

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

3. 5. 1963

Regierungsvorlage

**Bundesgesetz vom
mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960
abgeändert und ergänzt wird (Straßenver-
kehrsordnungsnovelle 1963 — StVO.-Nov.
1963).**

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

2. Im § 5 Abs. 4 hat der erste Satz zu lauten:

„Die Organe der Straßenaufsicht sind weiters berechtigt, einem im öffentlichen Sanitätsdienst stehenden Arzt oder einem diensthabenden Arzt eines öffentlichen Krankenhauses zwecks Feststellung des Grades der Alkoholeinwirkung vorzuführen.“

3. § 5 Abs. 5 hat zu lauten:

„(5) Wer einem im Abs. 4 genannten Arzt zwecks Feststellung des Grades der Alkoholeinwirkung vorgeführt worden ist, hat sich dieser Untersuchung zu unterziehen.“

4. § 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 Straßenbenützer 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 Überholtwerden und bei Gegenverkehr hat der Lenker eines Fahrzeuges am rechten Fahrbahnrand zu fahren; er darf hiebei aber nicht Personen gefährden oder Sachen beschädigen.“

5. § 8 Abs. 1 hat zu lauten:

„(1) Nebenfahrbahnen dürfen nur zum Zu- und Abfahren benützt werden; sie sind ferner zum Ziehen oder Schieben von Handwagen, Handkarren oder Handschlitten sowie zum Schieben von Fahrrädern zu benützen. Sie dürfen nur in der der zunächst gelegenen Hälfte der Hauptfahrbahn entsprechenden Fahrtrichtung befahren werden.“

6. § 11 Abs. 2 hat zu lauten:

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

7. § 12 Abs. 1 hat 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 Fahrbahnhälfte, auf Einbahnstraßen jedoch auf den linken Fahrstreifen der Fahrbahn zu lenken.“

8. § 12 Abs. 3 hat zu lauten:

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

9. § 13 Abs. 2 hat zu lauten:

„(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.“

10. § 15 Abs. 2 lit. a hat zu lauten:

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

11. § 23 Abs. 5 hat zu lauten:

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

12. § 30 Abs. 2 hat zu lauten:

„(2) Wirtschaftsführen mit Zugmaschinen, die auf gerader waagrechter Fahrbahn eine Geschwindigkeit von 10 km/h nicht zu überschreiten vermögen, dürfen nur von Personen gelenkt werden, die mindestens 16 Jahre alt sind und die erforderliche körperliche und geistige Eignung besitzen.“

13. Dem § 35 ist folgender Abs. 3 anzufügen:

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

14. § 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 oder dem Einsatz von Fahrzeugen der Straßenverwaltungen zur Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs dienen, sowie Fahrten im Ortsgebiet am Silbrenen und Goldenen Sonntag und dem jeweiligen Vortag.“

15. § 50 Z. 6 b hat zu lauten:

„6 b. „BAHNÜBERGANG OHNE SCHRANKEN“ (Aussehen des Zeichens: Gleichseitiges Dreieck mit rotem Rand und schwarzer Lokomotiv-Silhouette auf weißem Grund).

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.“

16. § 50 Z. 6 e hat zu entfallen.

17. Im § 53 ist nach Z. 7 folgende Z. 7 a einzufügen:

„7 a. „WARTEPFLICHT FÜR GEGENVERKEHR“ (Aussehen des Zeichens: Viereck mit blauem Grund, links roter Pfeil nach unten, rechts weißer Pfeil nach oben).

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

18. § 53 Z. 8 c hat zu lauten:

„8 c. „AUTOSTRASSE“ (Aussehen des Zeichens: Viereck mit blauem Grund und weißer PKW-Silhouette).

Dieses Zeichen zeigt den Beginn einer Autostraße an.“

19. § 53 Z. 8 d hat zu lauten:

„8 d. „ENDE DER AUTOSTRASSE“ (Aussehen des Zeichens: Wie 8 c, jedoch mit rotem Schrägstrich von links unten nach rechts oben).

Dieses Zeichen zeigt das Ende einer Autostraße an.“

20. Im § 53 Z. 9 a hat der erste Satz zu lauten:

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

21. § 53 Z. 11 hat zu lauten:

„11. „SACKGASSE“ (Aussehen des Zeichens: Wie bisher geltendes Zeichen, jedoch mit rotem Querbalken am Ende des die Sackgasse anzeigenden weißen Balkens.)

Dieses Zeichen zeigt an, daß die Durchfahrt durch eine Straße nicht möglich ist. Es kann der Anlage der Straße entsprechend ausgeführt und angebracht werden.“

22. 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 hievon sind Fahrräder, die geschoben werden.“

23. Im § 66 Abs. 6 haben der zweite und dritte Satz zu entfallen.

24. § 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,“

97 der Beilagen

3

25. § 69 hat zu lauten:

„§ 69. Benützung von Motorfahr-
rädern.

Den Lenkern von Motorfahrrädern ist ver-
boten:

- a) Das Nebeneinanderfahren mit anderen Motorfahrrädern oder Fahrrädern,
- b) Motorfahrräder neben einem anderen Motorfahrrad oder Fahrrad zu schieben,
- c) dieselbe Straße oder dieselben Straßenzüge innerhalb eines örtlichen Bereiches ohne zwingenden Grund mehrmals hintereinander zu befahren,
- d) den Motor am Stand länger als unbedingt notwendig laufen zu lassen.“

26. § 71 Abs. 4 und 5 haben zu lauten:

„(4) Das Gesamtgewicht (§ 2 Abs. 1 Z. 20) eines Fuhrwerkes darf unter Bedachtnahme auf die Beschaffenheit der Straße und ihrer Steigungsverhältnisse und unter Bedachtnahme auf die Länge der zu befahrenden Strecke sowie auf die Art und Beschaffenheit des Fahrzeuges und auf die Witterungsverhältnisse die Leistungsfähigkeit des Gespannes nicht übersteigen. Das Gesamtgewicht eines einspännigen Fuhrwerkes darf 2 t, das eines zweispännigen Fuhrwerkes 4,8 t nicht überschreiten. Werden bei Führen in einem ebenen Gelände besonders kräftige Pferde verwendet, so darf das Gesamtgewicht für einspännige Fuhrwerke bis 2,5 t und für zweispännige 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.“

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

28. Im § 76 Abs. 1 hat der erste Satz zu lauten:

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

29. § 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 immer-

hin von erheblichem Interesse ist und vom Vorhaben eine Beeinträchtigung des Straßenverkehrs nicht zu erwarten ist.“

30. § 89 Abs. 2 hat zu lauten:

„(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. Hinsichtlich der Ausführung der Warneinrichtung gilt § 34 Abs. 1 sinngemäß.“

31. § 94 Abs. 1 lit. c hat zu lauten:

„c) die Bezirksverwaltungsbehörde zur Handhabung der Verkehrspolizei, das ist die Überwachung der Einhaltung straßenpolizeilicher Vorschriften und die unmittelbare Regelung des Verkehrs insbesondere durch Arm- oder Lichtzeichen, ferner zur Führung des Verzeichnisses von Bestrafungen (§ 96 Abs. 7), zur Erlassung von Verordnungen und Bescheiden, die nicht über den örtlichen Wirkungsbereich dieser Behörde hinauswirken, und für Hinweise auf Gefahren und sonstige verkehrswichtige Umstände innerhalb des örtlichen Wirkungsbereiches dieser Behörde, es sei denn, daß sich aus lit. d oder aus den Bestimmungen des § 95 über die Zuständigkeit von Bundespolizeibehörden etwas anderes ergibt.“

32. § 95 Abs. 1 lit. a hat zu lauten:

„a) die Handhabung der Verkehrspolizei (§ 94 Abs. 1 lit. c),“

Artikel II.

(1) Dieses Bundesgesetz — ausgenommen Art. I Z. 23 und Z. 25 — tritt am 1. Jänner 1964 in Kraft; Z. 23 und Z. 25 des Art. I treten am 1. Juli 1964 in Kraft.

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

(3) Mit der Vollziehung des Artikels I Z. 32 ist das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Inneres betraut.

Erläuternde Bemerkungen

Mit 1. Jänner 1961 ist die Straßenverkehrsordnung 1960 in Kraft getreten. Seither ist eine stetige Abnahme der Verkehrsunfälle mit Personenschaden zu verzeichnen. Während im Jahre 1960 die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Personen noch 1.918 betragen hat, sank sie 1961 auf 1.640 und im Jahre 1962 weiter auf 1.596. Die Zahl der Verletzten sank von 65.141 im Jahre 1960 auf 55.414 im Jahre 1962. Wenn dabei die Steigerung des Kraftfahrzeugbestandes um fast 200.000 Fahrzeuge in den Jahren 1961 und 1962 in Betracht gezogen wird, so gewinnt die aufgezeigte erfreuliche Verringerung der Verkehrsunfalltoten und -verletzten um so mehr Bedeutung. Es ist wohl anzunehmen, daß zu dieser Entwicklung in erheblichem Maß die mit der Straßenverkehrsordnung 1960 vorgenommene Neuregelung der Straßenverkehrsvorschriften beigetragen hat, die sich somit im wesentlichen bewährt hat.

Im Hinblick auf internationale Vereinbarungen, insbesondere die Vereinbarung der Europäischen Verkehrsministerkonferenz in Paris vom 3. April 1962 über die Vereinheitlichung der Straßenverkehrsvorschriften (im folgenden kurz Pariser Vereinbarung genannt) und die vereinbarte Änderung des Genfer Protokolls über Straßenverkehrszeichen (im folgenden kurz Genfer Vereinbarung genannt), ist allerdings die Änderung einzelner Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung 1960 notwendig geworden. Diesem Zweck dient zunächst die vorliegende Gesetzesnovelle. Aus diesem Anlaß sollen aber auch vereinzelte Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung 1960, die in ihrer Anwendung nicht den erwarteten Erfolg gebracht oder zu unnötigen Schwierigkeiten und Mißverständnissen Anlaß gegeben haben, entsprechend geändert oder aufgehoben werden.

Im einzelnen wird zu dem Entwurf bemerkt:

Zu Z. 1:

Die Änderung der Begriffsbestimmung dient der Angleichung an die bezügliche Begriffsbestimmung des Kraftfahrzeuggesetzes 1963.

Zu Z. 2:

Es hat sich gezeigt, daß insbesondere auf dem Land im öffentlichen Sanitätsdienst stehende Ärzte zur Feststellung des Grades der Alkoholeinwirkung nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten und Zeitverlust zur Verfügung stehen. Da gerade die Sicherungsmaßnahmen gegen Beeinträchtigung durch Alkohol von besonderer Wichtigkeit sind, sollen künftig auch diensthabende Ärzte eines öffentlichen Krankenhauses zur Feststellung des Grades der Alkoholeinwirkung und gegebenenfalls zur Blutabnahme herangezogen werden. Dies wird in der Regel dann der Fall sein, wenn der im Verdacht der Alkoholisierung stehende Lenker wegen Verletzungen in das Krankenhaus eingeliefert worden ist.

Zu Z. 3:

Die Neufassung ist auf Grund der Änderung des § 5 Abs. 4 bedingt.

Zu Z. 4:

Die Änderung des § 7 Abs. 1 und 2 dient der Klarstellung. Grundsätzlich soll der Lenker eines Fahrzeuges so weit rechts fahren, als ihm dies zumutbar und ohne Beeinträchtigung anderer Verkehrsteilnehmer möglich ist. Bei besonderen Verkehrsverhältnissen (Abs. 2) soll aber der Lenker verpflichtet sein, sein Fahrzeug unmittelbar entlang des rechten Fahrbahnrandes zu lenken; er hat dabei allerdings seine Fahrweise so einzurichten, daß andere Verkehrsteilnehmer (insbesondere Fußgänger) nicht gefährdet und Sachen nicht beschädigt werden.

Die bisherige Bestimmung des Abs. 2, wonach unter anderem auch vor dem Halten oder Parken „ausnahmslos“ am rechten Fahrbahnrand zu fahren war, gestattete scheinbar nicht das Zufahren zur linken Fahrbahnseite. Da dies aber — wie sich im übrigen schon aus § 7 Abs. 4 ergibt — nicht beabsichtigt ist und auch der Pariser Vereinbarung widersprechen würde, war Abs. 2 auch diesbezüglich entsprechend zu ändern.

97 der Beilagen

5

Zu Z. 5:

Die geltende Regelung über die Benützung von Nebenfahrbahnen hat hinsichtlich des Durchfahrens — teils auch mit Rücksicht auf die Unklarheiten hinsichtlich des Vorranges — zu mehrfachen Unfällen, insbesondere mit Motorfahrzeugern, geführt. Nebenfahrbahnen sollen daher künftig nur noch zum Zu- und Abfahren benützt werden dürfen; sie sind aber jedenfalls zum Ziehen oder Schieben von Handwagen, Handkarren oder Handschlitten sowie zum Schieben von Fahrrädern zu benützen.

Zu Z. 6 und Z. 7:

Die vorgesehenen Ergänzungen betreffend die Beendigung der Anzeige der Fahrtrichtung und das Einordnen auf Einbahnstraßen gründen sich auf die Pariser Vereinbarung und dienen, soweit es das Einordnen auf Einbahnstraßen betrifft, der Verdeutlichung der geltenden Regelung.

Zu Z. 8:

Die vorgesehene Neuregelung, derzufolge bei beabsichtigter Geradeausfahrt jeder Fahrstreifen benützt werden darf, entspricht den Bedürfnissen der Praxis und dient der besseren Ausnutzung der vorhandenen Verkehrsflächen und der Erhöhung der Leistungsfähigkeit einer Kreuzung. Die vorgesehene Regelung gilt allerdings nur insoweit, als nicht durch Bodenmarkierungen (§ 9 Abs. 6) etwas anderes angeordnet wird.

Zu Z. 9:

Es soll nunmehr entgegen der bisherigen Regelung das sogenannte „tangential“ Linkseinbiegen, das sich bewährt hat und einen wesentlich flüssigeren Linkseinbiegeverkehr ermöglicht, allgemein eingeführt werden (sofern sich aus Bodenmarkierungen oder aus Hilfszeichen nichts anderes ergibt), zumal ein flüssigerer Linkseinbiegeverkehr im Interesse der Verkehrssicherheit gelegen ist und sich bei der gebotenen Aufmerksamkeit auch aus dem Gegenverkehr keine besonderen Gefahren ergeben können.

Zu Z. 10:

Die hier vorgesehene Neufassung, wonach das Rechtsüberholen erst zulässig sein wird, wenn der Lenker eines Fahrzeuges nicht nur das Linksabbiegen oder -zufahren angezeigt, sondern das Fahrzeug auch links eingeordnet hat, gründet sich auf die Pariser Vereinbarung.

Zu Z. 11:

Die Bestimmung des § 23 Abs. 5, wonach der Lenker verpflichtet ist, das Fahrzeug vor dem Verlassen so zu sichern, daß es von Unbefugten nicht in Bewegung gesetzt werden kann, kommt praktisch nur für Kraftfahrzeuge in Betracht.

Für diese Fahrzeuge wird daher eine entsprechende Bestimmung im neuen Kraftfahrzeuggesetz vorgesehen, während für andere Fahrzeuge diese Vorschrift aufgehoben werden soll. Diese Neuregelung entspricht damit auch bereits einer vorgesehenen diesbezüglichen Vereinbarung der Europäischen Verkehrsministerkonferenz.

Zu Z. 12:

Die Änderung dient der Angleichung an die bezüglichen Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes 1963.

Zu Z. 13:

Mit der hier vorgesehenen Ergänzung, betreffend die Erlassung eines Feststellungsbescheides, soll den in Betracht kommenden Interessenten die Möglichkeit gegeben werden, allenfalls verfehlte Aufwendungen zu vermeiden.

Zu Z. 14:

Im Interesse der Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs war hier ausdrücklich eine Ausnahme für Einsatzfahrzeuge der Straßenverwaltung (zum Zwecke der Sand- oder Salzstreuung u. dgl.) vorzusehen.

Zu Z. 15:

Nach dem bisherigen Wortlaut war das Zeichen für einen unbeschränkten Bahnübergang vor jedem solchen Bahnübergang anzubringen. Künftig soll die Verpflichtung zur Anbringung dieses Zeichens im Hinblick auf die tatsächlich gegebenen Gefahren für unbeschränkte Bahnübergänge von Anschluß- oder Materialbahnen entfallen, wenn diese Übergänge durch Bewachung gesichert und die entsprechenden Zeichen des Bewachungsorganes rechtzeitig erkennbar sind. Diese Regelung ist auch auf Grund des Art. 15 Z. 7 des Genfer Protokolls über Straßenverkehrszeichen, BGBl. Nr. 222/1955, gerechtfertigt.

Zu Z. 16:

Das bisher unter § 50 Z. 6 e angeführte Zeichen ist international unbekannt und soll daher entfallen.

Zu Z. 17 bis 21:

Die Änderung und Ergänzung der Richtzeichen gründet sich auf die Genfer Vereinbarung.

Zu Z. 22:

Die beabsichtigte Ausnahme für Fahrräder, die geschoßen werden, entspricht bereits einer vorgesehenen diesbezüglichen Vereinbarung der Europäischen Verkehrsministerkonferenz und ist im übrigen in den derzeitigen technischen Gegebenheiten der Fahrradbeleuchtung begründet.

Zu Z. 23 und Z. 25:

Nach dem neuen Kraftfahrgesetz sollen Motorfahrräder als Kraftfahrzeuge gelten, so daß dann für sie allgemein die Bestimmungen für Kraftfahrzeuge anzuwenden sein werden. In der Straßenverkehrsordnung waren für Motorfahrräder nur die Sondervorschriften straßenpolizeilichen Inhaltes zu belassen.

Zu Z. 24:

Die Ergänzung gründet sich auf die Pariser Vereinbarung.

Zu Z. 26:

Die Änderungen gründen sich auf die Änderung des § 2 Abs. 1 Z. 20.

Zu Z. 27:

Die Bestimmung über eine Mindestbreite der Felgen ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht erforderlich und führte lediglich zu unnötigen Beschränkungen bei der Ausrüstung von Fahrwerken. Sie wird daher aufgehoben.

Zu Z. 28:

Die bisherige Bestimmung, wonach Fußgängern das Betreten der Fahrbahn überhaupt verboten ist, wenn auf dem Gehsteigrand eine ununterbrochene gelbe Längsmarkierung (Sperrlinie) angebracht ist, wird aufgehoben, weil in anderen Staaten eine solche Längsmarkierung am Gehsteigrand eine ganz andere Bedeutung hat, nämlich die, daß hier das Parken verboten ist.

Gleichzeitig war eindeutig klarzustellen, daß Personen, die Kinderwagen oder Rollstühle schieben oder ziehen, als Fußgänger zu gelten haben.

Zu Z. 29:

Die bisherige Bestimmung des § 84 Abs. 3 hat sich im Hinblick auf den stets zunehmenden

Fremdenverkehr als zu streng erwiesen. Künftig sollen unter der Voraussetzung, daß eine Beeinträchtigung des Straßenverkehrs nicht zu erwarten ist, auch für Ankündigungen Ausnahmen bewilligt werden dürfen, die zwar nicht einem vordringlichen Bedürfnis der Straßenbenützer dienen, aber doch für sie von erheblichem Interesse sind (zum Beispiel Hinweise ohne Reklamecharakter auf Fremdenverkehrseinrichtungen oder besondere Sehenswürdigkeiten und Hinweise auf Beginnzeiten für Gottesdienste).

Zu Z. 30:

Mit der hier vorgesehenen Neuregelung soll aus Gründen der Verkehrssicherheit die Verpflichtung zur Anzeige eines Verkehrshindernisses durch eine geeignete Warneinrichtung festgelegt werden. Gleichzeitig wird festgelegt, in welcher Weise diese Warneinrichtung aufzustellen ist. Welche Warneinrichtungen als geeignet anzusehen sind und wie diese beschaffen sein müssen, soll im Verordnungswege festgelegt werden. Es ist hier insbesondere an die Einführung des bereits im Ausland bewährten Warndreieckes gedacht; allerdings soll die Anbringung anderer geeigneter Warneinrichtungen nicht ausgeschlossen sein.

Zu Z. 31 und Z. 32:

Die Ergänzung dient der Klarstellung und Vereinheitlichung.

Zu Art. II:

Im Hinblick auf den Zusammenhang einzelner Bestimmungen mit dem Kraftfahrgesetz 1963 soll die vorliegende Straßenverkehrsordnungsnovelle gleichzeitig mit diesem in Kraft gesetzt werden. Dabei war auf das Inkrafttreten der Bestimmungen über Motorfahrräder besonders Bedacht zu nehmen.