

575 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates VII. GP.

Bericht des Handelsausschusses

über die Regierungsvorlage (378 der Beilagen): Genfer Abkommen, betreffend Straßenverkehr.

Österreich war schon bisher Mitgliedstaat der Pariser Übereinkommen vom Jahre 1926 über den Straßenverkehr und über den Verkehr von Kraftfahrzeugen sowie des Genfer Übereinkommens vom Jahre 1931 über die Vereinheitlichung der Verkehrszeichen. Die fortschreitende Entwicklung der Technik und die zunehmende Dichte des Verkehrs haben es notwendig gemacht, nach Beendigung des zweiten Weltkrieges neue internationale Regelungen auf dem Gebiete des Straßen- und Kraftfahrzeugverkehrs zu treffen. Die Initiative hiezu ist von den Vereinten Nationen ausgegangen, deren Wirtschafts- und Sozialrat am 28. August 1948 die Einberufung einer Weltkonferenz über den Straßen- und Kraftfahrzeugverkehr beschlossen hat. Diese Konferenz hat vom 23. August bis 19. September 1949 in Genf stattgefunden. Ihr Ergebnis ist ein neues Vertragswerk, das auch von einem Vertreter Österreichs auf der Konferenz unterzeichnet wurde und das aus folgenden drei Teilen besteht:

1. Schlußakte der Konferenz der Vereinten Nationen über Straßen- und Kraftfahrzeugverkehr vom 19. September 1949;
2. Abkommen über den Straßenverkehr vom 19. September 1949;
3. Protokoll über Straßenverkehrszeichen vom 19. September 1949.

Da vom europäischen Standpunkt die beiden letztgenannten Übereinkommen nicht in allen Punkten voll befriedigend waren, kam am 16. September 1950 noch ein ergänzendes Abkommen zustande, die Europäische Zusatzvereinbarung zum Abkommen über den Straßenverkehr und zum Protokoll über Straßenverkehrszeichen, die am 19. September 1949 in Genf unterzeichnet wurden.

Der Beitritt Österreichs zu den vier angeführten internationalen Abkommen bedarf noch der Ratifizierung, zu der mit Rücksicht darauf, daß sich durch das in Rede stehende Vertrags-

werk in mancher Hinsicht eine Änderung der derzeitigen österreichischen Gesetzeslage ergeben wird, auch die Genehmigung durch den Nationalrat gemäß Art. 50 Abs. 1 des Bundes-Verfassungsgesetzes in der Fassung von 1929 erforderlich ist.

Das erste der vier Vertragsinstrumente, die „Schlußakte“, hat rein deklarativen Charakter, doch ist der unter Punkt 7 lit. f erklärte Vorbehalt Österreichs bemerkenswert, wonach entgegen Art. 45 Abs. 1 des Protokolls über Straßenverkehrszeichen die Zeichen zur besonderen Kennzeichnung der Straßen in Österreich nicht rechteckig sein müssen, sondern auch rund sein können, womit die geltende österreichische Regelung über die Nummerntafeln zur Bezeichnung der Straßen erhalten werden kann.

Das Abkommen über den Straßenverkehr, das bereits von zahlreichen europäischen und außer-europäischen Staaten ratifiziert und seit 26. März 1952 wirksam ist, wird für Österreich am dreißigsten Tage nach Hinterlegung der Ratifikationsurkunde in Kraft treten. Gemäß Art. 30 hebt dieses Abkommen im Verhältnis unter den Vertragsstaaten die eingangs erwähnten zwei Pariser Abkommen vom Jahre 1926 auf und ersetzt sie. Das bedeutet, daß Österreich durch sie jenen Ländern gegenüber, welche den Pariser Abkommen angehören und noch nicht Vertragsstaaten des neuen Straßenverkehr-Abkommens sind, vertraglich gebunden bleibt, bis der letzte dieser Staaten das neue Abkommen ratifiziert hat, es sei denn, daß Österreich von seinen Kündigungsrechten Gebrauch macht.

Das Protokoll über Straßenverkehrszeichen steht seit 20. Dezember 1953 in Kraft und wird für Österreich 15 Monate nach Hinterlegung der Ratifikationsurkunde in Kraft treten. Gemäß Art. 59 des Protokolls verpflichtet sich mit der Ratifizierung jeder Staat, der dem eingangs des Berichtes erwähnten Genfer Übereinkommen vom Jahre 1931 über die Vereinheitlichung der Verkehrszeichen angehört, dieses Übereinkommen binnen drei Monaten nach Hinterlegung seiner Ratifikationsurkunde zu kündigen.

2

Von Einzelheiten des Vertragswerkes seien nur folgende hervorgehoben:

Nach Art. 2 des Abkommens besteht für jeden Vertragsstaat die Möglichkeit, zu erklären, daß Anhang 1, betreffend Zusatzbestimmungen über den Begriff der Kraftfahrzeuge und Fahrräder und Anhang 2, betreffend den Vorrang, nicht angewendet werden. Von dieser Möglichkeit wird jedoch kein Gebrauch gemacht, da die beiden Anhänge Bestimmungen enthalten, die den österreichischen Vorschriften entsprechen.

Im Kapitel V des Abkommens über Straßenverkehr wird der neue Einheitsführerschein geschaffen, der den jeweils nur für ein Jahr gültigen zwischenstaatlichen Führerschein überflüssig machen wird. Form und Inhalt des Einheitsführerscheines werden im Anhang 9 zu dem Abkommen (Seite 61 der Regierungsvorlage) dargestellt. Der Einheitsführerschein wird durch Aufdruck der behördlichen Stampiglie auf den hierfür bestimmten Platz für die betreffende Klasse gültig; es kann daher jedes Organ, wenn es auch die Sprache des Führerscheines nicht versteht, sofort feststellen, welche Berechtigungen der Führerscheininhaber besitzt. Bezüglich der Abgrenzung der Kraftfahrzeuggruppen ist zu bemerken, daß die Gewichtsgrenze bei Motorrädern von 350 auf 400 kg hinaufgesetzt wird, wodurch nunmehr auch die schwersten Beiwagenmaschinen in diese Gruppe fallen. Auch die Abgrenzung zwischen Personenkraftwagen und Omnibussen wird verändert, indem das Kraftfahrzeug erst dann, wenn es außer dem Führersitz mehr als acht Sitzplätze enthält, als Omnibus angesehen werden soll.

Zum Protokoll über Straßenverkehrszeichen ist zu bemerken, daß eine Änderung des Systems, das sich in den Formen und Farben der Verkehrszeichen ausdrückt, nicht eintritt, sondern daß sich das Protokoll im großen und ganzen in seinen Grundgedanken an das Genfer Übereinkommen vom Jahre 1931 über die Vereinheitlichung der Verkehrszeichen hält.

Eine für die österreichische Gesetzgebung wertvolle Neuerung ist die Bestimmung des Art. 5 Z. 3 des Protokolls, daß zur besseren Verständlichkeit der Straßenverkehrszeichen unterhalb derselben ganz allgemein zusätzliche Angaben auf einem rechteckigen Schild angebracht werden können.

Von den im Protokoll vorgesehenen Gefahrenzeichen sind der österreichischen Gesetzgebung bisher nicht bekannt gewesen: vier Varianten zum Gefahrenzeichen „Gefährliche Kurve“, und zwar: „Rechtskurve“, „Linkskurve“, „Doppelkurve nach rechts beginnend“, „Doppelkurve nach links beginnend“; ferner Zeichen für „Ge-

fährliches Gefälle“, „Engpaß“, „Bewegliche Brücke“, „Baustelle“, „Schleudergefahr“, „Fußgängerübergang“, „Kinder“ und „Kreuzung mit Straße ohne Vorrang“.

Zu den Verbotzeichen, die in Österreich bereits eingeführt sind, kommen nach dem Protokoll neu hinzu: „Abbiegen nach links (rechts) verboten“, „Überholen verboten“, „Einfahrt verboten für Fahrzeuge mit über ... t Achsdruck“ und „Halt vor der Kreuzung“; das letztgenannte Zeichen ist nach österreichischer Gesetzgebung ein Gefahrenzeichen, das Protokoll reihet es jedoch unter den Verbotzeichen ein.

Unter den Hinweiszeichen sind für Österreich neu die Zeichen für „Heilstätte“, „Pannenhilfe“, „Telephon“ und „Tankstelle“.

Von den Bestimmungen über Fahrbahnmarkierungen ist zu erwähnen, daß Rückstrahler an Fahrbahnrandern verschiedenfarbig sein können, wodurch die Flucht der Straße dem Fahrer klarer zum Bewußtsein kommt, eine Einrichtung, die sich bei praktischen Versuchen in Österreich als sehr gut erwiesen hat.

Von den Bestimmungen der „Europäischen Zusatzvereinbarung“ vom 16. September 1950 ist hervorzuheben, daß auf österreichischen Vorschlag ein Führerschein für körperlich gebrechliche oder behinderte Personen, also ein international gültiger Invalidenführerschein, vorgesehen wurde.

Der Handelsausschuß hat sich mit dem vorliegenden Abkommen in seiner Sitzung vom 28. Juni 1955 beschäftigt und einstimmig beschlossen, dem Hohen Hause die Genehmigung der Abkommen zu empfehlen.

Der Antrag des Handelsausschusses lautet demnach:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Den Genfer Abkommen, betreffend Straßenverkehr, und zwar:

Schlußakte der Konferenz der Vereinten Nationen über Straßen- und Kraftfahrzeugverkehr vom 19. September 1949;

Abkommen über den Straßenverkehr vom 19. September 1949;

Protokoll über Straßenverkehrszeichen (die Straßensignalisation) vom 19. September 1949;

Europäische Zusatzvereinbarung zum Abkommen über den Straßenverkehr und zum Protokoll über Straßenverkehrszeichen (die Straßensignalisation), die am 19. September 1949 in Genf unterzeichnet wurden, vom 16. September 1950

wird die verfassungsmäßige Genehmigung erteilt.

Wien, am 28. Juni 1955.

Krippner,
Berichterstatler.

Dr. Rupert Roth,
Obmann.