber auch festgehalten, daß die Verwendung eines Fahrrades nicht unter den Begriff „spielen“ fällt und daß es daher Kindern unter 10 Jahren auch auf sogenannten „Spielstraßen“ verboten ist, mit einem Fahrrad zu fahren.

### XI. ABSCHNITT.

#### Verkehrerschwernisse.

#### Zu § 89. Kennzeichnung und Entfernung von Verkehrshindernissen.

Zu Abs. 1 bis 3: Es wird sich in gewissen Fällen nicht vermeiden lassen, daß Gegenstände, die an sich ein Verkehrshindernis bilden, auf der Straße verbleiben müssen. Um zu verhindern, daß

solche Gegenstände, insbesondere betriebsunfähige Fahrzeuge, den Straßenverkehr beeinträchtigen, war es notwendig, Vorschriften über die Kennzeichnung und Beleuchtung solcher Gegenstände in Übereinstimmung mit internationalen Vereinbarungen aufzunehmen. Für den Fall, daß Gegenstände, die auf der Straße lagern, trotz gehöriger Kennzeichnung oder Beleuchtung ein Verkehrshindernis bilden, mußte dafür Vorsorge getroffen werden, daß der Besitzer solcher Gegenstände verpflichtet wird, sie zu entfernen. Eine solche Entfernung wird mitunter so dringlich sein, daß es nicht möglich ist, vorher den Besitzer auszuforschen oder gar ein Ermittlungsverfahren mit Parteienghör durchzuführen. Es war daher notwendig, auch für solche dringliche Fälle Vorsorge zu treffen und die gesetzliche Möglichkeit vorzusehen, daß auch Fahrzeuge, die zum Parken aufgestellt sind und den Verkehr behindern oder gar gefährden unverzüglich abgeschleppt werden können. Die Kosten der Entfernung hat grundsätzlich der Besitzer zu tragen. Muß die Entfernung vom Straßenerhalter durchgeführt werden, so wird auch ihm im Entwurf ein Zurückbehaltungsrecht eingeräumt.

Zu Abs. 4: Auf abschüssigen Strecken sichern die Lenker von Fahrzeugen das Fahrzeug gegen Abrollen vielfach dadurch, daß sie vor die Räder Steine, Bremsklötze oder andere Gegenstände legen. Solche Gegenstände dürfen auf der Fahrbahn nicht liegengelassen werden, da sie die Sicherheit des Verkehrs beeinträchtigen.

#### Zu § 90. Arbeiten auf oder neben der Straße (§ 44 StPolG.).

Arbeiten auf oder neben der Straße müssen deshalb unter straßenpolizeilicher Kontrolle gehalten werden, damit durch sie der Straßenverkehr nicht gefährdet oder behindert wird. Auch machen solche Arbeiten vielfach behördliche Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs notwendig. Aus den Bestimmungen des Entwurfes ergibt sich, daß Geschwindigkeitsbeschränkungen, die aus Anlaß von Arbeiten auf oder neben der Straße erforderlich sind, von der Behörde angeordnet werden müssen, zumal es sich um Verordnungen handelt, die nur dann verpflichtend sind, wenn sie ordnungsgemäß erlassen werden. Bei der Verfügung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus den erwähnten Anlässen, wird die Behörde jedoch unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Umstände zu prüfen haben, in welchem Ausmaß die Beschränkung festzusetzen ist. Die Geschwindigkeitsbeschränkung darf jedenfalls nur für die unbedingt notwendige Strecke und im unbedingt notwendigen Ausmaß verfügt werden, das heißt, es darf keine geringere Geschwindigkeit vorgeschrieben werden als dies im gegebenen Fall notwendig ist.

### Zu § 91. Bäume und Einfriedungen neben der Straße (§ 45 StPolG.).

Zu Abs. 1 und 2: In diesen Bestimmungen wird dem Umstande Rechnung getragen, daß auch Anlagen und Bäume neben der Straße die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, insbesondere die freie Sicht der Fahrzeuglenker, beeinträchtigen können. Es war daher die notwendige Vorsorge zu treffen, wobei auch auf die Rechte der Eigentümer Bedacht zu nehmen war.

Zu Abs. 3 bis 5: Drähte in der unmittelbaren Nähe von Straßen bilden insbesondere dann eine Gefahr für die Straßenbenützer, wenn sie elektrisch geladen sind oder wenn es sich um Stacheldraht handelt. Es mußten daher besondere Vorschriften zum Schutze der Straßenbenützer aufgenommen werden. Auch frisch gestrichene Gegenstände in unmittelbarer Nähe der Straße stellen dann eine wesentliche Belästigung der Straßenbenützer dar, wenn der Anstrich abfärbt. Es mußte auch hier eine entsprechende Vorsorge getroffen werden.

### Zu § 92. Verunreinigung der Straße (§ 82 Abs. 1 StPolO.).

Um die Ordnung und Sauberkeit im Straßenverkehr zu gewährleisten, war es notwendig, im Entwurf Bestimmungen darüber aufzunehmen, wonach jedermann auf die Reinhaltung der Straßen Bedacht zu nehmen hat und daß auch Personen, welche die Straßen nicht zum Verkehr benutzen, nichts unternehmen dürfen, wodurch die Straße verunreinigt wird. Die Bestimmung ging von der Überlegung aus, daß auch verhältnismäßig geringfügige Verunreinigungen, zum Beispiel Ölflecke, zu folgenschweren Störungen im Straßenverkehr führen können, wie Ausgleiten von Fußgängern, Schleudern von Fahrzeugen, Belästigung von Personen u. dgl.

### Zu § 93. Pflichten der Anrainer.

Die straßenpolizeiliche Verpflichtung, für die Reinhaltung, Säuberung und Streuung der für Fußgänger bestimmten Verkehrsflächen zu sorgen, trifft den Eigentümer der anrainenden Liegenschaft. Inwieweit und in welcher Weise sich der Eigentümer bei der Erfüllung und Besorgung seiner Verpflichtungen anderer Personen bedient, ist nicht im Straßenpolizeigesetz zu regeln, doch wird auch bei der Übertragung seiner Verpflichtungen auf die darauf bezughabenden Rechtsvorschriften, z. B. auf die Hausbesorgerordnung, Bedacht zu nehmen sein.

## XII. ABSCHNITT.

### Behörden und Straßenerhalter.

#### Zu § 94. Behörden (§§ 3 und 68 StPolG.).

Zu Abs. 1: Gemäß Art. 11 Abs. 3 B.-VG. steht die Erlassung von Durchführungsverordnungen dem Bunde zu. Allerdings kann der Bundes-

gesetzgeber etwas anderes bestimmen. Der Entwurf behält nur die wesentlichsten Verordnungen dem Bunde vor.

Zu Abs. 2: Bei der Aufteilung der Kompetenzen der einzelnen Behörden mußte darauf Bedacht genommen werden, daß die Vollziehung des Straßenpolizeigesetzes nunmehr gemäß Art. 11 B.-VG. Landessache sein soll. Dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau kann daher nur eine Vollziehungskompetenz im Rahmen des Art. 11 Abs. 3 B.-VG., also zur Erlassung von Verordnungen, zukommen. Zur lit. c wird insbesondere noch bemerkt, daß die Erstellung eines Gesamtplanes über die Verkehrsabwicklung auf einem ganzen Straßenzug, z. B. im Falle von Straßenneubauten, über die Kompetenz einer Bezirksverwaltungsbehörde hinausgeht.

Zu Abs. 3: Von einer allgemein wahrnehmbaren Gemeindekompetenz in Angelegenheiten der Straßenpolizei wurde Abstand genommen, weil durchaus nicht alle Gemeinden in der Lage sind, diese Angelegenheiten ordnungsgemäß zu besorgen.

#### Zu § 95. Bundespolizeibehörden (§ 3 StPolG.).

Die Bestimmung entspricht dem Art. 15 Abs. 4 B.-VG.; siehe auch § 103 Abs. 2 des Entwurfes. Bei der Festlegung der Aufgaben der Bundespolizei wurde auf die sonstigen Obliegenheiten der Bundespolizeibehörden Bedacht genommen.

#### Zu § 96. Besondere Rechte und Pflichten der Behörde.

Zu Abs. 2: Auch eine Überhäufung der Straßen mit Straßenverkehrszeichen und Bodenmarkierungen ist der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs abträglich. Es ist daher Pflicht der Behörde, jedenfalls alle zwei Jahre eine Sichtung dieser Zeichen und eine Überprüfung in der Richtung vorzunehmen, ob sie alle noch notwendig sind.

Zu Abs. 3: Die Verpflichtung der Behörde, zu bestimmen, welche Vorrangstraße bei einer Kreuzung mit einer anderen Vorrangstraße diese Eigenschaft verliert, soll in Anbetracht der Vorfahrtregeln (§ 18) die Verkehrssicherheit an solchen Kreuzungen gewährleisten.

#### Zu § 97. Organe der Straßenaufsicht.

Der Entwurf konnte nicht allgemein bestimmen, wer als Organ der Straßenaufsicht in Betracht kommt, weil sich die Straßenaufsicht als ein Teil der Vollziehung des Straßenpolizeigesetzes, eines auf Grund des Art. 11 B.-VG. erlassenen Gesetzes, darstellt, und die Vollziehung dieses Gesetzes Landessache ist. Soweit Organe der Bundesgendarmerie als Straßenaufsichtsorgane in Betracht kommen, sind hiefür die auf Grund des Art. 10 Abs. 1 Z. 10 erlassenen Bundesgesetze, soweit Organe der Bundespolizei in Be-

tracht kommen, die gemäß Art. 15 Abs. 4 B.-VG. erlassenen Bundes- und Landesgesetze und soweit andere Organe in Betracht kommen, die gemäß Art. 12 Abs. 1 Z. 1 des B.-VG. erlassenen Grundsatzzesetze des Bundes und Ausführungsgesetze der Länder maßgeblich. Aber auch Bestimmungen darüber, ob Eisenbahnorgane als Straßenaufsichtsorgane in Betracht kommen, wären im Straßenpolizeigesetz fehl am Platze; in dieser Hinsicht trifft übrigens der § 45 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, die notwendige Vorsorge für Bahnhofvorplätze.

Da der Verfügungsberechtigte für Straßen ohne öffentlichen Verkehr jederzeit in der Lage ist, besondere Regeln über die Benützung solcher Straßen aufzustellen, kann sich die Tätigkeit dieser Organe auf solche Straßen nicht erstrecken.

#### Zu § 98. Besondere Rechte und Pflichten des Straßenerhalters.

Der Entwurf hat an Stelle des bisher im Straßenpolizeigesetz gebräuchlichen Ausdruckes „Straßenverwaltung“ den zutreffenderen Ausdruck „Straßenerhalter“ gesetzt. Der Ausdruck „Straßenerhalter“ bedarf wegen seiner Eindeutigkeit keiner Definition. Festgehalten sei lediglich, daß als Straßenerhalter nicht nur der Bund und sonstige öffentlich-rechtliche Gebietskörperschaften in Betracht kommen, sondern auch natürliche und juristische Personen des Privat- und Handelsrechtes. Der Entwurf hat den Straßenerhalter mit Rechten ausgestattet, ihm aber auch Verpflichtungen auferlegt. Insbesondere soll er im Verwaltungsverfahren nach den Bestimmungen des Entwurfes Parteistellung haben und zu den Entwürfen von Verordnungen, die auf Grund der Bestimmungen des Entwurfes erlassen werden sollen, Stellung nehmen. Der Straßenerhalter darf aber hinsichtlich des Straßenverkehrs auf seinen Straßen keinerlei Verfügungen treffen, die der Verordnungsgewalt der Behörde vorbehalten sind.

### XIII. ABSCHNITT.

#### Straf- und Schlußbestimmungen.

##### Zu § 99. Strafbestimmungen (§ 72 StPolG.).

Der Entwurf enthält einen Katalog jener Tatbestände, die eine Verwaltungsübertretung bilden und nach den Bestimmungen des Straßenpolizeigesetzes zu ahnden sind. Vielfach wird die Durchführung eines Strafverfahrens nicht geeignet sein, den Verwaltungszweck herbeizuführen. Es wird vielmehr notwendig sein, daß die Behörde einen straßenpolizeigesetzwidrigen Tatbestand feststellt und seine Beseitigung verlangt. Ein solcher Bescheid kann unabhängig vom Strafverfahren erlassen und vollstreckt werden.

##### Zu § 100. Erschwerende Umstände.

Der Entwurf enthält eine Aufzählung von erschwerenden Umständen, unter denen Über-

tretungen straßenpolizeilicher Vorschriften begangen werden können. Bei dieser allerdings nicht erschöpfenden Aufzählung ist davon ausgegangen worden, daß gewisse Übertretungen unter besonders gefährlichen Umständen begangen werden oder daß die Öffentlichkeit ein berechtigtes Interesse daran hat, vor Auswüchsen des Straßenverkehrs, z. B. vor der Lärmplage, besonders geschützt zu werden.

##### Zu § 101. Verkehrsunterricht.

Die Anordnung, daß sich der Lenker eines Fahrzeuges einem Verkehrsunterricht zu unterziehen habe, ist eine vorbeugende und erzieherische Maßnahmen. Die Teilnahme am Verkehrsunterricht kann wiederholt angeordnet und nach den Bestimmungen des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes durchgesetzt werden.

##### Zu § 102. Abgrenzung von anderen gesetzlichen Vorschriften.

Es wurde bereits in verschiedenen Stellen der Erläuternden Bemerkungen darauf hingewiesen, daß kraftfahrrechtliche Vorschriften und eisenbahnrechtliche Vorschriften mit den Bestimmungen des Entwurfes konkurrieren. Die vorliegende Stelle des Entwurfes legt fest, daß der Entwurf sowohl auf die erwähnten Vorschriften, als auch auf jene der Straßenverwaltungsgesetze, ohne Einfluß ist.

##### Zu § 103. Inkrafttreten und Aufhebung.

Durch die Bestimmung, daß das neue Straßenpolizeigesetz erst zu einem späteren Zeitpunkt in Kraft tritt, soll erreicht werden, daß sich jeder Straßenbenützer zeitgerecht mit den neuen Vorschriften vertraut machen kann. Dazu kommt noch, daß auch die Behörde Zeit benötigt, um die den neuen Vorschriften entsprechenden Vorkehrungen zu treffen und um die Organe der Straßenaufsicht zweckmäßig zu belehren und anzuweisen. Außerdem muß der Zeitpunkt des Inkrafttretens des Straßenpolizeigesetzes mit dem Inkrafttreten der Verfassungsänderung (Art. 11 B.-VG.) übereingestimmt werden.

##### Zu § 104. Übergangsbestimmungen.

Durch diese Bestimmungen werden Erleichterungen für den Übergang von den bisherigen straßenpolizeilichen Vorschriften auf die im Entwurf enthaltenen Vorschriften geschaffen. Für Bodenmarkierungen, die in die Fahrbahn eingearbeitet worden sind (z. B. Steinreihen), ist eine längere Übergangsfrist festgesetzt worden.

##### Zu § 105. Vollziehung.

Zu Abs. 2: Der Zivilrechtsweg kommt z. B. dort in Betracht, wo das Gericht über Entschädigungen zu entscheiden hat.