

**ÖSTERREICHISCHER AUTOMOBIL-, MOTORRAD- UND TOURING CLUB****1010 WIEN, SCHUBERTRING 1-3**

Telefon 72 99+

Postanschrift: ÖAMTC, Postfach 252, 1015 Wien

**An das
Präsidium des Nationalrates****Dr. Karl Renner-Ring 3
1017 Wien**

Betrifft GESETZENTWURF
Zl. <u>52-GE 98</u>
Datum: 29. JULI 1988
Verteilt: 1. AUG. 1988 <i>Waltz/Wieser</i>

Jr. Thomagnonke,

IHR ZEICHEN IHRE NACHRICHT VOM

UNSERE KLAPPE

UNSERE AKTENZAHL

DATUM

1245

INT/Mag. So-sa

20.7.1988

BETRIFFT

Bitte in Ihrer Antwort anführen

Entwurf einer 15. StVO-Novelle; Stellungnahme**Sehr geehrte Damen und Herren!**

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat mit Schreiben vom 26.5.1988 zur Zl. 610.000/6-I/11-88 den Entwurf einer 15. StVO-Novelle sowie den Antrag des Österreichischen Bundesfeuerwehrverbandes bezüglich der Novellierung verschiedener StVO-Bestimmungen zur Begutachtung versandt. Wir beehren uns nunmehr, 25 Exemplare unserer Stellungnahme zu übersenden.

Mit vorzüglicher Hochachtung*Soché*
Mag. Peter Soché**Bereichsleiter****Interessenvertretung****Beilage wie erwähnt**Telegrammadresse:
Autotouring WienFernschreiber:
133907Postsparkassenkonto:
Wien 1896.189

Bankverbindungen:

Erste österreichische Spar-Casse, 1010 Wien, Kto.: 012-20020
Creditanstalt-Bankverein, 1010 Wien, Kto.: 50-18130
Österreichische Länderbank, 1010 Wien, Kto.: 230-100-943



ÖSTERREICHISCHER AUTOMOBIL-, MOTORRAD- UND TOURING CLUB
1010 WIEN, SCHUBERTRING 1-3 Telefon 72 99

STELLUNGNAHME ZUM ENTWURF EINER 15. STVO-NOVELLE

A) Grundsätzliches:

Der ÖAMTC begrüßt die Absicht des BMÖWV, nach jahrelanger Vorarbeit zahlreiche Verkehrsbestimmungen für Radfahrer neu zu regeln. In diesem Zusammenhang erlaubt sich der ÖAMTC, auf seine grundsätzlichen Ausführungen zur Förderung des energiesparenden und umweltfreundlichen Fahrradverkehrs anlässlich der Stellungnahme für eine 9. StVO-Novelle im Jahre 1981 hinzuweisen. Einige unserer seinerzeitigen Vorschläge wurden nunmehr in den vorliegenden Entwurf aufgenommen, auch die freie Spurenwahl (Z. 6) haben wir bereits seinerzeit angeregt.

Wir bitten jedoch um Verständnis, daß wir - wie später noch im Detail ausgeführt wird - bei einer Reihe von Vorschlägen mit den Absichten des BMÖWV nicht konform gehen können. Vor allem im Zusammenhang mit den Vorrangbestimmungen für Radwege sind wir durch Untersuchungen des KfV und eigene Befragungen von Verkehrsteilnehmern zum Ergebnis gelangt, daß der Verkehrssicherheit durch eine Neuorientierung, die damit auch eine gewisse Aufwertung des Radverkehrs bedeutet, besser gedient wäre. Wir hoffen, daß durch die vorgeschlagenen Neuregelungen ein fairer Ausgleich zwischen den Interessen von Fußgängern, Radfahrern und motorisierten Verkehrsteilnehmern gefunden werden kann.

Schließlich glauben wir, daß vom ÖAMTC vorgebrachten grundsätzlichen rechtlichen, insbesondere verfassungsmäßigen Bedenken Rechnung getragen werden sollte (siehe insbesondere unsere Ausführungen zu Z. 13 und 20a). Nur zu oft hat der Verfassungsgerichtshof in den letzten Jahren unsere - anlässlich der Begutachtung vergebens vorgebrachten - Bedenken zu ähnlichen Fragen



Telegrammadresse:
Autotouring Wien

Fernschreiber:
133907
Postsparkassenkonto
Wien 1896 189

Bankverbindungen:
Erste österreichische Spar-Casse, 1010 Wien, Kto.: 012-20020
Creditanstalt-Bankverein, 1010 Wien, Kto.: 50-18130
Österreichische Landerbank, 1010 Wien, Kto.: 230-100-943

- 2 -

durch die Aufhebung von Gesetzen und Verordnungen dann bestätigt. Bei allem Wohlwollen, das den Anliegen der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes zweifellos von allen Organisationen entgegenzubringen ist, dürfen rechtsstaatliche Grundsätze keineswegs vernachlässigt werden. Gerade auf verkehrsrechtlichem Sektor ist in den letzten Jahren hier eine bedenkliche Tendenz festzustellen (siehe die zahlreichen aufhebenden Erkenntnisse), sodaß es hoch an der Zeit wäre, vor allem im politischen Rahmen dafür zu sorgen, daß die Verantwortung für die Verfassungsmäßigkeit von Gesetzen und die Gesetzmäßigkeit von Verordnungen wieder zu einer unverzichtbaren Maxime wird.

B) Zu den einzelnen Bestimmungen des vorliegenden Gesetzentwurfs erlaubt sich der ÖAMTC wie folgt Stellung zu nehmen:

Zu Art. I Z. 2, 20, 22, 25 und 31 des Entwurfs (§§ 2 Abs. 1, 50 Z. 11a, 53 Abs. 1 Z. 2b, 56a und 68 Abs. 2a StVO in der Entwurfsfassung - Radfahrerüberfahrten)

Da von der Einführung von sog. "Radfahrerschutzwegen" schon im Rahmen der Vorberatungen zu einer 10. StVO-Novelle aus Sicherheitsgründen zu Recht Abstand genommen wurde, erscheint es umso bedenklicher, durch die Einführung von "Radfahrerüberfahrten" auf nicht durch ständig betriebene Verkehrslichtsignalanlagen geregelten Kreuzungen den Radfahrern ein falsches Gefühl der Sicherheit zu geben, die sie nicht besitzen. Vor allem geben wir zu bedenken, wie radfahrende Kinder den Unterschied begreifen sollen: die Optik (Verkehrszeichen analog dem "Schutzweg"-Verkehrszeichen) gewährt einen trügerischen Schutz - der Gesetzentwurf normiert die Wartepflicht.

Bei Verwirklichung der in dieser Stellungnahme vorgeschlagenen allgemeinen Vorrangregelungen auch für den Radfahrerverkehr auf Radwegen, Radfahrstreifen sowie Geh- und Radwegen sollte der Vorrang des Radfahrers auch nicht entscheidend vom Vorhandensein

einer "Radfahrerüberfahrt" abhängen; auch bei Fehlen einer solchen Überfahrt sollte der rechts abbiegende Kfz-Lenker gegenüber dem vom Radweg (Radfahrerstreifen) kommenden geradeaus fahrenden Radfahrer auf unregelmäßigten und geregelten Kreuzungen benachrangt sein (vgl. dagegen die durch die Vorschriften der StVO offenbar nicht gedeckte Rechtsmeinung des OGH in ZVR 1988/13, wonach bei der Lösung der Vorrangfrage der "markierten Verkehrsfläche" im Sinne der geplanten Radfahrerüberfahrt - allerdings unter Berücksichtigung des § 68 Abs. 2 StVO idF vor und nach der 10. StVO-Novelle, dessen Entfallen nunmehr geplant ist - die entscheidende Bedeutung zukommt). Der "Radfahrerüberfahrt" auf ständig lichtgeregelten Kreuzungen sollte somit nur die Bedeutung einer besseren Erkennbarkeit des Vorranges durch den Radfahrer und den Fahrzeuglenker zukommen. Wir verkennen nicht die Notwendigkeit, insbesondere andere Verkehrsteilnehmer rechtzeitig auf querende Radfahrer aufmerksam zu machen, jedoch muß dies eben in anderer Weise als durch eine nicht durch Lichtsignalanlagen geregelte "Radfahrerüberfahrt" erfolgen.

Insbesondere gegen die Gesetzwerdung der geplanten Regelungen der §§ 56a Abs. 3, 53 Abs. 1 Z 2b und 68 Abs. 2a in der Entwurfsfassung bestehen daher aus den oben genannten Gründen schwerste Bedenken.

Zu Art. I Z. 3 des Entwurfs (§ 2 Abs. 1 Z. 19 StVO):

Ein Kinderfahrrad sollte im Hinblick auf die wünschenswerte Homogenität des Verkehrs auf Gehsteigen so definiert sein, daß auf Grund der Bauartgeschwindigkeit eines derartigen Fahrzeuges keine höhere Geschwindigkeit als Schrittgeschwindigkeit eines Erwachsenen erreicht werden kann (vgl. dazu ausführlich: Hauptfleisch in ZVR 1979, 299). Dieses Erfordernis wird durch die gegenwärtige Entwurfsfassung, die für das Vorliegen eines Kinderfahrrades allein auf einen Felgendurchmesser von höchstens 300 mm (weniger als 15 Zoll) abstellt, in Anbetracht der im Fahrradhandel erhältlichen Fahrräder nicht erfüllt. Abgesehen

davon werden seit vielen Jahren Felgendurchmesser grundsätzlich in "Zoll" angegeben. Insbesondere kann durch ein älteres Kind mit einem im Entwurf vorgesehenen "Kinderfahrrad" eine wesentlich über der Schrittgeschwindigkeit liegende Geschwindigkeit erzielt werden. Die vorgesehene Definition für ein "Kinderfahrrad" erscheint deshalb nicht ausreichend bzw. zielführend. Außerdem wollen wir darauf hinweisen, daß wir die Regelung in der BRD, wonach radfahrende Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr den Gehsteig zu benützen haben (selbst wenn begleitende Eltern auf der Fahrbahn fahren) nicht für geglückt halten, stellen jedoch als Alternative auch hier ein Alterslimit (6 Jahre ?) zur Diskussion.

Zu Art. I Z. 6 und Z. 10 des Entwurfs (§§ 7 Abs. 3a und 15 Abs. 1 StVO in der Entwurfsfassung)

Die hier vorgeschlagene freie Fahrstreifenwahl auf Straßen mit mehreren Fahrstreifen für die betreffende Fahrtrichtung im Ortsgebiet und die Zulässigkeit des Rechtsüberholens auf solchen Straßen wird vom ÖAMTC nachdrücklich begrüßt, da sie eine Angleichung der StVO an die seit Jahren geübter Praxis (zum Teil auch Judikatur) darstellt.

Zu Art. I Z. 7 des Entwurfs (§ 7 Abs. 5 StVO):

Bevor die Behörde eine Verordnung erläßt, wonach das Befahren von Einbahnstraßen durch Radfahrer gegen die vorgeschriebene Fahrtrichtung der Einbahn im Zuge eines Radfahrstreifens erlaubt ist, müßte sie auch auf den erforderlichen Parkbedarf der Kraftfahrzeuglenker entsprechend Rücksicht nehmen. Die Begrenzung eines Radfahrstreifens durch eine Sperrlinie hat ja zur Folge, daß diese Sperrlinie von Kraftfahrzeugen auch zum Zweck des Ein- und Ausparkens nicht überfahren werden darf. Radfahrstreifen (Sperrlinien) sollten aber nur nach Maßgabe der Verkehrsverhältnisse (z.B. vor Haus- und Grundstückseinfahrten oder Zufahrten zu Parkplätzen) durch Leitlinien unterbrochen werden

können. Die durchgehende Kennzeichnung von Radfahrstreifen durch Leitlinien ist aus Sicherheitsgründen abzulehnen.

Wir stellen daher eine neue Markierungsform zur Diskussion, die aus Sperrlinien und daneben befindlichen Radwegblockmarkierungen bestehen könnte. Dabei wäre es unerheblich, ob diese neue Markierungsform Radfahrstreifenlinie oder Radwegbegrenzungslinie genannt wird - wichtig wäre die Verhaltensnorm für den übrigen Fahrzeugverkehr, nämlich daß eine derartige Markierung nur zum Zwecke des Aus- und Einparkens überfahren werden dürfte. Prinzipiell begrüßt der ÖAMTC auch die Festlegung einer generellen Mindestbreite für Radwege bzw. Radfahrstreifen, die wie folgt erweitert werden könnte: für Radwege mit Gegenverkehr 2,50 m, die gleiche Mindestbreite wäre für Geh-Radwege angebracht. Derzeit werden des öfteren "Mini"-Radwege markiert, die eine Gefährdung des Radverkehrs bedeuten. Eine derartige Festlegung könnte z.B. auch in Form einer Definitionsergänzung zu § 2 Abs. 1 Z. 5 erfolgen.

Vor jenen Stellen, an denen ein gegen die vorgeschriebene Fahrtrichtung verlaufender Radfahrstreifen oder aber auch Radweg den für den allgemeinen Fahrzeugverkehr vorgesehenen Fahrbahnteil kreuzt, sollte aus Sicherheitsgründen für den Radfahrer das Verkehrszeichen "Halt" aufgestellt werden müssen; auch eine Absicherung durch bauliche Maßnahmen am Radfahrstreifen wäre denkbar. Zusätzlich wollen wir auf die Notwendigkeit hinweisen, gegen eine Einbahn markierte Radfahrstreifen sowohl dem Fahrzeug- als auch dem Fußgängerverkehr deutlich (Zusatztafel unter Einbahnverkehrszeichen) erkennbar zu machen.

Zu Art. I Z. 8 des Entwurfs (§ 8 Abs. 1 StVO):

Es sollte den Radfahrern die Benützung von Nebenfahrbahnen erlaubt sein. Eine Verpflichtung zur Benützung der Nebenfahrbahn durch Radfahrer war wohl - wenn man den Erläuterungen zum vorliegenden Entwurf folgt - nicht vorgesehen, diesbezügliche Re-

- 6 -

gelingen haben sich ja schon vor mehr als 25 Jahren nicht bewährt.

Zu Art. I Z. 9 des Entwurfs (§ 12 Abs. 5 StVO):

Das Vorfahren eines am rechten Fahrbahnrand ordnungsgemäß fahrenden Radfahrers an einer neben ihm zum Stillstand gekommenen Kolonne, wobei dem Radfahrer ein ausreichender (Rad-)Fahrstreifen (ca. 1,20 m) zwischen der Kolonne und dem Fahrbahnrand verbleibt, wird in der Praxis - trotz der damit verbundenen Gefahren durch rechts abbiegende Kfz, durch Türöffnen oder durch querende Fußgänger etc. - ohnedies nicht zu verhindern sein und sollte daher erlaubt werden. Unter den genannten Voraussetzungen verstößt dieses Verhalten unserer Erachtens bereits jetzt nicht gegen § 12 Abs. 5. Selbstverständlich ist dem Radfahrer in diesen Fällen nur das Geradeausfahren und Rechtsabbiegen erlaubt. Zum Linksabbiegen sollte sich der Radfahrer, wie alle anderen Fahrzeuglenker, entsprechend den vorgesehenen Regelungen der StVO über das Einordnen, einordnen, sofern nicht eine besondere Form des Linksabbiegens vorgesehen ist (§ 12 Abs. 1).

Zu Art. I Z. 11, 12, 16 und 31 des Entwurfs (§§ 19 Abs. 6, 37 Abs. 1 und 5, 38 Abs. 2 und 4 sowie § 68 Abs. 2 StVO - Vorrangregeln für den Radfahrerverkehr):

Wie eine jüngst vom Kuratorium für Verkehrssicherheit, Graz, durchgeführte Untersuchung zeigt, sind die derzeitigen, aber auch die durch den vorliegenden Entwurf geplanten Vorrangregelungen, sofern sie den Radfahrverkehr miteinbeziehen, viel zu kompliziert, um von - selbst erwachsenen - Radfahrern und Kfz-Lenkern verstanden zu werden. Im wesentlichen werden sowohl von Kfz-Lenkern als auch von Radfahrern nur die allgemeinen Vorrangregelungen der §§ 19 und 37, 38 StVO akzeptiert, sodaß sich trotz oder gerade wegen der diffizilen Regelung durch die 10. StVO-Novelle und die damit verbundene Judikatur eine Art "stille Straßenverkehrsordnung" entwickelt hat, die sowohl von der weit-

aus überwiegenden Mehrzahl der Kfz-Lenker als auch der Radfahrer anerkannt wird.

Es wird daher vorgeschlagen, die allgemeinen Vorrangregeln auch für Radfahrer auf Radfahrstreifen, Radwegen bzw. Geh- und Radwegen gelten zu lassen. Dadurch würde sich auch die im § 19 Abs. 6a StVO des Entwurfs geplante Regelung erübrigen; auch die - überdies unglücklich interpretierte - und von der weitaus überwiegenden Zahl der Verkehrsteilnehmer nicht verstandene Regelung des § 68 Abs. 2, zweiter Satz StVO (vgl. dazu die Entscheidungen des OGH in ZVR 1976/217, 1988/13 und 1988/76) könnte dann entfallen.

Die auch bei Verwirklichung der Fahrerlaubnis für Radfahrer auf Nebenfahrbahnen noch immer überwiegend unterschiedliche Zweckbestimmung von Nebenfahrbahnen bzw. Radfahrstreifen, Radwegen und Geh- und Radwegen erfordert keine Gleichstellung beider Verkehrsflächen. Radfahrer auf Radwegen, Radfahrstreifen und Geh- und Radwegen sollten daher zum fließenden Verkehr gehören, für den die allgemeinen Vorrangregelungen zur Anwendung kommen sollten.

Auf die Problematik, andere Verkehrsteilnehmer (insbesondere einbiegende Fahrzeuglenker) rechtzeitig auf einen querenden Radweg aufmerksam zu machen, wurde bereits hingewiesen. Zusätzlich sollten die Behörden verpflichtet werden, bei unübersichtlichen Einmündungen von Radwegen eine Absicherung durch die Verkehrszeichen "Vorrang geben" bzw. "Halt" vorzunehmen.

Zur weiteren Klarstellung der Rechtslage wird vorgeschlagen, in den §§ 37 Abs. 5 und 38 Abs. 4 StVO die Benutzer von freigegebenen Radwegen, Radfahrstreifen sowie Geh- und Radwegen den Benutzern "der freigegebenen Fahrbahn" bzw. "der freigegebenen Fahrstreifen" gleichzustellen und damit den bei grünem Licht der Verkehrslichtsignalanlage von den genannten Verkehrsflächen kommenden, geradeausfahrenden Radfahrern gegenüber den einbiegenden

- 8 -

Fahrzeugen den Vorrang einzuräumen. Dieselbe Vorrangregel würde dann, sofern durch Straßenverkehrszeichen nichts anderes bestimmt ist, gem. § 19 Abs. 1 StVO zu Lasten des rechts abbiegenden Fahrzeuglenkers gegenüber dem die Straße vom Radfahrstreifen (Radweg bzw. Geh- und Radweg) geradeaus übersetzenden Radfahrer auf unregelmäßigten Kreuzungen gelten (vgl. dazu das Erk. des VwGH vom 15.9.1976, Zl. 1181/75).

Zu § 19 Abs. 6b StVO des Entwurfs und den §§ 19 Abs. 6, 37 Abs. 5 letzter Satz und 38 Abs. 4 letzter Satz StVO:

Die vorgesehene Regelung des § 19 Abs. 6b StVO wird begrüßt.

Oft besteht die Schwierigkeit für Benutzer von "Hauptfahrbahnen" (vgl. z.B. die Entscheidung des OGH in ZVR 1986/43 ua), zu erkennen, ob es sich bei der anderen Verkehrsfläche überhaupt um eine Nebenfahrbahn handelt. Nach der zitierten Rechtssprechung des OGH ist zum Unterschied vom Gesetzestext des § 2 Abs. 1 Z. 4 StVO, der darüber nichts aussagt, eine Verkehrsfläche nur dann als "Nebenfahrbahn" anzusehen, wenn sie nicht (auch) dem Durchzugsverkehr dient, wobei die alleinige Zufahrtsmöglichkeit zu einigen (nicht an dieser Verkehrsfläche gelegenen) Häusern durch diese Verkehrsfläche zur Annahme des Durchzugsverkehrs ausreicht. Der Gesetzgeber sollte daher die Behörde in diesen Fällen zu einer - schon derzeit in der Praxis oft gehandhabten - klaren Vorrangregelung durch Straßenverkehrszeichen (Vorschriftszeichen "Vorrang geben" oder "Halt") verpflichten (entsprechende Novellierung der Bestimmungen des § 52 Z. 23 und 24 StVO).

Zur Diskussion gestellt sei hier eine neue Form von Bodenmarkierungen, z.B. eine Art "Haltelinie" in Form von "Haifischzähnen", die Nebenfahrbahnen nicht nur anderen Verkehrsteilnehmern besser erkennbar machen könnte, sondern auch einen Warnhinweis für alle Fahrzeuge, die eine Nebenfahrbahn verlassen, darstellen würde.

Die schwere Erkennbarkeit des Vorliegens einer Nebenfahrbahn besteht im übrigen auch für Radfahrer nach Wiedereinführung der allgemeinen Vorrangregeln. Gerade für diesen Personenkreis ist jedoch eine besonders einfach zu befolgende Verkehrsregelung geboten; mit juristischen Verfeinerungen ohnehin schon zu komplizierter Vorrangbestimmungen wird den Radfahrern sicherlich nicht geholfen werden können.

Zu Art. I Z. 13 des Entwurfs (§ 20 Abs. 3 StVO):

Da jene wissenschaftlichen Untersuchungen, die den Straßenverkehr betreffen und zu deren Durchführung Geschwindigkeitsbeschränkungen und neuerdings auch Fahrverbote verfügt werden dürften, im Entwurf nicht taxativ, sondern nur beispielsweise aufgezählt sind, entspricht die geplante Regelung nicht jenen Anforderungen, die der VfGH in seinem Erkenntnis vom 13.10.1987, Zl. 90/87 ua, an eine iSd Art. 18 B-VG inhaltlich ausreichend determinierte gesetzliche Bestimmung gestellt hat und wonach nicht für alle denkbaren wissenschaftlichen Untersuchungen, die für rechtspolitische Vorhaben im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr von Bedeutung sein können, ohne gegen den genannten Verfassungsgrundsatz zu verstoßen, Geschwindigkeitsbeschränkungen erlassen werden können.

Die unter anderem vorgesehene Verordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Durchführung wissenschaftlicher Untersuchungen über die Schadstoffemission von Kraftfahrzeugen fällt ebenso wie Tempolimits für bestimmte Kraftfahrzeuge aus Gründen der Schadstoffemission nicht unter den Kompetenztatbestand "Straßenpolizei", sondern unter jenen des "Kraftfahrwesens" (vgl. dazu das Erkenntnis des VfGH vom 9.10.1987, Zl. B 778/86 sowie Soche in ZVR 1988, 134). Die vorgesehene Regelung des § 20 Abs. 3 StVO wäre daher auch in dieser Hinsicht verfassungswidrig. Ähnliche Bedenken bestehen hinsichtlich der nunmehr vorgesehene Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Durchführung wissenschaftlicher Un-

- 10 -

tersuchungen über die Lärmemissionen von Kraftfahrzeugen (!); bisher war im § 2 Abs. 3 StVO ausschließlich von Fahrzeugen die Rede.

Ziel der vorgeschlagenen Regelung des § 20 Abs. 3 StVO ist nach dem Vorblatt zu den Erläuterungen die Sanierung der StVO entsprechend den Ausführungen im genannten Erkenntnis des VfGH und "weitere notwendige Änderungen". In den Erläuterungen wird mit keinem einzigen Wort eine Begründung dafür gegeben, warum nunmehr auch die Verordnung von Fahrverboten zur Durchführung wissenschaftlicher Untersuchungen notwendig geworden sein sollte. Solche Gründe sind nicht zu sehen. Zu bedenken ist ferner insbesondere, daß die Verordnung von Fahrverboten für größere Ortsteile dem im § 43 Abs. 7 StVO verankerten Grundsatz widerspricht und eine Umleitung des Verkehrs zu Lasten anderer Anrainer gegen den verfassungsmäßigen Gleichheitsgrundsatz verstoßen würde (vgl. dazu das Erk. des VfGH in VfSlg. 8984/1980 ua).

Im Sinne des Erkenntnisses des VfGH vom 27.6.1986, Zl. 80/86 ua sollte die gesetzliche Regelung dem BMÖWV auch keine Blankoermächtigung zur Festlegung des örtlichen und zeitlichen Umfanges der Verordnung geben, sondern iSd § 90 Abs. 3 StVO vorsehen, daß Geschwindigkeitsbeschränkungen nur im zur Durchführung der im Gesetz taxativ aufzuzählenden wissenschaftlichen Untersuchungen unbedingt notwendigen sachlichen und zeitlichen Ausmaß und nur für die unbedingt notwendige Strecke verordnet werden dürfen (siehe dazu auch das auf die Grundproblematik des § 43 StVO eingehende Erkenntnis des VfGH vom 27.6.1986 in ZVR 1986/142 und Messiner in ZVR 1987,100). Diese Verordnung hätte zwingend die Art der wissenschaftlichen Untersuchung bzw. deren Ziel anzuführen, da ansonsten eine Kontrolle durch die Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts im Einzelfall schwer möglich wäre. In diesem Zusammenhang darf auf die vom VfGH aufgehobene Verordnung des BMÖWV vom 30.8.1985 über eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Rheintalautobahn A 14, BGBl. 1985/366, hingewiesen werden, in der die einjährige Geltungsdauer der Verordnung die für die

Durchführung der wissenschaftlichen Untersuchungen, vor allem aber die zur Messung der Schadstoffemission notwendige Dauer bei weitem überschritten hat.

Zu Art. I Z. 14 des Entwurfs (§ 24 Abs. 3 lit. ff StVO):

Auch wenn die vorgesehene Parkbeschränkung für Omnibusse dem LKW-Halteverbot des § 24 Abs. 3 lit. f nachgebildet ist, sollte aus Gründen der Systematik die nächste freie Litera (o) verwendet werden.

Zu Art. I Z. 15 des Entwurfs (§ 25 Abs. 3 und 4 StVO):

Die Beseitigung der Parkscheibenbenutzungspflicht für Radfahrer und Lenker anderer einspuriger Fahrzeuge entspricht einer Forderung des ÖAMTC und wird nachdrücklich begrüßt.

Der ÖAMTC hat in wiederholten Stellungnahmen zu den Parkometergesetzen der Länder im Interesse der überforderten Kraftfahrer den Wunsch nach einer Vereinheitlichung der Parkscheine in verschiedenen Gemeinden vorgetragen. Diesem Wunsch wird durch die vorliegende Novelle nur insofern Rechnung getragen, als darin auch die Einführung von Parkuhren und anderen technischen Geräten (Automaten) als mögliche Form der Gebührenentrichtung vorgesehen ist. Es erscheint aus diesen Gründen nicht vertretbar, die Kompetenz für Verordnungen über die Art der Überwachung der Kurzparkdauer und das hierfür notwendige Hilfsmittel jenen Behörden zu übertragen, die diese Gebührenpflicht festsetzen. Wenn diese Kompetenz nicht beim BMÖWV verbleibt (dieses könnte ja sinnvoll scheinende Überwachungsmaßnahmen bundeseinheitlich durch Erweiterung der Kurzparkzonen-Überwachungsverordnung normieren), wäre einer weiteren Zersplitterung Tür und Tor geöffnet. Auch haben ausländische Erfahrungen längst gezeigt, daß z.B. die Aufstellung von Parkuhren nicht nur hohe Kosten verursacht, sondern auch sonstige Nachteile nach sich ziehen kann.

Zu Art. I Z. 19 des Entwurfs (§ 48 Abs. 2 StVO

Wenn auch auf Radwegen (etc.) Straßenverkehrszeichen angebracht werden, sollten diese - z.B. durch ein Radsymbol auf einer Zusatztafel - eindeutig als nur für den Radverkehr verbindlich gekennzeichnet werden.

Zu Art. I Z. 20a des Entwurfs (§ 52 Z. 11a und 11b StVO - Zonenbeschränkung):

Auf die im Rahmen der Stellungnahme des ÖAMTC zum Entwurf einer 14. StVO-Novelle bereits vorgebrachten Bedenken gegen die Regelung des § 43 Abs. 2 StVO wird erneut hingewiesen.

Der ÖAMTC verschließt sich nicht der Tatsache, daß Untersuchungen in verschiedenen europäischen Ländern, insbesondere in der Bundesrepublik Deutschland, positive Auswirkungen einer lokal eingegrenzten Verkehrsberuhigung (z.B. durch Tempo-30-Zonen) erbrachten. Wenn derartige Untersuchungen in Österreich zitiert werden, wird von verschiedensten Stellen leider immer wieder unberücksichtigt gelassen, daß positive Ergebnisse nur dann erzielbar waren, wenn eine ganze Reihe von Rahmenbedingungen zusätzlich zur Aufstellung von Verkehrszeichen gegeben waren.

Die Verordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungszonen oder Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h innerhalb des Ortsgebietes sollte daher nach Ansicht des ÖAMTC nur dann erfolgen dürfen, wenn folgende im Gesetz ausdrücklich vorzusehende Voraussetzungen vorliegen:

- 1) Durch Art und Beschaffenheit der betroffenen Straßen und Straßenabschnitte und/oder das Vorhandensein geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen in den Straßen und Straßenabschnitten muß sich eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zwangsläufig ergeben.

- 2) Die Straße oder die Zone, innerhalb der Tempo 30 gilt, darf nicht dem Durchzugsverkehr dienen, sondern nur für einen solchen Verkehr Bedeutung haben, der seinen Ziel- oder Ausgangspunkt in dieser Straße(n) oder in der nächsten Umgebung dieser Straße bzw. Zone hat (sog. "Quellverkehr").
- 3) Durch Tempo 30 darf in Verbindung mit den straßenbaulichen Hindernissen, die der Einhaltung dieser Geschwindigkeit dienen, der Verkehr von Einsatzfahrzeugen (insbesondere Feuerwehr) und die gewerbliche An- und Abfuhr von Gütern nicht behindert werden.
- 4) Geschwindigkeitsdämpfende bauliche Maßnahmen dürfen keine Gefahr für den Verkehr, der diese baulichen Einrichtungen mit der zulässigen Geschwindigkeit passiert, darstellen und müssen auch Radfahrern und Fußgängern deutlich erkennbar gemacht werden.

Sofern also nicht in der StVO konkret und detailliert die Voraussetzungen für die Einführung derartiger Zonenbeschränkungen von 30 oder 40 km/h für ganze Ortsteile festgelegt werden, kann der ÖAMTC den vorgeschlagenen Bestimmungen keineswegs zustimmen.

Wir möchten ganz besonders betonen, daß praktisch alle Untersuchungen zeigten, daß derartige lokal begrenzte Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ohne gleichzeitiger Errichtung von horizontalen baulichen Einrichtungen, die auch als optische "Bremsen" dienen sollen, für die Masse der Verkehrsteilnehmer ohnehin nicht einsichtig sind und daher von der überwiegenden Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer (auch im oft gelobten deutschen Ort Buxtehude) nicht eingehalten werden.

Zu den Diskussionsvorschlägen, zonale oder das Ortsgebiet umfassende Geschwindigkeitsbeschränkungen während der Nachtstunden einzuführen, dürfen wir auf Grund der nahezu einhelligen und

auch überzeugenden wissenschaftlichen Aussagen aus dem In- und Ausland feststellen, daß hiedurch mehr Lärm, Kraftstoffverbrauch und damit auch Schadstoffausstoß verursacht würde und mit solchen Maßnahmen - abgesehen von ihrer allfälligen Rechtswidrigkeit - dem Umweltschutz ein denkbar schlechter Dienst erwiesen würde.

Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h für ein ganzes Ortsgebiet würden, gemessen am Grundsatz des § 20 Abs. 2 StVO, außerdem gegen den verfassungsmäßigen Gleichheitsgrundsatz verstoßen.

Weiters wird die maximal zulässige Größe (der Umfang) eines "Gebietes", für den die Beschränkung verfügt werden darf, im § 43 Abs. 1 und 2 StVO nicht geregelt, sodaß eine immer stärker werdende Zersplitterung der nach der StVO gesetzlich erlaubten höchstzulässigen Fahrgeschwindigkeiten droht, die für verschiedene Teile Österreichs aus sachfremden, politischen und daher für die Verkehrsteilnehmer nicht einsehbaren Gründen verfügt werden (zu den geplanten Tempolimits 80/100 in Tirol vgl. Soche in ZVR 1988/133).

Im Entwurf ebenfalls vorgesehene allgemeine Fahrverbote für ganze Ortsteile verstoßen gegen den im § 43 Abs. 7 StVO zum Ausdruck gebrachten Grundsatz, wonach der Verkehr in größeren Ortsteilen nicht unmöglich gemacht werden darf. Eine unter Mißachtung dieses Grundsatzes erlassene Verordnung wäre gesetzwidrig.

Schließlich soll noch darauf hingewiesen werden, daß mit der Aufzählung "oder dgl." einer willkürlichen Erweiterung (Halteverbotszonen etc.?) Tür und Tor geöffnet wäre.

Zu Art. I Z. 21 und 29 des Entwurfs (§§ 52 Z. 17a und 68 Abs. 1 StVO):

Eine unregelmäßige gemeinsame Benützung von Gehsteigen und Geh-

wegen durch Fußgänger und Radfahrer kann Konfliktstoff bringen. Wie bereits zu Z. 7 ausgeführt, wäre jedoch bei einer entsprechenden Mindestbreite (2,50 m) und einer geringen Fußgängerfrequenz (z.B. außerhalb des dichtverbauten Gebietes) gegen eine gemischte Nutzung dieser Verkehrsflächen nichts einzuwenden. Bei entsprechender Breite wäre zwar der Trennung der Verkehrsfläche (lit. b des Entwurfes) der Vorzug einzuräumen, jedoch zeigt sich bereits jetzt, daß Fußgänger derartige "Sperrlinien" oft ignorieren. Zur Diskussion gestellt sei jedenfalls, "Geh- und Radwege" nicht nur durch Verkehrszeichen, sondern auch ausschließlich durch - im Verlauf des Weges sich wiederholende - Bodenmarkierungen zu kennzeichnen, was zu erheblichen Kosteneinsparungen führen könnte. Die Behörden wären zu verpflichten, z.B. in Stadtrandgebieten geeignete Verkehrsflächen in dieser Form zu markieren und damit eigentlich nur eine "Verrechtlichung" einer bereits weitgehend geübten - in der Regel konfliktfreien - Praxis nachzuvollziehen.

Auch wird es notwendig sein, das Verhalten der Radfahrer bzw. Fußgänger nicht nur durch Verkehrszeichen, sondern überdies durch Verhaltensvorschriften (Benützungsverpflichtungen des für den Fußgänger- und Fahrradverkehr vorgesehenen Streifens durch Fußgänger bzw. Radfahrer sowie ein gegenseitiges Gefährdungs- und Behinderungsverbot) zu regeln.

Das Schieben von Fahrrädern auf Gehsteigen und Gehwegen sollte weiterhin erlaubt sein.

Schutzwege, die über Radfahrstreifen führen, müßten besonders abgesichert sein (Ampel bzw. ungefährliche bauliche Einrichtungen, die den Radfahrer zur Geschwindigkeitsminderung zwingen).

In den § 76a Abs. 2 StVO sollte eine Verordnungsermächtigung aufgenommen werden, wonach der Fahrradverkehr in Fußgängerzonen in bestimmten Fällen (z.B. auf die Fußgängerzone querenden Radfahrstreifen oder während der Zeit der erlaubten Ladetätigkeit)

erlaubt werden dürfte.

Zu Art. I Z. 24 des Entwurfs (§ 55 Abs. 2 StVO):

Unseren Diskussionsvorschlag einer Art Radwegbegrenzungslinie haben wir bereits bei Z. 7 des Entwurfes erläutert.

Zu Art. I Z. 27 des Entwurfs (§ 65 Abs. 2 StVO):

Wichtiger als das Alterslimit von 10 Jahren, das sich möglicherweise im Einzelfall im ländlichen Bereich (Schulweg) als Härte erweisen kann, scheint jedenfalls die Festlegung einer bundeseinheitlichen theoretischen und praktischen Radfahrerprüfung, die z.B. in Schulen, aber auch bei geeigneten Organisationen (der ÖAMTC führt seit vielen Jahren Radfahrerschulungen durch) abgenommen werden könnten. Hiefür wäre jedenfalls in der StVO eine Verordnungsermächtigung aufzunehmen, in der dann die Details festzulegen sind. Ob über die abgelegte Prüfung ein "Radlerschein" (wie dies jüngst BM Streicher vorschlug) ausgestellt werden soll, und welche rechtlichen Gesichtspunkte sich mit diesem verbinden sollten, müßte noch eingehend diskutiert werden. Das Hinaufsetzen der 12-Jahres-Grenze auf 15 Jahre (ohne "Radlerschein") erscheint jedenfalls wirklichkeitsfremd und unvollziehbar.

Es wird angenommen, daß vor dem Inkrafttreten der 15. StVO-Novelle bereits erteilte Bewilligungen in ihrem örtlichen Geltungsbereich nicht ipso iure auf das gesamte Bundesgebiet ausgedehnt werden sollen und daher eigene Übergangsvorschriften entbehrlich erscheinen. Gegen eine Ausdehnung des örtlichen Geltungsbereiches über neuerliches Ansuchen unter dem nunmehr erforderlichen Nachweis ausreichender Kenntnisse der straßenpolizeilichen Vorschriften besteht wohl kein Einwand.

Zu Art. I Z. 28 des Entwurfs (§ 66 Abs. 5 StVO)

Die Einführung von Normen für sichere Radsitze bzw. des geeigneten Speichenschutzes zur Abwehr von Verletzungen entspricht einer langjährigen Forderung des ÖAMTC. Zur Diskussion gestellt sei jedoch in diesem Zusammenhang, ob das Alterslimit des § 65 Abs. 3 (8 Jahre) bei der durchschnittlichen Größe der heutigen Kindergeneration wirklich noch aufrechterhalten werden kann.

Eine weitere Forderung des ÖAMTC blieb leider bisher unberücksichtigt, nämlich scharfe und vorspringende Kanten, die eine Verletzungsgefahr darstellen könnten, zu verbieten (gilt auch für fabriksneue Fahrräder). Überhaupt muß leider festgestellt werden, daß im Fahrradhandel nach wie vor nicht vorschriftsmäßige, aber sehr wohl straßentaugliche Fahrräder verkauft werden. Vielleicht sollte sich der Gesetzgeber doch überlegen, wie er nicht nur den Verkehrsteilnehmer, sondern schon den Handel dazu zwingen kann, Ausrüstungsvorschriften einzuhalten.

Schließlich sei auch auf die vom ÖAMTC schon mehrfach geforderte "Bemängelungsanzeige" im Zusammenhang mit dem Radverkehr neuerlich hingewiesen: bei geringfügigen Delikten an Fahrzeugen ist es zweifellos der Verkehrssicherheit förderlicher, anstelle eines Organmandates dem Lenker die Auflage zu geben, innerhalb einer Frist (z.B. von einer Woche) der Behörde (bzw. den Dienststellen der Exekutive) die Herstellung des vorschriftsmäßigen Zustandes (z.B. Einbau bzw. Reparatur der Fahrzeugbeleuchtung) nachzuweisen, widrigenfalls ein Verwaltungsstrafverfahren eingeleitet wird.

Zu Art. I Z. 32 des Entwurfs (§§ 68 Abs. 4, 24 Abs. 1 lit. i und 76a StVO):

Gegen das geplante Abstellen von Fahrrädern auf Gehsteigen besteht schon deshalb kein Einwand, weil dies seit vielen Jahren praktiziert wird. Wenn man jedoch schon eine gesetzliche Nor-

- 18 -

mierung ins Auge faßt, müßten einige weitere Kriterien vorgesehen werden. So müßte für den Fußgängerverkehr auf jeden Fall eine restliche Gehsteigbreite von 2 m zur Verfügung stehen. Es soll jedoch nicht unberücksichtigt bleiben, daß eine Behinderung des Fußgängerverkehrs nicht nur von der Gehsteigbreite, sondern auch von der Fußgängerfrequenz abhängt. Außerdem dürften Fahrräder auf Gehsteigen nur dann abgestellt werden, wenn Beschädigungen von Häusern, Zäunen, Auslagen etc. vermieden werden können und die Fahrräder gegen Umfallen gesichert sind. Jedenfalls wäre unter denselben Voraussetzungen auch das Abstellen von Fahrrädern in Fußgängerzonen und Wohnstraßen zu gestatten, wenn - wie anfangs ausgeführt - überhaupt eine gesetzliche Normierung als zweckmäßig angesehen wird.

Im Zusammenhang mit dem Abstellen von Fahrrädern erlaubt sich der ÖAMTC, auch an seine seinerzeitigen Vorschläge zu § 23 Abs. 2 hinzuweisen: einspurige Fahrzeuge wären am Fahrbahnrand platzsparend aufzustellen, das Wort "schräg" wäre ersatzlos zu streichen, weil es - im Einzelfall - sogar ein Widerspruch zum Kriterium des Platzsparens darstellen kann (siehe dazu auch Kammerhofer-Benes, StVO 7. erweiterte Auflage, Anm. 7 zu § 23 StVO)

Ergänzende Vorschläge zu den das Verhalten in Fußgängerzonen betreffenden Regelungen:

Taxifahrern sollte unter den Voraussetzungen des § 76a Abs. 2 StVO nicht nur das Zubringen oder Abholen von Fahrgästen, sondern auch das dazu notwendige kurze Halten erlaubt werden.

Dauernd stark gehbehinderten Personen sollte nicht nur das Halten in Fußgängerzonen gem. § 29b Abs. 1 lit. c StVO erlaubt werden, sondern auch das dafür notwendige Zufahren gem. § 76a StVO.

Zu Art. I Z. 34 des Entwurfs (§ 90 Abs. 2 StVO):

Da der vorgesehene Entfall der aus Anlaß von Arbeiten auf oder neben einer Autobahn von der Behörde zu bewilligenden Auflagen und Bedingungen über die Arbeitsdurchführung für den von diesen Maßnahmen betroffenen Verkehrsteilnehmer mit einem Rechtsschutzdefizit (Entfall der Amtshaftung bei culpa levis bzw. Haftung bei Verstoß der Staatsorgane gegen Schutzvorschriften iSd § 1311 ABGB mit Umkehr der Beweislast) verbunden ist, spricht sich der ÖAMTC gegen die geplante Regelung aus, die notwendige behördliche Bewilligung durch Maßnahmen der Privatwirtschaftsverwaltung (verbunden mit der Wegehalterhaftung nur bei grober Fahrlässigkeit) zu ersetzen. Selbst im verordneten bzw. bewilligten Bereich gibt es leider seit Jahren immer wieder gesetzwidrige und damit für viele Verkehrsteilnehmer gefährliche Mißstände, die unseres Erachtens nur durch verstärkte Kontrollen durch die Exekutive beseitigt werden könnten.

Zu Art. I Z. 35 ff des Entwurfs (§§ 94 Z. 2 und 4, 94b StVO):

Der ÖAMTC spricht sich dafür aus, die mit der 14. StVO-Novelle vorgenommene Zuständigkeitsregelung wieder zurückzunehmen und die Verordnung von anlässlich der Durchführung von Straßenbauarbeiten auf Autobahnen notwendigen Verkehrsbeschränkungen sowie für die im Zusammenhang mit der Erteilung der Bewilligung erforderliche Vorschreibungen gem. § 98 Abs. 3 StVO wieder in die Zuständigkeit des BMÖVV zu übertragen. Darüber hinaus sollte auch die Erlassung von Verordnungen betreffend Verkehrsbeschränkungen, die sich wenigstens auf den Bereich eines ganzen Bundeslandes erstrecken, wieder in die Kompetenz des BMÖVV übertragen und dadurch die bundeseinheitliche Geltung der grundlegenden Verkehrsregeln der StVO sichergestellt werden (siehe dazu auch Soche in ZVR 1988/133).

Die Kompetenzverteilung zwischen Landesregierung und Bezirksverwaltungsbehörden hinsichtlich der Erlassung von Verordnungen von

Verkehrsbeschränkungen für die Bezirksgrenzen überschreitende Straßen (siehe dazu Soche in ZVR 1988/134, Fußnote 15, und der Hinweis auf die in der Literatur darüber bestehenden verschiedenen Rechtsauffassungen) sollte klarer geregelt werden; dabei sollte einem Verordnungsrecht der betroffenen Bezirksverwaltungsbehörden zumindest dann der Vorzug eingeräumt werden (vgl. dazu Kammerhofer-Benes StVO 7. Auflage, 667), wenn die Verordnung nicht landesweit gelten soll.

Zu Art. II des Entwurfs

Da sich einerseits nach den Erläuterungen zum vorliegenden Gesetzentwurf die bisher vorgesehene Übergangsfrist nur für die Einrichtung bzw. den Umbau von Lichtsignalanlagen für Fußgänger im Hinblick auf die finanziellen Möglichkeiten der Straßenerhalter als zu kurz erwiesen hat, andererseits aber Art. II Abs. 1 der 10. StVO-Novelle alle Verkehrslichtsignalanlagen nach § 38 StVO idF der 10. StVO-Novelle betrifft, sollte die Übergangsfrist auch nur hinsichtlich der Lichtsignalanlagen für Fußgänger um weitere Jahre verlängert werden. Es ist wirklich nicht einzusehen, warum die Frist für säumige Straßenerhalter auch hinsichtlich aller anderen der Verkehrssicherheit dienenden Regelungen über Verkehrslichtsignalanlagen idF der 10. StVO-Novelle (z.B. Vereinheitlichung der Gelbphasen) erstreckt werden sollte. Die Erläuterungen bleiben jedenfalls eine Antwort auf diese Frage schuldig.

C) Stellungnahme zum Antrag des österreichischen Bundesfeuerwehverbandes bezüglich der Novellierung verschiedener StVO-Bestimmungen:

Der ÖAMTC ist der Ansicht, daß die derzeitige Regelung für Einsatzfahrzeuge (§ 26 StVO) auf den Einsatzfall ("Gefahr im Verzuge") beschränkt bleiben sollte und daher eine weitergehende Privilegierung von Feuerwehrfahrzeugen hinsichtlich der Einhaltung der Park- und Haltevorschriften der StVO sowie der Be-

nützung von Fußgängerzonen und Wohnstraßen nicht erforderlich ist.

Auch die Verwendung von Blaulicht und Folgetonhorn bei Einsatzübungsfahrten wird vom ÖAMTC im Interesse der betroffenen Kraftfahrer nach wie vor (vgl. dazu unsere Stellungnahme zum Entwurf einer 5. StVO-Novelle) abgelehnt.

Eine Ausnahme von Feuerwehrfahrzeugen (§ 2 Z. 28 KFG) vom LKW-Feiertags- und Wochenendfahrverbot erscheint schon deshalb nicht notwendig, da Feuerwehrfahrzeuge auf Grund der Vorschrift des § 2 Abs. 2 StVO iVm § 2 Z. 28 KFG gar nicht als "Lastkraftwagen" iSd § 42 Abs. 1 und 2 StVO anzusehen sind. Es wird Aufgabe des Bundesfeuerwehrverbandes sein, auch für eine dem KFG entsprechende Eintragung der Feuerwehrfahrzeuge im Zulassungsschein Sorge zu tragen.

Gegen eine Benützung des Pannestreifens auf Autobahnen durch Feuerwehrfahrzeuge bestehen keine Bedenken; weitere Ausnahmeregelungen auf Autobahnen erscheinen nicht notwendig.

Die derzeitigen Vorschriften der StVO über die Beseitigung von Verkehrshindernissen reichen im allgemeinen auch für den Fall der Behinderung von Feuerwehrfahrzeugen aus. Auf die Vorschrift des § 46 Abs. 5 StVO, wonach alle Straßenbenützer einem heranahenden Feuerwehrfahrzeug bei "Gefahr im Verzuge" Platz zu machen haben, wird hingewiesen. Im Falle der Unaufschiebbarkeit der Entfernung von Fahrzeugen durch Organe der Feuerwehr gilt § 89a Abs. 3 StVO.

Da sich die Kostentragungsregelung gem. § 89a Abs. 7 StVO nach dem "Verursacherprinzip" richtet, bleibt für eine nach dem Verschulden abgestufte Regelung auch zu Gunsten der Feuerwehr kein Raum.

Gegen die Aufnahme einer Verpflichtung in die StVO, wonach ei-

gens gebaute Feuerwehruzufahrten zu Hochhäusern etc. von Fahrzeugen freizuhalten sind, bestehen keine Bedenken, jedoch erscheint eine solche Regelung auf Grund der Judikatur des VwGH zu § 89a Abs. 2 StVO (vgl. z.B. das Erkenntnis dieses Gerichtshofes vom 22.1.1988, 85/18/0135 ua), wonach die baulich und durch Beschilderung als solche klar erkennbare Feuerwehruzufahrt behindernde Fahrzeuge kostenpflichtig entfernt werden dürfen, nicht notwendig.

Eine besondere Regelung über die Verordnung und Kennzeichnung von Feuerwehruzufahrten, die als solche nicht von jedem Verkehrsteilnehmer klar erkennbar sind (z.B. für eine baulich nicht als solche klar erkennbare Feuerwehruzufahrt im unbebauten Geländeteil), sollte ebenso getroffen werden, wie die daran knüpfende Verpflichtung des Fahrzeuglenkers zur Freihaltung dieser Zufahrt bei sonstiger kostenpflichtigen Entfernung des Fahrzeuges ist § 89a Abs. 2 StVO. Vorstellbar wäre z.B. die Verordnung eines Halte- und Parkverbotes, das durch Vorschriftszeichen gemäß § 52 Z. 13b StVO mit der Zusatztafel "Feuerwehruzufahrt - Abschleppzone" kundzumachen wäre (ähnlich der durch die 14. StVO-Novelle eingeführten "Sicherheitszone" ist der §§ 43 Abs. 1 lit. b und 89a Abs. 2 lit. b StVO).

Die gesetzliche Ermächtigung zur Verordnung solcher "Feuerwehruzufahrts-Abschleppzonen" sollte, durch eine entsprechende Novellierung des § 43 Abs. 1 lit. b StVO, nur bei Vorliegen besonderer Voraussetzungen, wie dem Erfordernis der Freihaltung von Zufahrten zu Gebäuden für größere Menschenansammlungen (Hochhäusern, Großkaufhäusern, Theater und Kinos etc.) im unbedingt notwendigen Umfang, eingeräumt werden.

Wien, im Juli 1988