

17/SN-137/ME

Amt der o.ö. Landesregierung

Verf(Präs) - 300115/30 - Schi

Linz, am 20. Juli 1988

DVR.0069264

Betrifft GESETZENTWURF	
Zl.	50. GE 9 PP
Datum:	25. JULI 1988
Verteilt	25. JULI 1988 <i>Kalchauer</i>

a) Allen
oberösterreichischen Abgeordneten zum
Nationalrat und zum Bundesrat

b) An das
Präsidium des Nationalrates
1017 W i e n , Dr. Karl Renner-Ring 3

(25-fach)

c) An alle
Ämter der Landesregierungen

d) An die
Verbindungsstelle der Bundesländer
beim Amt der NÖ. Landesregierung
. 1014 W i e n , Schenkenstraße 4

zur gefälligen Kenntnis.

Für die o.ö. Landesregierung:

Dr. E. P e s e n d o r f e r

Landesamtsdirektor-Stellvertreter

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:*[Handwritten signature]*

Amt der o.ö. Landesregierung

Verf(Präs) - 300115/30 - Schi

Linz, am 20. Juli 1988

DVR.0069264

Bundesgesetz, mit dem die Straßen-
verkehrsordnung 1960 geändert wird
(15. StVO.-Novelle);
Entwurf - Stellungnahme

Zu GZ 610.000/6-I/11-88 vom 26. Mai 1988

An das

Bundesministerium für
öffentliche Wirtschaft und Verkehr

Radetzkystraße 2
1031 W i e n

Das Amt der o.ö. Landesregierung beehrt sich, zu dem mit der
do. Note vom 26. Mai 1988 versandten Gesetzentwurf wie folgt
Stellung zu nehmen:

Zu Art. I Z. 6 (§ 7 Abs. 3a):

Die freie Fahrstreifenwahl im Ortsgebiet für alle Kraftfahr-
zeuge mag im Einzelfall (z.B. für die in den Erläuterungen
erwähnte Wiener Ringstraße) zweckmäßig sein; als generelle
Regelung wird sie jedoch zu großen Problemen führen. Abgese-
hen davon, daß diese Ausnahme vom Rechtsfahrgebot auch
einspurige Kraftfahrzeuge erfaßt, die bisher einem
"strengerem" Rechtsfahrgebot unterlagen als mehrspurige
Kraftfahrzeuge (§ 7 Abs. 3), wird Folge dieser neuen gesetz-
lichen Regelung der Umstand sein, daß der linke Fahrstreifen
überwiegend befahren werden wird; dies stellt - zumindest im
Ortsgebiet - eine Durchbrechung des Rechtsfahrgebotes dar.
Weiters wird bezweifelt, ob diese Regelung der Verkehrssi-
cherheit zuträglich ist, denn es wird in der Folge zu ver-

- 2 -

mehrten Überholmanövern auf der rechten Seite kommen, was in Anbetracht des meist nicht vorhandenen rechten Außenspiegels zu gefährlichen Situationen führen wird. Dem Problem des mehrmaligen Fahrstreifenwechsels auf der Wiener Ringstraße bzw. auf ähnlich ausgeführten Straßen könnte man besser durch eine bloße Änderung der Einordnungsvorschriften begegnen.

Zu Art. I Z. 9 (§ 12 Abs. 5):

Da der Begriff "Vorfahren" in der StVO. nicht definiert ist, wäre hier entweder eine Begriffsbestimmung notwendig oder man sollte den Begriff "Vorbeifahren" wählen. Das Gestatten des sogenannten "Vorbeischlängelns" - wenn auch nur rechts - stellt eine Anpassung an die schon bisher beobachtete rechtswidrige Praxis dar. Diese Neuregelung dürfte nicht ungefährlich sein, wenn man etwa an folgende Situation denkt: Ein LKW will nach rechts einbiegen und sieht das in der Zwischenzeit rechts vorgefahrene einspurige Fahrzeug, welches geradeaus fahren will, nicht.

Zu Art. I Z. 10 (§ 15 Abs. 1):

Ergänzend zu den Ausführungen zu Art. I Z. 6 wird hier nochmals auf die Gefährlichkeit des Rechtsüberholens, welches unter der Voraussetzung des Vorhandenseins von zwei Fahrstreifen in eine Fahrtrichtung im Ortsgebiet generell erlaubt sein soll, hingewiesen.

Zu Art. I Z. 12 (§ 19 Abs. 6a und 6b):

Ob diese "Fließverkehrsregel innerhalb der Fließverkehrsregel" eine im Interesse der Sicherheit der Radfahrer besonders einfach gehaltene Vorschrift ist (so die Erläuterungen), wird bezweifelt. Zum Schutz der sich im Vorrang be-

findlichen Radfahrer muß eine begleitende Aufklärungskampagne für die Kraftfahrer erfolgen, die sich auf die Vorrangvorschriften der 10. StVO.-Novelle bereits eingestellt haben.

Zu Art. I Z. 19 (§ 48 Abs. 2):

Der Einschub, wonach auf Autobahnen Gefahrenzeichen und Vorrangzeichen auf beiden Seiten, "sofern dies nach den örtlichen Verhältnissen möglich ist", anzubringen sind, könnte zu Mißverständnissen führen. Auf Grund der mehrspurigen Fahrweise auf Autobahnen sollte die Forderung, daß auf Autobahnen derartige Verkehrszeichen beiderseits oder oberhalb der Fahrbahn gut sichtbar angebracht werden müssen, ohne Einschränkung auf örtliche Verhältnisse beibehalten werden.

Zu Art. I Z. 26 (§ 65 Abs. 1):

Korrespondierend zu dem hier festgelegten Aufsichtsrecht einer Person, die das 16. Lebensjahr vollendet hat, ergibt sich daraus auch die Aufsichtspflicht, welche bei der beschränkten Handlungsfähigkeit eines 16-jährigen problematisch ist.

Zu den Novellierungsvorschlägen des österreichischen Bundesfeuerwehrverbandes wird wie folgt Stellung genommen.

Zu Z. 1:

Gegen die Aufnahme einer Ausnahme von den Halte- und Parkverboten für die Kommandanten von Feuerwehreinheiten mit ihren Fahrzeugen besteht bei entsprechend restriktiver Formulierung (Beschränkung auf Feuerwehreinsätze) kein Einwand.

- 4 -

Zu Z. 2:

Gegen den Vorschlag, Feuerwehrfahrzeuge expressis verbis vom Fahrverbot gemäß § 42 StVO. auszunehmen, besteht ebenfalls kein Einwand.

Zu Z. 3:

Da das Befahren eines Pannestreifens nach § 46 Abs. 4 lit. d StVO. ohnehin verboten ist und der Pannestreifen nach § 46 Abs. 3 StVO. im Falle einer Panne nur unter den dort normierten Voraussetzung benützt werden darf, weiters Lenker von Einsatzfahrzeugen gemäß § 26 Abs. 2 StVO. an Verkehrsverbote oder Verkehrsbeschränkungen nicht gebunden sind - und somit auch den Pannestreifen benützen dürfen - scheint absolut keine Notwendigkeit für den diesbezüglichen Vorschlag zu bestehen.

Zu Z. 4:

Gegen eine Ausnahme vom Verbot des Befahrens von Fußgängerzonen auch in Fällen, in denen keine Gefahr im Verzug gegeben ist, besteht bei entsprechend restriktiver Formulierung kein Einwand.

Zu Z. 5:

Hier scheint eine Ausnahmeregelung nicht notwendig, da Wohnstraßen zum Zu- und Abfahren ohnehin benützt werden dürfen. Bei den angeführten Tätigkeiten der Feuerwehr handelt es sich ohnehin nur um ein Zufahren und anschließendes Abfahren aus der Wohnstraße.

Zu Z. 6:

Eine Einschränkung der Gewährleistung auf grobe Fahrlässigkeit bzw. Vorsatz dürfte unbillig sein und wird daher abgelehnt.

Zu Z. 7:

Die Forderung nach Erlaubnis der Verwendung von Blaulicht und Folgetonhorn bei Einsatzübungsfahrten wird abgelehnt, da diese Signale weiterhin nur auf tatsächliche Einsatzfahrten bei Gefahr im Verzug beschränkt bleiben sollten.

Zu Z. 8:

Die Aufnahme eines gesetzlichen Halteverbotes in einem bestimmten Umkreis vom Ort eines Unfalles, eines Brandes oder einer sonstigen Katastrophe erscheint mehrfach bedenklich: Einerseits sind oft schon vor Eintritt des Unglücksfalles in diesem Bereich Fahrzeuge abgestellt, andererseits kann eine derartige Gefahrenzone nur in der Theorie als abgezierkelter Kreis verstanden werden. Es dürfte daher auch aus diesem Grund kaum möglich sein, ein gesetzliches Halteverbot in einem bestimmten Umkreis vom Ort des Unglückes festzulegen.

Zu Z. 9:

Die Aufnahme einer derartigen Verbotsbestimmung in die StVO. erscheint durchaus als sinnvoll, weil dadurch Beeinträchtigungen der Sichtverhältnisse durch Rauchentwicklung hintangehalten werden können.

- 6 -

Zu Z. 10:

Derartige Bestimmungen fallen nach der Kompetenzverteilung unter den Kompetenztatbestand Baurecht (Art. 15 Abs. 1 B-VG). Dementsprechend bestimmt § 52 Abs. 1 letzter Satz O.ö. Bauverordnung, LGB1.Nr. 63/1976, (in Ausführung der O.ö. Bauordnung, LGB1.Nr. 35/1976), daß bei Hochhäusern für die Feuerwehr und für sonstige Einsatzfahrzeuge mindestens an zwei Seiten des Gebäudes eine ausreichend befestigte Zufahrt hergestellt und freigehalten werden muß. Die diesbezügliche Forderung des Bundesfeuerwehrverbandes ist daher im Hinblick auf Oberösterreich überflüssig.

25 Mehrabdrucke dieser Stellungnahme werden u.e. dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Für die o.ö. Landesregierung:

Dr. E. P e s e n d o r f e r

Landesamtsdirektor-Stellvertreter

b. w.