



REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Umwelt,
Jugend und Familie

SEKTION II

Zl. 14 4641/1-II/5/91

A-1020 Wien, Untere Donaustraße 11

Telefon: (0222) 211 32-0

Durchwahl: 2043

Telefax Nr. (Sektion II):

(0222) 211 32 / 2008

DVR:0441473

sachbearbeiter: Becker

Wien, am 3. Dezember 1991

An das
Präsidium
des Nationalrates

Rathaus
1017 Wien

Betrifft	GESETZENTWURF
Zl.	14 4641/1-II/5/91
Datum:	1 1. DEZ. 1991
	12. Dez. 1991
Verteilt	

Klaus Grabner

Betrifft: Stellungnahme des Bundesministeriums
für Umwelt, Jugend und Familie zum
Entwurf einer 18. StVO-Novelle

In der Beilage übermittelt das Bundesministerium für Umwelt,
Jugend und Familie seine Stellungnahme zum gegenständlichen
Entwurf des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und
Verkehr in 25-facher Ausfertigung.

Beilagen

Für die Bundesministerin:
U n t e r p e r t i n g e r

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Altenburger



REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für Umwelt,
Jugend und Familie

SEKTION II

Zl. 14 4641/1-II/5/91

A-1020 Wien, Untere Donaustraße 11

Telefon: (0222) 211 32-0

Durchwahl: 2043

Telefax Nr. (Sektion II):

(0222) 211 32 / 2008

DVR:0441473

sachbearbeiter: Becker

Wien, am 3. Dezember 1991

An das
Bundesministerium für
Öffentliche Wirtschaft und Verkehr

Radetzkystraße 1
1031 Wien

Betrifft: Stellungnahme des BMUJF zum Entwurf eines
Bundesgesetzes, mit dem die Straßenver-
kehrsordnung 1960 geändert wird
(18. StVO-Novelle)

Allgemeines:

Das Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie begrüßt
den gegenständlichen Gesetzesentwurf.

Neben den Erfordernissen des Umweltschutzes, wie zum Beispiel
der Förderung des Radfahrverkehrs als umweltfreundliche Al-
ternative zum motorisierten Verkehr - insbesondere die syste-
matische Angleichung der Bestimmungen über die Schutzwege an
jene der Radfahrerüberfahrten und die Aufhebung bzw. Locke-
rung von Radfahrverboten - und der Vorrang des öffentlichen

Verkehrs, sind auch die Erhöhung der Verkehrssicherheit und eine bessere Integration von Behinderten in das Verkehrsgeschehen sowie vermehrte Rücksichtnahme auf Kinder durchaus Anliegen des Bundesministeriums für Umwelt, Jugend und Familie.

Es bleibt allerdings dahingestellt, ob mit den im Entwurf erkennbaren Maßnahmen der Radfahrverkehr auch tatsächlich durchgehend gefördert werden wird. Insbesondere ist zu befürchten, daß infolge der Vorrangregelung für den fließenden Verkehr gegenüber Radfahrern, die von Radfahranlagen kommen (§ 19 Abs. 6a), der Trend verstärkt wird, daß Radfahrer auch bei Vorhandensein eines Radweges bzw. Geh- und Radweges die Fahrbahn benützen. Eine damit verbundene Erhöhung des Gefährdungspotentials für beide Arten von Verkehrsteilnehmern wäre die unerwünschte Folge.

Schließlich soll anlässlich der notwendigen Diskussion rund um Fragen des Radfahrens in der Stadt auf die Bedeutung der Planung und Verkehrserziehung hingewiesen werden. Die Anzahl der Fahrradunfälle mit tödlichem Ausgang und die zunehmenden Kollisionen zwischen Fußgängern und Radfahrern unterstreichen die Notwendigkeit von verstärkten Maßnahmen auf dem Gebiet der Planung und Koordination des Verkehrs in diesem Sektor, insbesondere von klaren Vorrangregelungen und durchgängig deutlich erkennbaren Widmungen der Verkehrsflächen.

Zu einzelnen Bestimmungen:

Zu § 2 Abs. 1 Ziffer 7a:

Die Einführung von Mehrzweckfahrstreifen, die der Erweiterung des Radfahrverkehrs zu Gute kommen soll, könnte (v.a. aus der Sicht des Radfahrers) ein neues Gefahrenpotential mit sich bringen und sollte daher noch einmal überdacht werden.

Zu § 3 Abs. 2:

Die Einführung eines Abs. 2, mit dem das Verhalten gegenüber Personen, für die der Vertrauensgrundsatz nicht gilt, geregelt wird, ist positiv zu bewerten.

Zu § 19 Abs. 6a:

Auf die Bemerkungen im allgemeinen Teil der Stellungnahme hinsichtlich der Nachrang-Regelung für Radfahrer, die von Radfahranlagen kommen, wird hingewiesen.

Zu § 20 Abs. 2:

Begrüßt wird insbesondere die grundsätzliche Geschwindigkeitsbeschränkung außerhalb des Ortsgebietes auf 80 km/h.

Unter dem Gesichtspunkt der Luftreinhaltung wäre jedoch auch eine generelle Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h für die Benutzung von Autobahnen wünschenswert.

Zur Begründung kann auf Berechnungen des Institutes für Verkehrsplanung der TU Wien verwiesen werden, wonach ein solches Tempolimit (80/100 km/h) bis zum Jahre 1996 eine Reduktion der NO_x-Ausstoßes um ca. 2 % bezogen auf die Kfz-Emissionen des Jahres 1985 bewirken würde.

Diese Verminderung der Schadstoffemission darf nicht gering eingeschätzt werden, weil die vom ho. Ressort geforderte Reduktion der Emissionen von Ozon-Vorläufersubstanzen - zu denen im hohen Maße NO_x zählt - auf 70 % des Standes von 1985 bis zum Jahre 2005 nur erreicht werden kann, wenn alle vertretbaren Möglichkeiten einer Herabsetzung des Schadstoffausstoßes ausgeschöpft werden. Auf den 1. Bericht des Arbeitskreises Ozon-Strategie, der in den nächsten Wochen veröffentlicht wird, darf in diesem Zusammenhang hingewiesen werden.

Zu § 29 b Abs. 2:

Dieser Absatz sollte sprachlich verbessert werden. Es wäre folgende Formulierung denkbar:

"Ferner dürfen Fahrzeuge, die von stark gehbehinderten Personen selbst gelenkt oder als Mitfahrer benützt werden,... geparkt werden."

Zu § 42 Abs. 6 und 7:

Positiv zu sehen sind die grundsätzliche Geschwindigkeitsbeschränkung und das Fahrverbot zwischen 22.00 und 5.00 Uhr für bestimmte LKW. Dies könnte zu einem verstärkten Einsatz lärmarmen Kraftfahrzeuge führen.

Zu § 44 iVm. § 43 Abs. 2:

Mit Wirkung vom 1. 1. 1989 verfügt der Bund über die Zuständigkeit zur Gesetzgebung und Vollziehung für die "Luftreinhaltung, unbeschadet der Zuständigkeit der Länder für Heizungsanlagen" (Art. 10 Abs. 1 Z 12 B-VG). Diese Kompetenz kommt in der taxativen Aufzählung des Art. 102 Abs. 2 B-VG nicht vor und ist daher grundsätzlich in mittelbarer Bundesverwaltung zu besorgen.

Der Luftreinhalt-Bundeskompetenz entsprechende Regelungen finden sich im § 43 Abs. 2 StVO, der bestimmt, daß zur "Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe, wenn und so weit es zum Schutz der Bevölkerung oder der Umwelt oder aus anderen wichtigen Gründen erforderlich ist" die Behörde durch Verordnung Verkehrsbeschränkungen oder -verbote (lit. a), Routenbindungen (lit. b) oder Hupverbote (lit. c) zu erlassen hat. Der nachfolgende § 44, der Bestimmungen über die Kundmachung von Verordnungen gemäß § 43 enthält, sieht aber auch in der Fassung der 18. StVO-Novelle als Verordnungsgeber ausdrücklich nur den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und

Verkehr, die Landesregierung oder die Bezirkshauptmannschaften vor. Da jedoch die von dieser Verordnungsermächtigung erfaßten Bereiche im genannten § 43 Abs. 2 nunmehr zufolge der neuen umfassenden Bundeskompetenz in Luftreinhalteangelegenheiten in mittelbarer Bundesverwaltung zu vollziehen sind, wäre statt der Landesregierung der Landeshauptmann als Vollzugsbehörde in diesen Angelegenheiten anzuführen.

Zu § 45 Abs. 2:

Bei dieser Änderung wird begrüßt, daß bei Erteilung einer Ausnahmegewilligung nicht nur auf die betroffene Bevölkerung, sondern auch verstärkt auf die Belange der Umwelt Rücksicht zu nehmen ist.

Zu § 64 Abs. 1 und 2:

Auch hier ist positiv anzumerken, daß die Berücksichtigung der Umwelt ein Kriterium für die Erteilung der Bewilligung für sportliche Veranstaltungen auf Straßen sein wird.

Zu § 82 Abs. 3 Punkt f:

In Angleichung an die Termine des Abfallwirtschaftsgesetzes sollte der Ausdruck "Müllgefäße" durch "Abfallgefäße" ersetzt werden.

Abschließend darf auf folgende Schreibfehler im Entwurf aufmerksam gemacht werden:

In § 5 Abs. 3, 1. Satz, 5. Zeile heißt es statt "im Betrieb nehmen" richtig "in Betrieb nehmen",

in § 5 Abs. 3 letzter Satz fehlt nach "sind ferner berechtigt" ein Beistrich,

in § 97 Abs. 1, 5. Zeile heißt es statt "diese" richtig "dieses",

- 6 -

in § 97 Abs. 2, 6. Zeile heißt es statt "sonstige" richtig
"sonstigen".

Für die Bundesministerin:
U n t e r p e r t i n g e r

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Blumberger