



**REPUBLIK ÖSTERREICH**  
BUNDESMINISTERIUM  
FÜR WIRTSCHAFTLICHE ANGELEGENHEITEN

A-1011 Wien, Stubenring 1  
DVR 37 257  
Telex 111145 regeb a, 111780 regeb a  
Telefax 713 79 95, 713 93 11  
Telefon 0222/71100 Durchwahl  
Name/Tel.-Klappe des Sachbearbeiters:

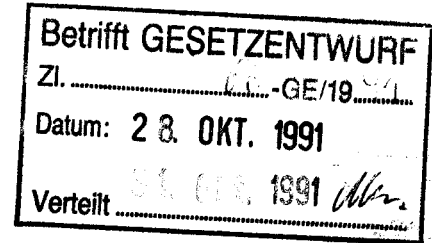
Geschäftszahl 15.191/3-Pr.7/91

MR. Dr. Benda

An das  
Präsidium des Nationalrates

Bitte in der Antwort die  
Geschäftszahl dieses  
Schreibens anführen.

Parlament  
1016    W i e n



Betreff:  
Entwurf einer 18. StVO-Novelle;  
Ressortstellungnahme

*Dr. Benda*

Das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten übermittelt die u.e. an das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr gerichtete Stellungnahme zum Entwurf einer 18. StVO-Novelle.

25 Beilagen

Wien, am 26. September 1991

Für den Bundesminister:

Dr. Benda

F.d.R.d.A.:



**REPUBLIK ÖSTERREICH**  
BUNDESMINISTERIUM  
FÜR WIRTSCHAFTLICHE ANGELEGENHEITEN

A-1011 Wien, Stubenring 1  
DVR 37 257  
Telex 111145 regeb a, 111780 regeb a  
Telefax 713 79 95, 713 93 11  
Telefon 0222/71100 Durchwahl  
Name/Tel.-Klappe des Sachbearbeiters:

Geschäftszahl 15.191/3-Pr.7/91

**MR. Dr. Benda/5003**

An das  
Bundesministerium für  
öffentliche Wirtschaft und Verkehr

Bitte in der Antwort die  
Geschäftszahl dieses  
Schreibens anführen.

Radetzkystr. 2  
1031 Wien

Betreff:

Entwurf einer 18. StVO-Novelle;  
Ressortstellungnahme  
zu Zl. 160.002/14-I/6-91

Das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten beehrt sich, zu dem o.a. Entwurf wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Ziffer 2: Die sogenannten Mehrzweckstreifen werden aus Gründen der Verkehrssicherheit abgelehnt.
2. Zu Ziffer 6: Der Kreuzungsbereich sollte nicht durch die Schnittpunkte der "Straßenränder", sondern durch die Schnittpunkte der "Fahrbahn­ränder" begrenzt werden.
3. Zu Ziffer 8: Die fast unmittelbar hintereinander erfolgende zweimalige Verwendung des Wortes "gegenüber" sollte aus sprachlichen Gründen unterbleiben.
4. Zu Ziffern 22 und 23: Die Novellierung der StVO sollte zum Anlaß genommen werden, den Vorrang in Kreisverkehrsanlagen derart zu regeln, daß stets der auf der Kreisfahrbahn fließende Verkehr gegenüber dem von den Zufahrten kommenden Verkehr bevorrangt ist (also kein Rechtsvorrang gilt).
5. Zu Ziffer 24: Problematisch erscheint die in § 20 Abs. 2 Z. 3 gewählte uneingeschränkte Formulierung "Straßen mit mindestens 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung", da oft nur kurze

- 2 -

Streckenstücke mit zusätzlichen Spuren ausgestattet sind und die vorgesehene Regelung einen - für die Lenker unzumutbaren - ständigen Wechsel der zulässigen Geschwindigkeit implizieren würde, zumal für die Lenker oftmals gar nicht einfach einzuschätzen sein wird, wie viele Fahrstreifen eine Straße aufweist (z.B. Kriech-, Abbiege-, Busspuren). Die Definition jener Straßen, auf denen 100 km/h erlaubt sind, sollte daher präzisiert werden.

6. Zu Ziffer 44: Die Regelung der Ziffer 44, wonach das Rechtsabbiegen auch bei rotem Licht erlaubt sein soll, wird aus Gründen der Verkehrssicherheit abgelehnt. Außerdem könnte diese Regelung die (wie jüngste Überprüfungen in Wien ergeben haben) ohnehin viel zu große Bereitschaft zur Mißachtung des Rotlichtes weiter fördern.

7. Zu Ziffer 39 und 86: Völlig unklar bleibt, welche Rechte und Pflichten einem "Sponsor" dann zukommen sollen, wenn die vom "Sponsor" finanzierten Verkehrszeichen oder sonstigen Einrichtungen verändert, ausgetauscht oder entfernt werden müssen. Die Aufmerksamkeit der Lenker wird durch Werbungen unnötig abgelenkt. Es ist darin ein negativer Einfluß auf die Verkehrssicherheit zu erblicken. Die Bestimmung des § 82 Abs. 3 lit. g StVO sollte nicht zuletzt wegen dieser gravierenden Folgewirkungen ersatzlos entfallen (ebenso der Hinweis auf sie in § 31 Abs. 2 StVO).

8. Zu Ziffern 63 bis 68, 104: Durch das Auswechseln der Verkehrszeichen für Geschwindigkeitsbeschränkungen und für Mindestgeschwindigkeiten entstehen im Bereich der Bundesstraßenverwaltung Kosten in Höhe von geschätzt 40 Mio. S, die überdies in einem Übergangszeitraum von nur 6 Jahren aufgebracht werden müßten. Bei Erstreckung der Übergangsfrist auf bisher übliche 10 Jahre würden die Kosten geringer, da die Lebensdauer der Verkehrszeichen ohnedies nur 10 bis 15 Jahre beträgt.

Das Weglassen der Maßeinheit "Kilometer" ab Ziffer 63 (bis 71) wird abgelehnt, dies deshalb, da hiedurch insbesondere keine Verbesserung erblickt werden kann und sich nur Kosten ergeben. Im übrigen kann auch darauf verwiesen werden, daß die vorgesehene Geschwindigkeitsbeschränkung u.U. Touristen, die eine Angabe in

"Meilen" gewohnt sind, nicht entsprechend nahe gebracht werden kann.

9. Zu Ziffern 77 und 104: Die Umstellung der Bodenmarkierungen von gelber auf weiße Farbe erfordert einen erheblichen finanziellen Aufwand während der Umstellungsphase (nach bisherigen Schätzungen etwa 200 bis 300 Millionen Schilling). Nähere Untersuchungen hiezu werden zur Zeit vom Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten durchgeführt. Sobald diese vorliegen, wird eine Verständigung des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr erfolgen.

10. Zu Ziffer 78: Der Entfall des § 55, Abs. 9 StVO wird nicht gutgeheißen, da es nach wie vor Bodenmarkierungen gibt, welche keine Verordnung ausdrücken.

Darüber hinaus regt das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten an, noch folgende Änderungen der StVO vorzunehmen:

1. § 2 StVO: Eine Definition der Begriffe "Autobahn" und "Autostraße" sollte in die Begriffsbestimmungen aufgenommen werden.

2. § 53 StVO: Das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten befürwortet das zur Frage der Hinweiszeichen auf Autobahnen ergangene Schreiben der Forschungsgesellschaft für das Verkehrs- und Straßenwesen.

3. § 97 Abs. 5 StVO: Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wurde bereits mehrfach ersucht (Schreiben des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten vom 6. August 1990, Zahl 801.300/29-VI/1-89, und Schreiben der Verbindungsstelle der Bundesländer vom 20. November 1990, Zahl VST-1114/16), im Rahmen einer StVO-Novelle die Möglichkeit der Anhaltung von Fahrzeugen zum Zwecke von Verkehrserhebungen im Auftrag von Straßenerhaltern vorzusehen. Es sollte daher vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr der vom Bundesministerium für Inneres gemachte Vorschlag aufgegriffen

- 4 -

werden, eine entsprechende Neufassung des § 97 Abs. 5 StVO zu erarbeiten.

4. Es wird darauf hingewiesen, daß die vom ho. Ressort betriebene Aufnahme der "Exit"-Tafeln keine Berücksichtigung im vorliegenden Entwurf der StVO-Novelle findet. Die Aufnahme einer entsprechenden Bestimmung wird daher neuerlich begehrt.

Abschließend wird festgehalten, daß durch die vorgesehene Novelle der StVO für Bund, Länder und Gemeinden Kosten in Höhe von einigen 100 Mio. S entstehen. Die im Vorblatt getroffene Aussage, bei Verwirklichung der Novelle würden keine zusätzlichen Kosten entstehen, ist angesichts der prekären Budgetsituation und in Anbetracht der obigen Ausführungen eine grobe Irreführung und strikt zurückzuweisen.

Dem Präsidium des Nationalrates werden u.e. 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme übermittelt.

Wien, am 26. September 1991

Für den Bundesminister:

Dr. Benda

F.d.R.d.A.:

