



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM FÜR INNERES
1014 WIEN, Postfach 100

Bei Beantwortung bitte angeben
17.000/352-IV/13/96/Hu

Zahl:

DVR: 000051

BUNDESGESETZENTWURF	
Zl. 43	-GE/19. 16
Datum: 10. OKT. 1996	
Verteilt 1.1. Okt. 1996 <i>akt</i>	

Entwurf einer Novelle zur
Straßenverkehrsordnung 1960

An das
Bundesministerium für Wissenschaft,
Verkehr und Kunst

J. Kleinsgraber

Radetzkystr. 2
1030 Wien

Zur Zahl 160.004/11-I/B/6-96 nimmt das Bundesministerium für Inneres wie folgt Stellung:

1. Zu Z 1 (§ 2 Abs 1 Z 1)

Es schiene zweckmäßig, gleichzeitig mit dieser Neuregelung ein kombiniertes Hinweiszeichen (etwa als § 53 Abs 1 Z 2c StVO) für (unmittelbar nebeneinanderliegende) unregelmäßige Schutzwege und Radfahrerüberfahrten einzuführen.

2. Zu Z 3 (§ 2 Abs 1 Z 22)

Der Versuch der Definition eines Roller ist widersprüchlich. In lit c wird der Roller durch menschliche Kraft angetrieben definiert, in lit d durch elektrisch angetriebene Kraft. In lit c ist jedenfalls der Verweis auf lit a entbehrlich, der Unterschied zum "Normalfahrrad" ergibt sich aus dem unmittelbaren Antrieb.

3. Zu Z 6 (§ 5 Abs 5)

Die Novellierung sollte zum Anlaß einer Klarstellung genommen werden: eine Vorführung zum Arzt gemäß Z 1 soll wohl nur

dann erfolgen müssen, wenn der Alkomattest unter der Schwelle der 0,4 mg/l beleibt. Dies wird durch das Wort "übersteigenden" nicht deutlich.

Die Z 1 sollte daher wie folgt gefaßt werden:

"1. nicht mindestens einen Alkoholgehalt von 0,4 mg/l ergeben hat oder"

4. Zu Z 8 (§ 8a)

Hier müßte eingefügt werden, "es sei denn aus straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen oder aus Verkehrszeichen ergibt sich etwas anderes". Sonst ist eine Führung eines Radfahrstreifens gegen eine Einbahn nicht mehr möglich.

5. Zu Z 9 (§ 9 Abs 2)

Eine Gleichstellung von Fußgängern und Rollschuhfahrern bei der Benützung von unregelmäßigem Schutzwegen erscheint problematisch, da aufgrund der wesentlich höheren Geschwindigkeit des Rollschuhfahrers ein höheres Unfallrisiko besteht.

6. Zu Z 10 (§ 9 Abs 6)

Wie das Hinweiszeichen ausschauen soll, das eine derartige Befreiung festlegt, müßte normiert werden.

7. Zu Z 11 (§ 12 Abs 5)

Die Ausdehnung der Ermächtigung zum Vorbeifahren an angehaltenen Fahrzeugen auf alle einspurigen Verkehrsteilnehmer würde vor allem im städtischen Gebiet aufgrund der geringen Fahrbahnbreiten und der damit fehlenden Räume für eine gefahrlose Fahrzeugmanövrierung - zu einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit führen, weshalb von einer derartigen Regelung Abstand genommen werden sollte.

- 3 -

8. Zu Z 13 (§ 17 Abs 3)

Die Bestimmung dient zwar der Vereinfachung, führt aber dazu, daß durch schikanöses Anhalten praktisch der gesamte Verkehr lahmgelegt werden kann.

9. Zu Z 14 (§ 26a Abs 1)

Bei der Gelegenheit sollte das Fahrverbot nach Z 7 f in diese Bestimmung aufgenommen werden. Außerdem bedarf es einer Ausnahme von den Umkehrverboten: Es ist nicht zu verstehen, warum eine Ausnahme vom Linkszufahrverbot nicht aber von den Umkehrverboten besteht. Die Lenker von Fahrzeugen des öffentlichen Sicherheitsdienstes sollten auch vom Verbot des Befahrens der in § 8 Abs 4 StVO genannten Gehsteige, Gehwege, Schutzinseln und Radfahranlagen ausgenommen sein, um einerseits einen effektiven sicherheitspolizeilichen Streifen- und Überwachungsdienst besorgen zu können und andererseits auch die im vorliegenden Entwurf vorgesehenen zusätzlichen Überwachungsaufgaben (z.B. hinsichtlich der Rollschuhfahrer) wahrnehmen zu können.

Außerdem wäre die Überschrift zu ändern, da Fahrzeuge im öffentlichen Dienst nicht mehr stimmt, vgl etwa Abs 1 a, wo auch Fahrzeuge die nicht im öffentlichen Dienst stehen, oder Abs 4 die Post, die nicht mehr öffentlich ist, aufscheinen.

10. Zu Z 16 (§ 29b)

Die Formulierungen sollten den Begriffsbestimmungen angepaßt werden. Der Fehler der 18. StVO-Nov sollte berichtigt werden.

Das Parken umfaßt das Halten nicht. Siehe die Begriffsbest des § 2 Abs 1 Z 27 und 28 vgl auch die diesbzgl eindeutige Judikatur des VwGH etwa in seinen Erk 18.4.1980, ZfVB 1981/1/138; 9.10.1981 ZfVB 1982/2/2286.

Durch § 29b Abs 3 StVO soll in Fußgängerzonen das Parken beim Befördern von dauernd stark gehbehinderten Personen erlaubt werden. Diese Best ist eine lex imperfecta, da vergessen wurde, für Fahrzeuge, die dauernd stark gehbehinderte Personen mitführen, eine Zufahrtserlaubnis im § 76a Abs 2 StVO aufzunehmen. Durch die Streichung des § 29b Abs 1 lit c StVO durch die 18. StVO-Nov ist das Halten in Fußgängerzonen für die Dauer des Auf- und Abladens von Behelfen für dauernd stark gehbehinderte Personen nicht erlaubt, da die Ausnahme des § 29b Abs 3 lit d nur für das Parken gilt.

Fährt also eine dauernd stark gehbehinderte Person als Mitfahrer in einem Fahrzeug in eine Fußgängerzone ein - hierfür müßte sie eine Ausnahmegewilligung nach § 45 StVO beantragen - darf dort mit dem Fahrzeug nur geparkt, nicht aber gehalten werden. Wird gehalten übertritt der Lenker den § 24 Abs 1 lit i StVO, da dort eine Ausnahmebest für das Halten von Fahrzeugen, die dauernd stark gehbehinderte Personen befördern, nicht vorgesehen ist.

Da der § 29b Abs 3 lit d StVO die Ausnahmen für das Parken nur für Lenker vorsieht, die dauernd stark gehbehinderte Personen befördern, gilt die Ausnahme nur für die Zeit der Beförderung. Steigt der Behinderte aus, wäre der Lenker strafbar.

11. Zu Z 29 (§ 65 Abs 1)

Wie die Erläuterungen ausführen, soll nunmehr klargestellt werden, daß zwischen einem Fußgänger und einem Fußgänger, der zusätzlich ein Fahrrad neben sich herschiebt, kein Unterschied besteht.

Daher müßte konsequenterweise die Wortfolge "Das Schieben eines Fahrrades ist erlaubt (bzw gestattet)" in den §§ 52 lit a Z 1, 8a und 8c StVO entfallen.

- 5 -

Ebenfalls entfallen müßte im § 60 Abs 3 leg cit der Passus "ausgenommen hievon sind Fahrräder, die geschoben werden" und im §§ 68 Abs 1 sowie 76a Abs 1 der Zusatz "das Schieben eines Fahrrades ist erlaubt".

12. Zu Z 34 (§ 69 Abs 3)

Die Aufnahme der Kleinmotorräder erscheint nicht gerechtfertigt, da historisch gesehen Mopeds Fahrräder mit Hilfsmotor waren, und deshalb unter diese Bestimmung fallen. Außerdem sollte, wenn schon diese Ausnahme gemacht werden, die Kleinmotorräder unter alle Bestimmungen, also auch unter die Bestimmungen die Vorteile bringen, fallen.

13. Zu Z 40 (§ 88 Abs 2)

Gemäß dieser Bestimmung müssen "Kinder", wenn sie mit fahrzeugähnlichem Kinderspielzeug Gehsteige oder Gehwege befahren, von "Erwachsenen" beaufsichtigt werden. Der Begriff "Kinder" könnte durch den Begriff "Kinder bis zum 10. Lebensjahr" ersetzt werden, da schwer verständlich ist, warum Kinder nach dieser Bestimmung jedenfalls beaufsichtigt werden müssen, wenn sie gem. § 65 Abs 1 des Entwurfes mit 12 Jahren und bei Vorliegen einer behördlichen Bewilligung bereits mit 10 Jahren mit dem Fahrrad am normalen Straßenverkehr teilnehmen dürfen.

Außerdem sollte das Wort "Erwachsener" analog den Bestimmungen des § 65 Abs 1 durch die Worte "von einer Person, die das 16. Lebensjahr vollendet hat, beaufsichtigt werden" ersetzt werden. Dieselben Überlegungen gelten auch für § 88 a Abs 2.

14. Zu Z 41 (§ 88a)

Die Überwachung des Verbotes der Benützung der Rollschuhe auf Gehwegen, Gehsteigen und in Fußgängerzonen bei Behinderung oder Gefährdung der Fußgänger ist in der Praxis kaum vollziehbar. Der (anonyme) Rollschuhfahrer ist kaum anzuhalt-

ten. Da die Rollschuhfahrer annähernd die gleiche Geschwindigkeit wie Fahrräder erzielen, schiene es zweckmäßig, die Verwendung einer Schutzausrüstung vorzuschreiben, damit (größere) Verletzungsfolgen im Falle eines Verkehrsunfalles vermieden werden können.

Außerdem sollte eine Bestimmung analog zu jener des § 68 Abs 3 a StVO aufgenommen werden, sodaß Rollschuhfahrer eine unregelte Radfahrerüberfahrt nur mit höchstens 10 km/h und nicht unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug und für dessen Lenker überraschend befahren dürfen.

15. Zu Z 47 (§ 95 Abs 1b)

Es wäre wünschenswert, den komplexen und zeitaufwendigen Vorgang bei der paktierten Gesetzgebung einfacher zu gestalten, damit allfällige weitere (Rück-)Übertragungen der Verwaltungsstrafkompetenz für den ruhenden Verkehr an Magistratte oder Bezirksverwaltungsbehörden rascher durchgeführt werden könnten.

16. Zu Z 48:

Die in den Erläuterungen angesprochene "Notwendigkeit" der im Entwurf vorgesehenen weitreichenden Einbindung der Organe der Zollwache bei der Vollziehung der StVO ist aus ho. Sicht nicht ersichtlich.

1. Gemäß § 35 Zollrechtsdurchführungs-Gesetz ist im Bereich von Grenzübergängen (Amtsplatz) jedermann verpflichtet, den von den Zollorganen in Wahrung ihrer gesetzlichen Aufgaben ergangenen Anordnungen Folge zu leisten. Desweiteren dürfen gemäß dem geltenden § 97 Abs 1a StVO im Bereich eines Grenzübergangs die mit der Grenzabfertigung betrauten Organe, worunter auch die Organe der Zollwache fallen, den Verkehr durch Arm- oder Lichtzeichen regeln. Durch diese Bestimmungen erscheint die Vollziehung des Aufgabenbereiches der

- 7 -

Organe der Zollwache im Bereich der Grenzübergänge ausreichend gewährleistet zu sein.

2. Durch die Aufnahme der Organe der Zollwache als umfassend zuständige Organe der Straßenaufsicht soll offenbar der Aufgabenbereich der durch § 8 Zollrechtsdurchführungs-Gesetz eingerichteten mobilen Einheiten der Zollwache (MÜG) erweitert werden. Die MÜG sind jedoch nach der Intention des Gesetzgebers zur Ausübung der Zollaufsicht, somit grundsätzlich zur Vollziehung von zollrechtlichen Aufgabenstellungen, außerhalb des Arbeitsplatzes von Zollstellen eingerichtet worden. Wie bereits mehrfach erwähnt, erscheint es aber aus der Sicht der Kraftfahrer als problematisch, wenn ihnen in einem Zuständigkeitsbereich in der selben Materie zwei Wachkörper gegenübertreten.

3. Im Zuge der Übernahme der Grenzüberwachung und Grenzkontrolle durch die Bundesgendarmerie sind eine Reihe von Aufgaben für die Zollwache entfallen, laut den Vereinbarungen der zuständigen Bundesminister sollen nur die Zollaufgaben bei den Zollämtern 1. Klasse weiterhin von der Zollwache wahrgenommen werden, und aus Gründen der Sparsamkeit kommt es bei den übrigen kleinen Übergängen zu einer Aufteilung zwischen Zollwache und Grenzdienst der Bundesgendarmerie.

Dies hat eine Personalreduzierung bei der Zollwache auf letztendlich 2300 Bedienstete zur Folge (Ministervereinbarung). Das Bundesministerium für Inneres erachtet es nicht für sinnvoll, der Zollwache neue Aufgaben zu übertragen, um diese Personalreduktion zu vermeiden. Damit wird nämlich die Realisierbarkeit eines Vorhabens der Bundesregierung, nämlich die Umsetzung des Schengener Regelwerkes im Bereich der Grenzkontrolle ernstlich in Frage gestellt.

Weiters zu bedenken ist, daß in den strukturschwachen Grenzregionen,

- a) die Gendarmerieposten und
- b) die Grenzgendarmarie (im speziellen die GÜP zur Überwachung der Grünen Grenze) bereits StVO-Kompetenzen haben. Daher wurde mit dem Bundesministerium für Finanzen vereinbart, daß bei den Grenzkontrollstellen, bei denen nur die Zollwache tätig ist, bei Anfall gänzlich zollfremder Amtshandlungen der zuständige Grenzüberwachungsposten zu verständigen ist, der die Amtshandlung übernimmt bzw weiterführt.

Im Interesse der Rechtssicherheit der Straßenbenützer sowie der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit (Organe der Zollwache hätten entsprechenden Ausbildungsbedarf und müßten auch mit dem erforderlichen Gerät wie z.B. Laserpistole, Alkomaten uä ausgestattet werden) wird daher die Aufnahme der Organe der Zollwache als Organe der Straßenaufsicht abgelehnt.

Zu Z 49 (§ 97 Abs 5):

Die für die Organe der Bundessicherheitswache und der Bundesgendarmarie derzeit bestehende Anhalteermächtigung erscheint für die gemäß § 97 Abs 1 StVO zu vollziehenden Maßnahmen jedenfalls ausreichend. Es wird daher davon ausgegangen, daß die vorgesehene Anhalteermächtigung zum Zweck der Verkehrserhebung für im Einzelfall zu bestellende Straßenaufsichtsorte vorgesehen ist.

Das Bundesministerium für Inneres ersucht weiters um Novellierung des Art II der 3. StVO - Novelle. Es sollte dort das Güterbeförderungsgesetz aufgenommen werden, um auch den Organen der Verkehrsabteilungen der LGK's die Kontrolle zu ermöglichen.

23. Juli 1996

Für den Bundesminister:

G R U N D T N E R

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

