

GZ.: BMI-LR1429/0023-III/1/a/2015

Wien, am 06. Mai 2015

An das

Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und TechnologieRadetzkystraße 2  
1030 W I E N

BMVIT-161.002/0001-IV/ST5/2014

Rita Ranftl  
BMI - III/1 (Abteilung III/1)  
Herrengasse 7 , 1010 Wien  
Tel.: +43 (01) 531262046  
Pers. E-Mail: Rita.Ranftl@bmi.gv.at  
Org.-E-Mail: BMI-III-1@bmi.gv.at  
WWW.BMI.GV.AT  
DVR: 0000051  
Antwortschreiben bitte unter Anführung der GZ an  
die Org.-E-Mail-Adresse.

Betreff: Logistik und Recht; Fremdlogistik; BG-BMVIT  
Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960  
geändert wird (27. StVO-Novelle);  
ergänzende Stellungnahme des Bundesministeriums für Inneres

Das Bundesministerium für Inneres gibt im Nachhang zu Zl. BMI-LR1429/0022-III/1/a/2015  
zu dem im Betreff bezeichneten Entwurf folgende ergänzende Stellungnahme ab:

**Zu Z 1 (§ 8 Abs. 4 Z 3)**

Es darf angemerkt werden, dass entsprechend den Erläuterungen ein möglicher Entfall der Gewichtsgrenze mit der Begründung argumentiert wird, dass der Straßenerhalter, welcher die entsprechenden Arbeitsfahrten in Auftrag gibt, Kenntnis von der Belastbarkeit des Straßenkörpers hat und dafür Sorge trägt, dass nur entsprechend geeignete Fahrzeuge eingesetzt werden. Ein Problem könnte entstehen, wenn für die Gehsteigreinigung eine Privatperson gemäß § 93 StVO 1960 verantwortlich ist bzw. zu diesem Zweck eine Firma beauftragt. Die Privatperson bzw. die beauftragte Firma könnte keine Kenntnis über die Belastbarkeit des Straßenkörpers haben. Es sollte daher der Entfall der Gewichtsgrenze nur bei vom Straßenerhalter beauftragten Arbeitsfahrten gelten.

**Zu Z 2 (§ 24 Abs. 1 lit. I) und Z 5 (§ 31 Abs. 1)**

In den Erläuterungen zu Ziffer 2 wird von Blindenleiteinrichtungen (insb. taktilen Leitsystemen) gesprochen. Im Gesetzestext wird der Terminus „Leiteinrichtung für Menschen mit Sehbehinderung“ verwendet. Es darf vorgeschlagen werden, diesen Begriff in den Erläuterungen näher zu konkretisieren und eine genaue Auflistung der unter diese Begrifflichkeiten fallenden Markierungen bzw. Auslösemechanismen vorzunehmen.

Weiters wird in den Erläuterungen zu den oa Leiteinrichtungen klargestellt, dass diese zu den „Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehr“ zählen. Hierdurch wird es der Behörde ermöglicht, die Entfernung eines Gegenstandes i.S. des § 35 StVO anzuordnen. Es darf in diesem Kontext angeregt werden zu überprüfen, ob die Aufnahme der auf den Boden befindlichen Markierungen der „Leiteinrichtungen für Menschen mit Sehbehinderung“ in die Bodenmarkierungsverordnung, BGBl. II Nr. 370/2002, notwendig ist. Auch könnte überprüft werden, ob aus Gründen der Zweckmäßigkeit der raschen Entfernung eines die Leiteinrichtungen beeinträchtigenden Gegenstandes eine Aufnahme in die Bestimmung des § 89a Abs. 2a StVO 1960 notwendig ist.

#### **Zu Z 3 (§ 29b Abs. 2 lit. a)**

Es darf angeregt werden, nach der Wortfolge „gelbe Linie“ den Passus „gemäß § 24 (1) lit. p“ einzufügen.

#### **Zu Z 4 (§ 29b Abs. 3 lit. a)**

Es darf vorgeschlagen werden, nach der Wortfolge „gelbe Linie“ den Passus „gemäß § 24 (3) lit. a“ einzufügen.

#### **Zu Z 7 (§ 46 Abs. 4 lit. c)**

Die bisher bestehenden Ausnahmemöglichkeiten zur Nutzung der Betriebsumkehr betreffen speziell gekennzeichnete Fahrzeuge. Im Zusammenhang mit dem Umstand, dass die Fahrzeuge der Arbeitsinspektionen für andere Straßenbenutzer nicht als bevorrangte Straßenbenutzer erkennbar sind und die bauliche Ausgestaltung vom Betriebsumkehren ein flüssiges Einordnen in den Verkehr nicht erleichtert, könnte das „Vorsehen einer generellen Ausnahme“ für die Fahrzeuge der Arbeitsinspektionen zu Verkehrssicherheitsdefiziten führen.

#### **Zu Z 9 (§ 57 Abs. 1 letzter Satz)**

Die Randlinien haben sich inzwischen einerseits zur Vermeidung von sogenannten „Abkommensunfällen“ vor allem in der Nacht, insbesondere bei Gegenverkehr durch die Blendwirkung oder bei schlechter Sicht oder Regen bewährt, andererseits bieten sie auch Fußgängern einen - wenn auch schmalen – Bereich, um außerhalb des Fließverkehrs auf Freilandstraßen zu gehen. Die bestehende Bestimmung sieht eine Anbringungspflicht ab 5,50 Meter Fahrbahnbreite vor. Durch die Anhebung dieser Grenze auf 6 Meter würden Straßen die bisher mit Randlinie zu versehen wären nicht mehr markiert werden und ist damit mit einer Steigerung der Abkommensunfälle zu rechnen.

**Zu Z 10 (§ 70 Abs. 1)**

Die Begriffe „*Fahrinstruktoren oder Fahrlehrern*“ werden im kraftfahrrechtlichen Bereich verwendet und könnten, da es um die Ausbildung im Lenken eines bespannten Fuhrwerks geht, präzisiert werden. Anstatt der Wortfolge „*im Beisein von geprüften Fahrinstruktoren oder Fahrlehrern*“ darf die Wortfolge „*im Beisein des für die Ausbildung Berechtigten der zuständigen landwirtschaftlichen Fachschule*“ vorgeschlagen werden.

**Zu Z 11 (§ 76a neuer Absatz 2a)**

In den Erläuterungen wird als Begründung für die Ausnahmebestimmung des intendierten Abs. 2a das Befahren zum Erreichen von Arztpraxen oder Ärztezentren, die in einer Fußgängerzone liegen, außerhalb von Ladezeiten, herangezogen. Den Zweck der Einschränkung übernimmt der Gesetzestext allerdings nicht und könnte daher das Zu- und Abfahren zu Untersuchungseinrichtungen in den Gesetzestext aufgenommen werden.

**Zu Z 17 (§ 97 Abs. 5a neu)**

Die Möglichkeit der Anbringung von Vorschriftszeichen und damit der Kundmachung von Verkehrsbeschränkungen an Fahrzeugen der Organe der Straßenaufsicht bei Begleitung von Sondertransporten sollte im Gesetz auf „*an Stellen, an denen ein Alleingang wegen der bestehenden Platzverhältnisse notwendig ist,*“ eingeschränkt werden.

Gleichzeitig wird eine Ausfertigung dieser Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates in elektronischer Form übermittelt.

Für die Bundesministerin:

i.V. Mag. Tamara Völker

elektronisch gefertigt

