

879 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XI. GP.

15. 5. 1968

Regierungsvorlage

**Bundesgesetz vom XXXXXXXXXXXX,
mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960
neuerlich abgeändert und ergänzt wird
(3. Straßenverkehrsnovelle —
3. StVO.-Novelle)**

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Die Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159, in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 204/1964 und BGBl. Nr. 229/1965 wird abgeändert und ergänzt wie folgt:

1. § 2 Abs. 1 Z. 20 hat zu lauten:

„20. Gesamtgewicht eines Fahrzeuges (Anhängers): das Gewicht des stillstehenden, fahrbereiten Fahrzeuges (Anhängers) samt Ladung, dem Lenker und allen gleichzeitig beförderten Personen;“

2. § 16 Abs. 1 lit. d hat zu lauten:

„d) auf und unmittelbar vor Schutzwegen, sofern nicht der Verkehr im Bereiche des Schutzweges durch Arm- oder Lichtzeichen geregelt wird.“

3. § 19 Abs. 4 hat zu lauten:

„(4) Ist vor einer Kreuzung das Gefahrenzeichen „Achtung Vorrangverkehr“ (§ 50 Z. 5) oder das Vorschriftszeichen „Halt vor Kreuzung“ (§ 52 Z. 11) angebracht, so ist sowohl den von rechts als auch den von links kommenden Fahrzeugen der Vorrang zu geben. Ist jedoch auf einer Zusatztafel (§ 54) ein besonderer Verlauf einer Vorrangstraße dargestellt, so ist den Fahrzeugen, die auf dem dargestellten Straßenzug kommen, von anderen Fahrzeugen der Vorrang zu geben, gleichgültig, ob jene dem Straßenzug folgen oder ihn verlassen; ansonsten gilt Abs. 1. Beim Vorschriftszeichen „Halt vor Kreuzung“ ist überdies anzuhalten.“

4. § 19 Abs. 8 hat zu lauten:

„(8) Der Lenker eines Fahrzeuges darf auf seinen Vorrang verzichten. Der Verzicht ist dem Wartepflichtigen deutlich erkennbar zu machen. Das Zum-Stillstand-Bringen eines Fahrzeuges aus welchem Grunde immer, insbesondere auch in Befolgung eines gesetzlichen Gebotes (zum Beispiel § 17 Abs. 3, § 18 Abs. 3 und § 19 Abs. 4), gilt als Verzicht auf den Vorrang. Das Zum-Stillstand-Bringen eines Schienenfahrzeuges in Haltestellen gilt jedoch nicht als Verzicht auf den Vorrang.“

5. § 23 Abs. 2 hat zu lauten:

„(2) Außerhalb von Parkplätzen ist ein Fahrzeug, sofern sich aus Bodenmarkierungen (§ 9 Abs. 7) nichts anderes ergibt, zum Halten oder Parken am Rande der Fahrbahn und parallel zum Fahrbahnrand aufzustellen. Einspurige Fahrzeuge sind unter Beachtung der Bestimmungen des Abs. 1 am Fahrbahnrand schräg aufzustellen. Ist auf Grund von Bodenmarkierungen das Aufstellen von Fahrzeugen auf Gehsteigen vorgesehen, so dürfen auf diesen Flächen nur Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht (§ 2 Abs. 1 Z. 20) von nicht mehr als 2500 kg aufgestellt werden.“

6. § 23 Abs. 6 hat zu lauten:

„(6) Unbespannte Fuhrwerke sowie Anhänger ohne ziehendes Fahrzeug dürfen in der Regel nur während des Beladens oder Entladens auf der Fahrbahn stehen gelassen werden. Ansonsten dürfen die genannten Fahrzeuge nur dann auf der Fahrbahn stehen gelassen werden, wenn sie nach der Ladetätigkeit nicht sofort entfernt werden können oder wenn die Entfernung eine unbillige Wirtschafterschwernis wäre. Für das Aufstellen der genannten Fahrzeuge gelten die Bestimmungen über das Halten und Parken sinngemäß. Bei unbespannten Fuhrwerken ist die Deichsel abzunehmen oder gesichert in eine solche Stellung zu bringen, daß niemand gefährdet oder behindert wird.“

7. § 24 Abs. 1 lit. c hat zu lauten:

„c) auf Schutzwegen und, wenn deren Benützung nicht durch Lichtzeichen geregelt ist, 5 m vor dem Schutzweg aus der Sicht des ankommenden Verkehrs,“

8. § 24 Abs. 3 lit. f hat zu entfallen.

9. Dem § 26 Abs. 1 ist folgender Satz anzufügen:

„Außer bei Gefahr im Verzuge dürfen diese Signale soweit als notwendig nur noch verwendet werden zur Abwicklung eines protokollarisch festgelegten Programms für Staatsbesuche, Staatsakte, Staatsbegräbnisse, Überreichungen des Beglaubigungsschreibens u. dgl.“

10. Im § 27 hat im Abs. 3 der Klammerausdruck „(§ 24)“ zu entfallen.

11. § 29 Abs. 2 und 3 haben zu lauten:

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

(3) Werden durch Fahrzeuge des Bundesheeres besondere Transporte, wie die Beförderung gefährlicher Güter, oder Transporte, die hinsichtlich der Abmessungen und des Gesamtgewichtes einer besonderen Genehmigung nach den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen bedürfen, durchgeführt, oder befindet sich eine Fahrzeugkolonne des Bundesheeres auf einer Einsatzübungsfahrt und ist eine Verkehrsregelung durch Organe der Straßenaufsicht nicht möglich, so dürfen besonders geschulte und ausgerüstete Soldaten, insbesondere auf Freilandstraßen, im Rahmen der ihnen erteilten Befehle die zur Ordnung innerhalb der Kolonne und zur Gewährleistung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des übrigen Verkehrs erforderlichen Maßnahmen treffen. Hierbei können auch Armzeichen (§ 37) gegeben werden, die jedoch einer bestehenden behördlichen Verkehrsregelung nicht widersprechen dürfen. Die Straßenbenützer haben den Anordnungen solcher Soldaten Folge zu leisten, wenn dies ohne Gefährdung von Personen und ohne Beschädigung von Sachen möglich ist.“

12. § 33 erhält die Überschrift:

„§ 33. Anbringung auf benachbarten Grundstücken“

13. § 38 hat zu lauten:

§ 38. Bedeutung der Lichtzeichen

(1) Gelbes nicht blinkendes Licht gilt unbeschadet der Vorschriften des § 53 Z. 10 a über das Einbiegen der Straßenbahn bei gelbem Licht als Zeichen für „Halt“. Bei diesem Zeichen haben die Lenker herannahender Fahrzeuge unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 7 anzuhalten:

a) wenn eine Haltelinie vorhanden ist, vor der Haltelinie;

b) wenn ein Schutzweg (§ 2 Abs. 1 Z. 12) ohne Haltelinie vorhanden ist, vor dem Schutzweg;

c) wenn eine Kreuzung (§ 2 Abs. 1 Z. 17) ohne Schutzweg und ohne Haltelinie vorhanden ist, vor der Kreuzung.

(2) Fahrzeuglenker, die sich bei gelbem nicht blinkendem Licht bereits auf der Kreuzung befinden, haben diese so rasch wie ihnen dies möglich und erlaubt ist, zu verlassen. Fahrzeuglenker, denen das Anhalten nach Abs. 1 nicht möglich ist, haben weiterzufahren. Beim Einbiegen nach links ist den entgegenkommenden geradeaus fahrenden sowie den entgegenkommenden nach rechts einbiegenden Fahrzeugen der Vorrang zu geben. Fahrzeuge, die von Hauptfahrbahnen kommen, haben den Vorrang gegenüber Fahrzeugen, die aus Nebenfahrbahnen kommen.

(3) Blinkendes gelbes Licht bedeutet „Vorsicht“.

(4) Grünes Licht gilt als Zeichen für „Freie Fahrt“. Bei diesem Zeichen haben die Lenker von Fahrzeugen, wenn es die Verkehrslage zuläßt, weiterzufahren oder einzubiegen. Beim Einbiegen dürfen Fußgänger, welche die Fahrbahn im Sinne der für sie geltenden Regelung (§ 76 Abs. 3) überqueren, und die Benutzer der freigegebenen Fahrstreifen weder behindert noch gefährdet werden. Beim Einbiegen nach links ist den entgegenkommenden geradeaus fahrenden sowie den entgegenkommenden nach rechts einbiegenden Fahrzeugen der Vorrang zu geben. Fahrzeuge, die von Hauptfahrbahnen kommen, haben den Vorrang gegenüber Fahrzeugen, die aus Nebenfahrbahnen kommen.

(5) Rotes Licht gilt als Zeichen für „Halt“. Bei diesem Zeichen haben die Lenker von Fahrzeugen unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 7 an den in Abs. 1 bezeichneten Stellen anzuhalten.

(6) Grünes blinkendes Licht bedeutet das unmittelbar bevorstehende Ende des Zeichens für „Freie Fahrt“. Gleichzeitig mit dem roten Licht leuchtendes gelbes Licht bedeutet „Halt“ im Sinne des roten Lichtes und kündigt an, daß das Zeichen für „Freie Fahrt“ unmittelbar folgen wird.

879 der Beilagen

3

(7) Leuchtende grüne Pfeile gelten als Zeichen für „Freie Fahrt“ im Sinne des grünen Lichtes. In die Leuchtfläche des gelben nicht blinkenden Lichtes schwarz eingezeichnete Pfeile gelten als Zeichen für „Halt“ im Sinne des gelben nicht blinkenden Lichtes. In die Leuchtfläche des roten Lichtes schwarz eingezeichnete Pfeile gelten als Zeichen für „Halt“ im Sinne des roten Lichtes. Die Pfeilspitzen zeigen jeweils die Richtung an, für welche die Zeichen gelten.

(8) Auf verkehrsreichen Straßen dürfen, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert, überdies auch andere, in ihrer Bedeutung leicht erkennbare, den vorstehenden Absätzen entsprechende Lichtzeichen zur gesonderten Regelung des Verkehrs auf einzelnen Fahrstreifen oder für bestimmte Gruppen von Straßenbenützern, zum Beispiel für Fußgänger, verwendet werden.

14. § 39 Abs. 2 hat zu lauten:

„(2) Die Anlagen zur Abgabe von Lichtzeichen sind deutlich erkennbar anzubringen. Bei Vorhandensein mehrerer Fahrstreifen ist sowohl eine getrennte als auch eine unterschiedliche Regelung für verschiedene Fahrstreifen oder Fahrtrichtungen zulässig (Spurensignalisation). Der Abstand zwischen dem unteren Rand des Gehäuses und der Fahrbahn darf bei Anordnung am Fahrbahnrand nicht weniger als 2 m und nicht mehr als 3'50 m, bei Lichtanlagen über der Fahrbahn nicht weniger als 4'50 m und nicht mehr als 5'50 m betragen. Die Anbringung zusätzlicher Signale an anderen Stellen ist zulässig.“

15. § 43 Abs. 1 hat zu lauten:

„(1) Die Behörde hat für bestimmte Straßen oder Straßenstrecken oder für Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes durch Verordnung

- a) wenn ein Elementarereignis bereits eingetreten oder nach den örtlich gewonnenen Erfahrungen oder nach sonst erheblichen Umständen mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist, die zum Schutze der Straßenbenützer oder zur Verkehrsabwicklung erforderlichen Verkehrsverbote oder Verkehrsbeschränkungen zu erlassen;
- b) wenn und insoweit es die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des sich bewegenden oder die Ordnung des ruhenden Verkehrs, die Lage, Widmung, Pflege, Reinigung oder Beschaffenheit der Straße oder die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines an der Straße gelegenen Gebäudes oder Gebietes erfordert

1. dauernde oder vorübergehende Verkehrsverbote oder Verkehrsbeschränkungen,

insbesondere die Erklärung von Straßen zu Einbahnstraßen, Maß-, Gewicht- oder Geschwindigkeitsbeschränkungen, Halte- oder Parkverbote u. dgl., zu erlassen,

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

c) wenn ein begründetes wirtschaftliches Interesse von einem oder von mehreren unterliegenden Unternehmungen vorliegt, Straßenstellen für die unbedingt notwendige Zeit und Strecke für Ladetätigkeiten durch Parkverbote, wenn jedoch eine Ladetätigkeit unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Abstellflächen und deren beste Ausnutzung erfahrungsgemäß durch ein Parkverbot nicht gewährleistet ist, durch Halteverbote freizuhalten (Ladezonen).“

16. § 43 Abs. 8 hat zu entfallen.

17. § 43 Abs. 9 hat zu entfallen.

18. Nach § 44 werden folgende §§ 44 a und 44 b eingefügt:

„§ 44 a. Vorausgeplante Verkehrsmaßnahmen.“

(1) Wenn auf Grund von Verkehrsbeobachtungen, Verkehrszählungen oder Verkehrserfahrungen aus Anlaß vorhersehbarer Ereignisse oder Umstände Verkehrsverhältnisse zu erwarten sind, für deren Bewältigung besondere Verkehrsmaßnahmen (Verkehrsverbote, Verkehrsbeschränkungen, Verkehrserleichterungen) notwendig sind, hat die Behörde diese unter Bedachtnahme auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des sich bewegenden und die Ordnung des ruhenden Verkehrs durch Verordnung zu bestimmen.

(2) Die Verordnung nach Abs. 1 hat zu enthalten:

- a) Die Bestimmung der Strecke, auf der die Verkehrsmaßnahmen wirksam werden sollen,
- b) die Festsetzung der Zeiten, in denen die Verkehrsmaßnahmen wirksam werden sollen,
- c) die Voraussetzungen, unter denen die Verkehrsmaßnahmen wirksam werden sollen,
- d) die in Betracht kommenden Verkehrsmaßnahmen, wie Geschwindigkeitsbeschränkungen,

kungen, Fahrverbote, Einfahrtverbote, Beschränkungen für Halten und Parken, Einbahnregelungen, Ausnahmen von bestehenden Verkehrsverboten oder Verkehrsbeschränkungen u. dgl.

(3) Verordnungen nach Abs. 1 treten mit der Anbringung oder Sichtbarmachung der ihnen entsprechenden Straßenverkehrszeichen in Kraft. Die Behörde hat die Person, Dienststelle oder Unternehmung zu bestimmen, welche die Straßenverkehrszeichen anzubringen oder sichtbar zu machen hat. Die Aufstellung oder Sichtbarmachung der Straßenverkehrszeichen ist der Behörde unverzüglich zur Kenntnis zu bringen; diese hat den Zeitpunkt der erfolgten Anbringung oder Sichtbarmachung in einem Aktenvermerk (§ 16 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1950) festzuhalten.

§ 44 b. Unaufschiebbare Verkehrsbeschränkungen

(1) Im Falle der Unaufschiebbarkeit dürfen die Organe der Straßenaufsicht oder des Straßenerhalters nach Erfordernis eine besondere Verkehrsregelung durch Anweisungen an die Straßenbenützer oder durch Anbringung von Verkehrsampeln oder Signalscheiben veranlassen oder eine der in § 43 Abs. 1 lit. b Z. 1 und 2 bezeichneten Maßnahmen durch Anbringung der entsprechenden Straßenverkehrszeichen mit der Wirkung treffen, als ob die Veranlassung oder Maßnahme von der Behörde getroffen worden wäre. Dies gilt insbesondere,

- a) wenn ein Elementarereignis bereits eingetreten oder nach den örtlich gewonnenen Erfahrungen oder nach sonst erheblichen Umständen mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist,
- b) bei unvorhersehbar aufgetretenen Straßen- oder Baugebrechen u. dgl.,
- c) bei unvorhersehbar eingetretenen Ereignissen, wie zum Beispiel Brände, Unfälle, Ordnungsstörungen u. dgl., die besondere Verkehrsverbote oder Verkehrsbeschränkungen oder eine besondere Verkehrsregelung (zum Beispiel Einbahnverkehr, abwechselnder Gegenverkehr, Umleitungen u. dgl.) erfordern.

(2) Ist der Grund für die Veranlassung oder Maßnahme weggefallen, so hat das nach Abs. 1 tätig gewordene Organ oder dessen Dienststelle die Veranlassung oder Maßnahme aufzuheben.

(3) Von der Veranlassung oder Maßnahme und von deren Aufhebung ist die Behörde von der Dienststelle des nach Abs. 1 tätig gewordenen Organs unverzüglich zu verständigen. Die Be-

hörde hat diese Verständigungen in einem Aktenvermerk (§ 16 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1950) festzuhalten.

(4) Unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 2 hat die Behörde von der Dienststelle des nach Abs. 1 tätig gewordenen Organs die Aufhebung der Veranlassung oder Maßnahme zu verlangen, wenn der Grund dafür weggefallen ist oder die Veranlassung oder Maßnahme gesetzwidrig oder sachlich unrichtig ist.“

19. § 45 Abs. 2 hat zu lauten:

„(2) In anderen als den in Abs. 1 bezeichneten Fällen kann die Behörde Ausnahmen von Geboten oder Verboten, die für die Benützung der Straße gelten, auf Antrag bewilligen, wenn ein erhebliches persönliches oder wirtschaftliches Interesse des Antragstellers eine solche Ausnahme erfordert, oder wenn sich die ihm gesetzlich oder sonst obliegenden Aufgaben anders nicht oder nur mit besonderen Erschwernissen durchführen lassen und eine wesentliche Beeinträchtigung von Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs nicht zu erwarten ist. Eine solche Bewilligung kann auch für alle Straßenbenützer des Antragstellers von der annähernd gleichen Art für die Dauer von höchstens zwei Jahren erteilt werden, wenn für die Dauer dieser Befristung eine erhebliche Änderung der Verkehrsverhältnisse nicht zu erwarten ist.“

20. Im § 50 wird nach Z. 3 folgende Z. 3 a eingefügt:

„3 a. „KREUZUNG MIT KREISVERKEHR“



Dieses Zeichen kann an Stelle des Zeichens nach Z. 3 und nach Maßgabe der Bestimmungen der Z. 3 aufgestellt werden, um eine Kreuzung mit Kreisverkehr anzuzeigen.“

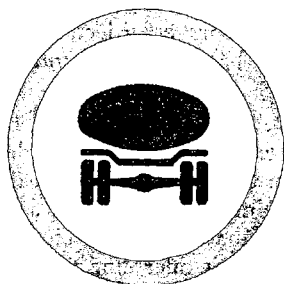
21. Im § 50 hat der letzte Satz der Z. 5 zu entfallen.

22. Im § 50 Z. 11 hat die Erklärung zu lauten:

„Dieses Zeichen kündigt einen Schutzweg (§ 2 Abs. 1 Z. 12) an.“

23. Im § 52 wird nach Z. 7 c folgende Z. 7 d eingefügt:

„7 d. „FAHRVERBOT FÜR TANKFAHRZEUGE““



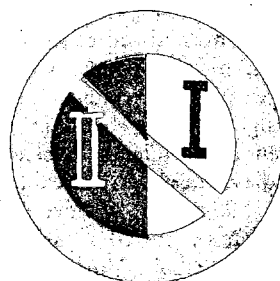
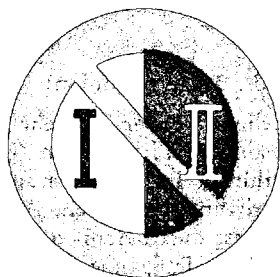
Dieses Zeichen zeigt an, daß das Fahren mit Fahrzeugen, die zur Beförderung von mehr als 1000 l gefährlicher, entzündbarer Flüssigkeiten bestimmt sind, verboten ist, es sei denn, daß es sich um Flüssigkeiten handelt, die dem Betrieb des Fahrzeuges oder seiner Einrichtungen dienen oder in Behältnissen von nicht mehr als 300 l Fassungsraum eingeschlossen sind.“

24. Im § 52 hat die lit. g der Z. 13 zu lauten:

„g) die Zusatztafel mit der Aufschrift „AUSGENOMMEN LADETÄTIGKEIT“ eine Ladezone (§ 43 Abs. 1 lit. c),“

25. Im § 52 wird nach Z. 13 folgende Z. 13 a eingefügt:

„13 a. „WECHSELSEITIGE BESCHRÄNKUNG FÜR HALTEN UND PARKEN““



Diese Zeichen zeigen, sofern sich aus Zusatztafeln nichts anderes ergibt, an, daß an der der Ziffer I entsprechenden Fahrbahnseite an ungeraden, an der der Ziffer II entsprechenden Fahrbahnseite an geraden Tagen das Parken verboten ist. Im übrigen gelten die Bestimmungen der Z. 13 sinngemäß.“

26. Dem § 52 wird nach Z. 18 folgende Z. 19 angefügt:

„19. „VORGESCHRIEBENE MINDESTGESCHWINDIGKEIT““



Dieses Zeichen zeigt an, daß die Lenker von Fahrzeugen unbeschadet der Bestimmungen des § 20 über die Fahrgeschwindigkeit ab dem Standort des Zeichens nicht langsamer fahren dürfen, als mit der im Zeichen angegebenen Anzahl von Kilometern pro Stunde. Das Ende der Strecke, auf der dieses Gebot gilt, ist durch das gleiche Zeichen mit der Zusatztafel „ENDE“ zu kennzeichnen.“

27. Im § 53 hat die lit. f der Einleitung zu lauten:

„f) Voranzeigetafeln (Z. 22 und 23).“

28. Im § 53 Z. 1 a hat die Erklärung des Zeichens zu lauten:

„Dieses Zeichen kennzeichnet einen Parkplatz oder einen Parkstreifen.“

29. Im § 53 wird nach Z. 2 folgende Z. 2 a eingefügt:

„2a. „KENNZEICHNUNG EINES SCHUTZWEGES““



Dieses Zeichen kennzeichnet einen Schutzweg (§ 2 Abs. 1 Z. 12), bei dem ständig betriebene Lichtzeichen zur Regelung des Verkehrs oder zur Abgabe blinkenden gelben Lichtes nicht vorhanden sind. Es ist beim Schutzweg anzubringen, und zwar auf Einbahnstraßen an beiden Seiten, auf anderen Straßen an der rechten Seite. Wenn jedoch die Verkehrssicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird, ist statt der seitlichen Anbringung die Anbringung des Zeichens über dem Schutzweg zulässig.

30. § 55 Abs. 2 hat zu lauten:

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

31. § 55 Abs. 6 hat zu lauten:

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

32. § 55 Abs. 8 hat zu entfallen.

33. § 56 Abs. 3 hat zu lauten:

„(3) Solange es die Verkehrsverhältnisse nicht erfordern, kann von einer Regelung des Verkehrs durch Lichtzeichen bei den in Abs. 2 genannten Schutzwegen Abstand genommen werden. In diesem Falle ist der Schutzweg mit blinkendem gelbem Licht (§ 38 Abs. 3) oder mit dem Richtzeichen nach § 53 Z. 2 a („Kennzeichnung eines Schutzweges“) zu kennzeichnen.“

34. § 56 Abs. 4 hat zu entfallen.

35. § 58 Abs. 1 hat zu lauten:

„(1) Unbeschadet der Bestimmungen des § 5 Abs. 1 darf ein Fahrzeug nur lenken, wer sich in einer solchen körperlichen und geistigen Verfassung befindet, in der er ein Fahrzeug zu beherrschen und die beim Lenken eines Fahrzeuges zu beachtenden Rechtsvorschriften zu befolgen vermag.“

36. § 62 Abs. 4 und 5 haben zu lauten:

„(4) Für eine Ladetätigkeit auf Straßenstellen, wo das Halten verboten ist, ist, sofern sich aus den in § 52 Z. 13 lit. g und h bezeichneten Zu-

satztafeln nichts anderes ergibt, eine Bewilligung erforderlich; gleiches gilt für das Aufstellen von Fahrzeugen auf Gehsteigen für Zwecke einer Ladetätigkeit, es sei denn, daß auf den in Betracht kommenden Stellen gehalten werden darf. Insoweit es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs erfordert, ist die Bewilligung bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen.

(5) Eine Bewilligung nach Abs. 4 ist von der Behörde zu erteilen, wenn die Ladetätigkeit an einer anderen Stelle besonders umständlich wäre und weder eine Beschädigung des Gehsteiges oder seiner Einbauten noch eine Beeinträchtigung der Sicherheit oder eine wesentliche Behinderung des Verkehrs zu befürchten ist. Auf Grund der Bewilligung dürfen nicht nur die Ladetätigkeiten des Antragstellers, sondern auch alle anderen im wesentlichen gleichartigen Ladetätigkeiten ausgeübt werden. Auch ein Organ der Straßenaufsicht darf eine solche Bewilligung erteilen, jedoch nur dann, wenn es sich um einen dringenden Einzelfall handelt und die sonstigen Voraussetzungen zur Erteilung vorliegen; das Aufstellen von Fahrzeugen auf Gehsteigen darf ein Organ der Straßenaufsicht jedoch nicht bewilligen.“

37. Im § 66 Abs. 6 haben der letzte und vorletzte Satz zu entfallen.

38. Im § 69 haben Abs. 1 und Abs. 3 lit. c und d zu entfallen.

39. § 70 Abs. 1 hat zu lauten:

„(1) Der Lenker eines Fuhrwerkes muß, sofern sich aus den Bestimmungen über Wirtschaftsfahren nichts anderes ergibt, mindestens 16 Jahre alt sein.“

40. § 76 Abs. 3 hat zu lauten:

„(3) An Stellen, wo der Verkehr für Fußgänger durch besondere Lichtzeichen (§ 38 Abs. 8) geregelt ist, dürfen Fußgänger nur bei grünem Licht die Fahrbahn überqueren. An Stellen, wo der Verkehr sonst durch Arm- oder Lichtzeichen geregelt ist, dürfen Fußgänger die Fahrbahn nur überqueren, wenn für den Fahrzeugverkehr auf dieser Fahrbahn das Zeichen „Halt“ (§§ 37 Abs. 3 und 38 Abs. 5) gilt. Hält ein Verkehrsposten einen Arm senkrecht nach oben oder leuchtet gelbes, nicht blinkendes Licht, so dürfen Fußgänger die Fahrbahn nicht betreten. Wenn Fußgänger die Fahrbahn in Übereinstimmung mit den Arm- oder Lichtzeichen betreten haben, sich diese Zeichen jedoch ändern, während sich die Fußgänger auf der Fahrbahn befinden, so dürfen sie die Überquerung der Fahrbahn fortsetzen, bei Vorhandensein einer Schutzinsel jedoch nur bis zu dieser.“

879 der Beilagen

7

41. § 76 Abs. 4 hat zu lauten:

„(4) An Stellen, wo der Verkehr weder durch Arm- noch durch Lichtzeichen geregelt wird, dürfen Fußgänger

- a) einen Schutzweg nicht vor einem heranahenden Fahrzeug und für dessen Lenker überraschend betreten,
- b) wenn ein Schutzweg nicht vorhanden ist, erst dann auf die Fahrbahn treten, wenn sie sich vergewissert haben, daß sie hiebei andere Straßenbenützer nicht gefährden.“

42. § 89 erhält die Überschrift:

„§ 89. Kennzeichnung von Verkehrshindernissen“

43. Die Abs. 3, 4 und 5 des § 89 haben zu entfallen.

44. Nach § 89 ist folgender § 89 a einzufügen:

„§ 89 a. Entfernung von Hindernissen

(1) Die Lenker von Fahrzeugen haben dafür zu sorgen, daß Steine oder andere Gegenstände, die unter die Räder des Fahrzeuges gelegt worden sind, um das Abrollen zu verhindern, vor der Weiterfahrt von der Straße entfernt werden. Kann mit einem Fahrzeug wegen einer Betriebsstörung die Fahrt nicht fortgesetzt werden, so hat der Lenker, wenn das Fahrzeug ein Hindernis bildet, für die eheste Entfernung des Fahrzeuges von der Fahrbahn zu sorgen.

(2) Wird durch einen Gegenstand auf der Straße, insbesondere durch ein stehendes Fahrzeug, mag es betriebsfähig oder nicht betriebsfähig sein, durch Schutt, Baumaterial, Hausrat u. dgl. der Verkehr erheblich beeinträchtigt, insbesondere ein Lenker eines Fahrzeuges am Vorbeifahren oder Wegfahren gehindert, oder zeigt sich nach den Umständen des Falles, daß sich der Inhaber des Gegenstandes entledigen wollte, so hat die Behörde die Entfernung des Gegenstandes ohne weiteres Verfahren zu veranlassen.

(3) Im Falle besonderer Dringlichkeit sind auch die Organe der Straßenaufsicht oder des Straßenerhalters berechtigt, die in Abs. 2 bezeichnete Entfernung von Gegenständen vorzunehmen oder vornehmen zu lassen. Dies gilt insbesondere bei Vorliegen der Voraussetzungen für unaufschiebbare Verkehrsbeschränkungen im Sinne des § 44 b.

(4) Von der Entfernung des Gegenstandes nach Abs. 2 und vom Ort der Verbringung ist sowohl die dem Orte der bisherigen Aufstellung oder Lagerung am nächsten gelegene als auch die hiefür örtlich zuständige Polizei- oder Gendarmeriedienststelle unverzüglich zu verständigen. Von einer Entfernung des Gegenstandes nach Abs. 3 ist darüber hinaus die Behörde un-

verzüglich zu verständigen. Die Polizei- bzw. Gendarmeriedienststelle hat die die Verbringung betreffenden Auskünfte zu erteilen.

(5) Sofern der Gegenstand noch nicht übernommen wurde, hat die Behörde innerhalb einer Frist von einer Woche nach Entfernung des Gegenstandes den Eigentümer, im Falle der Entfernung eines zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeuges jedoch den Zulassungsbesitzer, durch Zustellung zu eigenen Händen (§ 24 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1950) aufzufordern, den Gegenstand innerhalb einer Frist von sechs Monaten, gerechnet vom Tage der Zustellung, wieder zu übernehmen. Die Bestimmung des § 29 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1950 über die Zustellung an Personen, deren Wohnung unbekannt ist, gilt in diesem Falle sinngemäß, wenn die Person, an welche die Aufforderung zu richten wäre, nicht festgestellt werden kann.

(6) Nach erfolglosem Ablauf der gemäß Abs. 5 gesetzten Frist geht das Eigentum am entfernten Gegenstand auf den Rechtsträger über, als dessen Organ die Behörde, das Organ der Straßenaufsicht oder des Straßenerhalters bei der Entfernung gehandelt hat. Dieser Eigentumsübergang findet jedoch nicht statt, wenn

- a) der Gegenstand in einem Zeitpunkt aufgestellt oder gelagert worden ist, in dem die Voraussetzungen zur Entfernung nach Abs. 2 oder 3 noch nicht vorlagen und dem Inhaber des Gegenstandes der bevorstehende Eintritt der Voraussetzungen nicht bekannt war und
- b) die Aufstellung oder Lagerung nicht schon von Anbeginn gesetzwidrig war.

(7) Die Entfernung und Aufbewahrung des Gegenstandes erfolgt auf Kosten und Gefahr desjenigen, der im Zeitpunkt der Aufstellung oder Lagerung des Gegenstandes dessen Inhaber war. Die Kosten sind dem Inhaber durch Bescheid aufzuerlegen. Ist der Gegenstand jedoch in einem Zeitpunkt aufgestellt oder gelagert worden, in dem die Voraussetzungen zur Entfernung nach Abs. 2 oder 3 noch nicht vorlagen, so sind die Kosten für die Entfernung, Aufbewahrung und Übernahme des Gegenstandes und die Gefahr der Entfernung und Aufbewahrung von dem Rechtsträger zu tragen, dessen Organ die Entfernung veranlaßt hat, es sei denn, daß dem Inhaber der bevorstehende Eintritt der Voraussetzung bekannt war, oder daß die Aufstellung oder Lagerung von Anbeginn gesetzwidrig war. Eine Kostenvorschreibung nach Ablauf von drei Jahren nach Entfernung des Gegenstandes ist unzulässig.

(8) Durch die Bestimmungen der Abs. 2 bis 7 werden Rechtsvorschriften über gefundene oder vom Eigentümer preisgegebene Sachen nicht berührt.“

45. § 93 Abs. 1 und 2 haben zu lauten:

„(1) Die Eigentümer von Liegenschaften, ebenso wie die Eigentümer von Verkaufshütten haben in Ortsgebieten (§ 2 Abs. 1 Z. 15) dafür zu sorgen, daß die an diesen Liegenschaften bzw. Objekten in nicht größerer Entfernung als 10 m vorbeiführenden Gehsteige oder Gehwege einschließlich der im Zuge dieser Anlagen befindlichen Stiegen in der ganzen Länge in der Zeit von 6 bis 22 Uhr von Schnee und Verunreinigungen gesäubert und bei Schnee und Glätte bestreut sind. Ist ein Gehsteig (Gehweg) nicht vorhanden, so ist der Straßenrand in einer Breite von 1 m zu säubern und zu bestreuen.

(2) Die in Abs. 1 genannten Personen haben ferner dafür zu sorgen, daß überhängende Schneewächten oder Eisbildungen von den Dächern ihrer an der Straße gelegenen Gebäude bzw. Verkaufshütten entfernt werden.“

46. § 93 Abs. 4 hat zu lauten:

„(4) Nach Maßgabe des Erfordernisses des Fußgängerverkehrs, sowie der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des übrigen Verkehrs hat die Behörde, sofern im Einzelfall unter den gleichen Voraussetzungen auf Antrag des nach Abs. 1 oder 5 Verpflichteten nicht die Erlassung eines Bescheides in Betracht kommt, durch Verordnung

- a) die in Abs. 1 bezeichneten Zeiten, in denen die dort genannten Verkehrsflächen von Schnee oder Verunreinigung gesäubert oder bestreut sein müssen, einzuschränken;
- b) die in Abs. 1 bezeichneten Verrichtungen auf bestimmte Straßenteile, insbesondere auf eine bestimmte Breite des Gehsteiges (Gehweges) oder der Straße einzuschränken oder auszudehnen;
- c) zu bestimmen, daß auf gewissen Straßen oder Straßenteilen nicht alle in Abs. 1 genannten Verrichtungen vorgenommen werden müssen;
- d) die Vorsichtsmaßregeln näher zu bestimmen, unter denen die in Abs. 1 und 2 bezeichneten Verrichtungen durchzuführen sind.“

47. § 94 hat zu lauten:

„§ 94. Zuständigkeit des Bundesministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie

Behörde im Sinne dieses Bundesgesetzes ist das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie

1. für die Erlassung der ihm in diesem Bundesgesetz ausdrücklich vorbehaltenen Verordnungen,

2. für die Erlassung von Verordnungen, die sich wenigstens auf den Bereich eines ganzen Bundeslandes erstrecken oder Autobahnen betreffen, sowie für die Erlassung von Verordnungen, mit denen Bundesstraßen zu Autostraßen oder Vorrangstraßen erklärt oder mit Nummern oder Buchstaben versehen werden.“

48. Nach § 94 werden folgende §§ 94 a bis 94 f eingefügt:

„§ 94 a. Zuständigkeit der Landesregierung

(1) Behörde im Sinne dieses Bundesgesetzes ist, sofern sich nicht eine andere Zuständigkeit ergibt, die Landesregierung.

(2) Die Landesregierung hat Organe, die dem Landesgendarmeriekommando angehören oder diesem zugeteilt und in Angelegenheiten des Straßenverkehrs besonders geschult sind, einzusetzen:

- a) auf der Autobahn,
- b) auf verkehrsreichen Straßenzügen,
- c) wenn die Verkehrsverhältnisse diesen Einsatz erfordern,
- d) wenn auf Grund von Verkehrsbeobachtungen, Verkehrszählungen oder Verkehrserfahrungen aus Anlaß vorhersehbarer Ereignisse dieser Einsatz notwendig ist.

§ 94 b. Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörde

Behörde im Sinne dieses Bundesgesetzes ist, sofern der Akt der Vollziehung nur für den betreffenden politischen Bezirk wirksam werden soll und sich nicht die Zuständigkeit der Gemeinde oder der Bundespolizeibehörde ergibt, die Bezirksverwaltungsbehörde

- a) für die Verkehrspolizei, das ist die Überwachung der Einhaltung straßenpolizeilicher Vorschriften und die unmittelbare Regelung des Verkehrs durch Arm- oder Lichtzeichen,
- b) für die Erlassung von Verordnungen und Bescheiden,
- c) für die Entfernung von Hindernissen (§ 89 a),
- d) für Hinweise auf Gefahren und sonstige verkehrswichtige Umstände, unbeschadet des Rechtes des Straßenerhalters nach § 98 Abs. 3,
- e) für die Führung des Verzeichnisses von Bestrafungen nach § 96 Abs. 7,
- f) für die Sicherung des Schulweges (§ 97 a),
- g) für die Anordnung der Teilnahme am Verkehrsunterricht und die Durchführung des Verkehrsunterrichtes (§ 101).

§ 94 c. Übertragener Wirkungsbereich der Gemeinde

(1) Die Landesregierung hat durch Verordnung die von der Bezirksverwaltungsbehörde zu besorgenden, nur das Gebiet einer Gemeinde betreffenden Angelegenheiten, wenn und insoweit dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit und Einfachheit gelegen ist, dieser Gemeinde zu übertragen, die in diesem Falle an die Stelle der Bezirksverwaltungsbehörde tritt. Vor Erlassung der Verordnung ist der Bezirksverwaltungsbehörde Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

(2) Die Übertragung kann sich, sofern sich aus Abs. 3 nichts anderes ergibt, sowohl auf gleichartige einzelne, als auch auf alle im § 94 b bezeichneten Angelegenheiten hinsichtlich einzelner oder aller Straßen beziehen. Angelegenheiten des Verwaltungsstrafverfahrens und des Verkehrsunterrichtes (§ 101) sind von der Übertragung ausgeschlossen. Die Übertragung ist durch Verordnung zu widerrufen oder einzuschränken, wenn die Voraussetzungen, unter denen sie erfolgt ist, überhaupt weggefallen bzw. nicht mehr im seinerzeitigen Umfang gegeben sind.

(3) Die Angelegenheiten der Verkehrspolizei (§ 94 b lit. a) dürfen einer Gemeinde jedoch nur übertragen werden, wenn dort ein Gemeindegewachkörper vorhanden ist. Werden einer Gemeinde hinsichtlich aller oder einzelner Straßen die Angelegenheiten der Verkehrspolizei übertragen, so hat sich die Gemeinde zur Handhabung der Verkehrspolizei auf diesen Verkehrsflächen des Gemeindegewachkörpers zu bedienen.

§ 94 d. Eigener Wirkungsbereich der Gemeinde

Sofern der Akt der Vollziehung nur für das Gebiet der betreffenden Gemeinde wirksam werden und sich auf Straßen, die nach den Rechtsvorschriften weder als Autobahnen, Autostraßen, Bundesstraßen oder Landesstraßen gelten noch diesen Straßen gleichzuhalten sind, beziehen soll, sind folgende Angelegenheiten von der Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich zu besorgen:

1. das Verbot oder die Einschränkung von Wirtschaftsfuhren (§ 30 Abs. 6),
2. die Verpflichtung eines Anrainers, die Anbringung von Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs zu dulden (§ 33 Abs. 1),
3. die Erlassung von Verordnungen nach § 43, womit eine Beschränkung für das Halten und Parken (§ 52 Z. 13 und 13 a) oder ein Huperverbot (§ 52 Z. 14) erlassen wird,
4. Hinweise auf Gefahren und sonstige verkehrswichtige Umstände, unbeschadet des diesbezüglichen Rechtes des Straßenerhalters nach § 98 Abs. 3,

5. die Bewilligung von Ausnahmen (§ 45) von den nach Z. 3 erlassenen Beschränkungen und Verboten,
6. die Bewilligung der Ladetätigkeit nach § 62 Abs. 4 und 5,
7. die Bewilligung von Werbungen und Ankündigungen (§ 84 Abs. 3),
8. die Anweisung eines Platzes zur Ausübung der Bettelmusik (§ 85 Abs. 3),
9. sofern sich nicht aus § 95 die Zuständigkeit der Bundespolizeibehörde ergibt, die Entgegennahme der Anzeigen von Umzügen (§ 86),
10. die Ausnahme vom Verbot des Wintersportes (§ 87),
11. die Bewilligung von Arbeiten (§ 90) einschließlich der Erlassung der durch diese Arbeiten erforderlichen Verkehrsverbote und Verkehrsbeschränkungen,
12. die Verpflichtung, Straßenverunreinigungen zu beseitigen bzw. die Kosten hierfür zu tragen (§ 92 Abs. 3),
13. die Erlassung von Verordnungen und Bescheiden betreffend die Pflichten der Anrainer nach § 93 Abs. 4 und 6,
14. die Sicherung des Schulweges (§ 97 a).

§ 94 e. Verordnungen

Soweit Verordnungen nicht gemäß § 94 vom Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie zu erlassen sind, steht ihre Erlassung den Ländern zu.

§ 94 f. Mitwirkung

(1) Vor Erlassung einer Verordnung ist, außer bei Gefahr im Verzuge, anzuhören:

- a) von der Landesregierung und von der Bezirksverwaltungsbehörde:
 1. die betroffene Gemeinde,
 2. wenn sich der Geltungsbereich einer Verordnung auch auf den örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde erstrecken soll, diese Behörde,
 3. wenn wesentliche Interessen von Mitgliedern einer Berufsgruppe berührt werden, die gesetzliche Interessenvertretung dieser Berufsgruppe;

b) von der Gemeinde (§ 94 c und d):

1. wenn sich der Geltungsbereich einer Verordnung auch auf den örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde erstrecken soll, diese Behörde,
2. wenn wesentliche Interessen von Mitgliedern einer Berufsgruppe berührt werden, die gesetzliche Interessenvertretung dieser Berufsgruppe.

(2) Die Landesregierung und die Bezirksverwaltungsbehörde haben, außer bei Gefahr im

Verzuge, vor Erlassung eines Bescheides in Angelegenheiten, die den örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde oder das Gebiet nur einer Gemeinde berühren, die Bundespolizeibehörde bzw. die Gemeinde anzuhören. Dies gilt jedoch nicht für Strafverfügungen oder Straf Erkenntnisse wegen Übertretungen nach § 99 und für die Anordnung der Teilnahme am Verkehrsunterricht (§ 101). Die Gemeinde (§ 94 c und d) hat, außer bei Gefahr im Verzuge, vor Erlassung eines Bescheides in Angelegenheiten, die den örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde berühren, diese Behörde anzuhören.

(3) Die Anhörung der Gemeinde nach den Abs. 1 und 2 hat zu entfallen, wenn die Gemeinde Straßenerhalter ist. In diesem Falle gilt § 98 Abs. 1.“

49. Im § 95 Abs. 1 hat die lit. h zu lauten:

„h) die Sicherung des Schulweges (§ 97 a), sofern sich nicht die Zuständigkeit der Gemeinde (§ 94 d) ergibt.“

50. § 96 Abs. 4 hat zu lauten:

„(4) Die Behörde hat unter Bedachtnahme auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf Antrag der gesetzlichen Interessenvertretung die Standplätze von Fahrzeugen des Platzfuhrwerks-Gewerbes (Taxi-Gewerbes) sowie des Ausflugswagen-(Stadtrundfahrten-) Gewerbes festzusetzen. Dabei hat sie unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Abstellflächen und deren beste Ausnutzung für diese Standplätze entweder nur das Parken oder für den ganzen Bereich des Standplatzes oder nur für einen Teil desselben auch das Halten zu verbieten. Die Standplätze sind durch das Vorschriftszeichen „Beschränkung für Halten oder Parken“ (§ 52 Z. 13) mit den entsprechenden Zusatztafeln, zum Beispiel mit der Aufschrift „AUSGENOMMEN ... TAXI“, zu kennzeichnen. Die Vorschriften dieses Absatzes gelten sinngemäß auch für die Standplätze des mit Pferden betriebenen Platzfuhrwerks-Gewerbes mit der Maßgabe, daß an Stelle des Ausdruckes „TAXI“ der Ausdruck „FIAKER“ zu verwenden ist.“

51. § 97 hat zu lauten:

„§ 97. Organe der Straßenaufsicht

(1) Die Organe der Straßenaufsicht, insbesondere der Bundessicherheitswache, der Bundesgendarmerie und im Falle des § 94 c Abs. 2 der Gemeindegewachkörper, haben die Verkehrspolizei (§ 94 b lit. a) zu handhaben. In dieser Eigenschaft handeln sie im Namen der jeweils hierfür zuständigen Behörde.

(2) Sofern es sich nicht um Organe der Bundesgendarmerie, der Bundes- oder einer Gemeindegewachkörper handelt, sind die Organe der

Straßenaufsicht von der Behörde auf ihre Dienstpflichten zu vereidigen und mit einem Dienstabzeichen auszustatten. Form, Ausstattung und Tragweise des Dienstabzeichens sind unter Bedachtnahme auf seinen Zweck und seine Erkennbarkeit durch Verordnung zu bestimmen.

(3) Bei Gefahr im Verzuge, wie zum Beispiel bei Bränden oder Unfällen, oder in besonderen Ausnahmefällen, wie zum Beispiel bei Straßenbauten, kann die Behörde, wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs erfordert, außer den Organen der Straßenaufsicht auch andere geeignete Personen mit der Regelung des Verkehrs auf den in Betracht kommenden Straßenteilen vorübergehend betrauen. Sie hat diese Personen nach Möglichkeit mit einer weißen Armbinde kenntlich zu machen und mit einem Ausweis, aus dem diese Betrauung hervorgeht, zu versehen. Wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs erfordert, kann die Behörde auch Organe eines Straßenbahnunternehmens mit der Regelung des Verkehrs im Bereiche von Straßenbahnhaltestellen betrauen.

(4) Die Organe der Straßenaufsicht sowie die nach Abs. 3 betrauten Organe sind, wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des sich bewegenden oder die Ordnung des ruhenden Verkehrs erfordert, berechtigt, einzelnen Straßenbenutzern 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.

(5) Die Organe der Straßenaufsicht sind berechtigt, durch deutlich sichtbare Zeichen Fahrzeuglenker zwecks Lenker- oder Fahrzeugkontrolle oder anderer den Fahrzeuglenker betreffenden Amtshandlungen zum Anhalten aufzufordern. Der Fahrzeuglenker hat der Aufforderung Folge zu leisten.

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

52. § 98 Abs. 1, 2 und 3 haben zu lauten:

„§ 98. Besondere Rechte und Pflichten des Straßenerhalters

(1) Der Straßenerhalter ist in jedem nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes durchzu-

879 der Beilagen

11

führenden Verfahren Partei im Sinne des § 8 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1950; dies gilt jedoch nicht für Verfahren nach § 59 über das Verbot des Lenkens von Fahrzeugen, nach § 65 über die Bewilligung der Benützung von Fahrrädern durch Personen unter 12 Jahren, nach § 99 über die Bestrafung von Übertretungen straßenpolizeilicher Vorschriften, es sei denn, daß auch über privatrechtliche Ansprüche des Straßenerhalters zu entscheiden ist (§ 100 Abs. 6) und nach § 101 über die Verpflichtung zur Teilnahme am Verkehrsunterricht. Vor Erlassung einer Verordnung auf Grund dieses Bundesgesetzes hat die Behörde den Straßenerhalter anzuhören, es sei denn, daß Gefahr im Verzuge ist und er nicht rechtzeitig beteiligt werden kann. Vom Inhalt der Verordnung ist er in jedem Falle in Kenntnis zu setzen.

(2) Der Straßenerhalter hat seine Organe, die mit der Erhaltung, Pflege und Reinigung der Straßen beauftragt sind, mit einer auffallenden Schutzausrüstung auszustatten und sie anzuweisen, diese Ausrüstung während der Dauer der Arbeitsverrichtungen zu tragen. Die Schutzausrüstung braucht auf Straßenstellen, die durch das Gefahrenzeichen „Baustelle“ (§ 50 Z. 9) gekennzeichnet sind, nicht getragen zu werden.

(3) Der Straßenerhalter darf auch ohne behördlichen Auftrag Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs (§ 31 Abs. 1) anbringen; dies gilt unbeschadet der Bestimmungen über unaufschiebbare Verkehrsbeschränkungen (§ 44 b), jedoch nicht für die in § 44 Abs. 1 genannten Straßenverkehrszeichen. Die Behörde kann ihm jedoch, wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs erfordert, vorschreiben, Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs zu entfernen oder an den von ihr zu bestimmenden Stellen anzubringen. Die Entfernung der genannten Einrichtungen kann die Behörde insbesondere verlangen, wenn ihre Anbringung gesetzwidrig oder sachlich unrichtig ist.

53. § 99 Abs. 6 lit. a hat zu lauten:

„a) wenn durch die Tat lediglich Sachschaden entstanden ist und die Bestimmungen über das Verhalten bei einem Verkehrsunfall mit bloßem Sachschaden (§ 4 Abs. 5) eingehalten worden sind,“

54. § 100 Abs. 3 hat zu lauten:

„(3) Als vorläufige Sicherheit zur Abwendung einer Festnahme im Sinne des § 37 a Verwaltungsstrafgesetz 1950 kann festgesetzt werden:

- a) beim Verdacht einer Übertretung nach § 99 Abs. 1 ein Betrag von 5000 S,
- b) beim Verdacht einer Übertretung nach § 99 Abs. 2 ein Betrag von 500 S.

55. § 100 Abs. 5 hat zu lauten:

„(5) Bei einer Verwaltungsübertretung nach § 99 Abs. 1 und 2 finden die Bestimmungen des § 20 Verwaltungsstrafgesetz 1950 über die außerordentliche Milderung der Strafe, des § 21 Verwaltungsstrafgesetz 1950 über die Verwarnung und des § 50 Verwaltungsstrafgesetz 1950 über die Organ-Strafverfügung keine Anwendung.“

56. § 100 Abs. 7 hat zu lauten:

„(7) Die eingehobenen Straf gelder sind dem Erhalter jener Straße abzuführen, auf der die Verwaltungsübertretung begangen wurde, und sind von diesem für die Straßenerhaltung zu verwenden. Im Falle der Verwaltungsübertretung nach § 99 Abs. 4 lit. h gilt als Straßenerhalter der Erhalter der Fahrbahn; ist eine solche nicht vorhanden, so fließen die Straf gelder dem Bezirksfürsorgeverband zu, dem der Ort, wo die Verwaltungsübertretung begangen wurde, angehört (§ 15 Verwaltungsstrafgesetz 1950).“

Artikel II

Inkrafttreten

(1) Dieses Bundesgesetz tritt, sofern sich aus Abs. 2 nichts anderes ergibt, am 1. Oktober 1968 in Kraft.

(2) Die Z. 49 des Art. I tritt 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.

Artikel III

Vollziehung

(1) Mit der Vollziehung des § 89 a Abs. 6 in Z. 44 des Art. I ist das Bundesministerium für Justiz betraut.

(2) Mit der Vollziehung der Z. 49 des Art. I ist das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Inneres betraut.

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

Erläuternde Bemerkungen

Vorbemerkungen

Mit dem vorliegenden Entwurf einer 3. Straßenverkehrsordnungsnovelle soll in erster Linie dem Auftrag des Verfassungsgesetzgebers Rechnung getragen werden, die Straßenverkehrsordnung der mit der Bundes-Verfassungsgesetznovelle 1962, BGBl. Nr. 205, geschaffenen Lage des Gemeinderechtes anzupassen (vgl. § 5 Abs. 3 der Bundes-Verfassungsgesetznovelle 1962).

Es erweist sich aber gleichfalls als zweckmäßig, bei diesem Anlaß auch solche Änderungen vorzusehen, die sich nach den gewonnenen Erfahrungen aus Gründen der Verkehrssicherheit, der Rechtssicherheit oder der Verwaltungsökonomie als unbedingt notwendig erweisen. Die vorgesehene Einführung neuer Verkehrszeichen berücksichtigt in letzter Zeit eingetretene Änderungen des internationalen Straßenverkehrsrechtes.

Darüber hinaus werden keine weiteren Änderungen der Straßenverkehrsordnung 1960 für angezeigt erachtet. Dies insbesondere aus der Überlegung, daß noch im Herbst dieses Jahres in Wien eine Weltkonferenz über den Straßenverkehr stattfinden wird, als deren Ergebnis ein weltweites Abkommen über den Straßenverkehr und die Straßensignalisation zu erwarten sein wird. Es wäre daher — in Kenntnis dieser internationalen Entwicklung — verfehlt, für die 3. Straßenverkehrsordnungsnovelle Bestimmungen vorzusehen, die bereits wenige Zeit nach der Gesetzwerdung des vorliegenden Entwurfes international überholt sein könnten.

Zu Artikel I:

Zu Z. 1:

Die Änderung der Definition „Gesamtgewicht“ ist durch das Inkrafttreten des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 angezeigt. Wenn es sich auch als zweckmäßig erweist, die kraftfahrrechtliche und die straßenpolizeiliche Definition dieses Begriffes möglichst auch wörtlich aufeinander abzustimmen, so darf doch nicht übersehen werden, daß es im Bereich der Straßenpolizei auf das tatsächliche Gewicht ankommt.

Zu Z. 2:

Die Bedeutung der Querlinie vor einem Schutzweg (§ 76 Abs. 4 lit. a) hat sich weder im Verhalten der Fußgänger noch im Verhalten der Fahrzeuglenker durchgesetzt. Der Entwurf schlägt daher den Entfall dieser Querlinie vor; dies macht aber auch die Abänderung des § 16 Abs. 1 lit. d erforderlich.

Zu Z. 3:

Die bisher geltende Fassung des § 19 Abs. 4 hat deshalb zu Zweifelsfragen Anlaß gegeben, weil die unter den Straßenverkehrszeichen „Achtung Vorrangverkehr“ und „Halt vor Kreuzung“ angebrachte Zusatztafel mit der Darstellung des besonderen Verlaufes einer Vorrangstraße „dem Fahrzeugverkehr im Zuge dieser Straße“ den Vorrang einräumt. Die Frage des Vorranges von Fahrzeugen, die auf der betreffenden Kreuzung den Zug der Vorrangstraße verlassen, ist indes ebenso offen geblieben, wie die Frage des Vorranges von Fahrzeugen, die in die Kreuzung einfahren, ohne auf der Vorrangstraße zu kommen. Nunmehr soll klargestellt werden, daß die Zusatztafel mit der Darstellung eines Vorrangstraßenzuges den auf diesem Straßenzug kommenden Fahrzeugen gegenüber anderen Fahrzeugen den Vorrang einräumt, gleichgültig, ob jene Fahrzeuge dem bevorrangten Straßenzug folgen oder ihn verlassen. Im Verhältnis der Fahrzeuge, die auf der Vorrangstraße kommen (sie verlassen) oder die nicht von der Vorrangstraße kommend in die Kreuzung einfahren, untereinander, gelten die Bestimmungen des § 19 Abs. 1; das heißt, wer von rechts kommt, hat den Vorrang; Straßenbahnen haben auch dann den Vorrang, wenn sie von links kommen.

Zu Z. 4:

Mit der vorgesehenen Neufassung soll zunächst klargestellt werden, daß der Fahrzeuglenker nur auf seinen Vorrang verzichten kann. Wer auf den Vorrang verzichtet, drückt somit nur den Verzicht auf den eigenen Vorrang aus. Für die Lenker anderer vorrangberechtigter Fahrzeuge kann dieser Verzicht nicht angenommen werden. Jegliches Zum-Stillstand-Bringen des Fahrzeuges,

879 der Beilagen

13

mag es freiwillig, gesetzlich oder im Hinblick auf die Verkehrslage geboten oder erzwungen sein, soll als Verzicht auf den Vorrang gelten. Die Erkennbarkeit der Absicht, mit dem Zum-Stillstand-Bringen den Verzicht auf den Vorrang auszudrücken, ist daher nicht erforderlich.

Zu Z. 5:

Zur Schaffung weiterer Abstellflächen für Fahrzeuge werden verschiedentlich Bodenmarkierungen, die das Aufstellen von Fahrzeugen auch auf Gehsteigen regeln, angebracht. Um aber zu verhindern, daß dadurch die Tragfähigkeit dieser Verkehrsfläche überschritten wird, wurde die Gewichtsbeschränkung für die dort aufgestellten Fahrzeuge vorgesehen.

Zu Z. 6:

Die bisherige Bestimmung, daß unbespannte Fuhrwerke und Anhänger ohne ziehendes Fahrzeug nur während des Beladens oder Entladens auf der Fahrbahn stehen gelassen werden dürfen, hat in manchen Fällen zu unbilligen Wirtschafterschwernissen geführt. Die Neufassung soll eine gewisse Erleichterung schaffen.

Zu Z. 7:

Da die Querlinie vor dem Schutzweg entfallen soll, scheint es angezeigt, durch Freihaltung eines kleinen Sichtraumes den Fußgängern das Überqueren einer Fahrbahn auf Schutzwegen, die nicht durch Lichtzeichen geregelt sind, zu erleichtern.

Zu Z. 8:

Nach der bisherigen Fassung des § 24 Abs. 3 lit. f ist das Parken auf gekennzeichneten Standplätzen des Platzfuhrwerksgewerbes und des Ausflugswagengewerbes verboten. Da durch die Neufassung des § 96 Abs. 4 die Freihaltung der erwähnten Standplätze durch Halte- oder Parkverbote oder sowohl durch Halte- als auch durch Parkverbote geregelt werden soll, scheint die ausdrückliche Statuierung eines Parkverbotes etwa auf Taxistandplätzen zu ungenau und daher unzulässig.

Zu Z. 9:

Der § 26 Abs. 1 legt fest, in welchen Fällen Blaulicht und Folgetonhorn verwendet werden dürfen. Nur bei Verwendung dieser Signale gilt ein Fahrzeug als Einsatzfahrzeug. Die bisherige Fassung erwies sich aber deshalb als zu eng, weil etwa auch bei Staatsbesuchen, Staatsakten u. dgl. diese Signale verwendet werden müssen, um die Einhaltung des Programms zu ermöglichen.

Zu Z. 10:

Mit dem Wegfall des Klammersausdruckes soll erreicht werden, daß Müllsammelfahrzeuge auch

von den Halteverboten nach § 23 ausgenommen sind. Das bedeutet, daß sie auch in zweiter Spur halten dürfen.

Zu Z. 11:

Mit der Neufassung soll eine zweckmäßige Erleichterung der Vorbereitung eines konkreten Einsatzes des Bundesheeres herbeigeführt werden.

Zu Z. 12:

Es handelt sich nur um eine redaktionelle Änderung, um zu vermeiden, daß zwei Paragraphen ein und dieselbe Überschrift tragen (§§ 33 und 93).

Zu Z. 13:

Die §§ 37 und 38 zeigen im Verhältnis zueinander deutlich, wie sehr sich der Straßenverkehr und seine Bewältigung in den letzten Jahren weiter entwickelt haben. Herrschte zur Zeit der Ausarbeitung der Straßenverkehrsordnung in den Jahren 1958 bis 1960 noch die Regelung des Verkehrs durch Armzeichen vor, so trat an die Stelle dieser Regelung später weitestgehend die Regelung durch Lichtzeichen; war die Regelung durch Lichtzeichen vorerst meist händisch erfolgt, so nahm später die automatische Lichtzeichengebung überhand. Diese technische Fortentwicklung kann die Gesetzgebung nicht übersehen. War es daher seinerzeit noch möglich, die Bedeutung der Lichtzeichen auf jene der Armzeichen abzustimmen, so hat die tatsächliche Fortentwicklung der Lichtsignalisation zu einer Bedeutung der Lichtzeichen geführt, die von der Bedeutung der Armzeichen vielfach unabhängig ist. Es ist daher zweckmäßig, für die Regelung des Verkehrs durch Lichtzeichen und für deren Bedeutung Bestimmungen vorzusehen, die auf die geänderten Verhältnisse abgestimmt sind. In den Abs. 2 und 4 wurde insbesondere auf die Möglichkeit der Verwendung von „versetzten Grünzeiten“ und auf die Vorrangverhältnisse zwischen den Benützern der Haupt- und der Nebenfahrbahnen Bedacht genommen.

Zu Z. 14:

Diese Bestimmung soll die sogenannte „Spuren-signalisation“ ermöglichen.

Zu Z. 15:

Mit der Neufassung soll zunächst dem Bedarf Rechnung getragen werden, Verkehrsverbote oder Verkehrsbeschränkungen nicht nur für bestimmte Straßen, sondern auch für bestimmte Straßenstrecken und für Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes zu erlassen. Ferner soll eine Rechtsgrundlage zur Erlassung von Verkehrsverboten oder Verkehrsbeschränkungen bei bereits eingetretenen oder mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwartenden Elementarereignissen ge-

schaffen werden. Desgleichen scheint es notwendig, die Einrichtung von Ladezonen auf eine zweckmäßigere Basis zu stellen. In diesem Zusammenhang wird erwähnt, daß gemäß § 24 Abs. 3 lit. a vor Haus- oder Grundstückseinfahrten kraft Gesetzes nur ein Parkverbot besteht. Diese Bestimmung steht jedoch der Erlassung eines Halteverbotes durch Verordnung vor Haus- oder Grundstückseinfahrten nicht entgegen, falls die Voraussetzungen des § 43 Abs. 1 lit. b Z. 1 zutreffen. Demnach wird in der Regel die Erlassung eines Halte- und Parkverbotes vor Einfahrten in Industrie- oder Krankenhausanlagen gerechtfertigt sein.

Zu Z. 16:

§ 43 Abs. 8 und § 94 Abs. 4 in der bisher geltenden Fassung enthalten inhaltlich ähnliche Bestimmungen. Um allfälligen Widersprüchen vorzubeugen, schien es zweckmäßig, für eine Zusammenfassung dieser Bestimmungen zu sorgen (vgl. die Neufassung des § 94 f).

Zu Z. 17:

Die bisherige Fassung des § 43 Abs. 9 hat zu Zweifelsfragen Anlaß gegeben. Dies deshalb, weil der Abs. 1 des § 43 nicht ausdrückliche Regelungen darüber enthält, wann behördlicherseits eine Straße wegen eines den Straßenverkehr bedrohenden Elementarereignisses zu sperren ist, und aus den Bestimmungen des Abs. 9 allenfalls abgeleitet werden könnte, daß eine Straßensperre von Organen der Straßenaufsicht oder des Straßenerhalters erst nach eingetretenem Elementarereignis (also nicht schon vorbeugend) verfügt werden darf. Die Bestimmung des § 43 Abs. 9 soll daher in ihrer bisherigen Form gestrichen und in eine in § 43 Abs. 1 aufzunehmende behördliche Verpflichtung und in eine neue, für Organe der Straßenaufsicht oder des Straßenerhalters aufzunehmende Ermächtigung (§ 44 b) aufgelöst werden.

Zu Z. 18:

Zu § 44 a:

In bestimmten Zeiträumen kommt es auf gewissen Straßenstrecken immer wieder zu Verkehrssituationen, die stets die gleichen Maßnahmen erfordern. Auf diese Verkehrssituation sind Witterung und Jahreszeit nicht ohne Einfluß. Man denke hier etwa an den in große Städte rückflutenden Verkehr an Sonntagabenden, der im Winter früher einsetzt als im Sommer. Die Maßnahmen, die zur Bewältigung dieser Verkehrssituation erforderlich sind, sind wegen der Gleichartigkeit des immer wiederkehrenden Anlaßfalles auch vorhersehbar. Die Maßnahmen können nach Jahreszeit verschieden festgesetzt werden.

Zu § 44 b:

Mit dieser Bestimmung soll das bisher in § 43 Abs. 9 enthaltene Recht der Organe der Straßenaufsicht oder des Straßenerhalters auf selbständige Vorkehrungen bei Eintritt unvorhersehbarer Ereignisse auf eine neue Basis gestellt werden.

Bisher gewonnene Erfahrungen haben ergeben, daß etwa Straßensperren wegen drohender Lawinengefahr oder sonstiger Elementarereignisse entweder nur zögernd oder zu spät verfügt werden. Auf den Ablauf des Naturgeschehens vermag durch gesetzliche Maßnahmen selbstverständlich nicht eingewirkt zu werden. Es können daher nur Maßnahmen gesetzlich möglich gemacht werden, um Beeinträchtigungen des Straßenverkehrs durch Elementarereignisse vorzubeugen. Die Neufassung geht davon aus, daß Maßnahmen wegen bereits eingetretener oder zu erwartender Elementarereignisse primär grundsätzlich von der Behörde zu treffen sind (§ 43 Abs. 1 lit. a StVO.) und darüber hinaus unter gewissen Voraussetzungen und bei Beobachtung eines bestimmten Verfahrens auch von den Organen der Straßenaufsicht oder des Straßenerhalters ergriffen werden dürfen. Eine Verpflichtung dieser Organe zum Tätigwerden besteht nicht. Dies deshalb, weil etwa eine Straßensperre wegen drohender Lawinengefahr für weite Gebietsteile eine sehr einschneidende Maßnahme ist, die insbesondere dann einen sehr erheblichen und heftig kritisierten, nicht nur die Volkswirtschaft, sondern auch das Einzelinteresse beeinträchtigenden Umstand darstellt, wenn das drohende Ereignis nicht eintritt.

Zu Z. 19:

Die vorgesehene Bestimmung soll insbesondere dadurch eine Verwaltungsvereinfachung herbeiführen, daß Ausnahmegewilligungen auch für einen längeren Zeitraum erteilt werden dürfen.

Zu Z. 20:

Bei einer Kreuzung mit Kreisverkehr kann anstelle des Gefahrenzeichens „KREUZUNG“ (§ 50 Z. 3) das nunmehr vorgesehene Gefahrenzeichen „KREUZUNG MIT KREISVERKEHR“ gesetzt werden. Es enthält aber keine Aussage darüber, ob der Kreisverkehr Vorrang hat oder nicht. Ebenso ersetzt es nicht das Gebotszeichen über die „VORGESCHRIBENE FAHTRICHTUNG“ nach § 52 Z. 15. Im übrigen entspricht das Zeichen der bereits völkerrechtlich wirksam gewordenen Ergänzung des Genfer Protokolls über Straßenverkehrszeichen.

Zu Z. 21:

Mit der StVO.-Novelle 1964 erhielt der § 9 Abs. 3 eine andere Fassung. Während bis dahin ausdrücklich vorgesehen war, daß beim Gefahren-

zeichen „Achtung Vorrangverkehr“ eine Querlinie gezogen sein konnte, enthält § 9 Abs. 3 nunmehr die Bestimmung, daß, wenn an einer geregelten Kreuzung auf der Fahrbahn eine Haltelinie angebracht ist, beim Anhalten nur bis an diese Linie herangefahren werden darf. Die ursprünglich vorgesehene Querlinie beim Gefahrenzeichen „Achtung Vorrangverkehr“ ist demnach der Haltelinie an einer geregelten Kreuzung gewichen. Die in § 9 Abs. 3 erwähnte Haltelinie steht sohin nicht mehr mit dem erwähnten Gefahrenzeichen in Zusammenhang. Aus diesem Grunde ist auch der bisher in § 50 enthaltene Hinweis auf diese Querlinie gegenstandslos geworden.

Zu Z. 22:

Für die Erklärung dieses Zeichens wird deshalb eine andere Fassung vorgesehen, weil auf die Querlinie vor einem Schutzweg Bezug genommen wird. Diese Querlinie soll aber in Hinkunft entfallen.

Zu Z. 23:

Die Einführung eines Verbotsszeichens „Fahrverbot für Tankfahrzeuge“ scheint deshalb zweckmäßig, weil es ratsam ist, gewisse Straßen nicht mit Fahrzeugen, die mit einer erheblichen Menge gefährlicher, entzündbarer Flüssigkeiten beladen sind, zu befahren. Dies deshalb, um Belästigungen der Anrainer zu vermeiden oder insbesondere, um Tankwagenunfälle in gewissen Gebieten, zum Beispiel in Wasserschutzgebieten, von vornherein auszuschließen. Zum Ausdruck „Gefährliche, entzündbare Flüssigkeiten“ siehe die unter Klasse III a der Kundmachung des Bundeskanzleramtes vom 21. Mai 1962, BGBl. Nr. 272, angeführten Stoffe. Es wird Aufgabe der zuständigen Behörde sein, bei Erlassung eines Fahrverbotes für Tankfahrzeuge darauf Bedacht zu nehmen, daß die Versorgung der Bevölkerung mit den notwendigen Brenn- und Betriebsstoffen gesichert ist.

Zu Z. 24:

Mit der Neufassung des § 43 Abs. 1 wurde die Einführung von Ladezonen auf eine neue rechtliche Basis gestellt. Dieser Änderung trägt die Neufassung Rechnung.

Zu Z. 25:

Verschiedene Umstände, zum Beispiel die Straßenreinigung, erfordern die Einführung des wechselseitigen Parkverbotes. Das Verbotsszeichen entspricht der bereits völkerrechtlich wirksam gewordenen Ergänzung des Genfer Protokolls über Straßenverkehrszeichen. Mit der Erklärung, daß auch für diese Zeichen die Bestimmungen der Z. 13 des § 52 sinngemäß gelten,

soll zum Ausdruck gebracht werden, daß das Verbot insbesondere auch auf das Halten ausgedehnt oder zeitlich beschränkt werden kann. Der rote Rand ist bei diesem Zeichen deshalb breiter, damit darin allenfalls die Aufschrift „HALTEN VERBOTEN“ aufgenommen werden kann.

Zu Z. 26:

Um Verkehrsstauungen zu vermeiden, hat es sich im Auslande bewährt, für gewisse Strecken eine bestimmte Mindestgeschwindigkeit vorzuschreiben. Dieses Zeichen ist insbesondere auch dann anwendbar, wenn ein Fahrzeug auf Grund seiner Beschaffenheit oder eines Defektes nicht geeignet ist, die im Zeichen angegebene Geschwindigkeit zu überschreiten. Die Lenker solcher Fahrzeuge dürfen eine Straßenstrecke, auf der eine Mindestgeschwindigkeit vorgeschrieben ist, die sie nicht zu erreichen vermögen, nicht befahren. Im übrigen entspricht das Zeichen der bereits völkerrechtlich wirksam gewordenen Ergänzung des Genfer Protokolls über Straßenverkehrszeichen.

Zu Z. 27:

Mit der Straßenverkehrsordnungsnovelle 1964 wurde unter Z. 23 des § 53 eine weitere Voranzeigetafel eingeführt, nämlich der „Voranzeiger für Einordnen“. In der an sich nur deskriptiven Aufzählung der Arten der Richtzeichen muß diese Tatsache berücksichtigt werden.

Zu Z. 28:

Nach der bisherigen Fassung dient das Zeichen „Parken“ lediglich der Kennzeichnung eines Parkplatzes. Es hat sich in der Praxis aber auch als zweckmäßig erwiesen, mit ihm auch einen Parkstreifen zu kennzeichnen. Eine Erweiterung der Erklärung des Zeichens „Parken“ auf Parkstreifen ist deshalb notwendig, weil die Begriffe Parkplatz und Parkstreifen keineswegs identisch sind. Unter „Parkstreifen“ wird nach der eigentümlichen Bedeutung dieses Wortes nur eine Fläche verstanden, auf der Fahrzeuge in einer Reihe aufgestellt werden können, während unter einem Parkplatz eine Fläche verstanden wird, die mehreren (gestaffelten) Reihen geparkter Fahrzeuge Raum bietet.

Zu Z. 29:

Grundsätzlich soll ein Schutzweg mit einer Verkehrsampel zur Abgabe roten, grünen und gelben nicht blinkenden Lichtes ausgestattet sein. Von dieser Ausstattung darf nur in Ausnahmefällen (§ 56 Abs. 3) Abstand genommen werden. In diesem Falle muß aber entweder eine Blinkampel oder das Richtzeichen „Kennzeichnung des Fußgängerüberganges“ angebracht werden.

Zu Z. 30:

Nach der bisherigen Fassung sind auch Querlinien vor Schutzwegen als nicht unterbrochene Linien auszuführen. Da sich Querlinien vor Schutzwegen nicht bewährt haben, soll die diesbezügliche Bestimmung gestrichen werden.

Zu Z. 31:

Nach der bisherigen Fassung sind auch Querlinien vor Schutzwegen in weißer Farbe auszuführen. Da sich Querlinien vor Schutzwegen nicht bewährt haben, soll die diesbezügliche Bestimmung gestrichen werden.

Zu Z. 32:

Die Bestimmungen der §§ 55 Abs. 8 und 98 Abs. 3 sind einander inhaltlich äußerst ähnlich. Um Zweifelsfragen vorzubeugen, scheint es zweckmäßig, beide Bestimmungen zusammenzufassen. Der § 55 Abs. 8 ist eine Spezialvorschrift für die Anbringung von Bodenmarkierungen, während der § 98 Abs. 3 eine allgemeine Vorschrift für die Anbringung von Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs überhaupt ist. Zu den in der letzterwähnten Vorschrift aufgezählten Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs zählen auch Verkehrsleiteinrichtungen und darunter fallen eben auch Bodenmarkierungen.

Zu Z. 33:

Der Abs. 1 des § 56 sieht den Grundsatz vor, daß es in Ortsgebieten kein Lichtzeichen zur Regelung des Verkehrs oder zur Abgabe blinkenden gelben Lichtes ohne Schutzweg geben soll. Hingegen stellt Abs. 2 der erwähnten Gesetzesstelle den Grundsatz auf, daß bei Neuanlegung von Schutzwegen deren Benützung durch Lichtzeichen zu regeln ist.

Die bisherige Fassung des Abs. 3 sieht allerdings für den Fall, daß es die Verkehrsverhältnisse noch nicht erfordern, vor, daß die Regelung der Benützung eines Schutzweges durch Lichtzeichen unterbleiben kann. In diesem Fall muß vor dem Schutzweg eine Querlinie, deren Bedeutung sich aus der bisherigen Fassung des § 76 Abs. 4 lit. a ergibt, angebracht werden. Da sich diese Querlinie nicht bewährt hat, soll bestimmt werden, daß ein Schutzweg, wenn für ihn keine Lichtregelung gilt, durch blinkendes gelbes Licht oder durch ein besonderes Richtzeichen abgesichert werden muß.

Zu Z. 34:

Diese Vorschrift, die nunmehr gestrichen werden soll, enthält die Bestimmung, wo eine Querlinie vor dem Schutzweg — sie hat sich, wie bereits mehrfach erwähnt, nicht bewährt — anzu-

bringen ist. Mit dem Wegfall der Querlinie erübrigt sich auch eine Bestimmung über ihre Anbringung.

Zu Z. 35:

Nach der bisherigen Fassung darf ein Fahrzeug nur lenken, wer sich in einer solchen körperlichen und geistigen Verfassung befindet, in der er ein Fahrzeug zu beherrschen oder die beim Lenken eines Fahrzeuges zu beachtenden Rechtsvorschriften zu befolgen vermag. Im Schrifttum wurde darauf aufmerksam gemacht, daß das Wort „oder“ deshalb ein zumindest sinnstörender Redaktionsfehler ist, weil von einem Fahrzeuglenker verlangt werden muß, daß er sich in einer solchen Verfassung befindet, in der er sowohl das Fahrzeug zu beherrschen, als auch die beim Lenken eines Fahrzeuges zu beachtenden Rechtsvorschriften zu befolgen vermag. Diesen berechtigten Bedenken wird hiermit Rechnung getragen.

Zu Z. 36:

Die Neufassung berücksichtigt, daß seit dem Inkrafttreten der Straßenverkehrsordnungsnovelle 1964 jede Fahrtunterbrechung zum Zwecke einer Ladetätigkeit, unabhängig von deren Dauer als „Halten“ gilt (§ 2 Abs. 1 Z. 27). Dazu kommt, daß nach der nunmehr vorgesehenen Neufassung des § 23 Abs. 2 unter gewissen Voraussetzungen ein Halten oder Parken auf Gehsteigen in Betracht kommt. Außerdem soll ermöglicht werden, daß eine Ausnahmegewilligung nicht nur vom Antragsteller genützt wird.

Zu Z. 37:

Die bisherigen Bestimmungen des § 66 Abs. 6 letzter und vorletzter Satz enthalten Ausrüstungsvorschriften für Motorfahräder. Motorfahräder gelten seit dem Inkrafttreten des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 als Kraftfahrzeuge. Die erwähnten Vorschriften sind daher in einem straßenpolizeilichen Gesetz fehl am Platze.

Zu Z. 38:

Auch die Bestimmungen des § 69 Abs. 1 und 3 lit. c und d sind Vorschriften, die sich auf die Ausrüstung eines Motorfahrrades bzw. auf das Verhalten der Lenker von Motorfahrrädern im Hinblick auf die Eigenart dieses Fahrzeuges beziehen. Sie sind demnach im Sinne des Erkenntnisses des Verfassungsgerichtshofes, Slg. 2977, kraftfahrrechtliche Vorschriften.

Zu Z. 39:

Nach der bisherigen Fassung mußte der Lenker eines Fuhrwerkes „16 Jahre alt sein“. Wenngleich es außer Frage steht, daß nach dem Sinn dieser

Fassung selbstverständlich auch Personen, die älter sind als 16 Jahre, ein Fuhrwerk lenken dürfen, scheint es doch zweckmäßig, einen sinnstörenden Redaktionsfehler zu beseitigen.

Zu Z. 40:

Mit der Neufassung dieser Bestimmung soll insbesondere geregelt werden, wie sich ein Fußgänger zu verhalten hat, wenn er bei vorhandener Lichtsignalisation zwar vorschriftsmäßig die Fahrbahn betreten hat, sich jedoch die Lichtzeichen, während er sich auf der Fahrbahn befindet, ändern.

Zu Z. 41:

Nach den bisherigen Vorschriften der StVO. ist ein Schutzweg grundsätzlich mit einer Lichtregelung oder doch wenigstens mit einer Anlage zur Abgabe blinkenden gelben Lichtes zu versehen (siehe hiezu auch die Erläuternden Bemerkungen zu § 56 Abs. 3). Nur für Ausnahmefälle ist vorgesehen, daß 15 m vor dem Schutzweg eine Querlinie angebracht werden kann. Diese Linie hat die Bedeutung, daß ein Fußgänger den Schutzweg nicht mehr betreten darf, wenn ein Fahrzeug die Querlinie bereits erreicht hat. Tatsächlich haben aber die Erfahrungen gezeigt, daß weder Fußgänger noch Fahrzeuglenker in ihrer Gesamtheit die gewiß wohlgemeinte Bedeutung der Querlinie vor dem Schutzweg recht verstanden haben. Die Fahrzeuglenker tragen dem Erfordernis nicht Rechnung, ihre Fahrgeschwindigkeit so einzurichten, daß sie vor dem Schutzweg anhalten können, wenn ein Fußgänger den Schutzweg betritt, ehe das Fahrzeug die Querlinie erreicht hat. Die Fußgänger hingegen scheuen sich, einen Schutzweg zu betreten, wenn sich ein Fahrzeug knapp vor der Querlinie befindet; meist zurecht, denn die Fahrzeuglenker fahren in diesen Fällen den Umständen nach noch zu schnell. Wer es dennoch wagte, den Schutzweg zu betreten, ehe ein Fahrzeug die Querlinie erreicht hat, dem ist die Querlinie mitunter zu einer gefährlichen Falle geworden. Die ersten Entwürfe der StVO. hatten die Querlinie auch gar nicht vorgesehen. Es wurde damals vielmehr davon ausgegangen, daß sich der Fahrzeuglenker dem Schutzweg mit einer entsprechend geringen Geschwindigkeit, die es ihm ermöglicht, gegebenenfalls davor anzuhalten, nähern werde (§ 9 Abs. 2); andererseits wurde dem Fußgänger zugemutet, selbst abzuschätzen, wann er den Schutzweg vor einem herannahenden Fahrzeug noch betreten könne. In der Öffentlichkeit wurden Bedenken gegen eine solche Regelung geäußert: Man könne einem Fußgänger nicht zumuten, Reaktions- und Bremsweg eines Fahrzeuges richtig abzuschätzen. Dieser Meinung Rechnung tragend, wurde die Querlinie 15 m vor

dem Schutzweg vorgesehen; sie sollte dem Fußgänger Überlegungen über Reaktions- und Bremsweg ersparen. Tatsächlich ist aber die Querlinie vor dem Schutzweg angesichts des tatsächlichen Verhaltens von Fahrzeuglenkern und Fußgängern kein Gewinn für die Verkehrssicherheit. Bei der Benützung eines Schutzweges wird dem Fußgänger sohin in Hinkunft ein wenigstens ungefährtes Abschätzen der Verkehrssituation zur Beurteilung der Möglichkeit des gefahrlosen Überquerens der Fahrbahn auf einem Schutzweg nicht erspart werden können. Der Überblick über die Fahrbahn wird ihm durch das Freihalten der Fahrbahnränder von haltenden oder parkenden Fahrzeugen erleichtert (§ 24 Abs. 1 lit. c). Der Schutzweg wird auf jeden Fall deutlich anzukündigen und zu kennzeichnen sein, und zwar durch blinkendes gelbes Licht oder durch ein besonderes Richtzeichen an Ort und Stelle. Der Fahrzeuglenker wird daher umso mehr in die Lage versetzt, die Bestimmungen des § 9 Abs. 2 peinlichst genau zu beachten: Nämlich sich einem Schutzweg nur mit einer solchen Geschwindigkeit zu nähern, daß das Fahrzeug angehalten werden kann, um einem darauf befindlichen Fußgänger das unbehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen.

Zu Z. 42 und 43:

Der § 89 trug bisher die Überschrift „Kennzeichnung und Entfernung von Verkehrshindernissen“. Da die Entfernung von Verkehrshindernissen einer genauen Regelung bedarf, schien es zweckmäßig, diesbezüglich Vorschriften aufzunehmen und den § 89 zu teilen.

Zu Z. 44:

Die bisherige Regelung der Entfernung von auf der Straße befindlichen Gegenständen, die den Straßenverkehr beeinträchtigen, erwies sich als zu schwerfällig. Insbesondere hat sich des öfteren die Notwendigkeit ergeben, die den Verkehr behindernden Gegenstände sofort zu entfernen, wofür es einer entsprechenden gesetzlichen Regelung bedarf. Dazu kommt, daß sich seit dem Inkrafttreten der StVO. die üble Praxis ergeben hat, betriebsunfähige und vielfach schon entsprechend ausgeschrottete Fahrzeuge einfach am Straßenrand abzustellen und die Entfernung des Wracks der Behörde oder dem Straßenerhalter zu überlassen. Auch für die Entfernung solcher Fahrzeuge war das schwerfällige Verfahren nach den bisher geltenden Vorschriften anzuwenden.

Zu Z. 45:

Mit der Neufassung soll der Umfang der Säuberungs- und Bestreunungspflicht geregelt werden.

Zu Z. 46:

Hier handelt es sich um die Verordnungs-ermächtigung betreffend die Säuberung und Be-streuung von Verkehrsflächen.

Zu Z. 47:

Die bisherige Bestimmung des § 94 regelte umfassend die Zuständigkeiten und die Mitwirk-ung der Behörden bei der Vollziehung. Durch die Bundes-Verfassungsgesetznovelle 1962 ergibt sich die Notwendigkeit, den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde zu bestimmen. Das würde — wenn man dem bisherigen Aufbau des § 94 folgte — eine wesentliche Erweiterung dieses Paragraphen bedeuten. Es scheint daher zweck-mäßig, den § 94 in die einzelnen Zuständigkeiten aufzugliedern. Demnach soll der § 94 in seiner neuen Fassung nur mehr die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie regeln.

Zu Z. 48:**Zu § 94 a:**

Bei der Bestimmung der Zuständigkeit der Landesregierung wurde vorgesehen, daß diese Behörde in bestimmten Fällen das Landesgen-darmeriekommando, im konkreten die beim Landesgendarmeriekommando bestehende Ver-kehrsabteilung einzusetzen hat. Es handelt sich bei diesem Wachkörper um eine speziell für den Straßenverkehr ausgerüstete und geschulte For-mation, deren Einsatz sich vielfach als nützlich erweist.

Zu Z. 48:**Zu § 94 b:**

Diese Bestimmung sieht eine Regelung der Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörde vor.

Zu Z. 48:**Zu § 94 c:**

Nach dieser Bestimmung soll der übertragene Wirkungsbereich der Gemeinde jeweils durch Verordnung der Landesregierung festgelegt werden. Außerdem werden darin Möglichkeiten des Einsatzes verschiedenorts bestehender Ge-meindewachkörper vorgesehen.

Zu Z. 48:**Zu § 94 d:**

Mit dieser Bestimmung soll dem Auftrag des Verfassungsgesetzgebers Rechnung getragen werden, den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde in Angelegenheiten der Straßenpolizei (örtliche Straßenpolizei) ausdrücklich zu bestimmen (Art. 118 Abs. 2 B.-VG.). Dabei wurde insbe-sondere darauf Bedacht genommen, daß straßen-

polizeiliche Angelegenheiten, die über den Be-reich einer Gemeinde hinauswirken, nicht in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde fallen dürfen.

Zu Z. 48:**Zu § 94 e:**

Diese Bestimmung ist im Hinblick auf Art. 11 Abs. 3 B.-VG. erforderlich, wonach Durchfüh-rungsverordnungen in Angelegenheiten der Straßenpolizei vom Bund zu erlassen sind, es sei denn, daß das diese Materie regelnde Bun-desgesetz etwas anderes bestimmt.

Zu Z. 48:**Zu § 94 f:**

Diese Bestimmung sieht die Mitwirkung bei der Erlassung von Verordnungen und Bescheiden vor. Mit dieser Bestimmung wird auch § 43 Abs. 8 in der bisherigen Fassung überflüssig.

Zu Z. 49:

Die Sicherung des Schulwegs fällt bezüglich Autobahnen und Autostraßen, Bundesstraßen und Landesstraßen in die Zuständigkeit der Bez-irksverwaltungsbehörde, im Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde jedoch in die Zustän-digkeit dieser Behörde, bei anderen Straßen je-denfalls in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde.

Zu Z. 50:

Diese Bestimmung sieht vor, daß etwa Taxi-standplätze nicht nur mit einem Parkverbot, sondern auch mit Halteverbot freigehalten werden können. Sie ermöglicht es auch, für einen Taxistandplatz nach Maßgabe des Erfordernisses teilweise ein Parkverbot, teilweise ein Haltever-bot zu verfügen.

Zu Z. 51:

Die Neuregelung stellt zunächst fest, daß es Aufgabe der Straßenaufsichtsorgane ist, die Ver-kehrspolizei zu handhaben. Organe der Straßenaufsicht handeln, gleichgültig, wem sie organisa-torisch unterstehen, jeweils im Namen jener Be-hörde, welche für die Verkehrspolizei zuständig ist. Mit der Neufassung des § 97 wird auch in-sofern eine Lücke geschlossen, als ausdrücklich bestimmt wird, daß die Organe der Straßenauf-sicht berechtigt sind, auch Zeichen zu geben, um zum Anhalten zwecks Lenker- oder Fahrzeug-kontrolle aufzufordern.

Zu Z. 52:

Die bisherige Bestimmung des § 98 erwies sich als zu allgemein gefaßt, weil der Straßenerhalter in jedem nach der StVO. durchzuführenden Ver-fahren Partei ist. Dieser Grundsatz kann jedoch

für jene Verfahren, welche Interessen des Straßenerhalters nicht berühren, nicht zutreffen. Auch die Bestimmung, daß der Straßenerhalter seine Organe, die mit der Erhaltung, Pflege und Reinigung der Straßen beauftragt sind, mit einer rot-weiß gestreiften Schutzausrüstung auszustatten hat, erweist sich als zu starr, weil es auch andere auffallende Schutzausrüstungen gibt. Schließlich schien die Zusammenziehung der Bestimmungen der §§ 55 Abs. 8 und 98 Abs. 3 zweckmäßig.

Zu Z. 53:

Die Bestimmung des § 99 Abs. 6 lit. a hat bei der Vollziehung vielfach zu Schwierigkeiten geführt. Nunmehr soll nicht nur zur Vereinfachung der Rechtslage, sondern auch zur Verminderung des Behördenaufwandes gelten, daß eine Verwaltungsübertretung dann nicht vorliegt, wenn durch die Tat lediglich Sachschaden entstanden ist und die Bestimmungen über das Verhalten bei einem Verkehrsunfall mit bloßem Sachschaden eingehalten worden sind.

Zu Z. 54:

Der Erlag einer vorläufigen Sicherheit zur Abwendung einer Festnahme ist bisher bei Verwaltungsübertretungen nach § 99 Abs. 1 und 2 ausgeschlossen. Die Erfahrungen haben gezeigt, daß diese Bestimmung insbesondere für ausländische Fahrzeuglenker mitunter unbillige Härten mit sich bringt. Es scheint daher zweckmäßig, auch für Übertretungen nach § 99 Abs. 1 und 2 Beträge, die als vorläufige Sicherheit zur Abwendung einer Festnahme eingehoben werden können, festzusetzen. Bei dieser Festsetzung ist auf die Mindeststrafen für die angeführten Delikte Bedacht genommen worden.

Zu Z. 55:

Nach § 20 VStG. 1950 wäre es etwa möglich, statt der in § 99 Abs. 1 und 2 angedrohten Arreststrafe auch Hausarrest zu verhängen. Nun handelt es sich hier aber angesichts ihrer Ge-

fährlichkeit um so schwere Übertretungen, daß eine außerordentliche Milderung der Strafe nicht in Betracht kommen kann. Durch das Bundesgesetz vom 4. November 1964, BGBl. Nr. 214, hat der § 21 VStG. 1950 eine andere Fassung erhalten, der ebenfalls Rechnung zu tragen ist (eine Verwarnung gilt nunmehr als Strafe). Schließlich schien es im Hinblick auf die in § 99 Abs. 1 und 2 festgesetzten Strafuntergrenzen zweckmäßig, ausdrücklich festzustellen, daß bei den genannten Übertretungen eine Organ-Strafverfügung nicht in Betracht kommt.

Zu Z. 56:

Nach der bisherigen Fassung sind die Straf-gelder dem Erhalter jener Straße abzuführen, auf der die Verwaltungsübertretung begangen wurde. Als Straßenerhalter kann aber auch der Erhalter eines Gehsteiges oder Gehweges gelten, dem gemäß § 93 die Säuberung bzw. Bestreuung dieser Verkehrsflächen obliegt und der sich durch die Außerachtlassung dieser Verpflichtung strafbar macht (§ 99 Abs. 4 lit. h). Die Neufassung ist daher notwendig geworden, um zu verhindern, daß derjenige, der die Säuberung bzw. Bestreuung eines Gehsteiges oder Gehweges unterläßt, im Falle seiner Bestrafung mit Geldstrafe diese Geldstrafe als Straßenerhalter wieder zurückerhält.

Zu Artikel II:

Nach dieser Bestimmung soll die 3. StVO.-Novelle am 1. Oktober 1968 in Kraft treten.

Zu Artikel III:

In Abs. 1 ist darauf Bedacht genommen worden, daß der in Art. I Z. 44 vorgesehene Eigentumsübergang (Neufassung § 89 a Abs. 6) eine Frage des Zivilrechtes ist. Des weiteren berücksichtigt diese Bestimmungen, daß die Vollziehung der Angelegenheiten der Straßenpolizei, sofern sich aus Art. 11 Abs. 3 B.-VG. nichts anderes ergibt, Landessache ist.