



REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr

Beilage 1
RS 2/93

A-1031 Wien, Radetzkystraße 2
Teletex (232)3221155 bmowv
Telex 61 3221155 bmowv
Telex 132 481 strvka (Straßenverkehr)
Telefax (0222) 713 03 26
Telefax (0222) 711 62/9498 (Verkehrspolitik)
Telefax (0222) 711 62/9154 (Verkehrs-Arbeitsinspektorat)
DVR: 0090204

Z1. 179.713/1-I/7/93

An a l l e

Herren Landeshauptmänner

Sachbearbeiter: Dr. Kast
Tel.: (0222) 711 62 DW 9387

Betr.: Verwendung von Abblendlicht bei Tag

Aus gegebenem Anlaß gibt das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bekannt, daß § 99 KFG 1967 der Verwendung von Abblendlicht durch Kraftwagen bei Tag nicht entgegensteht, weil

- a) § 99 KFG 1967 nur das Verhalten bei Dämmerung, Dunkelheit oder Nebel oder ähnlichen Witterungen regelt,
- b) dieses Verhalten nicht als "optisches Warnzeichen" gemäß § 100 KFG 1967 gedeutet werden kann und
- c) § 105 Abs. 8 KFG 1967 nur das Verhalten beim Abschleppen eines Kraftfahrzeuges regelt und diese Bestimmung nicht ohne weiteres auf andere Verhaltensweisen angewendet werden kann.

Die freiwillige Verwendung von Abblendlicht bei Tag stellt daher nach Ansicht des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr keinen Verstoß gegen kraftfahrrechtliche Bestimmungen dar.

Auf die ausführlichen Darlegungen in der Zeitschrift für Verkehrsrecht, 33. Jahrgang, Heft 2, vom Februar 1988 (Abblende-licht bei Tag von Dr. Alfred Stratil), wird hingewiesen. Eine Ablichtung dieses Artikels liegt bei.

Beilage

Wien, am 3. Februar 1993

Für den Bundesminister:

i.V. K A S T

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Stratil

Abblendlicht bei Tag

Von Dr. Alfred Stratil, Oberrat im BMWV

1.1. Das Kuratorium für Verkehrssicherheit hat auch heuer wieder eine Aktion „Abblendlicht bei Tag“ durchgeführt. Dabei wurde den Autofahrern empfohlen, bei Tag mit Abblendlicht zu fahren. Diese Maßnahme, die in einigen skandinavischen Ländern bereits Vorschrift ist, soll nicht unwesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.

1.2. Im folgenden wird nun untersucht, ob ein solches Verhalten auf Grund der einschlägigen kraftfahrrechtlichen Vorschriften erlaubt ist oder ob es gegen das Gesetz verstößt.

2.1. Die allgemeine Bestimmung des § 60 Abs 3 StVO wird durch § 99 KFG näher ausgeführt. Darüber hinaus finden sich in § 100 KFG Bestimmungen über optische Warnzeichen. Schließlich enthalten § 105 Abs 4 und 8 KFG noch Regelungen über die Beleuchtung beim Abschleppen.

2.2. § 99 KFG regelt im Detail, wann Abblendlicht zu verwenden ist, wann Fernlicht eingeschaltet werden darf, in welchen Situationen Begrenzungslicht ausreicht und wann Nebelscheinwerfer leuchten dürfen. Sonderregelungen betreffen Such- und Arbeitsscheinwerfer, Warnleuchten mit gelbem und blauem Licht und Parkleuchten. Diese Bestimmungen schreiben vor, wann welche Beleuchtung jedenfalls zu verwenden ist bzw in welchen Situationen eine bestimmte Beleuchtung verboten ist. Sie regeln aber insgesamt nur das Verhalten während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder Nebel oder wenn es die Witterung sonst erfordert. Lediglich hinsichtlich der einspurigen Krafräder findet sich die Anordnung, daß während des Fahrens stets Abblendlicht zu verwenden ist, sofern nicht Fernlicht oder Nebelscheinwerfer zu benutzen sind. Daraus ergibt sich aber zweifelsfrei, daß § 99 KFG keine Aussage über die Verwendung der Beleuchtungseinrichtungen, insb auch des Abblendlichtes, durch Kraftwagen bei Tag trifft.

2.3. Kraftfahrzeuge, außer Motorfahräder, müssen mit mindestens einer Vorrichtung zum Abgeben von optischen Warnzeichen ausgerüstet sein (§ 22 Abs 2 KFG). Gem § 100 KFG dürfen als optische Warnzeichen nur kurze Blinkzeichen mit dieser Vorrichtung abgegeben werden. Die Bestimmungen des § 99 Abs 3 bis 5 über die Verwendung von Fern- und Abblendlicht gelten auch in diesem Fall. Da hier von „kurzen Blinkzeichen“ die Rede ist, kann die dauernde Verwendung von Abblendlicht bei Tag nicht unter den Begriff „optisches Warnzeichen“ gem § 100 KFG subsumiert werden.

2.4.1. Beim Abschleppen von Kraftfahrzeugen muß der Lenker jedenfalls Abblendlicht verwenden (§ 105 Abs 8 KFG). Diese Bestimmung ist sohin die einzige Vorschrift im KFG, welche die Verwendung von Abblendlicht auch bei Tag zwingend vorschreibt. Es stellt sich daher die Frage, ob aus dieser Verhaltensnorm abgeleitet werden kann, daß in anderen Situationen,

außer beim Abschleppen, Abblendlicht bei Tag nicht verwendet werden darf.

2.4.2. Bei diesen Überlegungen ist davon auszugehen, daß § 105 Abs 8 KFG eine Verhaltensnorm ist, welche in einer bestimmten, im Gesetz näher beschriebenen Situation, ein bestimmtes, im Gesetz näher beschriebenes Verhalten vorschreibt. Demzufolge ist diese Norm auch nur auf diese bestimmte Situation anwendbar. Es kann daher weder durch einen Analogie- noch durch einen Umkehrschluß daraus ein bestimmtes Verhalten für eine andere Situation abgeleitet werden. Ein solches hätte der Gesetzgeber ausdrücklich normieren müssen. § 105 Abs 8 KFG kann daher auf Situationen, welche kein Abschleppen im Sinne des KFG darstellen, nicht angewendet werden, auch nicht sinngemäß.

2.4.3. Die österr Rechtsordnung, so auch das Verwaltungsrecht, geht von dem Grundsatz aus, daß jedes Verhalten, welches nicht verboten ist, gestattet wird. Das ergibt sich ua auch aus den Strafbestimmungen des § 134 KFG, welche nur das Zuwiderhandeln gegen die Vorschriften des KFG oder der auf Grund des KFG erlassenen Verordnungen unter Strafsanktion stellen. Auch in Entsprechung dieses Grundsatzes ist es nicht zulässig, aus einer bestimmten Verhaltensnorm durch Umkehrschluß oder Analogie ein anderes Verhalten abzuleiten. Man kann daher aus dem Gebot des § 105 Abs 8 KFG kein allgemeines Verbot der Verwendung von Abblendlicht bei Tag in den Fällen, in denen kein Kraftfahrzeug abgeschleppt wird, ableiten.

Ein solches „abgeleitetes“ Verbot wäre im übrigen auch nicht in der Strafnorm des § 134 KFG gedeckt, da ja in diesem Fall nicht gegen eine Vorschrift des KFG verstoßen wird.

2.4.4. Interpretiert man § 105 Abs 8 KFG schließlich teleologisch, so ergibt sich volle Übereinstimmung dieser Norm mit dem propagierten Verhalten. Der Sinn der Bestimmung kann ja nur darin gesehen werden, das abschleppende Fahrzeug den anderen, vor allem den entgegenkommenden Fahrzeugen besonders deutlich erkennbar zu machen. Genau darauf zielt aber auch die Maßnahme, bei Tag mit Abblendlicht zu fahren. Zusätzliche Hinweise auf das abschleppende Fahrzeug, wie zB dessen geringere Geschwindigkeit, sind für den Gegenverkehr – und nur dieser nimmt ja das Abblendlicht des „Zugfahrzeuges“ wahr – nicht von Belang. Solche Hinweise wären vor allem für den Folgeverkehr von Bedeutung, sodaß ehestens die Erlaubnis zum Einschalten der Alarmblinkanlage auch während der Fahrt im Gesetz vorzusehen wäre.

3. Zusammengefaßt kann daher gesagt werden:

Die Verwendung von Abblendlicht durch Kraftwagen bei Tag verstößt nicht gegen das KFG, weil

a) § 99 KFG nur das Verhalten bei Dämmerung, Dunkelheit oder Nebel oder ähnlichen Witterungsbedingungen regelt;

b) dieses Verhalten nicht als „optisches Warnzeichen“ gem § 100 KFG gedeutet werden kann und

c) § 105 Abs 8 KFG nur das Verhalten beim Abschleppen eines Kraftfahrzeuges regelt und diese Bestimmung nicht ohne weiteres auf andere Verhaltensweisen angewendet werden kann.

Es ist daher erlaubt, bei Tag mit Abblendlicht zu fahren.

Ruhender Verkehr

Von Dr. Herbert Grundtner

Auf dem Gebiet des ruhenden Verkehrs hat die Spruchpraxis der Höchstgerichte in den letzten Jahren auf Grund der Zunahme des Kfz-Verkehrs und der damit verbundenen Parkraumnot stetig zugenommen. Der Autor versucht diese Judikatur zu erfassen, die Rechtslage bei den derzeit bestehenden Halteverboten zu skizzieren und Lösungsvorschläge zu unterbreiten.

Inhaltsverzeichnis

- I. Allgemeines
- II. „Beschildertes“ Halte- und Parkverbot
- III. Halten in „zweiter Spur“
- IV. Die Halte- und Parkverbote des § 24 Abs 1 lit b
- V. Schutzwege
- VI. 5-Meter-Bereich
- VII. Haltestellenbereich
- VIII. Halteverbot auf Hauptfahrbahnen im Ortsgebiet
- IX. Das Halte- und Parkverbot des § 24 Abs 1 lit g
- X. Halte- und Parkverbot auf Vorrangstraßen außerhalb des Ortsgebietes
- XI. Halte- und Parkverbot in Fußgängerzonen
- XII. Halte- und Parkverbot in Wohnstraßen
- XIII. Straßen für Omnibusse
- XIV. Das Halte- und Parkverbot des § 24 Abs 1 lit n
- XV. Das Parkverbot vor Haus- und Grundstückseinfahrten
- XVI. Parkverbot durch Bodenmarkierung
- XVII. Gleise von Schienenfahrzeugen
- XVIII. Fahrstreifen für Omnibusse
- XIX. Parkverbot gem § 24 Abs 3 lit d
- XX. Einbahnstraßen

I. Allgemeines

Die Halte- und Parkverbote auf den Straßen mit öffentlichem Verkehr sind zum Großteil im § 24 StVO¹⁾ enthalten. Weitere Halte- und Parkverbote finden sich im § 46 Abs 4 lit e, in der EisbKrV,²⁾ dem KFG³⁾ und der TankfahrzeugV.⁴⁾

Die StVO selbst statuiert generelle Ausnahmen von den Halte- und Parkverboten wie für Ärztfahrzeuge,⁵⁾ Einsatzfahrzeuge,⁶⁾ Fahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes,⁷⁾ Fahrzeuge der Post- und Telegraphenverwaltung bzw. von Fahrzeugen, die im Auftrag der Post- und

¹⁾ Ist ein Paragraph ohne Gesetzesbezeichnung genannt, ist die StVO gemeint.

²⁾ § 16 Abs 2 lit c EisbKrV.

³⁾ § 99 Abs 7 KFG.

⁴⁾ § 30c, d und e TankfahrzeugV; vgl auch die Halte- und Parkvorschriften der Rn 10321, 10417, 10431, 10503, 10505, 10507 ADR.

⁵⁾ § 24 Abs 5.

⁶⁾ § 26 Abs 2.

⁷⁾ § 26 a Abs 1.

Telegraphenverwaltung fahren,⁸⁾ Fahrzeuge des Straßenendienstes,⁹⁾ der Müllabfuhr,¹⁰⁾ von bzw für gehbehinderte Personen¹¹⁾ und schließlich für Taxifahrzeuge und Kfz-Mietwagen.¹²⁾

II. „Beschildertes“ Halte- und Parkverbot

Das Halte- und Parkverbot nach § 24 Abs 1 lit a ist das Verbot der StVO, welches von den Kraftfahrern am meisten übertreten wird. Eine Vielzahl von Strafverfahren wird nach dieser Gesetzesstelle durchgeführt.

Die Anbringung¹³⁾ des Verbotsschildes „Halten und Parken verboten“ in der alten Form¹⁴⁾ ist mit 1. 1. 1987 nicht mehr zulässig.¹⁵⁾ Sind diese Verkehrszeichen bis zu obigem Datum nicht ausgetauscht, ist eine Bestrafung wegen Übertretung dieses Halte- und Parkverbotes nicht möglich.

Auslegungsschwierigkeiten bereiten die beim Halte- und Parkverbot angebrachten Zusatztafeln. Gem § 24 Abs 2 a ist ein kurzes Halten zum Aus- und Einsteigen in einer Ladezone (= Halten und Parken verboten, ausgenommen Ladetätigkeit) erlaubt. Die Verordnung einer Ladezone ist im § 43 Abs 1 lit c geregelt. Gilt § 24 Abs 2 a auch für die Zustellzone? Diese im § 43 Abs 1 l geregelte Zone erfüllt in wesentlichen Punkten den Ladezonenbegriff. Arg a maiore ad minus könnte geschlossen werden, daß § 24 Abs 2 a auch für die Zustellzone gilt.¹⁶⁾ Durch die verschiedene Ordnungsregelung und durch die Nichtberücksichtigung der Zustellzone in § 2 Abs 1 Z 27 und in § 62 ist aber der gegenteilige Standpunkt eher vertretbar, obwohl gerade der § 62 Abs 4 erster Satz auf die Abs 2 und 3 des § 52 lit a Z 13 b verweist.

Bei der Ladezone herrscht unterschiedliche Auffassung¹⁷⁾ bzgl des Umfanges der Zusatztafel „ausgenommen Ladetätigkeit für Lastfahrzeuge“ in bezug auf Kombinationskraftwagen.

Diese sind gem § 2 Z 6 KFG wahlweise zur Personen- bzw Güterbeförderung bestimmt. Bei der Bestimmung zur Güterbeförderung sind sie eindeutig als Lastfahrzeug nach § 2 Abs 1 Z 23 anzusehen.¹⁸⁾ Bei der Auslegung der Ladetätigkeit iS des § 2 Abs 1 Z 27 und des § 62 kommt es immer wieder zu Schwierigkeiten. Nach dem klaren Gesetzeswortlaut gilt die 10-Minuten-Grenze für das Halten im Rahmen einer Ladetätigkeit nicht.¹⁹⁾ Die

⁸⁾ § 26 a Abs 4.

⁹⁾ § 27 Abs 1.

¹⁰⁾ § 27 Abs 3.

¹¹⁾ § 29 b Abs 1 lit a und Abs 2 lit a.

¹²⁾ § 23 Abs 3 a.

¹³⁾ Bezüglich Kundmachung des Halte- und Parkverbotes s Gaisbauer, Öffentliche Sicherheit 1984/9, 13.

¹⁴⁾ Wie das Verkehrszeichen „Parken verboten“ und in den Rand „Halten verboten“ geschrieben.

¹⁵⁾ Vgl Art II Abs 2 der 6. StVONov.

¹⁶⁾ So auch Benes, MGA StVO, Anm 23 zu § 52.

¹⁷⁾ Vgl Benes aaO Anm 24 zu § 52. – Benes zählt die Kombinationskraftwagen nicht zu den Lastfahrzeugen in Anlehnung an die EB 59. In Anm 23 zu § 52 vertritt Benes den gegenteiligen Standpunkt!

¹⁸⁾ So auch der VwGH in seinen E 7. 12. 1984, 84/02/0160, 18. 10. 1985, ZfVB 1986/3/1353, wo er lediglich ausspricht, daß PKW keine Lastfahrzeuge sind und ein KKW als Lastfahrzeug gilt – E 29. 6. 1984, ÖJZ 1985/10.

¹⁹⁾ VwGH 6. 3. 1981 ZfVB 1982/3/901 = ZVR 1982/383.