

240 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates IX. GP.

Bericht des Handelsausschusses

über die Regierungsvorlage (22 der Beilagen): Bundesgesetz über die Regelung des Straßenverkehrs (Straßenpolizeigesetz 1959).

Die obgenannte Regierungsvorlage wurde vom Nationalrat am 21. Juli 1959 dem Handelsausschuß zur Vorberatung zugewiesen.

Der Handelsausschuß hat am 16. November 1959 nach einer Debatte, in der die Abgeordneten Lins, Strasser und Dr. Migsch sowie Bundesminister für Handel und Wiederaufbau Dr. Bock das Wort ergriffen, zur weiteren Beratung der Regierungsvorlage einen neungliederigen Unterausschuß eingesetzt, dem von der Österreichischen Volkspartei die Abgeordneten Hartl (Obmann), Kulhanek (Berichterstatter), Sebingner und Ehgartner, von der Sozialistischen Partei Österreichs die Abgeordneten Dr. Migsch, Dipl.-Ing. Dr. Oskar Weihs (Schriftführer), Holoubek und Strasser und von der Freiheitlichen Partei Österreichs der Abgeordnete Dr. van Tongel angehörten.

Der Unterausschuß hat in der Zeit vom 20. Jänner 1960 bis 21. Juni 1960 24 Sitzungen abgehalten, in denen die Regierungsvorlage auf das gründlichste durchgearbeitet wurde. Außer der mündlichen Vernehmung von Experten hat der Unterausschuß auch zahlreiche Fragen an die Öffentlichkeit gerichtet und die darauf eingegangenen mehr als 3000 Antworten bei seinen Beratungen verwertet. Das Ergebnis der Beratungen des Unterausschusses wurde am 30. Juni 1960 vom Berichterstatter Abgeordneten Kulhanek dem Handelsausschuß vorgelegt.

Der Handelsausschuß hat, nachdem noch die Abgeordneten Dr. Kranzlmayr, Doktor Migsch, Dr. Hofeneder, Strasser, Dr. Reisetbauer und Dr. van Tongel zum Gegenstand gesprochen hatten, den Gesetzentwurf in der Fassung, die als eigene Drucksache (Zu 240 der Beilagen) vorliegt, einstimmig angenommen.

Ferner hat der Handelsausschuß auf Antrag der Abgeordneten Dr. Migsch, Kulhanek, Holoubek, Ehgartner und Dr. van Tongel (Entschließungsantrag Nr. 1) und auf Antrag der Abgeordneten Hartl, Strasser, Sebingner, Dipl.-Ing. Dr. Oskar Weihs und Dr. van Tongel (Entschließungsantrag Nr. 2) die dem Bericht beigefügten zwei Resolutionen angenommen.

Zu den vom Handelsausschuß über Vorschlag des Unterausschusses beschlossenen wesentlichen Abänderungen an der Regierungsvorlage ist im einzelnen unter Berücksichtigung der Neu-numerierung der Paragraphen zu bemerken:

Zum Titel.

Mit Rücksicht darauf, daß aus dem Kurztitel eines Gesetzes so klar wie nur möglich dessen Inhalt und Zweck hervorgehen soll, ist vorgesehen, das Gesetz, dessen Inhalt und Zweck die Regelung und Ordnung des Straßenverkehrs ist, „Straßenverkehrsordnung 1960“ zu benennen. Wie sich aus dem übrigen Wortlaut des Titels ergibt, gründet sich die Straßenverkehrsordnung auf den im Bundes-Verfassungsgesetz bezeichneten Kompetenztatbestand „Straßenpolizei“.

Zu § 1 (Geltungsbereich).

In meritorischer Hinsicht hat sich an dieser Bestimmung, die den Geltungsbereich der Straßenverkehrsordnung festlegt, im Verhältnis zur Regierungsvorlage nichts geändert. Der § 1 wurde sprachlich etwas anders gestaltet. Die Straßenverkehrsordnung soll lediglich für Straßen mit öffentlichem Verkehr im vollen Umfang gelten. Die von diesem Gesetz den Behörden oder den Organen der Straßenaufsicht eingeräumten Befugnisse erstrecken sich nicht auf Straßen ohne öffentlichen Verkehr. Die Behörden dürfen daher für solche Straßen keine Verkehrsregelung anordnen, und die Organe der Straßenaufsicht dürfen auf solchen Straßen

2

niemanden beanstanden, selbst wenn er Straßenverkehrsvorschriften verletzt haben sollte. Amtshandlungen im Dienste der Strafjustiz sind selbstverständlich auch auf Straßen ohne öffentlichen Verkehr möglich. Diesbezüglich trifft der § 97 Abs. 5 die nötige Vorsorge.

Zu § 2 (Begriffsbestimmungen).

Die in der Regierungsvorlage vorgesehenen Begriffsbestimmungen wurden im wesentlichen beibehalten. Nur folgende bedeutende Änderungen sind hervorzuheben:

1. Neu eingefügt wurde eine Begriffsbestimmung für „Gehweg“. Solche Gehwege sind vom Verkehrsraum einer Straße mit Fahrzeugverkehr räumlich getrennt; mitunter können sie auch sehr weit entfernt von einer solchen Straße verlaufen. Eine besondere Notwendigkeit zu dieser neuen Begriffsbestimmung ergab sich auch im Hinblick darauf, daß ein besonderes Gebotszeichen „Gehweg“ aufgenommen wurde.

2. Eine besondere Sorge der Ausschüsseberatungen galt dem Schutz der Fußgänger, insbesondere der gefahrlosen Benützung der Schutzwege. Um eine einheitliche Kennzeichnung der Schutzwege zu gewährleisten, wurde bestimmt, daß sie in sogenannten „Zebrastrifen“ auszuführen sind.

3. An Stelle des in der Regierungsvorlage enthaltenen Ausdruckes „Ortsdurchfahrt“ wurde der zutreffendere Ausdruck „Ortsgebiet“ gewählt. Als Folge dieser Änderung mußte der Ausdruck „Ortsdurchfahrt“ überall in „Ortsgebiet“ umgeändert werden.

4. Es wurde Wert darauf gelegt, daß in der Straßenverkehrsordnung nicht vom „Kraftfahrzeuggesetz 1955“ gesprochen werde. Dies deshalb, um sicherzustellen, daß nicht etwa eine künftige Auslegung der Straßenverkehrsordnung zu dem Schlusse käme, es seien nicht die jeweils geltenden kraftfahrrechtlichen Vorschriften maßgebend, sondern jene des im Zeitpunkt des Inkrafttretens der Straßenverkehrsordnung geltenden Kraftfahrzeuggesetzes 1955. Eine solche Vorsorge mußte auch schon deshalb getroffen werden, weil das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau zur Zeit an einer Novelle der geltenden kraftfahrrechtlichen Vorschriften arbeitet.

5. Wesentlich ist ferner, daß Kraftfahrzeuge und Motorfahräder von den Begriffsbestimmungen der Straßenverkehrsordnung herausgenommen wurden, weil hierfür nur kraftfahrrechtliche Definitionen maßgebend sein können, und zwar — wie bereits oben erwähnt — die jeweils geltenden. Wo also in der Straßenverkehrsordnung von Kraftfahrzeugen oder Motorfahrädern die Rede ist, sind hierunter solche

Fahrzeuge zu verstehen, die nach den jeweils geltenden kraftfahrrechtlichen Vorschriften als Kraftfahrzeuge bzw. als Motorfahräder anzusehen sind.

6. Als „Halten“ wird eine kurze Fahrtunterbrechung bezeichnet. Als Maßstab wurden verschiedene Tätigkeiten demonstrativ aufgezählt, wie z. B. Ein- und Aussteigen von Fahrgästen, Ladetätigkeit, Tanken, Bezahlen des Fuhrlohnes u. dgl. Voraussetzung in allen diesen Fällen ist jedoch, daß der Lenker im Fahrzeug oder in dessen Nähe verbleibt und leicht erreichbar ist.

Zu § 4 (Verkehrsunfälle).

Es wurden jene Bestimmungen, die das Verhalten bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden zum Gegenstande haben, vorangestellt.

Zu Abs. 2:

Es war notwendig, die Hilfeleistungspflicht gegenüber Personen, die bei einem Verkehrsunfall zu Schaden kamen, besonders hervorzuheben. Wenn jemand nicht fähig ist, selbst Hilfe zu leisten, hat er für fremde Hilfe zu sorgen. Die Unfähigkeit kann sich zum Beispiel aus einem Mangel an entsprechenden Kenntnissen ergeben. Auch derjenige ist unfähig, der etwa beim Anblick von Blut von Übelkeit befallen wird.

Zu Abs. 5:

Hier wird das Verhalten bei einem Verkehrsunfall geregelt, bei dem lediglich Sachschaden entstanden ist. Grundsätzlich ist auch in diesem Falle eine Meldung bei der nächsten Polizei- oder Gendarmeriedienststelle erforderlich. Doch kann eine solche Meldung dann unterbleiben, wenn sich die am Unfall Beteiligten ihre Identität nachweisen. Gegebenenfalls ist die Meldung ohne unnötigen Aufschub zu erstatten. Ob die Erstattung der Meldung nötiger- oder unnötigerweise aufgeschoben wurde, wird nach Lage des einzelnen Falles zu beurteilen sein. Die Meldung eines Sachschadens soll jedoch keine Selbstanzeige sein; wer durch ein an sich vorschriftswidriges Verhalten im Straßenverkehr eine Sache beschädigt, wird wegen des vorschriftswidrigen Verhaltens nicht bestraft, wenn die Behörde hievon ausschließlich durch die Meldung des Beschädigers Kenntnis erlangt hat (siehe § 99 Abs. 6 lit. a).

Zu Abs. 6:

Die Verletzung der Hilfeleistungspflicht bei einem Verkehrsunfall begründet zwar einen strafbaren Tatbestand im Sinne des § 99, jedoch keinerlei Ersatzansprüche.

Zu § 5 (Besondere Sicherungsmaßnahmen gegen Beeinträchtigung durch Alkohol).

Zu Abs. 1:

Wer sich in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand befindet, darf ein Fahrzeug weder lenken noch in Betrieb nehmen. Eine Alkoholbeeinträchtigung liegt bei einem Blutalkoholgehalt von 0,8 Promille und darüber vor. Die 0,8-Promille-Grenze wurde nach eingehender Diskussion und nach Anhörung führender Fachleute auf dem Gebiete der Psychiatrie und Gerichtsmedizin festgelegt. Eine solche Grenze hat in den Rechtsvorschriften bisher gefehlt. Die Rechtsprechung hat eine Alkoholbeeinträchtigung in letzter Zeit einheitlich bei einem Blutalkoholgehalt von 1,00 Promille angenommen. Nach Urteil der Fachleute ist dieser Blutalkoholgehalt jedoch zu hoch, zumal auch verhältnismäßig geringe Alkoholbeeinträchtigungen besonders gefährlich sind, da sie die Hemmungen lösen und zu einem gewagten Fahrverhalten verleiten. Im übrigen handelt es sich bei der Bestimmung, daß bei einem Blutalkoholgehalt von 0,8 Promille und darüber der Zustand einer Person als durch Alkohol beeinträchtigt gilt, nicht um eine „gesetzliche Vermutung“ etwa im Sinne des § 45 AVG. 1950, sondern um die Definition der Alkoholbeeinträchtigung. Ein Gegenbeweis kommt sohin nicht in Betracht.

Zu Abs. 2:

Hier wurde vorgesehen, daß Organe des amtsärztlichen Dienstes oder besonders geschulte und von der Behörde hiezu ermächtigte Organe der Straßenaufsicht berechtigt sind, die Atemluft von Personen zu untersuchen, die ein Fahrzeug lenken oder in Betrieb nehmen oder dies versuchen. Die Untersuchung ist mittels geeigneter Geräte, die vom Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau noch gesondert zu bestimmen sind, vorzunehmen. Gedacht ist hiebei an den sogenannten „Röhrchentest“, eine verhältnismäßig billige, einfache, aber doch zweckmäßige Untersuchung der Atemluft, die an Ort und Stelle vorgenommen werden kann. Dabei muß durch ein Röhrchen geblasen werden, das mit einer Chemikalie gefüllt ist. Bei einer alkoholhaltigen Atemluft, die einem Blutalkoholgehalt von 0,8 Promille und darüber entspricht, zeigt die Chemikalie eine deutliche Verfärbung an. Wesentlich ist jedoch, daß dieser Röhrchentest nach dem gegenwärtigen Stande der Wissenschaft erst 20 bis 30 Minuten nach dem letzten Alkoholkonsum verlässliche Werte anzeigt.

Zu Abs. 3:

Zur Vermeidung von Verkehrsunfällen sind die Organe der Straßenaufsicht überdies berechtigt, Personen, die sich offenbar in einem durch

Alkohol beeinträchtigten Zustand befinden, an der Lenkung und Inbetriebnahme eines Fahrzeuges zu hindern. Wer in diesem Falle vom Versuch, ein Fahrzeug in Betrieb zu nehmen, abläßt, bleibt gemäß § 99 Abs. 5 straflos.

Zu Abs. 4:

Diese Bestimmung legt die Voraussetzungen fest, unter denen ein Straßenbenützer einem im öffentlichen Sanitätsdienst stehenden Arzt zwecks Feststellung des Grades der Alkoholeinwirkung vorgeführt werden kann.

Zu Abs. 5:

In dieser Bestimmung wird die Verpflichtung zur Duldung der ärztlichen Untersuchung festgelegt.

Zu Abs. 6:

Bei der strafrechtlichen Verfolgung von Verkehrsdelikten kommt der Frage, ob der Täter im Zeitpunkt der Tat durch Alkohol beeinträchtigt war, große Bedeutung zu. Die verlässlichste Methode zur Klärung dieser Frage ist die Blutalkoholprobe. Diese Methode macht es notwendig, dem Täter möglichst bald nach der Tat Blut abzunehmen. Der Ausschuß hatte sich mit der Frage auseinanderzusetzen, ob die Blutalkoholprobe in der Straßenverkehrsordnung vorgesehen und eine Rechtspflicht, die Blutabnahme zu dulden, begründet werden soll.

Auf Grund eingehender Untersuchungen ist der Ausschuß zu der Auffassung gelangt, daß eine Rechtspflicht, die Blutabnahme zum Zwecke der Alkoholprobe zu dulden, in den Fällen zu begründen ist, in denen eine Person im Verdacht steht, in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand einen Verkehrsunfall verursacht zu haben, bei dem eine Person getötet oder erheblich verletzt worden ist. In allen anderen Fällen soll hingegen eine Blutabnahme nur stattfinden, wenn dies die betroffene Person verlangt oder wenn sie zustimmt (Abs. 7).

Die Verhandlungen im Ausschuß haben ergeben, daß es sich bei der Zulassung der zwangsweisen Abnahme von Blut zum Zwecke der Alkoholprobe um ein Problem der Grundrechte handelt und daß die Vereinbarkeit dieser Maßnahme mit der geltenden Verfassungsrechtsordnung fraglich ist. Dies schon deshalb, weil sie einen zwangsweisen Eingriff in die körperliche Integrität darstellt, der in der österreichischen Rechtsordnung nach dem Stand der Gesetzgebung im Zeitpunkt des erstmaligen Inkrafttretens des B.-VG. am 10. November 1920 nicht vorgesehen war. Darüber hinaus aber muß auch noch beachtet werden, daß der Art. 90 Abs. 2 des B.-VG. für das Strafverfahren die Form des Anklageprozesses vorschreibt. Eine

4

historische Interpretation des im Art. 90 Abs. 2 verwendeten Begriffes des Anklageprozesses läßt es zweifelhaft erscheinen, ob die zwangsweise Blutabnahme zum Zwecke der Alkoholprobe mit ihm vereinbar ist. Ist doch der Betroffene bei diesem Vorgang nicht Prozeßsubjekt, sondern ein den Beweiszielen des Anklägers dienstbares Untersuchungsobjekt. Wenn aber die zwangsweise Blutabnahme im gerichtlichen Strafprozeß nicht zulässig ist, so kann sie — einem Schluß vom Größeren auf das Kleinere zufolge — auch im Rahmen der Vorerhebungen der Sicherheitsbehörden und auch im Verwaltungsstrafverfahren nicht zulässig sein.

Da es bei der Zulassung der zwangsweisen Blutabnahme um eine Maßnahme auf dem Gebiete der Grundrechte geht, deren Vereinbarkeit mit der geltenden Verfassungsrechtsordnung zweifelhaft erscheint, ist der Ausschuß der Meinung, daß die Entscheidung darüber dem Verfassungsgesetzgeber überlassen bleiben muß und daß demgemäß einer Regelung, die die zwangsweise Blutabnahme vorsieht, der Charakter von Verfassungsbestimmungen zu geben ist.

Der § 5 Abs. 6 des vorliegenden Entwurfes begründet die Rechtspflicht, sich unter bestimmten Voraussetzungen Blut abnehmen zu lassen. Er sieht jedoch keine Sanktionen zur Durchsetzung dieser Rechtspflicht vor und ist daher — für sich betrachtet — eine *lex imperfecta*. Die Sanktion für Zuwiderhandlungen gegen die im § 5 Abs. 6 begründete Rechtspflicht enthält der § 99 Abs. 1 lit. c. Durch diese Bestimmung wird der Zwang, sich Blut abnehmen zu lassen, effektiv. Die Erwägungen, die die Regelung der zwangsweisen Blutabnahme dem Verfassungsgesetzgeber zuweisen, gelten daher für den § 99 Abs. 1 lit. c nicht weniger wie für den § 5 Abs. 6. Der Ausschuß ist demgemäß der Ansicht, daß der § 99 Abs. 1 lit. c ebenso wie der § 5 Abs. 6 den Charakter einer Verfassungsbestimmung erhalten soll.

Zu § 7 (Allgemeine Fahrordnung).

Zu Abs. 1:

Die öffentliche Hand ist fortwährend bestrebt, die Straßen zu verbessern, insbesondere zu verbreitern. Aber auch auf breiten Straßen geht es nicht an, daß jemand in der Mitte der Fahrbahn fährt. Wer gegen die Grundregel, soweit als möglich rechts zu fahren, verstößt, ist nach § 99 Abs. 3 lit. a zu bestrafen.

Zu Abs. 3:

Mit der Neufassung soll dem Umstande Rechnung getragen werden, daß sich ein Nebeneinanderfahren im dichten Verkehr nicht vermeiden läßt. Wesentlich hiebei ist aber, daß auch auf den übrigen Verkehr gebührend Rücksicht zu nehmen ist.

Zu § 9 (Verhalten bei Bodenmarkierungen).

Der § 9 gehört dem II. Abschnitt an; dieser trägt den Titel „Fahrregeln“. Aus diesem Grunde konnten in den § 9 nur jene Bestimmungen aufgenommen werden, die sich für die Lenker von Fahrzeugen im Zusammenhang mit Bodenmarkierungen ergeben. Da aber auch Fußgänger Bodenmarkierungen zu beachten haben, mußten diese Bestimmungen, da sie nicht zu den Fahrregeln gehören, systematisch in die Bestimmungen des § 76 aufgenommen werden.

Zu Abs. 2:

Diese Bestimmung bringt eine der wesentlichsten Neuerungen im Verhältnis zum bisherigen Straßenpolizeigesetz, nämlich den Vorrang des sich bereits auf einem Schutzweg befindlichen Fußgängers gegenüber herannahenden Fahrzeugen. Wann ein Fußgänger auf den Schutzweg treten darf, ergibt sich aus § 76.

Zu Abs. 6:

Besonders ist hervorzuheben, daß derjenige, der sich bei Vorhandensein von Bodenmarkierungen vor einer Kreuzung nicht seiner beabsichtigten Weiterfahrt entsprechend, also falsch, eingeordnet hat, nicht in der beabsichtigten, sondern in der von der Bodenmarkierung bezeichneten Richtung weiterfahren muß.

Zu § 11 (Änderung der Fahrtrichtung und Wechsel des Fahrstreifens).

Der § 24 der Regierungsvorlage enthielt Bestimmungen über die Fahrtrichtungsänderung und über die Geschwindigkeitsverminderung. Es erschien aber zweckmäßig, die Änderung der Fahrtrichtung und den Wechsel des Fahrstreifens einerseits und die Geschwindigkeitsverminderung andererseits in verschiedenen Paragraphen zu regeln. Aus diesem Grunde wurde ein neuer § 11 aufgenommen, dessen Gegenstand die Änderung der Fahrtrichtung und der Wechsel des Fahrstreifens ist. Die Bestimmungen über die Geschwindigkeitsverminderung sind im § 21 enthalten.

Die Neufassung geht von dem Gedanken aus, daß bei jeder Änderung der Fahrtrichtung und bei jedem Wechsel des Fahrstreifens der Grundsatz gelten soll, daß ein solches Manöver nur dann durchgeführt werden darf, wenn es der übrige Verkehr zuläßt. Die Frage der Zeichengebung ist, unter diesem Gesichtspunkte betrachtet, von untergeordneter Bedeutung; sie stellt nur eine zusätzliche Verpflichtung für den Lenker dar.

Zu § 12 (Einordnen).

Zu Abs. 5:

Der § 12 entspricht im wesentlichen dem § 11 der Regierungsvorlage. Gegenüber der Regie-

rungsvorlage enthält die Neufassung insofern eine Änderung, als der straffbare Tatbestand bereits dann erfüllt ist, wenn ein Lenker eines einspurigen, später ankommenden Fahrzeuges neben oder zwischen den bereits anhaltenden Fahrzeugen vorfährt, um sich „weiter vorne“ aufzustellen.

Zu § 13 (Einbiegen, Einfahren und Ausfahren).

Diese Bestimmung entspricht, von geringfügigen Änderungen abgesehen, dem § 12 der Regierungsvorlage.

Zu Abs. 2:

Im Gegensatz zur Regierungsvorlage wird ausdrücklich bestimmt, daß der Kreuzungsmittelpunkt beim Linkseinbiegen nicht zu umfahren ist, wenn sich aus Bodenmarkierungen oder Hilfszeichen etwas anderes ergibt. Mehrfach kam aus der Öffentlichkeit die Anregung, das sogenannte „tangentele Einbiegen“ allgemein vorzusehen. Der Ausschuß hat jedoch beschlossen, eine solche Bestimmung im Interesse der Verkehrssicherheit, insbesondere im Hinblick auf die Gefahren, die sich aus dem Gegenverkehr auf unregulierten Kreuzungen ergeben, nicht aufzunehmen.

Zu § 14 (Umkehren und Rückwärtsfahren).

Zu Abs. 2 lit. c:

Es ist bestimmt worden, daß auch auf regulierten Kreuzungen im Zuge einer Vorrangstraße innerhalb verbauten Gebietes umgekehrt werden kann. Im übrigen entspricht § 14 dem § 13 der Regierungsvorlage.

Zu § 15 (Überholen).

Zu Abs. 2:

Es wurde bestimmt, daß alle Fahrzeuge, deren Lenker die Absicht anzeigen, nach links einzubiegen, rechts zu überholen sind.

Zu Abs. 5:

Besonders wurde die Frage geprüft, ob die Führer von Schienenfahrzeugen, während ihr Fahrzeug überholt wird, die Geschwindigkeit erhöhen dürfen. Der Ausschuß hat sich der Regierungsvorlage angeschlossen und hat diese Frage bejaht. Maßgebend war die Erwägung, daß Schienenfahrzeuge ohnedies an eine bestimmte Bahn gebunden sind und daß eine Unterwerfung der Schienenfahrzeuge unter das Beschleunigungsverbot beim Überholtwerden dem an Fahrzeiten gebundenen Straßenbahnverkehr äußerst abträglich wäre.

Zu § 16 (Überholverbote).

Die im § 15 der Regierungsvorlage enthaltenen Überholverbote sind zu unterscheiden in solche,

die allgemein zu beachten sind, und in solche, die nur für die Lenker bestimmter Fahrzeugarten gelten oder bei denen im Hinblick auf die Art der Straße und ihrer Anlage Ausnahmen zugelassen werden können.

Zu Abs. 1:

Hier wurden alle jene Überholverbote aufgenommen, die von allen Fahrzeuglenkern unter allen Umständen zu beachten sind. Ausnahmen sind hier nicht vorgesehen.

Zu Abs. 2:

In dieser Bestimmung wurden jene Überholverbote aufgenommen, die entweder nur für die Lenker bestimmter Fahrzeugarten gelten oder bei denen Ausnahmen zulässig sind. Insbesondere wurde darauf Bedacht genommen, daß bei Vorhandensein von Sperrlinien — als Folge des Vertrauensgrundsatzes — unter gewissen Umständen überholt werden darf, wenn ansonsten das Überholen unzulässig wäre (z. B. auf unübersichtlichen Straßenstellen oder im Falle, daß der Überholende selbst überholt wird).

Zu § 17 (Vorbeifahren).

Der § 17 entspricht den Bestimmungen des § 16 der Regierungsvorlage. Die Rechtsprechung macht einen deutlichen Unterschied zwischen dem Überholen und Vorbeifahren; dem wurde bereits in den Begriffsbestimmungen Rechnung getragen. Neuerlich ist die Frage geprüft worden, ob an einem in einer Haltestelle stehenden Schienenfahrzeug an der Seite, wo Personen aus- oder einsteigen, vorbeigefahren werden darf. Der Ausschuß war, der Regierungsvorlage folgend, der Auffassung, daß bei Einhalten einer Schrittgeschwindigkeit und bei Vorhandensein genügenden Raumes die Sicherheit der ein- oder aussteigenden Personen wohl nicht gefährdet wird, daß aber im Falle eines Verbotes des Vorbeifahrens die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs erheblich beeinträchtigt wäre.

Zu § 18 (Hintereinanderfahren):

Das Hintereinanderfahren wurde im § 17 der Regierungsvorlage geregelt. Der Abs. 2 des § 17 der Regierungsvorlage wurde aus systematischen Gründen in § 21 aufgenommen, da es sich um eine die Verminderung der Fahrgeschwindigkeit betreffende Bestimmung handelt.

Zu Abs. 2:

Zur Hebung von Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs wurde, wie in der Regierungsvorlage vorgesehen, eine Bestimmung aufgenommen, daß der Lenker eines Fahrzeuges hinter einem Schienenfahrzeug 20 m Abstand zu halten

6

hat, wenn er das Schienenfahrzeug nicht überholen will oder wegen der Beschaffenheit seines Fahrzeuges nicht überholen kann. Dadurch soll ermöglicht werden, daß wenigstens andere Fahrzeuglenker überholen können.

Zu Abs. 4:

Aus den bereits zu Abs. 2 bezeichneten Gründen ist auch die Einhaltung eines Abstandes von 50 m zwischen je zwei hintereinander fahrenden Fahrzeugen mit größeren Längsabmessungen und nach jedem Kraftwagenzug vorgeschrieben worden.

Zu § 19 (Vorrang).

Der Ausschuß widmete sich besonders den Beratungen der Vorrangregelung. Grundsätzlich wurde der sogenannte „Rechtsvorrang“ statuiert. Dieser Grundsatz wird jedoch mehrfach durchbrochen, insbesondere dann, wenn der Vorrang durch Straßenverkehrszeichen geregelt wird. Schienenfahrzeuge haben auch dann den Vorrang, wenn sie von links kommen, doch gelten auch für sie die den Vorrang regelnden Straßenverkehrszeichen. Bei Begegnung mit einem anderen Fahrzeug hat ein Schienenfahrzeug auch dann keinen Vorrang, wenn es nach links einbiegt, das andere Fahrzeug hingegen geradeaus fährt. Wer sich erst in den fließenden Verkehr einordnet, etwa von einer Nebenfahrbahn oder von einem Parkplatz, hat auch dann keinen Vorrang, wenn er von rechts kommt. Es ist überflüssig, zu betonen, daß Einsatzfahrzeuge immer den Vorrang haben. Auf den Vorrang kann durch deutliche Zeichen oder durch Anhalten verzichtet werden. Wer keinen Vorrang hat, ist wartepflichtig; er darf sich auf keinen Fall den Vorrang erzwingen.

Zu Abs. 3:

Wer auf einer Vorrangstraße fährt, soll auf jeden Fall den Vorrang haben; es wird daher Sache der Behörde sein, den Zug der Vorrangstraße durch die Zeichen „Achtung Vorrangverkehr“ oder „Halt vor Kreuzung“ zu sichern. Der Vorrang des Benützers der Vorrangstraße hängt jedenfalls nicht davon ab, ob eine solche Sicherung vorhanden ist oder nicht.

Zu Abs. 4:

Die Zeichen „Achtung Vorrangverkehr“ und „Halt vor Kreuzung“ beziehen sich grundsätzlich auf den Vorrang des Querverkehrs. Muß jedoch auf Grund dieser Zeichen einem entgegenkommenden (und von diesem aus gesehen) nach links einbiegenden Fahrzeug, das sich auf einer abbiegenden Vorrangstraße bewegt, der Vorrang gegeben werden, so ist dies auf einer Zusatztafel anzuordnen.

Im übrigen folgt die Bestimmung des § 19 im wesentlichen dem § 18 der Regierungsvorlage.

Zu § 20 (Fahrgeschwindigkeit).

Wie schnell der Lenker eines Fahrzeuges fahren darf, wurde in der Regierungsvorlage im § 19 geregelt.

Zu Abs. 1:

Der Lenker eines Fahrzeuges hat zu trachten, eine Verletzung von Vieh, das sich auf oder neben der Straße befindet, zu vermeiden. Allerdings wird es sich mitunter nicht vermeiden lassen, daß insbesondere Hühner, die plötzlich vor ein Fahrzeug laufen, zu Schaden kommen. Gegebenenfalls wird aber stets zu prüfen sein, ob eine Verletzung (oder Tötung) von Vieh nicht doch vermeidbar war. Von einer ziffernmäßigen Bestimmung einer Mindestgeschwindigkeit wurde Abstand genommen, doch wurde Vorsorge getroffen, daß niemand grundlos so langsam fahren darf, daß er den übrigen Verkehr behindert.

Zu Abs. 3:

Es wurde davon abgesehen zu bestimmen, daß ständig oder nur innerhalb gewisser Zeiträume eine festgesetzte Fahrgeschwindigkeit nicht überschritten werden darf. Es wurde aber auch nicht verkannt, daß eine solche generelle Geschwindigkeitsbeschränkung, namentlich in Zeiträumen, in denen mit einer besonderen Verkehrsdichte gerechnet werden muß, ein geeignetes Mittel sein kann, um schwere Personenschäden zu vermeiden und Fahrzeuglenker zu einer besonders disziplinierten Fahrweise zu verhalten. Eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung wird in zahlreichen Staaten Europas erwogen und ist zum Teil auch mit Erfolg eingeführt worden. Aus diesem Grunde wurde auch vorgesehen, daß das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau durch Verordnung die nötigen Bestimmungen treffen kann. In diesem Zusammenhang sei aber auch festgehalten, daß angesichts des immer mehr um sich greifenden Verkehrstodes keine Maßnahme gescheut werden darf, um Leben und Gesundheit zu schützen.

Zu § 21 (Verminderung der Fahrgeschwindigkeit).

Ein eigener Paragraph über die Verminderung der Fahrgeschwindigkeit hat in der Regierungsvorlage gefehlt. (Siehe die Ausführungen zu § 11.) Das im § 17 Abs. 2 der Regierungsvorlage enthaltene Verbot des jähen Abbremsens wurde aus systematischen Gründen in die gegenständliche Bestimmung aufgenommen. Wer grundlos, jäh und für den Lenker eines nachfolgenden Fahrzeuges überraschend abbrems, macht sich nach § 99 Abs. 3 lit. a strafbar.

Zu § 23 (Halten und Parken).

Hier wurden die im § 20 und im § 23 der Regierungsvorlage enthaltenen Bestimmungen zusammengefaßt.

Zu Abs. 1:

Es wurde klargestellt, daß angesichts der notorischen Parkraumnot eine Verpflichtung zur bestmöglichen Ausnützung des Parkraumes besteht. Maßgeblich sind jedoch die Verhältnisse zur Zeit der Aufstellung des Fahrzeuges. Mit der Bestimmung, daß ein Fahrzeug so aufzustellen ist, daß die Lenker anderer Fahrzeuge am Wegfahren nicht gehindert werden dürfen, wird auch gesagt, daß das Fahrzeug nicht so aufgestellt werden darf, daß der Lenker eines anderen Fahrzeuges in dieses nicht einsteigen kann.

Zu Abs. 2:

Grundsätzlich ist ein Fahrzeug, wie in der Regierungsvorlage vorgesehen, parallel zum Fahrbahnrand und unmittelbar bei diesem aufzustellen. Eine andere Aufstellungsart kann durch Bodenmarkierungen verfügt werden.

Zum Unterschied von der Regierungsvorlage wurde nunmehr bestimmt, daß die Lenker einspuriger Fahrzeuge verpflichtet sind, ihre Fahrzeuge zum Halten oder Parken schräg aufzustellen. Allerdings gilt auch in diesem Falle die Grundregel des Abs. 1; d. h. daß durch schräg aufgestellte einspurige Fahrzeuge weder eine Gefährdung noch eine Behinderung des übrigen Verkehrs entstehen darf.

Zu Abs. 3:

Nach eingehender Diskussion, wobei die Parkraumnot durchaus in Betracht gezogen wurde, schloß sich der Ausschuß der Regierungsvorlage an, wonach Haus- und Grundstückseingänge mit Fahrzeugen nicht verstellt werden dürfen.

Zu § 24 (Halte- und Parkverbote).

Die Halte- und Parkverbote waren in der Regierungsvorlage im § 21 enthalten.

Zu Abs. 1 und 3:

Mit Rücksicht darauf, daß der moderne Straßenbau mehr als bisher der Errichtung von Straßentunnels zuneigt, wird bestimmt, daß in Straßentunnels nicht gehalten oder geparkt werden darf. Wesentlich ist, daß nunmehr auf Taxi-standplätzen kein Halteverbot, sondern lediglich ein Parkverbot gelten soll.

Ferner ist auch noch zu erwähnen, daß auf Gleisen von Schienenfahrzeugen kein Halteverbot besteht. Jeder Fahrzeuglenker muß sich

aber dessen bewußt sein, daß er das Gleis eines Schienenfahrzeuges freizumachen hat, wenn ein solches Fahrzeug herannahet. Diese Verpflichtung ergibt sich aus § 28 Abs. 2. Die Halteerlaubnis auf Gleisen von Schienenfahrzeugen erhält demnach eine wesentliche Einschränkung. Auf Bahnhöfen mit Gegenverkehr darf selbst dann gehalten werden, wenn nur ein Fahrstreifen frei bleibt. Wenn ein Halteverbot auf solchen Straßenstellen im Hinblick auf die Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich ist, so hat die Behörde ein solches Verbot zu erlassen. Neu eingeführt wurde die Bestimmung, daß durch haltende oder parkende Fahrzeuge der Lenker eines anderen Fahrzeuges nicht gehindert werden darf, Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs rechtzeitig wahrzunehmen. Ein Verbot, daß auf verkehrsreichen Straßen in der Nähe von Parkplätzen nicht geparkt werden darf, wurde nicht mehr aufgenommen.

Zu Abs. 5:

Ärzte dürfen für die Dauer ihrer Hilfeleistung auch dann bevorzugt halten oder parken, wenn keine unmittelbare Gefahr für den Patienten besteht.

Zu § 25 (Kurzparkzonen).

Mit der geringfügigen Änderung des § 22 der Regierungsvorlage wird der Begriff der „Kurzparkzone“ eindeutig bestimmt und Vorsorge getroffen, daß im ganzen Bundesgebiet einheitliche Hilfsmittel zur Überwachung des Kurzparkens (zum Beispiel Parkscheiben) verwendet werden können. In Kurzparkzonen sind die Lenker dort haltender oder parkender Fahrzeuge verpflichtet, bei der Durchführung jener Maßnahmen mitzuwirken, die zur Überwachung der Einhaltung der Halte- oder Parkzeiten angeordnet wurden. In Betracht kommt insbesondere die Anbringung und richtige Einstellung der Parkscheiben.

Zu § 26 (Einsatzfahrzeuge).**Abs. 1:**

Hier wurde hervorgehoben, daß Lenker von Einsatzfahrzeugen Folgetonhorn und Blaulichtlampe nur bei Gefahr im Verzug verwenden dürfen.

Zu Abs. 3:

Wesentlich ist die Klarstellung, daß mit Einsatzfahrzeugen nur dann eine Einbahnstraße in entgegengesetzter Fahrtrichtung befahren werden darf, wenn der Ort des Einsatzes anders nicht erreicht werden kann. Insbesondere ist wichtig, daß das rote Licht auch für die Lenker von Einsatzfahrzeugen gilt.

8

Zu Abs. 4:

Die Reihung der Einsatzfahrzeuge entspricht der erfahrungsgemäßen Dringlichkeit ihrer Einsätze.

Zu § 27 (Fahrzeuge des Straßendienstes).**Zu Abs. 1:**

Fahrzeuge des Straßendienstes, also Fahrzeuge, die zur Erhaltung der Straße verwendet werden, sind bei Arbeitsfahrten nicht an Halte- und Parkverbote gebunden. Besonders ist zu erwähnen, daß mit Fahrzeugen, die bei Fahrten zur Kontrolle des Straßenzustandes verwendet werden, auch auf Autobahnen und Autostraßen an Stellen gehalten oder geparkt werden darf, wo dies ansonsten verboten ist.

Zu Abs. 3:

Die Bestimmung, daß Müllsammelfahrzeuge nicht an Halteverbote gebunden sind, entspricht den Erfordernissen des öffentlichen Interesses.

Zu § 28 (Schienenfahrzeuge).

Für Schienenfahrzeuge gilt die Straßenverkehrsordnung nur soweit nicht, als die Befolgung dieser Vorschriften wegen der Bindung dieser Fahrzeuge an Gleise nicht möglich ist. Hervorzuheben ist noch, daß das Verbot des Überquerens eines Gleises unmittelbar vor und unmittelbar nach dem Vorüberfahren eines Schienenfahrzeuges nicht etwa eine Durchbrechung der im § 19 enthaltenen Vorrangregelung darstellt. Diese Bestimmung wurde ausschließlich im Interesse anderer Straßenbenützer, insbesondere der Fußgänger, aufgenommen, die durch das herannahende oder sich entfernende Schienenfahrzeug, in ihrer Sicht beeinträchtigt, Gefahr laufen, von anderen Fahrzeugen niedergestoßen zu werden.

Zu § 29 (Geschlossene Züge von Straßenbenützern).**Zu Abs. 1:**

Zu den geschlossenen Zügen von Straßenbenützern, die in der Regel nicht unterbrochen oder in ihrer Fortbewegung behindert werden dürfen, gehören neben geschlossenen Verbänden des Bundesheeres oder des Sicherheitsdienstes insbesondere auch Kinder- und Schülergruppen in Begleitung einer Aufsichtsperson.

Zu Abs. 2:

Geschlossene Verbände des Bundesheeres und einzelne, Fahrzeuge des Bundesheeres lenkende Soldaten sind im Einsatz unter bestimmten Voraussetzungen nicht an die Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung gebunden.

Zu Abs. 3:

Bei Einsatzübungsfahrten des Bundesheeres dürfen besonders geschulte Soldaten in einem in der Straßenverkehrsordnung genau festgelegten Umfang den Verkehr regeln. Voraussetzung ist aber, daß die Fahrzeugkolonne mindestens zehn Fahrzeuge umfaßt und eine Verkehrsregelung durch Organe der Straßenaufsicht nicht möglich ist.

Zu § 30 (Wirtschaftsfahren).

Das Mindestalter der Lenker von Wirtschaftsfahren mit Zugmaschinen, die nicht unter kraftfahrrechtliche Vorschriften fallen, wurde mit 16 Jahren, jenes der Lenker bespannter Wirtschaftsfahren mit 12 Jahren festgesetzt. Lenker von Wirtschaftsfahren, die noch nicht 16 Jahre alt sind, dürfen Vorrangstraßen keinesfalls benötigen.

Zu § 38 (Bedeutung der Lichtzeichen).**Zu Abs. 1:**

Die im § 38 Abs. 5 der Regierungsvorlage dargelegte Bedeutung des blinkenden gelben Lichtes ist nunmehr im Abs. 1 enthalten. Das blinkende gelbe Licht bedeutet „Vorsicht“.

Zu Abs. 3:

Zum Unterschied von der Regierungsvorlage wird blinkendes grünes Licht ausdrücklich vorgesehen; es zeigt das unmittelbar bevorstehende Ende des Zeichens für „Freie Fahrt“ an. Es bedeutet jedoch noch nicht „Halt“ im Sinne des gelben Dauerlichtes.

Zu Abs. 4:

Als Lichtzeichen zur gesonderten Regelung des Verkehrs auf einzelnen Fahrstreifen oder für bestimmte Gruppen von Straßenbenützern kommen nach der derzeitigen Praxis grüne Leuchtpfeile oder grüne bzw. rote Leuchtflächen in Betracht, auf denen das Sinnbild eines Fußgängers dargestellt ist.

Lichtzeichen zur Regelung des Verkehrs für bestimmte Gruppen von Straßenbenützern können z. B. auch den Straßenbahnverkehr betreffen.

Zu § 41 (Hilfszeichen).

Organe der Straßenaufsicht dürfen Hilfszeichen nur geben, wenn es Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs erfordern und aus der Befolgung der Zeichen keinerlei Gefahren entstehen. Hilfszeichen können sich sowohl auf Fußgänger als auch auf Fahrzeuglenker oder auf die Führer von Schienenfahrzeugen beziehen.

Zu Abs. 3:

Hilfszeichen gelten nur für den Straßenbenützer, dem sie gegeben werden (individuelle

Verkehrsregelung). Eine Verpflichtung zur Ausführung eines durch Hilfszeichen erteilten Auftrages besteht jedoch nur dann, wenn Gefährdungen von Personen oder Beschädigungen von Sachen nicht zu befürchten sind.

Zu § 42 (Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge).

Angesichts der besonderen Verkehrsdichte an Samstagen, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen trägt der Verkehr von Lastkraftfahrzeugen an diesen Tagen wesentlich zur Kolonnenbildung auf den Straßen bei. Es wurde daher eine Bestimmung neu aufgenommen, wonach an Samstagen ab 15 Uhr, an Sonntagen und an gesetzlichen Feiertagen das Befahren von Straßen mit Lastkraftwagen verboten ist. Um jedoch einerseits dem Interesse der Bevölkerung an der Versorgung mit Bedarfsgütern, andererseits aber auch den Erfordernissen der Wirtschaft Rechnung zu tragen, wurde dieses Verbot soweit als vertretbar den Gegebenheiten angepaßt.

So darf z. B. in den vom Verbot betroffenen Zeiträumen auch in Lastkraftwagen mit Anhängern Milch befördert werden. Mit Lastkraftwagen und Sattelkraftfahrzeugen mit einer zulässigen Nutzlast von mehr als 3,5 t dürfen in den genannten Zeiträumen ebenfalls gewisse wichtige Fahrten durchgeführt werden, wie solche zur Beförderung von Schlacht- oder Stechvieh oder leicht verderblichen Lebensmitteln, zur Getränkeversorgung in Ausflugsgebieten, zu unaufschiebbaren Reparaturen an Kühlanlagen, zum Abschleppdienst, zur Pannenhilfe oder in Katastrophenfällen. Das Fahrverbot mit Lastkraftwagen und Sattelkraftfahrzeugen mit einer zulässigen Nutzlast von mehr als 3,5 t gilt auch am Goldenen und am Silbernen Sonntag und dem jeweiligen Vortag innerhalb der Ortsgebiete nicht.

Durch die Neuaufnahme dieser Bestimmung ergibt sich nun eine Verschiebung der Paragraphenbezeichnungen im Verhältnis zur Regierungsvorlage.

Zu § 43 (Verkehrsverbote, Verkehrserleichterungen und Hinweise).

Diese Bestimmung, die den Behörden die Verpflichtung auferlegt, unter gewissen Voraussetzungen Verkehrsverbote und Verkehrsbeschränkungen zu erlassen sowie Hinweise auf Gefahren und sonstige verkehrswichtige Umstände zu geben und sich im wesentlichen an den Wortlaut des § 42 der Regierungsvorlage hält, wurde in folgender Hinsicht ergänzt bzw. abgeändert.

1. Es wurde die Einrichtung von Ladezonen, die durch ein Parkverbot freizuhalten sind, vorgesehen.

2. Ein allgemeines Fahrverbot darf nur erlassen werden, wenn dadurch der Verkehr in grö-

ßeren, im Zeitpunkt des Inkrafttretens der Straßenverkehrsordnung bestehenden Ortsteilen nicht unmöglich wird.

3. Wenn ein Verkehrsverbot oder eine Verkehrsbeschränkung die Interessen einer Berufsgruppe berührt, so muß die Behörde vor Erlassung der Verordnung den gesetzlichen Interessenvertretungen (Handelskammer, Arbeiterkammer, Landwirtschaftskammer usw.) Gelegenheit zur Stellungnahme geben.

4. Hat die Behörde ein Halteverbot erlassen, so können die in Betracht kommenden gesetzlichen Interessenvertretungen den Antrag stellen, das rasche Auf- oder Abladen geringer Warenmengen im Zustell- oder Abholdienst gewerblicher Betriebe sowie das rasche Einsteigen oder das rasche Aussteigen von diesem Halteverbot auszunehmen. Die Behörde wird dem Antrag Folge zu geben haben, wenn Bedenken aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht entgegenstehen.

Zu § 44 (Kundmachung der Verordnungen).

Diese Bestimmung enthält Vorschriften darüber, wie Verkehrsverbote und Verkehrsbeschränkungen, die auf Grund des § 43 erlassen werden, kundzumachen sind. Als Grundsatz gilt, daß hiefür Straßenverkehrszeichen zu verwenden sind.

Zu Abs. 1:

Um zu ermöglichen, daß der Zeitpunkt des Inkrafttretens einer durch Straßenverkehrszeichen kundgemachten Verordnung nachträglich festgestellt werden kann, wurde normiert, daß die erfolgte Anbringung in einem Aktenvermerk festzuhalten ist. In der Regierungsvorlage wurde auch das Gefahrenzeichen „Fußgängerübergang“ als Verordnungsinhalt bezeichnet. Der Ausschuß war jedoch der Auffassung, daß dieses Zeichen lediglich einen Fußgängerübergang anzeigt; ein Fußgängerübergang ist auch dann zu beachten, wenn ein solches Zeichen nicht vorhanden wäre. Hingegen war jedoch in der Liste der Verkehrszeichen, durch welche eine Verordnung kundgemacht wird, das Zeichen „Internationaler Hauptverkehrsweg“ (§ 53 Z. 18) aufzunehmen, zumal eine solche Straße als Vorrangstraße gelten soll.

Zu Abs. 2 bis 4:

Einer eingehenden Diskussion hat der Ausschuß die Frage unterzogen, ob von dem Grundsatz, daß Verkehrsverbote und Verkehrsbeschränkungen durch Straßenverkehrszeichen kundzumachen sind, abgegangen werden soll. Die diesbezüglichen Bestimmungen der Regierungsvorlage wurden zwar im wesentlichen übernommen, doch insofern abgeändert, als von der Aufstellung von Straßenverkehrszeichen allgemein nur dann abgegangen werden soll, wenn die Verord-

nung entweder vom Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau oder von einer Landesregierung erlassen wird und sich durch Straßenverkehrszeichen nicht ausdrücken läßt. Eine nach § 43 erlassene Verordnung des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau ist auch dann nicht durch Straßenverkehrszeichen kundzumachen, wenn sie sich auf das ganze Bundesgebiet bezieht. Der Ausschuss konnte nach reiflicher Überlegung auf die Möglichkeit der Kundmachung von Verordnungen auf der Amtstafel zwar nicht verzichten, doch wurde vorgesehen, daß solche Verordnungen nur für Personen gelten, die im örtlichen Wirkungsbereich der Behörde ihren Wohnsitz oder eine Betriebsstätte haben. Dabei ging der Ausschuss von der Erwägung aus, daß solche Verordnungen ohnehin nur lokale Bedeutung haben. Schließlich wurde auch die Kundmachung einer Verordnung durch Straßenverkehrszeichen in der Form vorgesehen, daß die entsprechenden Verkehrszeichen bei den Ortstafeln aufgestellt werden. Dies bedeutet, daß die Verordnung für das ganze Ortsgebiet gilt. In diesem Fall ist eine weitere Aufstellung von Straßenverkehrszeichen zur gehörigen Kundmachung der Verordnung nicht erforderlich. In diesen Fällen ist auch die Anordnung entsprechender Zusatztafeln vorgesehen, die namentlich dann in Betracht kommen, wenn sich ein Verkehrsverbot oder eine Verkehrsbeschränkung auf Straßen mit bestimmten Merkmalen (z. B. Straßen mit Straßenbahnschienen) beziehen soll.

Zu § 46 (Autobahnen).

Die Autobahn ist eine in Österreich verhältnismäßig junge Straßenkategorie. Sie ist ausschließlich dem „Schnellverkehr“ mit Kraftfahrzeugen vorbehalten. Jeder andere Verkehr ist auf der Autobahn verboten. Zur Aufrechterhaltung von Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf der Autobahn wurden die entsprechenden Bestimmungen aufgenommen, so das Verbot des Umkehrens und Rückwärtsfahrens, des praktischen Fahrschulunterrichtes und der Übungsfahrten im Sinne kraftfahrrechtlicher Vorschriften. Ferner darf auf der Autobahn nur auf den hierfür bestimmten Stellen gehalten oder geparkt werden. Zur Autobahn darf nur über besondere Zufahrtstraßen zugefahren und von der Autobahn nur über besondere Abfahrtstraßen abgefahren werden.

Zu § 48 (Anbringung der Straßenverkehrszeichen).

Es wurde der Grundsatz aufgestellt, daß Straßenverkehrszeichen auf der rechten Straßenseite anzubringen sind. Ausnahmen von diesem Grundsatz müssen im Gesetz ausdrücklich vorgesehen sein.

Für verschiedene Zeichen ist eine Voranzeige durch gleiche Zeichen mit Zusatztafeln anzubrin-

gen; auf diesen ist die Entfernung bis zu der Straßenstelle anzugeben, auf die sich das Zeichen bezieht.

Zu § 49 (Allgemeines über Gefahrenzeichen).

Zu Abs. 1:

Um Mißdeutungen vorzubeugen, war der Ausschuss der Auffassung, daß die Regierungsvorlage geringfügig abgeändert werden sollte. Ihr zufolge hätte für den Lenker eines Fahrzeuges die Verpflichtung bestehen sollen, sich „bei Wahrnehmung“ eines Gefahrenzeichens entsprechend zu verhalten. Da nach dieser Bestimmung die Behörde zu beweisen gehabt hätte, daß der Lenker das Zeichen wahrgenommen hat, schien es geboten, die Worte „bei Wahrnehmung dieses Zeichens“ zu streichen, dies umso mehr, als von jedem Lenker eines Fahrzeuges erwartet werden muß, daß er seine Aufmerksamkeit auch auf das etwaige Vorhandensein von Straßenverkehrszeichen richtet. Ferner wurde vorgesehen, daß bei Hinweisen auf Gefahren erforderlichenfalls die Geschwindigkeit zu vermindern ist.

Zu § 50 (Die Gefahrenzeichen).

Zu Z. 6 b („Bahnübergang ohne Schranken“):

Mit diesem Zeichen werden schienengleiche, nicht durch Schranken gesicherte Eisenbahnübergänge angezeigt. Wenn eine Straße eine andere überschneidet, so handelt es sich jedenfalls auch dann um eine Kreuzung, wenn auf einer dieser Straßen Straßenbahngeleise verlegt sind. Es handelt sich somit hier keineswegs etwa um einen schienengleichen Eisenbahnübergang. Ebenso handelt es sich nicht um einen schienengleichen Eisenbahnübergang, wenn ein Straßenbahngeleise von einem selbständigen Gleiskörper im Sinne des § 2 Abs. 1 Z. 14 auf die Fahrbahn wechselt oder diese übersetzt.

Zu Z. 6 c („Baken“):

Zunächst wurde ein Redaktionsfehler berichtigt: Das Zeichen „Baken“ kündigt (nicht: zeigt) einen Eisenbahnübergang an. Ferner wurde der letzte Satz geringfügig geändert, um eine weitere Verwendungsmöglichkeit für diese Zeichen zu schaffen.

Zu Z. 13 a („Achtung Tiere“):

Hier wird vorgesehen, daß mit diesem Zeichen auch Straßenstrecken zu kennzeichnen sind, die durch Alpagebiete oder durch Gebiete führen, wo der unbeaufsichtigte Weidegang nach altem Herkommen üblich ist.

Zu § 52 (Die Vorschriftszeichen).

Zu Z. 8 a und 8 b („Fahrverbot für Fahrräder und Motorfahrräder“ und „Fahrverbot für Motorfahrräder“):

Es wurde klargestellt, daß beide Zeichen, soweit sie sich auf Motorfahräder beziehen, die gleiche Bedeutung haben.

Zu Z. 13 („Beschränkung für Halten oder Parken“):

Mit einer geringfügigen Ergänzung wurde festgehalten, daß auch Angaben im roten Ringstreifen des Verbotsszeichens zulässig sind. Auch wurden eigene Zusatztafeln für die Erlaubnis der Ladetätigkeit und des Zustelldienstes vorgesehen.

Zu Z. 17 („Gehweg“):

Als weiteres Gebotszeichen wurde das Zeichen „Gehweg“ aufgenommen.

Zu § 53 (Die Richtzeichen).

Zu Z. 7 („Ende des Gegenverkehrs“):

In Abänderung der Regierungsvorlage wird vorgesehen, daß dieses Zeichen das Ende eines ausnahmsweisen Gegenverkehrs darstellt.

Zu Z. 11 („Sackgasse“):

Es wurde vorgesorgt, daß das Zeichen „Sackgasse“ der Anlage der Straße entsprechend angebracht werden kann.

Zu Z. 12 („Laternen, die nicht die ganze Nacht über leuchten“):

Dieses Zeichen ist besonders für jene Personen von Bedeutung, die ihr Fahrzeug unter einer Laterne aufstellen. Laternen, die während der Nacht abgeschaltet werden, sind mit einem roten Querstrich gekennzeichnet.

Zu Z. 17 a („Orts Tafel“):

Der Ausschuss ist der Regierungsvorlage gefolgt. Das Ortsgebiet soll mit dem Zeichen „Orts Tafel“ angezeigt werden. Das Zeichen ist am Beginn des verbauten Gebietes aufzustellen.

Zu Z. 17 b („Ortsende“):

Die Entfernungsangabe soll sich auf den nächsten Ort mit Verkehrsbedeutung beziehen. Als solcher kommt ein Ort, wo Straßen, die nicht nur lokale Bedeutung haben, abzweigen, oder ein oft besuchtes Ziel in Betracht.

Zu §§ 55 und 57 (Bodenmarkierungen auf der Straße und Einrichtungen neben und auf der Fahrbahn).

Die in den §§ 54 bis 56 der Regierungsvorlage enthaltenen Bestimmungen über Anbringung der Verkehrsleitvorrichtungen, über Leitlinien und Sperrlinien sowie über Markierungen am Fahrbahnrand und in der Fahrbahnmitte wurden

nunmehr in den §§ 55 und 57 zusammengefaßt. Die Neufassung des § 55 enthält detaillierte Bestimmungen, in welcher Form und an welcher Stelle die Bodenmarkierungen anzubringen sind.

Zu § 56 (Schutzwegmarkierungen).

Bereits in § 2 Abs. 1 Z. 12 wurde bestimmt, daß Schutzwege mit sogenannten „Zebrastreifen“ kenntlich zu machen sind. Der § 56 bestimmt nunmehr, auf welcher Stelle Schutzwegmarkierungen anzubringen sind.

Zu Abs. 1:

Bei vorhandenen Verkehrsampeln sind auch Schutzwege in entsprechender Anzahl anzulegen, es sei denn, daß ohnedies Über- oder Unterführungen vorhanden sind.

Zu Abs. 2:

Erfordert es die Sicherheit und der Umfang des Fußgängerverkehrs auf bestimmten Straßstellen, so sind dort Schutzwege anzulegen. Zur Regelung des Verkehrs auf Schutzwegen kommen in erster Linie Lichtzeichen in Betracht.

Zu Abs. 3:

Lediglich dann, wenn es die Verkehrsverhältnisse nicht erfordern, insbesondere dann, wenn der Fahrzeugverkehr auf der betreffenden Straßstelle keinen besonderen Umfang hat, kann von Lichtzeichen zur Regelung des Verkehrs auf Schutzwegen Abstand genommen werden; in diesem Falle ist jedoch vor dem Schutzweg eine Querlinie anzubringen. Hat ein Fahrzeug die Querlinie erreicht, so darf ein Fußgänger nicht mehr auf den Schutzweg treten. Zum Zweck der besseren Kenntlichmachung der Schutzwege und Querlinien wurde noch bestimmt, daß bei der Querlinie das Gefahrenzeichen „Fußgängerübergang“ anzubringen ist. Dieses Zeichen muß so ausgeführt sein, daß es sowohl für den Lenker eines herannahenden Fahrzeuges als auch vom Fußgänger vom Schutzweg aus sichtbar und erkennbar ist. Dies ergibt sich aus § 50 Z. 11. Im Zusammenhang mit der Schutzwegmarkierung wurde erwogen, jeden Schutzweg, sofern für seine Benützung nicht Lichtzeichen gelten, durch gelbe kugelförmige Leuchtkörper kenntlich zu machen. Von dieser Regelung wurde im Hinblick auf die daraus entstehenden Kosten Abstand genommen, doch sei wiederholt, daß die Regelung der Schutzwegbenützung unter Zuhilfenahme von Querlinien und Gefahrenzeichen nur so lange in Betracht kommt, als es die Verkehrsverhältnisse gestatten. Grundsätzlich soll die Benützung der Schutzwege durch Lichtzeichen geregelt werden.

Zu § 58 (Lenker von Fahrzeugen).**Zu Abs. 1:**

In der Regierungsvorlage war hier die Bestimmung enthalten, daß eine Person, die durch Alkohol beeinträchtigt ist, ein Fahrzeug nicht lenken darf. Diese Bestimmung wurde in den § 5 aufgenommen. Es verbleibt somit nur die Bestimmung, daß sich der Lenker eines Fahrzeuges in einer entsprechenden körperlichen und geistigen Verfassung befinden muß.

Zu Abs. 3:

Befindet sich ein Fahrzeug oder die Ladung in einem nicht vorschriftsmäßigen Zustand, so darf der Lenker die Fahrt nur bis zu dem nächsten Ort fortsetzen, wo dieser vorschriftswidrige Zustand behoben werden kann. Für diese Fahrt muß er jedoch die nötigen Sicherheitsvorkehrungen treffen. Ein Organ der Straßenaufsicht kann aber selbst diese Weiterfahrt verbieten, wenn es der Auffassung ist, daß die Sicherheitsvorkehrungen nicht ausreichen.

Zu § 62 (Ladetätigkeit).

Als Ladetätigkeit wird das Beladen oder Entladen von Fahrzeugen sowie das Abschlauchen von Flüssigkeiten aus Fahrzeugen oder in Fahrzeuge bezeichnet. Eine Ladetätigkeit kann demnach mit allen Arten von Fahrzeugen durchgeführt werden.

Zu § 65 (Benützung von Fahrrädern).

Es wurde in Übereinstimmung mit den bisher geltenden straßenpolizeilichen Vorschriften bestimmt, daß der Radfahrer mindestens 12 Jahre alt sein muß. Kinder, die noch nicht 12 Jahre, aber doch mindestens 10 Jahre alt sind, dürfen mit behördlicher Bewilligung radfahren. Über das Verfahren bei der Erteilung der Bewilligung enthält der Abs. 2 die entsprechenden Vorschriften.

Zu § 66 (Beschaffenheit und Ausrüstung des Fahrrades).

Es wurde bestimmt, daß die Beleuchtungseinrichtungen und Rückstrahler an einem Fahrrad in einem solchen Zustand zu halten sind, daß sie voll wirken. Insbesondere werden diese Einrichtungen stets zu reinigen sein. An Abs. 6 werden gewisse dem technischen Fortschritt Rechnung tragende Änderungen hinsichtlich der Ausstattung von Motorfahrrädern vorgenommen.

Zu § 67 (Fahrradanhänger und mehrspurige Fahrräder).

Neu aufgenommen wurde die Bestimmung, daß das Ladegewicht bei Fahrradanhängern 50 kg nicht überschreiten darf.

Zu § 69 (Motorfahrräder).

Die Bestimmungen über die Benützung von Motorfahrrädern wurden neu gefaßt, wobei dem Umstande Rechnung getragen wurde, daß es sich bei einem Motorfahrrad derzeit um ein Fahrrad besonderer Art handelt. Auf die Betriebseigenschaften des Motorfahrrades wurde besondere Rücksicht genommen. Wie in der Regierungsvorlage vorgesehen, hat der Ausschuß beschlossen, die Bestimmung aufzunehmen, daß mit Motorfahrrädern die Fahrbahn zu benützen ist. Ein Mopedfahrer darf mit anderen Mopedfahrern oder Radfahrern nicht nebeneinander fahren oder sein Fahrzeug neben einem anderen Motorfahrrad oder Fahrrad schieben. Eine besondere Bedeutung im Sinne einer zweckentsprechenden Lärmbekämpfung hat die Bestimmung, daß mit einem Motorfahrrad dieselbe Straße oder dieselben Straßenzüge innerhalb eines örtlichen Bereiches ohne zwingenden Grund nicht mehrmals hintereinander befahren werden dürfen. Es ist auch verboten, den Motor eines solchen Fahrzeuges am Stand länger als unbedingt notwendig laufen zu lassen.

Zu § 73 (Beleuchtung des Fuhrwerkes).**Zu Abs. 5:**

Für Fuhrwerke wurde ebenso wie für Fahrräder (siehe § 66 Abs. 3) bestimmt, daß Beleuchtungseinrichtungen und Rückstrahler in einem solchen Zustand zu halten sind, daß sie voll wirken.

Zu § 76 (Verhalten der Fußgänger).**Zu Abs. 1:**

Hier wurden zwei wesentliche Ergänzungen vorgenommen: Zum ersten wurde bestimmt, daß Fußgänger eine Straße dort nicht überqueren dürfen, wo sich am Gehsteigrand eine gelbe Längslinie befindet. (Eine solche Linie hat zwar in anderen Staaten nicht diese Bedeutung, doch hält der Ausschuß eine Sperrlinie, die Fußgänger davon abhält, vom Gehsteig auf die Fahrbahn zu treten, für sehr zweckmäßig.) Zum zweiten wurde vorgeschrieben, daß Fußgänger nicht überraschend vom Gehsteig auf die Fahrbahn treten dürfen, etwa um eine auf dem Gehsteig befindliche Fußgängergruppe zu überholen.

Zu Abs. 4:

Der Abs. 4 enthält Bestimmungen darüber, wann ein Fußgänger auf die Fahrbahn treten darf, um sie zu überqueren. Die diesbezüglichen Bestimmungen sind, je nachdem, ob Schutzwege vorhanden sind oder nicht, verschieden. Ist ein Schutzweg in Verbindung mit einer Querlinie vorhanden, so darf der Fußgänger den Schutzweg nicht mehr betreten, wenn ein herannahendes Fahrzeug bereits die Querlinie erreicht hat. Ist ein Schutzweg in Verbindung mit blinkendem

gelbem Licht vorhanden, so darf der Fußgänger den Schutzweg nicht unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug und für dessen Lenker überraschend betreten. Der Lenker eines Fahrzeuges darf sich in diesem Falle, auch wenn er sich im Einbiegeverkehr befindet, dem Schutzweg nur mit einer solchen Geschwindigkeit nähern, daß das Fahrzeug vor dem Schutzweg angehalten werden kann, um einem darauf befindlichen Fußgänger das ungehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Auf diese Verpflichtung wird der Fahrzeuglenker durch das blinkende gelbe Licht erinnert, das gemäß § 38 Abs. 1 „Vorsicht“ bedeutet. Ist jedoch ein Schutzweg nicht vorhanden, so darf der Fußgänger die Fahrbahn erst betreten, wenn er sich vergewissert hat, daß er dadurch weder sich noch andere gefährdet. An Stellen wo der Verkehr durch Arm- oder Lichtzeichen geregelt wird, gilt auch für den Fußgänger diese Regelung.

Zu Abs. 6:

Hier wurde bestimmt, daß Fußgänger bei Vorhandensein von Schutzwegen oder von Über- oder Unterführungen grundsätzlich diese Einrichtungen zu benutzen haben, es sei denn, daß sie mehr als 25 m entfernt sind. Darüber hinaus ist vorgesehen, daß Fußgänger im Ortsgebiet die Straße auf Kreuzungen zu überqueren haben, außer es kann angenommen werden, daß das Überqueren der Fahrbahn an einer anderen Stelle absolut gefahrlos ist.

Zu Abs. 7:

Um eine Haltestelleninsel zu erreichen oder sie zu verlassen, dürfen Fußgänger die Fahrbahn auch außerhalb von Schutzwegen oder außerhalb von Kreuzungen überqueren. Dies gilt jedoch dann nicht, wenn der Verkehr durch Arm- oder Lichtzeichen geregelt wird.

Zu § 81 (Weiden an Straßen).

Die mit dem Weiden an Straßen verbundenen Fragen waren Gegenstand eingehender Erörterungen. Es ist nunmehr vorgesehen, daß Alpengebiete und Gebiete, wo der unbeaufsichtigte Weidegang nach altem Herkommen üblich ist, grundsätzlich mit dem Gefahrenzeichen „ACHTUNG TIERE“ zu kennzeichnen sind (siehe § 50 Z. 13 a). Die Pflicht zur Beaufsichtigung des Weideviehs hat die Behörde aufzuheben, wenn die durch ein solches Gebiet führende Straße weder eine Autobahn noch eine Vorrangstraße ist. Ansonsten ist die Aufsichtspflicht aufzuheben, wenn nicht erhebliche Bedenken aus Gründen der Verkehrssicherheit entgegenstehen.

Zu § 82 (Bewilligungspflicht).

Die Benützung von Straßen zu verkehrsfremden Zwecken wurde weitgehend neu ge-

regelt. In Berücksichtigung der Bedürfnisse der Wirtschaft, aber auch der Erfahrungen des täglichen Lebens wurden verschiedene Tätigkeiten, obgleich sie verkehrsfremden Zwecken dienen, von einer Bewilligungspflicht ausgenommen, so z. B. das Wegschaffen eines betriebsunfähig gewordenen Fahrzeuges oder dessen Instandsetzung, wenn dies einfacher als das Wegschaffen ist, ferner gewerbliche Tätigkeiten, die ihrem Wesen nach auf der Straße ausgeübt werden und die Betriebsanlage genehmigt ist, darunter fallen z. B. Tankstellen. Geringfügige Instandsetzungs- oder Instandhaltungsarbeiten an Fahrzeugen, z. B. Vergaserreinigung, Reifenwechsel oder Arbeiten an der elektrischen Anlage, dürfen ohne Bewilligung vor der Betriebsstätte eines hiezu befugten Gewerbetreibenden vorgenommen werden, vorausgesetzt, daß an dieser Stelle weder das Halten noch das Parken verboten ist.

Zu § 84 (Werbungen und Ankündigungen außerhalb des Straßengrundes).

Da der § 83 Abs. 2 der Regierungsvorlage in § 82 eingearbeitet wurde und der verbleibende Teil entbehrlich war, ist dieser Paragraph weggefallen; es entspricht daher der § 84 auch dem § 84 der Regierungsvorlage. Bezüglich Werbungen und Ankündigungen an Freilandstraßen außerhalb des Straßengrundes wurde ein besonders strenger Maßstab angelegt. Hierbei wurde von der Überlegung ausgegangen, daß Werbungen und Ankündigungen auf Freilandstraßen oftmals geeignet sind, die Aufmerksamkeit des Fahrzeuglenkers zu sehr in Anspruch zu nehmen. Es wurde daher vorgesehen, daß Reparaturwerkstätten und Tankstellen an Freilandstraßen mit dem ohnehin auch in internationalen Vereinbarungen vorgesehenen Richtzeichen „PANNENHILFE“ und „TANKSTELLE“ anzukündigen sind. Alle anderen Werbungen und Ankündigungen sind an Freilandstraßen innerhalb einer Entfernung von 100 m vom Fahrbahnrand verboten. Ausnahmen dürfen nur in ganz besonders berücksichtigungswürdigen Fällen zugelassen werden. Wann solche Voraussetzungen zutreffen, ergibt sich aus Abs. 3.

An Autobahnen oder Autostraßen wird die Ankündigung eines Rasthauses ausschließlich und allgemein einem vordringlichen Bedürfnis der Straßenbenützer dienen, zumal diese Straßen meist außerhalb verbauter Gebiete angelegt sind und dort das Halten und Parken besonderen Beschränkungen unterliegen. Dies wird bei Behandlung von Anträgen zur Bewilligung solcher Ankündigungen zu berücksichtigen sein.

Zu § 88 (Spielen auf Straßen).

Hier wurde davon ausgegangen, daß Kinder wegen der ihnen aus dem Straßenverkehr drohenden Gefahren grundsätzlich nicht auf der

14

Straße spielen dürfen. Diese Bestimmung wurde sohin im Interesse der Kinder selbst strenger als in der Regierungsvorlage gefaßt. Allerdings wird es gegebenenfalls notwendig sein, den Kindern entsprechende Spielplätze zugänglich zu machen.

Zu § 89 (Kennzeichnung und Entfernung von Verkehrshindernissen).

Es wurde erwogen, ähnlich wie in Italien, ein sogenanntes „Warndreieck“ vorzusehen. Wenn von diesem Gedanken jedoch wieder abgegangen wurde, so deshalb, um der Prüfung dieser Frage durch internationale Expertenkomitees nicht vorzugreifen. Es ist daher lediglich vorgesehen worden, daß ein mehrspuriges Fahrzeug, das nicht den Vorschriften gemäß beleuchtet werden kann und auf einer Freilandstraße bei Dämmerung, Dunkelheit oder sonstiger schlechter Sicht zum Stillstand gelangt ist, in geeigneter Weise zu kennzeichnen ist.

Zu § 92 (Verunreinigung der Straße).

Es wurde in Anbetracht der geltenden Rechtsvorschriften vorgesehen, daß lediglich die grobliche Verunreinigung einer Straße verboten ist.

Zu § 93 (Pflichten der Anrainer).

Vorsorglich wurde die Bestimmung aufgenommen, daß andere Rechtsvorschriften, insbesondere die Hausbesorgerordnung 1957, von den Bestimmungen, betreffend die Reinigung und die Bestreuerung von Gehsteigen und Gehwegen, nicht berührt werden. Ferner wurde vorgesehen, daß die Pflichten der Anrainer auch denjenigen treffen, dem sie vom Anrainer durch Rechtsgeschäft, etwa durch Dienst- oder Bestandvertrag, übertragen wurden.

Zu § 94 (Zuständigkeit).

Die Bestimmungen über die Zuständigkeiten wurden in den wesentlichen Punkten neu gefaßt. Die Notwendigkeit hiezu ergab sich insbesondere aus dem Bestreben, den Ortsgemeinden eine weitere Kompetenz bei der Vollziehung der Straßenverkehrsordnung zuzuweisen. Es muß an dieser Stelle aber auch erwähnt werden, daß der gegenwärtige kaum an Grenzen gebundene Verkehr auch einen weiträumigen örtlichen Wirkungsbereich der Behörden bedingt. Dem nach der Gemeindeordnung berufenen Organ der Ortsgemeinden konnten daher nur jene Angelegenheiten übertragen werden, die von lokaler Bedeutung sind.

Zu § 95 (Bundespolizeibehörden).

Die Zuständigkeit der Bundespolizeibehörden wurde erweitert, weil Vorsorge für die Durchführung der im § 5 bezeichneten besonderen

Sicherungsmaßnahmen gegen Beeinträchtigung durch Alkohol zu treffen war. Außerdem wurde den Bundespolizeibehörden auch die Führung des Verzeichnisses von Bestrafungen jener Personen übertragen, die innerhalb des örtlichen Wirkungsbereiches dieser Behörde ihren ordentlichen Wohnsitz haben (siehe auch § 96 Abs. 7).

Zu § 96 (Besondere Rechte und Pflichten der Behörde).

Zu Abs. 5:

Die Haltestellen des Kraftfahrlinienverkehrs auf Straßen waren wiederholt Gegenstand heftiger Kritik in der Öffentlichkeit. Es konnte nicht übersehen werden, daß solche Haltestellen mitunter eine erhebliche Verkehrsbeeinträchtigung darstellen. Die Straßenaufsichtsbehörde soll daher in Hinkunft die Möglichkeit haben, unbeschadet der Rechte der für Kraftfahrlinien zuständigen Konzessionsbehörde, die Verlegung einer die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs beeinträchtigenden Haltestelle zu verfügen.

Zu Abs. 6:

Verschiedene Straßenbenutzungen, z. B. sportliche Veranstaltungen oder Transporte mit überschweren Fahrzeugen oder mit Fahrzeugen von außergewöhnlichen Abmessungen machen es im Interesse der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs erforderlich, daß sie von Organen der Straßenaufsicht überwacht werden. Diese Organe sind dann jeweils in der Lage, anderen Straßenbenutzern etwa erforderliche Anordnungen zu geben.

Zu Abs. 7:

Es wurde erwogen, eine zentrale Verkehrsünderkartei einzuführen. Mit Rücksicht darauf, daß die Vollziehung der Straßenverkehrsordnung jedoch Landessache sein soll, könnte sich eine solche zentrale Karteiführung nur jeweils auf den Bereich eines Bundeslandes beziehen. Wesentlich schien jedoch, daß Personen, die eine Gefahr für den Straßenverkehr bilden, bei der für die Durchführung des Strafverfahrens zuständigen Behörde ihres Wohnsitzes verzeichnet werden.

Zu § 98 (Besondere Rechte und Pflichten des Straßenerhalters).

Zu Abs. 4:

Neu eingefügt wurde die Bestimmung, daß der Straßenerhalter der Behörde jene Umstände, die in der Anlage oder Beschaffenheit der Straße begründet sind und für die Erlassung von Verkehrsverboten oder Verkehrsbeschränkungen maßgebend sein können, bekanntzugeben hat.

Zu § 99 (Strafbestimmungen).

Die Strafbestimmungen wurden in ihren wesentlichen Zügen völlig neu gefaßt. Bei der Neufassung wurde allerdings der bereits in der Regierungsvorlage enthaltene Strafkatalog zugrunde gelegt. Die einzelnen Tatbestände wurden je nach ihrer Schwere in vier Gruppen zusammengefaßt. Am schwersten soll bestraft werden, wer den im § 5 enthaltenen Bestimmungen über besondere Sicherungsmaßnahmen gegen Beeinträchtigung durch Alkohol zuwiderhandelt (Abs. 1). Schwere Strafen sind ferner auch für jene Übertretungen der Straßenverkehrsvorschriften vorgesehen, die erfahrungsgemäß die Ursache schwerster Unfälle sind (Abs. 2). In diesen beiden Fällen ist eine Untergrenze für die Bestrafung ausdrücklich vorgesehen. Niemand darf mit einer geringeren Strafe bestraft werden und selbstverständlich gibt es hier kein Organmandat. Unter eine schwere Strafandrohung (§ 99 Abs. 2) fällt auch eine mit hiefür geeigneten Geräten festgestellte erhebliche Überschreitung einer ziffernmäßig festgesetzten Höchstgeschwindigkeit. Ist die Überschreitung nicht mit den erwähnten Geräten festgestellt worden, so gilt lediglich die Strafandrohung nach § 99 Abs. 3 lit. a.

Besondere Beratungen fanden über die Frage statt, ob das im § 22 des Verwaltungsstrafgesetzes 1950 grundsätzlich vorgesehene Kumulationsprinzip beibehalten werden soll. Schließlich wurde bestimmt, daß das Kumulationsprinzip in bezug auf gerichtlich strafbare Handlungen lediglich bei den schweren Strafandrohungen (Abs. 1 und 2) gewahrt bleiben soll. Der Versuch einer Verwaltungsübertretung, also eine vorsätzliche, zu ihrer wirklichen Ausübung führende Handlung (§ 8 Abs. 1 des Verwaltungsstrafgesetzes 1950) ist auch nach der Straßenverkehrsordnung grundsätzlich strafbar. Der einzige Fall, wann ein Versuch nicht strafbar ist, wurde bereits zu § 5 Abs. 3 erläutert.

Ein Fahrzeug gilt der ständigen Rechtsprechung zufolge dann als in Betrieb genommen, wenn eine Handlung gesetzt wird, die auf die Inangasetzung des Fahrzeuges und auf den sich daran anschließenden Betrieb gerichtet ist.

Zu § 100 (Besondere Vorschriften für das Strafverfahren).

Die besondere Einteilung der Straftatbestände macht auch besondere Vorschriften für das Strafverfahren erforderlich. In Ergänzung bzw. Abänderung der Regierungsvorlage wurde daher vorgesehen:

1. Ein Beschuldigter kann gegebenenfalls nur nach einer der in § 99 Abs. 1 enthaltenen Strafandrohung bestraft werden. Eine verwaltungsstrafrechtliche Kumulation ist also in diesem Falle ausgeschlossen.

2. Der Erlag einer vorläufigen Sicherheit zur Abwendung einer Festnahme, wie dies in § 37 a Verwaltungsstrafgesetz 1950 vorgesehen ist, ist nur bei einer minderschweren Strafandrohung (§ 99 Abs. 3 und 4) zulässig.

3. Verwarnungen im Sinne des § 21 des Verwaltungsstrafgesetzes 1950 dürfen bei den beiden schweren Strafandrohungen (§ 99 Abs. 1 und 2) nicht ausgesprochen werden.

Zu § 101 (Verkehrsunterricht).

Zum Unterschied von der Regierungsvorlage wurde vorgesehen, daß der Verkehrsunterricht von der Behörde des ordentlichen Wohnsitzes zu verfügen und durchzuführen ist. Durch Erlass wird Vorsorge zu treffen sein, daß die Behörde, die jemanden wegen einer Übertretung nach § 99 bestraft oder verwarnt, die Behörde des Wohnsitzes des Beschuldigten verständigt, wenn sie die Anordnung des Verkehrsunterrichtes für zweckmäßig findet.

Zu § 103 (Inkrafttreten und Aufhebung).

Mit Rücksicht darauf, daß die Behörden vor dem Inkrafttreten in der neuen Straßenverkehrsordnung die entsprechenden Vorbereitungen zu treffen haben werden und daß sich sowohl die Organe der Straßenaufsicht als auch die Straßbenutzer, insbesondere die Lenker von Fahrzeugen, mit den neuen Vorschriften vertraut machen müssen, wurde bestimmt, daß das neue Gesetz erst am 1. Jänner 1961 in Kraft tritt.

Zu § 104 (Übergangsbestimmungen).**Zu Abs. 2:**

Bewilligungen, die auf Grund bisheriger straßenpolizeilicher Vorschriften rechtskräftig erteilt wurden, gelten als auf Grund der neuen Straßenverkehrsordnung erlassen. Voraussetzung ist allerdings, daß diese Bewilligungen den neuen Vorschriften nicht widersprechen. Liegt ein Widerspruch vor, so ist die Bewilligung erloschen, jedoch hat dies die Behörde in jedem einzelnen Fall durch Bescheid festzustellen.

Zu Abs. 4:

Zahlreiche gegenwärtig verwendete Verkehrsschilder entsprechen den Straßenverkehrszeichen der neuen Straßenverkehrsordnung. Für die Weiterverwendung dieser Zeichen mußte die entsprechende Vorsorge getroffen werden.

Zu Abs. 5:

Straßenerhalter und Behörden sind verpflichtet, Schutzwege bis spätestens 30. Juni 1961 den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung gemäß

16

auszustatten oder, falls sie nicht notwendig sind, zu entfernen. Die Bestimmung des § 9 Abs. 2, wonach die Lenker von Fahrzeugen verpflichtet sind, sich einem Schutzweg nur mit einer solchen Geschwindigkeit zu nähern, daß das Fahrzeug vor dem Schutzweg angehalten werden kann, um einem darauf befindlichen Fußgänger das ungehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen, gilt jedoch bereits ab dem Inkrafttreten der Straßenverkehrsordnung.

Zu Abs. 6:

Es ist bekannt, daß die zurzeit verwendeten Richtzeichen „ORTSTAFEL“ und „ORTS-ENDE“ vielfach weit außerhalb des verbauten Gebietes angebracht sind. Nach dem Wortlaut der neuen Straßenverkehrsordnung zeigen die erwähnten Zeichen Beginn bzw. Ende des verbauten Gebietes an; sie müssen daher, falls nötig, versetzt werden. Diese Arbeiten müssen bis spätestens 31. Jänner 1961 abgeschlossen sein. Bis dahin hat der Lenker eines Fahrzeuges selbst zu beurteilen, ob er sich in einem verbauten Gebiet befindet. Innerhalb dieser Gebiete darf er nicht schneller als 50 km/h fahren.

Zu § 105 (Vollziehung).

Zu Abs. 4:

Die Angelegenheiten der Bundesverfassung sind gemäß Art. 10 Abs. 1 Z. 1 des B.-VG. in Gesetzgebung und Vollziehung Bundessache. Die Verfassungsbestimmungen des § 5 Abs. 6 und des § 99 Abs. 1 lit. c wären demnach vom Bund zu vollziehen. Da diese Bestimmungen mit Regelungen, die in die Vollziehungskompetenz der Länder fallen, in engstem Zusammenhang stehen, ist es zweckmäßig, auch ihre Vollziehung den Ländern zu übertragen.

Der Handelsausschuß stellt abschließend den Antrag, der Nationalrat wolle

1. dem vorliegenden Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960) (Zu 240 der Beilagen) die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen und
2. die beigedruckten Entschlüsse annehmen.

Wien, am 30. Juni 1960

Kulhanek
Berichterstatter

Dr. Roth
Obmann

Entschliefungen

1.

Die Bundesregierung wird ersucht, die zuständigen Ressorts, Gebietskörperschaften und Institutionen auf folgende Willenskundgebung des Nationalrates in entsprechender Weise aufmerksam zu machen:

Die Sinnerfüllung der Straßenverkehrsordnung 1960 setzt eine regelmäßige Verkehrserziehung aller Verkehrsteilnehmer voraus. Sie hat nicht nur das Wissen um die Verkehrsregeln, sondern vor allem das richtige Verhalten im Straßenverkehr zu umfassen. In den Dienst dieser Aufgabe sind alle gesetzlichen Institutionen, wie Volkshochschulen, Presse, Rundfunk, Fernsehen, Kammern, Vereine und Organisationen, zu stellen.

In den unteren und mittleren Schulen sowie in den gewerblichen Aus- und Fortbildungsschulen hat die Verkehrserziehung ein obligatorisches Unterrichtsfach zu bilden.

Die Ausbildung der Fahrshullehrer ist auf eine neue, den Verhältnissen entsprechende Grundlage zu stellen. Verkehrsfortbildungskurse für Kraftfahrer sollen ermöglicht werden. Die Kraftfahrprüfung soll in der Hauptsache die Verkehrsregeln und das Verkehrsverhalten zum Thema haben, aber auch eine strengere psychische Eignungsprüfung voraussetzen.

Der Nationalrat ist der Auffassung, daß bei der Schulung der Sicherheitsorgane vor allem jene Bestimmungen der StVO. 1960 in den Vordergrund zu stellen sind, welche die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs gewährleisten. Er empfiehlt die Einrichtung motorisierter Verkehrskontrollen, denen insbesondere die Durchführung von Stichprobenkontrollen gemäß § 5 der StVO. 1960 und die Einhaltung jener Bestimmungen obliegt, deren Übertretung nach den Abs. 1 und 2 des § 99 StVO. 1960 zu ahnden sind.

Der Nationalrat verweist ferner auf die besonderen Aufgaben, die sich für die Straßenerhalter, wie Gemeinden und die Länder aus der Durchführung der §§ 88 und 96 StVO. 1960 ergeben. Da die Verkehrsentwicklung Kinderspiele auf der Straße kaum mehr zuläßt, ist die Schaffung eigener Kinderspielplätze in höherem Maße notwendig als bisher; ebenso muß beim Straßenbau der Beseitigung von Verkehrsfällen höhere Aufmerksamkeit gewidmet werden.

2.

Die Bundesregierung wird ersucht, dem Nationalrat ehebaldigst eine **Novelle zum Kraftfahrzeuggesetz 1955**, BGBl. Nr. 223/1955, vorzulegen, durch die dieses Gesetz dem Inhalt der am 1. Jänner 1961 in Kraft tretenden **Straßenverkehrsordnung 1960** angepaßt wird.

Angesichts der Entwicklung der Technik und der fortschreitenden Motorisierung sowie der Erfordernisse eines modernen Verkehrs sollen die Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes nicht nur den gegenwärtigen Verhältnissen, sondern auch der noch zu erwartenden Verkehrsentwicklung Rechnung tragen.

Nach Ansicht des Nationalrates wären in dieser Novelle zum Kraftfahrzeuggesetz insbesondere folgende Fragen zu berücksichtigen:

1. Eine Verschärfung der Bestimmungen über den Führerscheinentzug;
2. Intensivierung der Lärmbekämpfung und der Maßnahmen gegen die Rauchentwicklung;
3. Einführung eines Lenker ausweises für Mopedfahrer;
4. Erweiterung der Sicherheitsvorschriften für Lenker und Fahrzeuge;
5. Verschärfung der Vorschriften für die Überprüfung und Überwachung der Kraftfahrzeuge einschließlich ihrer Bereifung.