

867 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVII. GP

Bericht des Verkehrsausschusses

über den Antrag der Abgeordneten Dr. Haider und Genossen betreffend Ausarbeitung und Umsetzung eines Fahrrad-Verkehrsprogramms für Österreich (103/A (E) und

über den Antrag der Abgeordneten Mag. Geyer und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (15. StVO-Novelle) (149/A)

sowie über die Regierungsvorlage (860 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (15. StVO-Novelle)

Am 2. Juli 1987 brachten die Abgeordneten Dr. Haider und Genossen einen Entschließungsantrag betreffend Ausarbeitung und Umsetzung eines Fahrradverkehrsprogramms für Österreich ein, dem folgende Begründung beigegeben war:

Freiheitliche Abgeordnete beantragten bereits 1981 die Errichtung und Erhaltung eines Radwegenetzes aus den Mitteln der Kfz-Steuer, um sowohl aus Sicherheits- als auch aus Gesundheitsgründen den Fahrradbenützern erhöhten Schutz angedeihen zu lassen.

In der Zwischenzeit hat der Fahrradverkehr einen ungeahnten Aufschwung genommen; insbesondere im Freizeitbereich hat das Fahrrad einen Siegeszug angetreten, der durch die Anlage von Radwegen und die Herausgabe von Radwanderkarten unterstützt wurde.

Diese erfreuliche Entwicklung konnte sich im innerurbanen Verkehr leider noch nicht entfalten, obwohl gerade in den Städten Österreichs eine Lösung der Abgas-, Lärm-, Staub-, Stau- und Parkplatzprobleme dringend erforderlich wäre. Die Benützung des Fahrrades als Verkehrsmittel für die Fahrten zum und vom Arbeitsplatz sollte daher ver-

kehrtechnisch erleichtert und steuerlich entdiskriminiert werden, denn durch den Umstieg vom Kraftfahrzeug auf das Fahrrad werden Devisen eingespart, die ansonsten für Treibstoffimporte aufgewendet werden müßten und Folgekosten der Luftverschmutzung (Baumsterben, Erkrankungen der Atemwege, Gebäudeschäden) abgesenkt.

Eine Befragung in Wien hat ergeben, daß 20% der Bevölkerung bereit wären, Fahrräder zu benutzen, was nahezu dem Anteil der Radfahrer am Verkehrsaufkommen in Hannover und Kopenhagen (25%) entspricht. Wegen der durch Jahrzehnte betriebenen einseitigen Verkehrspolitik wagen es jedoch nur 1 bis 2%, sich mit dem Fahrrad den Gefahren des Straßenverkehrs auszusetzen.

Die Abgeordneten Mag. Geyer und Genossen stellten am 25. Feber 1988 einen Initiativantrag betreffend ein Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird. Diesem Antrag waren folgende Erläuterungen beigegeben:

I. Allgemeiner Teil

In jüngster Zeit hat sich herausgestellt, daß die bestehende Straßenverkehrsordnung, die ihren Schwerpunkt in der Regelung Verkehrsteilnehmer, wie den öffentlichen Verkehr, den Fahrradverkehr und den Fußgängerverkehr, nicht ausreichend berücksichtigt.

Da jedoch gerade die letzteren Verkehrsarten im Sinne einer ökologischen und ökonomischen Betrachtung des Verkehrs positiv abschneiden, ist eine stärkere Berücksichtigung, die mit einem Anwachsen dieser Verkehrsarten einhergeht, notwendig. Im einzelnen wird dazu auf den folgenden besonderen Teil verwiesen.

Kosten: Das beantragte Gesetzesvorhaben verursacht dem Bund keine zusätzlichen Kosten.

II. Besonderer Teil

Zu Art. I Z 1 (§ 2 Abs. 1), Z 11 (§ 24 Abs. 1), Z 16 (§ 50), Z 26 (§ 89 a):

Der Radfahrerüberweg, bisher nur in der Bodenmarkierungsverordnung BGBl. Nr. 226/1963) verankert, findet hiemit Eingang in die StVO.

Von einer Bezeichnung als Radfahrer„schutzweg“ und der damit verbundenen Einführung von Verhaltenspflichten wurde abgesehen, da eine analoge Anwendung der Vorschriften für Fußgänger-schutzwege auf Grund der größeren Geschwindigkeit von Radfahrern nicht tunlich erscheint.

Zum Radfahrerüberweg siehe auch Art. I Z 11, 16 und 26, die seine Beschilderung, das Halteverbot für Fahrzeuge und das Abschleppen verkehrsbehindernd abgestellter Fahrzeuge betreffen.

Zu Art. I Z 2 (§ 7 Abs. 5):

Die ausdrückliche Erwähnung der Radfahrer bei der Gruppe jener Verkehrsteilnehmer, die von der Einbahnregelung ausgenommen werden können, dient zur Klarstellung, ebenso die Aufzählung der Möglichkeiten einer Kundmachung der Ausnahmen.

Damit sollen die vollziehenden Behörden zu einer erweiterten Anwendung dieser Einrichtung ermutigt werden. Dies bringt eine Verkürzung der Wege mit sich (Radfahrer sind umwegempfindlich).

Zu Art. I Z 3 (§ 9 Abs. 7):

Fahrradabstellanlagen (Fahrradständer) können derzeit nur dann auf der Fahrbahn (in der Praxis immer: am Fahrbahnrand) errichtet werden, wenn die benützte Grundfläche zuvor mittels Verordnung umgewidmet wird. Dieses aufwendige Behördenverfahren, das hohe Verwaltungskosten mit sich bringt, soll durch die gesetzliche Definition von Fahrradabstellanlagen als straßenbauliche Einrichtungen im Sinne des § 57 Abs. 1 StVO, wie es Leitpflocke usw. darstellen, unnötig gemacht werden.

Zu Art. I Z 4 (§ 12 Abs. 5):

Die Erlaubnis für Lenker einspuriger Fahrzeuge, an angehaltenen Kolonnen vorbeizufahren, bedeutet eine Beschleunigung des Fahrradverkehrs. Um dennoch die Sicherheit weiterhin voll zu gewährleisten, ist im Vorschlag diese Vorgangsweise durch folgende Kriterien eingeschränkt:

1. Nur an angehaltenen (= stehenden) Fahrzeugen darf vorbeigefahren werden.
2. Das Vorbeifahren darf nur in sinngemäß gerader Linie, also ohne Vorschlängeln (= slalomartiges Fahren) geschehen.
3. Zur Gewährleistung eines ausreichenden Raumes zum Vorbeifahren wird für die Lenker

mehrspuriger Fahrzeuge eine Verhaltensnorm eingeführt, wonach beim Anhalten ein Seitenabstand nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse ausreichend groß einzuhalten ist.

Zu Art. I Z 5, Z 6, Z 10 und Z 13:

Omnibusse des Kraftfahrlinienverkehrs sollen Schienenfahrzeugen (= Straßenbahnen) dort gleichgestellt sein (und umgekehrt — Straßenbahnen den Omnibussen — in § 17 Abs. 6 StVO), wo nicht die besonderen Eigenschaften von Schienenfahrzeugen (Spurbundenheit, Bremsweg) zwingend eine unterschiedliche Behandlung rechtfertigen. Eine Gleichstellung soll in folgenden Punkten erfolgen:

1. Erlaubnis der Beschleunigung während des Überholtwerdens (§ 15 Abs. 5).
2. Vorbeifahren an Fahrzeugen des Öffentlichen Verkehrs im Haltestellenbereich (§ 17 Abs. 2).
3. Halten an Haltestellen kein Vorrangverzicht (§ 19 Abs. 8).
4. Abfahrt von Haltestellen (§ 26 a Abs. 2).

Linienbusse und Straßenbahnen gewinnen dadurch an Reisegeschwindigkeit, und es wird die Attraktivität des (umweltfreundlichen) Öffentlichen Verkehrs erhöht.

Zu Art. I Z 7, Z 8 und Z 9 (§ 19):

Die mit der 10. Novelle (und mit der damals unterbliebenen Einführung des Radfahrschutzweges) erfolgte Gleichstellung des Radverkehrs auf Radwegen und Radfahrstreifen mit dem ruhenden Verkehr führte in der Praxis zu unbefriedigenden Lösungen; vor allem auch zu solchen, bei denen der gesetzliche Vorrang konträr zum psychologischen in Geltung steht. Demgegenüber soll bei der vorgeschlagenen Novellierung wieder eine vorrangmäßige Gleichstellung von Radwegen und Radfahrstreifen mit der parallelführenden (Haupt-)Fahrbahn erfolgen.

Dies geschieht nicht zuletzt in Hinblick auf eine europaweite Vereinheitlichung (vgl. die Regelung in der StVO der Bundesrepublik Deutschland — unserem hauptsächlichen Touristikpartner).

Art. I Z 10 siehe oben Z 5

Zu Art. I Z 11 (§ 24 Abs. 1):

Die gesetzliche Verankerung des Radfahrerüberweges bedingt auch die sicherheitshalber erfolgenden Halteverbote auf und vor dem Radfahrerüberweg, da haltende Fahrzeuge die rechtzeitige gegenseitige Sichtbarkeit zwischen Kfz-Verkehr und Radfahrer beeinträchtigen würden.

Art. I Z 13 siehe oben Z 5

Zu Art. I Z 14 (§ 48 Abs. 2):

Die Aufstellung von Verkehrszeichen für den Radverkehr (insbesondere auf Radwegen) erfolgt

oftmals — nicht der geltenden Rechtslage entsprechend — auf der linken Seite. Diese derzeit ungesetzliche Anbringung soll durch die Novelle saniert werden. Gleichzeitig können solche Verkehrszeichen auch — entsprechend dem geringeren Geschwindigkeitsniveau des Radverkehrs — in kleinerer Ausführung aufgestellt werden.

Zu Art. I Z 15 (§ 48 Abs. 7):

Damit soll gewährleistet werden, daß der Fußgängerverkehr von Behinderungen durch Standsäulen ua. von Verkehrszeichen frei bleibt. Längerfristig sollte danach getrachtet werden, die Aufstellung von Verkehrszeichen auf der Fahrbahn zuzulassen, da der Fußgängerverkehr (Kinderwagen, Rollstühle ua.) zunehmend durch Standsäulen von Verkehrszeichen beeinträchtigt wird.

Art. I Z 16 (§ 50) siehe oben Z 1

Zu Art. I Z 17 (§ 52 a):

Damit soll die Zone mit Geschwindigkeitsbeschränkung bzw. deren Ende gesetzlich verankert werden. Außerhalb des Gesetzes wird bereits jetzt von dieser Beschilderung Gebrauch gemacht.

Zu Art. I Z 18 (§ 52 lit. b):

Derzeit müssen parallelführende Radwege, wenn sie voneinander getrennt geführt werden, mit zwei Gebotszeichen (Radweg und Gehweg) kundgemacht werden. Nicht zuletzt aus finanziellen Gründen soll dafür ein gemeinsames Schild geschaffen werden, das sich in der Form an das Gebotsschild für den gemeinsamen Rad- und Gehweg anlehnt (vgl. deutsche StVO).

Zu Art. I Z 19 (§ 52 lit. b Z 16):

Die vorgeschlagene Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht (§ 68) bedingt auch eine Änderung der Bildunterschrift unter dem Gebotszeichen „Radweg“.

Zu Art. I Z 20 (§ 53 Abs. 1 Z 13 d):

Die Form der gesetzlich möglichen Wegweiser zu lokalen Zielen soll um ein Exemplar mit größerem Informationsgehalt für Radfahrer (stehendes Rechteckformat) erweitert werden. Dies entspricht einer Forderung des Arbeitskreises „Radverkehrsanlagen“ im Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.

Zu Art. I Z 21 (§ 54 Z 5):

Zur Vereinheitlichung der Zusatztafeln für den Radverkehr soll statt des ausgeschriebenen Wortes „Radfahrer“ ein Radfahrersymbol verwendet werden. Dies trägt der internationalen Verständlichkeit besser Rechnung.

Zu Art. I Z 22 (§ 65 Abs. 1 und 2):

Hiemit wird die Altersgrenze für Aufsichtspersonen (16 Jahre) gesetzlich festgelegt.

Die bisherige gebietsmäßige Beschränkung der Erlaubnis für Kinder zwischen zehn und zwölf Jahren, ohne Aufsicht Erwachsener radzufahren, auf den Bereich einer Bezirkshauptmannschaft, wird aufgehoben.

Gleichzeitig damit muß es zu einer Vereinheitlichung der Ausbildungsrichtlinien und Modalitäten der Prüfung der Verkehrsreife von Kindern kommen (Lehr- und Prüfungspläne, siehe dazu auch Punkt 28).

Zu Art. I Z 23 (§ 68):

Der das Verhalten von Radfahrern behandelnde § 68 ist grundlegend zu überarbeiten. So ist die Radwegbenutzungspflicht zu streichen, andererseits auch das Verbot der Benützung von Radwegen durch Fahrräder mit Anhänger und mehrspurige Fahrräder.

Die bisher bestehende Pflicht, Radwege und Radfahrstreifen unabhängig von Bauweise und Erhaltungszustand benützen zu müssen, diskriminierte die Radfahrer. Die StVO kennt sonst keinen ähnlich gelagerten Zwang, der gegen eine Gattung von Fahrzeugbenützern ausgeübt wird (so gibt es zB keine Verpflichtung zur Benützung der Autobahn). Da die Motive der Fahrradbenützung (Alltagsfahrten, Touristik, Sport usw.) sowie die individuelle Fahrweise sehr unterschiedlich sind, andererseits der Radwegbau darauf nicht Rücksicht nimmt, muß die Wahlmöglichkeit zwischen der Benützung der Fahrbahn und der des Radweges gewahrt sein (Grundsatz der fakultativen Radwegbenützung, in der Schweiz gelöst durch ein Hinweisschild „empfohlene Radroute“ — eckiges blaues Verkehrszeichen mit Radsymbol).

Weiters ist das Nebeneinanderfahren im geschlossenen Verband bzw. das Nebeneinanderfahren von Kind und Aufsichtsperson, welches vor allem ungeübten Radfahrern Sicherheit vermittelt, zu erlauben.

Zu Art. I Z 24 (§ 76 a):

Nach der erfolgten Erlaubnis von Taxizufahrten und der Linienführung von öffentlichen Verkehrsmitteln in Fußgängerzonen wird in der vorgeschlagenen Novelle den zuständigen Behörden die Möglichkeit geboten, mittels Verordnung den Radverkehr in Fußgängerzonen mit Auflagen zu bewilligen.

Zu Art. I Z 25 (§ 76 b):

Zukünftig ist die Einbahnführung für den Radverkehr in Wohnstraßen nicht mehr möglich. Auf Grund der geringen Geschwindigkeit gibt es keine

Sicherheitsbedenken, umsoweniger, als bereits jetzt radfahrende (= spielende) Kinder Wohnstraßen, auch wenn als Einbahnen ausgeschildert, in beiden Richtungen benützen dürfen und damit bisher keine negativen Erfahrungen gemacht wurden.

Zu Art. I Z 26 (§ 89 a):

Die Entfernung von Hindernissen, wie sie derzeit für Radwege gesetzlich vorgesehen ist, ist naturgemäß auch auf Radfahrerüberwege (siehe oben Z 1) auszudehnen, vor allem, weil ein Verstellen des Sichtfeldes eine starke Erhöhung der Unfallgefahr mit sich bringen würde.

Zu Art. I Z 27 (§ 101):

Diese Bestimmung fordert die Behörden zur Anwendung bundesweit einheitlicher Richtlinien bei der Vorbereitung von Kindern auf die sogenannte „Radfahrerprüfung“ auf.

Zu Art. I Z 28 (Übergangsbestimmung):

Der Geltungsbereich von Bewilligungen gemäß § 65, die vor Inkrafttreten dieser Novelle ausgestellt wurden, wird durch Gesetz auf das gesamte Bundesgebiet ausgedehnt.

Die **Regierungsvorlage 860 der Beilagen** betreffend ein **Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird**, wurde dem Verkehrsausschuß am 16. Dezember 1988 zugewiesen.

Zu diesem Gesetzentwurf wird folgendes bemerkt:

Der Verfassungsgerichtshof hat im § 20 Abs. 3 StVO die Wortfolge „Zur Durchführung wissenschaftlicher Untersuchungen oder“ als verfassungswidrig aufgehoben und für das Außerkrafttreten den 30. September 1988 festgesetzt (siehe Kundmachung BGBl. Nr. 573/1987). Die aufgehobene Bestimmung war Grundlage für die Erlassung von Verordnungen, mit denen Verkehrsbeschränkungen, die für wissenschaftliche Untersuchungen notwendig sind, angeordnet wurden. Da auch in Zukunft wissenschaftliche Untersuchungen im Bereich des Straßenverkehrs im öffentlichen Interesse notwendig sein werden, ist eine verfassungskonforme Sanierung dieser Gesetzesstelle erforderlich.

Bei dieser Gelegenheit werden aber auch einige andere dringlich gewordene Änderungen bzw. Ergänzungen der Straßenverkehrsordnung vorgenommen, von denen folgende von erwähnenswerter Bedeutung sind:

Zunächst betreffen mehrere Bestimmungen den Fahrradverkehr. So wird der Begriff der Radfahrerüberfahrt ähnlich einem Schutzweg für Fußgänger eingeführt und die Radfahrer überhaupt weitgehend den Fußgängern gleichgestellt; dies betrifft insbesondere die Verhaltensregelungen an Kreuzungen, wo die Radfahrer beim vorschriftsmäßigen Überqueren der Fahrbahn gleichartig den Fußgängern von einbiegenden Fahrzeugen weder gefährdet noch behindert werden dürfen. Andererseits werden Radfahrer auf Radfahrstreifen oder Radwegen dem fließenden Verkehr zugeordnet. Schließlich werden drei Straßenverkehrszeichen, die den Fahrradverkehr betreffen, neu eingeführt.

Im Ortsgebiet wird der Lenker eines Fahrzeuges künftig den Fahrstreifen frei wählen können, wenn mindestens zwei Fahrstreifen für die betreffende Fahrtrichtung vorhanden sind. Diese Regelung hat sich beim Vorhandensein von mehreren Fahrstreifen für die betreffende Fahrtrichtung im Ausland schon vielfach bewährt, weil dadurch ein oftmaliger Fahrstreifenwechsel vermieden werden kann.

Für das zulässige Fahren in Nebenfahrbahnen wird eine klare Vorrangregelung festgesetzt.

Für gebührenpflichtige Kurzparkzonen wird die Möglichkeit der Verwendung von Automaten zur Überwachung der Gebührenpflicht eröffnet, wobei die Art der Gebührentrichtung von jener Gebietskörperschaft (Gemeinde) zu bestimmen ist, welche die Gebührenpflicht festsetzt. Damit wird einerseits mehr Flexibilität geschaffen und andererseits den Lenkern der Fahrzeuge die Gebührentrichtung erleichtert, weil bei solchen Automaten keine verschiedenartigen Parkscheine auszufüllen sind, sondern in der Regel bloß Münzen einzuwerfen sind.

Die Darstellung von Straßenverkehrszeichen durch moderne optische oder elektronische Vorrichtungen wird künftig zulässig sein; damit werden flexiblere Anzeigemöglichkeiten geschaffen.

Für Behinderte wird insofern eine weitere Erleichterung geschaffen, als künftig widerrechtlich auf einem „Behindertenparkplatz“ abgestellte Fahrzeuge ohne weiteres Verfahren abgeschleppt werden dürfen, auch wenn keine konkrete Verkehrsbeeinträchtigung gegeben ist. Damit können die Straßenaufsichtsorgane das Freihalten von Behindertenparkplätzen im Interessen der Behinderten wesentlich wirkungsvoller und einfacher gewährleisten.

Aus ökonomischen und auch aus Gründen des Umweltschutzes wird zur Kundmachung größerflächiger Verkehrsbeschränkungen ein im Ausland schon vielfach gebräuchliches „Zonenzeichen“ eingeführt. Damit können Beschränkungen etwa für Wohngebiete mit einigen wenigen solchen Zeichen angezeigt werden; es erübrigt sich die Aufstellung eines „Schilderwaldes“.

Zur Ausstellung von „Behindertenausweisen“ und Radfahrbewilligungen für Kinder wird zur Erleichterung für die betroffenen Personen ausdrücklich die Bezirksverwaltungsbehörde bestimmt.

Letztlich wäre noch zu erwähnen, daß für Organstrafmandate bei erheblichen Verkehrsverge-

hen das Strafausmaß von 300 S auf 500 S erhöht wird.

Der Verkehrsausschuß hat die erwähnten Vorlagen in seiner Sitzung am 17. Jänner 1989 in Verhandlung genommen.

Den Bericht im Ausschuß über die Regierungsvorlage 860 d. B. erstattete Abg. Seidinger, über den Antrag 149/A Abg. Mandorff und über den Antrag 103/A (E) Abg. Probst.

An der Debatte beteiligten sich die Abgeordneten Helmuth Stocker, Helga Erlinger — gem. § 37 Abs. 2 der Geschäftsordnung mit beratender Stimme beigezogen — Probst, Pischl, Brennstainer, Lußmann, Otto Keller sowie der Ausschußobmann Abg. Schmölz und der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Streicher.

Bei der Abstimmung wurde die Regierungsvorlage unter Berücksichtigung eines Abänderungsantrages der Abgeordneten Schmölz und Pischl in der diesem Bericht beigeprägten Fassung einstimmig angenommen.

Damit gelten die Anträge 103/A (E) und 149/A als miterledigt.

Zum Berichterstatter für das Haus wurde Abg. Seidinger gewählt.

Zu den Abänderungen gegenüber der Regierungsvorlage wird vom Ausschuß folgendes bemerkt:

Zu Z 8 (§ 8 Abs. 1):

Der Verkehrsausschuß geht davon aus, daß Radwege und Radfahrstreifen baulich nur so angelegt oder durch Verkehrszeichen so abgesichert werden, daß unklare Vorrangssituationen vermieden werden.

Zu Z 9 (§ 12 Abs. 5):

Das „Vorschlängeln“ soll für Radfahrer nicht generell, sondern nur unter den im Gesetz nun angeführten Voraussetzungen erlaubt sein.

Zu Z 14 (§ 24 Abs. 1 lit. i):

Die Ergänzung dient der anlässlich der 13. StVO-Novelle versehentlich unterbliebenen Anpassung an § 76 a Abs. 2.

Zu Z 16 (§ 25 Abs. 4 a):

Wie schon in den Erläuterungen zur Regierungsvorlage ausgeführt worden ist, sind Regelungen bezüglich einer allfälligen Gebührenpflicht für das Abstellen von Fahrzeugen in Kurzparkzonen nicht dem Kompetenztatbestand „Straßenpolizei“ zuzuordnen, sondern gehören zum Abgabewesen.

Seidinger
Berichterstatter

Mangels entsprechender Regelung im Finanzausgleichsgesetz fallen Regelungen dieser Art in die Gesetzgebungskompetenz der Länder (Abgabenfindungsrecht). Der Bundesgesetzgeber ist aber auch bei gebührenpflichtigen Kurzparkzonen befugt, die Art der Überwachung der Parkdauer und die dabei einzusetzenden Hilfsmittel zu regeln. Diesem Umstand dient die vorgesehene Ergänzung.

Zu Z 21 (§ 52 Z 11 a):

In einem „Zonenzeichen“ dürfen wegen guter Erkennbarkeit ähnlich zu § 48 Abs. 4 nicht mehr als zwei Beschränkungen angezeigt (kundgemacht) werden. Im übrigen erwartet der Verkehrsausschuß, daß eine „Zonenbeschränkung“ nur dann erlassen wird, wenn gleichzeitig bauliche oder sonstige technische Einrichtungen die Einhaltung der Beschränkung unterstützen und der öffentliche Verkehr nicht behindert wird.

Zu Z 27 (§ 65 Abs. 2):

Eine Bewilligung nach § 65 Abs. 2 soll grundsätzlich für das ganze Bundesgebiet gelten. Dem gesetzlichen Vertreter eines Kindes wird aber die Möglichkeit eingeräumt, bloß eine örtlich eingeschränkte Geltung zu beantragen. In diesem Fall ist die Bewilligung dann entsprechend örtlich zu beschränken.

Bezüglich der Z 32 der Regierungsvorlage war der Verkehrsausschuß der Meinung, daß § 90 Abs. 2 unverändert beibehalten werden sollte; die Z 32 ist daher gestrichen worden.

Zu Z 40 (§ 100 Abs. 5 a):

Der Ausschuß geht davon aus und appelliert an die Vollziehungsbehörden, daß für gleiche Delikte bundeseinheitliche Strafsätze verfügt werden.

Zu Artikel II:

Entsprechend den Erläuterungen der Regierungsvorlage haben sich finanzielle Schwierigkeiten nur hinsichtlich der Einrichtung bzw. der Anpassung von Lichtzeichen für Fußgänger ergeben. Es wird daher nur für solche Lichtsignalanlagen eine Fristverlängerung um 5 Jahre vorgenommen. Der Verkehrsausschuß weist aber die Straßenerhalter darauf hin, daß eine weitere Fristverlängerung nicht in Erwägung gezogen werden kann.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuß somit den Antrag, der Nationalrat wolle dem angeschlossenen Gesetzesentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen. %

Wien, 1989 01 17

Schmölz
Obmann

/

**Bundesgesetz vom XXXXXXXXXXXX,
mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960
geändert wird (15. StVO-Novelle)**

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Die Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159, zuletzt geändert mit dem Bundesgesetz BGBl. Nr. 213/1987, wird wie folgt geändert:

1. Im § 2 Abs. 1 wird nach Z 3 b folgende Z 3 c eingefügt:

„3 c. Kreisverkehr: eine kreisförmige oder annähernd kreisförmig verlaufende Fahrbahn, die für den Verkehr in eine Richtung bestimmt ist;“

2. Im § 2 Abs. 1 wird nach Z 12 folgende Z 12 a eingefügt:

„12 a. Radfahrerüberfahrt: ein auf beiden Seiten durch gleichmäßig unterbrochene Quermarkierungen gekennzeichnete, für die Überquerung der Fahrbahn durch Radfahrer bestimmter Fahrbahnteil;“

3. § 2 Abs. 1 Z 19 lautet:

„19. Fahrzeug: ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes Beförderungsmittel oder eine fahrbare Arbeitsmaschine, ausgenommen Rollstühle, Kinderwagen, Schubkarren und ähnliche, vorwiegend zur Verwendung außerhalb der Fahrbahn bestimmte Kleinfahrzeuge sowie fahrzeugähnliches Kinderspielzeug (etwa Kinderfahrräder mit einem äußeren Felgendurchmesser von höchstens 300 mm und einer erreichbaren Fahrgeschwindigkeit von höchstens 5 km/h) und Wintersportgeräte.“

4. § 2 Abs. 1 Z 29 lautet:

„29. Überholen: das Vorbeibewegen eines Fahrzeuges an einem auf derselben Fahrbahn in

der gleichen Richtung fahrenden Fahrzeug; nicht als Überholen gelten das Vorbeibewegen an einem auf einem Verzögerungs- oder Beschleunigungsstreifen fahrenden Fahrzeug oder an einem auf einem Radfahrstreifen fahrenden Radfahrer sowie das Nebeneinanderfahren von Fahrzeugreihen, auch mit unterschiedlicher Geschwindigkeit, auf Fahrbahnen mit mehr als einem Fahrstreifen für die betreffende Fahrtrichtung und das Nebeneinanderfahren, auch mit unterschiedlicher Geschwindigkeit, im Sinne des § 7 Abs. 3 a.“

5. § 7 Abs. 1 erster Satz lautet:

„Der Lenker eines Fahrzeuges hat, sofern sich aus diesem Bundesgesetz nichts anderes ergibt, so weit rechts zu fahren, wie ihm dies unter Bedachtnahme auf die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zumutbar und dies ohne Gefährdung, Behinderung oder Belästigung anderer Straßenbenützer und ohne Beschädigung von Sachen möglich ist.“

6. Im § 7 wird nach Abs. 3 folgender Abs. 3 a eingefügt:

„(3 a) Im Ortsgebiet darf der Lenker eines Kraftfahrzeuges auf Straßen mit mindestens zwei durch Leit- oder Sperrlinien gekennzeichneten Fahrstreifen für die betreffende Fahrtrichtung den Fahrstreifen frei wählen.“

7. Dem § 7 Abs. 5 wird folgender Satz angefügt:

„Wird eine derartige Ausnahme vorgesehen, so sind Leit- oder Sperrlinien zur Trennung der entgegen der Einbahnstraße fahrenden Verkehrsteilnehmer vom übrigen Fahrzeugverkehr anzubringen.“

8. Im § 8 Abs. 1 wird der erste Satz durch folgende Sätze ersetzt:

„Nebenfahrbahnen sind zum Ziehen oder Schieben von Handwagen, Handkarren oder Handschlitten sowie zum Schieben von einspurigen Fahrzeugen zu benützen. Radfahrer dürfen in Nebenfahrbah-

nen auch fahren, wenn kein Radfahrstreifen, Radweg oder Geh- und Radweg vorhanden ist. Sonst dürfen Nebenfahrbahnen, sofern sich aus Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen nichts anderes ergibt, nur zum Zu- oder Abfahren benützt werden.“

9. Dem § 12 Abs. 5 wird folgender Satz angefügt:

„Dies gilt nicht für Radfahrer, wenn für das Vorfahren ausreichend Platz vorhanden ist und die Lenker von Fahrzeugen, die ihre Absicht zum Abbiegen angezeigt haben, beim Abbiegen nicht behindert werden.“

10. § 19 Abs. 6 lautet:

„(6) Fahrzeuge im fließenden Verkehr haben den Vorrang gegenüber Fahrzeugen, die von Nebenfahrbahnen, von Fußgängerzonen, von Wohnstraßen, von Haus- oder Grundstücksausfahrten, von Garagen, von Parkplätzen, von Tankstellen, von Feldwegen oder dgl. kommen.“

11. Im § 19 wird nach Abs. 6 folgender Abs. 6 a eingefügt:

„(6 a) Fahrzeuge, die auf Nebenfahrbahnen fahren, haben den Vorrang gegenüber Fahrzeugen, die von Fußgängerzonen, von Wohnstraßen, von Haus- oder Grundstücksausfahrten, von Garagen, von Parkplätzen, von Tankstellen, von Feldwegen oder dgl. kommen.“

12. § 20 Abs. 3 lautet:

„(3) Für Zeiten, während derer eine besondere Verkehrsdichte zu erwarten ist, oder zur Durchführung wissenschaftlicher Untersuchungen unter den im Abs. 3 a genannten Voraussetzungen kann der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr durch Verordnung für alle oder bestimmte Straßen bestimmen, daß die Lenker aller oder bestimmter Fahrzeugarten für die Dauer der besonderen Verkehrsdichte oder der Untersuchungen nicht schneller als mit einer unter Bedachtnahme auf die Verkehrssicherheit oder nach dem Zweck der Maßnahme bestimmten Fahrgeschwindigkeit fahren dürfen. Zur Durchführung wissenschaftlicher Untersuchungen dürfen solche Geschwindigkeitsbeschränkungen nur im unbedingt nötigen Ausmaß und höchstens für die Dauer eines Jahres verordnet, und es dürfen für den gleichen Zweck solche Untersuchungen nicht vor Ablauf von fünf Jahren wiederholt werden.“

13. Im § 20 wird nach Abs. 3 folgender Abs. 3 a eingefügt:

„(3 a) Zur Durchführung wissenschaftlicher Untersuchungen darf eine Verordnung nach Abs. 3 nur erlassen werden, wenn die Untersuchung im überwiegenden Interesse des Straßenverkehrs gelegen ist, wie insbesondere Untersuchungen über die

Ursachen von Straßenverkehrsunfällen und Untersuchungen über die Lärm- und Schadstoffemissionen auf Straßen, und von der Behörde oder vom Straßenerhalter in Auftrag gegeben wird.“

14. § 24 Abs. 1 lit. i hat zu lauten:

„i) in Fußgängerzonen. Während der Zeit, in der eine Ladetätigkeit vorgenommen werden darf, ist das Halten für die Dauer einer solchen Ladetätigkeit erlaubt. Während der Zeit, in der das Befahren der Fußgängerzone mit Taxifahrzeugen erlaubt ist, ist das Halten von Taxifahrzeugen im Zusammenhang mit dem Ein- und Aussteigenlassen der Fahrgäste erlaubt.“

15. § 25 Abs. 3 und 4 lauten:

„(3) Beim Abstellen eines mehrspurigen Fahrzeuges in einer Kurzparkzone hat der Lenker das zur Überwachung der Kurzparkdauer bestimmte Hilfsmittel bestimmungsgemäß zu handhaben.

(4) Für Kurzparkzonen, die gebührenfrei benützt werden dürfen, hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr durch Verordnung die Art der Überwachung der Kurzparkdauer und das hiefür notwendige Hilfsmittel zu bestimmen; er hat dabei auf den Zweck einer zeitlichen Parkbeschränkung sowie auf eine kostengünstige und einfache Handhabung des Hilfsmittels Bedacht zu nehmen.“

16. Im § 25 wird nach Abs. 4 folgender Abs. 4 a eingefügt:

„(4 a) Für Kurzparkzonen, in denen für das Abstellen eines mehrspurigen Fahrzeuges auf Grund abgabenrechtlicher Vorschriften eine Gebühr zu entrichten und für deren Überwachung in diesen Vorschriften das Anbringen eines Hilfsmittels am Fahrzeug vorgesehen ist, kann der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr mit Verordnung bestimmen, daß dieses Hilfsmittel zugleich auch als Hilfsmittel für die Überwachung der Kurzparkdauer gilt. Wenn für die genannte Überwachung nicht Automaten als Hilfsmittel vorgesehen sind, kann der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr aus Gründen der Einheitlichkeit mit Verordnung auch die Art, das Aussehen und die Handhabung des Hilfsmittels bestimmen.“

17. Im § 38 Abs. 4 lautet der dritte Satz:

„Beim Einbiegen dürfen die Benützer der freigegebenen Fahrstreifen sowie Fußgänger und Radfahrer, welche die Fahrbahn im Sinne der für sie geltenden Regelungen überqueren, weder gefährdet noch behindert werden.“

18. Im § 43 Abs. 1 a erster Satz entfällt der Klammersausdruck „(§ 90 Abs. 1).“

19. Im § 48 wird nach Abs. 1 folgender Abs. 1 a eingefügt:

„(1 a) Abweichend von Abs. 1 können für Straßenverkehrszeichen auch optische (Glasfasertechnik) oder elektronische Anzeigevorrichtungen verwendet werden; in diesem Falle können die Straßenverkehrszeichen abweichend von den Abbildungen in den §§ 50 und 52 auch „farbumgekehrt“ (der weiße Untergrund schwarz und die schwarzen Symbole sowie die schwarze Schrift weiß) dargestellt werden.“

20. Im § 50 wird nach Z 11 folgende Z 11 a eingefügt:

„11 a. „RADFAHRERÜBERFAHRT“



Dieses Zeichen kündigt eine Radfahrerüberfahrt an.“

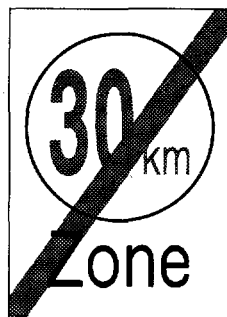
21. Im § 52 werden nach Z 11 folgende Z 11 a und Z 11 b eingefügt:

„11 a. „ZONENBESCHRÄNKUNG“



Ein solches Zeichen zeigt den Beginn einer Zone an, innerhalb der die durch das eingefügte Zeichen zum Ausdruck gebrachte Verkehrsbeschränkung gilt, wobei in einem Zeichen auch zwei Beschränkungen dargestellt werden können.

11 b. „ENDE EINER ZONENBESCHRÄNKUNG“

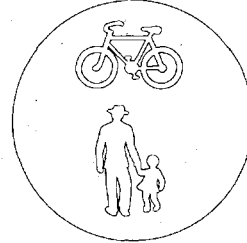


Ein solches Zeichen zeigt das Ende einer Zonenbeschränkung an.“

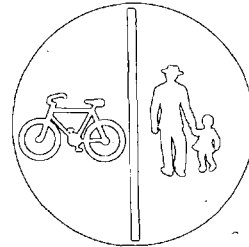
22. § 52 Z 17 a lautet:

„17 a. „GEH- UND RADWEG“

a)



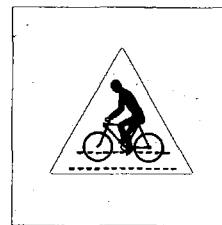
b)



Diese Zeichen zeigen einen Geh- und Radweg an, und zwar ein Zeichen nach a) einen für Fußgänger und Radfahrer gemeinsam zu benützensden Geh- und Radweg und ein Zeichen nach b) einen Geh- und Radweg, bei dem der Fußgänger- und Fahrradverkehr getrennt geführt werden, wobei die Symbole im Zeichen nach b) der tatsächlichen Verkehrsführung entsprechend anzuordnen sind (Fußgänger rechts, Fahrrad links oder umgekehrt).“

23. Im § 53 Abs. 1 wird nach Z 2 a folgende Z 2 b eingefügt:

„2 b. „KENNZEICHNUNG EINER RADFAHRERÜBERFAHRT“

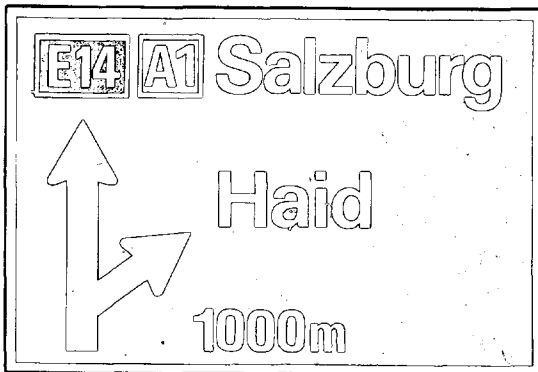


Dieses Zeichen kennzeichnet eine Radfahrerüberfahrt (§ 2 Abs. 1 Z 12 a), bei der ständig betriebene Lichtzeichen zur Regelung des Verkehrs oder zur Abgabe blinkenden gelben Lichtes nicht vorhanden sind. Für die Anbringung dieses Zeichens gelten die diesbezüglichen Bestimmungen der Z 2 a sinngemäß.“

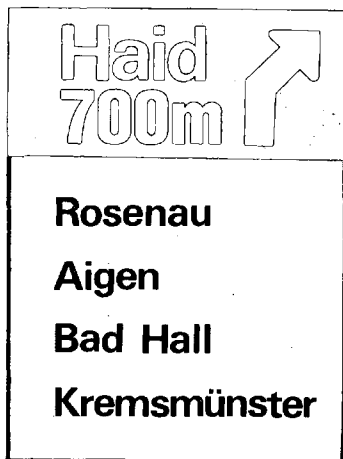
24. § 53 Abs. 1 Z 15 a lautet:

„15 a. „VORWEGWEISER — AUTOBAHN ODER AUTOSTRASSE“

a)



b)

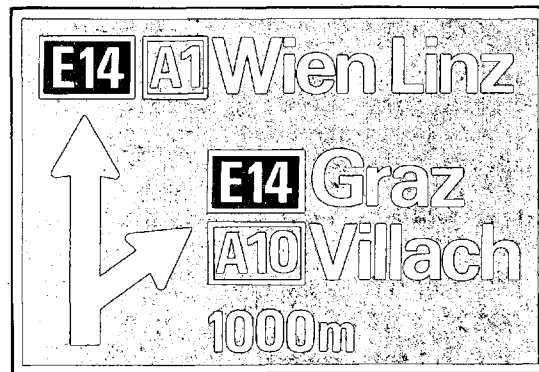


c)



(Touristische Ziele)

d)



Diese Zeichen zeigen den weiteren Verlauf einer Autobahn oder Autostraße und die nächste Ausfahrt an. Ein Zeichen nach a) ist etwa 1 000 m, ein Zeichen nach b) etwa 700 m oder, wenn ein Zeichen nach c) nicht angebracht wird, etwa 500 m, ein Zeichen nach c) etwa 400 m vor dem Beginn einer Ausfahrt aus einer Autobahn oder Autostraße anzubringen; ein Zeichen nach d) ist etwa 1 000 m vor dem Beginn einer Ausfahrt zu einer anderen Autobahn oder Autostraße anzubringen.

Die Aufschriften (und allfällige Symbole) auf einem Zeichen nach c) — ausgenommen die Bezeichnung der Anschlußstelle — hat die Landesregierung auf Antrag von Fremdenverkehrsorganisationen oder von Gemeinden unter Bedachtnahme darauf zu bestimmen, daß die Information einem vordringlichen Bedürfnis der Straßenbenützer dient oder für diese immerhin von erheblichem Interesse ist. Die Kosten für die Anbringung und Erhaltung eines Zeichens nach c) sind von demjenigen zu tragen, der die Anbringung dieses Zeichens beantragt.“

25. Nach § 56 wird folgender § 56 a eingefügt:

„§ 56 a. Radfahrerüberfahrtmarkierungen

(1) Im Ortsgebiet sind auf Straßenstellen, wo ständig betriebene Lichtzeichen zur Regelung des Verkehrs oder zur Abgabe blinkenden gelben Lichtes vorhanden sind, auch Radfahrerüberfahrten (§ 2 Abs. 1 Z 12 a) anzulegen, sofern dies in Fortsetzung von Radfahrstreifen, Radwegen oder Geh- und Radwegen erforderlich ist und für den Fahrradverkehr nicht in anderer Weise, etwa durch Über- oder Unterführungen, Vorsorge getroffen ist.

(2) Auf anderen als den in Abs. 1 bezeichneten Straßenstellen sind Radfahrerüberfahrten dann anzulegen, wenn es die Sicherheit und der Umfang

10

867 der Beilagen

des Fahrradverkehrs erfordern. Die Benützung solcher Radfahrerüberfahrten ist durch Lichtzeichen zu regeln.

(3) Solange es die Verkehrsverhältnisse nicht erfordern, kann von einer Regelung des Verkehrs durch Lichtzeichen bei den in Abs. 2 genannten Radfahrerüberfahrten Abstand genommen werden. In diesem Falle ist die Radfahrerüberfahrt mit blinkendem gelben Licht oder mit dem Hinweiszeichen nach § 53 Abs. 1 Z 2 b („Kennzeichnung einer Radfahrerüberfahrt“) zu kennzeichnen.“

26. § 65 Abs. 1 lautet:

„(1) Der Lenker eines Fahrrades (Radfahrer) muß mindestens zwölf Jahre alt sein. Kinder unter zwölf Jahren dürfen ein Fahrrad nur unter Aufsicht einer Person, die das 16. Lebensjahr vollendet hat, oder mit behördlicher Bewilligung lenken.“

27. Im § 65 Abs. 2 werden der erste und zweite Satz durch folgende Sätze ersetzt:

„Die Behörde hat auf Antrag des gesetzlichen Vertreters des Kindes eine Bewilligung nach Abs. 1 zu erteilen, wenn das Kind das 10. Lebensjahr vollendet hat und anzunehmen ist, daß es die erforderliche körperliche und geistige Eignung sowie Kenntnisse der straßenpolizeilichen Vorschriften besitzt. Die Bewilligung gilt für das ganze Bundesgebiet, sofern nicht der gesetzliche Vertreter des Kindes eine örtlich eingeschränkte Geltung beantragt hat. Sie ist unter Bedingungen und mit Auflagen zu erteilen, wenn dies die Verkehrssicherheit erfordert.“

28. Dem § 66 Abs. 5 wird folgender Satz angefügt:

„Der Sitz muß weiters so beschaffen sein, daß das Kind in seiner Sicherheit nicht gefährdet ist und durch geeignete Einrichtungen, insbesondere einen Speichenschutz, vor Verletzungen geschützt wird.“

29. § 68 Abs. 2 lautet:

„(2) Radfahrer dürfen nur auf Radwegen und in Wohnstraßen nebeneinander fahren und Fahrräder nebeneinander schieben.“

30. Im § 68 wird nach Abs. 3 folgender Abs. 3 a eingefügt:

„(3 a) Radfahrerüberfahrten, wo der Verkehr nicht durch Arm- oder Lichtzeichen geregelt wird, dürfen Radfahrer nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 10 km/h und nicht unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug und für dessen Lenker überraschend befahren.“

31. § 68 Abs. 4 lautet:

„(4) Fahrräder sind so aufzustellen, daß sie nicht umfallen oder den Verkehr behindern können. Ist ein Gehsteig mehr als 2,5 m breit, so dürfen Fahrräder auch auf dem Gehsteig abgestellt werden; dies

gilt nicht im Haltestellenbereich öffentlicher Verkehrsmittel, außer wenn dort Fahrradständer angebracht sind. Auf einem Gehsteig sind Fahrräder platzsparend so aufzustellen, daß Fußgänger nicht behindert und Sachen nicht beschädigt werden.“

32. § 89 a Abs. 2 a lit. d lautet:

„d) wenn ein Fahrzeug, bei dem kein Ausweis im Sinne des § 29 b Abs. 3 angebracht ist, auf einem gemäß § 43 Abs. 1 lit. d freigehaltenen Abstellplatz abgestellt ist oder wenn der Inhaber eines Ausweises nach § 29 b Abs. 4 oder 5 am Zufahren zu einem solchen Abstellplatz gehindert ist.“

33. § 89 a Abs. 2 a lit. g lautet:

„g) wenn ein Fahrzeug auf einem Schutzweg, auf einer Radfahrerüberfahrt oder vor einer Behindertenrampe abgestellt ist oder“

34. Im § 94 Z 2 und 4 entfällt jeweils der Halbsatz „sofern hiefür nicht die Landesregierung zuständig ist“; in Z 4 wird überdies der Beistrich nach dem Wort „betreffen“ durch einen Punkt ersetzt.

35. § 94 a Abs. 1 lautet:

„(1) Behörde im Sinne dieses Bundesgesetzes ist, sofern sich nicht eine andere Zuständigkeit ergibt, die Landesregierung. Diese ist jedenfalls für die Handhabung der Verkehrspolizei (§ 94 b Abs. 1 lit. a) auf Autobahnen zuständig.“

36. § 94 a Abs. 4 lautet:

„(4) Die Landesregierung kann sich im örtlichen Wirkungsbereich von Bundespolizeibehörden zur Vollziehung des Abs. 1 zweiter Satz auch der Sicherheitswacheorgane dieser Behörden bedienen.“

37. Der bisherige Wortlaut des § 94 b erhält die Absatzbezeichnung „(1)“; diesem Abs. 1 wird folgender Abs. 2 angefügt:

„(2) Die Bezirksverwaltungsbehörde ist ferner Behörde im Sinne dieses Bundesgesetzes

- a) für die Ausstellung eines Ausweises nach § 29 b Abs. 4 für Personen, die ihren ordentlichen Wohnsitz im örtlichen Wirkungsbereich der Behörde haben, und
- b) für die Erteilung einer Bewilligung nach § 65 Abs. 2 für Kinder, die ihren ordentlichen Wohnsitz im örtlichen Wirkungsbereich der Behörde haben.“

38. § 96 Abs. 4 erster Satz lautet:

„Die Behörde hat unter Bedachtnahme auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs von Amts wegen oder auf Antrag der gesetzlichen Interessenvertretung die Standplätze für Fahrzeuge des Platzfuhrwerks-Gewerbes (Taxi-Gewerbes) sowie des Ausflugswagen-(Stadtrundfahrten-)Gewerbes festzusetzen.“

39. § 100 Abs. 3 lautet:

„(3) Als vorläufige Sicherheit im Sinne des § 37 a des Verwaltungsstrafgesetzes 1950 kann beim Verdacht einer Übertretung nach § 99 Abs. 1 ein Betrag von 8 000 S festgesetzt werden.“

40. Im § 100 Abs. 5 a wird der Betrag „300 S“ durch den Betrag „500 S“ ersetzt.

Artikel II

Art. II Abs. 1 der 10. StVO-Novelle, BGBl. Nr. 174/1983, wird insoweit geändert, als Lichtzeichen zur gesonderten Regelung des Fußgängerverkehrs, die dem § 38 Abs. 8 nicht entsprechen, bei einem allfälligen Umbau, spätestens aber bis zum 31. Dezember 1993 diesen Bestimmungen anzupassen sind.

Artikel III

(1) Dieses Bundesgesetz, ausgenommen Artikel II, tritt mit 1. März 1989 in Kraft; Artikel II tritt mit Ablauf des 31. Dezember 1988 in Kraft.

(2) Verordnungen auf Grund dieses Bundesgesetzes können bereits von dem seiner Kundmachung folgenden Tag an erlassen werden, wobei sie jedoch frühestens mit 1. März 1989 in Kraft treten dürfen.

(2) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betraut, soweit die Vollziehung nicht den Ländern zusteht und insoweit den Landesregierungen obliegt.