

Beilage 68.

Bericht

des volkswirtschaftlichen Ausschusses über den Gesetzentwurf betreffend die Erlassung von Vorschriften über die Anlage und die Instandhaltung von Konkurrenz- und Gemeindeftraßen und von straßenpolizeilichen Bestimmungen für diese Straßen.

Hoher Landtag!

In der Sitzung vom 26. Oktober 1904 wurde ein Gesetzentwurf betreffend die Erlassung einer „Straßen- und Straßenpolizeiordnung“ in zweiter und dritter Lesung zum Beschlusse erhoben und vom Landesauschuß mit Zuschrift vom 17. November 1904 Zl. 4634 dem k. k. Ministerium des Innern zur Erwirkung der Allerhöchst kaiserlichen Sanktion in Vorlage gebracht.

Nach mehrfachen Betreibungen um Erledigung dieser Eingabe eröffnete das k. k. Ministerium des Innern mit Note vom 23. Februar d. J. Zl. 16.708/6 (Zuschrift der k. k. Statthalterei für Tirol und Vorarlberg vom 28. Februar 1907 Nr. 11.556) unter Rückschuß des Gesetzentwurfes, daß die im IV., V. und VI. Hauptstücke des Entwurfes enthaltenen Bestimmungen über den Automobilverkehr durch die mittlerweile erfolgte Publikation der Ministerialverordnung vom 27. September 1905 R. G. Bl. Nr. 156 betreffend die Erlassung sicherheitspolizeilicher Bestimmungen für den Betrieb von Automobilen und Motorrädern überholt worden seien und es erscheine deshalb die Eliminierung der erwähnten 3 Hauptstücke mit Ausnahme der §§ 43, 44, 45 und 46 umsomehr geboten, als aus Anlaß der seinerzeit vom Ministerium des Innern durchgeführten Verhandlungen über die Regelung des Automobilverkehrs die Notwendigkeit einheitlicher Vorschriften für das gesamte Gebiet der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder allgemein betont wurde.

Hiebei werde auch die Änderung der §§ 43, 46, 67 und 69, jetzt 47 und 49 notwendig werden. Anlässlich der durch die Auscheidung des IV., V. und VI. Hauptstückes notwendig werdenden Umarbeitung des Gesetzentwurfes empfehle sich auch die Abänderung, beziehungsweise Ergänzung der §§ 11, 14, 17, 27 und 73 des Entwurfes. Hinsichtlich des § 25 ist die Regierung der Anschauung,

die Vorschriften über die Radfelgenbreite seien unklar und könnten in der Praxis zu großen Unzukömmlichkeiten führen, da es nach dem Wortlaute dieses Paragraphen den Aufsichtsorganen anheimgestellt bliebe, die Kontrolle über die Einhaltung der vorgeschriebenen Radfelgenbreite entweder nach Gewicht oder nach der Zahl der Zugtiere durchzuführen.

Bezüglich des § 29 macht die Regierung darauf aufmerksam, daß eine Änderung desselben, wornach alle Fuhrwerke links auszuweichen und rechts vorzufahren hätten, erst in einem spätern Zeitpunkt in Aussicht genommen werden könne.

Endlich wünscht die Regierung, es möge an einer geeigneten Stelle eine Bestimmung in den Entwurf aufgenommen werden, daß alle Mautschranken zur Nachtzeit beleuchtet werden müssen.

Der volkswirtschaftliche Ausschuß hat den Anschauungen der Regierung in weitgehender Weise entsprochen.

Die Eliminierung des IV., V. und VI. Hauptstückes ist mit Ausnahme der §§ 43, 44, 45 und 46 erfolgt und die Abänderung der §§ 11, 14, 17, 27, 43, 46, 67, 69, jetzt 47 und 49, und 73, jetzt 53, vorgenommen worden.

In § 10 wird ein Zusatz hinsichtlich Beleuchtung der Mautstellen in Vorschlag gebracht.

Mit den Ausführungen der Regierung zu § 25 ist der volkswirtschaftliche Ausschuß nicht einverstanden. Schon im Berichte des volkswirtschaftlichen Ausschusses vom 19. Oktober 1904, (Beilage 40 der stenographischen Protokolle pro 1904) wurde die Kontrolle nach Gewicht oder der Zahl der Zugtiere, wie folgt, begründet.

„Die Bestimmung, nach der hinsichtlich der Radfelgenbreite einerseits das Gewicht, andererseits die Zahl der Zugtiere in Betracht kommen soll, wurde vom volkswirtschaftlichen Ausschusse als vollkommen begründet angesehen. Das sicherste und beste wäre wohl die Festsetzung der Radfelgenbreite nach dem Gewichte allein. Es gibt aber noch manche kleine Gemeinden, die keine geeigneten, keine großen Wagen besitzen; in andern Gemeinden ist der Standort der großen Gemeindewagen oft von einzelnen der in Betracht kommenden Straßen zu sehr entfernt. Die Bestimmung der Radfelgenbreite nach der Zahl der Zugtiere allein ist aber nicht zureichend, weil eine solche Bestimmung leicht die Veranlassung zur ungebührlichen Überladung der Fuhrwerke bieten würde, die Tierquälerei dadurch gleichsam hervorgerufen und die Erreichung des Zweckes des Gesetzes, die Straßen durch eine angemessene Radfelgenbreite zu schützen, illusorisch gemacht würde. Bleibt es aber den Straßenorganen überlassen, die Kontrolle nach ihrem Ermessen entweder nach Gewicht oder nach der Anzahl der Zugtiere vorzunehmen, so kann dadurch Ausschreitungen leicht begegnet werden.“

Die Verhältnisse haben sich seitdem nicht geändert. Die Kontrolle nach Gewicht, obwohl die einzig richtige, kann, in einem großen Teile des Landes aus dem vorangeführten Grunde nicht durchgeführt werden. Um aber zu einer Vereinbarung mit der Regierung zu gelangen, schlägt der volkswirtschaftliche Ausschuß, wenn auch ungerne und mit Widerstreben, vor, es sei die Kontrolle nach Gewicht dormalen fallen zu lassen, hofft aber, daß sich die Verhältnisse bald so gestalten werden, daß die Kontrolle nach Gewicht eingeführt werden kann.

Endlich bringt der volkswirtschaftliche Ausschuß in § 18 des Entwurfes einige mildernde Bestimmungen hinsichtlich der Einfriedungen in Vorschlag.

Im übrigen wurden keine Änderungen vorgenommen.

Es dürfte sich empfehlen, dem Landesauschusse die Ermächtigung zu erteilen, geringfügigere Änderungen des Gesetzentwurfes, die nicht prinzipieller Natur sind, über Anregung der k. k. Regierung oder auch sonst noch nach erfolgter Erledigung seitens des Landtages vorzunehmen, um das Zustandekommen des Gesetzes sicher zu stellen.

Endlich erschiene es erwünscht, wenn die Regierung Vorsorge treffen würde, daß die für die ärarischen Straßen geltenden Normen, insbesondere jene über die Radfelgenbreite, mit den Bestimmungen dieses Gesetzes in tunlichsten Einflang gebracht würden.

Der volkswirtschaftliche Ausschuss stellt folgende

Anträge:

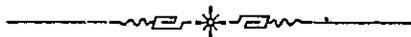
Der hohe Landtag wolle beschließen:

- „1. Dem Gesetzentwurfe betreffend die Erlassung von Vorschriften über die Anlage und Instandhaltung von Konkurrenz- und Gemeindeftraßen und von straßenpolizeilichen Bestimmungen für diese Straßen (Straßen- und Straßenpolizeiordnung) wird die Zustimmung erteilt.
2. Der Landesausschuss wird ermächtigt, vor Erwirkung der Allerhöchst kaiserlichen Sanction dieses Gesetzentwurfes entweder aus eigener Initiative oder über Wunsch der k. k. Regierung etwa sich als notwendig herausstellende Textesänderungen beziehungsweise Ergänzungen, soweit dieselben weder grundsätzlichen Bestimmungen des Gesetzentwurfes widersprechen noch neue derartige Bestimmungen schaffen, mit der Regierung zu vereinbaren und beschlußweise vorzunehmen.
3. Die k. k. Regierung wird auf Grund des § 19 L. D. ersucht, die dermalen für die ärarischen Straßen geltenden Normen, insbesondere jene über die Radfelgenbreite, mit den Bestimmungen dieses Gesetzes in tunlichste Übereinstimmung zu bringen.“

Bregenz, am 14. März 1907.

Jodok Zink,
Obmann.

Martin Thurnher,
Berichterstatter.



Beilage 68 A.

Gesetz vom

wirksam für das Land Vorarlberg,

betreffend die Erlassung von Vorschriften über die Anlage und Instandhaltung von Konkurrenz- und Gemeindestraßen und von straßenpolizeilichen Bestimmungen für diese Straßen.

(Straßen- und Straßenpolizeiordnung.)

Über Antrag des Landtages Meines Landes Vorarlberg finde ich anzuordnen, wie folgt:

1. Bestimmungen über die Anlage und Instandhaltung der Straßen.

§ 1.

Die nötige Vorsorge für gute Einhaltung der Straßen in allen ihren Teilen sowie deren stete Offenhaltung im Interesse des freien und sicheren Verkehrs obliegt bei Konkurrenzstraßen den Straßenausschüssen und bei Gemeindestraßen dem betreffenden Gemeindevorstande und sind dieselben hiefür verantwortlich.

§ 2.

Die Ein- und Offenhaltung der Konkurrenzstraßen obliegt in jenen Strecken, welche geschlossene Ortschaften durchziehen, den betr. Gemeinden.

Hinsichtlich Tragung der Kosten hat die Bestimmung des § 11 des Straßengesetzes vom 15. Februar 1881, Nr. 9 zu gelten. In zweifelhaften Fällen entscheidet der Landesauschuß.

§ 3.

Die Fahrbahn ist in regelmäßiger Wölbung frei von Geleisen, Böchern und Unebenheiten, Kot, Wasser, Staub und Kollsteinen zu erhalten; vor jeder Schotteraufführung muß der Kot und der Staub sorgfältig von der Straße abgezogen werden.

Dasselbe soll auch jedesmal in der Zwischenzeit geschehen, sobald Kot und Staub auf der Straße sich gebildet hat.

Der Abraum darf nicht auf den Seitenbanquetten der Straße liegen gelassen, sondern muß ehetunlichst ganz vom Straßenkörper entfernt werden.

§ 4.

Seitengräben, gepflasterte Rinnen und Mulden sind von Gras, Schlamm, Schutt, Gerölle, überhaupt von allem freizuhalten, was dem Wasserabflusse hinderlich sein könnte.

§ 5.

Die Beschotterung der Straße soll nur bei feuchter Witterung — in der Regel im Spätherbste oder zu Beginn des Auftauens im Frühjahr — niemals bei trockener oder schneebedeckter Straße vorgenommen werden.

Der Schotter soll von gleichmäßiger, dem Verkehre angemessener Größe und entsprechender Qualität sein.

§ 6.

Die Straßen sollen über die benachbarten Grundstücke erhaben sein, damit der Abfluß des Regen- und Schneewassers befördert und die Trockenhaltung der Straßen erleichtert wird.

Wo daher eine solche Erhöhung sich als notwendig erweist, kann sie von den angrenzenden Grundeigentümern nicht gehindert werden; doch steht diesen im Falle einer Schädigung ihres Grundeigentums der Anspruch auf eine angemessene Vergütung zu.

Streitigkeiten über Vergütungen sind im Zivilrechtswege auszutragen.

Aus der gleichen Ursache muß das Regen- und Schneewasser stets seinen unge störten Abfluß von der Straße haben, daher die Auskehren und Kanäle offen zu halten sind.

§ 7.

Bei genügender Straßenbreite können bestehende Alleen beibehalten und neue angelegt werden.

§ 8.

Die Schneeschaukelung ist von den betreffenden Gemeinden innerhalb ihres Gemeindegebietes unentgeltlich zu besorgen, wenn auf Grund des § 12 des Landesgesetzes vom 15. Februar 1881, L.-G.-Bl. Nr. 9, keine andere Bestimmung hierüber getroffen wird.

§ 9.

Schotterhaufen dürfen nicht in einer den Verkehr behindernden Weise auf der Fahrbahn, sondern müssen außerhalb derselben angelegt werden.

Zur Schotterablagerung darf nur ein Straßenbanquett verwendet werden und muß das andere für Fußgänger und Radfahrer frei bleiben.

Dort, wo sich auf der einen Seite des Straßenkörpers Bäume, Telegrafens- oder andere Leitungsstangen befinden, hat die Schotterablagerung auf der gleichen Seite zu erfolgen.

§ 10.

Schadhafte Brücken und Stege sind sofort auszubessern, gefährliche Straßenstellen an steilen Lehnen, Gewässern und Gruben in angemessener Weise zu sichern. Mautstellen sind bei Nacht zu beleuchten.

§ 11.

Werden auf öffentlicher Straße Bauten zur Ausführung gebracht, so ist für die Freilassung eines hinreichend großen Raumes für den Straßenverkehr oder, wenn dies nicht ausführbar sein sollte, für die einstweilige Herstellung einer anderweitigen Verbindung zu sorgen.

Die im Baue begriffenen Straßenstellen müssen gehörig abgesperrt und bei eintretender Dunkelheit mit einer oder nach Bedarf mit mehreren Laternen beleuchtet werden.

§ 12.

Bei Straßenteilungen sind Wegweiser, bei starken Straßengefällen Warnungstafeln aufzustellen.

An den Brücken sind Tafeln mit Angabe der Tragkraft der Brücke anzubringen.

Die Grenzen der politischen und Gerichtsbezirke, sowie die Gemeindegrenzen sind durch Aufstellung von Tafeln ersichtlich zu machen.

Die Aufschriften müssen in deutscher Sprache deutlich und gut lesbar sein.

Die Aufstellung der Wegweiser und Tafeln obliegt bei Konkurrenzstraßen den Straßenausschüssen, bei Gemeindestraßen und Gemeindegewegen den Gemeindevorständen.

§ 13.

Bei Eintritt des Winters sind für jene Straßenstrecken, welche erfahrungsgemäß unfahrbar werden, die erforderlichen Notwege herzustellen und nötigenfalls mit Stangen zu bezeichnen.

§ 14.

Der Landesauschuß hat darüber zu wachen, daß die vorstehenden Bestimmungen von den Straßenverwaltungen, bezw. von den Gemeinden eingehalten werden. Behufs Ausübung dieses Aufsichtsrechtes stehen ihm die im § 22 des Landesgesetzes vom 10. Februar 1881, L.-G.-Bl. Nr. 9 bezeichneten Befugnisse zu.

II. Allgemeine polizeiliche Vorschriften zur Verhütung von Straßenbeschädigungen und zur Sicherung des Verkehrs.

§ 15.

Der Verkehr auf öffentlichen Straßen darf weder bei Tage noch bei Nacht gehindert werden.

Es ist demnach verboten, die Straße als Niederlagsplätze für Baumaterialien, Erde, Schutt, Dünger, Haus- und Feldgeräte zu benützen.

Nur bei Bauten an der Straße und im Notfalle können von der Straßenverwaltung Ausnahmen gestattet werden.

§ 16.

Verboten ist:

- a) Wasser offen über die Straße,
- b) Regenwasser von den Dächern der Häuser oder Abwasser von den Brunnen auf die Straße leiten,
- c) Jauche aus den Stallungen und Düngerstätten oder sonstigen Unrat auf die Straße oder in die Straßengräben zu leiten oder ablaufen zu lassen.

§ 17.

Bäume und Aeste, welche sich über die Straße ausdehnen und schädlich wirken, sind ganz oder zum Teile zu entfernen.

Bei Straßen, die über Waldgrund führen, oder wo ein Wald neu aufgeforstet oder neu angelegt wird, ist die Straßenverwaltung berechtigt, die Pflanzung in einer Ausdehnung von 4 Meter zu beiden Seiten der Straße, bezw. des äußeren Randes des Straßengrabens zu verlangen, wenn es die Rücksichten auf die Sicherheit des Verkehrs und die Instandhaltung der Straße erfordern.

Hochstämmige Bäume dürfen auf benachbartem Grunde in der Regel nur in einer Entfernung von mindestens drei Meter vom äußeren Straßenrande angepflanzt und müssen in die Straße ragende Aeste entsprechend zugeschnitten werden.

Im Falle der Weigerung des betreffenden Grundbesizers entscheidet der Landesauschuß. Betreffs der etwaigen Entschädigung des Grundbesizers ist nach den bestehenden Enteignungsvorschriften vorzugehen. Die Straßenverwaltung ist berechtigt, im Falle, daß die Rücksichten auf die Sicherheit des Verkehrs und die Instandhaltung der Straße es gestatten, Ausnahmen von diesen Bestimmungen zuzulassen.

§ 18.

Plancken, Stangen und Statetenzäune dürfen nicht unmittelbar am Straßenrande, bezw. am äußeren Rande des Straßengrabens, sondern nur in einer Entfernung von mindestens 0.15 Meter davon, bezw. wenn die Straße im Einschnitte liegt, vom Böschungsrande und nur in einer Maximalhöhe von 1.30 Meter über das Straßen-

niveau beziehungsweise über dem Böschungsrande errichtet werden.

Lebende Zäune dürfen nur in einer Entfernung von wenigstens 0.40 Meter vom Straßenrande bezw. äußeren Grabenrande entfernt angelegt werden.

Die lebenden Zäune dürfen nicht über 1.20 Meter hoch sein und sind bei höherem Anwachsen auf dieses Maß zu beschneiden.

Mauern am Straßenrande bezw. am Rande der Einschnittsböschungen dürfen nur in einer Höhe von ein Meter über das Straßenniveau beziehungsweise über dem Böschungsrande aufgeführt werden, andernfalls sind dieselben soweit vom Straßen- bezw. vom Böschungsrande anzulegen, als die Höhe obiges Maß von ein Meter übersteigt.

Die Anbringung von lichten, eisernen Gittern auf solche Mauern ist gestattet. Die in Al. 1, 2 und 4 festgesetzten Bestimmungen finden auf bereits bestehende Einfriedungen keine Anwendung, insolange dieselben nicht vollständig erneuert werden.

Durch die Errichtung von Einfriedungen jeder Art darf der Abfluß des Wassers in keiner Weise behindert werden und sind bei Parapettmauern in Entfernungen von 5 Meter entsprechend große Oeffnungen zum Abflusse des Wassers anzubringen.

Die Anbringung von Stacheldrahtzäunen ist verboten.

§ 19.

Das Weiden des Viehes auf den Seitenbanquetten, an den Böschungen und Seitengräben der Straße ist untersagt.

§ 20.

Brücken über die Seitengräben, die den Zugang zu Grundstücken, Häusern etc. vermitteln, dürfen nur mit Zustimmung und nach den Weisungen der Straßenverwaltung hergestellt werden. Die Kosten der Herstellung und die Erhaltung dieser Brücken fallen den Interessenten zur Last.

Bei neuen Straßenbauten oder bei Regulierung alter Straßen obliegt die Ueberbrückung der Seitengräben sowie die Herstellung von Zufahrtsrampen der Straßenverwaltung nur dann,

wenn mit der neuen Straßenanlage bestehende Kommunikationen unterbrochen wurden. In Streitfällen steht die Entscheidung dem Landesausschusse zu.

Die Erhaltung solcher Objekte obliegt den Interessenten.

§ 21.

Der Straßenkörper kann zur Anlage von Wasserleitungen benützt werden, jedoch ist hiezu die Zustimmung der Straßenverwaltung erforderlich und hat die Ausführung genau nach den Weisungen und Vorschriften der Straßenverwaltung zu erfolgen.

Bei Erteilung dieser Zustimmung ist jedesmal der ausdrückliche Vorbehalt zu machen, daß die Straßenverwaltung unter geänderten Verhältnissen, wenn durch die Anlage der Wasserleitung der Gemeingebrauch der Straße oder eine künftige Benützung des Straßengrundes zu ändern als Straßenzwecken beschränkt würde, eine Aenderung der Anlage zu fordern berechtigt ist.

Die Verwendung von hölzernen Röhren zu Leitungen ist in Zukunft nicht mehr gestattet.

§ 22.

Das schnelle Fahren und Reiten auf den Brücken ist verboten.

§ 23.

Das Schleifen von Bäumen, Stämmen sowie sonstiger, die Straßenbahn aufreißender Gegenstände ist außer bei Bestande einer Schlittbahn, hart gefrorenem Boden oder bei Elementarereignissen untersagt.

§ 24.

Zur Hemmung der Räder dürfen nur Rad-
schuhe oder Bremsen und letztere auch nur dann verwendet werden, wenn hiedurch die Umdrehung der Räder nicht ganz gesperrt wird.

Hemm- oder Sperrketten dürfen nie, Reißketten (Eisketten) nur bei Glatteis verwendet werden.

§ 25.

Alle beladenen, mit Zugtieren bespannten Lastwagen und Karren müssen je nach der Zahl der Zugtiere mit Radfelgen versehen sein und zwar von nachstehender Minimalbreite:

1. für vierrädrige Fuhrwerke:
 - a) bei einer Bespannung mit einem Zugtier -- von 70 mm;
 - b) bei einer Bespannung mit 2 Zugtieren -- von 90 mm;
 - c) bei einer Bespannung von 2—4 Zugtieren — von 120 mm;
 - d) bei einer Bespannung von mehr als 4 Zugtieren von — 160 mm.
2. für zweirädrige Lastkarren ohne Unterschied der Bespannung — von 70 mm.

Unter Bespannung sind jene Zugtiere nicht zu rechnen, welche als Vorspann aufgewendet werden:

- a) zur Ueberwindung von mindestens zehnprozentiger Steigungen;
- b) wenn der schlechte Zustand einer Straße infolge Vornahme von Reparaturen, starken Schneefalles oder plötzlich eingetretenen Tauwetters die Vermehrung der Bespannung erfordert.

Wirtschaftsfuhren und Feuerlöschfuhrwerke sowie ein- und mehrspännige, ausschließlich für Personentransport bestimmte Wagen unterliegen bezüglich der Radfelgebreite keiner Beschränkung. Als Wirtschaftsfuhren sind jene zu betrachten, welche ausschließlich dem Betriebe der Feldwirtschaft dienen.

Den Aufsichtsorganen bleibt es anheimgestellt, die Kontrolle über die Einhaltung der vorgeschriebenen Radfelgebreite entweder nach Gewicht oder nach der Zahl der Zugtiere durchzuführen.

§ 26.

Die Fläche der Radreifen muß für alle Arten der Fuhrwerke ihrer Breite nach eben, d. i. ohne wulstartige Erhöhung und ohne hervorstehende Nägel und Schraubenköpfe hergestellt sein.

§ 27.

Unbespannte Wagen dürfen nicht auf der Straße stehen bleiben. Wo dies infolge eines Unfalles unausweichlich wird, muß der Wagen nachts beleuchtet werden. Vor Wirtshäusern dürfen die Wagen nur außerhalb der Fahrbahn, die Zugtiere entweder angebunden oder unter Beaufsichtigung — wobei eine Person nicht mehr als vier Gefährte beaufsichtigen darf — bei Nacht überdies nur mit aufgerichteter oder mit Brett geschützter Deichsel aufgestellt werden.

Für die strenge Einhaltung dieser Bestimmung sind auch die Wirtshausbesitzer verantwortlich.

Das Füttern der Zugtiere auf der Fahrbahn ist verboten.

Bei Errichtung von Krämerbuden oder Aufstellung des Viehes bei Märkten auf Straßen muß die Fahrbahn in hinreichender Breite freigelassen werden.

§ 28.

Von Beginn der Dunkelheit bis zur Morgendämmerung und zwar auch bei Mondschein müssen die Fuhrwerke mit einer Laterne mit hell leuchtendem, von weitem wahrnehmbarem, weißem Lichte versehen sein.

Das Fahren mit bespannten Schlitten jeder Art ohne Schellen oder Glocken ist ausnahmslos verboten.

§ 29.

Alle Fuhrwerke ohne Unterschied haben, wenn nicht besondere Umstände eine Ausnahme rechtfertigen, rechts auszuweichen und links vorzufahren und dem vorfahrenden oder entgegenkommenden Wagen ohne Weigerung Platz zu machen.

Langsam fahrende Fuhrwerke haben die nachkommenden schneller fahrenden Fuhrwerke links vorüber zu lassen und daher auf die rechte Seite auszuweichen.

Das Fahren, Reiten und der Viehtrieb auf den Straßenbanquetten und Trottoirs und das Vorfahren auf den Brücken ist verboten. Dem k. k. Postwagen und dem Feuerlöschfuhrwerke hat jedes andere Fuhrwerk selbst mit Verlassen der rechten Seite auszuweichen.

§ 30.

Bei schwerer Ladung hat jeder Fuhrmann beim Bergabfahren auf Straßenstrecken mit stärkerem Gefälle neben dem Gespanne herzugehen.

§ 31.

Die Breite der Ladung eines Frachtwagens muß der Breite der damit befahrenen Straße angemessen sein und darf im allgemeinen die Hälfte der nutzbaren Fahrbahnbreite der Straße nicht überschreiten.

Eine Ausnahme hievon ist nur bei jenen unteilbaren Gegenständen zulässig, bei deren Verfrachtung ihres Umfanges wegen das obige Maß der Ladung nicht eingehalten werden kann.

An keinen Wagen dürfen Sitze angebracht werden, die über die Breite der Wagenladung hinausragen.

§ 32.

Jeder Viehtrieb muß je nach der Gattung des Viehes von einer entsprechenden Anzahl Treiber begleitet sein, wobei als Regel gilt, daß bei Transporten von Hornvieh auf 10—15 Stück wenigstens ein Treiber zu rechnen ist.

Zu Viehtreibern dürfen nicht alte gebrechliche Leute oder Kinder unter 10 Jahren, sondern nur geeignete Personen verwendet werden.

Die Ortsbehörden sind berechtigt, den Viehtrieb auf öffentlichen Plätzen und bestimmten Straßen zu untersagen, wenn für die Ermöglichung desselben in anderer Weise vorgesorgt ist.

§ 33.

Außer den nach diesem Gesetze und nach dem allgemeinen Strafgesetze verpönten Handlungen ist ferner verboten:

1. unbespannte Pferde dem Wagen frei nachlaufen zu lassen;
2. drei am Wagen nebeneinander gehende Pferde zu verwenden;
3. in geschlossenen Ortschaften und beim Vorüberziehen eines Viehtriebes in unnötiger Weise zu schmalzen;
4. zwei oder mehrere bespannte Fuhrwerke von einem einzigen Fuhrmanne leiten zu lassen;

5. das Verlassen des Fuhrwerkes seitens des Fuhrmannes ohne genügende Vorforge für die öffentliche Sicherheit und den ungehinderten Verkehr;
6. das Schlafen des Fuhrmannes während der Fahrt.

§ 34.

Jede absichtliche oder durch Mangel der gehörigen Vorforge veranlaßte Beschädigung der Straße selbst oder der dazu gehörigen Objekte, als: Banquett, Parapett und Stützmauern, Wehrsteine, Sicherheitspflöcke und Geländer, Kanäle, Brücken, Straßengräben, Wegweiser, Warnungstafeln, Mauthäuser, mit den dazu gehörigen Schranken, Tarifs- und Verbotstafeln u. s. w., ferner jede absichtliche oder durch Sorglosigkeit herbeigeführte Hinderung des Verkehrs, besonders wenn die Sicherheit der Person oder des Eigentumes gefährdet wird, sowie jede Nichtbeachtung der in diesem Gesetze angeordneten Gebote und Verbote werden, insofern nicht das allgemeine Strafgesetz Anwendung findet, als eine Uebertretung der Straßenpolizei erklärt. (§ 67.)

III. Besondere straßenpolizeiliche Bestimmungen rückständig des Verkehrs mit dem Zweirade.

§ 35.

Mit dem Zweirade dürfen alle in diesem Gesetze bezeichneten öffentlichen Straßen und Wege mit Ausnahme der lediglich für Fußgänger bestimmten Wege und im § 41 bezeichneten Straßen befahren werden.

§ 36.

Die verkehrspolizeilichen Bestimmungen der §§ 15 Abs. 1, 29 und 34 haben auf den Fahrradverkehr sinngemäße Anwendung zu finden.

§ 37.

Alle Gattungen Fahrräder müssen mit einer helltönenden Signalglocke, sowie mit einer sicher wirkenden Bremse versehen sein, welche so angebracht ist, daß sie sofort in Tätigkeit gesetzt werden kann. Dagegen ist die Verwendung von Schlepphölzern, Baumästen, Sträuchern u. dgl. zum Bremsen über steile Straßenstrecken verboten.

Vom Beginne der Dunkelheit bis zum hellen Morgen müssen alle Gattungen Fahrräder mit einer Laterne mit hellem weißen Lichte versehen sein, welche am Kopfe der Maschine angebracht sein muß und keine farbigen Gläser haben darf.

§ 38.

Aus Sicherheitsrücksichten sind ferner folgende Vorschriften zu beachten:

- a) der Radfahrer hat langsam, d. i. in einem solchen Tempo zu fahren, welches ein rüstiger Fußgänger noch einhalten kann:

Beim Ausweichen ihm entgegenkommender Fuhrwerke, bei starken Straßenkrümmungen, beim Einbiegen aus einer Straße in die andere und beim Uebersehen von Straßenkreuzungen innerhalb geschlossener Ortschaften oder wo sonst größere Menschenansammlungen wie Truppenaufzüge, Aufzüge von Vereinen, kirchliche Funktionen, Zeichenbegänge u. es notwendig machen;

- b) der Radfahrer darf innerhalb geschlossener Ortschaften oder sonst in frequenten Straßen, sowie beim Bergabfahren nur mit der Lenkstange in der Hand, die Füße auf den Pedalen mit dem Fahrrad fahren;

- c) Schnellfahren, d. i. ein das Tempo eines im frischen Trabe fahrenden Wagens überschreitendes Fahren ist innerhalb geschlossener Ortschaften verboten;

- d) der Radfahrer hat auf Fußgänger, Reiterpferde, Zug- und andere Tiere im Falle des Vorfahrens, insbesondere beim Einbiegen in Straßen und beim Kreuzen derselben zu achten und das Warnungssignal mit der Glocke stets rechtzeitig zu geben; in unnötiger Weise Signale mit der Glocke zu geben, ist verboten;

- e) bei stärkerer Straßenfrequenz, namentlich in geschlossenen Ortschaften dürfen die Radfahrer nur einer hinter dem anderen fahren;

- f) die Mitnahme von kleinen Kindern auf dem Fahrrad ist strengstens verboten; ebenso ist es untersagt, Hunde mit der Leine an das Rad zu binden und nachlaufen zu lassen oder Wagen anzuhängen;

- g) sieht der Radfahrer, daß er Personen oder Fuhrwerke in Gefahr bringt oder Tiere scheu macht, so hat er abzusteigen und darf erst wieder weiterfahren, wenn keine Gefahr mehr besteht;
- h) an Stellen, wo durch ortspolizeiliche Anordnung das Fahren im Schritte geboten ist, hat der Radfahrer abzusteigen;
- i) es ist verboten, öffentliche Straßen an verkehrreichen Stellen oder in geschlossenen Ortschaften zur Erlernung des Radfahrens oder zur Uebung in demselben zu benützen;
- k) der Radfahrer ist verpflichtet, auf Anruf der Straßen- oder Polizeiorgane sofort einzuhalten und abzusteigen; gleichbedeutend mit dem Anrufe ist das Emporhalten der Hand.

§ 39.

Fuhrwerke, Reiter, Automobilwagen und Radfahrer haben sich beim Begegnen gegenseitig entsprechenden Raum zu geben.

Es ist verboten, das Vorbei- oder Vorfahren der Radfahrer in irgend einer Weise mutwillig zu hindern.

§ 40.

Radwettfahrten dürfen nur mit Bewilligung der zuständigen politischen Behörde unter Beobachtung der von ihr nach Einvernehmen der betreffenden Straßenverwaltung festgesetzten Sicherheitsvorkehrungen abgehalten werden.

§ 41.

Den Gemeindevertretungen bleibt es in Handhabung der Lokalpolizei vorbehalten, auf bestimmten Straßen, besonders wenn sie steil, eng oder stark frequentiert sind, für die Zeit des starken Verkehrs oder aus sonstigen öffentlichen Rücksichten das Fahren ganz oder auf eine bestimmte Zeit zu verbieten.

Dieses Verbot ist in auffallender Weise am Anfangs- und Endpunkte der betreffenden Straße kundzumachen.

§ 42.

Radjahrer, welche bei Beanständung sich über ihre Identität nicht dokumentarisch (Paß, Legitimationskarte, Arbeitsbuch u. dgl.) auszuweisen vermögen, sind verpflichtet, das Rad schiebend, dem beanständigenden Organe in das nächstgelegene Amtslokal der zuständigen Behörde zu folgen und über Aufforderung dieser die Sicherstellung des Strafbetrages, eventuell durch Zurücklassung des Fahrrades zu leisten.

IV. Besondere straßenpolizeiliche Bestimmungen rücksichtlich des Verkehrs mit dem Automobilwagen und dem Motorrade.

§ 43.

Die Automobil = Fahrzeuge (Automobilwagen, Motorräder) sind als öffentliche Verkehrsmittel zu betrachten, auf welche die für den Fuhrwerksverkehr geltenden, straßenpolizeilichen Vorschriften und hinsichtlich der Motorräder insbesondere auch die Bestimmungen rücksichtlich des Verkehrs mit dem Zweirade insoweit Anwendung finden, als nicht für solche Fahrzeuge besondere Vorschriften bestehen.

Auf die mit Dampf betriebenen Automobil = Fahrzeuge (Automobilwagen, Motorräder), haben auch die für Dampfkessel und Dampfmaschinen geltenden Vorschriften sinngemäße Anwendung zu finden.

§ 44.

Mit Automobil = Fahrzeugen (Automobilwagen, Motorrädern) dürfen vorbehaltlich der Bestimmung des § 45 alle für den Fuhrwerksverkehr überhaupt bestimmten öffentlichen Straßen und Wege innerhalb der Fahrbahn nach Maßgabe der in diesem Gesetze enthaltenen Vorschriften befahren werden.

§ 45.

Den mit der Straßenverwaltung betrauten Organen bleibt es vorbehalten, Anordnungen zu treffen, durch welche das Befahren bestimmter, enger oder vom Verkehre stark in Anspruch genommener oder nach ihrer Beschaffenheit zum

366

Automobilverkehr weniger geeigneter Straßen und Wege mit Automobilfahrzeugen (Automobilwagen, Motorrädern) auf bestimmte Zeitabschnitte beschränkt oder gänzlich verboten wird.

Rücksichtlich der Gemeindeftraßen und Wege und der auf eigenem Gebiete befindlichen Strecken anderer öffentlicher Straßen und Wege steht die im vorstehenden Absätze bezeichnete Befugnis in Handhabung der Lokalpolizei auch den Gemeindevertretungen zu; doch dürfen solche Anordnungen rücksichtlich anderer als Gemeindeftraßen und Wege nur im Einvernehmen mit den betreffenden Straßen-Verwaltungsorganen erlassen werden und darf durch dieselben im Zuge einer von der kompetenten Straßenverwaltung für den Automobilverkehr nicht grundsätzlich gesperrten Straße das Durchfahren ganzer Ortschaften oder Ortschaftsteile mit Automobilen nicht unmöglich gemacht werden.

Solche Vorschriften müssen mittels leicht sichtbarer Tafeln an den beiden Endpunkten der Straßen, wo die Fahrt verboten oder beschränkt ist, verlaublich werden.

Die für Fuhrwerke kundgemachten Fahrbeschränkungen beziehungsweise Fahrverbote haben auch für Automobilwagen Geltung.

§ 46.

Wettfahrten auf öffentlichen Straßen und Wegen dürfen nur mit Bewilligung der k. k. Statthalterei unter Zustimmung des Landesauschusses abgehalten werden.

Für Fahrten zum Zwecke der Erprobung von neuen, noch nicht zugelassenen Automobilfahrzeugen (Typen) ist die Bewilligung der kompetenten politischen Behörde erforderlich, welche vorher die betreffende Straßen-Verwaltung einzuvernehmen hat.

V. Strafbestimmungen und deren Handhabung.

§ 47.

Übertretungen der Straßenpolizei-Ordnung werden, insoferne sie nicht unter das allgemeine Strafgesetz fallen, mit einer Geldstrafe von 2 bis 200 Kr., bei Zahlungsunfähigkeit aber mit einer entsprechenden Freiheitsstrafe geahndet, in welchem Falle für je 10 Kr. Geldstrafe 24 Stunden

den Arrest zu rechnen sind. Die Geldstrafe ist sogleich zu erlegen oder sicherzustellen.

Die Strafe enthebt den Schuldtragenden nicht von der Verpflichtung, beschädigte Objekte auf seine Kosten in den vorigen Stand zu setzen, Verkehrshindernisse ohne Aufschub zu beseitigen, sowie jeden verursachten Schaden zu ersetzen.

§ 48.

Wird der Lenker eines Fahrzeuges wegen vorschriftswidriger Beladung desselben, wegen Mangels an Schellen, Glocken oder beleuchteten Laternen oder wegen mangelhafter oder vorschriftswidriger Vorrichtung zur Hemmung der Räder, vorschriftswidriger Radreifen oder wegen verbotswidriger Leitung mehrerer Fuhrwerke beanständet, so ist die Fortsetzung der Fahrt in dem vorschriftswidrigen Zustande nur bis dorthin zu gestatten, wo die Abstellung des Gefahrvwidrigen möglich ist.

§ 49.

Zur Handhabung der Straßenpolizei ist im allgemeinen der Vorstand jener Gemeinde berufen, in deren Gebiete die Strafe liegt.

Begeht ein Fahrender eine Uebertretung dieser Straßenpolizei-Ordnung, so ist er dem Vorsteher jener Gemeinde, in deren Gebiete die Beanständung erfolgt, zum Zwecke der Strafamtshandlung anzuzeigen, oder nach Umständen vorzuführen.

Der Gemeindevorsteher hat über die zu seiner Kenntnis genommenen Uebertretungen die Erhebungen zu pflegen, nach Befund das Erkenntnis zu fällen und über die verhängte Strafe und die eventuell ausgesprochenen Schadenersätze dem Bestraften auf sein Verlangen eine Bescheinigung auszustellen.

Jeder Uebertretungsfall ist in das vorgeschriebene Strafregister einzutragen.

Beschwerden gegen Straferkenntnisse des Gemeindevorstehers, welche binnen 24 Stunden bei ihm anzumelden und eventuell binnen weiterer drei Tagen bei ihm zu überreichen sind, gehen an die politische Bezirksbehörde und in letzter Instanz an die k. k. Statthalterei.

Die Geldstrafen haben in die Armenkassa jener Gemeinde zu fließen, in deren Gebiet die Beanständung erfolgte.

§ 50.

Mit der Ueberwachung der in diesem Gesetze enthaltenen Vorschriften sind die Sicherheitsorgane der Gemeinde, die Straßenaufsichtsorgane und die k. k. Gendarmerie betraut.

Die mit der unmittelbaren Beaufsichtigung der Konkurrenz- und Gemeindestraßen beauftragten Organe der Straßenverwaltung sind durch die politische Bezirksbehörde auf ihre Dienstpflicht zu beeiden, haben im Dienste ein Dienstesabzeichen zu tragen und sind in Ausübung ihres Dienstes den öffentlichen Wachorganen gleichzustellen.

Jedermann, der von den genannten Straßenorganen wegen einer Straßenpolizei-Übertretung angehalten wird, hat ihnen unbedingt Folge zu leisten.

VI. Allgemeine Schlußbestimmungen.

§ 51.

Dieses Gesetz gilt für Konkurrenzstraßen 1. und 2. Klasse, sowie für die Gemeindestraßen und Wege in Vorarlberg.

Für Gemeindestraßen und Wege kann jedoch die k. k. Statthalterei über Antrag des betreffenden Gemeindeausschusses und im Einvernehmen mit dem Landesauschusse Abweichungen von den Bestimmungen dieses Gesetzes gestatten, sofern infolge der Ortsverhältnisse solche Abweichungen notwendig oder zweckmäßig erscheinen.

Auch ist die k. k. Statthalterei befugt, im Einvernehmen mit dem Landesauschuß den Gebrauch von Wagenrädern, welche vor Inkrafttreten dieses Gesetzes mit einer einem bisherigen Gesetze entsprechenden Radfelgenbreite angefertigt wurden, bis auf weiteres zu gestatten.

In Gemeinden oder Gemeindeteilen, wo bisher die Ableitung von Regenwasser oder der Abwässer von Brunnen auf die Straße erfolgte, kann die Benützung der Straße zur Ableitung dieses Wassers auch weiterhin bis zur Herstellung anderweitiger Ableitungsvorrichtungen gestattet werden. Zur Erteilung einer solchen Bewilligung, um welche von der betreffenden Gemeindevertretung anzufuchen ist, ist die k. k. Statthalterei im Einvernehmen mit dem Landesauschusse berechtigt.

Bei Erteilung der Bewilligung ist eine Frist zur Herstellung der erforderlichen anderweitigen Ableitungsvorschriften zu bestimmen.

§ 52.

Die nötigen Durchführungsverordnungen zu diesem Gesetze sind von der k. k. Statthalterei im Einverständnisse mit dem Landesauschusse zu erlassen. Wird ein Uebereinkommen nicht erzielt, so entscheidet das Ministerium des Innern.

§ 53.

Dieses Gesetz tritt drei Monate nach seiner Kundmachung in Wirksamkeit und haben mit diesem Zeitpunkte die Landesgesetze vom 12. August 1874, L.=G.=Bl. Nr. 54, vom 18. September 1876, L.=G.=Bl. Nr. 61, beziehungsweise vom 24. April 1886, L.=G.=Bl. Nr. 25 und vom 14. Juni 1892, L.=G.=Bl. Nr. 19, sowie alle mit diesem Gesetze in Widerspruch stehenden Gesetze und Verordnungen außer Kraft zu treten.

§ 54.

Mein Minister des Innern wird mit der Durchführung dieses Gesetzes beauftragt.

