

495 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates X. GP.

Bericht des Handelsausschusses

**über die Regierungsvorlage (97 der Beilagen):
Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 abgeändert und ergänzt wird
(Straßenverkehrsordnungs-Novelle 1963 — StVO.-Nov. 1963).**

Die obgenannte Regierungsvorlage wurde vom Nationalrat am 15. Mai 1963 dem Handelsausschuß zur Vorberatung zugewiesen.

Der Handelsausschuß hat am 15. Mai 1963 zur weiteren Beratung der Regierungsvorlage einen neungliedrigen Unterausschuß eingesetzt, dem von der Österreichischen Volkspartei die Abgeordneten Dr. H a u s e r , Ing. H o f s t e t t e r , K u l h a n e k (Berichterstatter) und P r i n k e (Vorsitzender), von der Sozialistischen Partei Österreichs die Abgeordneten C z e r n e t z , E n g e , H o l o u b e k und Dr. M i g s c h und von der Freiheitlichen Partei Österreichs der Abgeordnete Dr. v a n T o n g e l angehörten.

Der Unterausschuß hat in der Zeit vom 10. Juni 1963 bis 19. Juni 1964 zehn Sitzungen abgehalten, in denen die Regierungsvorlage auf das gründlichste durchgearbeitet wurde.

Den Beratungen im Unterausschuß wurden zahlreiche Experten beigezogen. Das Ergebnis der Beratungen des Unterausschusses wurde am 2. Juli 1964 vom Berichterstatter Abgeordneten K u l h a n e k dem Handelsausschuß vorgelegt.

Ursprünglich beabsichtigte der Unterausschuß, dem Handelsausschuß das Ergebnis seiner Beratungen über die Straßenverkehrsordnungs-Novelle und über das Kraftfahrgesetz 1963 (98 der Beilagen) gemeinsam vorzulegen. Von dieser Absicht ist der Unterausschuß jedoch deshalb abgekommen, weil er es für vordringlich hielt, jene Änderungen der Straßenverkehrsordnung 1960, die mit dem Kraftfahrgesetz nicht im Zusammenhang stehen, sobald als möglich wirksam werden zu lassen. Die Beratungen über das Kraftfahrgesetz müssen mit der gleichen Gründlichkeit wie jene über die Straßenverkehrsordnungs-

novelle geführt werden. Auf diese Weise würde sich das Inkrafttreten der Straßenverkehrsordnungs-Novelle zu lange hinauszögern, obwohl aus Gründen der Verkehrs- und Rechtssicherheit alsbaldige Änderungen der Straßenverkehrsordnung 1960 wünschenswert wären. Der Unterausschuß hat daher empfohlen, die Straßenverkehrsordnungs-Novelle 1963 mit Ausnahme einiger Bestimmungen, insbesondere der Ziffern 12, 23 und 25 der Regierungsvorlage, die dem künftigen Kraftfahrgesetz angepaßt werden müssen, im Hinblick auf die Vordringlichkeit schon jetzt vom Nationalrat zu verabschieden. Der Handelsausschuß hat sich dieser Auffassung des Unterausschusses angeschlossen und wird sich demzufolge mit den noch nicht erledigten Punkten der Regierungsvorlage weiterhin befassen.

Zu den vom Handelsausschuß über Vorschlag des Unterausschusses beschlossenen wesentlichen Abänderungen an der Regierungsvorlage ist im einzelnen unter Berücksichtigung der neuen Ziffern-Einteilung zu bemerken:

Zu Art. I:

Zu Z. 2:

Mit der Bestimmung, wonach das Halten zeitmäßig umschrieben wird, wurde einem Wunsche der Vollziehung Rechnung getragen. Sofern es sich nicht um Ladetätigkeiten handelt, wurde die Dauer des Haltens einheitlich auf zehn Minuten beschränkt.

Zu Z. 4:

Diese Bestimmung wurde aufgenommen, um den Erfordernissen erhöhter Verkehrsichte Rechnung zu tragen. Insbesondere wurde klar gestellt, daß kein Überholen vorliegt, wenn Fahrzeugreihen nebeneinander auch mit unterschiedlicher Geschwindigkeit fahren.

Zu Z. 5:

Um die Verkehrsabwicklung von Schienenfahrzeugen nicht zu verzögern, können nachträglich festgestellte oder behauptete im Zusammenhang mit einem Verkehrsunfall stehende Verletzungen auch vom Unternehmen, dem das Schienenfahrzeug gehört, der Sicherheitsdienststelle gemeldet werden.

Zu Z. 6:

Diese Bestimmung regelt die Blutabnahme. Die Vorführung ist nicht Voraussetzung für die Blutabnahme. Diese kann vielmehr auch von einer nicht vorgeführten Person, die im Verdacht steht, in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand ein Fahrzeug gelenkt oder in Betrieb genommen zu haben, verlangt werden. Ebenso kann dieses Verlangen auch ein Fußgänger stellen, der im Verdacht steht, in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand einen Verkehrsunfall verursacht zu haben. Diese Bestimmung soll die Erforschung des Sachverhaltes, ob eine Alkoholbeeinträchtigung tatsächlich vorliegt, erleichtern.

Zu Z. 7:

Mit dieser Bestimmung wird die Vorführung zu einem in einer öffentlichen Krankenanstalt dienstuenden Arzt ermöglicht. Bisher konnte eine Person nur einem im öffentlichen Sanitätsdienst stehenden Arzt zwecks Feststellung einer Alkohol- oder Suchtgifteinträchtigung vorgeführt werden. Weiters werden die materiellen Voraussetzungen zur Blutabnahme in öffentlichen Krankenanstalten geschaffen und die Lösung des Problems der Untersuchung in öffentlichen Krankenanstalten an die bestehende Verfassungslage angepaßt.

Zu Z. 8:

Wer ohne vorgeführt worden zu sein, eine Blutabnahme verlangt, soll die hieraus entstehenden Kosten selbst tragen, und zwar auch dann, wenn sie den Beweis erbrachte, daß eine Alkoholbeeinträchtigung nicht vorliegt.

Zu Z. 10:

Der Wortlaut dieser Bestimmung unterscheidet sich nunmehr vom Wortlaut der in der Regierungsvorlage vorgesehenen Fassung insbesondere dadurch, daß Nebenfahrbahnen als Einbahnen mit der Fahrtrichtung des zunächst gelegenen Fahrstreifens der Hauptfahrbahn sind. Der Regierungsvorlage folgend werden Mopeds auf die Hauptfahrbahn verwiesen. Auf Nebenfahrbahnen dürfen sie nur geschoben werden.

Zu Z. 11:

Diese Bestimmung regelt zunächst das Anhalten an einer geregelten Kreuzung bei Vorhan-

densein von Haltelinien, unabhängig davon, ob sich die Notwendigkeit zum Anhalten aus einem Arm- oder Lichtzeichen ergibt. Weiters regelt diese Bestimmung auch das Anhalten an einer Kreuzung oder Einmündung bei Vorhandensein einer Haltelinie in Verbindung mit dem Vorschriftenzeichen „Halt vor Kreuzung“.

Zu Z. 17:

Mit dieser Bestimmung wurde eine lediglich klarstellende Verbindung zu § 18 Abs. 3 geschaffen und ausdrücklich festgelegt, daß auch das Vorbeifahren an Fahrzeugen, die anhalten, um den Verkehr auf einer Querstraße oder einer Gleisanlage nicht zu behindern, verboten ist.

Zu Z. 18:

Es wurde der Grundsatz aufgestellt, daß die Abgabe von Schallzeichen verboten ist, wenn es die Sicherheit des Verkehrs nicht erfordert. Die Abgabe von Schallzeichen bleibt demnach auch dann verboten, wenn sie geeignet wäre, die Verkehrssicherheit geradezu zu beeinträchtigen, zum Beispiel dann, wenn Tiere scheuen oder scheuen können.

Zu Z. 19:

Die Praxis hat gezeigt, daß es auf Schwierigkeiten stößt, ein Fuhrwerk, insbesondere einen Handwagen, einen Handkarren oder einen Handschlitten gegen die Inbetriebnahme durch Unbefugte zu sichern. Aus diesem Grunde wurde eine Verpflichtung zu solchen Maßnahmen bei Fahrzeugen, die nicht dem Kraftfahrgesetz unterliegen, nicht mehr beibehalten. Es muß daher jedem selbst überlassen bleiben, ob und wie er seine eigene oder eine ihm anvertraute Sache vor fremden Zugriffen schützt.

Zu Z. 20:

Es ist bekannt, daß das Halte- und Parkverbot in Kreuzungsbereichen auf mancherlei Schwierigkeiten stößt und mitunter beträchtliche Härten mit sich bringt. Diesen Erkenntnissen Rechnung tragend, wurde bestimmt, daß an der einer Straßeneinmündung gegenüberliegenden Fahrbahnseite kraft Gesetzes kein Halte- oder Parkverbot bestehen soll. Weiters wurde der Umfang der Halte- und Parkverbote dadurch verringert, daß ein solches Verbot im Haltestellenbereich eines Massenbeförderungsmittels nur während der Betriebszeiten gelten soll.

Zu Z. 21:

Die Lenker von Einsatzfahrzeugen dürfen Blaulicht auch am Ort der Hilfeleistung oder des sonstigen Einsatzes verwenden, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert.

Zu Z. 22:

Der Begriff „Fahrzeuge des Straßendienstes“ wurde auf „Fahrzeuge, die zur Instandhaltung

495 der Beilagen

3

der öffentlichen Beleuchtung oder der Straßenbahnanlagen verwendet werden," ausgedehnt. Auch der Umfang der Bevorzugung wurde erweitert. Fahrzeuge der genannten Art sind insbesondere auch von den Bestimmungen über das Verhalten bei Bodenmarkierungen und über das Einordnen ausgenommen.

Zu Z. 24:

Das Halten wurde zeitmäßig bestimmt. Dennoch darf die Haltezeit auf Gleisen von Schienenfahrzeugen nicht unbeschränkt ausgenutzt werden, sondern nur insoweit, als dadurch der Verkehr der Schienenfahrzeuge nicht beeinträchtigt wird.

Zu Z. 25:

Es wurde in Übereinstimmung mit der üblichen Gesetzesprache der Ausdruck „land- oder forstwirtschaftliches Unternehmen“ in „land- und forstwirtschaftliches Unternehmen“ umgewandelt.

Zu Z. 26:

Da das Zeichen „Achtung Pfeisignale“ abgeschafft werden soll, mußte auch die gegenständliche Bestimmung entsprechend geändert werden.

Zu Z. 28:

Diese Bestimmung wurde dahin ergänzt, daß auch gesagt wird, wo an Kreuzungen beim Zeichen „Halt“ bei Vorhandensein von Schutzwegen oder Haltelinien anzuhalten ist.

Zu Z. 31:

Auch Fahrzeuge, die der Instandsetzung oder der Kontrolle der Gleise oder Oberleitungen dienen, sollen vom Wochenendfahrverbot ausgenommen sein. Hingegen bezieht sich die Ausnahme nicht mehr auf Fahrten im Ortsgebiet am Silbernen oder Goldenen Sonntag, weil diese Tage ihre Bedeutung im Wirtschaftsleben weitestgehend eingebüßt haben.

Zu Z. 35:

Auch Seitenwind ist eine Gefahr, vor der der Lenker eines Fahrzeuges gewarnt werden soll. Dafür wurde ein Zeichen vorgesehen, das einen Windsack darstellt.

Zu Z. 36:

Dieses Zeichen soll nicht mehr besagen, daß es sich um eine Einbahn handelt; es verbietet lediglich die Einfahrt.

Zu Z. 37, 38 und 40:

Hier wurde nur berücksichtigt, daß an Stelle des Ausdrückes „tatsächliches Gesamtgewicht“ der Ausdruck „Gesamtgewicht“ normiert wurde.

Zu Z. 39:

Es war notwendig, ein Zeichen vorzusehen, das lediglich ein Fahrverbot für Fahrräder beinhaltet.

Zu Z. 41:

Hier wurde lediglich in der Überschrift zu diesem Zeichen eine Klarstellung vorgenommen.

Zu Z. 42:

Das Zeichen „Halt vor Kreuzung“ ist vor allem vor gefährlichen Kreuzungen anzubringen. Damit wird es künftig möglich sein, es etwa vor Kreuzungen mit Schienenstraßen anzubringen, und zwar auch dann, wenn keine ausgesprochene Gefährlichkeit vorliegt.

Zu Z. 43:

Zum Schutz von Fußgängern werden in großen Siedlungsgebieten vielfach Unterführungen ausgebaut. Es ist nun vorgesehen, Fußgänger zur Benützung dieser Übergänge durch ein besonderes Zeichen zu verpflichten.

Zu Z. 47:

Bereits die Regierungsvorlage sah vor, daß nicht nur der Beginn (und das Ende) einer Vorrangstraße durch das Richtzeichen „Vorrangstraße“ gekennzeichnet werden soll, sondern auch der Verlauf einer Vorrangstraße. Die Notwendigkeit einer solchen Regelung ergibt sich schon daraus, daß im Interesse des flüssigeren Straßenverkehrs auf Vorrangstraßen abweichende Verkehrsregeln gelten. (Auf Vorrangstraßen in Ortsgebieten ist zum Beispiel das Umkehren verboten; wird eine Vorrangstraße durchfahren, so darf dabei auf einer Kreuzung auch ein mehrspuriges Fahrzeug überholt werden.) Die Einhaltung der für Vorrangstraßen geltenden Verkehrsvorschriften setzt das Wissen um die Tatsache, daß man sich auf einer Vorrangstraße befindet, voraus. Dieses Wissen soll durch die Kennzeichnung einer Vorrangstraße auch in ihrem Verlauf vermittelt werden. Es soll nicht mehr darauf ankommen, daß ein Fahrzeuglenker aus Kartenwerken, Stadtplänen oder sonstigen Hilfsmitteln jeweils erforschen muß, welche Straßen Vorrangsstraßen sind.

Zu Z. 48:

Durch ein besonderes Straßenverkehrszeichen soll den Straßenbenützern angezeigt werden, daß die Straßenbahn auf Kreuzungen bei gelbem Dauerlicht einbiegt.

Zu Z. 49:

Durch Bodenmarkierungen wird das Einordnen vor Kreuzungen geregelt. Bei starkem Verkehr ist es zweckmäßig, daß die Fahrzeuglenker sich rechtzeitig auf diese Bodenmarkie-

495 der Beilagen

rungen einstellen. Wie sich der Lenker eines Fahrzeuges auf Grund von Bodenmarkierungen vor Kreuzungen einzuordnen haben wird, soll durch ein besonderes Richtzeichen angekündigt werden. Dieses Zeichen dient bloß der Information der Fahrzeuglenker; seine Nichtbeachtung ist noch nicht strafbar.

Zu Z. 50:

Hier wurden Änderungen vorgenommen, welche die bisherigen Erfahrungen mit Bodenmarkierungen berücksichtigen.

Zu Z. 51:

Es wurde insbesondere klargestellt, daß Randlinien und Begrenzungslinien in weißer Farbe auszuführen sind. Auch für die Begrenzung von Kurzparkszenen wurden besondere Bodenmarkierungen, nämlich in weißer und blauer Farbe, vorgesehen.

Zu Z. 57:

Da bespannte Fuhrwerke im Straßenverkehr immer mehr an Bedeutung verlieren, kann sich die Bestimmung darauf beschränken, daß Geschirr und Zügel zweckmäßig sein und sich im guten Zustand befinden müssen, und daß die Verwendung von Gabelzügen verboten ist.

Zu Z. 59:

Diese Bestimmung stellt klar, daß geschlossene Kinder- oder Schülergruppen nur dann die Fahrbahn zu benutzen haben, wenn Gehsteige, Gehwege oder Straßenbankette nicht vorhanden sind.

Zu Z. 61:

Ergänzend zur Regierungsvorlage wird vorgesehen, daß das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau durch Verordnung zu bestimmen haben wird, welche Einrichtungen als Vorankündigung von liegengeliebenen Fahrzeugen zu verwenden sind.

Zu Z. 62:

Es soll nicht nur jede gräßliche Verunreinigung der Straßen verboten sein, sondern auch eine solche, welche die Sicherheit der Straßenbenutzer gefährdet.

Zu Z. 63:

Zur Handhabung der Verkehrspolizei ist grundsätzlich die Bezirksverwaltungsbörde befreut. Wenn aber besondere Verkehrsverhältnisse eine überörtliche Handhabung der Verkehrspolizei erfordern, so geht diese auf die Landesregierung über.

Zu Z. 64:

Im Wirkungsbereich der Bundespolizeibörde ist diese grundsätzlich auch zur Handhabung der Verkehrspolizei berufen. Die Zuständigkeit zu

diesen Maßnahmen geht jedoch auf die Landesregierung über, wenn besondere Verkehrsverhältnisse dies erfordern.

Zu Z. 65:

Die Sicherung des Schulweges, welche durch die Novelle neu geregelt werden soll, wird im Wirkungsbereich einer Bundespolizeibörde dieser übertragen.

Zu Z. 66:

Bisher war nur die Überprüfung der Straßenverkehrszeichen, und zwar alle zwei Jahre, vorgesehen. Nunmehr soll sich diese Überprüfung auf alle Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs beziehen.

Zu Z. 67:

Diese Bestimmung wurde dem § 41 Abs. 3 angepaßt, und es wurde festgelegt, wann die Organe der Straßenaufsicht individuelle Anordnungen zur Benutzung der Straße erteilen dürfen, beziehungsweise wann diese Zeichen befolgt werden müssen. Die Entscheidung, ob das Zeichen befolgt werden darf, liegt grundsätzlich beim Straßenbenutzer.

Zu Z. 68:

Zum Zwecke der Sicherung des Schulweges werden neue Bestimmungen vorgesehen. Demnach kann die Behörde mit der Regelung des Verkehrs im Bereich von Kindergärten und Schulen auch geeignete Personen, die nicht der Polizei oder Gendarmerie angehören, betrauen.

Zu Z. 69:

Diese Bestimmung wurde lediglich dem § 24 angepaßt. Somit ist im Bereich von Fahrbahnkuppen, das heißt also vor und nach der Kuppe, das Halten und Parken verboten.

Zu Z. 70:

Durch diese Bestimmung wird klargestellt, daß Straffreiheit bei Meldung des Sachschadens auch dann in Betracht kommt, wenn bei einem Verkehrsunfall zwei oder mehrere Beschädiger vorhanden sind.

Zu Art. II:

Der Art. II enthält Vorschriften für das Inkrafttreten und die Vollziehung. Da die Richtzeichen „Autostraße“ und „Ende der Autostraße“ geändert wurden, mußten Übergangsbestimmungen für die Ersetzung der bisherigen Zeichen vorgesehen werden.

495 der Beilagen

5

Außerdem hat der Handelsausschuß auf Vorschlag des Unterausschusses noch folgende Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung 1960 erörtert:

§ 4 Abs. 6 StVO. 1960:

Diese Bestimmung wurde nicht geändert. Dennoch sei hiezu folgendes bemerkt:

Der § 4 Abs. 6 sagt, daß aus einer Verletzung der Hilfeleistungspflicht keine Ersatzansprüche nach dem bürgerlichen Recht abgeleitet werden können. Die Hilfeleistungspflicht, von der hier die Rede ist, ist im § 4 Abs. 2, 3 und 4 verankert.

Die Bestimmung des § 4 Abs. 6 hat im Schrifttum eine Auslegung gefunden, die eine Prüfung der Rechtslage erforderlich machte. Es wurde nämlich die Meinung vertreten, es werde dadurch die Schadenersatzpflicht überhaupt, und zwar selbst derjenigen ausgeschlossen, die einen Verkehrsunfall verursacht, ja selbst verschuldet haben. Diese Auslegung würde zu unerwünschten Konsequenzen führen. Tatsächlich ergibt sich aber folgende Rechtslage:

Indem der § 4 Abs. 6 ausspricht, daß aus einer Verletzung der Hilfeleistungspflicht Ersatzansprüche nach dem bürgerlichen Rechte nicht abgeleitet werden können, sagt er damit keineswegs, daß eine solche Schadenersatzpflicht nicht aus einem anderen Haftungsgrund gegeben wäre; vielmehr wird die Ersatzpflicht nur insoweit verneint, als die Ersatzansprüche aus der Verletzung der Hilfeleistungspflicht, wie sie auf Grund des § 4 nach einem Verkehrsunfall gegeben ist, abgeleitet werden sollten.

§ 19 StVO. 1960:

Eine der häufigsten Unfallsursachen ist die Verletzung des Vorranges. In Erkenntnis dieser Tatsache wurde die Frage geprüft, ob es nicht notwendig wäre, durch Änderung der Vorrangbestimmungen Wandel zu schaffen. Insbesondere wurde die Einführung des absoluten Rechts-Vorranges erwogen. Nach eingehender Diskussion mußte festgestellt werden, daß es einen absoluten Rechtsvorrang nicht geben kann. Dies deshalb, weil Einsatzfahrzeuge jedenfalls den Vorrang haben müssen und der Vorrang der Fahrzeuge auf Vorrangstraßen gewahrt werden muß. Dazu kommt, daß an gewissen Kreuzungen in Anbetracht der besonderen Verkehrsverhältnisse der Vorrang durch Straßenverkehrszeichen besonders geregelt werden muß. Durchbrechungen des Rechts-

Vorranges sind sohin geradezu unentbehrliche Maßnahmen einer sinnvollen Verkehrsregelung. Diese Bestimmung wurde daher nicht geändert.

§ 99 Abs. 2 lit. c StVO. 1960:

Diese Bestimmung ist unverändert geblieben. Es wurde die Frage geprüft, ob diese Bestimmung nicht zu ändern sei, um den Begriff „besonders gefährliche Verhältnisse“ näher zu umschreiben. Von der Verwirklichung dieser Absicht wurde aber Abstand genommen, weil die Rechtsprechung den Behörden bereits hinreichend Anhaltpunkte für die Auslegung geliefert hat. Demnach sind zum Beispiel „besonders gefährliche Verhältnisse“ dann gegeben, wenn ein Kraftfahrer, ohne seine überhöhte Geschwindigkeit herabzusetzen, den Vorrang eines mit hoher Geschwindigkeit fahrenden Einsatzfahrzeuges verletzt; eine vollkommen unübersichtliche Fahrbahnkuppe auf der linken Fahrbahnseite mit hoher Geschwindigkeit befährt; bei durchwegs vereister Fahrbahn und bei durch Nebel behinderter Sicht mit hoher Geschwindigkeit bei Gegenverkehr überholt. Weiters liegen besonders gefährliche Verhältnisse auch dann vor, wenn in einer engen Baumallee mit hoher Geschwindigkeit vorschriftswidrig überholt wird; wenn eine unübersichtliche Kreuzung bei Schneeglätte mit überhöhter Geschwindigkeit befahren wird oder wenn ein voranfahrendes Fahrzeug zunächst mit hoher Geschwindigkeit überholt wird, worauf sich der überholende Lenker unmittelbar vor das überholte Fahrzeug setzt, plötzlich und unvermittelt abbremst und so das überholte Fahrzeug zum Anhalten zwingt.

Der Handelsausschuß hat nach einer Debatte, in der außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Dr. van Tongel und Minkowitsch das Wort ergriffen, den Gesetzentwurf in der dem Bericht angeschlossenen Fassung einstimmig angenommen.

Ferner hat der Handelsausschuß auf Antrag der Abgeordneten Kulhanek, Holoubek und Dr. van Tongel die dem Bericht beifügte Entschließung einstimmig angenommen.

Der Handelsausschuß stellt abschließend den Antrag, der Nationalrat wolle

1. dem angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen und /1
2. die beigedruckte Entschließung annehmen. /2

Wien, am 2. Juli 1964

Kulhanek
Berichterstatter

Mitterer
Obmann

495 der Beilagen

7

1

Bundesgesetz vom , mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 abgeändert und ergänzt wird (Straßenverkehrsordnungsnovelle 1964 — StVO.-Novelle 1964).

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I.

Das Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 — StVO. 1960), BGBl. Nr. 159, wird wie folgt abgeändert und ergänzt:

1. § 2 Abs. 1 Z. 20 hat zu lauten:

„20. Gesamtgewicht eines Fahrzeugs (Anhängers): das Gewicht eines fahrbereiten Fahrzeuges (Anhängers) samt Ladung einschließlich des Gewichtes des Lenkers und aller gleichzeitig beförderten Personen;“

2. § 2 Abs. 1 Z. 27 hat zu laufen:

„27. Halten: eine nicht durch die Verkehrslage oder durch sonstige wichtige Umstände erzwungene Fahrtunterbrechung bis zu zehn Minuten oder für die Dauer der Durchführung einer Ladetätigkeit (§ 62);“

3. § 2 Abs. 1 Z. 28 hat zu laufen:

„28. Parken: das Stehenlassen eines Fahrzeugs für eine längere als die in Z. 27 angeführte Zeitdauer;“

4. § 2 Abs. 1 Z. 29 hat zu laufen:

„29. Überholen: das Vorbeibewegen eines Fahrzeuges an einem auf derselben Fahrbahn in der gleichen Richtung fahrenden Fahrzeug; nicht als Überholen gelten das Vorbeibewegen an einem in der gleichen Richtung auf einem Radfahrstreifen fahrenden Radfahrer sowie das Nebeneinanderfahren von Fahrzeugreihen, auch mit unterschiedlicher Geschwindigkeit, auf Straßen mit mehr als einem Fahrstreifen für die betreffende Fahrtrichtung;“

5. Dem § 4 Abs. 2 wird folgender Satz angefügt:

„Wenn bei einem Verkehrsunfall, an dem ein Schienenfahrzeug (§ 2 Abs. 1 Z. 24) beteiligt ist, sich erst nach dem Wegfahren des Schienenfahrzeugs nach dem Unfall eine verletzte Person meldet, kann das Unternehmen, dem das Schienenfahrzeug gehört, die Polizei- oder Gendarmeriedienststelle verständigen.“

6. § 5 Abs. 7 hat zu laufen:

„(7) Ein im öffentlichen Sanitätsdienst stehender Arzt hat eine Blutabnahme zum Zwecke der Bestimmung des Blutalkoholgehaltes auch vorzunehmen, wenn sie ein Vorgeführter verlangt oder ihr zustimmt, oder wenn sonst eine Person, die im Verdacht steht, eine Verwaltungsübertretung gemäß § 99 Abs. 1 lit. a begangen zu haben, oder ein Fußgänger, der im Verdacht steht, in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand einen Verkehrsunfall verursacht zu haben, eine solche Blutabnahme verlangt.“

7. Im § 5 werden nach Abs. 7 folgende Abs. 7 a und 7 b eingefügt:

„(7 a) Zum Zwecke einer Blutabnahme sind die Organe der Straßenaufsicht berechtigt, die im Abs. 4 genannten Personen erforderlichenfalls auch einem diensthabenden Arzt einer öffentlichen Krankenanstalt vorzuführen. Dieser hat in den Fällen der Abs. 6 und 7 eine Blutabnahme zum Zwecke der Bestimmung des Blutalkoholgehaltes vorzunehmen.

(7 b) Der Rechtsträger der öffentlichen Krankenanstalt hat dem diensthabenden Arzt die zur Blutabnahme erforderlichen Einrichtungen der Anstalt zur Verfügung zu stellen. Diese Bestimmung gilt als Grundsatzbestimmung gemäß Art. 12 Abs. 1 Z. 2 des Bundes-Verfassungsgesetzes. Sie tritt in jedem Bundeslande gleichzeitig mit dem in dem betreffenden Bundeslande erlassenen Ausführungsgesetz in Kraft. Die Ausführungsgesetze der Bundesländer sind binnen sechs Monaten zu erlassen (Art. 15 Abs. 6 B.-VG.).“

8. § 5 Abs. 9 hat zu lauten:

„(9) Ist bei einer Untersuchung nach Abs. 2 oder 4 eine Alkoholbeeinträchtigung (Abs. 1) festgestellt worden, so sind die Kosten der Untersuchung vom Untersuchten zu tragen. Das gleiche gilt im Falle der Feststellung einer Suchtgifteinträchtigung. Ist eine Blutabnahme auf Verlangen einer im Abs. 7 genannten Person vorgenommen worden, so sind die Kosten der Blutabnahme und der Bestimmung des Blutalkoholgehaltes ohne Rücksicht auf das Untersuchungsergebnis von der betreffenden Person zu tragen.“

9. § 7 Abs. 1 und 2 haben zu lauten:

„(1) Der Lenker eines Fahrzeuges hat so weit rechts zu fahren, wie ihm dies unter Bedachtnahme auf die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zumutbar und 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) Wenn es die Verkehrssicherheit erfordert, insbesondere in unübersichtlichen Kurven, vor Fahrbahnkuppen, bei ungenügender Sicht, beim Überholwerden und bei Gegenverkehr, hat der Lenker eines Fahrzeuges am rechten Fahrbahnrand zu fahren; er darf dabei aber nicht Personen gefährden oder Sachen beschädigen.“

10. § 8 Abs. 1 hat zu lauten:

„(1) Nebenfahrbahnen sind zum Ziehen oder Schieben von Handwagen, Handkarren oder Handschlitten sowie zum Schieben von einspurigen Fahrzeugen, wie Fahrrädern, Motorfahrrädern („Mopeds“) und Motorrädern, zu benützen; sonst dürfen sie, sofern sich aus Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen nichts anderes ergibt, nur zum Zu- oder Abfahren benutzt werden. Nebenfahrbahnen dürfen nur in der dem zunächst gelegenen Fahrstreifen der Hauptfahrbahn entsprechenden Fahrtrichtung befahren werden, sofern sich aus Straßenverkehrszeichen nichts anderes ergibt.“

11. § 9 Abs. 3 und 4 haben zu lauten:

„(3) Ist an einer geregelten Kreuzung auf der Fahrbahn eine Haltelinie (§ 55 Abs. 2) angebracht, so darf beim Anhalten nur bis an diese Haltelinie herangefahren werden.

(4) Ist an einer Kreuzung das Vorschriftenzeichen „Halt vor Kreuzung“ (§ 52 Z. 11) und auf der Fahrbahn eine Haltelinie angebracht, so ist an dieser Haltelinie anzuhalten.“

12. § 11 Abs. 2 hat zu lauten:

„(2) Der Lenker eines Fahrzeuges hat die bevorstehende Änderung der Fahrtrichtung oder den bevorstehenden Wechsel des Fahrstreifens rechtzeitig anzudecken, daß sich andere Straßenbenutzer auf den angezeigten Vorgang einstellen können. Er hat die Anzeige zu beenden, wenn er sein Vorhaben ausgeführt hat oder von ihm Abstand nimmt.“

13. § 12 Abs. 1 bis 3 haben zu lauten:

„(1) Beabsichtigt der Lenker eines Fahrzeuges nach links einzubiegen, so hat er das Fahrzeug, nachdem er sich davon überzeugt hat, daß niemand zum Überholen angesetzt hat, auf den der Fahrbahnmitte zunächst gelegenen Fahrstreifen seiner Fahrtrichtung, auf Einbahnstraßen jedoch auf den linken Fahrstreifen der Fahrbahn zu lenken.

(2) Beabsichtigt der Lenker eines Fahrzeuges nach rechts einzubiegen, so hat er das Fahrzeug auf den rechten Fahrstreifen seiner Fahrtrichtung zu lenken.

(3) Beabsichtigt der Lenker eines Fahrzeuges geradeaus zu fahren, so darf er hiezu jeden Fahrstreifen seiner Fahrtrichtung benützen.“

14. § 13 Abs. 2 hat zu laufen:

„(2) Auf Kreuzungen ist beim Linkseinbiegen nach dem Einordnen (§ 12) bis unmittelbar vor die Kreuzungsmitte vorzufahren; sobald es der Gegenverkehr zuläßt, ist einzubiegen, wobei am Kreuzungsmittelpunkt links vorbeizufahren ist, sofern sich aus Bodenmarkierungen oder aus Hilfszeichen (§ 41) nichts anderes ergibt.“

15. § 15 Abs. 2 lit. a hat zu laufen:

„a) Fahrzeuge, deren Lenker die Absicht anzeigen, nach links einzubiegen oder zum linken Fahrbahnrand zuzufahren und die Fahrzeuge links eingeordnet haben.“

16. § 15 Abs. 5 hat zu laufen:

„(5) Der Lenker eines Fahrzeuges, das überholt wird, darf die Geschwindigkeit nicht erhöhen, sobald ihm der Überholvorgang angezeigt worden ist (Abs. 3) oder er den Überholvorgang nach den Verkehrsverhältnissen sonst wahrgenommen haben mußte. Dies gilt nicht für die Führer von Schienenfahrzeugen.“

17. § 17 Abs. 3 hat zu laufen:

„(3) Das Vorbeifahren an Fahrzeugen, die vor Schutzwegen anhalten, um Fußgängern das Überqueren der Straße zu ermöglichen, oder an Fahrzeugen, die anhalten, um den Verkehr auf einer Querstraße oder Gleisanlage nicht zu behindern (§ 18 Abs. 3), ist verboten.“

495 der Beilagen

9

18. § 22 Abs. 2 hat zu lauten:

„(2) Die Abgabe von Schallzeichen (Abs. 1) ist unbeschadet der Bestimmungen über das Hupverbot (§ 43 Abs. 2) verboten, wenn es die Sicherheit des Verkehrs nicht erfordert. Schallzeichen dürfen insbesondere vor Kirchen und gekennzeichneten Schulen und Krankenhäusern sowie zur Nachtzeit nicht länger als unbedingt nötig gegeben werden.“

19. § 23 Abs. 5 hat zu lauten:

„(5) Bevor der Lenker das Fahrzeug verläßt, hat er es so zu sichern, daß es nicht abrollen kann.“

20. § 24 Abs. 1 lit. d und e haben zu lauten:

- ,,d) im Bereich von weniger als 5 m vom nächsten Schnittpunkt einander kreuzender Fahrbahnräder,
- e) im Haltestellenbereich eines Massenbeförderungsmittels, das ist der Bereich innerhalb von 15 m vor und nach den Haltestellentafeln, während der Betriebszeiten des Massenbeförderungsmittels,“

21. § 26 Abs. 1 hat zu lauten:

„(1) Die Lenker solcher Fahrzeuge, die nach den kraftfahrrichtlichen Bestimmungen mit Blaulicht und Schallzeichen mit Aufeinanderfolge verschieden hoher Töne ausgestattet sind, dürfen diese Signale nur bei Gefahr im Verzuge, zum Beispiel auf Fahrten zum und vom Ort der dringenden Hilfeleistung oder zum Ort des sonstigen dringenden Einsatzes, verwenden. Das Blaulicht dürfen sie aus Gründen der Verkehrssicherheit auch am Ort der Hilfeleistung oder des sonstigen Einsatzes verwenden.“

22. § 27 Abs. 1 hat zu lauten:

„(1) Die Lenker von Streufahrzeugen und Schneeräumgeräten sowie von Arbeitsmaschinen und sonstigen Fahrzeugen, die zum Zwecke des Straßenbaues, der Straßenpflege, der Straßenreinigung oder der Instandhaltung der öffentlichen Beleuchtung oder der Straßenbahnanlagen verwendet werden (Fahrzeuge des Straßendienstes), sind bei Arbeitsfahrten nicht an die Bestimmungen über das Verhalten bei Bodenmarkierungen (§ 9) und über das Einordnen (§ 12) und nicht an Halte- und Parkverbote (§§ 24 und 46 Abs. 4 lit. c) 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.“

23. Im § 27 Abs. 2 hat die Zitierung „§ 26 Abs. 4“ richtig „§ 26 Abs. 5“ zu lauten.

24. § 28 Abs. 2 hat zu lauten:

„(2) Sofern sich aus den Bestimmungen des § 19 Abs. 2 bis 6 über den Vorrang nichts anderes ergibt, haben beim Herannähern eines Schienenfahrzeuges andere Straßenbenützer die Gleise jedenfalls so rasch wie möglich zu verlassen, um dem Schienenfahrzeug Platz zu machen; beim Halten auf Gleisen müssen die Lenker während der Betriebszeiten der Schienenfahrzeuge entweder im Fahrzeug oder in dessen unmittelbarer und leicht erreichbarer Nähe verbleiben, um dieser Verpflichtung nachkommen zu können. Unmittelbar vor und unmittelbar nach dem Vorüberfahren eines Schienenfahrzeugs dürfen die Gleise nicht überquert werden. Bodenmarkierungen für das Einordnen der Fahrzeuge vor Kreuzungen sind ungeachtet der Bestimmungen dieses Absatzes zu beachten.“

25. § 30 Abs. 6 hat zu lauten:

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

26. § 32 Abs. 7 hat zu lauten:

„(7) Die Bestimmungen der Abs. 1 bis 6 gelten nicht für das Zeichen „Andreaskreuz“ (§ 50 Z. 6 d); hiefür sind die eisenbahnrechtlichen Vorschriften maßgebend.“

27. Dem § 35 wird folgender Abs. 3 angefügt:

„(3) Die Behörde hat auf Antrag dessen, der einen im Abs. 1 bezeichneten Gegenstand anzu bringen beabsichtigt, durch Bescheid festzustellen, ob durch die Verwirklichung des Vorhabens eine Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs im Sinne des Abs. 2 zu erwarten ist.“

28. § 37 Abs. 1 hat zu laufen:

„(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 einem Schutzweg oder einer Haltelinie, sonst vor der Kreuzung anzuhalten oder, wenn ihnen das Anhalten 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.“

10

495 der Beilagen

29. Im § 38 Abs. 1 hat der erste Satz zu lauten:

„Gelbes Licht gilt unbeschadet der Vorschriften des § 53 Z. 10 a als Zeichen für „Halt“.“

30. § 41 Abs. 1 hat zu lauten:

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

31. § 42 Abs. 3 hat zu lauten:

„(3) Von dem im Abs. 2 angeführten Verbot sind Fahrten ausgenommen, die ausschließlich der Beförderung von Schlacht- oder Stechvieh oder leicht verderblichen Lebensmitteln, der Getränkeversorgung in Ausflugsgebieten, unaufschiebbaren Reparaturen an Kühlanlagen, dem Abschleppdienst, der Pannenhilfe, dem Einsatz in Katastrophenfällen, dem Einsatz von Fahrzeugen des Straßenerhalters zur Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs oder der Instandsetzung oder der Kontrolle der Gleise oder Oberleitungen dienen, sowie Fahrten im Ortsgebiet an den letzten beiden Samstagen vor dem 24. Dezember.“

32. § 48 Abs. 4 hat zu laufen:

„(4) Die senkrechte Entfernung des unteren Randes des Straßenverkehrszeichens von der Ebene der Fahrbahn darf bei seitlicher Anbringung nicht mehr als 2'20 m und nicht weniger als 0'60 m betragen. Wird das Straßenverkehrszeichen zusätzlich oberhalb der Fahrbahn angebracht, so darf die senkrechte Entfernung des unteren Randes von der Ebene der Fahrbahn nicht mehr als 4'50 m betragen. In Ortsgebieten 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.“

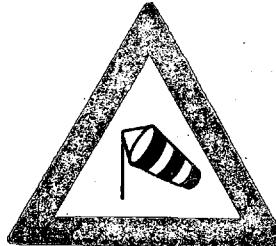
33. Im § 50 Z. 6 b hat die Erklärung des Zeichens zu laufen:

„Dieses Zeichen kündigt einen nicht durch Schranken gesicherten Eisenbahnübergang an; es ist vor jedem solchen Bahnübergang, ausgenommen bei Straßenbahnen im Ortsgebiet, anzubringen. Die Behörde kann die Anbringung des Zeichens bei Bahnübergängen von Anschluß- oder Materialbahnen erlassen, wenn diese durch Bewachung gesichert werden und die Zeichen des Bewachungsorganes für den Straßenbenützer rechtzeitig erkennbar sind.“

34. § 50 Z. 6 e hat zu entfallen.

35. Im § 50 wird nach Z. 10 folgende Z. 10 a eingefügt:

,10 a. „SEITENWIND“



Dieses Zeichen zeigt Stellen an, auf denen häufig starker Seitenwind auftritt, dessen Stärke und Richtung durch einen Windsack angezeigt werden kann.“

36. Im § 52 Z. 2 hat die Erklärung des Zeichens zu laufen:

„Dieses Zeichen zeigt an, daß die Einfahrt verboten ist.“

37. Im § 52 Z. 7 a hat die Erklärung des Zeichens zu laufen:

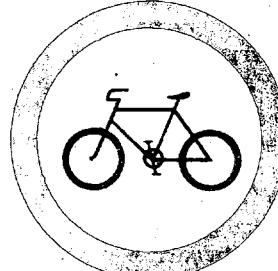
„Dieses Zeichen zeigt an, daß das Fahren mit Lastfahrzeugen verboten ist. Die Gewichtsangabe bedeutet, daß das Verbot nur für ein Lastfahrzeug gilt, wenn das Gesamtgewicht des Lastfahrzeugs oder das Gesamtgewicht eines mitgeführten Anhängers das im Zeichen angegebene Gewicht überschreitet.“

38. Im § 52 Z. 7 b hat die Erklärung des Zeichens zu laufen:

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

39. Im § 52 wird nach Z. 8 b folgende Z. 8 c eingefügt:

,8 c. „FAHRVERBOT FÜR FAHRRÄDER“



Dieses Zeichen zeigt an, daß das Fahren mit Fahrrädern verboten ist; das Schieben dieser Fahrzeuge ist jedoch gestattet.“

495 der Beilagen

11

40. Im § 52 Z. 9 c hat die Erklärung des Zeichens zu lauten:

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

41. Im § 52 Z. 10 a hat in der Überschrift der Klammerausdruck „(ERLAUBTE GESCHWINDIGKEIT)“ richtig „(ERLAUBTE HOCHSTGESCHWINDIGKEIT)“ zu lauten.

42. Im § 52 Z. 11 hat die Erklärung des Zeichens zu lauten:

„Dieses Zeichen ordnet an, daß vor einer Kreuzung anzuhalten und gemäß § 19 Abs. 4 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 vor allem 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.“

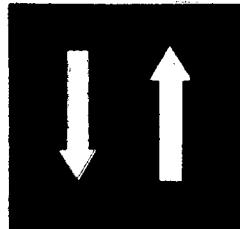
43. Dem § 52 wird folgende Z. 18 angefügt:
,18. „UNTERFÜHRUNG“



Dieses Zeichen zeigt an, daß Fußgänger die Unterführung benutzen müssen und die Fahrbahn nicht überqueren dürfen.

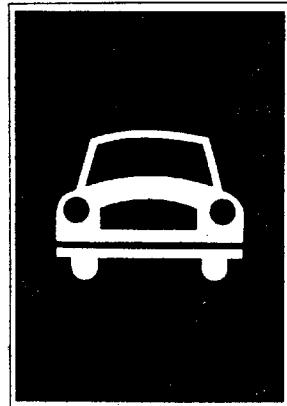
44. Im § 53 wird nach Z. 7 folgende Z. 7 a eingefügt:

,7 a. „WARTEPFLICHT FÜR GEGENVERKEHR“



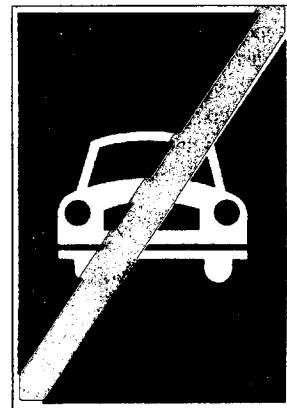
Dieses Zeichen zeigt an, daß der Lenker eines entgegenkommenden Fahrzeuges gemäß § 52 Z. 5 zu warten hat.

45. § 53 Z. 8 c hat zu lauten:
,8 c. „AUTOSTRASSE“



Dieses Zeichen zeigt den Beginn einer Autstraße an.

46. § 53 Z. 8 d hat zu lauten:
,8 d. „ENDE DER AUTOSTRASSE“



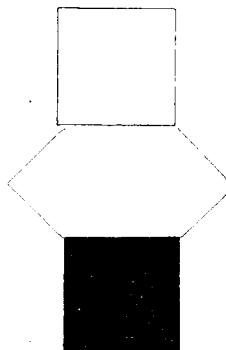
Dieses Zeichen zeigt das Ende einer Autostraße an.

47. Im § 53 Z. 9 a hat der erste Satz der Erklärung des Zeichens zu lauten:

„Dieses Zeichen zeigt den Beginn und den Verlauf einer Vorrangstraße an.“

48. Im § 53 wird nach Z. 10 folgende Z. 10 a eingefügt:

,10 a. „STRASSENBAHN BIEGT BEI GELB EIN“

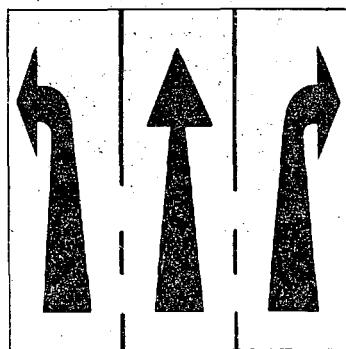


12

495 der Beilagen

Dieses Zeichen an einem Abspanndraht für Oberleitungen von Schienenfahrzeugen zeigt an, daß auf geregelten Kreuzungen Schienenfahrzeuge bei „Gelb“ nach der durch die gelbe Spitze angezeigten Richtung einbiegen.

49. Dem § 53 wird folgende Z. 23 angefügt:
„23. „VORANZEIGER FÜR EINORDNEN“



Dieses Zeichen zeigt an, wie sich der Lenker eines Fahrzeuges vor der nächsten Kreuzung auf Grund der dort angebrachten Bodenmarkierungen einzuordnen haben wird. Orientierungsgaben können beigefügt werden.

50. § 55 Abs. 2 und 3 haben zu lauten:

„(2) Längs- oder Quermarkierungen, die ein Verbot oder ein Gebot bedeuten, wie Sperrlinien (§ 9 Abs. 1), Haltelinien vor Kreuzungen (§ 9 Abs. 3 und 4) oder Querlinien vor Schutzwegen (§ 56 Abs. 3), und Längsmarkierungen, die dazu dienen, den Fahrbahnrand anzudeuten (Randlinien), sind als nicht unterbrochene Linien auszuführen.

„(3) Längs- oder Quermarkierungen, die dazu dienen, den Verkehr zu leiten oder zu ordnen (Leit- oder Ordnungslinien) und Längsmarkierungen, die dazu dienen, die Fahrbahn von anderen Verkehrsflächen, wie Einmündungen, Ausfahrten u. dgl., abzugrenzen (Begrenzungslinien), sind als unterbrochene Linien auszuführen.“

51. § 55 Abs. 6 hat zu lauten:

„(6) Bodenmarkierungen zur Regelung des sich bewegenden Verkehrs, ausgenommen Randlinien, Begrenzungslinien, Schutzwegen und Querlinien vor Schutzwegen, sind in gelber Farbe, solche zur Regelung des ruhenden Verkehrs sowie Randlinien, Begrenzungslinien, Schutzwegen und Querlinien vor Schutzwegen sind in weißer Farbe auszuführen. Bodenmarkierungen zur Kennzeichnung (Begrenzung) von Kurzparkzonen (§ 25) sind jedoch in weißer und blauer Farbe auszuführen.“

52. Im § 60 Abs. 3 hat der erste Satz zu lauten:

„Während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder Nebel oder wenn es die Witterung sonst erfordert, sind Fahrzeuge auf der Fahrbahn zu beleuchten; ausgenommen hiervon sind Fahrräder, die geschoben werden.“

53. § 68 Abs. 3 lit. a hat zu lauten:

„a) auf einem Fahrrad freihändig zu fahren oder die Füße während der Fahrt von den Treteinrichtungen zu entfernen,“

54. § 71 Abs. 4 und 5 haben zu laufen:

„(4) Das Gesamtgewicht (§ 2 Abs. 1 Z. 20) eines Fuhrwerkes darf unter Bedachtnahme auf die Beschaffenheit der Straße und ihrer Neigungsverhältnisse und unter Bedachtnahme auf die Länge der zu befahrenden Strecke sowie auf die Art und Beschaffenheit des Fahrzeugs und auf die Witterungsverhältnisse die Leistungsfähigkeit des Gespannes nicht übersteigen. Das Gesamtgewicht eines einspännigen Fuhrwerkes darf 2 t, das eines zweispännigen Fuhrwerkes 4,8 t nicht überschreiten. Werden bei Fuhren in einem ebenen Gelände besonders kräftige Pferde verwendet, so darf das Gesamtgewicht für einspänige Fuhrwerke bis 2,5 t und für zweispänige Fuhrwerke bis 5,5 t betragen. Im ebenen Gelände und bei Verwendung luftbereifter und mit Wälzlagern ausgestatteter Fuhrwerke darf das Gesamtgewicht um ein Drittel erhöht werden.“

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

55. Im § 72 Abs. 2 hat der zweite Satz zu entfallen.

56. Im § 72 Abs. 4 hat der Klammerausdruck „(Abs. 2)“ richtig „(Abs. 3)“ zu laufen.

57. § 74 Abs. 4 hat zu laufen:

„(4) Geschirr und Zügel müssen zweckmäßig sein und sich in gutem Zustand befinden. Die Verwendung von Gabelzügen ist verboten.“

58. Im § 76 Abs. 1 hat der erste Satz zu laufen:

„Fußgänger haben, auch wenn sie Kinderwagen oder Rollstühle schieben oder ziehen, auf Gehsteigen oder Gehwegen zu gehen; sie dürfen nicht überraschend die Fahrbahn betreten.“

59. § 77 Abs. 1 hat zu laufen:

„(1) Geschlossene Züge von Fußgängern, insbesondere geschlossene Verbände des Bundesheeres oder des Sicherheitsdienstes, Prozessionen, Leichenbegägnisse und sonstige Umzüge haben die

495 der Beilagen

13

Fahrbahn zu benützen. Für geschlossene Kinder- oder Schülergruppen gilt dies jedoch nur dann, wenn Gehsteige, Gehwege oder Straßenbankette nicht vorhanden sind. Geschlossene Züge von Fußgängern dürfen über Brücken und Stege nicht im Gleichschritt marschieren. Für die Benützung der Fahrbahn durch solche Züge gelten die Bestimmungen des II. Abschnittes sinngemäß.“

60. § 84 Abs. 3 hat zu lauten:

„(3) Die Behörde hat Ausnahmen von dem im Abs. 2 enthaltenen Verbot zu bewilligen, wenn das Vorhaben einem vordringlichen Bedürfnis der Straßenbenützer dient oder für diese immerhin von erheblichem Interesse ist und vom Vorhaben eine Beeinträchtigung des Straßenverkehrs nicht zu erwarten ist.“

61. § 89 Abs. 2 hat zu laufen:

„(2) Ist ein mehrspuriges Fahrzeug auf einer Freilandstraße auf einer unübersichtlichen Straßenstelle, bei durch Witterung bedingter schlechter Sicht, Dämmerung oder Dunkelheit zum Stillstand gelangt, so hat der Lenker diesen Umstand unverzüglich den Lenkern anderer auf dem verlegten Fahrstreifen herannahender Fahrzeuge durch Aufstellung einer geeigneten Warneinrichtung anzuzeigen. Diese Warneinrichtung ist auf dem verlegten Fahrstreifen in einer der Verkehrssicherheit entsprechenden Entfernung vom Fahrzeug so aufzustellen, daß sich der Lenker eines herannahenden Fahrzeuges rechtzeitig auf das Verkehrshindernis einstellen kann. Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau hat durch Verordnung die zur Warnung geeigneten Einrichtungen, deren Beschaffenheit, Ausstattung, Farbe, Abmessungen und sonstige zu ihrer Wahrnehmbarkeit erforderlichen Eigenschaften zu bestimmen.“

62. Im § 92 Abs. 1 hat der erste Satz zu laufen:

„Jede gröbliche oder die Sicherheit der Straßenbenützer gefährdende Verunreinigung der Straße durch feste oder flüssige Stoffe, insbesondere durch Schutt, Kehricht, Abfälle und Unrat aller Art, sowie das Ausgießen von Flüssigkeiten bei Gefahr einer Glatteisbildung ist verboten.“

63. § 94 Abs. 1 lit. c hat zu laufen:

„c) die Bezirksverwaltungsbehörde, sofern sich aus lit. d oder aus den Bestimmungen des § 95 über die Zuständigkeit von Bundespolizeibehörden nichts anderes ergibt,
1. zur Handhabung der Verkehrspolizei, das ist die Überwachung der Einhaltung straßenpolizeilicher Vorschriften und die unmittelbare Regelung des Verkehrs insbesondere durch Arm- oder Lichtzei-

chen, soweit nicht besondere Verkehrsverhältnisse, wie insbesondere auf der Autobahn, oder besondere Verkehrsspitzen eine über den Verwaltungsbezirk hinausreichende Handhabung der Verkehrspolizei erfordern,

2. zur Sicherung des Schulweges (§ 97 a),
3. zur Führung des Verzeichnisses von Bestrafungen (§ 96 Abs. 7),
4. zur Erlassung von Verordnungen und Bescheiden, die nicht über den örtlichen Wirkungsbereich dieser Behörde hinauswirken,
5. für Hinweise auf Gefahren und sonstige verkehrswichtige Umstände innerhalb des örtlichen Wirkungsbereiches dieser Behörde,“

64. § 95 Abs. 1 lit. a hat zu laufen:

„a) die Handhabung der Verkehrspolizei (§ 94 Abs. 1 lit. c Z. 1), soweit nicht besondere Verkehrsverhältnisse, wie insbesondere auf der Autobahn, oder besondere Verkehrsspitzen eine über den örtlichen Wirkungsbereich der Bundespolizeibehörde hinausreichende Handhabung der Verkehrspolizei erfordern,“

65. Im § 95 Abs. 1 wird nach lit. g der Punkt durch einen Beistrich ersetzt und dem Abs. 1 folgende lit. h angefügt:

„h) die Sicherung des Schulweges (§ 97 a).“

66. § 96 Abs. 2 hat zu laufen:

„(2) Die Behörde hat alle zwei Jahre unter Beiziehung des Straßenerhalters alle angebrachten Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs daraufhin zu überprüfen, ob sie noch erforderlich sind. Nicht mehr erforderliche Einrichtungen dieser Art sind zu entfernen.“

67. § 97 Abs. 3 hat zu laufen:

„(3) Die Organe der Straßenaufsicht sind, wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs erfordert, berechtigt, einzelnen Straßenbenützern für den Einzelfall Anordnungen für die Benützung der Straße zu erteilen, und zwar auch solche, die von den sonstigen diesbezüglichen Bestimmungen abweichen. Diese Anordnungen dürfen

- a) nur gegeben werden, wenn ihre Befolgung ohne Gefährdung von Personen und ohne Beschädigung von Sachen möglich ist,
- b) nur befolgt werden, wenn dies ohne Gefährdung von Personen und ohne Beschädigung von Sachen möglich ist.“

68. Nach § 97 wird folgender § 97 a eingefügt:

„§ 97 a. Sicherung des Schulweges.

(1) Die Behörde kann auf Vorschlag oder nach Anhörung der Leitung eines Kindergartens oder einer Schule geeignete Personen (z. B. Lehrer oder Erziehungsberechtigte) mit der Regelung des Verkehrs nach Maßgabe des Abs. 3 betrauen; sie hat den betrauten Personen einen Ausweis, aus dem die Betrauung hervorgeht, auszuführen.

(2) Die betrauten Personen sind mit einem geeigneten Signalstab sowie mit einer gut wahrnehmbaren Schutzausrüstung auszustatten, die sie während der Verkehrsregelung zu tragen haben. Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau hat durch Verordnung die Ausführung, Beschaffenheit, Farbe und sonstige zur Wahrnehmbarkeit erforderlichen Eigenschaften des Signalstabes und der Schutzausrüstung zu bestimmen.

(3) Die betrauten Personen dürfen durch deutlich erkennbare Zeichen mit dem Signalstab die Lenker von Fahrzeugen zum Anhalten auffordern, um Kindern das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Die betrauten Personen dürfen diese Verkehrsregelung nur an Straßenstellen, an denen der Verkehr nicht durch Lichtzeichen geregelt wird, und nur ausüben

- a) in der unmittelbaren Umgebung von Gebäuden, in denen Schulen, die von Kindern unter 15 Jahren besucht werden, oder Kindergärten untergebracht sind, aber nur auf Fahrbahnstellen, die von Kindern in der Regel auf dem Schulweg (Weg zum oder vom Kindergarten) überquert werden, oder
- b) als Begleitung von geschlossenen Kindergruppen.

(4) Den Anordnungen (Abs. 3) der betrauten Personen ist Folge zu leisten.“

69. § 99 Abs. 2 lit. d hat zu lauten:

„d) wer im Bereich von Fahrbahnkuppen oder unübersichtlichen Kurven auf den von den Lenkern herannahender Fahrzeuge zu be-

nützenden Fahrstreifen hält oder parkt oder wer auf Vorrangstraßen außerhalb von Ortsgebieten während der Dunkelheit, bei starkem Nebel oder bei sonstiger Sichtbehinderung parkt (§ 24) oder ein Verkehrshindernis nicht kennzeichnet (§ 89),“

70. § 99 Abs. 6 lit. a hat zu lauten:

„a) wenn durch die Tat lediglich Sachschaden entstanden ist und die Behörde hiervon vom Beschädiger oder von einem der Beschädiger ohne unnötigen Aufschub verständigt wurde (§ 4 Abs. 5),“

Artikel II.

(1) Dieses Bundesgesetz tritt, sofern sich aus Abs. 2 und Art. I Z. 7 nichts anderes ergibt, am 1. Oktober 1964 in Kraft.

(2) Z. 64 und 65 des Art. I treten in den einzelnen Ländern mit dem Inkrafttreten eines entsprechenden Landesgesetzes (Art. 15 Abs. 4 B.-VG.), frühestens jedoch gleichzeitig mit den übrigen Bestimmungen dieses Bundesgesetzes in Kraft. Mit der Vollziehung dieser Bestimmungen ist das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Inneres betraut.

(3) Hinsichtlich des Art. I Z. 7 letzter Satz ist das Bundesministerium für soziale Verwaltung mit der Wahrnehmung der Rechte des Bundes gemäß Art. 15 Abs. 8 des Bundes-Verfassungsgesetzes betraut.

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

(5) Die bisher geltenden Richtzeichen betreffend die Autostraße (§ 53 Z. 8 c und 8 d) sind bis 31. Dezember 1965 durch die diesem Bundesgesetz entsprechenden Richtzeichen (Art. I Z. 45 und 46) zu ersetzen; die bisher geltenden Richtzeichen sind bis zu ihrem Austausch zu beachten.

/ 2

Entschließung

Gemäß § 24 Abs. 1 lit. d im Zusammenhang mit § 24 Abs. 2 StVO. 1960 gilt das Halte- und Parkverbot im Bereich von Kreuzungen nur insoweit, als sich aus Bodenmarkierungen nichts anderes ergibt. Der im Gesetz vorgesehene Halte- und Parkverbotsbereich kann daher im Bereich von Kreuzungen durch Bodenmarkierungen eingeschränkt werden. Bodenmarkierungen können vom Straßenerhalter angebracht werden.

In Anbetracht der Parkraumnot wird die Bundesregierung ersucht, die Landesregierungen darauf hinzuweisen, daß die Gebietskörperschaften, welche Straßenerhalter sind, von der Möglichkeit der Schaffung weiteren Parkraumes auch im Bereich von Kreuzungen durch Anbringung entsprechender Bodenmarkierungen Gebrauch machen mögen.