

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Zur Förderung des Fahrradverkehrs und des Fußverkehrs soll die Straßenverkehrsordnung eine entsprechende Adaptierung erfahren.

Besonderer Teil

Zu Z 1 (§ 2 Abs. 1 Z 25):

Die Definition des Einsatzfahrzeuges ist an die neu geschaffenen Bestimmungen anzupassen, dass Polizeifahräder auch Einsatzfahrzeuge sein können.

Zu Z 2 und Z 33 (§ 7 Abs. 6 und § 69 Abs. 2 lit. c):

Das bereits bisher bestehende Verbot für Motorfahräder soll generell auf Kraftfahrzeuge erweitert werden.

Zu Z 3 (§ 8 Abs. 4 Z 1):

Für das Überqueren von Gehsteigen, Gehwegen und Radfahranlagen soll nunmehr ein klares Gefährdungs- und Hinderungsverbot für Fußgänger und Radfahrer formuliert werden; dies gilt auch für alle sich dort zulässiger Weise befindlichen Kleinfahrzeuge etc.

Zu Z 4 (§ 8a Abs. 3):

Je nach Anlage besteht immer häufiger der Bedarf, das Befahren von Radwegen durch landwirtschaftliche Fahrzeuge (um entsprechende Felder und Grundstücke zu erreichen), S-Pedelecs und E-Mopeds zu gestatten. Die Kundmachung des Radweges, auf denen das Fahren mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen und/oder den genannten Fahrzeugen gestattet ist, hat durch das entsprechende Straßenverkehrszeichen mit einer Zusatztafel, die diesen Umstand zum Ausdruck bringt, zu erfolgen. Diese Möglichkeit für Verordnungen soll hinsichtlich S-Pedelecs und E-Mopeds nur außerhalb des Ortsgebietes bestehen.

Zu Z 5 und 8 (§ 11 Abs. 5 und § 19 Abs. 6a):

Die Sondervorrangregel für den Fahrradverkehr beim Verlassen eines Radweges bzw. eines Rad- und Gehweges entfällt in Fällen, in denen ein Radweg im Ortsgebiet parallel einmündet und der Radfahrer seine Fahrtrichtung beibehält. Gleichzeitig wird § 11 Abs. 5 insofern ergänzt, dass das Reißverschlussystem – wie bereits im Fall von Radfahrstreifen – nun auch für diese Situationen gelten soll. Diese Regelung gilt nicht für Radwege, die mit einem Richtungsschwenk in die Hauptfahrbahn einmünden. Damit ist auch eine Mindestgeschwindigkeit des Radfahrers gewährleistet, die das Einordnen im Reißverschlussystem zulässt.

Zu Z 6 (§ 15 Abs. 4):

Beim Überholen muss ein von der Geschwindigkeit abhängiger Sicherheitsabstand zum zu überholenden Fahrzeug eingehalten werden, es wird nun ein klar festgelegter Mindestabstand für das Überholen von Fahrrädern und Rollern (§ 88b StVO) festgelegt. Dieser soll im Ortsgebiet in der Regel mindestens 1,5 m betragen, außerhalb des Ortsgebietes mindestens 2m, kann aber bei einer gefahrenen Geschwindigkeit von höchstens 30 km/h auch auf einen der Verkehrssicherheit entsprechenden geringeren Abstand reduziert werden. Gleichzeitig gilt unverändert und auch für Radfahrer und Fahrer von Rollern das Rechtsfahrgebot.

Zu Z 7 (§ 17 Abs. 2):

Das Vorbeifahren an einem in der Haltestelle stehenden Schienenfahrzeug (etc.) soll nunmehr zum Schutz der ein- und aussteigenden Fahrgäste an der Seite, die für das Ein- und Aussteigen bestimmt ist, verboten werden. Zulässig soll das Vorbeifahren im Schritttempo jedoch dann sein, wenn alle Türen des Schienenfahrzeugs geschlossen sind und sich der Lenker vergewissert hat, dass keine Personen mehr zulaufen. Das Vorbeifahrverbot soll nunmehr auch für Omnibusse des Kraftfahrlinienverkehrs gelten. Die Formulierung wurde so gewählt, dass Stellen mit Haltestelleninseln nicht betroffen sind.

Zu Z 9 (§ 21 Abs. 3):

Um das Risiko durch den toten Winkel beim Rechtsabbiegen zu minimieren, soll für Fahrzeuge mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t Schrittgeschwindigkeit beim Rechtsabbiegen vorgeschrieben werden, wenn mit geradeaus fahrendem oder in selber Fahrtrichtung fahrendem rechts

abbiegendem Radverkehr zu rechnen ist. Für den Fußgängerverkehr soll insofern noch eine zusätzliche Erweiterung erfolgen, als im unmittelbar angrenzenden Bereich, in dem mit Fußgängerverkehr zu rechnen ist, auch miterfasst und daher auch hier Schrittgeschwindigkeit gilt.

Zu Z 10 (§ 23 Abs. 1):

Im städtischen Bereich entsteht häufig die Situation, dass beim Schrägparken Fahrzeugteile so weit in den Gehsteig oder auf Radfahranlagen hineinragen, dass mit einer massiven Behinderung des Fußgängerverkehrs bzw. Fahrradverkehrs zu rechnen ist. Das Hineinragen soll nunmehr generell verboten werden. Dies gilt insbesondere für Radfahranlagen aufgrund der potenziellen Gefahr, wenn hineinragenden Fahrzeugen ausgewichen werden muss oder es zu Zusammenstößen kommt. Zulässig bleiben soll im Fall von Gehsteigen und Gehwegen das Hineinragen im praktisch kaum zu vermeidenden, geringfügigen Ausmaß, wie Seitenspiegel oder Stoßstange, und für möglichst kurz zu haltende Ladetätigkeiten. Die Beurteilung, ob ein Hineinragen lediglich ein geringfügiges Ausmaß nicht überschreitet, wird auch von der Gesamtbreite des betroffenen Gehsteigs abhängen, insbesondere wenn dieser einen Breitenzuschlag zum Ausgleich des Fahrzeugüberhangs gemäß Stand der Technik aufweist. Ebenso ist bei der Aufstellung oder Anbringung von Gegenständen und Einbauten, etwa wenn Blumentröge, Müllcontainer oder sonstige Gegenstände kurzzeitig oder dauerhaft aufgestellt bzw. baulich angebracht werden, ist jedoch auf Verkehrsflächen des Fußgängerverkehrs ein Querschnitt von 1, 5 m freizuhalten; ausgenommen davon sind die Aufstellung von temporären Hindernissen zur Durchführung von Bau- oder Reparaturmaßnahmen (erwähnt sei dabei auch die Bewilligungspflicht für Arbeiten auf der Straße (§ 90) sowie die bewilligungspflichtige Nutzung von Straßen zu verkehrsfremden Zwecken (§ 82), die auch behördliche Prüfungen in diesem Bereich vorsehen sowie die Bestimmungen des § 31 und 32 über die Anbringung von Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs). Andere Bestimmungen über Gebote und Verbote betreffend die Aufstellung von Fahrzeugen auf Verkehrsflächen des Fußgänger- und Fahrradverkehrs bleiben davon unberührt, so soll beispielsweise das Aufstellen eines Kfz auf einem Gehsteig weiterhin auch dann verboten sein, wenn ein Querschnitt von mehr als 1, 5 m frei bleibt.

Zu Z 11 (§ 24 Abs. 1 lit. i Z 3 und 4):

Derzeit ist das Abstellen von Fahrrädern in Fußgängerzonen nur zu Zeiten des erlaubten Befahrens für die Dauer der dort zu verrichtenden Tätigkeit erlaubt. Da das Schieben in Fußgängerzonen allerdings immer erlaubt ist, soll das Abstellen von Fahrrädern bzw. Halten und Parken von Fahrrädern unter bestimmten Voraussetzungen ebenfalls immer erlaubt werden. Falls erforderlich, kann bereits nach geltender Rechtslage die Behörde durch Verordnung Beschränkungen in örtlicher und zeitlicher Hinsicht und bezogen auf bestimmte Fahrräder erlassen.

Zu Z 12, 13, 14, 15, 35 und 36 (§ 26a Abs. 1, § 76a Abs. 5 lit. c, § 76b Abs. 1):

Die Ausnahmen des § 26a Abs. 1 werden zugunsten der Fahrzeuge der Strafvollzugsverwaltung erweitert.

Die Strafvollzugsverwaltung kann ihren gesetzlichen Aufgaben derzeit nur bedingt nachkommen, weil die Einhaltung der Bestimmungen der StVO z.T. einen internationalen Sicherheitsstandards entsprechenden verdeckten Transport wesentlich einschränkt. Der möglichst sichere bzw. schnelle Gefangenentransport insbesondere hoch sicherheitsgefährlicher Gefangener (etwa von Mitgliedern der organisierten Kriminalität oder des internationalen Terrorismus) zum Schutz von Sicherheit und Ordnung sowie der Bevölkerung ist eine integrale Aufgabe der österreichischen Strafvollzugsverwaltung. Darüber hinaus kann durch die Aufnahme der Fahrzeuge der Strafvollzugsverwaltung in die privilegierten Fahrzeuge gem. § 26a Abs. 1 auch die Sicherheit bei Ausführungen und Überstellungen von Gefangenen deutlich erhöht werden (z. B. bei Ausführungen in öffentliche Krankenanstalten, um den Weg bis ins Gebäude möglichst kurz zu halten, damit auch der Kraftfahrer die Eskorte verstärken kann und nach dem Absetzen nicht erst einen Parkplatz suchen muss, wodurch die Fluchtgefahr minimiert werden könnte).

Durch die ausdrückliche Nennung der Strafvollzugsverwaltung im § 26a Abs. 1 StVO sowie ergänzend in § 76a und § 76b wird die erforderliche Rechtslage hergestellt, um die Durchführung von verdeckten, von der Polizei begleiteten, internationalen Sicherheitsstandards entsprechenden Eilüberstellungen von hoch sicherheitsgefährlichen Gefangenen zu ermöglichen. Da die Begriffe „Justizwache“ oder „Justizverwaltung“ nicht alle für derartige Aktivitäten in Betracht kommenden Strafvollzugsbediensteten vollständig erfassen, soll der Begriff „Strafvollzugsverwaltung“ verwendet werden.

Den in der Bestimmung genannten Fahrzeugen ist es gestattet, auch Radfahranlagen (d.s. Radfahrstreifen, Radwege, Geh- und Radwege sowie Radfahrerüberfahrten) zu benutzen. Zusätzlich wird das Befahren von Radfahranlagen für Lenker von Fahrzeugen des öffentlichen Sicherheitsdienstes ausnahmsweise auch mit anderen als einspurigen Fahrzeugen gestattet. Die in den letzten Jahren erfolgten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung haben gezeigt, dass insb. die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes sich mit

ihren Fahrzeugen zur Erfüllung eines ganzheitlichen Überwachungsauftrags praktisch überall im öffentlichen Raum bewegen können müssen, ohne dass in jedem Fall die Gegebenheiten für eine „Einsatzfahrt“ i.S. des § 26 StVO vorliegen; da dies für die Benutzer von Radfahranlagen besonders einschränkend wirken kann, soll die Benützung von Radfahranlagen mit anderen als einspurigen Kraftfahrzeugen nur ausnahmsweise zulässig sein, und zwar insoweit dies zur ordnungsgemäßen Ausübung nicht nur erforderlich sondern unerlässlich ist.

Das Dienstfahrrad stellt ein hochmobiles Einsatzmittel für die Polizei im städtischen Raum dar. Neben Anlässen des Ordnungsdienstes (Verkehrssperren bei Demonstrationen, Sportveranstaltungen,...), die mobil durch die Fahrradpolizei begleitet werden, ergeben sich auch Fahrten zur sofortigen Nacheile bei der Ahndung von Verwaltungsübertretungen und teilweise auch gerichtlich strafbarer Handlungen.

Um Polizeifahrräder in den Status eines Einsatzfahrzeuges zu heben und die Anbringung von Blaulicht und Folgetonhorn zu ermöglichen, sollen die gesetzlichen Bestimmungen geändert werden.

Zu Z 16 (§ 36 Abs. 2 und 3):

Zur Förderung des Fußgängerverkehrs soll die Fahrbahnquerung durch kurze Wartezeiten und eine zuzugestehende längere Zeitdauer erleichtert werden.

Zu Z 17 (§ 38 Abs. 5a und 5b):

Die derzeit bestehende Möglichkeit, zu Versuchszwecken das Rechtsabbiegen bei Rot für alle Fahrzeuggruppen (mit Ausnahme schwerer LKW) für bestimmte Kreuzungen zu erlauben, entfällt. Nunmehr wird die Möglichkeit für die Behörden geschaffen, sowohl das Rechtsabbiegen als auch das Geradeausfahren bei T-Kreuzungen (auf Fahrtrouten, auf die Fahrzeuge aus anderen Fahrtrichtungen lediglich einbiegen, diese jedoch nicht queren können/dürfen) bei Rot für den Fahrradverkehr zu erlauben. Die Verordnung muss dabei nicht an Versuchszwecke geknüpft werden, sondern kann dauerhaft bestehen. Die Voraussetzungen für die Erlassung dieser Verordnung orientieren sich an der bisher für wissenschaftliche Versuche bestehenden Verordnungsermächtigung. Weiters ist zu erwarten, dass weitere wissenschaftlich gewonnene Erkenntnisse einfließen und somit dem jeweils neuesten Stand der Technik entsprechen. Da eine gesonderte Zuständigkeitsregelung nicht vorgesehen ist, ergibt sich automatisch die Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörde (vgl. § 94b StVO).

Zu Z 18 (§ 43 Abs. 8):

Wird das Rechtsabbiegen von LKW ohne Assistenzsystem durch Verordnung verboten, soll ein fehlendes Assistenzsystem nunmehr auch durch einen volljährigen Beifahrer, der beim Rechtsabbiegen den toten Winkel des Lenkers überwacht, ersetzt werden können.

Zu Z 19 (§ 43 Abs. 9):

Zur Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs sowie zur Bewusstseinsbildung sollen Verordnungen vor der Erlassung dahingehend geprüft werden, ob sie dem nichtmotorisierten Verkehr dienen. Dies soll nur für Verordnungen für Straßen gelten, auf denen nichtmotorisierter Verkehr zulässig ist.

Zu Z 20 (§ 45 Abs. 4 und 4a):

Um eine solche Bewilligung (in Wien „Parkpicker“) zu erlangen, muss der Antragsteller nach geltendem Recht (§ 45 Abs. 4 StVO) neben der Erfüllung allgemeiner Voraussetzungen Zulassungsbesitzer oder Leasingnehmer (auch ähnliche Dauerschuldverhältnisse sind zulässig) eines Kraftfahrzeuges sein, oder nachweisen, dass ihm ein arbeitgebereigenes oder von seinem Arbeitgeber geleastes Kraftfahrzeug auch zur Privatnutzung überlassen wird. Es besteht nun Bedarf, diese Voraussetzungen auf Langzeitmieten eines Kraftfahrzeuges zu erweitern, da diese eine immer gebräuchlichere Form der Fahrzeugüberlassung gegen Entgelt darstellen und sich inhaltlich kaum von Leasing unterscheiden. Als Mindestdauer für die Verfügung des KFZ werden 4 Monate vorgesehen.

Zu Z 21 (§ 48 Abs. 5 2. Satz):

Im Ortsgebiet sollen bei der seitlichen Anbringung eines Straßenverkehrszeichens die Anbringungsabstände erweitert bzw. flexibler werden; so soll zum Schutz des Fußgänger- und Fahrradverkehrs nunmehr der seitliche Mindestabstand gänzlich entfallen können und höchstens 2,50 m betragen können.

Zu Z 22 (§ 53 Abs. 1 Z 2c):

Mit der 30. Novelle zur Straßenverkehrsordnung wurde eine neue Variante eines gemeinsam geführten Schutzweges und einer Radfahrerüberfahrt für die Fortführung eines Geh- und Radweges für die Überquerung der Fahrbahn eingeführt (sogenanntes St. Pöltner Modell). Das neue Straßenverkehrszeichen soll die bisher bestehenden Zeichen ersetzen und durch eine Rücknahme der

Detailliertheit in der Darstellung alle Varianten eines gemeinsam geführten Schutzweges und einer Radfahrerüberfahrt darstellen und als Kundmachung für entsprechende Verordnungen dienen.

Zu Z 23 (§ 53 Abs. 1 Z 6a):

Analog zum Hinweiszeichen „Tankstelle“ soll ein Hinweiszeichen „E-Ladestelle“ eingeführt werden.

Zu Z 24 (§ 53 Abs. 1 Z 11a und 11b):

Adaptierte Straßenverkehrszeichen für eine Sackgasse sollen eine bessere Kundmachungsmöglichkeit für Durchgehmöglichkeiten für Fußgänger und Durchfahrmöglichkeiten für Radfahrer ermöglichen. Zusätzliche Hinweise auf Zusatztafeln, etwa auf Barrierefreiheit, sind möglich.

Zu Z 25 (§ 53 Abs. 1 Z 13e, 13f und 13g):

Gerade für die städtischen und touristischen Bereiche zeichnet sich ein vom motorisierten Verkehr unterscheidender Bedarf für Radfahrer für eine gesonderte Wegweisung ab. Ziel ist es dabei, unnötig lange Strecken zu vermeiden und den verkehrsgünstigsten Weg für Radfahrer zu definieren. Mit einem eigenen Wegweisungssystem für Radfahrer soll diesem Umstand Rechnung getragen werden.

Zu Z 26 und 27 (§ 53 Abs. 1 Z 26a und Z 29):

Für die Kundmachung einer Schulstraße soll ein eigenes Straßenverkehrszeichen eingeführt werden; zusätzlich sind bestehende Bestimmungen hinsichtlich Ende der Kundmachung zu adaptieren.

Zu Z 28 (§ 54 Abs. 5 lit. n):

Die gegenständlichen Zusatztafeln sollen zur Kundmachung einer Verordnung gemäß § 38 Abs. 5a Zusatztafel herangezogen werden.

Zu Z 29 (§ 67 Abs. 2):

In der Praxis hat sich gezeigt, dass im Rahmen der Verordnung von Fahrradstraßen häufig der Bedarf an der Durchfahrt in der jeweiligen Straße besteht, da sonst umfassende Ausweichverkehre entstehen würden. Mit der nunmehrigen Ergänzung soll im Rahmen der Verordnungserlassung die Durchfahrt gestattet werden können.

Zu Z 30, 31 und 32 (§ 68, § 68 Abs. 2 und 3a):

Insbesondere das sichere Radfahren mit Kindern und Gruppenausflüge, etwa im schulischen oder touristischen Bereich, sollen durch Neuregelungen zum Nebeneinanderfahren und Radfahren im Verband erleichtert werden. Bisher war das Nebeneinanderfahren von Radfahrern nur auf bestimmten Straßen (Radwege, Fahrradstraßen, Wohnstraßen und Begegnungszonen) sowie für Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern zulässig. Mit der Neuregelung wird das Nebeneinanderfahren von zwei Radfahrern zusätzlich auf den genannten Fahrbahnen und auf Radfahranlagen erlaubt, sofern es das Verkehrsaufkommen zulässt, niemand gefährdet wird und es sich nicht um Schienenstraßen oder Vorrangstraßen handelt; dies bedeutet auch, dass das Nebeneinanderfahren auf Radfahranlagen und der angrenzenden Fahrbahn unter den genannten Voraussetzungen erlaubt ist. Im Falle der Begleitung eines radfahrenden Kindes unter 12 Jahren soll das Nebeneinanderfahren, ausgenommen auf Schienenstraßen, immer zulässig sein.

Das Queren einer Kreuzung im Verband soll ausdrücklich gestattet werden, beim Einfahren in die Kreuzung sind die für Radfahrer geltenden Vorrangregeln zu beachten. Da ein Ende der Gruppe für den übrigen Fahrzeugverkehr nicht immer klar ersichtlich ist, ist die Gruppe ab einer Größe von zehn Radfahrern vom voranfahrenden Radfahrer abzusichern. Zu diesem Zweck hat dieser, falls erforderlich, vom Rad abzusteigen und durch Handzeichen dem übrigen Fahrzeugverkehr das Ende der Gruppe zu signalisieren. Der erste und der letzte Radfahrer der Gruppe haben eine reflektierende Warnweste zu tragen. Die für Eisenbahnkreuzungen geltenden Vorschriften bleiben dadurch unberührt.

Die bisherig vorgegebene Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h hat sich in dieser pauschalen Form als nicht zweckmäßig erwiesen, insbesondere bei geringem Verkehrsaufkommen und guten Sichtverhältnissen erscheint die Vorgabe unverhältnismäßig. Es soll daher ein flexibleres System zur Anwendung kommen, das nun darauf abstellt, ob KFZ in unmittelbarer Nähe fahren.

Zu Z 34 (§ 76):

Diese Bestimmung soll eine Aktualisierung und eine Anpassung an heutige Lebensrealitäten erfahren. Der Begriff „in angemessener Eile“ soll dabei durch „auf direktem Weg“ ersetzt werden. Gleichzeitig entfällt die Benützungspflicht für Ober- und Unterführungen; die Verpflichtung Schutzwege innerhalb einer Distanz von 25m zu benutzen entfällt dann, wenn es die Verkehrslage zulässt und der Fahrzeugverkehr nicht behindert wird. Dies soll das Angebot des Schutzes für Fußgänger hervorheben

und gleichzeitig Umwege vermeiden, insbesondere für Menschen mit Gehbehinderung oder beim Tragen schwerer Gegenstände.

Zu Z 37 (§ 76d):

Im Bereich vor Schulen kommt es regelmäßig kurz vor Beginn des Unterrichts zu einem starken Verkehrsaufkommen. Dabei entsteht oftmals die Problematik, dass durch Gefahren- und Stausituationen in Folge eines erhöhten KFZ-Aufkommens im Nahbereich von Schulgebäuden ein geordnetes und sicheres Gehen zum Schulgebäude erschwert wird. Wenngleich bisher bereits die Möglichkeit bestand, durch die bestehenden Verordnungsermächtigungen entsprechende Maßnahmen zu setzen, soll mit einer gesonderten Verordnungsermächtigung für die Behörden die ausdrückliche Möglichkeit zur Erlassung von Verkehrsbeschränkungen geschaffen werden. Die bisherige Möglichkeit, andere, für die jeweilige Situation zweckmäßiger erscheinende Beschränkungen zu verordnen, bleibt davon unberührt.

Gleichzeitig soll unbedingt notwendiger Verkehr aufrecht erhalten werden; für weitere Ausnahmen von Anrainerverkehren, wie Lieferungen oder Taxifahrten, wird eine Ermächtigung für die Behörde vorgesehen. Die Aufstellung mechanischer Zufahrtssperren soll ausdrücklich unter gleichzeitiger Aufrechterhaltung der zulässigen Verkehre erlaubt und durch von der Behörde ermächtigte Personen ermöglicht werden. Bei diesen Sperren handelt es sich um portable Gitter oder ähnliches; Vorrichtungen, deren rasch mögliche Öffnung und Schließung nicht von einer erwachsenen Person selbsttätig bewerkstelligt werden kann, würden dem Regelungszweck widersprechen und sind daher nicht erlaubt. Radverkehr soll dabei generell erlaubt sein, alle übrigen Ausnahmen umfassen nur das Zu- und Abfahren.

Zu Z 38 (§ 78):

In ihrer heutigen Fassung deckt die Bestimmung des § 78 nicht sämtliche denkbare Gefährdungs- bzw. Behinderungssituationen ab, sie soll daher eine Neufassung erfahren. Festzuhalten ist, dass auch unter der Neufassung die bisher genannten Einzelfälle (unverhülltes Tragen blendender Gegenstände, Verkauf oder Verteilung von Programmen/Eintrittskarten vor Theatern und Vergnügungstätten, Verstellen des Weges, Tragen von Reklametafeln etc) verboten sind, soweit sie als Gefährdung anderer Straßenbenutzer bzw. mutwillige Behinderung des Fußgängerverkehrs zu werten sind.

Zu Z 39 (§ 89a Abs. 2a lit. e):

Diese Bestimmung soll insofern verschärft werden, als eine Verkehrsbehinderung für Fußgänger bereits dann anzunehmen ist, wenn diese „erheblich behindert“ statt „gehindert“ werden.

Zu Z 40 (§ 93 Abs. 3):

Durch die Tätigkeiten („Verrichtungen“) dürfen Straßenbenutzer nicht gefährdet oder behindert werden; dies entspricht ohnehin der derzeitigen Rechtslage, soll aber klargestellt werden. Weiters soll die existierende Vorgabe zur Bedachtnahme, bei Schneefernungs- und Streuarbeiten keine Beschädigungen zu verursachen, auf Bäume und andere Bepflanzungen ausgeweitet werden.

Die Änderungen in § 93 StVO stehen nicht in Konflikt mit der Naturschutzkompetenz der Länder. Mit der Pflicht zur Ausnahme von Baumscheiben und Grünflächen von der Streuung mit Salz wird lediglich die bereits heute in § 93 StVO verankerte Streupflicht von Anrainern eingeschränkt; es wird also eine derzeitige (verfassungsrechtlich nicht beanstandete) Handlungspflicht reduziert. Auch die Pflicht, bei Durchführung der Streupflicht darauf Bedacht zu nehmen, Bäume und sonstige Bepflanzungen nicht zu beschädigen, konkretisiert bloß die Handlungspflicht des § 93; weiters beschränkt sie sich auf eine reine Bedachtnahmeverpflichtung, die weder geeignet ist, landesrechtliche Naturschutzregeln zu ersetzen, noch bestehenden Regeln entgegenzustehen.

Zu Z 41 (§ 95 Abs. 1 lit. b):

Die Bestimmung des § 88b sieht einerseits Verhaltensregeln für die Benutzung von elektrisch betriebenen Klein- und Minirollern vor, verweist aber auch auf die Verhaltensregeln für Radfahrer. Zur Klarstellung soll die Bestimmung des § 95 über die Zuständigkeit der Bundespolizeibehörde nunmehr dahingehend eine Adaptierung erfahren, als sie jedenfalls für die Ausübung des Verwaltungsstrafrechts bei Übertretungen des § 88b zuständig ist.

Zu Z 42 (§ 100 Abs. 3):

Verstöße gegen die Ausrüstungsbestimmungen des § 1 Abs. 1 der Fahrradverordnung sollen nunmehr einem eigenen Straftatbestand unterliegen. Ob ein oder mehrere Verstöße gegen eine oder mehrere Ziffern des § 1 Abs. 1 der Fahrradverordnung vorliegen – dabei handelt es sich um diverse Ausrüstungsgegenstände – bleibt dabei unerheblich. Werden also mehrere Verstöße gegen § 1 Abs. 1 Fahrradverordnung festgestellt, wird damit trotzdem nur ein Straftatbestand verwirklicht und ist daher auch nur eine Strafe zu verhängen.

Die Voraussetzungen für die Inanspruchnahme der Möglichkeit des § 11 Abs. 2 B-VG ist insofern gegeben, als dass das Verhältnis zwischen Unrechtsgehalt und tatsächlicher Strafhöhe bei Anwendung des Kumulationsprinzips nicht gewahrt bleibt; weiters sollen Härtefälle vermieden werden.

Zu Z 43 (§ 103 Abs. 25):

Als Inkrafttretensdatum wird der 1. Oktober 2022 vorgesehen.

Zu Z 44 (§ 104 Abs. 14):

Mit der Übergangsbestimmung für Straßenverkehrszeichen soll sichergestellt werden, dass die Einführung neuer Zeichen kostenneutral ist.

