

Vorblatt

Ziele:

Die letzte umfangreichere Novelle der Straßenverkehrsordnung liegt bereits einige Jahre zurück. Mit dem vorliegenden Entwurf soll in erster Linie Weiterentwicklungen, etwa in technischer Hinsicht, und geänderten Rahmenbedingungen im Bereich des Straßenverkehrs Rechnung getragen werden. Weiters werden Alkohol-Vortestgeräte sowie Suchtgift-Vortests gesetzlich verankert.

Problem:

Eine Vielzahl an Einzelbestimmungen der Straßenverkehrsordnung entspricht nicht mehr den tatsächlichen Anforderungen; insbesondere haben sich technische Fortentwicklungen ergeben, und auch die Anforderungen an eine praxis- und bürgernahe Verwaltung haben sich geändert.

Alternativen:

Keine.

Inhalt:

Die wichtigsten Änderungen der Novelle betreffen die gesetzliche Verankerung von Alkohol- und Suchtgiftvortestgeräten, die Erweiterung des Kreises der zu Untersuchungen auf Alkohol- oder Suchtgiftbeeinträchtigung befugten Ärzte sowie - im Bereich der Verordnung von Verkehrsbeschränkungen auf Autobahnen wegen Bauarbeiten - den Übergang der Zuständigkeit vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf die Länder (Bezirksverwaltungsbehörden oder Landesregierungen).

Daneben enthält die Novelle eine Vielzahl von einzelnen Änderungen oder Anpassungen, mit denen Unklarheiten beseitigt und nicht mehr zeitgemäße Regelungen an die Praxis angepasst werden oder neuen Entwicklungen im Straßenverkehr Rechnung getragen wird.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Der Entwurf bringt insofern geringfügige Erleichterungen für die Wirtschaft, als die gesetzlichen Ausnahmen vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot an die technische Entwicklung der Fahrzeuge angeglichen wurden und für die erfassten Fälle daher die Einholung von Ausnahmegenehmigungen nicht mehr erforderlich ist. Im einzelnen wird dazu auf den besonderen Teil der Erläuterungen verwiesen.

Finanzielle Auswirkungen:

Keine; siehe hierzu auch den allgemeinen Teil der Erläuterungen.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Auf der Ebene des Gemeinschaftsrechts bestehen keine Rechtsvorschriften, die zu den vorgeschlagenen Regelungen in Widerspruch stehen.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

Die bedeutendsten Neuerungen des Entwurfs betreffen die gesetzliche Verankerung von Alkohol- und Suchtgiftvortestgeräten, die Erweiterung des Kreises der zu Untersuchungen hinsichtlich des Vorliegens einer Alkohol- und Suchtgiftbeeinträchtigung befugten Ärzte sowie den Übergang der Zuständigkeit für die Erlassung von Verordnungen gemäß § 43 Abs. 1a auf Autobahnen vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf die Länder.

Mit der Einführung der Vortestgeräte wird die Effizienz von Alkohol- und Suchtgiftkontrollen auf der Straße wesentlich gesteigert werden. Die Alkohol-Vortestgeräte liefern bereits einen Verdacht auf Alkoholisierung, sodass in der Folge nur noch Personen zur Alkomatuntersuchung aufgefordert werden müssen, bei denen die Überprüfung der Atemluft mit dem Vortestgerät einen Verdacht ergeben hat. Da die Vortestgeräte - anders als die Alkomaten - weder eine Aufwärm- noch eine Wartezeit erfordern, werden Kontrollen mit ihrer Hilfe wesentlich schneller durchgeführt werden können. Die Suchtgift-Vortestgeräte oder -streifen werden eine Vermutung auf das Vorliegen einer Beeinträchtigung durch Suchtgift liefern und so die Arbeit der Organe der Straßenaufsicht erleichtern.

Im ländlichen Raum tritt weiters oft das Problem auf, dass vor allem in den Nachtstunden kein Amts- oder Gemeindearzt zur Verfügung steht, der Untersuchungen zur Feststellung einer Alkohol- oder Suchtgiftbeeinträchtigung durchführen darf. Die nächste öffentliche Krankenanstalt - wo der diensthabende Arzt ebenfalls diese Untersuchungen durchführen dürfte - ist oftmals zu weit entfernt. Daher wird der Kreis der Ärzte, zu denen die Organe der Straßenaufsicht jemanden zwecks Durchführung einer solchen Untersuchung bringen dürfen, erweitert: in Zukunft werden Ärzte nach Absolvierung einer speziellen Weiterbildung von der Landesregierung ermächtigt und dürfen danach ebenfalls diese Untersuchungen durchführen.

Der Zuständigkeitsübergang vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf die Länder hinsichtlich der Erlassung von Verordnungen gemäß § 43 Abs. 1a StVO („Baustellenverordnungen“) auf Autobahnen hat vor allem verwaltungsökonomische Bedeutung. Im Rahmen von Bauarbeiten auf oder neben der Straße ist nämlich sowohl die Einholung einer Bewilligung für die Durchführung dieser Bauarbeiten gemäß § 90 StVO als auch die Regelung des Verkehrs gemäß § 43 Abs. 1a StVO erforderlich. Während die Bewilligung gemäß § 90 als Bescheid immer von einer Landesbehörde (Bezirksverwaltungsbehörde oder Landesregierung) auszustellen ist, sind die aufgrund der Bauarbeiten erforderliche Verkehrsregelung enthaltenden Verordnungen gemäß § 43 Abs. 1a auf Autobahnen durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu erlassen. Da die allenfalls notwendigen Verkehrsbeschränkungen aber bereits im Rahmen des Verfahrens zur Erteilung des Bewilligungsbescheides von einem Verkehrssachverständigen festgestellt werden, müssen diese Verfahrensergebnisse danach an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelt werden, damit sie zur Grundlage einer entsprechenden Verordnung gemacht werden können. Dieses zeitaufwendige Verfahren der Aktenübermittlung wird durch die vorgeschlagene Änderung beseitigt, ohne dass dies für die jeweiligen Landesbehörden einen nennenswerten Mehraufwand zur Folge hätte - im Großteil der Fälle beschränkt sich der Mehraufwand auf das Erstellen des Verordnungstextes sowie die formelle Erlassung der Verordnung.

Die übrigen Bestimmungen des Entwurfs betreffen eine Vielzahl von einzelnen Regelungen, die entweder an geänderte technische (z.B. § 42) oder rechtliche (z.B. § 26a) Rahmenbedingungen anzupassen sind oder bei denen Änderungen der tatsächlichen Anforderungen eine Reaktion des Gesetzgebers erforderlich machen.

Kompetenzgrundlage:

Der Gesetzentwurf stützt sich in kompetenzrechtlicher Hinsicht auf Art. 11 Abs. 1 Z 4 B-VG (Straßenpolizei).

Finanzielle Auswirkungen:

Der Gesetzentwurf enthält keine Bestimmungen, die für den Bund oder die Länder einen finanziellen Mehraufwand verursachen würden; umgekehrt sind durch die Änderungen auch keine nennenswerten finanziellen Einsparungen zu erwarten, sodass sich der Entwurf insgesamt als kostenneutral darstellt.

Die Änderung des § 94 bringt zwar einen Übergang von Aufgaben vom Bundesminister auf die Länder bzw. Landesbehörden mit sich, dieser arbeitsmäßige Mehraufwand bei den Ländern wird aber weder

beim Personal- noch beim Sachaufwand zu einer Erhöhung führen. Die Durchführung von Bauarbeiten auf oder neben der Straße bedarf einer behördlichen Bewilligung nach § 90 StVO, für deren Erteilung die Bezirksverwaltungsbehörde oder allenfalls die Landesregierung, in jedem Fall aber eine Landesbehörde zuständig ist. Im Zuge dieses Bewilligungsverfahrens wird in fast allen Fällen eine Verhandlung an Ort und Stelle im Beisein eines verkehrstechnischen Sachverständigen durchgeführt, bei der allenfalls notwendige Auflagen für den Bewilligungsbescheid festgestellt werden. Gleichzeitig werden aber auch allenfalls erforderliche Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsgebote und -verbote erhoben, wobei diese Erhebung die Grundlage für eine aufgrund der Bauarbeiten zu erlassende Verordnung aufgrund § 43 Abs. 1a StVO bildet.

Handelt es sich nun um eine Baustelle auf einer Autobahn, so ist zwar die Bewilligung für die Durchführung der Bauarbeiten (§ 90 StVO) durch das Land zu erteilen, eine allenfalls notwendige Verordnung (§ 43 Abs. 1a) aber vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu erlassen. Wenn nun die Erlassung dieser Verordnungen den Ländern (Landesbehörden) übertragen wird, so stellt dies einerseits einen nicht unbedeutenden Schritt zur Verwaltungsvereinfachung dar, weil jegliches Versenden von Bescheidabschriften, Befunderhebungen, Gutachten und Plankonvoluten unterbleiben kann. Zum Anderen beschränkt sich der Mehraufwand für die Landesbehörden auf das bloße Erlassen der Verordnung, für die die Grundlagen bereits vorliegen, weil dieselben Tatsachen ohnehin von derselben Behörde für die Erteilung der Bewilligung gemäß § 90 ermittelt werden müssen.

Geringfügige Einsparungen - allerdings in erster Linie hinsichtlich des Arbeitsaufwandes, kaum in finanzieller Hinsicht - werden sich durch die Ausweitung der gesetzlichen Ausnahmen vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot ergeben, weil für die davon erfassten Fälle in Zukunft keine Ausnahmegewilligungen mehr erteilt werden müssen. Eine Verringerung des Arbeitsaufwandes ist auch durch den Entfall der systematischen zweijährigen Überprüfungspflicht für Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs zu erwarten.

Die übrigen Bestimmungen des Entwurfs haben keinen Einfluss auf die Vollziehung im Hinblick auf den Personal- oder Sachaufwand; da auch keine neuen Verwaltungsübertretungen geschaffen werden, wird es auch nicht zu einer Vermehrung von Verwaltungsstrafverfahren kommen.

Besonderer Teil

Zu Z 1 (§ 3 Abs. 1):

Da lediglich sehbehinderte Personen mit einem weißen Stock oder einer gelben Armbinde ausgerüstet sind, entspricht die Wendung „Seh- oder Hörbehinderte“ nicht den tatsächlichen Gegebenheiten und war daher zu berichtigen. Die Änderung entspricht überdies einem Wunsch der Behindertenverbände. Sofern jedoch aus dem „augenfälligen Gehaben“ einer Person geschlossen werden muss, dass sie unfähig ist, die Gefahren des Straßenverkehrs einzusehen oder sich dieser Einsicht gemäß zu verhalten, bleibt diese Person - gleich ob dieses Verhalten aus einer Hörbehinderung, einer sonstigen Behinderung oder anderen Gründen resultiert - vom Vertrauensgrundsatz ausgenommen.

Zu Z 2 (§ 4 Abs. 5):

Die Verpflichtung zur Meldung eines Sachschadensunfalles „ohne unnötigen Aufschub“ schafft immer wieder Probleme, weil viele Fahrzeuglenker sich an diese Verpflichtung erst mit Verzögerung erinnern bzw. der Ansicht sind, etwa bei Unfällen in der Nacht sei eine Meldung am nächsten Morgen ausreichend. Daher soll auch eine nicht unverzüglich erfolgte Unfallmeldung keine Strafbarkeit nach sich ziehen, sofern sie zumindest innerhalb von 24 Stunden nach dem Unfall erfolgt.

Zu Z 3 (§ 4 Abs. 5b):

Bereits bisher waren die Lenker von Fahrzeugen, die einer Gebietskörperschaft (z.B. einer Gemeinde) gehörten, von der Verpflichtung zur Entrichtung der Gebühr befreit. Nun gibt es aber sowohl Rettungsfahrzeuge (beispielsweise Rot-Kreuz-Fahrzeuge) und auch Feuerwehrfahrzeuge (Freiwillige Feuerwehren sind oft als Vereine organisiert), die nicht im Eigentum einer Gebietskörperschaft stehen, nichtsdestoweniger aber trotzdem Leistungen für die Allgemeinheit erbringen. Diese werden durch die Einfügung den Fahrzeugen von Gebietskörperschaften gleichgestellt.

Zu Z 4 (§ 5 Abs. 2):

Mit der Änderung dieser Bestimmung wird der Judikatur (etwa dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 20.4.2004, GZ 2004/02/0043) Rechnung getragen, wonach eine Aufforderung zur Ablegung einer Atemluftprobe ohne Vorliegen eines Verdachts auf Alkoholbeeinträchtigung nur im Zuge einer „unmittelbar“ an das Lenken anschließenden Amtshandlung zulässig ist. Gerade bei Verkehrsunfällen treffen die Organe der Straßenaufsicht jedoch zwangsläufig praktisch immer erst zu einem Zeitpunkt am

Unfallsort ein, der im Sinne dieser Rechtsprechung gerade nicht mehr unmittelbar an das Lenken anschließt. Diese - nicht beabsichtigte - Lücke wird durch die neue Formulierung geschlossen; durch die (gegenüber der bisherigen Formulierung allgemeiner gefasste) Bezugnahme auf Personen, deren Verhalten am Unfallort in ursächlichem Zusammenhang mit dem Verkehrsunfall steht, kann auch die bisherige Sonderbestimmung in Bezug auf Fußgänger entfallen; die Umschreibung des erfassten Personenkreises orientiert sich an der Formulierung des § 4, der für denselben Personenkreis eine Sicherungs- und Mitwirkungspflicht nach Verkehrsunfällen festlegt.

Zu Z 5 (§ 5 Abs. 2a):

Auf dem Markt stehen mehrere Testgeräte zur Atemluftüberprüfung in handlicher Größe zur Verfügung. Tests des Bundesministeriums für Inneres haben ergeben, dass die Testresultate nahezu dieselben Ergebnisse wie die geeichten, nach der Alkomatverordnung zugelassenen Geräte (Alkomaten) erbringen. Die Geräte arbeiten rasch und effizient, haben eine Vorwärmphase von lediglich 30 Sekunden bis zu 2 Minuten und somit rasch einsetzbar. Pro Minute können so im Schnitt zwei Probanden getestet werden. Derartige Überprüfungen der Atemluft können verdachtlos insbesondere bei Planquadraten durchgeführt werden und den Probanden somit die derzeitigen langen Wartezeiten ersparen.

Nur bei jenen Personen, bei denen aufgrund der Atemluftüberprüfung der Verdacht einer Beeinträchtigung durch Alkohol vorliegt oder die eine derartige Überprüfung verweigern, muss beim Einsatz derartiger Vortestgeräte die vergleichsweise aufwendige Atemluftuntersuchung gemäß Abs. 2 (Alkomatuntersuchung) durchgeführt werden. Ein „positiver“ Vortest zieht keinerlei Strafbarkeit nach sich; ebenso nicht die Verweigerung des Vortests (eine Bestimmung wonach sich der Proband der Überprüfung zu unterziehen hat, wurde daher in den Vorschlag nicht aufgenommen). Ein weiterer Vorteil liegt darin, dass diese Handgeräte auch mit Motorrädern oder im Fußstreifendienst mitgeführt werden können.

Zu Z 6 (§ 5 Abs. 2b):

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung an den neu eingefügten Abs. 2a.

Zu Z 7 (§ 5 Abs. 3a):

Mit den Vortestgeräten wird der Alkoholgehalt der Atemluft nicht rechtsrelevant bestimmt. Da mit einem positiven Vortest keinerlei Nachteile verbunden sind, sondern in weiterer Folge lediglich die nach derzeitiger Rechtslage auch jetzt schon jederzeit zulässige Atemluftuntersuchung vorgenommen wird, wird die Richtigkeit der Messung nicht durch ein rechtlich geschütztes Interesse gefordert, sodass keine Eichpflicht im Sinn des § 7 Abs. 1 Maß- und Eichgesetz vorliegt; ebenso zieht die Verweigerung des Vortests keine verwaltungsstrafrechtlichen Konsequenzen nach sich.

Zu Z 8 und 9 (§ 5 Abs. 4a, 5 und 9 letzter Satz):

Insbesondere im ländlichen Raum sind die Organe der Straßenaufsicht oft mit dem Problem konfrontiert, dass vor allem in den Nachtstunden kein Arzt zur Verfügung steht, der die in den Abs. 4a und 5 vorgesehenen Untersuchungen durchführen kann. Die nächste öffentliche Krankenanstalt ist oftmals zu weit entfernt. Daher ist beabsichtigt, eine spezielle Zusatzausbildung für Ärzte rechtlich zu verankern (hierzu wird auf den neuen § 5a Abs. 4 verwiesen); nach Absolvierung dieser Ausbildung wird der betreffende Arzt von der Landesregierung vereidigt und soll danach ebenfalls diese Untersuchungen durchführen dürfen. In den Abs. 4a und 5 wird daher der Kreis der Ärzte, zu denen die Organe der Straßenaufsicht einen Probanden zwecks Durchführung der im Gesetz genannten Untersuchungen bringen dürfen, entsprechend erweitert.

Weiters gab die bisherige Formulierung des Gesetzestextes - obwohl rechtlich eindeutig - immer wieder Anlass zu Unklarheiten, indem vielfach die Rechtsmeinung vertreten wurde, die in einer Krankenanstalt tätigen Ärzte seien nicht verpflichtet, die in § 5 vorgesehenen Untersuchungen durchzuführen. Dies führte zu praktischen Problemen, wenn mit dieser Begründung die Untersuchung einer vorgeführten Person verweigert wurde. Durch die nunmehr eindeutige diesbezügliche Anordnung in den Abs. 5 und 9 werden diese Probleme für die Vollziehung beseitigt und klargestellt, dass alle genannten Ärzte verpflichtet sind, diese Untersuchung durchzuführen.

Zu Z 10 (§ 5 Abs. 9a):

Organe der Straßenaufsicht können auf Grund ihrer Ausbildung und Erfahrung zwar oftmals erkennen, dass die Vermutung nahe liegt, dass sich ein Fahrzeuglenker nicht in einer solchen körperlichen und geistigen Verfassung befindet, in der er ein Fahrzeug zu beherrschen und die beim Lenken eines Fahrzeuges zu beachtenden Rechtsvorschriften zu befolgen vermag; jedoch ist es, wenn eine durchgeführte Überprüfung oder Untersuchung der Atemluft keinen relevanten Hinweis auf eine Beeinträchtigung durch Alkohol ergibt, für das Straßenaufsichtsorgan oft schwierig, den Grund für die vermutete Beeinträchtigung zu erkennen. Dieser Grund kann zum einen von Suchtgiftkonsum herrühren, zum anderen aber in sonstiger

Suchtmittelnahme, Konsum von Psychopharmaka oder sonstigen die Fahrweise beeinträchtigenden Medikamenten oder z.B. in bloßer Übermüdung gelegen sein. Eine Beeinträchtigung durch Suchtgift zieht andere verwaltungsstrafrechtliche Konsequenzen (Übertretung des Abs. 1) nach sich als eine sonstige Beeinträchtigung (Übertretung des § 58 Abs. 1); weiters sind an eine Beeinträchtigung durch Suchtgift strengere fährerscheinrechtliche Folgen geknüpft. Um einer Gefährdung der Verkehrssicherheit durch Suchtgiftlenker wirksamer entgegenzutreten, soll ein Speichelvortest den Organen der Straßenaufsicht die Möglichkeit geben, die nicht spezifizierte Vermutung einer allfälligen Beeinträchtigung bereits bei der Kontrolle im Hinblick auf Suchtgift zu erhärten oder aber zu entkräften. Werden im Speichel Suchtgiftspuren vorgefunden, so ist daher der Proband gem. Abs. 9 dem Arzt vorzuführen; dieser hat auf Grund des Vortests im Zuge der Untersuchung die Möglichkeit, sich mit den für das durch den Vortest indizierte Suchtgift typischen Symptomen und Verhaltensweisen im Zuge der Befunderstellung genauestens auseinanderzusetzen. Ebenso scheint es gerechtfertigt, eine Verweigerung des Vortests als Vermutung einer Suchtgiftbeeinträchtigung gelten zu lassen, gibt es doch andernfalls keinen Grund für eine Verweigerung; auch in diesem Fall aber ist für die Feststellung einer Suchtgiftbeeinträchtigung die Untersuchung durch den Arzt entscheidend.

Zu Z 11 (§ 5a Abs. 3):

Die Verordnungsermächtigung für den Bundesminister für Inneres muss auf die Alkohol- und Speichelvortestgeräte bzw. -streifen ausgedehnt werden, wobei in der Verordnung für die Alkoholvortestgeräte jener Wert anzugeben sein wird, ab dem auf den Verdacht des Vorliegens einer Beeinträchtigung durch Alkohol im Sinne des § 5 Abs. 2a geschlossen werden kann.

Zu Z 12 (§ 5a Abs. 4):

In dieser neuen Bestimmungen wird die Grundlage für den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie geschaffen, durch Verordnung die erforderliche Weiterbildung für die Ärzte festzulegen, die sodann durch die Landesregierung zur Durchführung der in § 5 Abs. 4a und 5 genannten Untersuchungen ermächtigt werden können.

Zu Z 13 (§ 11 Abs. 5):

Mit dieser Änderung wird das Reißverschlussystem auch für diejenigen Fälle angeordnet, wo ein Fahrstreifen zwar weder endet noch physisch blockiert ist, das weitere Befahren aber verboten ist (etwa durch eine Fahrstreifensignalisierung gemäß § 38 Abs. 10 StVO 1960).

Zu Z 14 (§ 24 Abs. 1 lit. e):

In seiner Entscheidung vom 25.1.2002, GZ. 99/02/0248, hat der Verwaltungsgerichtshof ausgesprochen, dass sich ein Haltestellenbereich unabhängig von einem allenfalls durch Bodenmarkierungen angezeigten Bereich in jedem Fall in einem Abstand von 15 m vor und nach den Haltestellentafeln erstreckt. Unbestreitbar bewirkt allerdings eine Diskrepanz zwischen diesem 15-Meter-Bereich und einer davon abweichenden Bodenmarkierung eine für den Verkehrsteilnehmer rechtlich höchst unklare Situation. Durch die vorgeschlagene Änderung wird klargestellt, dass der Bereich innerhalb von 15 m vor und nach den Haltestellentafeln nur dann als Haltestellenbereich gelten soll, wenn nicht Bodenmarkierungen angebracht sind, die einen anderen Bereich abgrenzen.

Zu Z 15 (§ 25 Abs. 4 und 4a):

Durch technische Neuentwicklungen ist es möglich, beispielsweise eine allfällige für das Parken in Kurzparkzonen festgelegte Gebühr mit Hilfe von technischen Hilfsmitteln (insbesondere Mobiltelefonen) zu entrichten. Die bisherige Formulierung im Gesetz erlaubte es allerdings nicht, diese Art der Gebührenentrichtung gleichzeitig auch als Nachweis für die Einhaltung der Kurzparkdauer anzuerkennen. Durch die neue Formulierung soll eine Änderung der Kurzparkzonen- Überwachungsverordnung in dem Sinne ermöglicht werden, dass auch auf derartige Neuentwicklungen Bedacht genommen werden kann.

Zu Z 16 (§ 26a Abs. 4):

Mit dieser Änderung wird den Änderungen in der Rechtsform der früheren Post- und Telegrafienverwaltung durch das Postgesetz und Poststrukturgesetz Rechnung getragen. Gleichzeitig wird die bisher auf dem Papier bestehende Ungleichbehandlung von Post einerseits und privaten Postdienst- oder Telekommunikationsanbietern andererseits beseitigt.

Zu Z 17 (§ 27 Abs. 5):

Aus praktischen Gründen müssen Fahrzeuge der Kanalwartung und Kanalrevision unmittelbar bei Einstiegsschächten in Kanäle halten und parken (oft auch in der Mitte des Fahrbahnbereiches) und insbesondere auch ungehindert zu diesen Einstiegen zufahren können. Soweit es sich nicht um Kanäle zur Ableitung des Oberflächenwassers handelt, konnten derartige Fahrten der Kanalwartung allerdings nicht unter

den Begriff der Arbeitsfahrt in § 27 Abs. 1 subsumiert werden. Mit der vorgeschlagenen Änderung wird es nun in Zukunft auch bei anderen Kanälen nicht mehr erforderlich sein, für die Fahrzeuge der Kanalwartung und -revision um Ausnahmegewilligungen anzusuchen. Diese Änderung entspricht auch der einhelligen Ansicht der Länder anlässlich der Tagung der beamteten Verkehrsreferenten im Jahr 2004.

Zu Z 18 (§ 29 Abs. 3):

Gegenüber dem bisherigen Gesetzestext wurde die Organqualität des Straßenaufsichtsorgans auf Organe der Sicherheitsexekutive eingeschränkt. Dies erscheint notwendig, um eine Abhängigkeit des Bundesheeres von gewerblichen Anbietern von Transportbegleitungen, welche zum Teil ebenfalls bestellte Straßenaufsichtsorgane beistellen, zu verhindern. Die Unmöglichkeit der Verkehrsregelung durch Organe der Sicherheitsexekutive ist im Regelfall vor dem Beginn der militärischen Verkehrsbewegung festzustellen. In Ausnahmefällen wie Verkehrsunfällen und Fahrzeugausfällen, wird die Unmöglichkeit der Verkehrsregelung faktisch zu beurteilen sein und solange andauern, bis Organe der Sicherheitsexekutive am Ort des Geschehens eintreffen.

Die Befugnis zur Verkehrsregelung soll weiters auf besonders geschulte und ausgerüstete Angehörige der Heeresverwaltung ausgedehnt werden, weil in vielen Bereichen des Bundesheeres, in denen Verkehrsbewegungen vor allen gemäß § 29 Abs. 3 Z 2 und 3 stattfinden (Heereszeuganstalten, Fliegerwerften, Munitionsanstalten), vermehrt Soldaten durch Zivilbedienstete ersetzt werden.

In § 29 Abs. 3 Z 1 bis 3 wurde dem Umstand, dass militärische Transporte immer häufiger mit angemieteten zivilen Fahrzeugen durchgeführt werden, Rechnung getragen. Mit § 29 Abs. 3 Z 4 wurde auf die intensiviertere internationale Kooperation reagiert. Ausländische Militärfahrzeuge stellen auf Österreichs Straßen durch die Ortsunkundigkeit der Fahrzeugbesatzungen, den unter Umständen sehr unterschiedlichen Ausbildungsstand der Kraftfahrer und die oftmals für zivile österreichische Fahrzeuglenker ungeübten Fahrzeuge ein erhöhtes Verkehrssicherheitsrisiko dar, weshalb eine umfassende Befugnis zur Verkehrsregelung angestrebt wird.

Eine Verkehrsregelung durch Organe des Bundesheeres bei Fußmärschen war bisher im Gesetz überhaupt nicht vorgesehen. Gerade bei diesen besteht aber für die marschierende Truppe ein hohes Gefährdungspotential durch den Fahrzeugverkehr (Z 5).

Besteht für eine Bewegung die Notwendigkeit der Wahrnehmung militärischen Eigenschutzes, so ist es aus Gründen der Sicherheit unerlässlich, die Verkehrsbewegung plangemäß und ohne Störung durchzuführen. Um allen Bedarfslagen gerecht zu werden, sollen von der neuen Z 6 nicht nur Fahrzeugbewegungen, sondern alle Bewegungen auf öffentlichen Verkehrsflächen umfasst sein.

Durch die Neuregelung soll den mit der Verkehrsregelung beauftragten Organen des Bundesheeres auch die Möglichkeit gegeben werden, bei der Verkehrsregelung nicht nur Armzeichen gemäß § 37 StVO 1960, sondern auch Hilfszeichen gemäß § 41 zu geben, was in der Praxis von wesentlich höherer Bedeutung ist. Militärische Verkehrsregler sollen hinkünftig ermächtigt werden, durch Arm- und Hilfszeichen auch behördliche Verkehrsregelungen außer Kraft zu setzen. Dies ist vor allem im Hinblick auf die Fälle des neuen § 29 Abs. 3 Z 6 von großer Bedeutung, weil hier eine effektive, lagebezogene Verkehrsregelung in vielen Fällen nötig ist.

Zu Z 19 (§ 31 Abs. 3):

Diese neue Bestimmung ist in Verbindung mit der Neufassung des § 48 Abs. 4 zu sehen. Einerseits soll die - gem. § 32 Abs. 2 verbotene - Anbringung von Tafeln, Zeichen etc. an Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs als solche keinen Einfluss auf die Rechtswirksamkeit der Kundmachung haben, andererseits soll aber der Behörde die erforderliche Handhabe gegeben werden, solche unerlaubten Tafeln sofort entfernen zu lassen.

Zu Z 20 (§ 32 Abs. 6):

Grundsätzlich war es schon bisher die Verpflichtung des Bauführers, im Zuge von Arbeiten auf oder neben der Straße erforderliche Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs (insbesondere Straßenverkehrszeichen) auf seine Kosten anzubringen, zu erhalten und wieder zu entfernen. Für den Fall, dass der Bauführer dieser Verpflichtung allerdings nicht nachkam, hatte die zuständige Behörde keine Handhabe für eine Ersatzvornahme; diesem Mangel wird mit der vorliegenden Änderung abgeholfen.

Zu Z 21 (§ 42 Abs. 1) und 22 (§ 42 Abs. 2a bis 3):

Die geänderten Abs. 1 und 3 bringen eine leichte Erweiterung der bereits bisher bestehenden gesetzlichen Ausnahmen vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot.

Zum einen werden nunmehr auch Transporte von leicht verderblichen Lebensmitteln mit Fahrzeugen mit einem Anhänger, bei denen das höchste zulässige Gesamtgewicht des Zugfahrzeuges oder des Anhängers

mehr als 3,5 t beträgt, vom Wochenend- und Feiertagsfahrverbot ausgenommen sein (Abs. 1). Bisher galt diese Ausnahme für den Transport von leicht verderblichen Lebensmitteln nur, wenn der Transport mit (Solo-) LKW oder mit Sattelkraftfahrzeugen durchgeführt wurde, nicht jedoch für LKW mit Anhänger. Diese Regelung war schon in der Stammfassung der Straßenverkehrsordnung aus dem Jahr 1960 enthalten und wurde eingeführt, um Kolonnenbildungen - LKW mit Anhänger sind geringfügig länger als Sattelkraftfahrzeuge - zu vermeiden. Um festzustellen, ob eine diesbezügliche Unterscheidung nach wie vor als sachlich gerechtfertigt betrachtet werden kann, wurde ein entsprechendes technisches Gutachten in Auftrag gegeben. Dieses kam zum Ergebnis, dass - bei Gestattung der Durchführung von Transporten von leicht verderblichen Lebensmitteln mit LKW mit Anhänger während des Zeitraumes des Wochenendfahrverbotes - weder bei den fahrzeugtechnischen, noch bei den fahrdynamischen und verkehrstechnisch/verkehrsplanerischen Parametern signifikante Unterschiede bezüglich der Beeinflussung des Verkehrsgeschehens festgestellt werden können.

Zum anderen wird die Liste der in Abs. 3 angeführten Ausnahmen um diejenigen Ausnahmen erweitert, die bereits seit mehreren Jahren in der in jedem Sommer geltenden Ferienreiseverordnung zur Anwendung kommen. Diese Ausnahmen haben sich bewährt und bedurften bisher für die Wochenenden - außerhalb des zeitlichen Geltungsbereiches der Ferienreiseverordnung - einer Ausnahmebewilligung, welche auch regelmäßig erteilt wurde (z.B. humanitäre Hilfstransporte). Auch hier wird durch die Angleichung der Ausnahmebestimmungen zwischen Straßenverkehrsordnung und Ferienreiseverordnung eine für die Verkehrsteilnehmer klarere und einsichtigere Regelung geschaffen und gleichzeitig die Verwaltung von der Erteilung von Ausnahmebewilligungen entlastet.

Die Abs. 2a und 2b beziehen sich auf Ausnahmen für den Kombinierten Verkehr. Unter Kombiniertem Verkehr ist nicht nur eine Kombination aus Straßen- und Schienentransport zu verstehen, sondern auch eine solche aus Straßentransport und Transport auf der Wasserstraße. Letztere Form des Kombinierten Verkehrs gewinnt zunehmend an Bedeutung. Die bisherige Formulierung der Absätze 2a und 2b berücksichtigte jedoch lediglich den Kombinierten Verkehr in der Form Straße - Schiene; durch die Änderungen wird auch der Kombination Straße - Wasserstraße Rechnung getragen.

Zu Z 23 (§ 43 Abs. 10):

Die Bestimmung ist heute weitgehend totes Recht und darüber hinaus erscheint eine Aufrechterhaltung angesichts der fortschreitenden Privatisierung im Bereich der Post- und Telekommunikationsdienste und auch des Eisenbahnwesens nicht mehr gerechtfertigt. Der Entfall dieser Bestimmung entspricht auch einer Anregung der Verkehrsreferenten der Länder.

Zu Z 24 (§ 44 Abs. 2b):

Während sämtliche, auf § 43 StVO beruhende Verordnungen des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie und der Länder nach den einschlägigen gesetzlichen Vorschriften kundzumachen sind, wenn sich ihr Inhalt durch Verkehrszeichen nicht ausdrücken lässt, ist diese Möglichkeit bei Verordnungen der Bezirksverwaltungsbehörden auf Verordnungen aufgrund § 43 Abs. 2 lit. a StVO beschränkt; andere Verordnungen der Bezirksverwaltungsbehörden, deren Inhalt sich nicht durch Verkehrszeichen ausdrücken lässt, sind durch Anschlag an der Amtstafel kundzumachen. Da jedoch auch bei anderen Fällen als denen des § 43 Abs. 2 lit. a eine Kundmachung nach den gesetzlichen Vorschriften (etwa im Landesgesetzblatt) eine wesentlich größere Publizität bewirkt als ein Anschlag an der Amtstafel, wird diese Einschränkung beseitigt.

Zu Z 25 (§ 46 Abs. 4 lit. d):

Die ausnahmsweise Erlaubnis zum Befahren eines Pannestreifens auf der Autobahn wird mit dieser Änderung auf den Fall des Beschleunigens zum Zweck des Wiedereinordnens in den Fließverkehr (insb. nach erfolgreicher Behebung einer Panne) erweitert.

Zu Z 26 (§ 48 Abs. 1a):

Die genannten Verkehrszeichen zeigen unterhalb des betreffenden Fahrzeugsymbols einen dünnen Querstrich, welcher die Fahrbahn andeutet. Bei der Darstellung in elektronischer Form schafft dies Probleme, weil dünne Linien aus technischen Gründen kaum darstellbar sind. Da dieser Teil des jeweiligen Verkehrszeichens für das Verständnis aber keineswegs unabdingbar ist und auch internationale Vorgaben (insb. das Wiener Übereinkommen über Straßenverkehrszeichen) dieser Änderung nicht entgegenstehen, wird vorgesehen, dass bei elektronischer Anzeige auf die Darstellung dieser Linie verzichtet werden kann. Da sich das Problem aber nur bei elektronischen Anzeigen stellt, besteht keine Veranlassung, die betroffenen Verkehrszeichen grundsätzlich zu ändern (was deren Austausch erfordern würde).

Zu Z 27 (§ 48 Abs. 4 und 5):

Die neue Fassung des Abs. 4 dient zum einen einer klareren Strukturierung der Bestimmung; zum anderen wird aber auch der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (so zuletzt das Erkenntnis vom 20.12.2002, GZ 2002/02/0202) dahingehend Rechnung getragen, dass eine - wenn auch unbefugte - Anbringung von Tafeln, Schildern oder dergleichen, die nicht Verkehrszeichen sind, auf einer Trägervorrichtung für Verkehrszeichen keinen Einfluss auf die Wirksamkeit der Kundmachung einer Verordnung haben soll. Keinen Einfluss hat die Änderung auf den Grundsatz, dass der Verkehrsteilnehmer an Ge- oder Verbote selbstverständlich nur dann gebunden ist, wenn er auch Kenntnis von diesem Ge- oder Verbot haben kann - m.a.W., wenn er angebrachte Verkehrszeichen auch erkennen kann.

Mit der Änderung in Abs. 5 wird sowohl einem Wunsch der Behindertenverbände (insbesondere der Blindenverbände) als auch der Länder Rechnung getragen. Die Anbringungshöhe eines Verkehrszeichens berechnet sich nämlich grundsätzlich zwischen dem Fahrbahnniveau und der Unterkante des Verkehrszeichens. In Einzelfällen ist es nun so, dass Verkehrszeichen aus Platzgründen auf dem Gehsteig aufgestellt werden müssen, dieser jedoch außergewöhnlich hoch ist, sodass es aufgrund der vorher beschriebenen Berechnung zu Verletzungen von Fußgängern, insbesondere Blinden, oder auch Radfahrern gekommen ist. Dem wird durch die Anhebung der höchsten Anbringung auf 2,5 Meter Rechnung getragen, wobei in Ausnahmefällen auch eine noch höhere Anbringung zulässig bleibt.

Zu Z 28 (§ 50 Z 9):

Durch die Änderung wird klargestellt, dass das Gefahrenzeichen „Baustelle“ nicht nur auf das Vorhandensein einer Baustelle an sich hinweist, sondern auch auf alle Gefahren, die üblicherweise mit einer Baustelle auf der Straße verbunden sind.

Zu Z 29 (§ 52 lit. a Z 14a und 14b):

Es werden hier zwei neue Verkehrszeichen, nämlich „Reitverbot“ und „Verbot für Fußgänger“, eingeführt. Dies entspringt einem dringlichem Wunsch der Länder, weil sich in der Praxis immer wieder die Notwendigkeit für die Verordnung von Reitverboten oder Fußgängerverboten auf bestimmten Straßenstrecken ergibt.

Zu Z 30 (§ 53 Abs. 1 Z 15b lit. a) und 31 (§ 53 Abs. 1 Z 15c):

Inhaltlich bringen diese beiden Änderungen keine Neuerungen mit sich. Die - ohnehin nur beispielhafte - Darstellung der Verkehrszeichen wird lediglich den bereits seit mehreren Jahren üblichen Standards der Verkehrstechnik angepasst.

Zu Z 32 (§ 54 Abs. 1):

Bisher war die Anbringung von Zusatztafeln nur in Verbindung mit Verkehrszeichen möglich. Durch die Änderung wird nunmehr auch die Verwendung von Zusatztafeln in Verbindung mit Verkehrslichtzeichenanlagen zulässig.

Zu Z 33 (§ 54 Abs. 5 lit. i):

Seit sie als eigene Fahrzeugkategorie anerkannt sind, erfreuen sich sogenannte „vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge“ zunehmender Beliebtheit. Da diese Fahrzeuge jedoch nicht schneller als 45 km/h fahren dürfen, von ihren Abmessungen her aber beinahe an die Abmessungen eines herkömmlichen Kraftwagens herankommen und insbesondere auch eindeutig mehrspurige Kraftfahrzeuge sind, verursachen sie in Bereichen eines Überholverbotes mitunter beträchtliche Kolonnenbildungen. Es soll daher zumindest bei denjenigen Überholverböten, wo das Überholen von Zugmaschinen, Motorkarren und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen erlaubt ist (durch Anbringung der Zusatztafel), auch das Überholen dieser vierrädrigen Leichtkraftfahrzeuge erlaubt sein.

Zu Z 34 (§ 54 Abs. 5 lit. k):

Bereits bisher war es üblich, fahrstreifenbezogene Beschränkungen in der Form kundzumachen, dass das entsprechende Verkehrszeichen oberhalb des betroffenen Fahrstreifens angebracht wurde, und darunter als Zusatztafel ein senkrecht nach unten weisender schwarzer Pfeil. Wenngleich rechtlich an der Zulässigkeit dieser Art der Kundmachung keine Zweifel bestehen, so kommt es doch in der Praxis immer wieder zu Unsicherheiten, ob diese Art der Kundmachung tatsächlich rechtlich gedeckt ist. Diesen Fragen wird mit der Neueinführung der lit. k Rechnung getragen und die Verwendung und Bedeutung dieser Zusatztafel eindeutig klargestellt.

Zu Z 35 (§ 61 Abs. 3):

Bisher war die Beförderung von Heu sowie von Dünger von der Pflicht, die Ladung mit Plachen oder dergleichen zu überdecken, ausgenommen. In den letzten Jahren hat der Transport derartiger Ladungen, insb. auch auf dem hochrangigen Straßennetz, unter Einsatz von anderen als landwirtschaftlichen Zug-

fahrzeugen zugenommen. Durch die höheren Geschwindigkeiten kommt es allerdings immer wieder zu Gefahrensituationen durch das Abwehen größerer Mengen von Ladung. Daher wird in Zukunft auch für diese Ladungen sowie für die Beförderung von Stroh eine Pflicht zur Überdeckung vorgesehen sein, wenn ein Fahrzeug benützt wird, das eine höhere Bauartgeschwindigkeit als 25 km/h (landwirtschaftliche Anhänger) aufweist.

Zu Z 36 (§ 68 Abs. 1):

Bereits bisher war es erlaubt, mit Fahrrädern mit einem Anhänger, der nicht breiter als 80 cm war, die Radfahranlagen zu benützen. Da es auch mehrspurige Fahrräder gibt, die nicht breiter als diese Anhänger sind, werden diese mit der Neufassung der Bestimmung diesen Anhängern gleichgestellt.

Zu Z 37 (§ 89a Abs. 8):

Ziel dieser ergänzten Bestimmung ist es, zu verhindern, dass sich jemand durch bloße Preisgabe einer Sache (in der Regel eines fahruntüchtig gewordenen Kraftfahrzeugs) entledigt, wobei diese Preisgabe letzten Endes bewirkt, dass die Kosten der Entsorgung dieser Sache von der Allgemeinheit zu tragen sind. In Zukunft kann der Ersatz der Entsorgungskosten von der Behörde mit Bescheid vorgeschrieben werden.

Zu Z 38 (§ 94):

Bisher war der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unter anderem zuständig für die Erlassung sämtlicher Verordnungen, die Autobahnen betreffen. Dies umfasst auch die Erlassung von Verordnungen, die notwendig sind, weil im Zuge von Bauarbeiten auf oder neben einer Autobahn eine bestimmte Verkehrsregelung verordnet werden muss. Dies führt insofern zu einem vermeidbaren bürokratischen Aufwand, als grundsätzlich für alle Arbeiten auf oder neben Straßen (egal ob auf Autobahnen oder sonstigen Straßen) für den Bauführer eine Bewilligung gemäß § 90 StVO zur Durchführung dieser Bauarbeiten erforderlich ist. Die Erteilung dieser Bewilligung erfolgt mittels Bescheid. Dieser Bescheid ist - ebenfalls wieder unabhängig von der Art der Straße - jedenfalls von der zuständigen Landesbehörde, in der Regel eine Bezirksverwaltungsbehörde, zu erteilen. Im Rahmen dieses Bewilligungsverfahrens werden aber auch bereits durch einen Sachverständigen die wegen der Bauarbeiten erforderlichen Verkehrsbeschränkungen erhoben und festgelegt, weil diese zum Teil auch ihren Niederschlag in allfälligen Auflagen des Bewilligungsbescheides finden.

Gleichzeitig sind diese Ermittlungsergebnisse auch die Grundlage für allenfalls zu erlassende Verordnungen, wobei im Fall einer Autobahnbaustelle diese Ermittlungsergebnisse aber zwecks Verordnungserlassung an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelt werden müssen. Durch die vorgeschlagene Änderung des § 94 werden nunmehr für derartige „Baustellenverordnungen“ (das sind Verordnungen gemäß § 43 Abs. 1a StVO) *auch auf Autobahnen* die Länder zuständig sein; dies bewirkt einen Wegfall der umständlichen Aktenübermittlung, während gleichzeitig bei der zuständigen Landesbehörde sämtliche für die Erlassung einer Verordnung notwendigen Ermittlungsergebnisse ohnehin bereits aufgrund des Bescheidverfahrens gemäß § 90 StVO vorliegen, sodass für die Behörde de facto kaum ein Mehraufwand entsteht.

Weiters entfällt auch die Zuständigkeit des Bundesministers für „Vorschreibungen gem. § 98 Abs. 3“ auf Autobahnen. Zum einen wurde diese Kompetenz noch nie wahrgenommen, zum anderen ließ eine nähere Betrachtung der Regelung berechnete Zweifel an ihrer Verfassungsmäßigkeit aufkommen: derartige Vorschreibungen wären - als an konkrete Adressaten gerichtete Akte - letzten Endes als Bescheide zu qualifizieren; zur Erlassung von Bescheiden in Angelegenheiten der Straßenverkehrsordnung ist jedoch der Bundesminister - angesichts der verfassungsmäßigen Zuständigkeit der Länder für die Vollziehung der Straßenverkehrsordnung - nicht zuständig.

Zu Z 39 (§ 94f Abs. 1):

Der Bundesminister ist bei Erlassung von Verordnungen an die in § 94f geregelten Anhörungsrechte nicht gebunden. Dies galt auch für Verordnungen gem. § 43 Abs. 1a auf Autobahnen, für die nunmehr durch die Änderung des § 94 die Länder zuständig sind. Angesichts der großen Verkehrsbedeutung von Autobahnen besteht bei Baustellen auf Autobahnen oft besondere Dringlichkeit (ohne dass aber „Gefahr im Verzug“ vorläge), sodass es gerechtfertigt erscheint, diese Verordnungen grundsätzlich - auch wenn sie in die Zuständigkeit der Länder fallen - von den Anhörungsrechten des § 94f auszunehmen.

Zu Z 40 (§ 95 Abs. 1a) und 41 (§ 95 Abs. 1b und 1c):

Während grundsätzlich für die Vollziehung der Straßenverkehrsordnung die Länder zuständig sind, obliegt die Vollziehung im Bereich der Bundespolizeidirektionen diesen, obwohl es sich dabei um Bundesbehörden handelt. Aus diesem Grund ist auch das Instrument der sogenannten „paktierten Gesetzgebung“ erforderlich, das bedeutet eine Übertragung von Aufgaben aus dem Bereich der Landesvollziehung auf

die Bundespolizeidirektionen durch Erlassung übereinstimmender Gesetze des Bundes und des jeweiligen Landes. Für den Bereich des Bundes findet sich diese Gesetzgebung im § 95 Abs. 1a bis 1c StVO.

Hierbei ist es so, dass in den letzten Jahren für einige Bundespolizeidirektionen (nämlich Wien, Graz und Linz) ein Teil der ursprünglich diesen Bundespolizeidirektionen übertragenen Aufgaben (nämlich die Überwachung des ruhenden Verkehrs) wieder von diesen weg und zurück auf die Länder verlagert wurde, wobei auch diese sogenannte „Rückübertragung“ die Vorgangsweise der paktierten Gesetzgebung erfordert. Für die übrigen in Österreich bestehenden Bundespolizeidirektionen liegen nunmehr Anträge des Bundesministeriums für Inneres und z.T. der betroffenen Länder vor, wonach für *alle* Bundespolizeidirektionen die Überwachung des ruhenden Verkehrs wieder auf die Länder rückübertragen werden soll. Aus diesem Grund stellt der neugefasste § 95 Abs. 1a für den Bereich des Bundes den für diese Rückübertragung notwendigen Teil der paktierten Gesetzgebung dar; wirksam wird die Rückübertragung, wenn die betroffenen Länder ihrerseits entsprechende Landesgesetze erlassen haben (s. hierzu auch die Inkrafttretensbestimmungen).

Die Abs. 1b und 1c enthielten die spezifische Rückübertragung von Aufgaben der Überwachung des ruhenden Verkehrs von den Bundespolizeidirektionen Wien, Linz und Graz auf die jeweiligen Landesbehörden. Durch die Neufassung des Abs. 1a, der von der Formulierung her nunmehr sämtliche in Österreich bestehenden Bundespolizeidirektionen umfasst, können diese beiden Sonderbestimmungen entfallen.

Zu Z 42 (§ 96 Abs. 2):

Bisher sah diese Bestimmung vor, dass sämtliche Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs durch die Behörde regelmäßig alle zwei Jahre daraufhin zu überprüfen waren, ob sie noch erforderlich waren oder nicht; gegebenenfalls hatte ein Entfernungsauftrag zu ergehen. Diese 2-jährige Überprüfungspflicht führte angesichts der Vielzahl der sonst den Behörden zufallenden Aufgaben zu einer übermäßigen arbeitsmäßigen Belastung. In Zukunft wird daher dieser Zeitraum auf fünf Jahre verlängert; die Verpflichtung der Behörde, für die Entfernung nicht mehr erforderlicher Einrichtungen zu sorgen, wenn sich dies im Zuge einer Überprüfung ergeben hat, bleibt erhalten.

Zu Z 43 (§ 100 Abs. 7):

Die dem Straßenerhalter zufließenden Strafgebühren sind - soweit es sich nicht um eine nach Art. 5 des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 50/2002 als Bundesstraße aufgelassene Straße handelt - für den Straßenbau sowie für die Anschaffung und Erhaltung von Einrichtungen zur Verkehrsüberwachung, etwa Radargeräte, zu verwenden. Sonstige Kosten von Überwachungsmaßnahmen dürfen nicht aus den Strafgebühreneinnahmen finanziert werden. Durch die diesbezügliche Erweiterung der Zweckwidmung soll den Straßenerhaltern in dieser Richtung mehr Spielraum eingeräumt werden.

Zu Z 44 (§ 103 Abs. 7):

Mit dieser Bestimmung wird das Inkrafttreten der Novelle für den 1. Oktober 2005 vorgeschlagen.

Zu Z 45 (§ 104 Abs. 11):

Als Übergangsfrist für die Anbringung der der Novelle entsprechenden Verkehrszeichen wird ein Zeitraum von 10 Jahren bestimmt. Gleichzeitig wird durch eindeutige Regelungen die Weitergeltung bereits erlassener „Baustellenverordnungen“ gemäß § 43 Abs. 1a StVO (siehe Z 36, Änderung § 94) klargestellt.

Zu Z 46:

Mit diesen Änderungen wird der Änderung des Bundesministeriengesetzes durch BGBl. I Nr. 16/2000 Rechnung getragen.

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
<p>§ 3. (1) Jeder Straßenbenützer darf vertrauen, dass andere Personen die für die Benützung der Straße maßgeblichen Rechtsvorschriften befolgen, außer er müsste annehmen, dass es sich um Kinder, Seh- oder Hörbehinderte mit weißem Stock oder gelber Armbinde, offensichtlich Körperbehinderte oder Gebrechliche oder um Personen handelt, aus deren augenfälligem Gehaben geschlossen werden muss, dass sie unfähig sind, die Gefahren des Straßenverkehrs einzusehen oder sich dieser Einsicht gemäß zu verhalten.</p>	<p>§ 3. (1) Jeder Straßenbenützer darf vertrauen, dass andere Personen die für die Benützung der Straße maßgeblichen Rechtsvorschriften befolgen, außer er müsste annehmen, dass es sich um Kinder, Sehbehinderte mit weißem Stock oder gelber Armbinde, offensichtlich Körperbehinderte oder Gebrechliche oder um Personen handelt, aus deren augenfälligem Gehaben geschlossen werden muss, dass sie unfähig sind, die Gefahren des Straßenverkehrs einzusehen oder sich dieser Einsicht gemäß zu verhalten.</p>
(2) unverändert	(2) ...
§ 4. (1) bis (4) unverändert	§ 4. (1) - (4) ...
<p>(5) Wenn bei einem Verkehrsunfall nur Sachschaden entstanden ist, haben die im Abs. 1 genannten Personen die nächste Polizei- oder Gendarmeriedienststelle vom Verkehrsunfall ohne unnötigen Aufschub zu verständigen. Eine solche Verständigung darf jedoch unterbleiben, wenn die im Abs. 1 genannten Personen oder jene, in deren Vermögen der Schaden eingetreten ist, einander ihren Namen und ihre Anschrift nachgewiesen haben.</p>	<p>(5) Wenn bei einem Verkehrsunfall nur Sachschaden entstanden ist, haben die im Abs. 1 genannten Personen die nächste Polizei- oder Gendarmeriedienststelle vom Verkehrsunfall ohne unnötigen Aufschub, längstens jedoch innerhalb von 24 Stunden, zu verständigen. Eine solche Verständigung darf jedoch unterbleiben, wenn die im Abs. 1 genannten Personen oder jene, in deren Vermögen der Schaden eingetreten ist, einander ihren Namen und ihre Anschrift nachgewiesen haben.</p>
(5a) unverändert	(5a) ...
<p>(5b) Für Verständigungen nach Abs. 5 und Meldungen gemäß Abs. 5a ist eine Gebühr von 500 S einzuheben, es sei denn, die Verständigung nach Abs. 5 ist deshalb erfolgt, weil die im Abs. 1 genannten Personen oder jene, in deren Vermögen der Schaden eingetreten ist, einander Namen und Anschrift nicht nachweisen konnten. Von der Verpflichtung zur Entrichtung dieser Gebühr sind die Gebietskörperschaften und Lenker von Fahrzeugen derselben ausgenommen. Auf Wunsch erhält jede Person des Abs. 5, die eine gebührenpflichtige Verständigung oder Meldung vorgenommen hat oder die die Gebühr entrichtet, eine Ausfertigung des von der Polizei- oder Gendarmeriedienststelle erstatteten Unfallberichtes. Die Gebühren sind, sofern sie nicht ohne weiteres entrichtet werden, von den Bezirksverwaltungsbehörden, im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeidirektion von dieser vorzuschreiben. Sie fließen der Gebietskörperschaft zu, die den Aufwand der Organe zu tragen hat.</p>	<p>(5b) Für Verständigungen nach Abs. 5 und Meldungen gemäß Abs. 5a ist eine Gebühr von 36 Euro einzuheben, es sei denn, die Verständigung nach Abs. 5 ist deshalb erfolgt, weil die im Abs. 1 genannten Personen oder jene, in deren Vermögen der Schaden eingetreten ist, einander Namen und Anschrift nicht nachweisen konnten. Von der Verpflichtung zur Entrichtung dieser Gebühr sind die Gebietskörperschaften und Lenker von Fahrzeugen derselben sowie die Lenker von Rettungs- und Feuerwehrfahrzeugen ausgenommen. Auf Wunsch erhält jede Person des Abs. 5, die eine gebührenpflichtige Verständigung oder Meldung vorgenommen hat oder die die Gebühr entrichtet, eine Ausfertigung des von der Polizei- oder Gendarmeriedienststelle erstatteten Unfallberichtes. Die Gebühren sind, sofern sie nicht ohne weiteres entrichtet werden, von den Bezirksverwaltungsbehörden, im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeidirektion von dieser vorzuschreiben. Sie fließen der Gebietskörperschaft zu, die den Aufwand der Organe zu tragen hat.</p>

(6) unverändert	(6) ...
§ 5. (1) unverändert	§ 5. (1) ...
<p>(2) Organe des amtsärztlichen Dienstes oder besonders geschulte und von der Behörde hiezu ermächtigte Organe der Straßenaufsicht sind berechtigt, jederzeit die Atemluft von Personen, die ein Fahrzeug lenken, in Betrieb nehmen oder zu lenken oder in Betrieb zu nehmen versuchen, auf Alkoholgehalt zu untersuchen. Sie sind außerdem berechtigt, die Atemluft von Personen, die verdächtig sind, in einem vermutlich durch Alkohol beeinträchtigten Zustand</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ein Fahrzeug gelenkt zu haben oder 2. als Fußgänger einen Verkehrsunfall verursacht haben, <p>auf Alkoholgehalt zu untersuchen. Wer zu einer Untersuchung der Atemluft aufgefordert wird, hat sich dieser zu unterziehen.</p>	<p>(2) Organe des amtsärztlichen Dienstes oder besonders geschulte und von der Behörde hiezu ermächtigte Organe der Straßenaufsicht sind berechtigt, jederzeit die Atemluft von Personen, die ein Fahrzeug lenken, in Betrieb nehmen oder zu lenken oder in Betrieb zu nehmen versuchen, auf Alkoholgehalt zu untersuchen. Sie sind außerdem berechtigt, die Atemluft von Personen,</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die verdächtig sind, in einem vermutlich durch Alkohol beeinträchtigten Zustand ein Fahrzeug gelenkt zu haben, oder 2. bei denen der Verdacht besteht, dass ihr Verhalten am Unfallsort mit einem Verkehrsunfall in ursächlichem Zusammenhang steht, <p>auf Alkoholgehalt zu untersuchen. Wer zu einer Untersuchung der Atemluft aufgefordert wird, hat sich dieser zu unterziehen.</p>
	<p>(2a) Die Organe des amtsärztlichen Dienstes oder besonders geschulte und von der Behörde hiezu ermächtigte Organe der Straßenaufsicht sind weiters berechtigt, jederzeit die Atemluft von Personen, die ein Fahrzeug lenken, in Betrieb nehmen oder zu lenken oder in Betrieb zu nehmen versuchen, auf den Verdacht der Beeinträchtigung durch Alkohol zu überprüfen. Ergibt die Überprüfung der Atemluft den Verdacht der Beeinträchtigung durch Alkohol oder wird die Überprüfung verweigert, haben die genannten Organe eine Untersuchung der Atemluft gemäß Abs. 2 vorzunehmen.</p>
<p>(2a) Abs. 2 gilt auch für die Überprüfung der Atemluft von</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fahrlehrern bei Schulfahrten gemäß § 114 Abs. 4 und 4a KFG 1967, 2. Begleitern bei Übungsfahrten gemäß § 122 Abs. 2 und 5 KFG 1967 oder bei Ausbildungsfahrten gemäß § 19 Abs. 3 und 6 FSG oder 3. Ausbildnern bei Lehrfahrten gemäß § 122a Abs. 2 KFG 1967. 	<p>(2b) Abs. 2 und 2a gelten auch für die Untersuchung und die Überprüfung der Atemluft von</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fahrlehrern bei Schulfahrten gemäß § 114 Abs. 4 und 4a KFG 1967, 2. Begleitern bei Übungsfahrten gemäß § 122 Abs. 2 und 5 KFG 1967 oder bei Ausbildungsfahrten gemäß § 19 Abs. 3 und 6 FSG oder 3. Ausbildnern bei Lehrfahrten gemäß § 122a Abs. 2 KFG 1967.
(3) unverändert	(3) ...
	<p>(3a) Die Überprüfung der Atemluft auf Verdacht der Beeinträchtigung durch Alkohol ist mit einem Gerät vorzunehmen, das den Alkoholgehalt der Atemluft zwar nicht bestimmt, aber in einer solchen Weise misst und anzeigt, dass daraus Rückschlüsse auf das Vorliegen des Verdachtes einer Beeinträchtigung durch Alkohol gezogen werden können.</p>
(4) unverändert	(4) ...

<p>(4a) Die Organe der Straßenaufsicht sind weiters berechtigt, Personen, bei denen eine Untersuchung gemäß Abs. 2 aus Gründen, die in der Person des Probanden gelegen sind, nicht möglich war und die verdächtig sind, sich in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand zu befinden, zu einem im öffentlichen Sanitätsdienst stehenden, bei einer Bundespolizeibehörde tätigen oder bei einer öffentlichen Krankenanstalt diensthabenden Arzt zur Blutabnahme zum Zweck der Bestimmung des Blutalkoholgehaltes zu bringen.</p>	<p>(4a) Die Organe der Straßenaufsicht sind weiters berechtigt, Personen, bei denen eine Untersuchung gemäß Abs. 2 aus Gründen, die in der Person des Probanden gelegen sind, nicht möglich war und die verdächtig sind, sich in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand zu befinden, zu einem im öffentlichen Sanitätsdienst stehenden, bei einer Bundespolizeibehörde tätigen, bei einer öffentlichen Krankenanstalt diensthabenden oder im Sinne des § 5a Abs. 4 ausgebildeten und von der Landesregierung hierzu ermächtigten Arzt zur Blutabnahme zum Zweck der Bestimmung des Blutalkoholgehaltes zu bringen.</p>
<p>(5) Die Organe der Straßenaufsicht sind weiters berechtigt, Personen, von denen vermutet werden kann, dass sie sich in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand befinden, zum Zweck der Feststellung des Grades der Beeinträchtigung durch Alkohol zu einem im öffentlichen Sanitätsdienst stehenden oder bei einer Bundespolizeibehörde tätigen Arzt oder zum diensthabenden Arzt einer öffentlichen Krankenanstalt zu bringen, sofern eine Untersuchung gemäß Abs. 2</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. keinen den gesetzlichen Grenzwert gemäß Abs. 1 erreichenden Alkoholgehalt ergeben hat oder 2. aus in der Person des Probanden gelegenen Gründen nicht möglich war. <p>Wer zum Zweck der Feststellung des Grades der Beeinträchtigung durch Alkohol zu einem Arzt gebracht wird, hat sich einer Untersuchung durch diesen zu unterziehen.</p>	<p>(5) Die Organe der Straßenaufsicht sind weiters berechtigt, Personen, von denen vermutet werden kann, dass sie sich in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand befinden, zum Zweck der Feststellung des Grades der Beeinträchtigung durch Alkohol zu einem im öffentlichen Sanitätsdienst stehenden oder bei einer Bundespolizeibehörde tätigen Arzt oder zum diensthabenden Arzt einer öffentlichen Krankenanstalt zu bringen, sofern eine Untersuchung gemäß Abs. 2</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. keinen den gesetzlichen Grenzwert gemäß Abs. 1 erreichenden Alkoholgehalt ergeben hat oder 2. aus in der Person des Probanden gelegenen Gründen nicht möglich war. <p>Wer zum Zweck der Feststellung des Grades der Beeinträchtigung durch Alkohol zu einem Arzt gebracht wird, hat sich einer Untersuchung durch diesen zu unterziehen; die genannten Ärzte sind verpflichtet, die Untersuchung durchzuführen.</p>
<p>(6) bis (8) unverändert</p>	<p>(6) bis (8) ...</p>
<p>(9) Die Bestimmungen des Abs. 5 gelten auch für Personen, von denen vermutet werden kann, dass sie sich in einem durch Suchtgift beeinträchtigten Zustand befinden; wer zum Arzt gebracht wird, hat sich der Untersuchung zu unterziehen.</p>	<p>(9) Die Bestimmungen des Abs. 5 gelten auch für Personen, von denen vermutet werden kann, dass sie sich in einem durch Suchtgift beeinträchtigten Zustand befinden; wer zum Arzt gebracht wird, hat sich der Untersuchung zu unterziehen. Die in Abs. 5 genannten Ärzte sind verpflichtet, die Untersuchung durchzuführen.</p>

	<p>(9a) Organe des amtsärztlichen Dienstes oder besonders geschulte und von der Behörde hiezu ermächtigte Organe der Straßenaufsicht sind berechtigt, den Speichel von in Abs. 2 und 2b genannten Personen auf das Vorliegen von Suchtgiftspuren zu überprüfen, sofern zwar keine Vermutung im Sinne des Abs. 9 vorliegt, aber vermutet werden kann, dass sie sich nicht in einer solchen körperlichen und geistigen Verfassung befinden oder zum Zeitpunkt des Lenkens befunden haben, in der sie ein Fahrzeug zu beherrschen und die beim Lenken eines Fahrzeuges zu beachtenden Rechtsvorschriften zu befolgen vermögen. Die Überprüfung des Speichels ist mit Speichelvortestgeräten oder -streifen, die das Vorliegen von Suchtgiftspuren im Speichel anzeigen, vorzunehmen. Ergibt die Überprüfung des Speichels das Vorliegen von Suchtgiftspuren oder wird die Überprüfung verweigert, so gilt dies als Vermutung der Beeinträchtigung durch Suchtgift. Diesfalls haben die genannten Organe gemäß Abs. 9 vorzugehen; andernfalls hat ein Vorgehen gemäß Abs. 9 zu unterbleiben.</p>
(10) bis (12) unverändert	(10) bis (12) ...
§ 5a. (1) bis (2) unverändert	§ 5a. (1) bis (2) ...
<p>(3) Der Bundesminister für Inneres hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr unter Bedachtnahme auf den Zweck der Untersuchung nach § 5 Abs. 2 sowie zur Gewährleistung ihrer zweckmäßigen Durchführung die persönlichen Voraussetzungen der hierfür zu ermächtigenden Organe der Straßenaufsicht, einschließlich die Art ihrer Schulung sowie, unter Bedachtnahme auf den jeweiligen Stand der Wissenschaft und Technik, die für eine Untersuchung der Atemluft geeigneten Geräte durch Verordnung zu bestimmen.</p>	<p>(3) Der Bundesminister für Inneres hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unter Bedachtnahme auf den Zweck der Untersuchung nach § 5 Abs. 2 oder der Überprüfung nach § 5 Abs. 2a oder 9a sowie zur Gewährleistung ihrer zweckmäßigen Durchführung die persönlichen Voraussetzungen der hierfür zu ermächtigenden Organe der Straßenaufsicht, einschließlich die Art ihrer Schulung sowie, unter Bedachtnahme auf den jeweiligen Stand der Wissenschaft und Technik, die für eine Untersuchung oder Überprüfung der Atemluft geeigneten Geräte und die für eine Überprüfung des Speichels geeigneten Speichelvortestgeräte oder -streifen durch Verordnung zu bestimmen. Bei den Geräten zur Überprüfung der Atemluft auf das Vorliegen des Verdachts einer Beeinträchtigung durch Alkohol ist zudem jener gerätespezifische Wert anzugeben, ab dem auf das Vorliegen des Verdachts der Beeinträchtigung durch Alkohol im Sinne des § 5 Abs. 2a geschlossen werden kann.</p>
	<p>(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat im Einvernehmen mit der Bundesministerin für Inneres und der Bundesministerin für Gesundheit und Frauen die für eine Ermächtigung zur Durchführung der in § 5 Abs. 4a, 5 oder 6 genannten Untersuchungen erforderliche Weiterbildung für Ärzte durch Verordnung festzulegen.</p>
§ 11. (1) bis (4) unverändert	§ 11. (1) bis (4) ...

(5) Wenn auf Straßen mit mehr als einem Fahrstreifen für die betreffende Fahrtrichtung das durchgehende Befahren eines Fahrstreifens nicht möglich ist oder ein Fahrstreifen endet, ist den am Weiterfahren gehinderten Fahrzeugen der Wechsel auf den zunächst gelegen verbleibenden Fahrstreifen in der Weise zu ermöglichen, dass diese Fahrzeuge jeweils im Wechsel einem auf dem durchgehenden Fahrstreifen fahrenden Fahrzeug nachfolgen können (Reißverschlussystem).	(5) Wenn auf Straßen mit mehr als einem Fahrstreifen für die betreffende Fahrtrichtung das durchgehende Befahren eines Fahrstreifens nicht möglich oder nicht zulässig ist oder ein Fahrstreifen endet, ist den am Weiterfahren gehinderten Fahrzeugen der Wechsel auf den zunächst gelegen verbleibenden Fahrstreifen in der Weise zu ermöglichen, dass diese Fahrzeuge jeweils im Wechsel einem auf dem durchgehenden Fahrstreifen fahrenden Fahrzeug nachfolgen können (Reißverschlussystem).
§ 24. (1) Das Halten und Parken ist verboten:	§ 24. (1) Das Halten und Parken ist verboten:
a) bis d) unverändert	a) bis d) ...
e) im Haltestellenbereich eines Massenbeförderungsmittels, das ist der Bereich innerhalb von 15 m vor und nach den Haltestellentafeln, während der Betriebszeiten des Massenbeförderungsmittels,	e) im Haltestellenbereich eines Massenbeförderungsmittels, das ist - sofern sich aus Bodenmarkierungen nichts anderes ergibt - der Bereich innerhalb von 15 m vor und nach den Haltestellentafeln, während der Betriebszeiten des Massenbeförderungsmittels,
f) bis o) unverändert	f) bis o) ...
(2) bis (8) unverändert	(2) bis (8) ...
§ 25. (1) bis (3) unverändert	§ 25. (1) bis (3) ...
(4) Für Kurzparkzonen, die gebührenfrei benützt werden dürfen, hat der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr durch Verordnung die Art der Überwachung der Kurzparkdauer und das hierfür notwendige Hilfsmittel zu bestimmen; er hat dabei auf den Zweck einer zeitlichen Parkbeschränkung sowie auf eine kostengünstige und einfache Handhabung des Hilfsmittels Bedacht zu nehmen.	(4) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat durch Verordnung die Art der Überwachung der Kurzparkdauer und das hierfür notwendige Hilfsmittel zu bestimmen; er hat dabei auf den Zweck einer zeitlichen Parkbeschränkung sowie auf eine kostengünstige und einfache Handhabung des Hilfsmittels Bedacht zu nehmen.
(4a) Für Kurzparkzonen, in denen für das Abstellen eines mehrspurigen Fahrzeuges auf Grund abgabenrechtlicher Vorschriften eine Gebühr zu entrichten und für deren Überwachung in diesen Vorschriften das Anbringen eines Hilfsmittels am Fahrzeug vorgesehen ist, kann der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr mit Verordnung bestimmen, dass dieses Hilfsmittel zugleich auch als Hilfsmittel für die Überwachung der Kurzparkdauer gilt. Wenn für die genannte Überwachung nicht Automaten als Hilfsmittel vorgesehen sind, kann der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr aus Gründen der Einheitlichkeit mit Verordnung auch die Art, das Aussehen und die Handhabung des Hilfsmittels bestimmen.	(4a) Für Kurzparkzonen, in denen für das Abstellen eines mehrspurigen Fahrzeuges auf Grund abgabenrechtlicher Vorschriften eine Gebühr zu entrichten und für die Überwachung der Gebührenerichtung die Verwendung eines technischen oder sonstigen Hilfsmittels vorgesehen ist, kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit Verordnung festlegen, unter welchen Voraussetzungen dieses Hilfsmittel zugleich auch als Hilfsmittel für die Überwachung der Kurzparkdauer gilt. Wenn für die Überwachung der Gebührenerichtung die Anbringung des Hilfsmittels am Fahrzeug vorgesehen ist, kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie weiters aus Gründen der Einheitlichkeit mit Verordnung auch die Art, das Aussehen und die Handhabung des Hilfsmittels bestimmen.
(5) unverändert	(5) ...
§ 26a. (1) bis (3) unverändert	§ 26a. (1) bis (3) ...

<p>(4) Die Lenker von Fahrzeugen der Post- und Telegraphenverwaltung, von Fahrzeugen der Fernmeldebüros oder von Fahrzeugen, die im Auftrag der Post- und Telegraphenverwaltung fahren, sind bei der Beförderung von Postsendungen, bei der Instandhaltung von Fernmeldeeinrichtungen sowie bei Einsätzen der Funküberwachung an Halte- und Parkverbote nicht gebunden, sofern dies der Betriebseinsatz erfordert und der übrige Verkehr dadurch nicht wesentlich beeinträchtigt wird.</p>	<p>(4) Die Lenker</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. von Fahrzeugen der Österreichischen Post Aktiengesellschaft und der Telekom Austria Aktiengesellschaft, 2. von Fahrzeugen sonstiger Post-, Paket-, Telekommunikations- oder Fernmeldedienstleister, 3. von Fahrzeugen der Fernmeldebüros oder 4. von Fahrzeugen, die im Auftrag eines der unter Z 1 oder 2 genannten Dienstleister fahren, <p>sind bei der Zustellung und Abholung von Postsendungen, bei der Instandhaltung von Telekommunikations- oder Fernmeldeeinrichtungen sowie bei Einsätzen der Funküberwachung an Halte- und Parkverbote nicht gebunden, sofern dies der Betriebseinsatz erfordert und der übrige Verkehr dadurch nicht wesentlich beeinträchtigt wird.</p>
<p>Fahrzeuge des Straßendienstes und der Müllabfuhr</p>	<p>Fahrzeuge des Straßendienstes, der Müllabfuhr und der Kanalwartung</p>
<p>§ 27. (1) bis (4) unverändert</p>	<p>§ 27. (1) bis (4) ...</p>
	<p>(5) Soweit dies zur Erreichung des Zwecks der jeweiligen Arbeitsfahrt notwendig ist, sind auch die Lenker von Fahrzeugen der Kanalwartung und -revision bei Arbeitsfahrten an die Bestimmungen über das Verhalten bei Bodenmarkierungen und über das Einordnen sowie an Zufahrtsbeschränkungen, an Halte- und Parkverbote und an die Verbote bezüglich des Zufahrens zum linken Fahrbahnrand nicht gebunden. Sie dürfen dabei auch durch Nebenfahrbahnen durchfahren und das Fahrzeug erforderlichenfalls abweichend von den Bestimmungen des § 23 Abs. 2 aufstellen. Abs. 4 ist anzuwenden.</p>
<p>§ 29. (1) bis (2) unverändert</p>	<p>§ 29. (1) bis (2) ...</p>

<p>(3) Befindet sich eine Fahrzeugkolonne des Bundesheeres auf einer Einsatzübungsfahrt und ist eine Verkehrsregelung durch Organe der Straßenaufsicht nicht möglich, so dürfen besonders geschulte und ausgerüstete Soldaten, insbesondere auf Freilandstraßen, im Rahmen der ihnen erteilten Befehle die zur Ordnung innerhalb der Kolonne und zur Gewährleistung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des übrigen Verkehrs erforderlichen Maßnahmen treffen. Solche Maßnahmen dürfen diese Soldaten im Rahmen der ihnen erteilten Befehle zur Gewährleistung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auch treffen, wenn mit Fahrzeugen des Bundesheeres besondere Transporte, wie die Beförderung gefährlicher Güter, oder Transporte, die hinsichtlich der Abmessungen oder des Gesamtgewichtes einer besonderen Bewilligung nach den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen bedürfen, durchgeführt werden und eine Verkehrsregelung durch Organe der Straßenaufsicht nicht möglich ist. Hierbei können auch Armzeichen (§ 37) gegeben werden, die jedoch einer bestehenden behördlichen Verkehrsregelung nicht widersprechen dürfen. Die Straßenbenützer haben den Anordnungen solcher Soldaten Folge zu leisten, wenn dies ohne Gefährdung von Personen und ohne Beschädigung von Sachen möglich ist.</p>	<p>(3) Wenn eine Verkehrsregelung durch Organe der Sicherheitsexekutive nicht möglich ist, dürfen besonders geschulte und ausgerüstete Soldaten des Bundesheeres und Angehörige der Heeresverwaltung im Rahmen der ihnen erteilten Befehle, insbesondere auf Freilandstraßen, bei</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Einsatz- und Einsatzübungsfahrten von Fahrzeugkolonnen und Einzelfahrzeugen des Bundesheeres sowie von zivilen Fahrzeugen, welche Zwecken des Bundesheeres dienen, 2. Transporten gefährlicher Güter mit Fahrzeugen des Bundesheeres oder mit zivilen Fahrzeugen, welche Zwecken des Bundesheeres dienen, 3. mit Fahrzeugen des Bundesheeres oder mit zivilen Fahrzeugen, welche Zwecken des Bundesheeres dienen, durchgeführten Transporten, die hinsichtlich der Abmessungen oder des Gesamtgewichtes einer besonderen Bewilligung nach den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen bedürfen, 4. Fahrten ausländischer Militärfahrzeuge im Rahmen gemeinsam mit dem Bundesheer durchzuführender Einsätze, Übungen oder Ausbildungsmaßnahmen, 5. Fußmärschen geschlossener Verbände des Bundesheeres oder ausländischer Streitkräfte im Rahmen von Übungen oder Ausbildungsvorhaben in Österreich und 6. allen Bewegungen, bei denen militärischer Eigenschutz wahrzunehmen ist, <p>die zur Gewährleistung von Ordnung, Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit der militärischen Marschbewegung und des übrigen Verkehrs erforderlichen Maßnahmen treffen. Hierbei können auch Armzeichen (§ 37) und Hilfszeichen (§ 41) gegeben werden, die einer bestehenden behördlichen Verkehrsregelung jedoch nur widersprechen dürfen, wenn dadurch die Sicherheit des übrigen Verkehrs nicht gefährdet wird. Die Straßenbenützer haben den Anordnungen solcher Soldaten und Angehörigen der Heeresverwaltung Folge zu leisten, wenn dies ohne Gefährdung von Personen und ohne Beschädigung von Sachen möglich ist.</p>
(4) unverändert	(4) ...
§ 31. (1) und (2) unverändert	§ 31. (1) und (2) ...
	<p>(3) Die Behörde ist berechtigt, unbefugt an den in Abs. 1 bezeichneten Einrichtungen angebrachte Beschriftungen, bildliche Darstellungen, Anschläge, geschäftliche Anpreisungen oder dgl. auf Kosten des für die Anbringung Verantwortlichen ohne weiteres Verfahren entfernen zu lassen.</p>

§ 32. (1) bis (5) unverändert	§ 32. (1) bis (5) ...
(6) Sind aus Anlass von Arbeiten auf oder neben der Straße (§ 90) Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs erforderlich, so sind sie vom Bauführer auf seine Kosten anzubringen und zu erhalten.	(6) Sind aus Anlass von Arbeiten auf oder neben der Straße (§ 90) Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs erforderlich, so sind sie vom Bauführer auf seine Kosten anzubringen, zu erhalten und zu entfernen. Bei Säumnigkeit des Bauführers kann die Behörde die ersatzweise Anbringung und Entfernung von Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs veranlassen und die Kosten hierfür dem Bauführer mit Bescheid vorschreiben.
(7) unverändert	(7) ...
§ 42. (1) An Samstagen von 15 Uhr bis 24 Uhr und an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen von 00 Uhr bis 22 Uhr ist das Befahren von Straßen mit Lastkraftwagen mit Anhänger verboten, wenn das höchste zulässige Gesamtgewicht des Lastkraftwagens oder des Anhängers mehr als 3,5 t beträgt; ausgenommen sind die Beförderung von Milch sowie unaufschiebbare Fahrten mit Lastkraftwagen des Bundesheeres mit Anhänger.	§ 42. (1) An Samstagen von 15 Uhr bis 24 Uhr und an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen von 00 Uhr bis 22 Uhr ist das Befahren von Straßen mit Lastkraftwagen mit Anhänger verboten, wenn das höchste zulässige Gesamtgewicht des Lastkraftwagens oder des Anhängers mehr als 3,5 t beträgt; ausgenommen sind die Beförderung von Milch und anderen leicht verderblichen Lebensmitteln sowie unaufschiebbare Fahrten mit Lastkraftwagen des Bundesheeres mit Anhänger.
(2) unverändert	(2) ...
(2a) Von den in Abs. 1 und 2 angeführten Verboten sind Fahrten ausgenommen, die ausschließlich im Rahmen des Kombinierten Verkehrs (§ 2 Z 40 KFG 1967) innerhalb eines Umkreises mit einem Radius von 65 km von den durch Verordnung gemäß Abs. 2b festgelegten Be- oder Entladebahnhöfen durchgeführt werden.	(2a) Von den in Abs. 1 und 2 angeführten Verboten sind Fahrten ausgenommen, die ausschließlich im Rahmen des Kombinierten Verkehrs (§ 2 Z 40 KFG 1967) innerhalb eines Umkreises mit einem Radius von 65 km von den durch Verordnung gemäß Abs. 2b festgelegten Be- und Entladebahnhöfen oder Be- und Entladehäfen durchgeführt werden.
(2b) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat die Be- und Entladebahnhöfe gemäß Abs. 2a unter Bedachtnahme auf die technischen Anforderungen für den Kombinierten Verkehr mit Verordnung festzusetzen.	(2b) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Be- und Entladebahnhöfe sowie die Be- und Entladehäfen gemäß Abs. 2a unter Bedachtnahme auf die technischen Anforderungen für den Kombinierten Verkehr mit Verordnung festzusetzen.

<p>(3) Von dem im Abs. 2 angeführten Verbot sind Fahrten ausgenommen, die ausschließlich der Beförderung von Schlacht- oder Stechvieh oder leicht verderblichen Lebensmitteln, der Getränkeversorgung in Ausflugsgebieten, unaufschiebbaren Reparaturen an Kühlanlagen, dem Abschleppdienst, der Pannenhilfe, dem Einsatz in Katastrophenfällen, dem Einsatz von Fahrzeugen des Straßenerhalters zur Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs, dem Einsatz von Fahrzeugen des öffentlichen Sicherheitsdienstes, der Müllabfuhr oder dem Einsatz von Fahrzeugen eines Linienverkehrsunternehmens zur Aufrechterhaltung des regelmäßigen Linienverkehrs dienen, sowie unaufschiebbare Fahrten mit Lastkraftwagen des Bundesheeres und mit selbstfahrenden landwirtschaftlichen Arbeitsmaschinen und Fahrten im Ortsgebiet an den letzten beiden Samstagen vor dem 24. Dezember. Diese Ausnahme gilt jedoch nicht für die Beförderung von Großvieh auf Autobahnen.</p>	<p>(3) Von den in Abs. 2 angeführten Verboten sind Fahrten ausgenommen, die ausschließlich der Beförderung von Schlacht- oder Stechvieh, leicht verderblichen Lebensmitteln oder periodischen Druckwerken, der Getränkeversorgung in Ausflugsgebieten, der unaufschiebbaren Belieferung von Tankstellen, gastronomischen Betrieben und Veranstaltungen, unaufschiebbaren Reparaturen an Kühlanlagen, dem Abschleppdienst, der Pannenhilfe, dem Einsatz in Katastrophenfällen, Hilfstransporten von anerkannten Organisationen, dem Einsatz von Fahrzeugen des Straßenerhalters zur Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs, dem Straßen- oder Bahnbau, dem Einsatz von Fahrzeugen des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Feuerwehr, der Müllabfuhr, der Entsorgung von Abfällen, dem Betrieb von Kläranlagen oder dem Einsatz von Fahrzeugen eines Linienverkehrsunternehmens zur Aufrechterhaltung des regelmäßigen Linienverkehrs dienen, sowie unaufschiebbare Fahrten mit selbstfahrenden landwirtschaftlichen Arbeitsmaschinen, mit Lastkraftwagen des Bundesheeres oder ausländischer Truppen, die sich aufgrund des Truppenaufenthaltsgesetzes, BGBl. I Nr. 57/2001, in Österreich aufhalten, und Fahrten im Ortsgebiet an den letzten beiden Samstagen vor dem 24. Dezember.</p>
(4) bis (10) unverändert	(4) bis (10) ...
§ 43. (1) bis (7) unverändert	§ 43. (1) bis (7) ...
<p>(10) Dem Antrag eines Eisenbahnunternehmens, das Parken auf Bahnhofsvorplätzen oder Eisenbahnzufahrtsstraßen, und dem Antrag der Post- und Telegraphenverwaltung, das Parken im Bereich vor Post- und Telegraphenämtern durch Verordnung zu beschränken, ist Folge zu geben, wenn erhebliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.</p>	(10) entfällt
(11) unverändert	(11) ...
§ 44. (1) bis (2a) unverändert	§ 44. (1) bis (2a) ...
<p>(2b) Bei Verordnungen (§ 43 Abs. 2 lit. a) einer Bezirksverwaltungsbehörde, die sich durch Straßenverkehrszeichen nicht ausdrücken lassen, gelten für die Kundmachung die einschlägigen gesetzlichen Vorschriften. Der Inhalt solcher Verordnungen ist zusätzlich zur Kundmachung durch Hinweistafeln am Beginn der von der Verordnung betroffenen Straßenstrecke zu verlautbaren. Für solche Hinweistafeln sind insbesondere auch die in § 52 angeführten Straßenverkehrszeichen heranzuziehen. Auf solchen Hinweistafeln oder auf einer Zusatztafel ist auf die entsprechende Fundstelle im Kundmachungsorgan hinzuweisen.</p>	<p>(2b) Bei Verordnungen (§ 43) einer Bezirksverwaltungsbehörde, die sich durch Straßenverkehrszeichen nicht ausdrücken lassen, gelten für die Kundmachung die einschlägigen gesetzlichen Vorschriften. Der Inhalt solcher Verordnungen ist zusätzlich zur Kundmachung durch Hinweistafeln am Beginn der von der Verordnung betroffenen Straßenstrecke zu verlautbaren. Für solche Hinweistafeln sind insbesondere auch die in § 52 angeführten Straßenverkehrszeichen heranzuziehen. Auf solchen Hinweistafeln oder auf einer Zusatztafel ist auf die entsprechende Fundstelle im Kundmachungsorgan hinzuweisen.</p>
(3) bis (5) unverändert	(3) bis (5) ...

§ 46. (1) bis (3) unverändert	§ 46. (1) bis (3) ...
(4) Auf der Autobahn ist verboten:	(4) Auf der Autobahn ist verboten:
a) bis c) unverändert	a) bis c) ...
d) den Pannestreifen zu befahren, ausgenommen mit Fahrzeugen des Straßendienstes, der Straßenaufsicht oder des Pannendienstes und sofern sich nicht aus Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen etwas anderes ergibt,	d) den Pannestreifen zu befahren, ausgenommen mit Fahrzeugen des Straßendienstes, der Straßenaufsicht oder des Pannendienstes, im Zuge des Beschleunigens zum Zweck des Wiedereinordnens in den fließenden Verkehr und sofern sich nicht aus Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen etwas anderes ergibt,
e) bis g) unverändert	e) bis g) ...
(5) unverändert	(5) ...
§ 48. (1) unverändert	§ 48. (1) ...
(1a) Abweichend von Abs. 1 können für Straßenverkehrszeichen auch optische (Glasfasertechnik) oder elektronische Anzeigevorrichtungen verwendet werden; in diesem Falle können die Straßenverkehrszeichen abweichend von den Abbildungen in den §§ 50 und 52 auch „farbumgekehrt“ (der weiße Untergrund schwarz und die schwarzen Symbole sowie die schwarze Schrift weiß) dargestellt werden.	(1a) Abweichend von Abs. 1 können für Straßenverkehrszeichen auch optische (Glasfasertechnik) oder elektronische Anzeigevorrichtungen verwendet werden; in diesem Falle können die Straßenverkehrszeichen abweichend von den Abbildungen in den §§ 50 und 52 auch „farbumgekehrt“ (der weiße Untergrund schwarz und die schwarzen Symbole sowie die schwarze Schrift weiß) dargestellt werden. Weiters kann die Darstellung der Linie, welche die Fahrbahn symbolisiert, in den Straßenverkehrszeichen gem. § 52 lit. a Z 4a bis 4d und 7a bis 7c entfallen.
(3) unverändert	(3) ...
(4) Auf einer Anbringenvorrichtung für Straßenverkehrszeichen (wie Standsäulen, Rahmen, Träger u. dgl.) dürfen nicht mehr als zwei Straßenverkehrszeichen angebracht werden; dies gilt nicht für eine Kundmachung nach § 25 Abs. 2 oder § 44 Abs. 4 sowie für die Anbringung der Hinweiszeichen Wegweiser oder die Anbringung von Straßenverkehrszeichen, deren Inhalt miteinander in Zusammenhang steht.	(4) Auf einer Anbringenvorrichtung für Straßenverkehrszeichen (wie Standsäulen, Rahmen, Träger und dgl.) dürfen nicht mehr als zwei Straßenverkehrszeichen angebracht werden; dies gilt nicht <ol style="list-style-type: none"> 1. für eine Kundmachung nach § 25 Abs. 2 oder § 44 Abs. 4, 2. für die Anbringung der Hinweiszeichen „Wegweiser“ sowie 3. für die Anbringung von Straßenverkehrszeichen, deren Inhalt miteinander in Zusammenhang steht. Die Anbringung sonstiger Beschriftungen, bildlicher Darstellungen, Tafeln oder dgl. auf derselben Anbringenvorrichtung bewirkt - unbeschadet der §§ 31 Abs. 2 und 53 Abs. 1 Z 17a - nicht die Unwirksamkeit der Kundmachung einer Verordnung (§ 44 Abs. 1).

<p>(5) Der Abstand zwischen dem unteren Rand eines Straßenverkehrszeichens und der Fahrbahn darf bei seitlicher Anbringung nicht weniger als 0,60 m und nur in Ausnahmefällen mehr als 2,20 m, bei Anbringung oberhalb der Fahrbahn nicht weniger als 4,50 m und nur in Ausnahmefällen mehr als 5,50 m betragen, sofern sich aus den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes bei einzelnen Straßenverkehrszeichen nichts anderes ergibt. Bei seitlicher Anbringung darf der seitliche Abstand zwischen dem der Fahrbahn zunächst liegenden Rand eines Straßenverkehrszeichens und dem Fahrbahnrand im Ortsgebiet nicht weniger als 0,30 m und nur in Ausnahmefällen mehr als 2 m, auf Freilandstraßen nur in Ausnahmefällen weniger als 1 m und mehr als 2,50 m betragen. Sind auf einer Anbringungsrichtung mehr als ein Straßenverkehrszeichen angebracht, so gelten bei untereinander angebrachten Zeichen die Maßangaben bezüglich des Höhenabstandes für das untere Zeichen, bei nebeneinander angebrachten Zeichen die Maßangaben bezüglich des Seitenabstandes für das näher der Fahrbahn angebrachte Zeichen. Die weiteren Zeichen sind in einem solchen Fall entsprechend den Größenverhältnissen anzubringen.</p>	<p>(5) Der Abstand zwischen dem unteren Rand eines Straßenverkehrszeichens und der Fahrbahn darf bei seitlicher Anbringung nicht weniger als 0,60 m und nur in Ausnahmefällen mehr als 2,50 m, bei Anbringung oberhalb der Fahrbahn nicht weniger als 4,50 m und nur in Ausnahmefällen mehr als 5,50 m betragen, sofern sich aus den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes bei einzelnen Straßenverkehrszeichen nichts anderes ergibt. Bei seitlicher Anbringung darf der seitliche Abstand zwischen dem der Fahrbahn zunächst liegenden Rand eines Straßenverkehrszeichens und dem Fahrbahnrand im Ortsgebiet nicht weniger als 0,30 m und nur in Ausnahmefällen mehr als 2 m, auf Freilandstraßen nur in Ausnahmefällen weniger als 1 m und mehr als 2,50 m betragen. Sind auf einer Anbringungsrichtung mehr als ein Straßenverkehrszeichen angebracht, so gelten bei untereinander angebrachten Zeichen die Maßangaben bezüglich des Höhenabstandes für das untere Zeichen, bei nebeneinander angebrachten Zeichen die Maßangaben bezüglich des Seitenabstandes für das näher der Fahrbahn angebrachte Zeichen. Die weiteren Zeichen sind in einem solchen Fall entsprechend den Größenverhältnissen anzubringen.</p>
(6) unverändert	(6) ...
<p>§ 50. Die Gefahrenzeichen sind 1. bis 8. unverändert</p>	<p>§ 50. Die Gefahrenzeichen sind 1. bis 8. ...</p>
<p>9. „BAUSTELLE“ Dieses Zeichen zeigt Arbeiten auf oder neben der Straße an.</p>	<p>9. „BAUSTELLE“ Dieses Zeichen zeigt Arbeiten auf oder neben der Straße sowie damit üblicherweise verbundene Gefahren (wie Straßenverunreinigungen, Rollsplitt, Künettenabdeckungen und dgl.) an.</p>
10. bis 16. unverändert	10. bis 16. ...
<p>§ 52. Die Vorschriftszeichen sind a) Verbots- oder Beschränkungszeichen b) Gebotszeichen oder c) Vorrangzeichen</p>	<p>§ 52. Die Vorschriftszeichen sind a) Verbots- oder Beschränkungszeichen b) Gebotszeichen oder c) Vorrangzeichen</p>
<p>a) Verbots- oder Beschränkungszeichen 1. bis 14. unverändert</p>	<p>a) Verbots- oder Beschränkungszeichen 1. bis 14. ...</p>

	<p>14a. ‚REITVERBOT‘</p>  <p>Dieses Zeichen zeigt an, dass das Reiten verboten ist.</p>
	<p>14b. ‚VERBOT FÜR FUSSGÄNGER‘</p>  <p>Dieses Zeichen zeigt an, dass das Betreten für Fußgänger verboten ist.</p>
<p>b) und c) unverändert</p>	<p>b) und c) ...</p>
<p>§ 53. (1) Die Hinweiszeichen weisen auf verkehrswichtige Umstände hin. Hinweiszeichen sind die folgenden Zeichen:</p>	<p>§ 53. (1) Die Hinweiszeichen weisen auf verkehrswichtige Umstände hin. Hinweiszeichen sind die folgenden Zeichen:</p>
<p>1a. bis 15a. unverändert</p>	<p>1a. bis 15a. ...</p>

<p>15b. AUSFAHRTSWEGWEISER - AUTOBAHN ODER AUTOSTRASSE</p> <p>a)</p> 	<p>15b. AUSFAHRTSWEGWEISER - AUTOBAHN ODER AUTOSTRASSE</p> <p>a)</p> 
<p>b) unverändert</p>	<p>b) ...</p>
<p>15c. ORIENTIERUNGSTAFEL -AUTOBAHN ODER AUTOSTRASSE</p> 	<p>15c. ORIENTIERUNGSTAFEL - AUTOBAHN ODER AUTOSTRASSE</p> 
<p>16a. bis 25. unverändert</p>	<p>16a. bis 25. ...</p>
<p>§ 54. (1) Unter den in den §§ 50, 52 und 53 genannten Straßenverkehrszeichen können auf Zusatztafeln weitere, das Straßenverkehrszeichen erläuternde oder wichtige, sich auf das Straßenverkehrszeichen beziehende, dieses erweiternde oder einschränkende oder der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs dienliche Angaben gemacht werden.</p>	<p>§ 54. (1) Unter den in den §§ 50, 52 und 53 genannten Straßenverkehrszeichen sowie unter den in § 38 genannten Lichtzeichen können auf Zusatztafeln weitere, das Straßenverkehrszeichen oder Lichtzeichen erläuternde oder wichtige, sich auf das Straßenverkehrszeichen oder Lichtzeichen beziehende, dieses erweiternde oder einschränkende oder der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs dienliche Angaben gemacht werden.</p>
<p>(2) bis (4) unverändert</p>	<p>(2) bis (4) ...</p>
<p>(5) Die nachstehenden Zusatztafeln bedeuten: a) bis h) unverändert</p>	<p>(5) Die nachstehenden Zusatztafeln bedeuten: a) bis h) ...</p>
<p>i) Abb. unverändert</p> <p>Eine solche Zusatztafel unter dem Zeichen „Überholen verboten“ zeigt an, daß Zugmaschinen, Motorkarren und selbstfahrende Arbeitsmaschinen überholt werden dürfen.</p>	<p>i) Abb. ...</p> <p>Eine solche Zusatztafel unter dem Zeichen „Überholen verboten“ zeigt an, dass Zugmaschinen, Motorkarren und selbstfahrende Arbeitsmaschinen und vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge überholt werden dürfen.</p>

j) unverändert	j) ... k)  Diese Zusatztafel darf nur verwendet werden, wenn auf einer Fahrbahn mit mehreren Fahrstreifen für dieselbe Fahrtrichtung Straßenverkehrszeichen oberhalb eines Fahrstreifens angebracht sind; sie zeigt an, dass das Straßenverkehrszeichen nur für diesen Fahrstreifen gilt.
§ 61. (1) und (2) unverändert	§ 61. (1) und (2) ...
(3) Ladungen, die durch Staub- oder Geruchsentwicklung oder durch Abfallen, Ausrinnen oder Verspritzen Personen belästigen oder die Straße verunreinigen oder vereisen können, sind in geschlossenen und undurchlässigen Fahrzeugen oder in ebenso beschaffenen Behältern zu befördern. Ladungen, die abgeweht werden können, sind mit Plachen oder dergleichen zu überdecken; dies gilt nicht für die Beförderung von Heu. Düngerfahren brauchen nicht überdeckt zu werden.	(3) Ladungen, die durch Staub- oder Geruchsentwicklung oder durch Abfallen, Ausrinnen oder Verspritzen Personen belästigen oder die Straße verunreinigen oder vereisen können, sind in geschlossenen und undurchlässigen Fahrzeugen oder in ebenso beschaffenen Behältern zu befördern. Ladungen, die abgeweht werden können, sind mit Plachen oder dergleichen zu überdecken; dies gilt für die Beförderung von Heu oder Stroh sowie für Düngerfahren jedoch nur, wenn sie mit Fahrzeugen transportiert werden, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf.
(4) bis (6) unverändert	(4) bis (6) ...
§ 68. (1) Auf Straßen mit einer Radfahranlage ist mit einspurigen Fahrrädern ohne Anhänger die Radfahranlage zu benutzen, wenn das Befahren der Radfahranlage in der vom Radfahrer beabsichtigten Fahrtrichtung gemäß § 8a erlaubt ist. Mit Fahrrädern mit einem Anhänger, der nicht breiter als 80 cm oder ausschließlich zur Personenbeförderung bestimmt ist, sowie bei Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern kann die Radfahranlage benützt werden. Mit Fahrrädern mit einem sonstigen Anhänger und mit mehrspurigen Fahrrädern ist die für den übrigen Verkehr bestimmte Fahrbahn zu benutzen. Auf Gehsteigen und Gehwegen ist das Radfahren in der Längsrichtung verboten. Auf Geh- und Radwegen haben sich Radfahrer so zu verhalten, dass Fußgänger nicht gefährdet werden.	§ 68. (1) Auf Straßen mit einer Radfahranlage ist mit einspurigen Fahrrädern ohne Anhänger die Radfahranlage zu benutzen, wenn das Befahren der Radfahranlage in der vom Radfahrer beabsichtigten Fahrtrichtung gemäß § 8a erlaubt ist. Mit Fahrrädern mit einem Anhänger, der nicht breiter als 80 cm oder ausschließlich zur Personenbeförderung bestimmt ist, mit mehrspurigen Fahrrädern, die nicht breiter als 80 cm sind, sowie bei Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern darf die Radfahranlage benützt werden; mit Fahrrädern mit einem sonstigen Anhänger und mit breiteren mehrspurigen Fahrrädern ist die für den übrigen Verkehr bestimmte Fahrbahn zu benutzen. Auf Gehsteigen und Gehwegen ist das Radfahren in der Längsrichtung verboten. Auf Geh- und Radwegen haben sich Radfahrer so zu verhalten, dass Fußgänger nicht gefährdet werden.
(2) bis (5) unverändert	(2) bis (5) ...

<p>§ 89a. (1) bis (7a) unverändert</p>	<p>§ 89a. (1) bis (7a) ...</p>
<p>(8) Durch die Bestimmungen der Abs. 2 bis 7 werden Rechtsvorschriften über gefundene oder vom Eigentümer preisgegebene Sachen nicht berührt.</p>	<p>(8) Durch die Bestimmungen der Abs. 2 bis 7 werden Rechtsvorschriften über gefundene oder vom Eigentümer preisgegebene Sachen nicht berührt. Ist die Entsorgung einer preisgegebenen Sache erforderlich, so sind die Kosten hierfür vom letzten Eigentümer, im Fall eines Kraftfahrzeuges vom letzten Zulassungsbesitzer, zu tragen. Wird die Bezahlung der Kosten verweigert, so sind die Kosten dem letzten Eigentümer, im Fall eines Kraftfahrzeuges dem letzten Zulassungsbesitzer mit Bescheid vorzuschreiben. Ein bei der Entsorgung erzielter Gewinn ist von den Kosten in Abzug zu bringen.</p>
<p>§ 94. Behörde im Sinne dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. für die Erlassung der ihm in diesem Bundesgesetz ausdrücklich vorbehaltenen Verordnungen, 2. für die Erlassung von Verordnungen, die Autobahnen betreffen, 3. für die Erlassung von Verordnungen, mit denen Bundesstraßen zu Autostraßen oder Vorrangstraßen erklärt werden, und 4. für Vorschreibungen gemäß § 98 Abs. 3, die Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs auf Autobahnen betreffen. 	<p>§ 94. Behörde im Sinne dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. für die Erlassung der ihm in diesem Bundesgesetz ausdrücklich vorbehaltenen Verordnungen, 2. für die Erlassung von Verordnungen, die Autobahnen betreffen, ausgenommen jedoch Verordnungen gemäß § 43 Abs. 1a, und 3. für die Erlassung von Verordnungen, mit denen Bundesstraßen zu Autostraßen oder Vorrangstraßen erklärt werden.
<p>§ 94f. (1) Vor Erlassung einer Verordnung ist, außer bei Gefahr im Verzuge, anzuhören:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) von der Landesregierung und von der Bezirksverwaltungsbehörde: <ol style="list-style-type: none"> 1. die betroffene Gemeinde, 2. wenn sich der Geltungsbereich einer Verordnung auch auf den örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde erstrecken soll, diese Behörde, 3. wenn Interessen von Mitgliedern einer Berufsgruppe berührt werden, die gesetzliche Interessenvertretung dieser Berufsgruppe; b) von der Gemeinde (§ 94c und d): <ol style="list-style-type: none"> 1. wenn sich der Geltungsbereich einer Verordnung auch auf den örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde erstrecken soll, diese Behörde, 2. wenn Interessen von Mitgliedern einer Berufsgruppe berührt werden, die gesetzliche Interessenvertretung dieser Berufsgruppe. 	<p>§ 94f. (1) Vor Erlassung einer Verordnung ist, außer bei Gefahr im Verzuge und bei Verordnungen gemäß § 43 Abs. 1a, die Autobahnen betreffen, anzuhören:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) von der Landesregierung und von der Bezirksverwaltungsbehörde: <ol style="list-style-type: none"> 1. die betroffene Gemeinde, 2. wenn sich der Geltungsbereich einer Verordnung auch auf den örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde erstrecken soll, diese Behörde, 3. wenn Interessen von Mitgliedern einer Berufsgruppe berührt werden, die gesetzliche Interessenvertretung dieser Berufsgruppe; b) von der Gemeinde (§ 94c und d): <ol style="list-style-type: none"> 1. wenn sich der Geltungsbereich einer Verordnung auch auf den örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde erstrecken soll, diese Behörde, 2. wenn Interessen von Mitgliedern einer Berufsgruppe berührt werden, die gesetzliche Interessenvertretung dieser Berufsgruppe.
<p>(2) und (3) unverändert</p>	<p>(2) und (3) ...</p>

§ 95. (1) unverändert	§ 95. (1) ...
(1a) Im örtlichen Wirkungsbereich der Bundespolizeidirektion Wien obliegen dieser die in Abs. 1 lit. a bis h genannten Aufgaben, ausgenommen die Ausübung des Verwaltungsstrafrechtes hinsichtlich Übertretungen der §§ 8 Abs. 4, 9 Abs. 7, 23 bis 25 und 26a Abs. 3 sowie der Kurzparkzonen-Überwachungsverordnung.	(1a) Im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeidirektion obliegen dieser die in Abs. 1 lit. a bis h genannten Aufgaben, ausgenommen die Ausübung des Verwaltungsstrafrechtes hinsichtlich Übertretungen der §§ 8 Abs. 4, 9 Abs. 7, 23 bis 25 und 26a Abs. 3 sowie der Kurzparkzonen-Überwachungsverordnung.
1b) Im örtlichen Wirkungsbereich der Bundespolizeidirektion Linz obliegen dieser die in Abs. 1 lit. a bis h genannten Aufgaben, ausgenommen die Ausübung des Verwaltungsstrafrechtes hinsichtlich Übertretungen der §§ 8 Abs. 4, 9 Abs. 7, 23 bis 25 und 26a Abs. 3 sowie der Kurzparkzonen-Überwachungsverordnung, BGBl. Nr. 857/1994.	(1b) entfällt
(1c) Im örtlichen Wirkungsbereich der Bundespolizeidirektion Graz obliegen dieser die in Abs. 1 lit. a bis h genannten Aufgaben, ausgenommen die Ausübung des Verwaltungsstrafrechtes hinsichtlich Übertretungen der §§ 8 Abs. 4, 9 Abs. 7, 23 bis 25 und 26a Abs. 3 sowie der Kurzparkzonen-Überwachungsverordnung, BGBl. Nr. 857/1994.	(1c) entfällt
(2) und (3) unverändert	(2) und (3) ...
§ 96. (1) unverändert	§ 96. (1) ...
(2) Die Behörde hat alle zwei Jahre unter Beiziehung des Straßenerhalters alle angebrachten Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs daraufhin zu überprüfen, ob sie noch erforderlich sind. Nicht mehr erforderliche Einrichtungen dieser Art sind zu entfernen.	(2) Die Behörde hat alle fünf Jahre unter Beiziehung des Straßenerhalters alle angebrachten Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs daraufhin zu überprüfen, ob sie noch erforderlich sind. Nicht mehr erforderliche Einrichtungen dieser Art sind zu entfernen.
(3) bis (7) unverändert	(3) bis (7) ...
§ 100. (1) bis (6) unverändert	§ 100. (1) bis (6) ...

<p>(7) Eingehobene Strafgeelder, ausgenommen jene nach Abs. 3a, sind dem Erhalter jener Straße abzuführen, auf der die Verwaltungsübertretung begangen worden ist; Strafgeelder, die auf Straßen eingehoben werden, die gemäß Art. 5 § 1 des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 50/2002 als Bundesstraßen aufgelassen wurden, sind jedoch an den Bund abzuführen; in Wien gilt das Land Wien als Erhalter jener Straßen, die weder Bundesstraßen sind noch gemäß Art. 5 § 1 des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 50/2002 als Bundesstraßen aufgelassen wurden. In Ortsgebieten mit Landes- und Gemeindestraßen können die eingehobenen Strafgeelder zwischen Land und Gemeinde auch nach dem Verhältnis der Straßenlänge zwischen Landes- und Gemeindestraßen aufgeteilt und abgeführt werden, sofern zwischen Land und Gemeinde ein diesbezügliches Einvernehmen besteht. Sofern sich aus den Abs. 8, 9 und 10 nichts anderes ergibt, sind die eingehobenen Strafgeelder, ausgenommen jene, die auf Straßen eingehoben werden, die gemäß Art. 5 § 1 des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 50/2002 als Bundesstraßen aufgelassen wurden, für die Straßenerhaltung, für die Beschaffung und Erhaltung von Einrichtungen zur Verkehrsüberwachung zu verwenden. Im Falle der Verwaltungsübertretung nach § 99 Abs. 4 lit. h gilt als Straßenerhalter der Erhalter der Fahrbahn; ist eine solche nicht vorhanden, so fließen die Strafgeelder dem Träger der Sozialhilfe zu, der für den Ort, wo die Verwaltungsübertretung begangen worden ist, zuständig ist.</p>	<p>(7) Eingehobene Strafgeelder, ausgenommen jene nach Abs. 3a, sind dem Erhalter jener Straße abzuführen, auf der die Verwaltungsübertretung begangen worden ist; Strafgeelder, die auf Straßen eingehoben werden, die gemäß Art. 5 § 1 des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 50/2002 als Bundesstraßen aufgelassen wurden, sind jedoch an den Bund abzuführen; in Wien gilt das Land Wien als Erhalter jener Straßen, die weder Bundesstraßen sind noch gemäß Art. 5 § 1 des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 50/2002 als Bundesstraßen aufgelassen wurden. In Ortsgebieten mit Landes- und Gemeindestraßen können die eingehobenen Strafgeelder zwischen Land und Gemeinde auch nach dem Verhältnis der Straßenlänge zwischen Landes- und Gemeindestraßen aufgeteilt und abgeführt werden, sofern zwischen Land und Gemeinde ein diesbezügliches Einvernehmen besteht. Sofern sich aus den Abs. 8, 9 und 10 nichts anderes ergibt, sind die eingehobenen Strafgeelder, ausgenommen jene, die auf Straßen eingehoben werden, die gemäß Art. 5 § 1 des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 50/2002 als Bundesstraßen aufgelassen wurden, für die Straßenerhaltung, für die Beschaffung und Erhaltung von Einrichtungen zur Verkehrsüberwachung sowie für Maßnahmen zur Verkehrsüberwachung zu verwenden. Im Falle der Verwaltungsübertretung nach § 99 Abs. 4 lit. h gilt als Straßenerhalter der Erhalter der Fahrbahn; ist eine solche nicht vorhanden, so fließen die Strafgeelder dem Träger der Sozialhilfe zu, der für den Ort, wo die Verwaltungsübertretung begangen worden ist, zuständig ist.</p>
<p>(8) bis (10) unverändert</p>	<p>(8) bis (10) ...</p>
<p>§ 103. (1) bis (6) unverändert</p>	<p>§ 103. (1) bis (6) ...</p>
	<p>(7) Dieses Bundesgesetz, BGBl. I Nr./2005, tritt mit 1. Oktober 2005 in Kraft; Verordnungen auf Grund dieses Bestimmungen können bereits ab dem der Kundmachung folgenden Tag erlassen werden; sie dürfen jedoch frühestens mit 1. Oktober 2005 in Kraft gesetzt werden. § 95 Abs. 1a tritt in den einzelnen Ländern mit Inkrafttreten des ihm entsprechenden Landesgesetzes, frühestens jedoch zugleich mit den übrigen Bestimmungen dieses Bundesgesetzes in Kraft.“</p>
<p>§ 104. (1) bis (10) unverändert</p>	<p>§ 104. (1) bis (10) ...</p>

	<p>(11) Straßenverkehrszeichen, die den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr./2005 nicht entsprechen, sind bei einer allfälligen Neuanbringung, spätestens aber bis 31. Dezember 2015, durch Straßenverkehrszeichen nach diesem Bundesgesetz zu ersetzen. Vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie vor dem Inkrafttreten des § 94 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr./2005 erlassene Verordnungen gemäß § 43 Abs. 1a bleiben in Kraft; für Änderungen solcher Verordnungen gilt jedoch § 94 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr./2005.</p>
--	---