



**REPUBLIK ÖSTERREICH**  
BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ

GZ 53.002/58-I.2/1996

An das  
Präsidium des  
Nationalrats

Wien

Museumstraße 7  
A-1070 Wien

Briefanschrift  
A-1016 Wien, Postfach 63

Telefon  
0222/52 1 52-0\*

Telefax  
0222/52 1 52/2727

Fernschreiber  
131264 jusmi a

Teletex  
3222548 = bmjust

Betrifft	GESETZENTWURF
Zi.	43-GE/19 P6
Datum:	23. JULI 1996
Verteilt	23.7.96

Sachbearbeiter

Klappe

(DW)

*D. Klausgraber*

**Betrifft:** Stellungnahme des Bundesministeriums für Justiz zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird.

Das Bundesministerium für Justiz beehrt sich, mit Beziehung auf die Entschliebung des Nationalrates vom 6. Juli 1961 25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zu dem oben angeführten Gesetzesentwurf zu übermitteln.

18. Juli 1996

Für den Bundesminister:

Kathrein

**Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:**





**REPUBLIK ÖSTERREICH**  
BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ

GZ 53.002/58-I.2/1996

An das  
Bundesministerium für  
Wissenschaft, Verkehr  
und Kunst

W i e n

Museumstraße 7  
A-1070 Wien

Briefanschrift  
A-1016 Wien, Postfach 63

Telefon  
0222/52 1 52-0\*

Telefax  
0222/52 1 52/2727

Fernschreiber  
131264 jusmi a

Teletex  
3222548 = bmjust

Sachbearbeiter

Klappe (DW)

**Betrifft:** Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird.

zu Zl. 160.004/11-I/B/6-96

Das Bundesministerium für Justiz beehrt sich, mit Beziehung auf das Schreiben vom 10. Juni 1996 zu dem oben angeführten Gesetzesentwurf wie folgt Stellung zu nehmen:

**Zu Z 2 des Entwurfs:**

Die Erläuterungen begründen den vorgesehenen Entfall der unmittelbar an einen Schutzweg angrenzenden "Quermarkierung" einer Radfahrerüberfahrt mit der Beseitigung der in der Praxis immer wieder auftretenden Platzprobleme für Radfahrer. Außer acht bleibt, daß der als nicht notwendig angesehenen (Quer-)Markierung auch eine gewisse (Schutz-)Funktion zukommen könnte. Die in Rede stehende Markierung trägt wohl dazu bei, daß zwischen den die Fahrbahn auf dem Schutzweg überquerenden Fußgängern (ihnen steht der Schutzweg in seiner gesamten Breite zur Verfügung) und den Radfahrern, die die Fahrbahn auf der an den Schutzweg angrenzenden Radfahrerüberfahrt überqueren, ein Mindestseitenabstand (in der Breite der Quermarkierung) eingehalten wird (eine Radfahrerüberfahrt ist wohl zwischen den

sie auf beiden Seiten begrenzenden Quermarkierungen und nicht auch auf diesen zu überqueren).

**Zu Z 5 des Entwurfs:**

Das Bundesministerium für Justiz begrüßt die geplante Herabsetzung des Alkohollimits von 0,8 Promille auf 0,5 Promille. Insbesondere im Hinblick auf die exponentielle Steigerung des Ausmaßes der alkoholbedingten Beeinträchtigung und der damit verbundenen Unfallgefahr erscheint die nunmehr angestrebte Grenze sachgerecht.

**Zu Z 6 des Entwurfs:**

Prinzipiell bestehen auch gegen die Erweiterung der Möglichkeit, vermutlich alkoholisierte Personen ärztlich untersuchen zu lassen, keine Einwände. Erwägenswert wäre jedoch, in die Textierung der Bestimmung eine Wendung einzufügen, die die Straßenaufsichtsorgane verpflichtet, sich vor der Verbringung einer alkoholverdächtigen Person mit dem jeweiligen diensthabenden Arzt einer öffentlichen Krankenanstalt in Verbindung zu setzen bzw. sich zu vergewissern, daß dieser die Physikatsprüfung abgelegt hat. Der Beginn der zwischen Gedankenstrichen stehenden Passage könnte demnach folgendermaßen lauten: "- sofern sich die Organe der Straßenaufsicht vergewissert haben, daß dieser eine Physikatsprüfung ....".

**Zu Z 7 des Entwurfs:**

Im Hinblick auf die schon bisher demonstrative Aufzählung der Zwangsmaßnahmen besteht gegen die ausdrückliche beispielsweise Anführung des Anlegens von Radklammern kein Einwand.

**Zu Z 8 des Entwurfs:**

Eine "Radfahranlage" (unter diesem "Sammelbegriff" versteht der § 2 Z 11b StVO einen Radfahrstreifen, einen Mehrzweckstreifen, einen Radweg, einen Geh- und Radweg oder eine Radfahrerüberfahrt) soll nach dem § 8a Abs. 2 des Entwurfs, sofern es sich nicht um einen Radfahrstreifen (nach § 2 Z 7 StVO) handelt, grundsätzlich in

beiden Fahrtrichtungen befahren werden dürfen. Das Befahren eines Radfahrstreifens soll hingegen nur in der dem angrenzenden Fahrstreifen entsprechenden Fahrtrichtung erlaubt sein.

Diese Regelung ist grundsätzlich - auch im Lichte der höchstrichterlichen Judikatur (s. OGH 25.3.1992, 2 Ob 9/92, veröffentlicht in ZVR 1992/142) - zu begrüßen. Es müßte aber sichergestellt sein, daß sich nicht nur auf einer Seite, sondern auf beiden Seiten der Fahrbahn Radfahrstreifen befinden; es sollte den Radfahrern auch weiterhin möglich sein, ohne - nur schwer überschaubare - Umwege zu ihrem Ausgangspunkt zurückkehren zu können.

Im übrigen scheint die vorgeschlagene Regelung dann nicht hinreichend, wenn sich auf beiden Seiten einer Einbahnstraße Radfahrstreifen befinden. Diese könnten nach dem Wortlaut der Bestimmung dann nur in der gleichen Richtung, und zwar in der Fahrtrichtung des Einbahnverkehrs befahren werden.

#### **Zu Z 11 des Entwurfs:**

Der § 12 Abs. 5 läßt in der Fassung des vorliegenden Entwurfs jene einschränkende Klausel des geltenden § 12 Abs. 5 StVO vermissen, nach der den Lenkern später ankommender einspuriger Fahrzeuge ein Vorfahren zwischen den bereits angehaltenen Fahrzeugen unter anderem nur dann erlaubt ist, wenn für das Vorfahren ausreichend Platz vorhanden ist. Auch in den Erläuterungen finden sich keine Anhaltspunkte, warum von dieser gesetzlichen Voraussetzung für ein Vorfahren Abstand genommen werden soll. Es drängt sich daher der Verdacht auf, daß es sich hierbei um ein redaktionelles Versehen handeln könnte, zumal die in Rede stehende Klausel eine notwendige Voraussetzung für ein gefahrloses Vorbeibewegen einspuriger Fahrzeuge zwischen oder neben den bereits angehaltenen Fahrzeugen zu sein scheint.

#### **Zu Z 12 des Entwurfs:**

Im Sinne einer (weiteren) Erhöhung der Sicherheit der Fußgänger im

Straßenverkehr sollte überlegt werden, den vorgeschlagenen § 13 Abs. 4 auch auf Schienenfahrzeuge auszudehnen.

**Zu Z 20 des Entwurfs:**

Der vorgeschlagene § 43 Abs. 1b scheint nicht ganz stimmig; einerseits ist von der "Durchführung von Arbeiten kürzerer Dauer" die Rede; andererseits scheinen einzelne der den Organen der Straßenaufsicht oder des Straßenerhalters diesfalls zugestandenen und im § 43 Abs. 1 lit. b) Z 1 und 2 genannten Maßnahmen, insbesondere das Anbringen von Bodenmarkierungen, eine doch etwas längere Arbeitsdauer vorauszusetzen.

**Zu Z 31 des Entwurfs:**

Nach dem § 66 Abs. 3 des Entwurfs kann bei Rennfahrrädern, die nur bei Tageslicht und guter Sicht verwendet werden, die mit Verordnung gemäß § 66 Abs. 2 Z 1 des Entwurfs festzulegende Ausrüstung einspuriger Fahrräder, insbesondere die Fahrzeugbeleuchtung betreffend, entfallen.

Die Beschränkung dieser Ausnahme auf Rennfahrräder scheint jedoch zu eng. Sie erscheint auch sachlich nicht gerechtfertigt iS des Art. 7 B-VG, zumal es doch auf die Verwendung des Fahrrades bei Tageslicht ankommen muß und nicht auf seine Beschaffenheit. Zumindest sollte die vorgesehene Ausnahme auch auf Geländefahrräder (Mountainbikes) ausgeweitet werden: Für (An-)Fahrten in das Gelände wird sich eine Benützung von Straßen im Sinne der StVO oftmals nicht vermeiden lassen. Dessen ungeachtet werden Geländefahrräder gewöhnlich von den Herstellerfirmen nicht mit einer Beleuchtungseinrichtung ausgestattet, zumal diese den Belastungen kaum standhalten würde, die mit Fahrten im Gelände verbunden sein können.

**Zu Z 41 des Entwurfs:**

Die vorgeschlagene Regelung gibt (auch) zu bedenken, daß durch sie nicht nur die Sicherheit des Radfahrverkehrs, sondern auch jene des Fußgängerverkehrs

erheblich beeinträchtigt wird. Der letzte Satzteil des vorgeschlagenen § 88a Abs. 1 StVO ("wenn ..... behindert werden") sollte zweckmäßigerweise in den Einleitungssatz vorgezogen werden, zumal sowohl in Wohnstraßen als auch auf Radfahranlagen eine Gefährdung oder Behinderung von Fußgängern unterbleiben sollte.

Im übrigen wird darauf hingewiesen, daß in den Z 16 und 48 des Entwurfs anstatt vom Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst (noch) vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die Rede ist.

25 Ausfertigungen der Stellungnahme wurden dem Präsidium des Nationalrats übermittelt.

18. Juli 1996

Für den Bundesminister:

Kathrein

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:

