

AMT DER O.Ö. LANDESREGIERUNG

Verfassungsdienst

Verf - 300115/119 - ZA

A-4010 Linz, Klosterstraße 7

DVR.0069264

Linz, am 18. Juli 1996
 Bearbeiterin: Mag. Zahradnik
 Tel.: (0732) 7720/1173
 Fax: (0732) 7720/1668

via Tele fax!

An das

Bundesministerium für Wissenschaft,
 Verkehr und Kunst
 Verwaltungsbereich Verkehr und
 öffentliche Wirtschaft
 Radetzkystraße 2
 1031 Wien

Betrifft GESETZENTWURF	
Zl.	43-GE/19.96
Datum: -	7. AUG. 1996
Verteilt	8. 8. 96 J.S.

Dr. Klausgraber

Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung
 1960 geändert wird, Entwurf - Stellungnahme
 (Zu GZ 160.004/11-I/B/6-96 vom 10. Juni 1996)

Das Amt der o.ö. Landesregierung beehrt sich, zu dem mit der Note vom 10. Juni 1996 versand-
 ten Gesetzentwurf wie folgt Stellung zu nehmen:

I. Allgemeines:

1. Aus der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes und des Europäischen Gerichtshofes für Menschenrechte ergeben sich zwei Probleme im Zusammen-
 hang mit der Straßenverkehrsordnung, mit denen sich der Gesetzgeber ausein-
 andersetzen sollte:

Der Verfassungsgerichtshof hat in seinem Erkenntnis vom 4. Dezember 1995, G 276/94-10, ausgeführt, daß es bedenklich wäre, die Anwendung des § 20 VStG bei der Strafbemessung vollkommen auszuschließen. Gemäß § 100 Abs. 5 StVO 1960 finden jedoch bei Verwaltungsübertretungen nach § 99 Abs. 1, 2 oder 2a die Bestimmungen der §§ 20, 21 und 50 VStG keine Anwendung. Weiters hat der EGMR in seiner Entscheidung vom 23.10.1995, 33/1994/480/562, fest-

- 2 -

gestellt, daß die Bestrafung nach § 81 Z. 2 StGB und nach § 99 Abs. 1 dem Verbot der "Doppelbestrafung" widerspricht.

2. Zu den mit der vorliegenden Novelle verbundenen Kosten ist zu bemerken, daß durch die Senkung der Promillegrenzen mit einer Zunahme der Verwaltungsverfahren und daher mit einer steigenden Belastung der Bezirkshauptmannschaften und der unabhängigen Verwaltungssenate zu rechnen ist.

II. Im Besonderen:

1. Zu Z. 4 (§ 2 Z. 13):

Es wird vorgeschlagen, die Arbeitsfahrt wie folgt zu definieren:

"Eine für die Straßenpflege, Straßenreinigung und für sonstige Erhaltungsarbeiten durchgeführte Fahrt, die vorwiegend darauf ausgerichtet ist, gleichartige Arbeiten von einem sich langsam fortbewegenden Arbeitsfahrzeug aus zu verrichten."

Begründung:

a) Das Abstellen auf das Fahrzeug des Straßendienstes könnte mißverstanden werden, weil Pflege-, Reinigungs- und Erhaltungsarbeiten vermehrt von Dritten durchgeführt werden, die vom Straßenerhalter beauftragt sind.

b)"Sonstige Erhaltungsarbeiten": Neben waschen, kehren und mähen werden auch andere Erhaltungsarbeiten vom fahrenden Fahrzeug aus durchgeführt, wie z.B.: Bodenmarkierungsarbeiten, Gräben räumen, Fugenvergußarbeiten und Winterdienstarbeiten, wie Schneestangen setzen, Schneeräumung und -streuung.

c)"vorwiegend": Auch bei einem Einsatz von Mäh-, Kehr- und sonstigen Fahrzeugen ist eine manuelle Nachbearbeitung unerlässlich.

d) "gleichartige Arbeiten von einem sich langsam fortbewegenden Arbeitsfahrzeug": Diese Textierung dient zur Verdeutlichung, daß es sich hier um langsam

weiterbewegende Arbeitsvorgänge handelt, wobei die Tätigkeit im Zuge eines Straßenabschnittes gleichbleibt, Ort und Zeit sich jedoch laufend ändern.

2. Zu Z. 6 (§ 5 Abs. 5):

Die Aufnahme der Ärzte in Krankenhäusern mit Physikatsprüfung in diese Bestimmung wird begrüßt. Die Alkoholuntersuchung im ländlichen Raum insbesondere zur Nachtzeit stößt häufig auf Probleme, wenn ein Amtsarzt oder Gemeindefeldarzt nicht erreichbar ist. Aber auch die Anfahrtswegstrecken zu den Krankenanstalten sind oft weit und die Nachtdienste werden häufig mit Turnusärzten besetzt. Weiters besteht kein Zwang, daß die Krankenhausärzte eine Physikatsprüfung absolvieren. Es wird daher zu überlegen gegeben, ob nicht eine Vorführung zum nächsten diensthabenden Arzt normiert werden könnte.

Weiters könnte überlegt werden, einen Gegenbeweis bei Alkotestverweigerung zuzulassen. Es kommt in der Praxis häufig vor, daß ein Proband durch unzureichendes Beatmen des Alkomaten (bei ausreichendem Volumen und ausreichender Zeit) kein gültiges Ergebnis zustande bringt (unregelmäßige Atmung oder Stotteratmung) und somit in der Regel nach der vierten Beblasung (so die Erlässe) das Tatbild der Verweigerung setzt, obwohl durch eine darauffolgende, selbst in Auftrag gegebene Blutabnahme mitunter festgestellt wird, daß die relevanten Grenzwerte nicht erreicht werden. Es sollte also der "konkludente" Verweigerer nicht schlechter gestellt werden als eine Person, bei der eine Untersuchung nach § 5 Abs. 2 bereits eine Alkoholbeeinträchtigung ergeben hat.

3. Zu Z. 10 (§ 9 Abs. 6):

Wie die Hinweiszeichen gemäß § 9 Abs. 6 aussehen könnten, sollte im § 53 dargestellt werden, sodaß eine in Österreich einheitliche Beschilderung gewährleistet ist.

4. Zu Z. 11 (§ 12 Abs. 5):

Das Vorbeifahren an bereits angehaltenen Fahrzeugen an Kreuzungen, Straßengen, schienengleichen Eisenbahnübergängen und dergleichen soll nun auch Moped- und Motorradfahrern erlaubt sein. Eine derartige Regelung wird als Sicherheitsrisiko angesehen und ist daher abzulehnen.

5. Zu Z. 12 (§ 13 Abs. 4):

Trotz der Bestimmung des § 76 Abs. 1 StVO 1960 dürfte es bei Befolgung dieser Regelung für den Lenker eines Fahrzeuges nahezu unmöglich sein, während verkehrsfrequenterer Zeiten einzubiegen. Im praktischen Vollzug könnte es insofern Probleme geben, als fraglich scheint, für welchen räumlichen Bereich die Regelung gelten soll, zumal eine Abgrenzung in der Form eines Schutzweges nicht vorgesehen ist.

Da durch die Novelle nunmehr auch Rollschuhfahrer erfaßt werden, sollte das Verhältnis dieser Bestimmung in bezug auf Rollschuhfahrer klargestellt werden.

6. Zu Z. 14 (§ 26a Abs. 1):

Diese Bestimmung bedeutet eine Verwaltungsvereinfachung und wird daher befürwortet.

7. Zu Z. 16 (§ 29b):

Künftig wird auf dem sogenannten "Gehbehindertenausweis" das polizeiliche Kennzeichen des Kraftfahrzeuges, welches von einer dauernd stark gehbehinderter Person gelenkt wird, nicht mehr eingetragen. Die Gefahr des Mißbrauchs dieses Ausweises (z.B. Weitergabe an Bekannte) ist nicht von der Hand zu weisen.

8. Zu § 32 Abs. 1:

Hinsichtlich der Kostentragung für die Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs wird folgende Textierung vorgeschlagen:

"(1) Die Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs sind, sofern sich aus den folgenden Absätzen nichts anderes ergibt, vom Straßenerhalter auf seine Kosten anzubringen und zu erhalten. Die Erhaltung der Einrichtungen umfaßt auch ihre allenfalls notwendige Beleuchtung.

(1a) Die Kosten der Errichtung und Erhaltung von Verkehrsampeln sowie gelblinkenden Ampeln für die Absicherung von Schutzwegen sind:

- a) an Kreuzungen mit Bundesstraßen vom Bund
 - b) an Kreuzungen mit Landesstraßen vom Land, wenn der Bund als Straßenerhalter nicht beteiligt ist,
 - c) und an Kreuzungen mit Gemeindestraßen von der Gemeinde, wenn der Bund und das Land als Straßenerhalter nicht beteiligt sind,
- zu tragen. Der jeweilige Kostenträger (Bund, Land oder Gemeinde) ist sowohl für die Errichtung als auch Erhaltung dieser Einrichtungen zuständig.

(1b) Die Stromanschlußkosten und die laufenden Stromkosten für die im Abs. 1a angeführten Verkehrsampeln und gelblinkenden Ampeln sind jedoch von der Gemeinde zu tragen. Verläuft eine Gemeindegrenze durch eine dieser Einrichtungen, so sind diese Kosten zu gleichen Teilen aufzuteilen.

(1c) Hinsichtlich des Hinweiszeichens "Gottesdienste" gilt § 53 (Abs. 1 Z. 3a) und hinsichtlich der Hinweiszeichen "Pannenhilfe", "Verkehrsfunk" und "Tankstelle" § 84 Abs. 1.

Begründung:

Die geänderte Kostenaufteilung für Errichtungs-, Erhaltungs- und Betriebskosten von Verkehrsampeln ist erforderlich, damit

- a) die Ermittlungen und häufigen Änderungen der prozentuellen Kostenteilungsschlüsseln sowie allfällige Berufungsverfahren bezüglich der Höhe der Kostenteilung entfallen könnten,
- b) die zahlreichen arbeitsintensiven Beitragseinforderungen für die Errichtung der Verkehrsampeln und die jährlichen Kostenvorschreibungen für die Erhaltung und den Betrieb der Verkehrsampeln entfallen könnten, einschließlich der Verrechnung der sog. FAG-Pauschale bei Bundesanlagen,
- c) die Ermittlung des Kostenteilungsschlüssels im Zuge der Projekterstellung erst gar nicht notwendig wird, weil z.B. eine einmündende Straße erst errichtet werden muß oder der Straßenverkehr erst nach der Errichtung einer Verkehrsampel umgelagert werden kann,
- d) eine Vorfinanzierung durch Bundes- oder Landesmittel nicht mehr erforderlich ist, weil die Stromanschluß- und die Stromkosten von der Gemeinde direkt an das Elektrizitätsversorgungsunternehmen (EVU) zu bezahlen sind und in der Folge das Erhaltungsbudget der Bundes- und Landesstraßenverwaltung durch die Vorfinanzierung nicht belastet wird.

9. Zu Z. 20 (§ 43 Abs. 1b):

Hier sollte klargestellt werden, daß auch die Arbeitsfahrten von dieser Bestimmung umfaßt sind. Weiters müßte nach dem Wort "Straßenerhalters" die Wortfolge "oder Dritte, die mit der Durchführung der Arbeiten durch den Straßenerhalter betraut wurden," eingefügt werden, weil zunehmend Mäh-, Kehr- und sonstige Erhaltungsarbeiten von kürzerer Dauer durch Dritte durchgeführt werden.

10. Zu Z. 24 (§ 48 Abs. 3):

Aus den Erläuterungen geht hervor, daß die Anbringung der Verkehrszeichen "erlaubte Höchstgeschwindigkeit" auf dem Fahrzeug des Straßendienstes nicht mehr zulässig sein soll. Bereits zu § 2 wurde ausgeführt, daß im Rahmen von

Arbeitsfahrten auch Erhaltungsarbeiten, wie Bodenmarkierungsarbeiten, Fugenvergußarbeiten usw. durchgeführt werden. Bei diesen Arbeiten sind, wie bereits oben ausgeführt, manuelle Nacharbeiten unerlässlich. Bei der Durchführung dieser Arbeiten ist daher nicht davon auszugehen, daß sich sämtliche Personen im Arbeitsfahrzeug befinden, vielmehr müssen Arbeiten von diesen Personen auf der Fahrbahn durchgeführt werden. Die Durchführung solcher Arbeiten auf Autobahnen ohne Geschwindigkeitsbeschränkung wäre jedoch für den Verkehrsteilnehmer als auch für Arbeiter unverantwortlich. Es müßte daher jedenfalls die Möglichkeit geschaffen werden, Geschwindigkeitsbeschränkungen an Arbeitsfahrzeugen oder Sicherungsfahrzeugen anzubringen, um einen ausreichenden Schutz der arbeitenden Personen und der übrigen Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten.

11. Zu Z. 25 (§ 52 lit. b Z. 15a):

Die hier vorgesehene Abbildung entspricht in der Ausführung nicht der österreichischen Pfeilnorm. In der Beilage ist dieses Verkehrszeichen in einem Bild dargestellt, in welchem die Pfeile besser erkennbar sind. Weiters ist in den Erläuterungen ausgeführt, daß durch die Verwendung dieses Zeichens eine ansonsten notwendige erhebliche Zahl von Verkehrszeichen nach § 52 lit. b Z. 15 vermieden werden kann. Da jedoch dieses Zeichen auf jeder Straße, die in den Kreisverkehr einmündet, vor der Einmündung, oder im Kreisverkehr an der Einmündung jeweils gegenüberliegenden Stelle, anzubringen ist, ist genau dieselbe Anzahl wie bei der Verwendung des Verkehrszeichens nach § 52 lit. b Z. 15 erforderlich.

12. Zu Z. 26 (§ 53 Abs. 1 Z. 4a):

Eine Abbildung dieses Hinweiszeichens fehlt. Weiters ist keine Aussage getroffen, ob jede Rundfunkstation, die Verkehrsdurchsagen im Rundfunk durchführt, eine eigene Hinweistafel mit ihrer Frequenzangabe aufstellen darf. Da in Zukunft nach Einführung von privaten Sendestationen mit weiteren Frequenzhinweisen zu rechnen ist, sollte die Bestimmung so abgeändert werden, daß die gewünschten Frequenzangaben künftig auf einer Hinweistafel konzentriert werden, um die Anzahl der aufzustellenden Tafeln möglichst gering zu halten.

13. Zu Z. 28 (§ 55 Abs. 6):

Es wird vorgeschlagen, diese Bestimmung dahingehend zu ändern, daß Zick-Zack-Linien in weißer Farbe ausgeführt werden und Baustellenmarkierungen in gelber Farbe. Hiedurch würde einerseits eine Anpassung an die Markierung in anderen EU-Mitgliedstaaten erfolgen, und es könnte andererseits anstelle von vier Farben mit drei Farben das Auslangen gefunden werden.

14. Zu Z. 31 und 32 (§§ 66 und 67):

Durch diese Bestimmung entfallen - zum Teil komplizierte - Bewilligungsverfahren, sodaß diese Bestimmung befürwortet wird. Im § 66 Abs. 3 müßte es richtigerweise "Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst" heißen.

15. Zu Z. 41 (§ 88a Abs. 1):

In den Erläuterungen zu dieser Bestimmung wird ausgeführt, daß sich das Rollschuhfahren nicht auf Zwecke der Freizeitbeschäftigung oder der sportlichen Betätigung beschränkt. Da also das Rollschuhfahren eines von mehreren Fortbewegungsmitteln im Individualverkehr darstellt, ist es unverständlich, warum das Befahren der Fahrbahn mit Rollschuhen, wenn die im § 88a Abs. 1 angeführten

Anlagen nicht vorhanden oder benützbar sind, verboten sein soll (siehe daher auch Vorschlag zu § 94d).

16. Zu Z. 46 (§ 94d Z. 4):

Es wird vorgeschlagen, daß die Gemeinde auch eine Verordnung erlassen kann, mit der sie ein Benützungsrecht von Fahrbahnen durch Rollschuhfahrer ausspricht. Es ist z.B. durchaus vorstellbar, daß Rollschuhe in 30km/h-Zonen auf der Fahrbahn verwendet werden.

17. Zu Z. 49 (§ 97 Abs. 5):

Es scheint fragwürdig, ob "hörbare Zeichen" (z.B. Pfeifen) geeignet sind, Fahrzeuglenker zum Anhalten aufzufordern. In vielen Fällen wird dem Fahrzeuglenker unklar sein, ob ein derartiger Pfeifton tatsächlich von einem Organ der Straßenaufsicht abgegeben wurde, und daß dieser Pfeifton auch ihm selbst gegolten hat.

III. Ergänzungsvorschläge:

Zunächst darf nochmals auf die mit Schreiben des Amtes der o.ö. Landesregierung vom 23.9.1991, Verf-300115/50, übermittelten Vorschläge verwiesen werden, die in dieser Novelle noch keine Berücksichtigung gefunden haben. Weiters wird folgendes ausgeführt:

1. Gemäß § 57 Abs. 1 sind außerhalb von Ortsgebieten auf Bundes- und Landesstraßen ab einer Fahrbahnbreite von 5,5 m Randlinien anzubringen. Es wird vorgeschlagen, diese Bestimmung dahingehend zu ändern, daß außerhalb von Ortsgebieten auf Straßen mit einem jährlichen durchschnittlichen Tagesverkehr (JDTV) von mehr als 2.500 Kraftfahrzeugen pro Tag, Randlinien anzubringen sind. Randlinien wurden bisher vorwiegend auf Bundesstraßen angebracht. Von dem 4.388 km langen Landes- und Bezirksstraßennetz müßten, abzüglich der Straßen unter einer Fahrbreite von etwa 6 m und abzüglich der Ortsgebiete etwa 2.000 km Landes- und Bezirksstraßen mit Randmarkierungen versehen werden.

- 10 -

Bei einer Aufbringung der Randmarkierung in 2-Jahresintervallen und einem Laufmeterpreis von S 10,-- sind allein in Oberösterreich zusätzlich jährlich 10 Millionen Schilling an Landesmittel erforderlich. Eine Regelung in Abhängigkeit des JDTV würde eine enorme Kostensenkung ermöglichen.

2. Gemäß § 82 Abs. 2 lit. f ist eine Bewilligung nicht erforderlich für die Nutzung der Rückseite von Verkehrszeichen oder anderen Einrichtungen zur Verhinderung von Falschfahrten im Zuge von Autobahnabfahrten zu Werbezwecken. Diese Bestimmung ist nicht vollziehbar und steht im Widerspruch zu § 25 des Bundesstraßengesetzes, der Werbungen im Bereich von 100 m entlang von Bundesautobahnen verbietet. Diese Bestimmung müßte daher gestrichen werden.

Mit freundlichen Grüßen!

Für die o.ö. Landesregierung:

Dr. E. P e s e n d o r f e r

Landesamtsdirektor

2 Beilagen

Ergeht abschriftlich an:

1. das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst
2. alle Ämter der Landesregierungen
3. die Verbindungsstelle der Bundesländer
4. die Mitglieder der o.ö. Landesregierung

