

1515 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XIII. GP

18. 3. 1975

Regierungsvorlage

Bundesgesetz vom XXXXXXXXXX, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (5. StVO-Novelle)

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Die Straßenverkehrsordnung 1960, BGBL. Nr. 159, in der Fassung der Bundesgesetze BGBL. Nr. 204/1964, 229/1965, 209/1969, 274/1971 und 21/1974 und der Kundmachungen BGBL. Nr. 228/1963, 163/1968 und 405/1973 wird wie folgt geändert:

1. § 4 Abs. 3 hat zu lauten:

„(3) Auch der Zeuge eines Verkehrsunfalles hat, sofern die nach Abs. 2 verpflichteten Personen nicht für ausreichende Hilfe sorgen, den verletzten Personen die ihm zumutbare Hilfe zu leisten. Die Hilfeleistung ist insbesondere dann nicht zumutbar, wenn sie nur unter erheblicher eigener Gefährdung oder Verletzung anderer wichtiger Interessen möglich wäre. Ist der Zeuge zur Hilfeleistung nicht fähig, so hat er unverzüglich für fremde Hilfe zu sorgen. Die gleichen Verpflichtungen wie der Zeuge eines Verkehrsunfalles haben auch Personen, die am Ort eines Verkehrsunfalles dessen Folgen wahrnehmen, es sei denn, daß nach den Umständen am Unfallsort die eigene Hilfeleistung oder die Besorgung fremder Hilfe offensichtlich nicht mehr erforderlich ist.“

2. Im § 5 Abs. 11 werden die Worte „Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau“ durch die Worte „Der Bundesminister für Verkehr“ ersetzt.

3. § 7 Abs. 4 hat zu lauten:

„(4) Das Zufahren zum linken Fahrbahnrand ist, außer in Einbahnstraßen, verboten.“

4. § 8 Abs. 4 und 5 haben zu lauten:

„(4) Die Benützung von Gehsteigen und Gehwegen mit Fahrzeugen aller Art und die Benützung von Radwegen und Radfahrstreifen mit

Fahrzeugen, die keine Fahrräder sind, insbesondere mit Motorfahrrädern, ist verboten. Dieses Verbot gilt nicht für das Überqueren von Gehsteigen, Gehwegen, Radwegen und Radfahrstreifen mit Fahrzeugen zum Einfahren in Häuser oder Grundstücke oder zum Ausfahren aus Häusern oder Grundstücken auf den hiefür vorgesehenen Stellen sowie für Arbeitsfahrten mit Fahrzeugen oder Arbeitsmaschinen, die nicht mehr als 800 kg Gesamtgewicht haben und für die Schneeräumung, die Bestreuung, die Reinigung oder Pflege verwendet werden.

(5) Die Lenker von anderen als Schienenfahrzeugen dürfen selbständige Gleiskörper nicht in der Längsrichtung befahren und dürfen sie nur an den dazu bestimmten Stellen überqueren. Von diesem Verbot sind Fahrzeuge des Verkehrsunternehmens, das den Verkehr mit den Schienenfahrzeugen betreibt, oder in dessen Auftrag fahrende Fahrzeuge und Fahrzeuge des Straßendienstes ausgenommen.“

5. § 9 Abs. 2 hat zu lauten:

„(2) Der Lenker eines Fahrzeuges hat einem Fußgänger, der sich auf einem Schutzweg befindet, das ungehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen; er hat zu diesem Zweck, falls erforderlich, vor dem Schutzweg anzuhalten.“

6. § 9 Abs. 4 hat zu lauten:

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

7. § 15 Abs. 1 hat zu lauten:

„(1) Außer in den Fällen der Abs. 2 und 2 a darf der Lenker eines Fahrzeuges nur links überholen.“

8. § 15 Abs. 2 lit. a hat zu lauten:

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

9. Nach § 15 Abs. 2 wird folgender Abs. 2 a eingefügt:

„(2 a) Fahrzeuge des Straßendienstes, die bei einer Arbeitsfahrt einen anderen als den rechten Fahrstreifen benützen, dürfen rechts überholt werden, sofern nicht noch genügend Platz vorhanden ist, um links zu überholen, und sich aus Straßenverkehrszeichen nichts anderes ergibt.“

10. § 17 Abs. 3 hat zu lauten:

„(3) Das Vorbeifahren an Fahrzeugen, die vor einem Schutzweg anhalten, um Fußgängern das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen, ist verboten.“

11. Dem § 17 wird folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) An Fahrzeugen, die gemäß § 18 Abs. 3 anhalten, darf nur vorbeigefahren werden, wenn wenigstens zwei Fahrstreifen für die betreffende Fahrtrichtung vorhanden sind, auf Fahrbahnen mit Gegenverkehr die Fahrbahnmitte oder eine zur Trennung der Fahrtrichtungen angebrachte Sperrlinie nicht überfahren wird und für den weiteren Fahrstreifen nicht auch schon die Voraussetzungen des § 18 Abs. 3 gegeben sind.“

12. § 18 Abs. 3 hat zu lauten:

„(3) Müssen die Lenker hintereinanderfahrender Fahrzeuge anhalten und reicht die Reihe der anhaltenden Fahrzeuge auf dem betreffenden Fahrstreifen bis zu einer Querstraße oder einer die Fahrbahn querenden Gleisanlage zurück, so haben die Lenker weiterer auf demselben Fahrstreifen herannahender Fahrzeuge so anzuhalten, daß der Verkehr auf der Querstraße oder Gleisanlage nicht behindert wird.“

13. § 19 Abs. 4 hat zu lauten:

„(4) Ist vor einer Kreuzung das Vorschriftenzeichen „Vorrang geben“ oder „Halt“ angebracht, so haben sowohl die von rechts als auch die von links kommenden Fahrzeuge den Vorrang. Ist jedoch auf einer Zusatztafel ein besonderer Verlauf einer Straße mit Vorrang dargestellt, so haben die Fahrzeuge, die auf dem dargestellten Straßenzug kommen, den Vorrang, unabhängig davon, ob sie dem Straßenzug folgen oder ihn verlassen; ansonsten gilt Abs. 1. Beim Vorschriftenzeichen „Halt“ ist überdies anzuhalten.“

14. § 19 Abs. 8 hat zu lauten:

„(8) Der Lenker eines Fahrzeuges darf auf seinen Vorrang verzichten, wobei ein solcher Verzicht dem Wartepflichtigen deutlich erkennbar zu machen ist. Das Zum-Stillstand-Bringen eines Fahrzeuges, ausgenommen eines Schienefahrzeugs in Haltestellen, aus welchem Grunde immer, insbesondere auch in Befolgung eines

gesetzlichen Gebotes, gilt als Verzicht auf den Vorrang. Der Wartepflichtige darf nicht annehmen, daß ein Vorrangberechtigter auf seinen Vorrang verzichtet, und er darf insbesondere auch nicht annehmen, daß bei Vorrangverzicht eines Vorrangberechtigten ein anderer Vorrangberechtigter gleichfalls auf seinen Vorrang verzichten werde, es sei denn, dem Wartepflichtigen ist der Vorrangverzicht von Vorrangberechtigten zweifelsfrei erkennbar.“

15. § 20 Abs. 3 hat zu lauten:

„(3) Wenn und insoweit es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs oder die Durchführung wissenschaftlicher Untersuchungen erfordert oder für Zeiten, während derer eine besondere Verkehrsichte zu erwarten ist, kann der Bundesminister für Verkehr für alle oder bestimmte Freilandstraßen durch Verordnung bestimmen, daß die Lenker aller oder bestimmter Fahrzeugarten dauernd oder zeitweise nicht schneller als mit einer unter Bedachtnahme auf die Verkehrssicherheit oder nach dem Zweck der Maßnahme bestimmten Fahrgeschwindigkeit fahren dürfen.“

16. § 23 Abs. 3 wird aufgehoben.

17. § 23 Abs. 6 hat zu lauten:

„(6) Unbespannte Fuhrwerke, Anhänger ohne ziehendes Fahrzeug sowie Transportbehälter zur Güterbeförderung (wie Container, Lademulden u. dgl.) dürfen nur während des Beladens oder Entladens auf der Fahrbahn stehengelassen werden, es sei denn, die genannten Fahrzeuge und Behälter können nach der Ladetätigkeit nicht sofort entfernt werden, das Entfernen wäre eine unbillige Wirtschaftsschwierigkeit oder es liegen sonstige wichtige Gründe für das Stehenlassen vor. Für das Aufstellen der genannten Fahrzeuge und Behälter 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.“

18. § 24 Abs. 1 lit. a hat zu lauten:

„a) im Bereich des Vorschriftenzeichens „Halten und Parken verboten“ nach Maßgabe der Bestimmungen des § 52 Z. 13 b.“

19. Im § 24 Abs. 1 wird nach der lit. g der Punkt durch einen Beistrich ersetzt und es werden folgende lit. h und i angefügt:

„h) auf Vorrangstraßen außerhalb des Ortsgebietes, ausgenommen auf Straßenteilen, die für das Abstellen von Fahrzeugen bestimmt sind (wie etwa Abstellstreifen, Abstellbuchten, Vorplätze von Häusern u. dgl.), während der Dunkelheit, bei starkem Nebel oder bei sonstiger Sichtbehinderung,

i) in einer Fußgängerzone. Während der Zeit, während der eine Ladetätigkeit vorgenommen werden darf, ist das Halten für die Dauer der Durchführung der Ladetätigkeit erlaubt.“

20. § 24 Abs. 2 hat zu lauten:

„(2) Die im Abs. 1 lit. b bis i enthaltenen Verbote gelten nicht, wenn sich aus Bodenmarkierungen oder Hinweiszeichen etwas anderes ergibt. Im Bereich einer Ladezone (§ 43 Abs. 1 lit. c) darf zum Aus- oder Einsteigen kurz gehalten werden.“

21. § 24 Abs. 3 hat zu laufen:

„(3) Das Parken ist außer in den im Abs. 1 angeführten Fällen noch verboten:

- a) Im Bereich der Vorschriftenzeichen „Parken verboten“ und „Wechselseitiges Parkverbot“ nach Maßgabe der Bestimmungen des § 52 Z. 13 a und 13 c,
- b) vor Haus- oder Grundstückseinfahrten,
- c) auf Gleisen von Schienenfahrzeugen,
- d) auf Fahrbahnen mit Gegenverkehr, wenn nicht mindestens zwei Fahrstreifen für den fließenden Verkehr freibleiben,
- e) auf der linken Seite von Einbahnstraßen, wenn nicht mindestens ein Fahrstreifen für den fließenden Verkehr freibleibt,
- f) im Ortsgebiet weniger als 25 m von Häusern entfernt, die ausschließlich oder vorwiegend Wohnzwecken dienen oder die Krankenhäuser sind, mit Lastkraftwagen und Anhängern mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von jeweils mehr als 3,5 t,
- g) vor Tankstellen.“

22. § 25 Abs. 2 hat zu laufen:

„(2) Der Bundesminister für Verkehr hat im Interesse einer einheitlichen Verkehrsgestaltung unter Bedachtnahme auf die Leichtigkeit des fließenden und die Ordnung des ruhenden Verkehrs durch Verordnung die Dauer einer zeitlichen Beschränkung für das Halten oder Parken in Kurzparkzonen, die Art der Überwachung der Einhaltung dieser zeitlichen Beschränkung und die hiefür notwendigen Hilfsmittel zu bestimmen.“

23. § 26 Abs. 1 hat zu laufen:

„(1) Die Lenker von Fahrzeugen, die nach den kraftfahrrechtlichen Vorschriften mit Leuchten mit blauem Licht oder blauem Drehlicht und mit Vorrichtungen zum Abgeben von Warnzeichen mit aufeinanderfolgenden verschiedenen hohen Tönen ausgestattet sind, dürfen diese Signale nur bei Gefahr im Verzuge, zum Beispiel bei Fahrten zum und vom Ort der dringenden Hilfeleistung oder zum Ort des sonstigen drin-

genden Einsatzes, oder bei Einsatzübungsfahrten verwenden. Außerdem dürfen die angeführten Signale soweit als notwendig nur noch zur Abwicklung eines protokollarisch festgelegten Programms für Staatsbesuche oder sonstige Staatsakte sowie zur Erfüllung völkerrechtlicher Verpflichtungen verwendet werden. Die Leuchten mit blauem Licht oder blauem Drehlicht dürfen aus Gründen der Verkehrssicherheit auch am Ort der Hilfeleistung oder des sonstigen Einsatzes oder bei einer behördlich vorgeschriebenen Transportbegleitung verwendet werden.“

24. Nach § 26 wird folgender § 26 a eingefügt:

„§ 26 a. Fahrzeuge im öffentlichen Dienst

(1) Die Lenker von Fahrzeugen des öffentlichen Sicherheitsdienstes sind bei Fahrten in Ausübung des Dienstes an die Bestimmungen über das Verhalten bei Bodenmarkierungen, an eine vorgeschriebene Fahrtrichtung, an Geschwindigkeitsbeschränkungen, an Halte- und Parkverbote und an Fahrverbote nicht gebunden. Sie dürfen dabei aber nicht Personen gefährden oder Sachen beschädigen.

(2) Die Lenker von Fahrzeugen der Post- und Telegraphenverwaltung oder von Fahrzeugen, die im Auftrag der Post- und Telegraphenverwaltung fahren, sind bei der Beförderung von Postsendungen, die Lenker von Fahrzeugen des Kraftwagendienstes öffentlicher Eisenbahnen bei der Beförderung von Reisegepäck oder Stückgut an Halte- und Parkverbote nicht gebunden, sofern dies der Betriebseinsatz erfordert und der übrige Verkehr dadurch nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

(3) Den Fahrzeugen des Kraftfahrlinienverkehrs ist im Ortsgebiet das ungehinderte Abfahren von gekennzeichneten Haltestellen zu ermöglichen, sobald der Lenker eines solchen Fahrzeugs mit dem Fahrtrichtungsanzeiger die Absicht anzeigt, von der Haltestelle abzufahren. Zu diesem Zweck haben die Lenker nachkommender Fahrzeuge die Fahrgeschwindigkeit zu vermindern und, falls erforderlich, anzuhalten. Der Lenker des Kraftfahrlinienfahrzeugs darf die Absicht zum Abfahren erst anzeigen, wenn das Fahrzeug tatsächlich abfahrbereit ist.“

25. Die Überschrift des § 27 und dessen Abs. 1 haben zu laufen:

**„§ 27. Fahrzeuge des Straßen-
dienstes und der Müllabfuhr**

(1) Die Lenker von Fahrzeugen des Straßen-
dienstes, wie Streufahrzeuge, Schneeräumfahrzeuge und -geräte, Arbeitsmaschinen und sonstige Fahrzeuge, die für den Straßenbau, die Straßenpflege, die Straßenreinigung oder die Instandhaltung der öffentlichen Beleuchtung oder der Straßenbahnanlagen verwendet werden, sind bei

Arbeitsfahrten an die Bestimmungen über das Verhalten bei Bodenmarkierungen und über das Einordnen sowie an Halte- und Parkverbote und an das Verbot des Zufahrens zum linken Fahrbahnrand nicht gebunden. Sie dürfen auch durch Nebenfahrbahnen durchfahren sowie an Schutzinseln in Einbahnstraßen oder in einer Fahrbahnhälfte, für die das Gebot, rechts vorbeizufahren, angeordnet ist, links vorbeifahren und dürfen die Betriebszufahrten und -abfahrten sowie die Betriebsumkehren einer Autobahn befahren. Weiters dürfen die Lenker von Fahrzeugen des Straßendienstes auch auf der linken Fahrbahnseite fahren, wenn durch die Ausstattung dieser Fahrzeuge oder durch sonstige Maßnahmen in ausreichender Weise für die Sicherheit anderer Straßenbenutzer gesorgt ist.“

26. § 27 Abs. 3 hat zu lauten:

„(3) Bei Arbeitsfahrten dürfen die Lenker von Fahrzeugen der Müllabfuhr durch Nebenfahrbahnen durchfahren und sind an Halte- und Parkverbote nicht gebunden, sofern dies der Arbeitseinsatz erfordert und der übrige Verkehr dadurch nicht wesentlich beeinträchtigt wird.“

27. Nach § 29 werden folgende §§ 29 a und 29 b eingefügt:

„§ 29 a. Kinder

(1) Der Lenker eines Fahrzeuges hat Kindern, welche die Fahrbahn einzeln oder in Gruppen, sei es beaufsichtigt oder unbeaufsichtigt, überqueren, das unbehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Er hat zu diesem Zweck, falls erforderlich, vor den die Fahrbahn überquerenden Kindern anzuhalten. Die Bestimmung des § 76 Abs. 6 wird dadurch nicht berührt.

(2) Wer Kinder beim Überqueren der Fahrbahn beaufsichtigt, insbesondere anleitet oder begleitet, darf auf der Fahrbahn verweilen, solange sich die Kinder auf der Fahrbahn befinden. Die Aufsichtsperson hat darauf zu achten, daß das Überqueren der Fahrbahn nicht unnötig verzögert wird.

(3) Werden Kinder beim Überqueren der Fahrbahn von als Schülerlotsen erkennbaren und besonders ausgerüsteten Kindern beaufsichtigt, insbesondere angeleitet oder begleitet, so haben die Lenker von Fahrzeugen unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 1 ihr Verhalten nach der deutlich erkennbaren Tätigkeit der Schülerlotsen zu richten; sie dürfen geschlossene Kindergruppen, die unter der Aufsicht eines Schülerlotsen die Fahrbahn überqueren, nicht unterbrechen.

§ 29 b. Gehbehinderte Personen

(1) Dauernd stark gehbehinderte Personen dürfen

- a) auf Straßenstellen, für die durch das Straßenverkehrszeichen „Halten und Parken verboten“ ein Halte- und Parkverbot kundgemacht ist,
- b) entgegen der Vorschrift des § 23 Abs. 2 über das Abstellen eines Fahrzeuges am Rand der Fahrbahn und
- c) in einer Fußgängerzone während der Zeit, während der eine Ladetätigkeit vorgenommen werden darf,

mit dem von ihnen selbst gelenkten Fahrzeug oder mit einem Fahrzeug, das sie als Mitfahrer benützen, zum Aus- oder Einsteigen einschließlich des Aus- oder Einladens der für die gehbehinderte Person nötigen Behelfe (wie etwa ein Rollstuhl u. dgl.) für die Dauer dieser Tätigkeiten halten.

(2) Ferner dürfen dauernd stark gehbehinderte Personen das von ihnen selbst gelenkte Fahrzeug

- a) auf Straßenstellen, für die durch das Straßenverkehrszeichen „Parken verboten“ ein Parkverbot kundgemacht ist,
- b) in einer Kurzparkzone ohne zeitliche Beschränkung und
- c) auf Straßen, für die ein Parkverbot, das gemäß § 44 Abs. 4 kundzumachen ist, erlassen worden ist,

parken.

(3) Beim Halten gemäß Abs. 1 hat der Inhaber eines Ausweises nach Abs. 4 diesen den Straßenaufsichtsorganen auf Verlangen vorzuweisen. Beim Parken gemäß Abs. 2 hat der Ausweisinhaber den Ausweis bei mehrspurigen Kraftfahrzeugen hinter der Windschutzscheibe und durch diese gut erkennbar, bei anderen Fahrzeugen an einer sonst geeigneten Stelle gut wahrnehmbar anzubringen.

(4) Die Behörde hat Personen, die dauernd stark gehbehindert sind, auf deren Ansuchen einen Ausweis über diesen Umstand auszufolgen. Sofern die gehbehinderte Person selbst ein Kraftfahrzeug lenkt, ist auf dem Ausweis das kraftfahrrechtliche Kennzeichen des betreffenden Fahrzeugs gut sichtbar anzubringen, sonst ein Vermerk, daß von der gehbehinderten Person selbst kein Fahrzeug gelenkt wird. Inhalt und Form des Ausweises hat der Bundesminister für Verkehr durch Verordnung zu bestimmen.“

28. Im § 32 Abs. 1 hat der letzte Satz zu lauten:

„Hinsichtlich der Hinweiszeichen „Pannenhilfe“ und „Tankstelle“ gilt § 84 Abs. 1.“

29. Im § 34 Abs. 1 werden die Worte „Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau“ durch die Worte „Der Bundesminister für Verkehr“ ersetzt.

1515 der Beilagen

5

30. § 34 Abs. 4 hat zu lauten:

„(4) Die Straßenverkehrszeichen „Fußgängerübergang“, „Einfahrt verboten“, „Vorrang geben“ und „Halt“ sowie solche Straßenverkehrszeichen, die einen schienegleichen Eisenbahnübergang ankündigen, müssen entweder mit rückstrahlendem Material ausgestattet oder bei Dunkelheit, wenn und solange die sonstige Beleuchtung nicht ausreicht, beleuchtet sein.“

31. Dem § 37 Abs. 1 werden folgende zwei Sätze angefügt:

„Beim Einbiegen nach links ist den entgegenkommenden geradeausfahrenden 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.“

32. Dem § 37 Abs. 2 wird folgender Satz angefügt:

„Bei diesem Zeichen sind auch die senkrecht zur Brust und zum Rücken des Verkehrspostens verlaufenden Fahrtrichtungen gesperrt.“

33. Dem § 37 Abs. 5 wird folgender Satz angefügt:

„Fahrzeuge, die von Hauptfahrbahnen kommen, haben den Vorrang gegenüber Fahrzeugen, die aus Nebenfahrbahnen kommen.“

34. § 38 Abs. 2 hat zu lauten:

„(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 ein sicheres Anhalten nach Abs. 1 nicht mehr möglich ist, haben weiterzufahren. Beim Einbiegen nach links ist den entgegenkommenden geradeausfahrenden 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.“

35. § 38 Abs. 5 hat zu lauten:

„(5) Rotes Licht gilt als Zeichen für „Halt“. Bei diesem Zeichen haben die Lenker von Fahrzeugen unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 7 und des § 53 Z. 10 a an den im Abs. 1 bezeichneten Stellen anzuhalten.“

36. Dem § 38 wird folgender Abs. 9 angefügt:

„(9) Im Bereich eines Grenzüberganges dürfen auch Lichtzeichen verwendet werden, die nur rotes und grünes Licht ausstrahlen. Solche Zeichen sind für jeden Fahrstreifen getrennt rechts oder oberhalb des Fahrstreifens anzu-

bringen. Bei Lichtzeichen dieser Art bedeutet rotes Licht, daß auf dem betreffenden Fahrstreifen keine Grenzabfertigung vorgenommen wird und dieser daher für den Fahrzeugverkehr gesperrt ist, und grünes Licht, daß der betreffende Fahrstreifen zur Grenzabfertigung zu benutzen ist. Diese Bestimmungen gelten sinngemäß für den Bereich einer Mautstelle hinsichtlich der Mauteinhebung.“

37. § 39 hat zu lauten:

„§ 39. Anordnung der Lichtzeichen

(1) Die Lichtzeichen sind entweder untereinander in der Reihenfolge oben rot, in der Mitte gelb und unten grün oder nebeneinander in der Reihenfolge links rot, in der Mitte gelb und rechts grün anzuordnen.

(2) Die Anlagen zur Abgabe von Lichtzeichen sind deutlich erkennbar anzubringen. Sind mehrere Fahrstreifen vorhanden, so ist sowohl eine getrennte als auch eine unterschiedliche Regelung für einzelne Fahrstreifen oder Fahrt Richtungen zulässig (Spuren signalisation). Der Abstand zwischen dem unteren Rand des Gehäuses einer Lichtsignalanlage und der Fahrbahn darf bei Anordnung am Fahrbahnrand nicht weniger als 2 m und nicht mehr als 3,50 m, bei Anordnung oberhalb der Fahrbahn nicht weniger als 4,50 m und nur in Ausnahmefällen mehr als 5,50 m betragen. Die Anbringung zusätzlicher Signale an anderen Stellen ist zulässig.“

38. Dem § 41 Abs. 1 wird folgender Satz angefügt:

„Im Bereich eines Grenzüberganges dürfen solche Hilfszeichen auch die mit der Grenzabfertigung betrauten Organe geben.“

39. § 42 hat zu lauten:

„§ 42. Fahrverbot für Lastkraftfahrzeuge

(1) An Samstagen von 15 Uhr bis 24 Uhr und an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen von 00 Uhr bis 22 Uhr ist das Befahren von Straßen mit Lastkraftwagen mit Anhänger verboten; ausgenommen ist die Beförderung von Milch.

(2) In der im Abs. 1 angeführten Zeit ist ferner das Befahren von Straßen mit Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeugen und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 t verboten.

(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, unaufziehbaren Reparaturen an Kühlanlagen, dem Abschleppdienst, der Pannenhilfe, dem Einsatz

in Katastrophenfällen, dem Einsatz von Fahrzeugen des Straßenerhalters zur Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs, der Müllabfuhr oder dem Einsatz von Fahrzeugen eines Linienverkehrsunternehmens zur Aufrechterhaltung des regelmäßigen Linienverkehrs dienen, sowie unaufschiebbare Fahrten mit Lastkraftwagen des Bundesheeres und Fahrten im Ortsgebiet an den letzten beiden Samstagen vor dem 24. Dezember. Diese Ausnahme gilt jedoch nicht für die Beförderung von Großvieh auf Autobahnen.“

40. Nach § 43 Abs. 1 wird der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt und es wird folgende lit. d angefügt:

„d) für dauernd stark gehbehinderte Personen, die wegen ihrer Behinderung darauf angewiesen sind, das von ihnen selbst gelenkte Kraftfahrzeug in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung oder ihrer Arbeitsstätte oder in unmittelbarer Nähe von Gebäuden, die von solchen Personen in der Regel häufig besucht werden, wie etwa Invalidenämter, bestimmte Krankenhäuser oder Ambulanzorien, Sozialversicherungseinrichtungen u. dgl., oder in unmittelbarer Nähe einer Fußgängerzone abstellen zu können, Straßenstellen für die unbedingt notwendige Zeit und Strecke zum Abstellen der betreffenden Kraftfahrzeuge durch ein Halteverbot freizuhalten.“

41. Nach § 43 Abs. 2 wird der Punkt durch einen Beistrich ersetzt und es wird folgende lit. c angefügt:

„c) im Ortsgebiet Lastkraftwagen und Anhänger, die zur Beförderung von mehr als 1000 l gefährlicher, entzündbarer Flüssigkeiten bestimmt sind, sowie Lastkraftwagen und Anhänger, die für Kühlzwecke bestimmt sind und deren Kühlanlage in Betrieb ist, außerhalb der durch die Vorschriftenzeichen „Halten und Parken verboten“ oder „Parken verboten“ mit einer entsprechenden Zusatztafel für solche Fahrzeuge vorbehaltenen Parkflächen nicht parken dürfen.“

42. § 43 Abs. 3 lit. a hat zu lauten:

„a) Bundesstraßen, die das Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286, als Bundesautobahn bezeichnet, sowie Straßen ohne Überschneidungen mit anderen Straßen, sofern sie sich für den Schnellverkehr (§ 46 Abs. 1) eignen und besondere Anschlußstellen für die Zu- und Abfahrt vorhanden sind, einschließlich der Zu- und Abfahrtsstraßen zu Autobahnen zu erklären.“

43. § 43 Abs. 4 hat zu lauten:

„(4) Wenn es die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs erfordert und aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs keine Bedenken dagegen bestehen, hat die Behörde durch Verordnung

die in Ortsgebieten erlaubte Höchstgeschwindigkeit oder eine gemäß § 20 Abs. 3 verordnete erlaubte Höchstgeschwindigkeit zu erhöhen.“

44. Im § 43 Abs. 7 hat im ersten Satz der Klammerausdruck zu lauten:

„(Abs. 1 lit. b Z. 1)“

45. § 44 Abs. 1 hat zu lauten:

„(1) Die im § 43 bezeichneten Verordnungen sind, sofern sich aus den folgenden Absätzen nichts anderes ergibt, durch Straßenverkehrszeichen kundzumachen und treten mit der Anbringung dieser Zeichen in Kraft. Der Zeitpunkt der erfolgten Anbringung ist in einem Aktenvermerk (§ 16 AVG 1950) festzuhalten. Als solche Straßenverkehrszeichen kommen die Vorschriftenzeichen und die Hinweiszeichen „Autobahn“, „Ende der Autobahn“, „Autostraße“, „Ende der Autostraße“, „Einbahnstraße“, „Ortstafel“, „Ortsende“, „Internationaler Hauptverkehrsweg“, „Bundesstraße mit Vorrang“, „Bundesstraße ohne Vorrang“ und „Landes- oder Bezirksstraße“ in Betracht.“

46. Im § 44 Abs. 2 werden die Worte „Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau“ durch die Worte „Bundesministers für Verkehr“ ersetzt.

47. Im § 44 Abs. 4 hat der erste Satz zu lauten:

„Verordnungen, die sich durch ein Vorschriftenzeichen ausdrücken lassen und für ein ganzes Ortsgebiet oder für Straßen mit bestimmten Merkmalen innerhalb eines Ortsgebietes gelten, werden mit den entsprechenden Vorschriftenzeichen und der etwa erforderlichen Zusatztafel in unmittelbarer Verbindung mit dem Hinweiszeichen „Ortstafel“ gehörig kundgemacht.“

48. Im § 44 b Abs. 1 werden im ersten Satz die Worte „Organe der Straßenaufsicht oder des Straßenerhalters“ durch die Worte „Organe der Straßenaufsicht, des Straßenerhalters oder der Feuerwehr“ ersetzt.

49. Im § 45 Abs. 2 wird im ersten Satz nach dem Wort „persönliches“ der Klammerausdruck „(wie z. B. auch wegen einer schweren Körperbehinderung)“ eingefügt.

50. § 46 Abs. 1 hat zu lauten:

„(1) Autobahnen sind Vorrangstraßen und dürfen nur mit Kraftfahrzeugen benutzt werden, die eine Bauartgeschwindigkeit von mindestens 40 km/h aufweisen und mit denen diese Geschwindigkeit überschritten werden darf (Schnellverkehr); dies gilt nicht für Fahrzeuge des Straßendienstes. Jeder andere Verkehr, insbesondere der Fußgängerverkehr, der Verkehr mit Fahrrädern, Motorfahrrädern und Fuhr-

1515 der Beilagen

7

werken, der Viehtrieb und das Reiten, ist auf der Autobahn verboten. Im Bereich eines Grenzüberganges darf die Autobahn betreten werden, um Tätigkeiten zu verrichten, die mit der Grenzabfertigung zusammenhängen oder einem vordringlichen Bedürfnis der Straßenbenutzer dienen (wie Geldwechsel, Aufsuchen von Informationsstellen u. dgl.); das gleiche gilt für den Bereich einer Mautstelle sinngemäß.“

51. § 46 Abs. 4 hat zu lauten:

„(4) Auf der Autobahn ist verboten:

- a) Umzukehren, ausgenommen im Bereich eines Grenzüberganges auf Anordnung von öffentlichen Organen,
- b) Übungsfahrten nach kraftfahrrechtlichen Vorschriften durchzuführen,
- c) außerhalb der durch Hinweiszichen gekennzeichneten Stellen zu halten oder zu parken,
- d) rückwärts zu fahren; dieses Verbot gilt jedoch nicht, wenn eine kurze Strecke zurückgefahren werden muß, um ein Fahrzeug in Betrieb zu nehmen oder es in den fliessenden Verkehr einzuordnen, oder wenn mit einem Fahrzeug des Straßendienstes bei Arbeitsfahrten zurückgefahren werden muß.“

52. Im § 48 werden Abs. 2 bis 5 durch folgende Abs. 2 bis 6 ersetzt:

„(2) Die Straßenverkehrszeichen sind auf der rechten Straßenseite oder oberhalb der Fahrbahn anzubringen, sofern sich aus diesem Bundesgesetz nichts anderes ergibt. Die zusätzliche Anbringung an anderen Stellen ist zulässig.

(3) Bei Arbeitsfahrten gemäß § 27 Abs. 1 sowie bei Fahrten in Ausübung des Dienstes gemäß § 26 a Abs. 1 können Straßenverkehrszeichen an Fahrzeugen des Straßendienstes bzw. an Fahrzeugen des öffentlichen Sicherheitsdienstes angebracht werden. Solcherart angebrachte Straßenverkehrszeichen gelten nur für den Bereich der Arbeitstätigkeit bzw. der Ausübung des Dienstes; das Ende einer Beschränkung ist daher in diesem Falle nicht anzugeben. Beim Anbringen von Straßenverkehrszeichen an Fahrzeugen des Straßendienstes bzw. an Fahrzeugen des öffentlichen Sicherheitsdienstes finden auch die Bestimmungen des § 49 Abs. 2 über das zweimalige Anbringen von Gefahrenzeichen auf Autobahnen und des § 52 Z. 4 a und 4 c über das beiderseitige Anbringen der dort angeführten Zeichen keine Anwendung.

(4) Die Anbringungsvorrichtungen für Straßenverkehrszeichen (wie Standsäulen, Rahmen, Träger u. dgl.) müssen möglichst unauffällig ausgeführt sein. Auf einer Anbringungsvorrichtung dürfen nicht mehr als zwei Straßenverkehrszeichen angebracht werden, sofern es

sich nicht um die Kundmachung einer Verordnung nach § 44 Abs. 4, um die Hinweiszichen „Wegweiser“ oder um Straßenverkehrszeichen handelt, deren Inhalt miteinander in Zusammenhang steht.

(5) Der Abstand zwischen dem unteren Rand eines Straßenverkehrszeichens und der Fahrbahn darf bei seitlicher Anbringung nicht weniger als 0,60 m und nur in Ausnahmefällen mehr als 2,20 m, bei Anbringung oberhalb der Fahrbahn nicht weniger als 4,50 m und nur in Ausnahmefällen mehr als 5,50 m betragen, sofern sich aus den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes bei einzelnen Straßenverkehrszeichen nichts anderes ergibt. Bei seitlicher Anbringung darf der seitliche Abstand zwischen dem der Fahrbahn zunächst liegenden Rand eines Straßenverkehrszeichens und dem Fahrbahnrand im Ortsgebiet nicht weniger als 0,30 m und nur in Ausnahmefällen mehr als 2 m, auf Freilandstraßen nur in Ausnahmefällen weniger als 1 m und mehr als 2,50 m betragen. Sind auf einer Anbringungsvorrichtung mehr als ein Straßenverkehrszeichen angebracht, so gelten bei untereinander angebrachten Zeichen die vertikalen Maßangaben für das untere Zeichen, bei nebeneinander angebrachten Zeichen die horizontalen Maßangaben für das näher der Fahrbahn angebrachte Zeichen. Die weiteren Zeichen sind in einem solchen Fall entsprechend den Größenverhältnissen anzubringen.

(6) Wenn es die Verkehrssicherheit erfordert, insbesondere bei unübersichtlichem Straßenverlauf, sind in angemessener Entfernung vor einem nach den Bestimmungen der §§ 49, 50, 52 oder 53 angebrachten Straßenverkehrszeichen ein oder mehrere gleiche Zeichen — ausgenommen beim Zeichen „Halt“ — anzubringen, unter denen auf einer Zusatztafel nach § 54 Abs. 5 lit. a die Entfernung bis zu der Straßenstelle anzugeben ist, auf die sich das Straßenverkehrszeichen bezieht. Dies gilt insbesondere für die Gefahrenzeichen „Fußgängerübergang“ und „Voranzeiger für Verkehrsampel“, für die Vorschriftenzeichen „Vorrang geben“ und „Wartepliift bei Gegenverkehr“ sowie für das Hinweiszichen „Krankenhaus“. Wird das Vorschriftenzeichen „Halt“ vorangekündigt, so ist hiefür das Vorschriftenzeichen „Vorrang geben“ mit einer Zusatztafel nach § 54 Abs. 5 lit. c zu verwenden.“

53. § 49 Abs. 3 hat zu lauten:

„(3) Wenn es jedoch der Verkehrssicherheit besser entspricht, sind die Gefahrenzeichen in einer geringeren als im Abs. 2 bezeichneten Entfernung anzubringen. In einem solchen Fall ist auf Freilandstraßen unter dem Zeichen auf einer Zusatztafel nach § 54 Abs. 5 lit. a die Entfernung bis zur Gefahrenstelle anzugeben.“

54. Dem § 49 wird folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) Wenn sich Gefahrenstellen über einen längeren Straßenabschnitt erstrecken (wie etwa Gefälle, Schleudergefahr, Steinschlag, Wildwechsel u. a.) und dies nicht erkennbar ist oder nicht vermutet werden kann, so ist auf einer Zusatztafel nach § 54 Abs. 5 lit. b die Länge der Gefahrenstelle anzugeben. Innerhalb einer längeren Gefahrenstelle ist das betreffende Gefahrenzeichen zu wiederholen, wenn dies die Verkehrssicherheit erfordert.“

55. Im § 50 Z. 2 hat in der Beschreibung der Zeichen der letzte Satz zu lauten:

„Sind auf einer kurvenreichen Strecke die Kurven nicht mehr als 240 m voneinander entfernt, so genügt die Anbringung eines der ersten Kurve entsprechenden Zeichens nach lit. c oder d, unter dem auf einer Zusatztafel nach § 54 Abs. 5 lit. b die Länge der kurvenreichen Strecke anzugeben ist.“

56. § 50 Z. 5 hat zu entfallen.

57. Im § 50 Z. 7 hat in der Beschreibung des Zeichens der letzte Satz zu entfallen.

58. Im § 50 wird nach Z. 7 folgende Z. 7 a eingefügt:

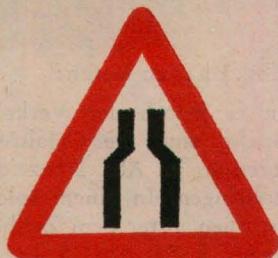
„7 a. „STARKE STEIGUNG“



Dieses Zeichen kündigt eine starke Steigung der Straße an und ist anzubringen, wenn die Steigung mindestens 10% beträgt oder wenn dies wegen der örtlichen Verhältnisse aus Gründen der Verkehrssicherheit sonst notwendig ist (z. B. Straßenkehre mit 7% Steigung). Die Steigung ist in Prozenten anzugeben und hat sich auf den steilsten Teil der Strecke zu beziehen.“

59. § 50 Z. 8 hat zu lauten:

„8. „FAHRBAHNVERENGUNG“



a)



b)



c)

Diese Zeichen kündigen

- a) eine beiderseitige,
 - b) eine linksseitige und
 - c) eine rechtsseitige
- Verengung der Fahrbahn an.“

60. Im § 50 Z. 10 wird an die Beschreibung des Zeichens folgender Satz angefügt:

„Auf einer Zusatztafel kann die Ursache der Gleitgefahr angekündigt werden.“

61. Im § 50 werden nach Z. 10 a folgende Z. 10 b bis 10 d eingefügt:

„10 b. „STEINSCHLAG“



Dieses Zeichen kündigt einen Straßenabschnitt an, wo mit Steinschlag und daher auch mit Steinen auf der Straße zu rechnen ist.

10 c. „FLUGBETRIEB“



1515 der Beilagen

9

Dieses Zeichen kündigt einen Straßenabschnitt an, wo mit tieffliegenden Luftfahrzeugen zu rechnen ist.

10 d. „STRASSE ZU EINEM UFER ODER KAI“



Dieses Zeichen kündigt an, daß die Straße zu einem Ufer oder zu einem Kai führt (z. B. zu einer Fähre, Schiffsanlegestelle oder Hafen-anlage).“

62. Im § 50 wird Z. 15 aufgehoben und es werden nach Z. 14 folgende Z. 15 und 16 angefügt:

„15. „VORANKÜNDIGUNG EINES LICHT-ZEICHENS“



Dieses Zeichen kündigt eine Lichtsignalanlage an. Es ist nur dann anzubringen, wenn mit einer Lichtsignalanlage üblicherweise nicht gerechnet werden muß oder wenn eine solche Anlage schlecht wahrnehmbar ist.

16. „ANDERE GEFAHREN“



Dieses Zeichen kündigt andere als in Z. 1 bis 15 angeführte Gefahrenstellen an. Auf einer Zusatztafel unter dem Zeichen kann die Gefahr näher bezeichnet werden, wie etwa Bankett nicht befahrbar, Holzbringung, Lawinengefahr, Wasserschutzgebiet u. dgl.“

63. § 51 Abs. 2 hat zu lauten:

„(2) Die Vorschriftenzeichen „Einbiegen ver-

boten“ sind in angemessenem Abstand vor der betreffenden Kreuzung, die Vorschriftenzeichen „Vorrang geben“ und „Halt“ sind im Ortsgebiet höchstens 25 m und auf Freilandstraßen höchstens 50 m vor der Kreuzung anzubringen. Das Vorschriftenzeichen „Vorgeschriebene Fahrtrichtung“ ist, sofern es sich auf eine Kreuzung bezieht, in angemessenem Abstand vor der Kreuzung, sonst gemäß Abs. 1 anzubringen; bei einer Kreuzung mit Kreisverkehr darf dieses Zeichen statt vor der Kreuzung auch nur gegenüber einer einmündenden Straße angebracht werden.“

64. Im § 51 Abs. 3 wird das Wort und der Klammerausdruck „Verbotszeichen (§ 52)“ durch das Wort „Vorschriftenzeichen“ ersetzt.

65. Im § 51 Abs. 4 wird das Wort und der Klammerausdruck „Verbotszeichen (§ 52 lit. a)“ durch das Wort „Vorschriftenzeichen“ ersetzt.

66. Im § 52 haben die Überschrift und der Einleitungssatz zu lauten:

„§ 52. Die Vorschriftenzeichen

Die Vorschriftenzeichen sind

- a) Verbots- oder Beschränkungszeichen,
- b) Gebotszeichen oder
- c) Vorrangzeichen.“

67. Im § 52 hat die Überschrift vor Z. 1 zu lauten:

„a) Verbots- oder Beschränkungszeichen“

68. Im § 52 wird nach Z. 3 b folgende Z. 3 c eingefügt:

„3 c. „UMKEHREN VERBOTEN“



Dieses Zeichen zeigt an, daß an der betreffenden Straßenstelle oder Kreuzung das Umkehren verboten ist.“

69. Im § 52 werden nach Z. 4 b folgende Z. 4 c und 4 d eingefügt:

„4 c. „ÜBERHOLEN FÜR LASTFAHR-ZEUGE VERBOTEN“

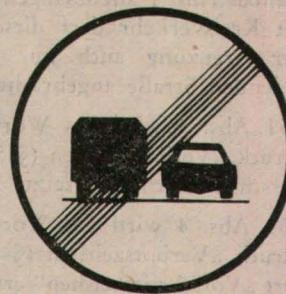


10

1515 der Beilagen

Dieses Zeichen zeigt an, daß mit Lastfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t das Überholen von mehrspurigen Kraftfahrzeugen verboten ist. Es ist auf beiden Seiten der Fahrbahn anzubringen.

4 d. „ENDE DES ÜBERHOLVERBOTES FÜR LASTFAHRZEUGE“



Dieses Zeichen zeigt das Ende des Überholverbotes für Lastfahrzeuge (Z. 4 c) an.“

70. § 52 Z. 7 a hat zu lauten:

„7 a. „FAHRVERBOT FÜR LASTFAHRZEUGE“



Diese Zeichen zeigen an, daß das Fahren mit Lastfahrzeugen verboten ist.

Eine Gewichtsangabe bedeutet, daß das Verbot nur für ein Lastfahrzeug gilt, wenn das höchste zulässige Gesamtgewicht des Lastfahr-

zeuges oder das höchste zulässige Gesamtgewicht eines mitgeführten Anhängers das im Zeichen angegebene Gewicht überschreitet.

Eine Längenangabe bedeutet, daß das Verbot nur gilt, wenn die Länge des Lastfahrzeuges oder die Länge eines mitgeführten Anhängers oder die Länge des Lastfahrzeuges samt Anhänger die im Zeichen angegebene Länge überschreitet.“

71. Im § 52 wird nach Z. 7 d folgende Z. 7 e eingefügt:

„7 e. „FAHRVERBOT FÜR FAHRZEUGE MIT GEFAHRLICHEN GÜTERN“



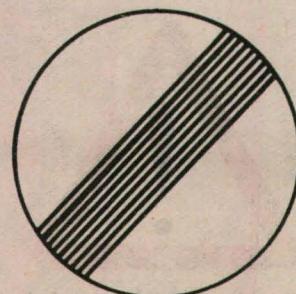
Dieses Zeichen zeigt an, daß das Fahren mit Fahrzeugen, die gefährliche Güter im Sinne des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), BGBl. Nr. 522/1973, befördern, verboten ist.“

72. Im § 52 Z. 9 b wird an die Beschreibung des Zeichens folgender Satz angefügt:

„Es kann oberhalb der Fahrbahn entsprechend der vorhandenen Höhe angebracht werden.“

73. Im § 52 wird Z. 11 durch folgende neue Z. 11 ersetzt:

„11. „ENDE VON VERBOTEN ODER BE-SCHRÄNKUNGEN“



Dieses Zeichen zeigt die Straßenstelle an, wo alle in einem bestimmten Straßenabschnitt für den fließenden Verkehr durch Straßenverkehrszeichen kundgemachten Verbote und Beschränkungen enden.“

74. Im § 52 wird Z. 13 durch folgende Z. 13 a, 13 b, 13 c, 13 d und 13 e ersetzt:

1515 der Beilagen

11

„13 a. „PARKEN VERBOTEN“



Dieses Zeichen zeigt mit der Zusatztafel „ANFANG“ den Beginn und mit der Zusatztafel „ENDE“ das Ende eines Straßenabschnittes an, in dem das Parken verboten ist. Das Verbot bezieht sich auf die Straßenseite, auf der sich dieses Zeichen befindet.

Folgende unter dem Zeichen angebrachte Zusatztafeln zeigen an:

- Eine Zusatztafel mit der Angabe bestimmter Stunden, daß das Verbot während der angegebenen Stunden gilt;
- eine Zusatztafel mit der Angabe bestimmter Tage, daß das Verbot an den angegebenen Tagen gilt; beginnt das Verbot nicht um 00 Uhr oder endet es nicht um 24 Uhr, so ist auf der Zusatztafel überdies auch noch der Zeitpunkt des Beginnes oder des Endes des Verbotes anzugeben;
- eine Zusatztafel mit Pfeilen den Verlauf des Straßenabschnittes, in dem das Verbot gilt; solche Pfeile können statt auf einer Zusatztafel auch im Zeichen selbst angebracht werden, sind dort aber in weißer Farbe auszuführen. Wenn der Geltungsbereich des Verbotes auf diese Weise unmissverständlich zum Ausdruck gebracht werden kann, so genügt ein Vorschriftenzeichen.

Die Anbringung weiterer Angaben auf den unter lit. a bis c angeführten Zusatztafeln sowie die Anbringung von Zusatztafeln mit anderen Angaben ist unbeschadet des § 51 Abs. 3 zulässig.

13 b. „HALTEN UND PARKEN VERBOTEN“



Dieses Zeichen zeigt mit der Zusatztafel „ANFANG“ den Beginn und mit der Zusatz-

tafel „ENDE“ das Ende eines Straßenabschnittes an, in dem das Halten und Parken verboten ist. Das Verbot bezieht sich auf die Straßenseite, auf der sich dieses Zeichen befindet.

Eine Zusatztafel mit der Aufschrift „AUSGENOMMEN ZUSTELLDIENSTE“ zeigt an, daß das rasche Auf- oder Abladen geringer Warenmengen vom Halteverbot ausgenommen ist.

Eine Zusatztafel mit der Aufschrift „AUSGENOMMEN LADETÄTIGKEIT“ zeigt eine Ladezone an.

Hinsichtlich weiterer Zusatztafeln gelten die Bestimmungen der Z. 13 a sinngemäß.

13 c. „WECHSELEITIGES PARKVERBOT“



Dieses Zeichen zeigt an, daß auf der Straßenseite, auf der dieses Zeichen angebracht ist, das Parken an ungeraden Tagen verboten ist.



Dieses Zeichen zeigt an, daß auf der Straßenseite, auf der dieses Zeichen angebracht ist, das Parken an geraden Tagen verboten ist.

Beginnt bei den beiden angeführten Zeichen die wechselseitige Beschränkung für das Parken nicht um 00 Uhr, so ist auf einer Zusatztafel der Zeitpunkt des Beginnes des wechselseitigen Parkverbotes anzugeben, das dann ab diesem Zeitpunkt für 24 Stunden gilt.

Hinsichtlich weiterer Zusatztafeln gelten die Bestimmungen der Z. 13 a sinngemäß.

12

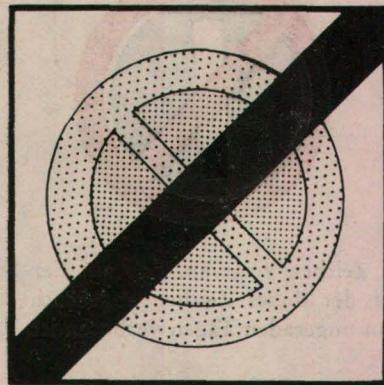
1515 der Beilagen

13 d. „KURZPARKZONE“



Dieses Zeichen zeigt den Beginn einer Kurzparkzone an. Im unteren Teil des Zeichens darf zusätzlich das Wort „Kurzparkzone“ angebracht werden.

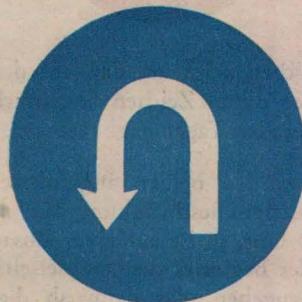
13 e. „ENDE DER KURZPARKZONE“



Dieses Zeichen zeigt das Ende einer Kurzparkzone an.“

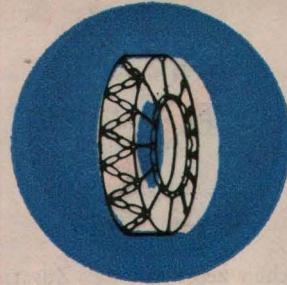
75. Dem § 52 wird nach Z. 20 folgendes angefügt:

„21. „UMKEHRGEBOT“



Dieses Zeichen zeigt an, daß die Lenker von Fahrzeugen an der betreffenden Straßenstelle umzukehren haben.

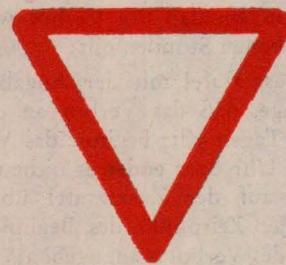
22. „SCHNEEKETTEN VORGESCHRIEBEN“



Dieses Zeichen zeigt an, daß Kraftwagen, die auf der Straße fahren, an deren Beginn das Zeichen angebracht ist, auf mindestens zwei Antriebsrädern Schneeketten haben müssen.

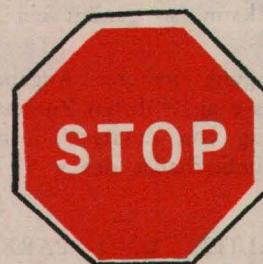
c) Vorrangzeichen

23. „VORRANG GEBEN“



Dieses Zeichen zeigt an, daß gemäß § 19 Abs. 4 Vorrang zu geben ist. Es ist vor einer Kreuzung mit einer Vorrangstraße oder mit einer Straße mit starkem Verkehr anzubringen, sofern nicht das Vorschriftenzeichen „Halt“ erforderlich ist.

24. „HALT“



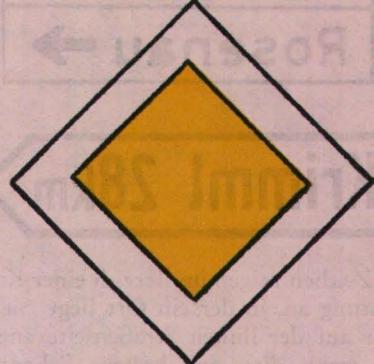
Dieses Zeichen ordnet an, daß vor einer Kreuzung anzuhalten und gemäß § 19 Abs. 4 Vorrang zu geben ist. Fehlt eine Bodenmarkierung oder ist sie nicht sichtbar, so ist das Fahrzeug an einer Stelle anzuhalten, von der aus gute Übersicht besteht. Das Zeichen ist vor allem vor solchen Kreuzungen anzubringen, die besonders gefährlich sind und an denen die Lenker von Fahrzeugen die Verkehrslage in der Regel nur dann richtig beurteilen können, wenn sie anhalten. Ob und in welcher Entfernung es vor schienengleichen Eisenbahnübergängen anzubrin-

1515 der Beilagen

13

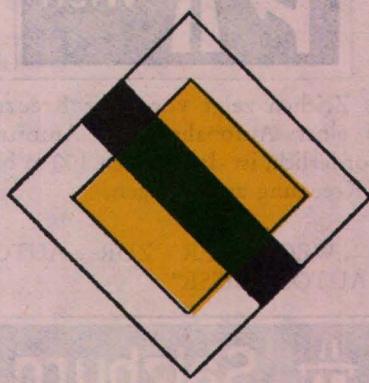
gen ist, ergibt sich aus den eisenbahnrechtlichen Vorschriften.

25 a. „VORRANGSTRASSE“



Dieses Zeichen zeigt den Beginn und den Verlauf einer Vorrangstraße an. Wenn eine Vorrangstraße auf einer Kreuzung die Richtung ihres Verlaufes ändert und sich in geradliniger Verlängerung der Vorrangstraße eine Straße ohne Vorrang befindet, so ist der Verlauf der Vorrangstraße auf einer Zusatztafel nach § 54 Abs. 5 lit. e erkennbar zu machen.

25 b. „ENDE DER VORRANGSTRASSE“



Dieses Zeichen zeigt das Ende einer Vorrangstraße an.“

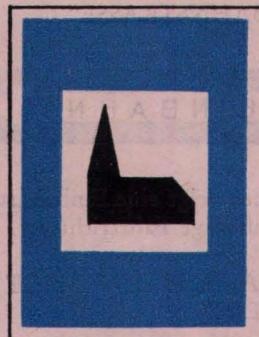
76. Im § 53 haben die Überschrift und die ersten beiden Sätze zu lauten:

„§ 53. Die Hinweiszichen“

(1) Die Hinweiszichen weisen auf verkehrs-wichtige Umstände hin. Hinweiszichen sind die folgenden Zeichen:“

77. Im § 53 wird nach Z. 3 folgende Z. 3 a eingefügt:

„3 a. „GOTTESDIENSTE“



Dieses Zeichen weist auf Einrichtungen für Gottesdienste hin. Im blauen Feld des Zeichens oder auf einer Zusatztafel können nähere Angaben über Art, Ort und Zeit des Gottesdienstes angegeben werden (Symbole, Schriftzeichen, Ziffern). Dieses Zeichen darf nur innerhalb des Ortsgebietes angebracht werden.“

78. Im § 53 werden Z. 9 a und 9 b durch folgende neue Z. 9 a und 9 b ersetzt:

„9 a. „FUSSGÄNGERZONE“



Dieses Zeichen zeigt den Beginn einer Fußgängerzone an. Es bedeutet gleichzeitig, daß hier jeglicher Fahrzeugverkehr verboten ist, sofern sich aus § 76 a nichts anderes ergibt. Dieses Zeichen darf auch nur auf der Fahrbahn angebracht werden.

9 b. „ENDE EINER FUSSGÄNGERZONE“



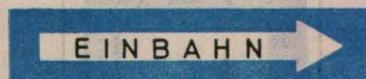
Dieses Zeichen zeigt das Ende einer Fußgängerzone an. Es darf auch nur auf der Fahrbahn angebracht werden.“

14

1515 der Beilagen

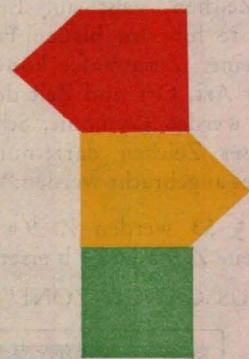
79. § 53 Z. 10 und 10 a haben zu lauten:

„10. „EINBAHNSTRASSE“



Dieses Zeichen zeigt eine Einbahnstraße an und weist in die zulässige Fahrtrichtung.

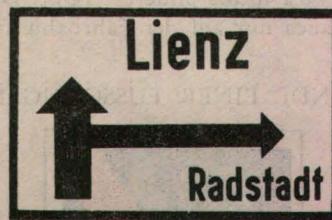
10 a. „STRASSENBahn BIEGT BEI GELB ODER ROT EIN“



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

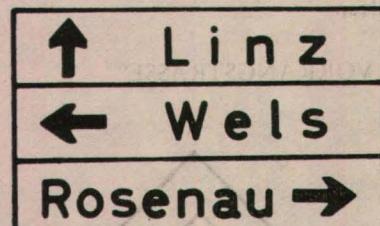
80. Im § 53 werden Z. 13 a, 13 b, 13 c, 14, 15 a, 15 b, 15 c, 16, 17 a und 17 b durch folgende Z. 13 a, 13 b, 14 a, 14 b, 15 a, 15 b, 15 c, 16 a, 16 b, 16 c, 17 a, 17 b und 17 c ersetzt:

„13 a. „VORWEGWEISER“



Dieses Zeichen zeigt den Straßenverlauf und wichtige Abzweigungen an. Falls erforderlich, ist das Zeichen 100 m bis 200 m vor der Kreuzung anzubringen. Vorrangstraßen werden mit breiten, andere Straßen mit schmalen Strichen angezeigt. Überdies können auf dem Zeichen außer dem Ortsnamen die Straßennummern angebracht werden; hiebei bedeutet eine viereckige Umrandung der Nummer eine Vorrangstraße, eine kreisförmige Umrandung eine andere Straße.

13 b. „WEGWEISER“



Diese Zeichen zeigen im Bereich einer Kreuzung die Richtung an, in der ein Ort liegt. Sie dürfen auch nur auf der linken Straßenseite angebracht werden, wenn dies eine bessere Erkennbarkeit erwarten läßt. Auf den Zeichen können auch die Namen mehrerer Orte sowie die Entfernung und die Straßennummern angegeben werden.

14 a. „VORWEGWEISER ZUR AUTOBAHN ODER AUTOSTRASSE“



Dieses Zeichen zeigt vor einer Kreuzung den Weg zu einer Autobahn oder Autostraße an. Falls erforderlich, ist das Zeichen 100 m bis 200 m vor der Kreuzung anzubringen.

14 b. „WEGWEISER ZUR AUTOBAHN ODER AUTOSTRASSE“



Diese Zeichen zeigen im Bereich einer Kreuzung den Weg zu einer Autobahn oder Autostraße an. Sie dürfen auch nur auf der linken Straßenseite angebracht werden, wenn dies eine bessere Erkennbarkeit erwarten läßt.

15 a. „VORWEGWEISER — AUTOBAHN ODER AUTOSTRASSE“



a)



b)

Das Zeichen nach a) ist etwa 1000 m, das Zeichen nach b) etwa 500 m vor dem Beginn der Ausfahrt aus einer Autobahn oder Autostraße anzubringen.

15 b. „AUSFAHRTSWEGLWEISER — AUTOBAHN ODER AUTOSTRASSE“



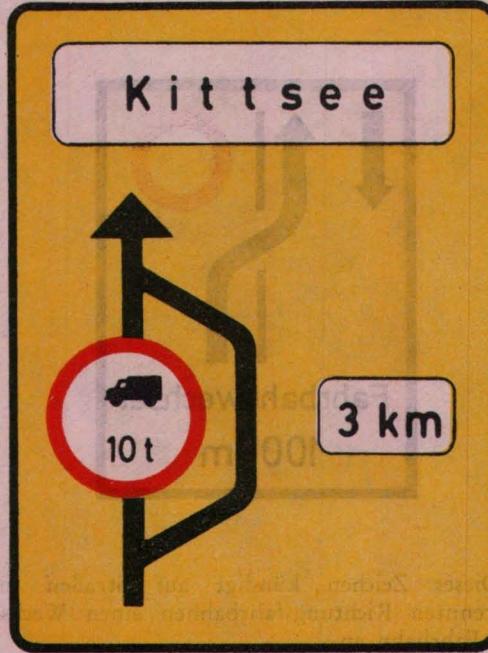
Diese Zeichen zeigen eine Ausfahrt aus einer Autobahn oder Autostraße an. Das Zeichen nach a) ist am Beginn, das Zeichen nach b) am Ende der Ausfahrt anzubringen.

15 c. „ORIENTIERUNGSTAFEL — AUTOBAHN ODER AUTOSTRASSE“



Dieses Zeichen zeigt Entfernungen auf Autobahnen oder Autostraßen an.

16 a. „VORANKÜNDIGUNG EINER UMLEITUNG“



16

1515 der Beilagen

Diese Zeichen kündigen den Verlauf einer Umleitung an. In den Zeichen kann angegeben werden, ob die Umleitung für alle Fahrzeuge oder nur für bestimmte Fahrzeugarten oder für bestimmte andere Umstände gilt (z. B. nur für Fahrzeuge, deren Höhe oder deren Gesamtgewicht ein bestimmtes Ausmaß überschreitet). Außerdem kann die Länge der Umleitungsstrecke angegeben werden.

16 b. „UMLEITUNG“



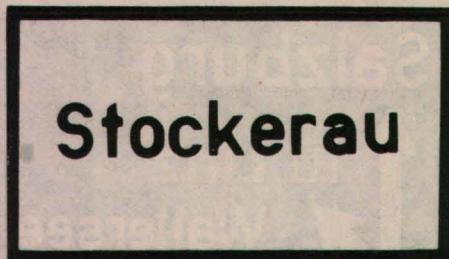
Diese Zeichen zeigen eine Umleitung des Verkehrs an.

16 c. „FAHRBAHNWECHSEL“



Dieses Zeichen kündigt auf Straßen mit getrennten Richtungsfahrbahnen einen Wechsel der Fahrbahn an.

17 a. „ORTSTAFEL“



Dieses Zeichen gibt den Namen eines Ortes an und ist jeweils am Beginn des verbauten Gebietes anzubringen. Ein Gebiet ist dann verbaut, wenn die örtliche Zusammengehörigkeit mehrerer Bauwerke leicht erkennbar ist.

17 b. „ORTSENDE“



Dieses Zeichen ist auf der Rückseite des Zeichens „Ortstafel“ anzubringen; auf einer Zusatztafel kann ihm ein Hinweis auf die Entfernung bis zum nächsten Ort mit Verkehrsbedeutung beigefügt werden.

17 c. „STRASSENAMENSTAFEL“



Dieses Zeichen gibt den Namen einer Straße an. Das Zeichen ist im Ortsgebiet an Kreuzungen mit erheblichem Fahrzeugverkehr nahe dem Fahrbahnrand anzubringen. Der Abstand zwischen dem unteren Rand des Zeichens und der Fahrbahn darf in diesem Fall nicht mehr als 2,20 m betragen. An den übrigen Kreuzungen darf das Zeichen auch an angrenzenden Gebäuden, Einfriedungen u. dgl. angebracht werden; in diesem Fall darf der senkrechte Abstand bis zu 3,50 m betragen.“

81. Im § 53 wird Z. 22 durch folgende neue Z. 22 ersetzt:

„22. „ALLGEMEINE GESCHWINDIGKEITSBESCHRÄNKUNG“



Dieses Zeichen zeigt eine allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Freilandstraßen an. Ein für eine bestimmte Straßenart beigefügtes Symbol bedeutet, daß für diese Straßenart abweichend von der für die übrigen Freilandstraßen geltenden Geschwindigkeitsbeschränkung

die neben dem Symbol angegebene Geschwindigkeitsbeschränkung gilt. Das Zeichen ist an den für den internationalen Verkehr wesentlichen Grenzübergängen anzubringen; es kann im Verlauf wichtiger Durchzugsstraßen wiederholt werden.“

82. Im § 53 werden nach Z. 23 folgende Z. 24 und 25 angefügt:

„24. „STRASSE FÜR OMNIBUSSE“

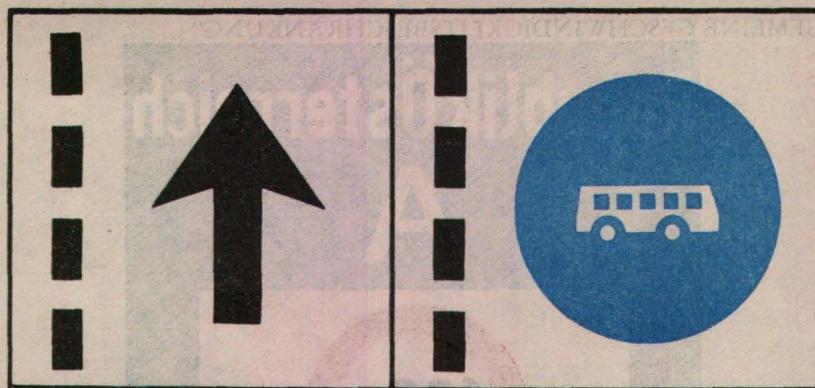


Dieses Zeichen zeigt eine Straße an, die nur von Fahrzeugen des Kraftfahrlinienverkehrs benutzt werden darf. Bei Arbeitsfahrten darf eine solche Straße auch von Fahrzeugen des Straßendienstes und der Müllabfuhr benutzt werden. Auf einer Zusatztafel kann angegeben werden, daß die betreffende Straße auch mit anderen Fahrzeugarten (z. B. Taxi oder einspurige Fahrzeuge) benutzt werden darf.

18

1515 der Beilagen

25. „FAHRSTREIFEN FÜR OMNIBUSSE“



Dieses Zeichen zeigt einen den Fahrzeugen des Kraftfahrlinienverkehrs vorbehaltenen Fahrstreifen an, für dessen Benützung die Bestimmungen der Z. 24 sinngemäß gelten. Falls es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des

Verkehrs erfordert, sind auf diesem Zeichen durch Fahrstreifenkennzeichnung und Pfeile die Fahrstreifen anzugeben, die für den übrigen Verkehr zur Verfügung stehen.“

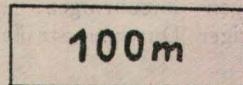
83. Dem § 53 wird folgender Abs. 2 angefügt:

„(2) Auf Vorwegweisern, Wegweisern und Orientierungstafeln sind die Namen von Orten, die im Ausland liegen, nach der offiziellen Schreibweise des betreffenden Staates anzugeben (z. B. Bratislava, Sopron, Maribor, Tarvisio). Die zusätzliche Anführung einer allfälligen deutschsprachigen Ortsbezeichnung ist zulässig (z. B. Preßburg, Ödenburg, Marburg, Tarvis).“

84. Dem § 54 wird folgender Abs. 5 angefügt:

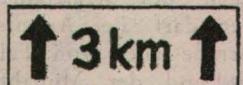
„(5) Die nachstehenden Zusatztafeln bedeuten:

a)



Eine solche Zusatztafel gibt die Entfernung bis zu der Straßenstelle an, auf die sich das betreffende Straßenverkehrszeichen bezieht.

b)



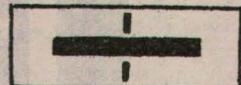
Eine solche Zusatztafel gibt die Länge eines Straßenabschnittes an, für den das betreffende Straßenverkehrszeichen gilt, wie etwa eine längere Gefahrenstelle, die Länge einer Verbots- oder Beschränkungsstrecke u. dgl.

c)



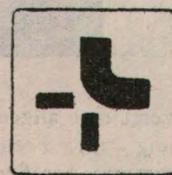
Eine solche Zusatztafel unter dem Zeichen „Vorrang geben“ kündigt das Zeichen „Halt“ an (§ 48 Abs. 6).

d)



Eine solche Zusatztafel unter den Zeichen „Vorrang geben“ oder „Halt“ zeigt an, daß die Querstraße eine Vorrangstraße ist.

e)



Eine solche Zusatztafel unter den Zeichen „Vorrang geben“, „Halt“ oder „Vorrangstraße“ zeigt an, daß eine Straße mit Vorrang einen besonderen Verlauf nimmt (§ 19 Abs. 4).

f)



Diese Zusatztafel weist auf Schneelage oder Eisbildung hin.

g)



Diese Zusatztafel weist auf eine nasse Fahrbahn hin.

Die Symbole der Zusatztafeln nach lit. f und g dürfen auch auf einer Zusatztafel nebeneinander angebracht werden.“

85. § 55 Abs. 4 hat zu lauten:

„(4) Teilflächen von Straßen oder Parkplätzen, die nicht befahren werden dürfen, sind

1515 der Beilagen

19

durch Schraffen zu kennzeichnen (Sperrflächen). Flächen auf denen nicht geparkt werden darf, sind, sofern das Parkverbot durch Bodenmarkierungen kundgemacht werden soll, mit einer Zickzacklinie zu kennzeichnen.“

86. § 55 Abs. 7 hat zu lauten:

„(7) Bodenmarkierungen können dem jeweiligen Stand der Wissenschaft und Technik entsprechend durch Bemalen oder Bespritzen der Fahrbahn, durch Aufbringen von Belägen, durch den Einbau von Kunst- oder Natursteinen oder von Formstücken, durch Aufbringen oder Einsetzen von Straßennägeln u. dgl. dargestellt werden.“

87. Im § 60 Abs. 4 werden die Worte „das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau“ durch die Worte „der Bundesminister für Verkehr“ ersetzt.

88. Im § 63 werden die Worte „Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau“ durch die Worte „Der Bundesminister für Verkehr“ und die Worte „Bundesministerium für soziale Verwaltung“ durch die Worte „Bundesminister für soziale Verwaltung und dem Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz“ ersetzt.

89. Nach § 76 wird folgender § 76 a eingefügt:

„§ 76 a. Fußgängerzone

(1) Die Behörde kann, wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs, die Entflechtung des Verkehrs oder die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Geländes erfordert, durch Verordnung Straßenstellen oder Gebiete dauernd oder zeitweilig dem Fußgängerverkehr vorbehalten (Fußgängerzone). In einer solchen Fußgängerzone ist jeglicher Fahrzeugverkehr verboten, sofern sich aus den folgenden Bestimmungen nichts anderes ergibt.

(2) Sind in einer Fußgängerzone Ladetätigkeiten erforderlich, so hat die Behörde in der Verordnung nach Abs. 1 nach Maßgabe der Erfordernisse die Zeiträume zu bestimmen, innerhalb deren eine Ladetätigkeit vorgenommen werden darf.

(3) Für die Kundmachung einer Verordnung nach Abs. 1 gelten die Bestimmungen des § 44 Abs. 1 mit der Maßgabe sinngemäß, daß am Anfang und am Ende einer Fußgängerzone die betreffenden Hinweiszeichen (§ 53 Z. 9 a bzw. 9 b) anzubringen sind.

(4) An Stelle einer Zusatztafel können die vorgesehenen Angaben im blauen Feld des Hin-

weiszeichens angebracht werden, wenn dadurch die Erkennbarkeit des Zeichens nicht beeinträchtigt wird.

(5) Unbeschadet der Bestimmung des Abs. 2 dürfen Fußgängerzonen mit Fahrzeugen im öffentlichen Dienst (§ 26 a), mit Fahrzeugen des Straßendienstes und der Müllabfuhr (§ 27) sowie gegebenenfalls mit Schienenfahrzeugen (§ 28) befahren werden, wenn und insoweit dies das öffentliche Interesse erfordert. Die Bestimmungen des § 45 über Ausnahmen in Einzelfällen bleiben unberührt.

(6) Die Lenker von Fahrzeugen dürfen in eine Fußgängerzone nur an den hiefür vorgesehenen Stellen einfahren. Sie haben von ortsgebundenen Gegenständen oder Einrichtungen (wie Häusern, Brunnen, Laternen, Bänken, Bäumen u. dgl.) einen der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand einzuhalten und dürfen nicht schneller als 20 km/h fahren. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Schienenfahrzeuge ist nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften festzusetzen.

(7) Fußgänger dürfen in Fußgängerzonen auch die Fahrbahn benutzen. Ansonsten gilt § 76 sinngemäß.“

90. § 82 Abs. 7 hat zu lauten:

„(7) Das Aufstellen von Kisten, Brettern, Tafeln u. dgl. auf Parkflächen ist unbeschadet der Bestimmungen der Abs. 1 bis 6 verboten.“

91. § 87 Abs. 1 hat zu lauten:

„(1) Auf Straßen im Ortsgebiet, auf Bundes-, Landes- und Vorrangstraßen ist die Ausübung von Wintersport verboten, sofern eine solche Straße für den Fahrzeugverkehr nicht auf Grund der folgenden Bestimmung gesperrt oder auf Grund der Witterungsverhältnisse unbenützbar ist. Wenn es das öffentliche Interesse erfordert und keine erheblichen Interessen am unbehinderten Straßenverkehr entgegenstehen, kann die Behörde durch Verordnung einzelne Straßen von dem Verbot der Ausübung von Wintersport ausnehmen und für den übrigen Fahrzeugverkehr sperren.“

92. § 88 Abs. 1 hat zu lauten:

„(1) Auf der Fahrbahn sind Spiele jeder Art verboten. Wenn es das öffentliche Interesse erfordert und keine erheblichen Interessen am unbehinderten Straßenverkehr entgegenstehen, kann die Behörde durch Verordnung einzelne Fahrbahnen oder Fahrbahnabschnitte entweder dauernd oder für bestimmte Zeiten von diesem Verbot ausnehmen und für den übrigen Verkehr sperren. Eine solche Fahrbahn darf jedoch mit Rollschuhen, fahrzeugähnlichem Kinderspielzeug und ähnlichen Bewegungsmitteln

nur befahren werden, wenn sie keine oder nur eine geringe Neigung aufweist.“

93. Im § 89 Abs. 1 werden die Worte und der Klammerausdruck „Andere Gefahr (§ 50 Z. 15)“ durch die Worte und den Klammerausdruck „Andere Gefahren (§ 50 Z. 16)“ ersetzt.

94. § 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 das Aufstellen einer nach den kraftfahrrichtlichen Vorschriften genehmigten Warneinrichtung anzuseigen. Diese Warneinrichtung ist auf dem verlegten Fahrstreifen in der Richtung des ankommenden Verkehrs in einer der Verkehrssicherheit entsprechenden Entfernung von dem zum Stillstand gelangten Fahrzeug aufzustellen, damit sich die Lenker herannahender Fahrzeuge rechtzeitig auf das Verkehrshindernis einstellen können.“

95. § 89 a Abs. 3 hat zu lauten:

„(3) Im Falle der Unaufschiebbarkeit sind auch die Organe der Straßenaufsicht, des Straßenverhalters, der Feuerwehr oder eines Kraftfahrlinien- oder Eisenbahnunternehmens berechtigt, die im Abs. 2 bezeichneten Gegenstände zu entfernen oder entfernen zu lassen. Dies gilt insbesondere auch bei Vorliegen der Voraussetzungen für unaufschiebbare Verkehrsbeschränkungen nach § 44 b Abs. 1.“

96. § 89 a Abs. 5, 6 und 7 haben zu lauten:

„(5) Sofern der Gegenstand noch nicht übernommen worden ist, hat die Behörde innerhalb einer Frist von einer Woche nach dem Entfernen des Gegenstandes den Eigentümer, im Falle des Entfernens eines zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeugs oder Anhängers jedoch den Zulassungsbesitzer, durch Zustellung zu eigenen Handen (§ 24 AVG 1950) aufzufordern, den Gegenstand innerhalb einer Frist von zwei Monaten, gerechnet vom Tage der Zustellung, zu übernehmen. Die Bestimmung des § 29 AVG 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 Erhalter jener Straße über, von der der Gegenstand entfernt worden ist. Dieser Eigentumsübergang findet jedoch nicht statt, wenn

a) der Gegenstand zu einem Zeitpunkt aufgestellt oder gelagert worden ist, zu 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) Das Entfernen und Aufbewahren des Gegenstandes erfolgt auf Kosten und Gefahr desjenigen, der im Zeitpunkt des Aufstellens oder Lagerns des Gegenstandes dessen Inhaber, bei zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeugen oder Anhängern dessen Zulassungsbesitzer war. Die Kosten sind vom Inhaber, bei zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeugen oder Anhängern vom Zulassungsbesitzer oder deren Erfüllungsgehilfen (Beauftragten) bei der Übernahme des Gegenstandes zu bezahlen. Wird der Gegenstand innerhalb der gemäß Abs. 5 festgesetzten Frist nicht übernommen oder die Bezahlung der Kosten verweigert, so sind die Kosten dem Inhaber des entfernten Gegenstandes, bei zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeugen dem Zulassungsbesitzer mit Bescheid vorzuschreiben. Die Behörde ist berechtigt, den Gegenstand bis zur vollständigen Bezahlung aller Kosten zurückzubehalten. Ist der Gegenstand jedoch zu einem Zeitpunkt aufgestellt oder gelagert worden, zu 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.“

97. § 90 Abs. 2 hat zu lauten:

„(2) Die Bestimmungen des Abs. 1 finden keine Anwendung auf verkehrsforeign Tätigkeiten, für die gemäß § 82 eine Bewilligung erforderlich ist, sowie für Arbeiten zur Erhaltung, Pflege und Reinigung der Straßen, für Vermessungsarbeiten und für nur kurzfristige dringende Reparaturen an öffentlichen Einrichtungen. Solche Arbeiten sind, sofern dies die Verkehrssicherheit erfordert, durch das Gefahrenzeichen „Baustelle“ anzuseigen. Für Personen, die mit Vermessungsarbeiten oder den dringenden Reparaturen an öffentlichen Einrichtungen beschäftigt sind, gelten die Bestimmungen des § 98 Abs. 2 sinngemäß.“

1515 der Beilagen

21

98. Im § 94 werden in der Überschrift die Worte „Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ durch die Worte „Bundesminister für Verkehr“ und im Text die Worte „das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ durch die Worte „der Bundesminister für Verkehr“ ersetzt.

99. § 94 d Z. 3 hat zu lauten:

„3. die Erlassung von Verordnungen nach § 43, mit denen Beschränkungen für das Halten und Parken (§ 52 Z. 13 a, 13 b, 13 c, 13 d und 13 e) oder ein Hupverbot (§ 52 Z. 14) erlassen werden,“

100. Im § 94 d wird nach Z. 6 folgende Z. 6 a eingefügt:

„6 a. die Bestimmung von Fußgängerzonen und die Bewilligung von Ausnahmen für Fußgängerzonen (§ 76 a),“

101. Im § 94 d erhält die bisherige Z. 6 a die Ziffernbezeichnung „6 b“.

102. Im § 94 e werden die Worte „Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie“ durch die Worte „Bundesminister für Verkehr“ ersetzt.

103. § 96 Abs. 3 hat zu lauten:

„(3) Die Behörde hat bei Kreuzungen von zwei Vorrangstraßen durch Anbringen der Straßenverkehrszeichen „Ende der Vorrangstraße“ und „Vorrang geben“ oder „Halt“ zu bestimmen, welcher Fahrzeuglenker auf einer solchen Kreuzung den Vorrang hat.“

104. Im § 97 wird nach Abs. 1 folgender Abs. 1 a eingefügt:

„(1 a) Im Bereich eines Grenzüberganges dürfen auch die mit der Grenzabfertigung betrauten Organe den Verkehr durch Arm- oder Lichtzeichen regeln.“

105. § 97 Abs. 2 hat zu lauten:

„(2) Sofern es sich nicht um Organe der Bundesgarde, der Bundes- oder einer Gemeindesicherheitswache handelt, sind die Organe der Straßenaufsicht von der Behörde auf ihre Dienstpflichten zu vereidigen und mit einem Dienstabzeichen auszustatten. Organe der Straßenaufsicht, die im Dienst einer Bundespolizeibehörde oder einer Gemeindesicherheitswache stehen, sind von der Dienstbehörde 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 des Bundesministers für Verkehr zu bestimmen.“

106. Im § 97 a Abs. 1 hat der Klammerausdruck „(z. B. Lehrer oder Erziehungsberechtigte)“ zu entfallen.

107. Im § 97 a Abs. 2 werden die Worte „Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau“ durch die Worte „Der Bundesminister für Verkehr“ ersetzt.

108. Im § 99 Abs. 2 wird nach lit. a folgende lit. b eingefügt:

„(b) wer als Lenker eines Fahrzeuges eine allgemeine oder durch Straßenverkehrszeichen kundgemachte Geschwindigkeitsbeschränkung im Ortsgebiet um mehr als 30 km/h und auf Freilandstraßen um mehr als 50 km/h überschreitet,“

109. § 99 Abs. 4 lit. i hat zu lauten:

„(i) wer in anderer als der in den Abs. 1 und 2 sowie im Abs. 3 lit. a bis h bezeichneten Weise Gebote, Verbote oder Beschränkungen sowie Auflagen, Bedingungen oder Fristen in Bescheiden nicht beachtet.“

110. § 99 Abs. 6 lit. c hat zu lauten:

„(c) wenn eine in Abs. 2, 3 oder 4 bezeichnete Tat den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet und von einem Gericht geahndet worden ist.“

111. Im § 100 wird nach Abs. 3 folgender Abs. 3 a eingefügt:

„(3 a) Wenn die begründete Vermutung besteht, daß der Lenker eines Kraftfahrzeugs durch die Weiterfahrt eine Übertretung der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes begehen wird (z. B. Mißachtung des Verbotes nach § 42), so können die Organe der Straßenaufsicht zur Verhinderung einer solchen Übertretung den Zulassungsschein oder ein anderes gleichwertiges Kraftfahrzeugdokument vorläufig abnehmen. Eine solche vorläufige Abnahme von Kraftfahrzeugdokumenten ist nur für höchstens drei Tage zulässig. Sobald durch die Weiterfahrt die Begehung einer Übertretung von Bestimmungen dieses Bundesgesetzes nicht mehr zu erwarten ist, spätestens jedoch nach Ablauf von drei Tagen, ist das vorläufig abgenommene Kraftfahrzeugdokument dem Lenker des Kraftfahrzeugs, dem Zulassungsbesitzer oder einem Bevollmächtigten wieder auszufolgen.“

112. § 100 Abs. 7 hat zu lauten:

„(7) Die eingehobenen Strafgelder sind dem Erhalter jener Straße abzuführen, auf der die Verwaltungsübertretung begangen worden ist. In Ortsgebieten mit Landes- und Gemeindestraßen können die eingehobenen Strafgelder zwischen Land und Gemeinde auch nach dem Verhältnis der Straßenlänge zwischen Landes- und Gemeindestraßen aufgeteilt und abgeführt werden, sofern zwischen Land und Gemeinde ein diesbezügliches Einvernehmen besteht. Die eingehobenen Strafgelder sind für die Straßen-

erhaltung 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 Strafgelder dem Träger der Sozialhilfe zu, der für den Ort, wo die Verwaltungsübertretung begangen worden ist, zuständig ist.“

113. Im § 104 Abs. 4 werden die Worte „Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau“ durch die Worte „Der Bundesminister für Verkehr“ ersetzt.

114. § 105 Abs. 1 und 2 haben zu lauten:

„(1) Mit der Vollziehung des § 95 ist der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Inneres betraut.

(2) Mit der Vollziehung der zivilrechtlichen Vorschriften dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Justiz im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr betraut.“

115. Im § 105 Abs. 3 werden die Worte „Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau“ durch die Worte „Bundesminister für Verkehr“ ersetzt.

Artikel II

(1) Das Vorschriftszeichen „Halt vor Kreuzung“ nach den bisher geltenden Bestimmungen ist bis spätestens 31. Dezember 1978 durch das

Vorschriftszeichen „Halt“ nach diesem Bundesgesetz zu ersetzen. Das gleiche gilt für eine allfällige Vorankündigung des Vorschriftszeichens „Halt“. Das bisher geltende Zeichen ist bis zu dessen Austausch zu beachten.

(2) Die übrigen Straßenverkehrszeichen nach den bisher geltenden Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung 1960, die diesem Bundesgesetz nicht entsprechen, sind bei einem allfälligen Austausch, spätestens aber bis 31. Dezember 1983 durch die gleichartigen Straßenverkehrszeichen nach diesem Bundesgesetz zu ersetzen. Die bisher geltenden Zeichen sind bis zu deren Austausch zu beachten. Gleichermaßen gilt für Bodenmarkierungen gemäß § 55 Abs. 4 sinngemäß.

Artikel III

Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. Jänner 1976 in Kraft.

Artikel IV

(1) Mit der Vollziehung des Art. I Z. 38 und 104 ist der Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen betraut.

(2) Soweit die Vollziehung dieses Bundesgesetzes den Ländern zusteht, obliegt sie den Landesregierungen, im übrigen dem Bundesminister für Verkehr.

Erläuterungen

Allgemeines

Bezüglich des Straßenverkehrsrechtes sind im internationalen Bereich in den letzten Jahren — zunächst im Jahre 1968 bei der UN-Konferenz über den Straßenverkehr in Wien — folgende Abkommen vereinbart worden:

- a) Wiener Abkommen über den Straßenverkehr
- b) Wiener Abkommen über Straßenverkehrszeichen
- c) Europäisches Zusatzabkommen über den Straßenverkehr
- d) Europäisches Zusatzabkommen über Straßenverkehrszeichen
- e) Europäisches Zusatzprotokoll über Bodenmarkierungen.

Diese fünf internationalen Abkommen sollen demnächst dem Nationalrat zur Ratifizierung zugeleitet werden.

Der vorliegende Gesetzentwurf dient nun zunächst der Anpassung der österreichischen Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der Straßenpolizei an die genannten Abkommen, soweit dies erforderlich und zweckmäßig ist. Damit wird schon der aus der Ratifizierung der internationalen Abkommen resultierenden künftigen Verpflichtung Österreichs zur Überleitung der internationalen Regeln auf dem Gebiet der Straßenpolizei in die innerstaatliche Rechtsordnung Rechnung getragen.

Weitere wesentliche Anliegen des gegenständlichen Gesetzentwurfes sind ein erhöhter Schutz für Kinder im Straßenverkehr, Erleichterungen für stark gehbehinderte Personen, eine gewisse Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs (Erleichterungen für Autobusse im Stadtverkehr), Erleichterungen für Fahrzeuge bei öffentlichen Dienstleistungen, eine Regelung für Fußgängerzonen und eine Vereinfachung des Verfahrens zur Entfernung von Verkehrshindernissen.

Im übrigen sollen bei diesem Anlaß eine Reihe von Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung den Gegebenheiten und Erfahrungen der Praxis bzw. neuen Erfordernissen angepaßt werden.

Schließlich dient der Entwurf auch der Anpassung der StVO an das Bundesministeriengesetz 1973, demzufolge die Zuständigkeit in Angelegenheiten der Straßenpolizei vom Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie auf den Bundesminister für Verkehr übergegangen ist.

Zu einzelnen Bestimmungen des Artikels I

Zu Z. 1:

Wer nur Zeuge der Folgen eines Unfalls ist, d. h. wer erst nach dem Unfall zum Unfallsort kommt, soll künftig dann nicht mehr zur Hilfeleistung verpflichtet sein, wenn eine solche schon offensichtlich geleistet wird (etwa Anwesenheit eines Rettungsfahrzeugs).

Zu Z. 3:

In Straßen mit Gegenverkehr stellt das Zufahren zum linken Fahrbahnrand und noch mehr das Wegfahren eine erhebliche Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs dar; es soll daher künftig nur mehr in Einbahnstraßen erlaubt sein.

Zu Z. 4:

Die Neuregelung soll die Schneeräumung und Reinigung der Gehsteige mit kleinen Arbeitsgeräten ermöglichen.

Mit der weiteren Bestimmung soll künftig vor allem auch Autobussen im öffentlichen Verkehr das Befahren von selbständigen Gleiskörpern ermöglicht werden.

Zu Z. 5:

Künftig hat der Lenker eines Fahrzeuges einem Fußgänger, der sich auf einem Schutzweg befindet, das ungehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Nach der bisherigen Bestimmung war keine Handhabe für ein Einschreiten gegeben, wenn er dies nicht getan hat, sich aber so verhalten hat, daß er vor dem Schutzweg hätte anhalten können.

Zu Z. 7 und 9:

Es ergibt sich häufig (insbesondere auf Autobahnen), daß Arbeitsgeräte, Schneeräumfahrzeuge und dergleichen bei der Fahrbahnbetreuung bzw. bei fortschreitenden Arbeiten zur Pflege des Mittelstreifens den linken Fahrstreifen (bei dreispurigen Richtungsfahrbahnen auch den mittleren

Fahrstreifen) benützen müssen. Hier soll nun vorgesehen werden, solche Fahrzeuge rechts überholen zu dürfen. Ein Zwang, rechts zu überholen, wird nicht vorgesehen, weil es in gewissen Fällen (insbesondere bei der Schneeräumung) nicht ratsam sein kann, rechts zu überholen. Es soll aber ausschließlich dem Lenker des betreffenden Fahrzeuges überlassen bleiben, die erforderliche Entscheidung zu treffen, weil z. B. der Lenker des Schneeräumfahrzeugs die Möglichkeiten und Fähigkeiten des nachkommenden Fahrzeuglenkers keinesfalls beurteilen könnte. Die Änderung zu Z. 7 war lediglich wegen Z. 9 erforderlich.

Zu Z. 8:

Diese Änderung ergibt sich aus der Änderung zu Z. 3.

Zu Z. 10, 11 und 12:

Es soll nunmehr das Vorbeifahren an Fahrzeugen, die vor einem Schutzweg anhalten, generell verboten sein. Hingegen soll das Vorbeifahren an Fahrzeugen, die vor einer Querstraße oder einer Gleisanlage anhalten, im Interesse der Flüssigkeit des Verkehrs und einer besseren Ausnützung der vorhandenen Verkehrsflächen erlaubt sein, wenn mehr als ein Fahrstreifen in der betreffenden Fahrtrichtung vorhanden ist. Die bisherige Regelung war bei Fahrbahnen mit zwei oder mehr Fahrstreifen in einer Fahrtrichtung unbefriedigend. Daher soll das Anhaltegebot zum Freihalten einer Querstraße oder einer Gleisanlage auch nur für denselben Fahrstreifen gelten.

Bemerkt wird noch, daß die Regelung des Vorbeifahrverbotes in keiner Weise Einfluß auf die Vorrangregeln hat, die selbstverständlich vollenholtlich zu beachten sind.

Zu Z. 13:

Bisher war bloß der abbiegende Verlauf einer Vorrangstraße auf einer Zusatztafel zu kennzeichnen. Dies war zu eng; es ist ebenso zweckmäßig, auf einer Zusatztafel anzugeben, wenn eine Straße mit Vorrang, ohne daß diese eine Vorrangstraße gemäß § 43 Abs. 3 lit. c ist, einen besonderen Verlauf nimmt.

Zu Z. 14:

Mit der Neufassung dieser Bestimmung soll eindeutig klargestellt werden, daß der Lenker eines Fahrzeuges nur auf seinen Vorrang verzichten kann und dieser Verzicht keine Auswirkung auf einen anderen Vorrangberechtigten hat. Diese schon bisher geltende Bestimmung hat dennoch zu verschiedenen Auslegungen Anlaß gegeben, weil teils die Meinung vertreten worden ist, daß an einem anhaltenden Fahrzeug nicht vorbeigefahren werden darf und aus diesem Grunde auch ein anderer Vorrangberechtigter zum Verzicht auf seinen Vorrang gezwungen sei. Diese

Auslegung traf nur teilweise zu, weil das Verbot des Vorbeifahrens nur unter der Voraussetzung des § 17 Abs. 3 der bisherigen Fassung mit dem Hinweis auf § 18 Abs. 3 gegolten hat, an einem anhaltenden Fahrzeug aber durchaus vorbeigefahren werden durfte, wenn die Voraussetzungen des § 18 Abs. 3 nicht gegeben waren. Durch die Neufassung wird dem Wartepflichtigen zum Ausdruck gebracht, daß er nur fahren darf, wenn bei Vorhandensein mehrerer Vorrangberechtigter jeder einzelne den Vorrangverzicht (etwa durch Anhalten) deutlich erkennbar macht.

Zu Z. 15:

Mit der Verordnungsermächtigung des Abs. 3 soll eine neue Grundlage für die Erlassung einer allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkung auf Freilandstraßen geschaffen werden. Im übrigen tritt keine inhaltliche Änderung der geltenden Rechtslage ein.

Zu Z. 16:

Die bisherige Bestimmung des § 23 Abs. 3 hat sich in der Praxis als undurchführbar erwiesen und wird daher aufgehoben.

Zu Z. 17:

Infolge der technischen Fortentwicklung wird es immer häufiger üblich, beim Gütertransport sogenannte Container, Lademulden und dergleichen zu verwenden. Für solche Transportbehälter kommen gleichartige Bestimmungen wie für Anhänger ohne ziehendes Fahrzeug in Betracht, weshalb die Ergänzung vorgenommen worden ist.

Zu Z. 18:

Die Neufassung dient lediglich der Anpassung an die Neuregelungen im § 52.

Zu Z. 19:

Das bisherige Parkverbot auf Vorrangstraßen außerhalb des Ortsgebietes soll im Interesse der Verkehrssicherheit in ein Halteverbot umgewandelt werden; für die Sicherheit ist es unter den gegebenen Voraussetzungen unerheblich, ob ein Fahrzeug kürzer oder länger als zehn Minuten abgestellt wird. Für das Abstellen von Fahrzeugen bestimmte Straßenteile sollen aber ausgenommen sein, weil dort ohnedies in der Regel kein fließender Verkehr stattfindet.

Für die Wirksamkeit einer Fußgängerzone ist es notwendig, daß auch keine Fahrzeuge abgestellt sind, außer zur Durchführung einer etwa erlaubten Ladetätigkeit.

Zu Z. 21:

Die Neufassung der lit. a gründet sich auf die Neuregelung des § 52.

Die bisherige Regelung hinsichtlich Einbahnstraßen hat zu unnötigen Härten geführt, weil auf der linken Seite von Einbahnstraßen praktisch erst bei einer Fahrbahnbreite von 7,50 m geparkt werden durfte. Die Neuregelung dient

einer besseren Ausnutzung des möglichen Parkraumes.

Die Neuregelung zu lit. f soll dem Umweltschutz dienen, insbesondere dem Schutz der Bevölkerung vor Lärmbelästigung. Es sind in letzter Zeit immer häufiger Beschwerden darüber geführt worden, daß schwere Lastkraftfahrzeuge in Wohn- und Siedlungsgebieten abgestellt worden sind und häufig beim zeitigen Wegfahren durch die immerhin geräuschvolleren Motoren erhebliche Schlafbeeinträchtigungen verursacht haben.

Zu Z. 22:

Obwohl in einem kürzlich von Amts wegen durchgeführten Verordnungsprüfungsverfahren der Verfassungsgerichtshof schließlich die Parkscheibenverordnung nicht als gesetzwidrig aufgehoben hat, soll die Verordnungsermächtigung auf Grund der immerhin geäußerten Bedenken des Verfassungsgerichtshofes auf eine neue Grundlage gestellt werden.

Zu Z. 23:

Die Verwendung von Blaulicht und Tonfolgehorn soll künftig auch für Einsatzübungsfahrten erlaubt sein, weil ansonsten eine Einsatzübungsfahrt unter den Bedingungen eines Einsatzfalles nicht möglich wäre. Im übrigen hat sich die weitere Erlaubnis zur Verwendung von Blaulicht und Tonfolgehorn mit taxativer Aufzählung fallweise als zu eng erwiesen, weil Sicherheitsinteressen und völkerrechtliche Verpflichtungen gelegentlich die Notwendigkeit der Verwendung dieser Signale ergeben (z. B. bei inoffiziellen Besuchen ausländischer Staatsoberhäupter u. dgl. bzw. bei behördlich angeordneten Transportbegleitungen).

Zu Z. 24:

Diese Bestimmung soll Erleichterungen für Fahrzeuge im öffentlichen Dienst bringen. So wird immer häufiger der öffentliche Sicherheitsdienst mit Fahrzeugen durchgeführt. Für die Lenker solcher Fahrzeuge soll es nun grundsätzlich erlaubt sein, auch in Gebieten mit allgemeinem Fahrverbot, z. B. in Gartengebieten, fahren zu dürfen. Weiters ist eine Überprüfung von Geschwindigkeiten durch Zivilstreifen nur möglich, wenn die verwendeten Fahrzeuge selbst auch ohne Blaulicht die angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkung überschreiten dürfen. Schließlich ergibt sich bei Amtshandlungen motorisierter Streifen der Polizei oder Gendarmerie häufig die Notwendigkeit, bei Anhaltungen das betreffende Fahrzeug mangels eines geeigneten Parkplatzes in einem Halteverbot abzustellen. Alle diese Amtshandlungen sollen nach der Bestimmung des Abs. 1 ermöglicht werden.

In dicht verbautem Gebiet war in letzter Zeit die Briefeinsammlung und Postzustellung mit

Fahrzeugen vielfach nur unter Mißachtung bestehender Verkehrsvorschriften möglich; das gleiche gilt für den Rollfuhrdienst öffentlicher Eisenbahnen. Der Gewährleistung dieser notwendigen öffentlichen Dienste soll die Bestimmung des Abs. 2 dienen. Der Verkehr ist in diesem Falle dann nicht wesentlich beeinträchtigt, wenn das Fahrzeug des Postdienstes bzw. Rollfuhrdienstes an einer Stelle nur kurzzeitig hält oder wenn es zwar längere Zeit hält, der fließende Verkehr aber dadurch nicht unmöglich gemacht wird.

Zur Erleichterung des öffentlichen Kraftfahrlinienverkehrs wird nun mit der Bestimmung des Abs. 3 vorgesehen, daß im Ortsgebiet den Autobussen das ungehinderte Abfahren von gekennzeichneten Haltestellen, gegebenenfalls durch Anhalten, zu ermöglichen ist. Da es sich hier auch nach den internationalen Übereinkommen nicht um eine Vorrangbestimmung handelt, war dieses Gebot in einer eigenen Bestimmung festzuhalten. Der Lenker des Autobusses soll verpflichtet sein, die Absicht zum Abfahren erst dann anzuseigen, wenn das Fahrzeug tatsächlich abfahrbereit ist, um unnötige Stauungen zu vermeiden. Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit war die Maßnahme auf den Bereich des Ortsgebietes zu beschränken, da wegen der höheren Geschwindigkeiten auf Freilandstraßen eine solche Vorschrift der Verkehrssicherheit nicht dienlich wäre.

Zu Z. 25 und 26:

Für die Fahrzeuge des Straßendienstes war es zur Durchführung ihrer Aufgaben notwendig, die Lenker solcher Fahrzeuge auch vom Durchfahrtverbot durch Nebenfahrbahnen, von einem etwaigen Vorbeifahrgebot an Schutzinseln sowie vom Linkszufahrverbot auszunehmen. Außerdem war ausdrücklich die Benützung der für solche Fahrzeuge eigens geschaffenen Betriebsstraßen zu gestatten.

Das gleiche gilt für Fahrzeuge der Müllabfuhr hinsichtlich des Durchfahrens durch Nebenfahrbahnen.

Zu Z. 27:

Seit Jahren sind die Möglichkeiten geprüft worden, Kinder im Straßenverkehr mehr als bisher zu schützen. Bei allen Erörterungen ergab sich der unlösbare Widerspruch, daß einerseits Kinder als „straßenpolizeilich unzurechnungsfähig“ (siehe Vertrauensgrundsatz) zu gelten haben, anderseits aber als „Schülerlotsen“ straßenpolizeiliche Aufgaben übernehmen sollten.

Der vorliegende Entwurf versucht die Ergebnisse aus allen Prüfungen und Erörterungen zu erfassen. So wird nach der Bestimmung des Abs. 1 der Lenker eines Fahrzeuges verpflichtet, sich Kindern auf der Fahrbahn gegenüber so zu verhalten, als ob sich diese auf einem Schutzweg

befänden. Durch den letzten Satz soll jedoch zum Ausdruck gebracht werden, daß auch Kinder einen tatsächlich vorhandenen Schutzweg benützen sollen.

Die Bestimmung des Abs. 2 gestattet Personen, die Kinder beim Überqueren der Fahrbahn beaufsichtigen, als Ausnahme zu § 76 Abs. 5 das Verweilen auf der Fahrbahn.

Nach der Regelung des Abs. 3 haben die Lenker von Fahrzeugen, abgesehen von der Verpflichtung nach Abs. 1, ihr Verhalten nach der deutlich erkennbaren Tätigkeit allfälliger Schülerlotsen zu richten. Die Fahrzeuglenker werden dadurch verpflichtet, die Handlungen von Schülerlotsen zu beachten, ohne daß aber den Schülerlotsen wegen ihrer mangelnden Verantwortlichkeit das Recht eingeräumt würde, etwa durch Handzeichen verkehrsregelnde Maßnahmen zu treffen. In Ergänzung des § 29 Abs. 1 wird hier ausdrücklich auch festgesetzt, daß geschlossene Kindergruppen unter Aufsicht eines Schülerlotsen nicht unterbrochen werden dürfen, weil unter Aufsichtspersonen im Sinne des § 29 Abs. 1 im allgemeinen nur erwachsene Personen zu verstehen sind.

Für stark gehbehinderte Personen wurde es in letzter Zeit durch den immer dichter werdenden Verkehr immer schwieriger, ein Kraftfahrzeug zu benutzen. Da solche Personen aber vielfach auf ein Kraftfahrzeug angewiesen sind, mußten Vorkehrungen für Erleichterungen getroffen werden. Bei den für gehbehinderte Personen vorgesehenen Bestimmungen war zu unterscheiden, ob die betreffende Person selbst ein Kraftfahrzeug lenkt oder infolge ihrer Behinderung dazu nicht fähig ist. Demzufolge wurde vorgesehen, daß alle dauernd stark gehbehinderten Personen zum Aus- und Einsteigen und zum Aus- und Einladen von Hilfsgeräten auch in einem im Abs. 1 angeführten Halteverbot für die Dauer des Aus- und Einsteigens mit dem Fahrzeug, das sie benützen, halten dürfen.

Für jene gehbehinderten Personen, die selbst ein Kraftfahrzeug lenken, war eine erleichterte Parkmöglichkeit für dieses Fahrzeug vorzusehen. Hier kamen alle jene Straßenstellen in Betracht, auf denen an sich Fahrzeuge halten dürfen, weil es hier dann gleichgültig ist, welches Fahrzeug auf der betreffenden Straßenstelle abgestellt ist. Diesem Gedanken trägt die Bestimmung des Abs. 2 Rechnung.

Zur Überwachung der Einhaltung dieser Vorschriften war ein entsprechender Ausweis vorzusehen, der beim Parken eines von einer gehbehinderten Person selbst gelenkten Fahrzeuges gleichartig wie eine Parkscheibe zu verwenden ist.

Zu Z. 31 und 33:

Diese Bestimmungen dienen der Anpassung an die gleichartigen Vorschriften des § 38, da

mangels dieser Bestimmungen Zweifel darüber aufgetaucht sind, ob bei der Regelung des Verkehrs durch Handzeichen die gleichen Vorrangregeln gelten wie bei einer Verkehrsregelung durch Lichtzeichen. Da eine unterschiedliche Regelung nicht zweckmäßig und der Verkehrssicherheit abträglich wäre, war die Einheitlichkeit klarzustellen.

Zu Z. 32:

Mit dieser Bestimmung soll klargestellt werden, daß die Grundstellung eines Verkehrspostens in diesem Fall auch maßgebend ist, weil durch den Hinweis im Abs. 6 auf Abs. 3 hier Zweifel aufgetaucht waren.

Zu Z. 34:

Gelbes nicht blinkendes Licht gilt grundsätzlich als Zeichen für „Halt“. Nur wenn einem Fahrzeuglenker bei Bedachtnahme auf die Lichtzeichenregelung und die Verkehrslage ein verkehrssicheres Anhalten nicht mehr möglich ist, darf er weiterfahren.

Zu Z. 35:

Die Neufassung des Abs. 5 war lediglich deshalb notwendig, weil fallweise bei gesonderter Lichtzeichenregelung für Straßenbahnen für Schienenfahrzeuge ein Abbiegen auch bei „Rot“ gestattet werden kann.

Zu Z. 36:

Im Bereich von Grenzübergängen oder Mautstellen mit mehreren Fahrstreifen zur Abfertigung der Fahrzeuge hat es sich als notwendig erwiesen, durch Lichtzeichen anzudeuten, welche Fahrstreifen gesperrt und welche Fahrstreifen zu benützen sind. Dieser Notwendigkeit dient die vorgesehene Ergänzung.

Zu Z. 37:

Bei der gesonderten Lichtzeichengebung für einzelne Fahrstreifen (Spurenignalisation) hat es sich als zweckmäßig erwiesen, aus Gründen einer besseren Ausnutzung des vorhandenen Platzes Lichtzeichen horizontal anzuordnen. Eine solche Anordnung ist insbesondere beim Einbau in Wegweiserbrücken notwendig. Diese Regelung hat sich im Ausland schon vielfach bewährt und ist auch in den internationalen Abkommen vorgesehen.

Die ausnahmsweise Anbringung von Lichtzeichen höher als 5,50 m ist u. a. fallweise bei Oberleitungen notwendig.

Zu Z. 38:

Die Ausdehnung der Berechtigung, Hilfszeichen zu geben, gründet sich auf die Erfordernisse der Praxis.

Zu Z. 39:

In den Nachbarstaaten Österreichs und überhaupt im europäischen Bereich ist — sofern ein Wochenendfahrverbot für Lastkraftwagen besteht — an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen das Ende des Fahrverbotes regelmäßig mit 22 Uhr festgesetzt. Nach den bisherigen Beobachtungen lassen die Verkehrsverhältnisse auch in Österreich eine Verlegung des Endes des Fahrverbotes auf 22 Uhr zu; diese Maßnahme ist auch wegen der ausländischen Regelungen zweckmäßig.

Zur leichteren Kontrolle und auch im Interesse der internationalen Vereinheitlichung soll künftig das höchste zulässige Gesamtgewicht eines Lastkraftwagens für das Verbot maßgebend sein.

Bei den Ausnahmen nach Abs. 3 sind Fahrten zum Zwecke der Müllabfuhr und zur Aufrechterhaltung des Linienverkehrs neu aufgenommen worden, weil solche Ausnahmen fallweise im öffentlichen Interesse notwendig sein können.

Durch die Änderung des Fahrverbotes im Abs. 1 ist die bisherige Zeitangabe im letzten Satz des Abs. 3 hinfällig.

Zu Z. 40:

Der Mangel an Parkplatz im dicht verbauten Gebiet macht es stark gehbehinderten Personen vielfach unmöglich, in der Nähe ihrer Wohnung oder ihrer Arbeitsstätte eine geeignete Parkmöglichkeit zu finden; sie müssen daher oft unzumutbar weite Wege gehen. Das gilt auch bei Gebäuden, die von solchen Personen üblicherweise häufig besucht werden müssen. Die Behörde soll aus diesem Grund mit der vorgesehenen Verordnungsermächtigung die Möglichkeit erhalten, für Kraftfahrzeuge stark gehbehinderter Personen im notwendigen Ausmaß Parkraum freizuhalten.

Zu Z. 41:

Die hier vorgesehene Verordnungsermächtigung soll der Behörde die Möglichkeit geben, für Tankfahrzeuge und für Kühlfahrzeuge, deren Abstellen für die Bevölkerung vielfach besonders nachteilige Auswirkungen hat (Explosionsgefahr, besondere Lärmbelästigung), durch Verordnung gesonderte Parkplätze für solche Fahrzeuge zu schaffen. Um zu verhindern, daß solche gesonderte Parkplätze von anderen Fahrzeugen benutzt werden, werden diese Parkplätze durch die Vorschriftenzeichen „Halten und Parken verboten“ oder „Parken verboten“ mit einer entsprechenden Zusatztafel (z. B. ausgenommen Tank- und Kühlfahrzeuge) zu kennzeichnen sein.

Zu Z. 42:

Die Neufassung dient lediglich der Anpassung an das Bundesstraßengesetz 1971.

Zu Z. 43:

Die Neufassung ist durch die neue Verordnungsermächtigung nach § 20 Abs. 3 bedingt. Wenn die Behörde schon eine gesetzlich festgesetzte Geschwindigkeitsbeschränkung abändern kann, soll sie auch eine verordnete Beschränkung erhöhen dürfen, weil für bestimmte Straßenabschnitte die gleichen Voraussetzungen gegeben sein können.

Zu Z. 44:

Anlässlich der 3. StVO-Novelle ist vershentlich der Klammerausdruck nicht an die Neufassung des § 43 Abs. 1 angepaßt worden; dies soll nun nachgeholt werden.

Zu Z. 45:

Die Neufassung war auf Grund der Änderungen der §§ 50 bis 53 zweckmäßig.

Zu Z. 47:

Die hier vorgesehenen Verordnungen sollen künftig in unmittelbarer Verbindung (auf derselben Anbringungsvorrichtung) mit dem Hinweiszeichen „Ortstafel“ gehörig kundgemacht werden; damit soll eindeutig klargestellt sein, welche Verbote allenfalls für ein ganzes Ortsgebiet oder für Straßen mit bestimmten Merkmalen gelten.

Zu Z. 48:

Unaufschiebbare Verkehrsbeschränkungen sollen künftig auch von Organen der Feuerwehr veranlaßt werden dürfen.

Zu Z. 49:

Obwohl schon nach der bisherigen Fassung des § 45 Abs. 2 eine schwere Körperbehinderung zweifellos ein erhebliches persönliches Interesse des Antragstellers darstellte, soll dies durch die Einfügung des Klammerausdruckes eindeutig zum Ausdruck gebracht werden.

Zu Z. 50:

Arbeitsfahrzeuge des Straßendienstes erfüllen nicht immer die Voraussetzungen zum Benützen einer Autobahn. Für diese mußte eine Ausnahme geschaffen werden.

Im Zusammenhang mit der Grenzabfertigung müssen fallweise die Insassen eines Fahrzeuges dieses (teils auf Anweisung von Organen der Grenzdienststelle) verlassen und die Autobahn betreten, um Zoll- oder Paßangelegenheiten etwa im Zollamtsgebäude zu erledigen. In einem solchen Fall handelt es sich zwar wohl ebensowenig um einen Fußgänger-„Verkehr“ im Sinne des § 46 Abs. 1 zweiter Satz StVO wie etwa beim Betreten der Autobahn bei einem Verkehrsunfall oder einer Fahrzeugpanne. Nicht so eindeutig anzunehmen ist dies hingegen, wenn im Bereich eines Grenzüberganges die Insassen eines Fahrzeuges dieses verlassen, um eine dort eingerichtete Wechselstube, Informationsstelle oder der-

gleichen aufsuchen. Die vorgesehene Ergänzung des § 46 Abs. 1 soll für diese durchaus üblichen Verrichtungen eine klarstellende Grundlage schaffen.

Die seinerzeit vorgesehene Einschränkung dieser Erlaubnis auf den Amtsplatz eines Zollamtes ist wohl zu eng, weil sich die angeführten Einrichtungen teils außerhalb des Zollamtsplatzes befinden.

Das gleiche wie für einen Grenzübergang gilt bei einer Mautstelle.

Zu Z. 51:

Bei Grenzübergängen kommt es immer wieder vor, daß Personen die Einreise (Weiterfahrt) aus zollrechtlichen, paßrechtlichen oder sonstigen Gründen verweigert wird. Solche Personen sind dann gezwungen, mit ihrem Fahrzeug umzukehren. Diesem Umstand soll die vorgesehene Ergänzung der lit. a Rechnung tragen. Das Umkehren ist hier aber nur auf Anordnung von öffentlichen Organen erlaubt, nicht jedoch auf Grund eigener Entscheidung. Als öffentliche Organe sind Straßenaufsichtsorgane, Organe der öffentlichen Sicherheit wie auch Organe des Zolldienstes zu verstehen.

Auf Autobahnen sollen künftig zwar Fahrschulunterricht, nicht aber Übungsfahrten erlaubt sein, weil hier die Möglichkeit eines Eingreifens des Lehrenden viel geringer ist als bei Schulfahrzeugen.

Bei Arbeitsfahrten mit Fahrzeugen des Straßendienstes, im besonderen bei der Schneeräumung, ist es im Bereich von Parkplätzen häufig notwendig, mit dem Fahrzeug auch eine längere Strecke zurückzufahren. Dies soll durch die Neufassung der lit. d ermöglicht werden.

Zu Z. 52:

Infolge der ständig steigenden Verkehrsdichte hat sich in den letzten Jahren ergeben, daß die Forderung nach leichter Wahrnehmbarkeit von Straßenverkehrszeichen in bestimmten Fällen besser und zweckmäßiger erfüllt werden kann, wenn die Zeichen oberhalb der Fahrbahn angebracht sind. Dies gilt insbesondere für Wegweiser auf den sogenannten Wegweiserbrücken (Überkopfwegweiser) und — hier vorwiegend im Ortsgebiet — für Straßen mit mehreren Fahrstreifen in einer Fahrtrichtung. Aus diesem Grund sollen nunmehr Straßenverkehrszeichen auch primär (und nicht nur zusätzlich) oberhalb der Fahrbahn angebracht werden dürfen. Dies wird im übrigen auch zu einer gewissen Verminderung des „Schilderwaldes“ führen. Trotz der nun vorgesehenen Möglichkeit, Straßenverkehrszeichen primär auch oberhalb der Fahrbahn anzubringen, wird auch künftig der weitaus überwiegende Teil der Zeichen schon örtlich bedingt auf der rechten Straßenseite anzubringen sein, anderseits auch deswegen, weil das Anbringen

von Straßenverkehrszeichen oberhalb der Fahrbahn wohl nur für den fließenden Verkehr in Betracht kommt.

Bei den im § 27 Abs. 1 genannten Arbeiten ist es zur Sicherheit der Verkehrsteilnehmer und der mit solchen Arbeiten beschäftigten Personen häufig nötig oder zweckmäßig, auf Gefahren hinzuweisen oder Verkehrsbeschränkungen anzugeben. Zu diesem Zweck sind Straßenverkehrszeichen anzubringen, wobei es praktisch undurchführbar ist, bei Arbeitsfahrten (Schneeräumung, Fahrbahnbestreuung, Kehrmaschinen u. dgl.) oder fortschreitenden Arbeiten mit Arbeitsmaschinen die allenfalls erforderlichen Straßenverkehrszeichen auf Anbringungsvorrichtungen neben der Fahrbahn anzubringen. Mit der Bestimmung des Abs. 3 wird festgesetzt, daß bei Arbeitsfahrten mit Fahrzeugen des Straßendienstes Straßenverkehrszeichen rechtsverbindlich auch an Fahrzeugen des Straßendienstes angebracht werden können. Da mit bestimmten Straßenverkehrszeichen kundgemachte Verkehrsbeschränkungen einer gesonderten Aufhebung bedürfen (z. B. Ende einer Geschwindigkeitsbeschränkung), eine solche Aufhebung aber bei einer Anbringung der Zeichen an Fahrzeugen des Straßendienstes praktisch nicht durchführbar ist, war der Geltungsbereich im Gesetz selbst einzuschränken. Ebenso ist in diesem Fall eine zweimalige oder beiderseitige Anbringung praktisch undurchführbar, sodaß eine entsprechende Ausnahmeregelung vorzusehen war.

Das gleiche wie für Fahrzeuge des Straßendienstes gilt für Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes gemäß § 26 a Abs. 1 sinngemäß.

Die Neufassung der Abs. 4 und 5 ergibt sich aus der technischen Fortentwicklung bzw. den gewonnenen Erfahrungen. Die Wahrnehmbarkeit eines Straßenverkehrszeichens soll nicht durch eine auffällige Anbringungsvorrichtung eingeschränkt werden; obgleich jede solche Vorrichtung am Straßenrand zugleich ein Hindernis darstellt, war doch zugunsten des Zeichens auf eine auffällige Kennzeichnung einer Standsäule u. dgl. zu verzichten.

Die Neufassung des Abs. 6 war wegen der Änderungen bei den §§ 50 bis 53 notwendig und zweckmäßig. Hinsichtlich einer allfälligen Vorauskündigung des Zeichens „Halt“ wird auf die Bemerkungen zu Z. 68 ff. besonders hingewiesen.

Zu Z. 53:

Im Interesse der Verkehrssicherheit ist es zweckmäßig, längere Gefahrenstellen durch eine Zusatztafel bei den Gefahrenzeichen anzukündigen; ebenso zweckmäßig kann es vielfach sein, bei längeren Gefahrenstellen das betreffende Gefahrenzeichen zu wiederholen.

1515 der Beilagen

29

Zu Z. 56:

Das bisherige Zeichen „Achtung Vorrangverkehr“ kommt wegen seiner Bedeutung und in Übereinstimmung mit den internationalen Abkommen zu den Vorschriftenzeichen des § 52.

Zu Z. 57:

Die Bestimmung ist auf Grund der Z. 54 entbehrlich.

Zu Z. 58, 59, 61 und 62:

Die vorgesehenen Ergänzungen gründen sich auf die internationalen Abkommen.

Zu Z. 63:

Die neue Fassung soll hinsichtlich des Zeichens „Vorgeschriebene Fahrtrichtung“ den Notwendigkeiten der Praxis besser Rechnung tragen.

Zu Z. 66:

Die vorgesehene Einteilung der Vorschriftenzeichen entspricht den internationalen Abkommen.

Zu Z. 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74 und 75:

Mit diesen Bestimmungen werden die entsprechenden Regelungen aus den internationalen Abkommen übernommen.

Zu dem Zeichen „Halt“ wird darauf hingewiesen, daß dieses Zeichen gegebenenfalls nur mit dem Zeichen gemäß Z. 23 und einer Zusatztafel gemäß § 54 Abs. 5 lit. c voranzukündigen ist (vgl. dazu die Bestimmung des § 48 Abs. 6 letzter Satz). Eine Vorankündigung mit dem Zeichen „Halt“ selbst ist unzulässig, um die Wirkung des „Stop-Zeichens“ in keiner Weise zu beeinträchtigen.

Zu Z. 76:

Die Änderung der Überschrift und der Einleitung zu § 53 entspricht den internationalen Abkommen.

Zu Z. 77:

Für einen Hinweis auf Gottesdienste wurde im Rahmen der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) das vorgesehene einheitliche Zeichen festgesetzt. Auf einer Zusatztafel können die näheren Angaben gemacht werden.

Zu Z. 78:

Das hier neu vorgesehene Zeichen für eine Fußgängerzone wurde — obwohl es auch gewisse Beschränkungen bedeutet — ähnlich wie das Zeichen für Autobahn u. dgl. den Hinweiszeichen zugeordnet.

Zu Z. 79:

Das Zeichen „Einbahnstraße“ entspricht den internationalen Abkommen.

Das Zeichen nach 10 a dient der Anpassung an Gegebenheiten der Praxis.

Zu Z. 80, 81 und 82:

Die Vorwegweiser, Orientierungstafeln und Wegweiser für Autobahnen sollen künftig wegen der einheitlichen Benützungsbeschränkung auch für Autostraßen gelten und somit der besseren Orientierung dienen. Aus diesem Grund waren hier jeweils entsprechende Änderungen erforderlich.

Bei den Wegweisern haben sich in letzter Zeit immer mehr die sogenannten Tafelwegweiser als zweckmäßig erwiesen, weil diese eine bessere Orientierung erlauben.

Auf größere Umleitungen soll künftig durch das unter Z. 16 a vorgesehene Vorankündigungssymbol hingewiesen werden, wobei dieses Zeichen die Möglichkeit bietet, nicht nur eine allgemeine Umleitung, sondern auch eine Umleitung nur für bestimmte Fahrzeugarten oder Ausmaße voranzukündigen.

Die Zeichen zu Z. 16 b, 17 a und 17 b gründen sich auf internationale Vereinbarungen; gleiches gilt für Z. 81 und 82.

Das Zeichen nach Z. 16 c hat sich zur Vorankündigung eines Fahrbahnwechsels auf Autobahnen als leicht verständlich erwiesen und bewährt.

An Kreuzungen mit erheblichem Fahrzeugverkehr führt eine schlechte Erkennbarkeit von Straßennamensschildern häufig zu verkehrsbehindernden, teils sogar zu verkehrsgefährdenden Orientierungsschwierigkeiten, die bei schlechten Lichtverhältnissen, die ihrerseits mehr Aufmerksamkeit erfordern, noch erheblich zunehmen. Mit der vorgesehenen Anbringungsvorschrift für die Zeichen nach 17 c soll diesem Übelstand abgeholfen werden. Der Ausdruck „nahe dem Fahrbahnrand“ besagt, daß die Straßennamensschilder in diesem Fall unmittelbar neben der Fahrbahn auf dem Gehsteig an einer eigenen Standsäule oder an einem etwa dort befindlichen Lichtmast oder dgl., nicht aber — wie dies derzeit meist üblich ist — an der Wand eines angrenzenden Hauses oder dgl., anzubringen sind. Diese letztere Möglichkeit ist nur an Kreuzungen ohne erheblichen Fahrzeugverkehr zulässig. Zur besseren Erkennbarkeit war im ersten Fall auch ein geringerer Höhenabstand ohne Ausnahme zu bestimmen.

Zu Z. 83:

Auf Grund einer Vereinbarung der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) sollen im Interesse einer besseren Orientierung für ausländische Gäste künftig auf Wegweisern u. dgl. die Namen von ausländischen Orten in der offiziellen Schreibweise angegeben werden; Hinweise auf im Ausland gelegene Orte sind wohl erheblich mehr für ausländische Gäste Österreichs als für inländische Fahrzeuglenker von Bedeutung, und ausländischen Besuchern mag häufig eine allfällige deutschsprachige Ortsbezeich-

nung unbekannt sein. Diese Notwendigkeit hat sich nicht nur im Bereich Österreichs mit einzelnen Nachbarstaaten ergeben, sondern ist vor allem auch zwischen dem deutschsprachigen und französischsprachigen Raum vorhanden. Für inländische Straßenbenutzer ist die zusätzliche Anführung einer allfälligen deutschsprachigen Ortsbezeichnung zulässig.

Zu Z. 84:

Die hier vorgesehenen besonderen Zusatztafeln haben den Zweck, für bestimmte zusätzliche Angaben einheitliche Zeichen zu verwenden.

Zu Z. 85:

Die vorgesehene Änderung gründet sich auf internationale Abkommen. Die Zickzaklinie hat sich im Ausland gut bewährt.

Zu Z. 86:

Die Neufassung dient lediglich der Anpassung an die technischen Gegebenheiten.

Zu Z. 89:

Mit den hier vorgesehenen Bestimmungen soll die Frage von Fußgängerzonen einer gesetzlichen Regelung zugeführt werden.

Mit der Bestimmung des Abs. 1 wird die Behörde ermächtigt, unter den dort genannten Voraussetzungen durch Verordnung eine Fußgängerzone einzurichten. In einer solchen Verordnung ist auch zu bestimmen, ob und in welcher Zeit eine Fußgängerzone zum Zwecke der Ladetätigkeit befahren werden darf.

Abgesehen vom Befahren einer Fußgängerzone für erforderliche Ladetätigkeiten und mit Einsatzfahrzeugen dürfen Fußgängerzonen in beschränktem Umfang — soweit dies das öffentliche Interesse erfordert — auch mit Fahrzeugen im öffentlichen Dienst (Sicherheitsdienst, Post, Kraftfahrliniенverkehr), mit Fahrzeugen des Straßendienstes und der Müllabfuhr sowie gegebenenfalls mit Schienenfahrzeugen befahren werden. Solche Fahrzeuge werden daher nur im unbedingt notwendigen Ausmaß und mit den vorgesehenen Beschränkungen fahren dürfen.

Zu Z. 90:

Das Wort „Leitern“ hat insofern zu einer unterschiedlichen Handhabung dieser Bestimmung geführt, als fahrbare Leitern in der Regel auf der Fahrbahn aufgestellt werden müssen. Da schon bei Einführung dieser Bestimmung nur an kleine Gegenstände, die zum Freihalten eines Parkplatzes verwendet werden, gedacht war, soll dies durch den Entfall des Wortes „Leitern“ besser zum Ausdruck gebracht werden.

Zu Z. 91:

In den letzten Jahren haben sich auf stärker befahrenen Straßen teils schwere Unfälle bei der Benutzung von Wintersportgeräten ereignet. Gerade im Bergland verleiten solche Straßen

wegen ihrer günstigen Anlage häufig zur Ausübung von Wintersport. Aus diesem Grunde soll künftig Wintersport auf den Hauptverkehrsstraßen sowie im Ortsgebiet generell verboten sein, sofern solche Straßen nicht für den Fahrzeugverkehr gesperrt oder unbenützbar sind. Die Behörde kann jedoch bestimmte Straßen von diesem Verbot ausnehmen. Das Gehen mit angeschnallten Skiern oder das Ziehen von Rodeln entlang des Straßenrandes wird nicht als Wintersport zu werten sein, sondern eben nur eine sportmäßige Benützung solcher Geräte.

Zu Z. 92:

Mit dieser Bestimmung soll die Einrichtung von Spielstraßen ermöglicht werden. Bei der Einrichtung solcher Spielstraßen wird die Behörde allerdings zu prüfen haben, ob für den notwendigen Fahrzeugverkehr hinreichend gesorgt ist und inwieweit solche Spielstraßen der Wohnbevölkerung zumutbar sind.

Zu Z. 94:

Künftig soll in der StVO nur noch die Art der Verwendung einer Warneinrichtung als straßenpolizeiliche Angelegenheit geregelt werden. Hingegen wird entsprechend der Regelung Nr. 27 zum „Homologisierungsübereinkommen“ für alle Arten von Warneinrichtungen ein Genehmigungs- bzw. Anerkennungsverfahren nach kraftfahrerechtlichen Vorschriften notwendig sein. Die diesbezügliche Ergänzung des Kraftfahrgesetzes ist vorgesehen.

Zu Z. 95:

Die Notwendigkeit der Einbeziehung von Organen der Feuerwehr oder eines Kraftfahrliniens- oder Eisenbahnunternehmens (Straßenbahn) in die Regelung des Abs. 3 hat sich aus den praktischen Erfahrungen ergeben.

Zu Z. 96:

Bei zum Verkehr zugelassenen Kraftfahrzeugen oder Anhängern kann der Zulassungsbesitzer in der Regel eher ermittelt werden als der Eigentümer. Aus diesem Grunde soll in einem solchen Fall der Zulassungsbesitzer aufgefordert werden, den Gegenstand wieder zu übernehmen. Wegen der Aufbewahrungsschwierigkeiten wurde die Frist auf zwei Monate verkürzt; eine solche Frist ist wohl ausreichend und zumutbar.

Für den Eigentumsübergang soll künftig schon im Hinblick auf das allfällige Einschreiten von Organen der Feuerwehr oder eines Kraftfahrliniens- oder Straßenbahnunternehmens nicht mehr das einschreitende Organ maßgebend sein, sondern es soll der Eigentumsübergang gleichartig wie das Abführen der eingehobenen Strafgelder (§ 100 Abs. 7) geregelt werden.

Hier gelten hinsichtlich von Kraftfahrzeugen und Anhängern die Bemerkungen im ersten Absatz sinngemäß. Um das Verfahren bezüglich der Kosteneinbringung zu vereinfachen, sollen diese

bei der Übernahme des Gegenstandes formlos bezahlt werden können. Sollte dies nicht erfolgen, sollen erst dann die Kosten bescheidmäßig vorgeschrieben werden. Zur leichteren Einbringung der erwachsenen Kosten soll die Behörde künftig ein Rückbehaltungsrecht haben.

Zu Z. 97:

Im Hinblick auf die Vielfalt von Vermessungsarbeiten sowie von kurzfristigen dringenden Reparaturen an öffentlichen Einrichtungen soll künftig für solche Tätigkeiten keine Bewilligung mehr erforderlich sein. Im Interesse der Verkehrssicherheit und der Sicherheit der mit Vermessungsarbeiten oder dringenden Reparaturen beschäftigten Personen sollen diese in gleicher Weise wie Organe des Straßenerhalters und unter den gleichen Bedingungen zum Tragen einer auffallenden Schutzausrüstung verpflichtet sein. Es ist hier besonders darauf hinzuweisen, daß das Anbringen von im § 44 Abs. 1 genannten Straßenverkehrszeichen sowie allenfalls eine Lichtsignalregelung weiterhin nur auf Grund einer entsprechenden Verordnung bzw. Verfügung der Behörde zulässig ist; die mit Vermessungsarbeiten oder dringenden Reparaturen beschäftigten Personen dürfen von sich aus solche Einrichtungen nicht anbringen.

Zu Z. 100:

Die Bestimmung von Fußgängerzonen sowie die Bewilligung von Ausnahmen in solchen Zonen soll im Hinblick auf Art. 118 Abs. 2 B-VG in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde fallen.

Zu Z. 104:

Da im Bereich eines Grenzüberganges vielfach keine Straßenaufsichtsorgane tätig sind, sollen die mit der Grenzabfertigung betrauten Organe zur Regelung des Verkehrs durch Arm- oder Lichtzeichen ermächtigt sein.

Zu Z. 105:

Die immer häufiger in Dienst gestellten weiblichen Straßenaufsichtsorgane sind in der Regel nicht Organe der Bundes- oder einer Gemeindesicherheitswache, obwohl sie organisatorisch einem dieser Wachkörper unterstehen. Solche Bedienstete hatte nach der bisherigen Regelung die Behörde auf ihre Dienstpflichten zu vereidigen und mit einem Dienstabzeichen auszustatten. Diese Regelung hat sich jedoch als unzweckmäßig erwiesen. Es wird daher nun vorgesehen, daß diese Angelegenheiten von der Dienstbehörde wahrgenommen sind.

Zu Z. 106:

Der bisherige Klammerausdruck „Lehrer oder Erziehungsberechtigte“, obwohl nur als Beispiel angeführt, schien darauf hinzuweisen, daß nur volljährige Personen als „geeignete Personen“ zu

werten seien. Nun werden insbesondere bei der Polizei in verstärktem Maße Polizeischüler ab dem 15. Lebensjahr, also noch Minderjährige, eingestellt. Diese sollen zur Schulwegsicherung herangezogen werden und sind zweifellos dazu auch geeignet. Daher ist der Hinweis auf volljährige Personen gestrichen worden.

Zu Z. 108:

Die Überschreitung einer Geschwindigkeitsbeschränkung in dem hier bezeichneten Ausmaß soll wegen der besonderen Gefährlichkeit unter die Strafbestimmungen des § 99 Abs. 2 eingereiht werden. Die allfällige Festsetzung einer prozentuellen Geschwindigkeitsüberschreitung wäre im Hinblick auf die verschiedenartigen Geschwindigkeitsbeschränkungen (z. B. 30 km/h) nicht zielführend.

Zu Z. 109:

Die vorgesehene Ergänzung soll u. a. einer leichteren Durchsetzung der Einhaltung von Bedingungen, Auflagen und Fristen z. B. in Ausnahmewilligungen (§ 45 Abs. 3) oder Bewilligungen nach § 90 Abs. 3 StVO dienen.

Zu Z. 110:

Nach § 431 StG in der Fassung des Strafrechtsänderungsgesetzes 1971 kann zwar eine bestimmte Tat den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bilden, muß aber unter den dort genannten Voraussetzungen gegebenenfalls nicht geahndet werden. Nach der bisherigen Fassung wäre aber in diesem Falle eine verwaltungsstrafrechtliche Verfolgung ausgeschlossen, weil das Vorliegen eines gerichtlich strafbaren Tatbestandes allein eine allfällige Verwaltungsübertretung ausschaltete. Da dies aber schon im Hinblick auf Art. IV des Verkehrsrechts-Anpassungsgesetzes 1971 nicht beabsichtigt sein konnte, war § 99 Abs. 6 lit. c entsprechend zu ergänzen.

Zu Z. 111:

Mit dieser Bestimmung soll die Möglichkeit geschaffen werden, die Lenker von Fahrzeugen an der Weiterfahrt zu hindern. Die Frage einer bloßen Bestrafung, z. B. wegen Übertretung des Wochenendfahrverbotes, ist gerade an Wochenenden bei ausländischen Fahrzeuglenkern häufig problematisch. Anderseits ist der Sinn des Wochenendfahrverbotes nicht eine Bestrafung bei Übertretung dieses Verbotes, sondern daß in der Verbotszeit tatsächlich die betroffenen Fahrzeuge im Interesse des übrigen Verkehrs nicht fahren. Eine etwaige Bewachung von Fahrzeugen, die unter das Wochenendfahrverbot fallen, kommt aber aus personellen Gründen nicht in Betracht. Aus diesem Grund soll die Einhaltung eines Fahrverbotes oder gleichartiger Vorschriften durch die vorläufige Abnahme von Fahrzeugpapieren zu gewährleisten versucht werden.

Zu Z. 112:

In Ortsgebieten mit Landes- und Gemeindestraßen kann es oft unverhältnismäßig aufwendig sein, die Strafgelder nach dem Grundsatz des ersten Satzes dieser Bestimmung abzuführen. Aus diesem Grunde sind schon bisher Vereinbarungen zustande gekommen, die eingehobenen Strafgelder der Einfachheit wegen zwischen Land und Gemeinde nach dem Verhältnis der jeweiligen Straßenlänge aufzuteilen. Diese Art der Aufteilung soll nun gesetzlich fundiert werden.

Für Bundesstraßen ist eine solche Regelung nicht vorgesehen.

Zu Artikel II

Das Vorschriftenzeichen „Halt“ als eines der für die Verkehrssicherheit bedeutendsten Zeichen soll möglichst rasch durch das neue Zeichen ersetzt werden. Für die übrigen Straßenverkehrszeichen, die auf Grund dieses Bundesgesetzes durch neue Zeichen zu ersetzen sind, ist eine längere Übergangsfrist vertretbar.

Zu Artikel IV

Die Vollziehung entspricht der derzeitigen Verfassungsrechtslage und Kompetenzverteilung.