

**AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG**

Postanschrift: Postfach 527, A-5010 Salzburg Telex: 633028 DVR: 0078182

Chiemseehof

Zahl (Bei Antwortschreiben bitte anführen)

☎ (0662) 80 42 Durchwahl

Datum

wie umstehend

2428

Betreff

wie umstehend

An

1. das Amt der Burgenländischen Landesregierung  
Landhaus  
7000 Eisenstadt
2. das Amt der Kärntner Landesregierung  
Arnulfplatz 1  
9020 Klagenfurt
3. das Amt der NÖ Landeregierung  
Herrengasse 9  
1014 Wien
4. das Amt der OÖ Landesregierung  
Klosterstraße 7  
4020 Linz
5. das Amt der Steiermärkischen Landesregierung  
Hofgasse  
8011 Graz
6. das Amt der Tiroler Landesregierung  
Maria-Theresien-Straße 43  
6020 Innsbruck
7. das Amt der Vorarlberger Landesregierung  
Landhaus  
6901 Bregenz
8. das Amt der Wiener Landesregierung  
Lichtenfelsgasse 2  
1082 Wien
9. die Verbindungsstelle der Bundesländer  
beim Amt der NÖ Landeregierung  
Schenkenstraße 4  
1010 Wien
10. das Präsidium des Nationalrates  
Parlament  
Dr. Karl-Renner-Ring 3  
1017 Wien

Betrifft <b>GESETZENTWURF</b>	
Zl.	50 GE 988
Datum:	1. AUG. 1988
Verteilt	1. AUG. 1988

*Dr. Schramm*

zur gefl. Kenntnis.

Für die Landesregierung:  
Dr. Hueber  
Landesamtsdirektor

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:

*M. Blum*

**AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG**

Postanschrift: Postfach 527, A-5010 Salzburg Telex: 633028 DVR: 0078182

An das  
Bundesministerium für  
öffentliche Wirtschaft  
und Verkehr

Radetzkystraße 2  
1030 Wien

Chiemseehof

Zahl (Bei Antwortschreiben bitte anführen)

☎ (0662) 80 42 Durchwahl

Datum

0/1-50/371-1988

2428/Dr. Hammertinger 28.7.1988

Betreff

Entwurf einer 15. StVO-Novelle; Stellungnahme  
Bzg.: Do. Zl. 610.000/6-I/11-88

Zu dem mit dem obgenannten Schreiben versendeten Gesetzentwurf  
nimmt das Amt der Salzburger Landesregierung wie folgt Stellung:

Die Neuregelungen betreffend die Radfahrerüberfahrt (Art. I Z. 2, 20, 22, 25 und 31) werden zustimmend zur Kenntnis genommen. Der verkehrspolitisch als notwendig erkannte Ausbau eines geeigneten Radwegenetzes bedingt zwangsläufig komplementäre straßenpolizeiliche Regelungen, welche das Überqueren der Fahrbahn durch Radfahrer an Stellen, an denen die Errichtung eigener Unter- oder Überführungen nicht in Betracht kommt, zum Gegenstand haben. Da geregelte Radfahrerüberfahrten wohl vor allem im Bereiche von Kreuzungen in Betracht kommen, sollten sich nach ha. Auffassung die Regelungen der §§ 37 Abs. 5 3. Satz und 38 Abs. 4 3. Satz StVO 1960 auch auf die Benutzer der freigegebenen Radfahrerüberfahrt beziehen. Außerdem erscheint in Z. 31 des Entwurfs (§ 68 Abs. 2a) die Neuregelung, wonach Radfahrer bei unregelmäßigen Radfahrerüberfahrten dann nicht wartepflichtig sind, wenn sich aus Straßenverkehrszeichen derartiges ergibt, unklar. In diesem Zusammenhang sollte festgelegt werden, daß die Anbringung der Vorschriftszeichen "Vorrang geben" oder "Halt" nicht nur auf Kreuzungen, sondern auch zur Absicherung einer Radfahrerüberfahrt in Betracht kommt

- 2 -

(allenfalls in Verbindung mit einer entsprechenden Zusatztafel). Auch wäre zu überlegen, ob nicht für den Bereich von Radfahrerüberfahrten ein Verbot des Haltens und Parkens (auf Radfahrerüberfahrten und 5 m davor aus Sicht des ankommenden Verkehrs) sowie bei unregelmäßigem Radfahrerüberfahrten ein Verbot des Überholens auf und unmittelbar vor Radfahrerüberfahrten und allenfalls auch die Festlegung einer maximalen Annäherungsgeschwindigkeit vorgesehen werden sollte.

Als sachlich gerechtfertigt erweisen sich weiters die Neuregelungen des Art. I Z. 7 und 8, welche im Interesse der Sicherheit des Radfahrverkehrs geboten erscheinen. Hingegen wird die in Art. I Z. 9 vorgesehene Ergänzung des § 12 Abs. 5 StVO aus Gründen der Verkehrssicherheit für problematisch erachtet. Sollte dennoch an der Neuregelung festgehalten werden, so wäre die Erlaubnis zum Rechtsvorfahren zumindest auf die Lenker von Fahrrädern einzuschränken.

Die Bestimmungen des Art. I Z. 11 und 12 stellen eine sinnvolle Ergänzung der Vorrangbestimmungen dar und sind daher zu begrüßen.

Das in Art. I Z. 14 vorgesehene Nachtfahrverbot für Omnibusse wird im Hinblick auf den Fremdenverkehr für bedenklich erachtet. Auch die Überlegung, daß dem öffentlichen Verkehr der Vorzug gegenüber dem Individualverkehr einzuräumen ist, spricht gegen eine derartige Regelung.

Die Neuregelung des Art. I Z. 15 stellt eine dringende Anpassung an die praktischen Bedürfnisse dar. Auch ha. wird die Ansicht vertreten, daß in gebührenpflichtigen Kurzparkzonen die Art der Überwachung der Kurzparkdauer und das hierfür notwendige Hilfsmittel nicht straßenpolizeilich zu regeln, sondern von jener Behörde zu bestimmen wäre, die die Gebührenpflicht festgesetzt hat. Zudem entspricht es den Erfordernissen der Praxis, daß die Bestimmungen über die Kurzparkzone nur für mehrspurige Fahrzeuge Anwendung finden.

Die Neuregelungen des Art. I Z. 17, 34 und 37 stellen eine völlige Abkehr der durch die 14. StVO-Novelle neu geschaffenen rechtlichen Situation betreffend Bauarbeiten auf der Autobahn dar. Derartige Bauarbeiten sollen nunmehr gemäß § 90 Abs. 2 StVO 1960 bewilligungsfrei sein. Damit kommt gleichzeitig die Zuständigkeit der Landesregierung für die Erteilung derartiger Bewilligungen und zur Erlassung der in diesem Zusammenhang erforderlichen Verordnungen nach § 43 Abs. 1a StVO wieder in Wegfall. Außerdem ist es nunmehr möglich, auch bei bewilligungsfreien Arbeiten nach § 90 Abs. 2 StVO die zur Absicherung des Baustellenbereiches erforderlichen Verkehrsbeschränkungen mittels Verordnung nach § 43 Abs. 1a StVO festzulegen. Die Zuständigkeit zur Verordnungserlassung betreffend Arbeiten auf der Autobahn liegt beim Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.

Diese Neuregelung bewirkt zwar insgesamt gesehen eine beträchtliche Verwaltungsvereinfachung. In sachlicher Hinsicht ist allerdings anzumerken, daß die gänzliche Ausnahme der Autobahnen von der Bewilligungspflicht gemäß § 90 Abs. 1 StVO vom Standpunkt der Verkehrssicherheit aus betrachtet äußerst problematisch erscheint.

Die Bestimmungen des Art. I Z. 18 und 19 entsprechen einem Erfordernis der Praxis und werden zustimmend zur Kenntnis genommen.

Durch Art. I Z. 20 bis 23 werden neue Verkehrszeichen eingeführt. Hierbei ist neben den Zeichen für die Radfahrerüberfahrt vor allem die Neueinführung der Zeichen "Zonenbeschränkung" (§ 52 Z. 11a) und "Ende einer Zonenbeschränkung" (§ 52 Z. 11b) zu begrüßen.

Auch dem Art. I Z. 21 kommt große Bedeutung zu, weil hiedurch klargestellt wird, daß auf Geh- und Radwegen der Fußgänger- und Fahrradverkehr nicht unbedingt getrennt geführt werden muß und der betreffende Weg vielmehr auch so angelegt werden darf, daß

- 4 -

er für Fußgänger und Radfahrer gemeinsam zu benutzen ist. Um die Gefährdung von Fußgängern durch Radfahrer zu verringern, sollte ein für Fußgänger und Radfahrer gemeinsam zu benützender Geh- und Radweg allerdings eine Mindestbreite von drei Metern aufweisen.

Zum Art. I Z. 23 ist anzumerken, daß die Darstellung des neuen Vorwegweisers für touristische Ziele gemäß § 53 Abs. 1 Z. 15a lit. c StVO zum einen nicht zweckentsprechend erscheint, weil die darauf enthaltenen Ortsbezeichnungen "Salzburg 400 m", "Maltatal", "Dachsteinregion", "Österreichring" und "Umbalfälle" geografisch nicht aufeinander abgestimmt sind. Völlig unklar ist auch die weitere Regelung, wonach die Aufschriften (und allfällige Symbole) auf einem Zeichen nach c - ausgenommen die Bezeichnung der Anschlußstelle - von der Landesregierung zu bestimmen sind. Es stellt sich in diesem Zusammenhang vor allem die Frage, ob eine derartige "Bestimmung" bescheidmäßig vorzunehmen ist und - zutreffendenfalls - welche Personen in einem solchen Fall antragsberechtigt sind und als Bescheidadressat in Betracht kommt.

Die Novellierung der Bestimmungen betreffend Radfahrer (Art. I Z. 26 bis 32) wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Lediglich zu Z. 32 (§ 68 Abs. 4 2. Satz StVO) ist auszuführen, daß die Berechtigung zum Abstellen von Fahrrädern auf dem Gehsteig zweckmäßigerweise nicht allein von der Gehsteigbreite, sondern auch davon abhängig zu machen wäre, daß hiedurch Fußgänger an der Benützung des Gehsteiges nicht behindert werden dürfen (dies könnte etwa dann der Fall sein, wenn das Fahrrad quer zum Gehsteig abgestellt wird oder wenn mehrere Fahrräder gleichzeitig auf dem Gehsteig nebeneinander abgestellt werden). Unklar ist auch die Regelung der Z. 29, wonach das Befahren von Gehsteigen (oder Gehwegen) durch Radfahrer zulässig ist, wenn sich aus "Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen" derartiges ergibt, da ein Straßenverkehrszeichen "Befahren des Gehsteiges (Gehweges) durch Radfahrer erlaubt" nicht existiert.

Die Neuregelung des Art. I Z. 38 ist aus Gründen der Verwaltungsökonomie dringend geboten und wird daher begrüßt.

Wenig sinnvoll erscheint hingegen die Regelung des Art. I Z. 39 (§ 95 Abs. 1 lit. a StVO), wonach nunmehr im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde die Handhabung der Verkehrspolizei auch auf Autobahnen in die Zuständigkeit dieser Behörde fallen soll, während in sonstigen Fällen die Handhabung der Verkehrspolizei auf der Autobahn gemäß § 94a Abs. 1 StVO der Landesregierung vorbehalten ist. Die Autobahn stellt eine Einheit dar. Dem entspricht die derzeit bestehende Einheitlichkeit in der Behördenzuständigkeit für diese Agende auf Autobahnen, die sich bewährt hat und nicht nach den Gemeindegrenzen aufgesplittert werden sollte. Die erläuternden Bemerkungen enthalten überdies keine näheren Ausführungen, aus welchem Grund ein Abgehen von der bisherigen Zuständigkeitsregelung erforderlich ist. Die für ein Wirksamwerden der neuen Zuständigkeit auch für die Bundespolizeidirektion Salzburg erforderliche Erlassung einer paktierten landesgesetzlichen Bestimmung im Sinne des Art. 15 Abs. 4 B-VG erscheint daher fraglich.

Zum Art. I Z. 40 ist anzumerken, daß durch die Regelung des § 96 Abs. 4 StVO eine an sich unbefriedigende Vermischung von straßenpolizeilichen und gewerberechtlichen Angelegenheiten bewirkt wird, weil von der Anzahl der straßenpolizeilich festgelegten Taxistandplätze die Zahl der nach gewerberechtlichen Vorschriften zu bewilligenden Taxikonzessionen abhängig ist. Aus ha. Sicht erscheint daher die bloße Berechtigung der Behörde, auch von Amts wegen tätig werden zu dürfen, nicht ausreichend zu sein. Vielmehr sollten im Gesetz auch bestimmte Mindestkriterien festgelegt werden, nach welchen sich die Anzahl der Taxistandplätze zu bestimmen hat.

Zum Art. I Z. 41 (§ 100 Abs. 3 StVO) ist festzustellen, daß nach dem VStG (§ 37a Abs. 2 VStG 1950 (i.d.F. der Novelle BGBl.Nr. 176/1983) die Einhebung einer vorläufigen Sicherheit nicht nur zur Abwendung einer Festnahme in Betracht kommt.

- 6 -

Vielmehr kommt diese Maßnahme auch bei Personen in Betracht, die auf frischer Tat betreten werden und bei denen eine Strafverfolgung offenbar unmöglich oder wesentlich erschwert sein wird. Aus ha. Sicht erschiene es zweckmäßig, auch diesen Fall im Rahmen der vorläufigen Sicherheit gemäß § 100 Abs. 3 StVO zu berücksichtigen.

Zum gegenständlichen Schreiben des Österr. Bundesfeuerwehrverbandes wird festgestellt:

- a) Zum Antrag auf Ausnahme von Halte- und Parkverboten im Sinne des § 24 Abs. 5 StVO 1960:

Es ist unbestritten, daß der Kommandant einer Feuerwehreinheit den Einsatz unmittelbar am Einsatzort zu leiten hat. Im Regelfall erreicht er den Einsatzort in einem Einsatzfahrzeug, kann also unmittelbar bis an den Einsatzort heranfahren.

Sollte ein Ortsfeuerwehrkommandant ausnahmsweise in einem Privatkraftfahrzeug zum Einsatzort fahren, ist zumeist auch ein direktes Erreichen des Einsatzortes und ein sanktionsloses Abstellen des Kraftfahrzeuges möglich, da er den Exekutivorganen bekannt ist.

Handelt es sich um einen Einsatz, der vom Abschnitts-, Bezirks- bzw. vom Landeskommendanten persönlich geleitet wird, werden diese in der Regel ebenfalls in einem Feuerwehrfahrzeug anfahren.

Für den Fall, daß höhere Kommandanten nur zur Information eintreffen, ist sicherlich ein den Vorschriften der StVO entsprechendes Abstellen des Kraftfahrzeuges zumutbar.

Eine Notwendigkeit für zusätzliche Ausnahmen vom Halte- und Parkverbot wird daher nicht gesehen.

- b) Geltung des Fahrverbotes für Lastkraftwagen gemäß § 42 StVO 1960 für Feuerwehrfahrzeuge:

Der Anregung des Bundesfeuerwehrverbandes, Feuerwehrfahrzeuge

(§ 2 Z. 28 KFG) generell vom Fahrverbot gemäß § 42 StVO 1960 auszunehmen, ist in Hinblick auf die Übungs- und Ausbildungstätigkeit der Feuerwehren auch an den Wochenenden zuzustimmen.

c) Freihaltung einer Fahrspur auf Autobahnen bei Verkehrsstau:

Aus § 46 Abs. 4 lit. d und e StVO 1960 ergibt sich, daß der Pannestreifen generell nicht befahren werden darf und auf ihm auch das Halten und Parken verboten ist.

Er wäre daher zur Benützung durch Einsatzfahrzeuge geeignet. Nicht gelöst werden kann hiedurch jedoch das Raumproblem bei Baustellen etc., in deren Bereich oft nur ein bis zwei Fahrstreifen zur Verfügung stehen, die bei Stauungen total blockiert sind.

d) Ausnahme vom Verbot des Befahrens von Fußgängerzonen:

Dieser Anregung des Bundesfeuerwehrverbandes ist mit Rücksicht auf die vielfältigen Aufgaben der Feuerwehren (auch außerhalb eines Katastropheneinsatzes) zuzustimmen.

e) Zu § 76b StVO 1960 (Wohnstraße):

Hiezu wird auf die oben stehenden Ausführungen zu lit. d verwiesen.

f) Verwendung von Blaulicht und Folgetonhorn bei Einsatzübungen:

Bei derartigen simulierten Ereignissen handelt es sich derzeit um keinen "Einsatz", welcher die Verwendung von Blaulicht und Folgetonhorn rechtfertigen würde. Außerdem kommt in einem solchen Fall die in § 26 Abs. 2 StVO 1960 vorgesehene Befreiung von Verkehrsverboten und Verkehrsbeschränkungen nicht in Betracht. Lediglich die Befreiung von Höchstgeschwindigkeiten, die nach kraftfahrrechtlichen Vorschriften vorgesehen sind, findet gemäß § 107 Abs. 2 KFG



- 8 -

1967 auffallenderweise auch auf Einsatzübungsfahrten Anwendung. Zudem vertritt das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die Ansicht, daß zum Zweck der Durchführung von Einsatzübungsfahrten von der Behörde Ausnahmegewilligungen für den Einzelfall zur Verwendung von Blaulicht und Folgetonhorn gemäß § 45 Abs. 2 StVO 1960 erteilt werden könnten. Dies führt naturgemäß dazu, daß häufig Behörden von den Feuerwehren mit Ansuchen um Erteilung derartiger Bewilligungen beansprucht werden, weshalb dem Ansinnen des Bundesfeuerwehrverbandes, die Verwendung von Blaulicht und Folgetonhorn generell auch bei Einsatzübungsfahrten zu gestatten, beigetreten wird.

g) Behinderung von Einsatzkräften durch parkende Kraftfahrzeuge von Neugierigen:

Das Problem der Behinderung der Einsatzkräfte durch neugierige und sensationshungrige Mitbürger ist sicherlich höchst aktuell. Die Normierung eines generellen Halteverbotes für unbeteiligte Fahrzeuge in dem vom Bundesfeuerwehrverband geforderten Umfang erscheint jedoch zum einen kaum administrabel und zum anderen teilweise auch verfassungsrechtlich nicht unbedenklich.

h) Feuerwehrezufahrten:

Aus ha. Sicht sollte überlegt werden, Feuerwehrezufahrten durch straßenpolizeiliche Maßnahmen gesondert zu kennzeichnen und für solche Stellen ein gesetzliches Verbot des Haltens und Parkens vorzusehen bzw. für Verstöße gegen dieses Verbot einen Abschleppatbestand nach § 89a Abs. 2a StVO 1960 zu schaffen.

Gleichschriften dieser Stellungnahme ergehen u.e. an die Verbindungsstelle der Bundesländer, an die übrigen Ämter der Landesregierungen und in 25 Ausfertigungen an das Präsidium des Nationalrates.

Für die Landesregierung:



Dr. Hueber

Landesamtsdirektor