

Bericht

des Verkehrsausschusses

über die Regierungsvorlage (775 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (27. StVO-Novelle)

Der Großteil der vorgeschlagenen Änderungen hat zum Ziel, Erschwernisse für Menschen mit Behinderungen zu beseitigen. Seitens der Wirtschaft wurden einige Verbesserungen im Hinblick auf eine unbürokratischere und auch den Anliegen der Verkehrssicherheit besser Rechnung tragende Abwicklung von Sondertransporten angeregt. Ergänzend werden einige redaktionelle Anpassungen bei verwiesenen Bestimmungen vorgenommen.

Der Verkehrsausschuss hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 15. September 2015 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer der Berichterstatterin Abgeordneten Elisabeth **Hakel** die Abgeordneten Dr. Harald **Walser**, Andreas **Ottenschläger**, Mag. Gertrude **Aubauer**, Mag. Johannes **Rauch**, Mag. Helene **Jarmer**, Michael **Pock**, Georg **Willi** und Dipl.-Kffr. (FH) Elisabeth **Pfurtscheller** sowie der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Alois **Stöger**, diplômé.

Im Zuge der Debatte haben die Abgeordneten Anton **Heinzl** und Andreas **Ottenschläger** einen Abänderungsantrag eingebracht, der wie folgt begründet war:

„Zu § 48 Abs. 5:

Für blinde und sehbehinderte Fußgänger stellen zu niedrig angebrachte Straßenverkehrszeichen immer wieder eine Gefahrenquelle, insbesondere für Kopfverletzungen, dar. Schon bisher hätte der Wortlaut des § 48 Abs. 5 es ermöglicht, aus diesem Grunde die Verkehrszeichen auch höher als 2,50 m über dem Fahrbahniveau anzubringen, allerdings wurde diese Möglichkeit oft nicht wahrgenommen. Durch die Neufassung der Bestimmung soll sichergestellt werden, dass bei der Anbringung von Verkehrszeichen auf bzw. über Fußgängerflächen ein Lichtraum eingehalten wird, der auch blinden und sehbehinderten Personen eine gefahrlose Benutzung von Gehsteigen sichert.

Zu § 84 Abs. 3:

Direkt an das Ortsgebiet anschließende Gebiete wurden als Industriebereiche oder für Verbrauchermärkte, Sportstätten und dergleichen erschlossen und verbaut. In solcherart dicht verbauten, vom Ortsgebiet baulich und optisch kaum mehr unterscheidbaren Gebieten ist das generelle Werbungs- und Ankündigungsverbot auch aus Gründen der Verkehrssicherheit – Werbungen und Ankündigungen sind im Ortsgebiet generell erlaubt und dessen fixer Bestandteil – nicht mehr zeitgemäß. In solchen „ortsgebietsähnlichen“ Bereichen sollen daher Werbungen und Ankündigungen erlaubt sein. Zusätzlich wird klargestellt, dass bei der Beurteilung der Verkehrssicherheit insbesondere auf die in dem betroffenen Gebiet erlaubte Höchstgeschwindigkeit Bedacht zu nehmen ist.

Bei der Bewilligung gemäß § 84 Abs. 3 StVO hat die Behörde auf die jeweiligen Flächenwidmungs- und Bebauungspläne Rücksicht zu nehmen. Bewilligungen sind nur dann zu erteilen, wenn die Flächenwidmungs- und Bebauungspläne derartige Maßnahmen nicht ausschließen. Grundsätzlich ist auf die Widmungsart Bauland abzustellen. Sollte aber eine Bebauung im Rahmen von anderen Nutzungsarten

(Sonderwidmungen wie z. B. Zivilflughäfen, Sportstätten etc.) zulässig sein, dann ist auch dieser Umstand wie der Stand der tatsächlichen Bebauung bei der Bewilligung zu berücksichtigen.

Zu § 104 Abs. 12:

Die allenfalls zu ändernde Anbringungshöhe von Straßenverkehrszeichen soll keiner Frist unterliegen sondern die Neuanbringung soll erst dann erfolgen müssen, wenn diese aus anderen Gründen (z. b. wenn Straßenverkehrszeichen nicht mehr den technischen Anforderungen entsprechen) notwendig wird.“

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des oben erwähnten Abänderungsantrages der Abgeordneten Anton Heinzl und Andreas Ottenschläger in getrennter Abstimmung mit wechselnden Mehrheiten (**dafür:** S, V, T, **dagegen:** F, G, N bzw. einstimmig) beschlossen.

Ferner beschloss der Verkehrsausschuss mit Stimmenmehrheit (**dafür:** S, V, G, N, T, **dagegen:** F) folgende Feststellung zu § 84 Abs. 3:

„Der Verkehrsausschuss geht davon aus, dass im Falle einer Bewilligung nach § 84 Abs. 3 Z 3 eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit verordnet werden kann.“

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2015 09 15

Elisabeth Hakel

Berichterstatterin

Anton Heinzl

Obmann