

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 1961

Ausgegeben am 2. Jänner 1961

2. Stück

2. Verordnung: Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961.
 3. Verordnung: Untersuchung der Atemluft auf Alkoholgehalt.
 4. Verordnung: Weitergelten von Verordnungen, die auf Grund des Straßenpolizeigesetzes erlassen wurden.
 5. Verordnung: Nebenfahrbahn-Verordnung.
 6. Verordnung: Festsetzung des Betrages, der gemäß § 73 Abs. 5 ASVG. von den zur Auszahlung gelangenden Renten (Rentensonderzahlungen) einzubehalten ist.
 7. Verordnung: Wählerevidenzverordnung.

2. Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft vom 21. Dezember 1960 über die Sicherung und Benützung schienengleicher Eisenbahnübergänge (Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961).

Auf Grund des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, wird im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau verordnet:

I. ABSCHNITT.

Allgemeines.

§ 1. Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen.

Im Sinne dieser Verordnung gilt als

- a) **Eisenbahnkreuzung**: jeder im Verlaufe einer Straße mit öffentlichem Verkehr angelegte schienengleiche Eisenbahnübergang, soweit es sich um eine Haupt- oder Nebenbahn, eine Straßenbahn, Anschlußbahn oder Materialbahn im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, handelt, gleichgültig, ob hiebei die Eisenbahn die Straße überschneidet oder in sie einmündet;
- b) **Sehpunkt**: jener 1 m oberhalb der Straßenoberfläche gedachte, in der Regel 2 m vom rechten Fahrbahnrand entfernte Punkt, von dem aus für die Straßenbenützer ein sich der Eisenbahnkreuzung näherndes Schienenfahrzeug spätestens erkennbar sein soll;
- c) **Sichtpunkt**: jener 1 m oberhalb der Schienenoberkante in Gleismitte gedachte Punkt, ab dem vom Sehpunkt aus ein sich der Eisenbahnkreuzung näherndes Schienenfahrzeug erkennbar ist;

- d) **Kreuzungspunkt**: ein 1 m über dem Schnittpunkt von Straßen- und Gleisachse gedachter Punkt;
- e) **Sichtraum**: jener Raum, welcher über der Fläche liegt, die von den Verbindungslinien zwischen Seh-, Sicht- und Kreuzungspunkt gebildet wird und nach oben durch eine 1'50 m über dem Sehpunkt und 3 m über dem Kreuzungs- und Sichtpunkt gelegene Fläche begrenzt wird;
- f) **Annäherungsgeschwindigkeit**: die für Straßenbenützer gemäß § 16 Abs. 2 für die Annäherung an die Eisenbahnkreuzung festgesetzte Höchstgeschwindigkeit;
- g) **Behörde**: die gemäß § 49 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes 1957 zuständigen Behörden.

II. ABSCHNITT.

Sicherung von Eisenbahnkreuzungen.

§ 2. Allgemeine Bestimmungen für die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen.

- (1) Die Eisenbahnkreuzungen sind unabhängig davon, in welchem Ausmaß die Verkehrsträger die erwachsenden Kosten zu tragen haben, vom Eisenbahnunternehmen nach Maßgabe dieser Verordnung zu sichern.
- (2) Die Sicherung kann vorgenommen werden durch:
- a) Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes (§ 3);
- b) Andreaskreuze mit dem Zeichen „Achtung Pfeifsignale“ und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus;
- c) Schrankenanlagen;
- d) Blinklichtanlagen;
- e) Bewachung.

(3) Wie eine Eisenbahnkreuzung zu sichern ist, hat die Behörde unter Bedachtnahme auf die Verkehrserfordernisse und die örtlichen Verhältnisse zu bestimmen. Für die beiden Verkehrsrichtungen einer Straße kann eine unterschiedliche Sicherung getroffen werden, wenn dagegen aus Gründen der Sicherheit keine Bedenken bestehen. Erforderlichenfalls können Sicherungen nach Abs. 2 lit. a bis e nebeneinander angeordnet werden.

(4) Zusatzeinrichtungen (zum Beispiel Hängegitter bei Schranken) können dann angeordnet werden, wenn durch ihre Anbringung der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs besser gedient ist.

(5) Wenn der Abstand der Gleisachsen mehrerer Eisenbahnkreuzungen, die im Verlaufe einer Straße hintereinander gelegen sind, kleiner als 32 m ist, sind diese Eisenbahnkreuzungen als nur eine Eisenbahnkreuzung zu behandeln. Davon kann abgesehen werden, wenn gegen eine getrennte Behandlung der Eisenbahnkreuzungen aus Gründen der Sicherheit keine Bedenken bestehen.

(6) Andreaskreuze, Schrankenanlagen und Blinklichtanlagen sind so anzubringen, daß sie von den Straßenbenützern leicht und rechtzeitig erkannt werden können.

(7) In außergewöhnlichen Fällen, insbesondere bei Gebrechen oder Unfällen an der Eisenbahnkreuzung, können auch Bedienstete des Eisenbahnunternehmens den besonderen Verhältnissen entsprechende, den schienengleichen Eisenbahnübergang sichernde Verkehrszeichen mit der Wirkung aufstellen, als ob sie von der Behörde angeordnet worden wären. In diesem Fall ist unverzüglich vorzusorgen, daß die nächste Polizei- oder Gendarmeriedienststelle verständigt wird.

§ 3. Ermittlung des erforderlichen Sichttraumes.

(1) Der erforderliche Sichtraum im Sinne des § 2 Abs. 2 muß so beschaffen sein, daß Straßenbenützer die Annäherung eines Schienenfahrzeuges rechtzeitig wahrnehmen und erforderlichenfalls vor der Eisenbahnkreuzung anhalten oder den Gefahrenbereich verlassen können, ohne durch ein Schienenfahrzeug gefährdet zu werden.

(2) Für die Ermittlung des erforderlichen Sichttraumes sind die Seh- und Sichtpunkte nach Maßgabe der Abs. 3 und 4 festzulegen.

(3) Die Lage des Sehpunktes ist wie folgt anzunehmen:

a) für Straßenfahrzeuge mit einer Annäherungsgeschwindigkeit von	
40 km/h	50 m
30 km/h	33 m
20 km/h	20 m
7—15 km/h	15 m

b) für Fußgänger mit einer Annäherungsgeschwindigkeit von
5 km/h 3 m

c) wenn auf Grund des Straßenverkehrszeichens „Halt vor Kreuzung“ anzuhalten ist 6 m vor der nächstgelegenen Schiene.

(4) Die erforderlichen Sichtpunkte sind unter Bedachtnahme auf die Annäherungsgeschwindigkeit der Straßenbenützer und die Geschwindigkeit, mit der sich Schienenfahrzeuge der Eisenbahnkreuzung nähern, so zu berechnen, daß die Straßenbenützer die Eisenbahnkreuzung noch sicher übersetzen können, wenn sich Schienenfahrzeuge bei der Annäherung an die Eisenbahnkreuzung im Sichtpunkt befinden.

Hiebei ist anzunehmen, daß:

a) Straßenfahrzeuge mit 22 m Länge und einer Geschwindigkeit von 15 bis 40 km/h im Gefahrenbereich, das ist die Strecke 15 m vor der nächstgelegenen Schiene bis 2 m nach der letzten Schiene, eine Geschwindigkeit von 15 km/h,

b) Straßenfahrzeuge mit 22 m Länge und einer Geschwindigkeit von weniger als 15 km/h im Gefahrenbereich, das ist die Strecke 15 m vor der nächstgelegenen bis 2 m nach der letzten Schiene, eine Geschwindigkeit von 7 km/h und

c) Fußgänger im Gefahrenbereich, das ist die Strecke 3 m vor der nächstgelegenen bis 2 m nach der letzten Schiene, eine Geschwindigkeit von 5 km/h

einhalten.

(5) Wenn vor der Eisenbahnkreuzung das Straßenverkehrszeichen „Halt vor Kreuzung“ angebracht ist, ist der Sichtpunkt gemäß Abs. 4 lit. b zu berechnen.

§ 4. Sicherung durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes.

(1) Soll eine Eisenbahnkreuzung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes gesichert werden, so ist zu prüfen, ob der Sichtraum im erforderlichen Ausmaß (§ 3) vorhanden ist. Ist dies der Fall, so kann die Eisenbahnkreuzung durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes gesichert werden.

(2) Die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes ist nur zulässig, wenn sich Schienenfahrzeuge der Eisenbahnkreuzung mit keiner größeren Geschwindigkeit als 100 km/h oder, falls die Eisenbahnkreuzung nur für den Fußgängerverkehr bestimmt ist, mit keiner größeren Geschwindigkeit als 120 km/h nähern dürfen.

(3) Wenn der Ermittlung des erforderlichen Sichttraumes eine geringere Annäherungsgeschwindigkeit als 40 km/h zugrunde gelegt werden mußte, um eine Sicherung der Eisenbahnkreuzung durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes zu ermöglichen, so ist den Lenkern von Fahrzeugen diese Tatsache durch Straßenverkehrszeichen, auf denen die Geschwindigkeitsbeschränkung angegeben ist, anzuzeigen. Wenn der Ermittlung des erforderlichen Sichttraumes zugrunde gelegt werden mußte, daß die Lenker von Fahrzeugen vor der Eisenbahnkreuzung anhalten, so ist den Lenkern von Fahrzeugen diese Tatsache durch das Straßenverkehrszeichen „Halt vor Kreuzung“ anzuzeigen.

(4) Kann der erforderliche Sichtraum (§ 3) weder durch Beseitigung allfälliger Sichthindernisse noch durch Maßnahmen im Sinne des Abs. 3 geschaffen werden oder sind die Voraussetzungen des Abs. 2 nicht gegeben, so ist die Eisenbahnkreuzung auf eine andere der im § 2 Abs. 2 vorgesehenen Arten zu sichern.

(5) Die Behörde hat trotz Vorliegens der in den Abs. 2 und 3 genannten Voraussetzungen eine andere Sicherung anzuordnen, wenn die Verkehrsdichte auf der Eisenbahn oder auf der Straße (insbesondere auf Straßen mit Durchzugsverkehr), die sonstige Beschaffenheit des sich kreuzenden Verkehrs oder die örtlichen Verhältnisse dies erfordern.

(6) Der Sichtraum ist von Sichthindernissen so freizuhalten, daß Schienenfahrzeuge, die sich der Eisenbahnkreuzung nähern, den Straßenbenützern vom Sichtpunkt bis zur Eisenbahnkreuzung ohne wesentliche Sichtunterbrechung erkennbar sind. Ob eine Sichtunterbrechung als wesentlich anzusehen ist, hat die Behörde nach den örtlichen Verhältnissen zu beurteilen.

(7) Wenn sich Schienenfahrzeuge mit einer größeren Geschwindigkeit als 60 km/h der Eisenbahnkreuzung nähern, so muß die Stirnseite des ersten Schienenfahrzeuges mit einem auffallenden Farbzeichen versehen sein oder es muß am ersten Schienenfahrzeug in der Fahrtrichtung auch tagsüber das Zugspitzensignal leuchten.

§ 5. Andreaskreuze.

(1) Andreaskreuze sind auf der rechten Straßenseite nach Möglichkeit mindestens 3 m vor der nächstgelegenen Schiene anzubringen. Die zusätzliche Anbringung an anderen Stellen ist zulässig.

(2) Mündet vor der Eisenbahnkreuzung eine weitere Straße ein, so genügt ein Andreaskreuz dann, wenn es von allen zur Eisenbahnkreuzung führenden Straßen aus erkannt werden kann. Wenn es die Verkehrssicherheit erfordert, ist jedoch für jede Straße, die zur Eisenbahnkreuzung führt, ein Andreaskreuz anzubringen.

(3) Wenn sich eine Straße vor der Eisenbahnkreuzung gabelt, ist erforderlichenfalls an der Standsäule des Andreaskreuzes eine Zusatztafel mit einem schwarzen Pfeil auf weißem Grund anzubringen. Der Pfeil hat in die Richtung, in der die Eisenbahnkreuzung gelegen ist, zu weisen.

(4) Vor eingleisigen Eisenbahnkreuzungen ist das einfache, vor mehrgleisigen das doppelte Andreaskreuz anzubringen.

§ 6. Sicherung durch Andreaskreuze mit dem Zeichen „Achtung Pfeifsignale“ und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus.

(1) Die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung durch Andreaskreuze mit dem Zeichen „Achtung Pfeifsignale“ und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus ist nur zulässig, wenn sich Schienenfahrzeuge der Eisenbahnkreuzung mit keiner größeren Geschwindigkeit als 60 km/h oder, falls die Eisenbahnkreuzung nur für den Fußgängerverkehr bestimmt ist, mit keiner größeren Geschwindigkeit als 100 km/h nähern dürfen.

(2) Die akustischen Signale sind vom Schienenfahrzeug aus ab dem erforderlichen Sichtpunkt bis zum Überfahren der Eisenbahnkreuzung wiederholt zu geben. Ist dies nicht möglich, so ist die Geschwindigkeit des Schienenfahrzeuges den aus dem vorhandenen Sichtraum sich ergebenden Sichtverhältnissen entsprechend herabzusetzen.

(3) Vor Eisenbahnkreuzungen, die durch Andreaskreuze mit dem Zeichen „Achtung Pfeifsignale“ und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert werden, ist für jene Fahrtrichtung der Straße, für die der erforderliche Sichtraum nicht vorhanden ist, das Straßenverkehrszeichen „Halt vor Kreuzung“, und zwar oberhalb des Andreaskreuzes, wenn dieses in der hochgestellten Form verwendet wird, sonst unterhalb desselben anzubringen. Das im § 50 Z. 6 e der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159, angeführte Zeichen „Achtung Pfeifsignale“ ist derart anzubringen, daß dessen Spitze in jene Richtung zeigt, aus der mit der Abgabe akustischer Signale zu rechnen ist.

(4) Die Behörde hat trotz Vorliegens der Voraussetzungen des Abs. 1 eine andere Sicherung anzuordnen, wenn die Verkehrsdichte auf der Eisenbahn oder auf der Straße (insbesondere auf Straßen mit Durchzugsverkehr), die sonstige Beschaffenheit des sich kreuzenden Verkehrs oder die örtlichen Verhältnisse dies erfordern.

§ 7. Sicherung durch Schranken- oder Blinklichtanlagen.

(1) Wenn die Voraussetzungen für eine andere im § 2 Abs. 2 angeführte Sicherungsart nicht zutreffen, ist die Eisenbahnkreuzung durch Schranken- oder Blinklichtanlagen zu sichern.

(2) Die Behörde hat eine Sicherung durch Schranken- oder Blinklichtanlagen auch dann anzuordnen, wenn es wegen der Verkehrsdichte auf der Eisenbahn oder auf der Straße, wegen der sonstigen Beschaffenheit des sich kreuzenden Verkehrs oder wegen der örtlichen Verhältnisse erforderlich ist.

(3) Ob die Sicherung durch Schranken- oder durch Blinklichtanlagen vorzunehmen ist, hat die Behörde nach den Verkehrserfordernissen zu beurteilen.

(4) Bei Eisenbahnkreuzungen, die durch Schranken- oder Blinklichtanlagen gesichert sind, ist tunlichst jener Sichtraum freizuhalten, der bei einer Annäherung der Schienenfahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von 20 km/h erforderlich ist.

§ 8. Schrankenanlagen.

(1) Schrankenbäume müssen durch rot-weiße Streifen gekennzeichnet und können in der Mitte mit einer großen roten Scheibe versehen sein. Um die Schrankenbäume bei Dunkelheit besser sichtbar zu machen, müssen sie mit Rückstrahlern versehen sein. Wenn es die örtlichen Verhältnisse erfordern, kann die Behörde anordnen, daß die Schrankenbäume zusätzlich mit einem roten Licht versehen oder beleuchtet werden, solange sie nicht vollständig geöffnet sind.

(2) Der Abstand der Schranken von der nächstgelegenen Schiene hat tunlichst 3 m zu betragen.

(3) Die Schranken sind in der Regel offenzuhalten und nur zu schließen, wenn es die Annäherung eines Schienenfahrzeuges erfordert. Bei Eisenbahnkreuzungen mit Straßen geringer Verkehrsbedeutung kann die Behörde bestimmen, daß die Schranken in der Regel oder während bestimmter Zeiträume geschlossen bleiben; in diesem Falle muß deutlich erkennbar angegeben werden, wie das Öffnen veranlaßt werden kann.

(4) Die Behörde kann, wenn sie dies aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs für notwendig erachtet, eine Ausgestaltung der Schrankenanlage in der Form anordnen, daß Fahrzeuge, die sich während des Schließens der Schranken noch auf der Eisenbahnkreuzung befinden, diese gefahrlos verlassen können.

(5) Wenn die Schrankenanlage vom Schrankenbediener bei Tag und guter Sicht nicht eingesehen werden kann, ist sie so auszugestalten, daß den Straßenbenützern das Schließen der Schranken durch optische oder akustische Zeichen angekündigt wird; eine Verbindung der beiden Ankündigungsarten ist zulässig. Die Ankündigung hat von der Behörde auch angeordnet zu werden, wenn es die Verkehrsdichte erforderlich erscheinen läßt.

(6) Die optischen und akustischen Zeichen sind so lange zu geben, daß die im Zeitpunkt des

Beginnes der Ankündigung auf der Eisenbahnkreuzung befindlichen Straßenbenützer diese noch gefahrlos verlassen können. Die optischen und akustischen Zeichen müssen mindestens bis zum vollständigen Schließen der Schranken gegeben werden. Erfolgt die optische Ankündigung durch Blinklichtanlagen, so haben diese während des Ankündigungsvorganges rotes Licht zu zeigen.

§ 9. Blinklichtanlagen.

(1) Eisenbahnkreuzungen, die durch Blinklichtanlagen gesichert werden, sind durch Andreas-kreuze anzuzeigen.

(2) Der Abstand der Blinklichtanlagen von der nächstgelegenen Schiene hat tunlichst 3 m zu betragen. Die Anlage zur Abgabe von Lichtzeichen kann oberhalb des Andreaskreuzes angebracht werden, wenn dieses in der hochgestellten Form verwendet wird; sonst ist sie unterhalb desselben anzubringen. Die zusätzliche Anbringung an anderen Stellen ist zulässig.

(3) Blinklichtanlagen haben als Haltegebot rotes Licht, sonst gelbes Licht zu zeigen; das rote Licht ist stets oben anzuordnen.

§ 10. Bewachung.

(1) Eine Sicherung durch Bewachung ist, abgesehen von den Bestimmungen der §§ 14 und 15, zulässig, wenn

- a) Eisenbahnkreuzungen nur selten durch Schienenfahrzeuge befahren werden;
- b) über Eisenbahnkreuzungen Verschiebewegungen stattfinden.

(2) Bei Bewachung der Eisenbahnkreuzung sind für die Regelung des Straßenverkehrs die Zeichen nach den §§ 37 oder 40 der Straßenverkehrsordnung 1960 zu geben. Die Bewachungsorgane müssen so ausgerüstet sein und sich so aufstellen, daß sie von den Straßenbenützern bei gehöriger Aufmerksamkeit leicht gesehen werden können.

(3) Eine Anzeige der Eisenbahnkreuzung durch Andreaskreuze ist nur anzuordnen, wenn die Eisenbahnkreuzung durch Straßenverkehrszeichen (§ 50 Z. 6 a, 6 b und 6 c der Straßenverkehrsordnung 1960) angekündigt wird, wenn die Gleisanlage schlecht erkennbar ist oder wenn es die örtlichen Verhältnisse sonst erfordern.

§ 11. Vorkehrungen bei sichtsbehindernden Verhältnissen.

(1) Während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder Nebel oder wenn es die Witterung sonst erfordert, hat am ersten Schienenfahrzeug in der Fahrtrichtung das Zugspitzensignal zu leuchten. Das Zugspitzensignal muß bei Schienenfahrzeugen, die sich Eisenbahnkreuzungen ohne Schranken- oder Blinklichtanlagen mit einer größeren Geschwindigkeit als 80 km/h nähern, aus drei Laternen bestehen, die in Form eines auf die Basis gestellten Dreiecks anzuordnen sind.

(2) Ist die Sicht durch Nebel, Schneefall, hohe Schneelage oder dergleichen behindert, so sind vor jeder Kreuzung ohne Schranken- oder Blinklichtanlagen vom Schienenfahrzeug aus wiederholt akustische Signale zu geben. Ist eine wiederholte Abgabe akustischer Signale nicht möglich, so ist die Fahrgeschwindigkeit des Schienenfahrzeuges den aus dem vorhandenen Sichtraum sich ergebenden Sichtverhältnissen entsprechend herabzusetzen.

§ 12. Ausnahmen in Einzelfällen.

Die Behörde kann die Herstellung anderer als der im § 2 Abs. 2 angeführten Sicherungen zur Erprobung zulassen, wenn gewährleistet ist, daß die Sicherheit gegenüber dem bestehenden Zustand nicht verschlechtert wird.

§ 13. Sonderbestimmungen für bestimmte Eisenbahnen.

Innerhalb von Ortsgebieten bedürfen Kreuzungen zwischen Straßen und Straßenbahnen oder anderen Eisenbahnen, die auf einer Straße in deren Längsrichtung verkehren, keiner Sicherung. Die Behörde hat jedoch, wenn es die örtlichen Verhältnisse erfordern, eine diesen Verhältnissen entsprechende Sicherung anzuordnen.

III. ABSCHNITT.

Störung von Sicherungsanlagen.

§ 14. Störung von Schrankenanlagen.

(1) Kann eine Schrankenanlage aus was immer für Gründen bei Annäherung von Schienenfahrzeugen dem Straßenverkehr nicht Halt gebieten, so hat das Eisenbahnunternehmen unverzüglich nach Erhalt der Meldung über die Störung bis zum Zeitpunkt, in dem Maßnahmen gemäß den Abs. 2 oder 3 getroffen worden sind, vorzusorgen, daß Schienenfahrzeuge vor der Eisenbahnkreuzung anhalten und die Fahrt erst nach Abgabe von akustischen Signalen fortsetzen. Von dieser Maßnahme kann abgesehen und dem Führer des Schienenfahrzeuges die Einhaltung einer mit höchstens 20 km/h begrenzten Fahrgeschwindigkeit im Sichtraum vorgeschrieben werden, wenn ein solcher vorhanden ist. Im letzteren Fall sind während der Annäherung an die Eisenbahnkreuzung wiederholt akustische Signale vom Schienenfahrzeug aus zu geben.

(2) Wenn im Störfall die einen „Bahnübergang mit Schranken“ ankündigenden Verkehrszeichen durch ein Straßenverkehrszeichen „Bahnübergang ohne Schranken“ überdeckt worden sind und vor der Eisenbahnkreuzung das Straßenverkehrszeichen „Halt vor Kreuzung“ angebracht worden ist, dürfen sich Schienenfahrzeuge derartigen Eisenbahnkreuzungen mit einer Ge-

schwindigkeit von höchstens 50 km/h unter gleichzeitiger Abgabe akustischer Signale nähern.

(3) Wenn im Störfall die einen „Bahnübergang mit Schranken“ ankündigenden Verkehrszeichen durch ein Straßenverkehrszeichen „Bahnübergang ohne Schranken“ überdeckt worden sind und die Eisenbahnkreuzung bewacht ist, dürfen sich Schienenfahrzeuge derartigen Eisenbahnkreuzungen mit einer Geschwindigkeit von höchstens 80 km/h unter gleichzeitiger Abgabe akustischer Signale nähern.

(4) Ob eine Maßnahme gemäß Abs. 2 oder 3 zu treffen ist, ist nach den örtlichen Verhältnissen zu beurteilen.

§ 15. Störung von Blinklichtanlagen.

(1) Kann eine Blinklichtanlage aus was immer für Gründen bei Annäherung von Schienenfahrzeugen dem Straßenverkehr nicht Halt gebieten, so hat das Eisenbahnunternehmen unverzüglich nach Erhalt der Meldung über die Störung bis zum Zeitpunkt, in dem Maßnahmen gemäß den Abs. 2 oder 3 getroffen worden sind, vorzusorgen, daß Schienenfahrzeuge vor der Eisenbahnkreuzung anhalten und die Fahrt erst nach Abgabe von akustischen Signalen fortsetzen. Von dieser Maßnahme kann abgesehen und dem Führer des Schienenfahrzeuges die Einhaltung einer mit höchstens 20 km/h begrenzten Fahrgeschwindigkeit im Sichtraum vorgeschrieben werden, wenn ein solcher vorhanden ist. Im letzteren Fall sind während der Annäherung an die Eisenbahnkreuzung wiederholt akustische Signale vom Schienenfahrzeug aus zu geben.

(2) Wenn im Störfall vor der Eisenbahnkreuzung das Straßenverkehrszeichen „Halt vor Kreuzung“ angebracht worden ist, dürfen sich Schienenfahrzeuge derartigen Eisenbahnkreuzungen mit einer Geschwindigkeit von höchstens 50 km/h unter gleichzeitiger Abgabe akustischer Signale nähern.

(3) Wenn im Störfall die Kreuzung bewacht ist, dürfen sich Schienenfahrzeuge derartigen Eisenbahnkreuzungen mit einer Geschwindigkeit von höchstens 80 km/h unter gleichzeitiger Abgabe akustischer Signale nähern.

(4) Ob eine Maßnahme gemäß Abs. 2 oder 3 zu treffen ist, ist nach den örtlichen Verhältnissen zu beurteilen.

IV. ABSCHNITT.

Verhalten bei Eisenbahnkreuzungen.

§ 16. Allgemeine Bestimmungen für das Verhalten bei Eisenbahnkreuzungen.

(1) Die Straßenbenützer haben sich bei Annäherung an schienengleiche Eisenbahnübergänge

unter Beachtung der Straßenverkehrszeichen und auf Grund der vorhandenen Sichtverhältnisse so zu verhalten, daß sie erforderlichenfalls vor der Eisenbahnkreuzung verlässlich anhalten können.

(2) Ab dem Standort der mit einem Balken versehenen Straßenverkehrszeichen „Baken“ und, wo solche fehlen, ab dem Standort der Gefahrenzeichen „Bahnübergang mit Schranken“ oder „Bahnübergang ohne Schranken“ bis zum Eisenbahnübergang darf, sofern sich aus einem allfälligen Vorschriftszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung (erlaubte Geschwindigkeit)“ nichts anderes ergibt, eine Fahrgeschwindigkeit von 40 km/h keinesfalls überschritten werden.

(3) Verboten ist:

- a) das Überholen auf einer Eisenbahnkreuzung;
- b) das Überholen mehrspuriger Kraftfahrzeuge innerhalb von etwa 80 m vor bis unmittelbar nach einer Eisenbahnkreuzung;
- c) das Halten, Parken oder Umkehren auf einer Eisenbahnkreuzung;
- d) das Halten, Parken oder Umkehren unmittelbar vor oder nach einer Eisenbahnkreuzung, wenn durch das haltende, parkende oder umkehrende Fahrzeug der Lenker eines anderen Fahrzeuges gehindert wird, die Annäherung eines Schienenfahrzeuges oder Einrichtungen zur Anzeige oder Sicherung von Eisenbahnkreuzungen rechtzeitig wahrzunehmen;
- e) ein Übersetzen der Eisenbahnkreuzung zu versuchen, wenn nach der Lage des Straßenverkehrs (zum Beispiel Verkehrsstockung) ein Anhalten auf der Eisenbahnkreuzung erforderlich werden könnte;
- f) Schranken unbefugt zu betätigen, geschlossene Schranken zu übersteigen, zu umfahren oder zu umgehen oder sich sonst unbefugt in den abgesperrten Raum zu begeben;
- g) der Sicherung dienende Anlagen zu beschädigen, unbefugt zu entfernen, zu überdecken oder in ihrer Lage oder ihrer Bedeutung zu ändern;
- h) an den der Sicherung dienenden Anlagen oder deren Befestigungseinrichtungen unbefugt Beschriftungen, bildliche Darstellungen, Anschläge, geschäftliche Anpreisungen oder dergleichen anzubringen.

(4) Wenn ein gefahrloses Übersetzen der Eisenbahnkreuzung möglich und erlaubt ist, so hat dies ohne Verzögerung und so rasch wie möglich zu erfolgen. Ein Verweilen auf der Eisenbahnkreuzung ist allen Straßenbenützern verboten.

(5) Die Eisenbahnkreuzung muß von Fahrzeugen bis 10 m Länge mit mindestens 4 km/h, von über 10 m bis 16 m Länge mit mindestens 5 km/h und von über 16 m bis 22 m Länge mit mindestens 7 km/h übersetzt werden. Das Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen mit Fahrzeugen, die diese Geschwindigkeit bei den gegebenen ört-

lichen Verhältnissen nicht erreichen oder eine Länge von mehr als 22 m haben, bedarf der Zustimmung des Eisenbahnunternehmens. Das gleiche gilt für Straßenfahrzeuge mit einer Höhe von mehr als 3,80 m bei Eisenbahnkreuzungen mit elektrisch betriebenen Eisenbahnen. Der Straßenbenutzer hat sich um die Zustimmung des Eisenbahnunternehmens so rechtzeitig zu bewerben, daß Maßnahmen für eine sichere Übersetzung getroffen werden können. Wird die Zustimmung vom Eisenbahnunternehmen verweigert, so kann der Straßenbenutzer eine Entscheidung der Behörde herbeiführen; diese hat die Benützung der Eisenbahnkreuzung zu gestatten, wenn ein sicheres Übersetzen der Eisenbahnkreuzung gewährleistet erscheint.

(6) Tiere sind bei Annäherung eines Schienenfahrzeuges in solcher Entfernung vor der Eisenbahnkreuzung zurückzuhalten und durch ausreichendes Begleitpersonal so zu beaufsichtigen, daß keinerlei Gefährdung eintreten kann. Bestehen an einer Eisenbahnkreuzung besondere Einrichtungen für den Viehtrieb (Vorschubbäume, Viehgatter und dergleichen), so sind sie vom Begleitpersonal bei Annäherung eines Schienenfahrzeuges zu schließen und nach dessen Vorbeifahrt zu öffnen. Sie dürfen nur geöffnet werden, wenn sich das Begleitpersonal überzeugt hat, daß kein weiteres Schienenfahrzeug nachfolgt und daß sich kein Schienenfahrzeug aus der Gegenrichtung nähert.

§ 17. Verhalten bei Eisenbahnkreuzungen, die durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes oder durch Andreaskreuze mit dem Zeichen „Achtung Pfeifsignale“ und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert sind.

(1) Die Straßenbenutzer haben sich bei Annäherung an die durch Andreaskreuze angezeigten Eisenbahnkreuzungen durch Ausblick auf den Bahnkörper und durch besondere Achtsamkeit auf allfällige akustische Signale herannahender Schienenfahrzeuge zu überzeugen, ob in einer der beiden Fahrtrichtungen ein Schienenfahrzeug sichtbar ist. Die Eisenbahnkreuzung darf nur übersetzt werden, wenn sich der Straßenbenutzer die Gewißheit verschafft hat, daß ein gefahrloses Übersetzen möglich ist.

(2) Bei Annäherung eines Schienenfahrzeuges darf die Eisenbahnkreuzung nicht übersetzt werden. Nach dessen Vorbeifahrt hat sich der Straßenbenutzer zu überzeugen, ob nicht ein weiteres Schienenfahrzeug nachfolgt oder ob nicht aus der Gegenrichtung sich ein Schienenfahrzeug nähert.

(3) Wenn vor der Eisenbahnkreuzung das Straßenverkehrszeichen „Halt vor Kreuzung“ an-

gebracht ist, sind Fahrzeuge, sofern eine Bodenmarkierung im Sinne des § 9 Abs. 4 der Straßenverkehrsordnung 1960 vorhanden und sichtbar ist, an dieser, sonst an einer mindestens 3 m vom nächsten Gleis entfernten Stelle anzuhalten, von der aus gute Übersicht besteht. Eine Weiterfahrt darf erst erfolgen, wenn den Bestimmungen der Abs. 1 und 2 entsprochen wurde.

§ 18. Verhalten bei Eisenbahnkreuzungen, die durch Schrankenanlagen gesichert sind.

(1) Die Straßenbenützer haben bei Annäherung an Eisenbahnkreuzungen, die durch Schrankenanlagen gesichert sind, auf die Stellung der Schrankenbäume sowie auf allfällige optische und akustische Zeichen, die ein Schließen der Schranken ankündigen, und, soweit dies die örtlichen Verhältnisse zulassen, auf die Annäherung eines Schienenfahrzeuges zu achten.

(2) Wenn optische oder akustische Zeichen ein Schließen der Schranken ankündigen, wenn sich Schrankenbäume abwärts bewegen oder wenn Schranken auch nur über einen Teil der Fahrbahn geschlossen sind, ist vor den Schranken anzuhalten. Die Eisenbahnkreuzung darf erst übersetzt werden, wenn die Schrankenbäume wieder vollkommen geöffnet sind.

(3) Wenn die Stellung der Schrankenbäume nicht eindeutig ist oder wenn bei offenen Schranken das Straßenverkehrszeichen „Halt vor Kreuzung“ angebracht ist oder die Annäherung eines Schienenfahrzeuges wahrgenommen wird, ist vor den Schranken anzuhalten. Die Eisenbahnkreuzung darf erst und nur dann übersetzt werden, wenn sich die Straßenbenützer durch alle ihnen zu Gebote stehenden Mittel überzeugt haben, daß ein gefahrloses Übersetzen möglich ist.

§ 19. Verhalten bei Eisenbahnkreuzungen, die durch Blinklichtanlagen gesichert sind.

(1) Wenn an einer Eisenbahnkreuzung, die durch Blinklichtanlagen gesichert ist, rotes Licht aufleuchtet oder allfällige akustische Zeichen wahrgenommen werden, müssen die Straßenbenützer vor der Blinklichtanlage anhalten. Die Eisenbahnkreuzung darf erst übersetzt werden, wenn gelbes Licht aufleuchtet und das akustische Zeichen verstummt ist.

(2) Die Straßenbenützer haben besonders darauf zu achten, ob nicht nach der Vorbeifahrt eines Schienenfahrzeuges ein weiteres nachfolgt oder ob sich nicht aus der Gegenrichtung ein Schienenfahrzeug nähert.

(3) Wenn keine Lichtzeichen wahrnehmbar sind oder wenn bei gelbem Licht die Annäherung eines Schienenfahrzeuges wahrgenommen wird, ist vor der Blinklichtanlage anzuhalten. Die Eisenbahnkreuzung darf erst und nur dann übersetzt werden, wenn sich die Straßenbenützer

durch alle ihnen zu Gebote stehenden Mittel überzeugt haben, daß ein gefahrloses Übersetzen möglich ist.

§ 20. Verhalten bei Eisenbahnkreuzungen, die durch Bewachung gesichert sind.

Bei Annäherung an Eisenbahnkreuzungen, die durch Bewachung gesichert sind, haben die Straßenbenützer auf die im Sinne der §§ 37 oder 40 der Straßenverkehrsordnung 1960 gegebenen Zeichen zu achten und sich danach zu verhalten. Den Weisungen der Bewachungsorgane ist Folge zu leisten.

§ 21. Verhalten bei sichtbehindernden Verhältnissen.

Bei sichtbehindernden Verhältnissen (§ 11) haben sich Straßenbenützer, die sich einer Eisenbahnkreuzung ohne Schranken- oder Blinklichtanlage nähern, durch besondere Achtsamkeit auf beleuchtete Zugspitzensignale und akustische Signale zu überzeugen, ob in einer der beiden Fahrtrichtungen ein Schienenfahrzeug sichtbar ist. Die Eisenbahnkreuzung darf nur übersetzt werden, wenn sich der Straßenbenützer die Gewißheit verschafft hat, daß ein gefahrloses Übersetzen möglich ist. Schließen die sichtbehindernden Verhältnisse das rechtzeitige optische Wahrnehmen eines sich der Eisenbahnkreuzung nähernden Schienenfahrzeuges aus und liegen gleichzeitig Verhältnisse vor, die das Wahrnehmen abgegebener akustischer Signale beeinträchtigen, so dürfen solche Eisenbahnkreuzungen während der Dauer dieser Verhältnisse nicht übersetzt werden.

V. ABSCHNITT.

Sonstige Bestimmungen und Schlußbestimmungen.

§ 22. Duldung von Sicherungseinrichtungen und Straßenverkehrszeichen.

Die Straßenverwaltungen sind zur kostenlosen Duldung von Sicherungseinrichtungen und Straßenverkehrszeichen, die im Sinne dieser Verordnung angeordnet worden sind, verpflichtet.

§ 23. Arbeiten an Eisenbahnkreuzungen.

Eisenbahnunternehmen und Straßenverwaltungen dürfen Arbeiten an Eisenbahnkreuzungen, durch die die Sicherheit des von der anderen Stelle verwalteten Verkehrsweges beeinträchtigt wird, nur im gegenseitigen Einvernehmen durchführen.

§ 24. Aufhebung.

Im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung tritt die Verordnung vom 27. März

1947, BGBl. Nr. 60, über die Sicherung und Benützung schienengleicher Eisenbahnübergänge außer Kraft.

§ 25. Übergangsbestimmungen.

(1) In Bescheiden gemäß § 49 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes 1957, die der Anpassung von bestehenden Anzeigen und Sicherungen sowie der Anpassung des Zugspitzensignals der Schienenfahrzeuge an die Vorschriften dieser Verordnung dienen, ist eine Leistungsfrist festzusetzen, die mit dem 31. Dezember 1966 abläuft.

(2) Bis zum 31. Dezember 1966 sind die allenfalls noch bestehenden alten Anzeigen und Sicherungen zu beachten.

(3) Bis zum 31. Dezember 1963 brauchen Schienenfahrzeuge, die sich einer gemäß § 4 Abs. 1 gesicherten Eisenbahnkreuzung mit keiner größeren Geschwindigkeit als 80 km/h nähern, den Bestimmungen des § 4 Abs. 7 nicht entsprechen.

(4) Bis zum 31. Dezember 1962 dürfen sich die Straßenbenützer Eisenbahnkreuzungen, die nicht durch Schranken- oder Blinklichtanlagen gesichert sind, nur mit einer Annäherungsgeschwindigkeit von höchstens 20 km/h nähern, es sei denn, daß sich durch das Vorschrittszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung (erlaubte Geschwindigkeit)“ etwas anderes ergibt.

(5) Bis zum 31. Dezember 1961 dürfen Eisenbahnkreuzungen, wenn deren Schranken- oder Blinklichtanlagen gestört und die nach § 14 beziehungsweise § 15 vorgesehenen Maßnahmen noch nicht getroffen sind, von Schienenfahrzeugen nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 15 km/h und so befahren werden, daß gegebenenfalls sicher angehalten werden kann.

Waldbrunner

3. Verordnung des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau vom 1. Jänner 1961 über die Untersuchung der Atemluft auf Alkoholgehalt.

Auf Grund des § 5 Abs. 11 der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159, wird verordnet:

§ 1. Als geeignete Geräte zur Prüfung der Atemluft auf Alkoholgehalt (§ 5 Abs. 2 der Straßenverkehrsordnung 1960) werden bis auf weiteres die vom Drägerwerk in Lübeck hergestellten Atemalkohol-Prüfröhrchen („Alkotest“) mit einem Markierungsring, dessen Anbringung einem Blutalkoholgehalt von 0,8 Promille entspricht, bestimmt.

§ 2. (1) Die Behörde darf zur Prüfung der Atemluft auf Alkoholgehalt (§ 1) nur hierfür besonders geschulte und in der Überwachung der Einhaltung straßenpolizeilicher Vorschriften

tätige Organe der Bundessicherheitswache, der Bundesgendarmarie oder, wenn einer Gemeinde die Handhabung des § 5 Abs. 2 der Straßenverkehrsordnung 1960 übertragen worden ist (§ 94 Abs. 3 der Straßenverkehrsordnung 1960), der Sicherheitswache dieser Gemeinde ermächtigen.

(2) Der Inhalt der Ermächtigung ist in einer dem Organ zu übergebenden Urkunde anzuführen. Das Organ ist verpflichtet, bei der Amtshandlung diese Urkunde auf Verlangen jener Person, deren Atemluft geprüft werden soll, vorzuweisen.

(3) Die Prüfung der Atemluft auf Alkoholgehalt ist nach Tunlichkeit an Ort und Stelle und unter größtmöglicher Schonung des Ansehens der Person vorzunehmen.

§ 3. Die Schulung (§ 2) hat sich zu erstrecken:

- a) auf die Feststellung der gesetzlichen Voraussetzungen für die Vornahme der Prüfung der Atemluft auf Alkoholgehalt (§ 5 Abs. 2 der Straßenverkehrsordnung 1960) und auf die Bedeutung dieser Prüfung für das Verwaltungsstrafverfahren (§§ 5 und 99 Abs. 1 und Abs. 5 der Straßenverkehrsordnung 1960),
- b) auf die Wirkungsweise, Handhabung und zweckmäßige Anwendung der in § 1 bezeichneten Geräte sowie auf die Auswertung des Ergebnisses der Prüfung der Atemluft auf Alkoholgehalt mit diesem Gerät.

Bock

4. Verordnung des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau vom 1. Jänner 1961 über das Weitergelten von Verordnungen, die auf Grund des Straßenpolizeigesetzes erlassen wurden.

Auf Grund des § 104 Abs. 1 und 4 der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159, wird verordnet:

§ 1. Verordnungen, die auf Grund des Straßenpolizeigesetzes, BGBl. Nr. 46/1947, erlassen und durch eines der im § 2 Abs. 1 angeführten Verkehrsschilder (Straßenverkehrszeichen) kenntlich gemacht worden sind, gelten, soweit sich aus § 2 Abs. 2 und § 3 nichts anderes ergibt, bis zur Erlassung einer Verordnung auf Grund der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159, weiter.

§ 2. (1) Demgemäß sind die nachstehenden Verkehrsschilder (Straßenverkehrszeichen) weiterhin zu beachten:

- a) die unter Nr. 8 (Vorrang) und Nr. 8 a (Stopstraße) der Beilage A zum Straßenpolizeigesetz angeführten Warnungstafeln,
- b) die in der Beilage B zum Straßenpolizeigesetz angeführten Vorschriftstafeln mit

der Maßgabe, daß das dort unter Nr. 22 angeführte Verkehrsschild (Halteverbot) als Parkverbot gilt,

- c) die unter Nr. 25 b (Parkplatz, Ausführungsform, wenn die Parkzeit begrenzt ist), Nr. 27 (Einfahrt in Einbahnstraßen), Nr. 28 (Rad-, Reit- oder Gehweg) und Nr. 32 (Beginn der Vorrangstraße) der Beilage C zum Straßenpolizeigesetz angeführten Hinweistafeln,
- d) die unter Nr. 33 (Nummerntafeln) der Beilage C zum Straßenpolizeigesetz angeführten Hinweiszeichen,
- e) die im Protokoll über Straßenverkehrszeichen, BGBl. Nr. 222/1955, unter Nr. II A 3 (Abbiegen nach rechts — nach links — verboten), Nr. II A 4 (Überholen verboten), Nr. II A 15 (Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung), Nr. II A 16 (Halt vor Kreuzung), Nr. II A 18 (Beschränkung für Halten und Parken, insbesondere mit der Aufschrift „Halten verboten“ im Zeichen selbst) und Nr. II B 2 (Radweg) angeführten Vorschriftszeichen,
- f) die im Protokoll über Straßenverkehrszeichen, BGBl. Nr. 222/1955, unter Nr. III A 8 (Vorrangstraße) und Nr. III A 9 (Ende des Vorranges) angeführten Richtzeichen,
- g) die Zusatztafeln (§ 36 Abs. 10 des Straßenpolizeigesetzes) in Verbindung mit einem der in den lit. a bis f angeführten Verkehrsschilder (Straßenverkehrszeichen).

(2) Verordnungen im Sinne des § 1, die durch unter Nr. 8 a der Beilage A zum Straßenpolizeigesetz angeführte Warnungstafeln (Stopstraße), durch unter Nr. 21 der Beilage B zum Straßenpolizeigesetz angeführte Vorschriftstafeln (Parkverbot) oder durch unter Nr. 32 der Beilage C zum Straßenpolizeigesetz angeführte Hinweistafeln (Beginn der Vorrangstraße) kenntlich gemacht worden sind, treten gemäß § 104 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung 1960 mit 31. Dezember 1964 außer Kraft.

§ 3. (1) Diese Verordnung gilt nicht

- a) für Halteverbote, die auf Grund des Straßenpolizeigesetzes für den Bereich von Standplätzen des Platzfuhrwerks-Gewerbes (Taxi-Gewerbes) und des Ausflugswagen-(Stadtrundfahrten-)Gewerbes erlassen worden sind,
- b) für Halteverbote, die auf Grund des Straßenpolizeigesetzes erlassen worden sind und von denen die Ladetätigkeit ausgenommen worden ist, es sei denn, daß ein solches Verbot aus Gründen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des sich bewegenden oder zur Ordnung des ruhenden Verkehrs erforderlich ist.

(2) Diese Verordnung gilt ferner nicht für Verordnungen, die auf Grund des Straßenpolizeigesetzes erlassen worden sind, jedoch mit der

Straßenverkehrsordnung 1960 in Widerspruch stehen.

§ 4. Übertretungen der gemäß der vorstehenden Bestimmungen weitergeltenden Verordnungen sind nach § 99 Abs. 3 lit. a der Straßenverkehrsordnung 1960 zu ahnden.

Bock

5. Verordnung des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau vom 1. Jänner 1961, mit der Bestimmungen über das Befahren von Nebenfahrbahnen erlassen werden (Nebenfahrbahn-Verordnung).

Auf Grund des § 43 Abs. 1 lit. a und b der Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159, wird verordnet:

§ 1. Nebenfahrbahnen (§ 2 Abs. 1 Z. 4 der Straßenverkehrsordnung 1960) sind Einbahnstraßen; es darf nur die rechts in der Fahrtrichtung gelegene Nebenfahrbahn befahren werden.

§ 2. (1) Die Lenker aller Fahrzeuge dürfen, sofern sich aus Abs. 2 nichts anderes ergibt, eine Nebenfahrbahn nur benützen, um zu Häusern oder Grundstückseingängen (-einfahrten) oder zum Halten oder Parken zuzufahren oder von Häusern oder Grundstückseingängen (-einfahrten) oder vom Halten oder Parken abzufahren.

(2) Die Lenker von Motorfahrrädern und Fahrrädern sowie Personen, die Handwagen, Handkarren oder Handschlitten ziehen oder schieben, haben eine Nebenfahrbahn auch zum Durchfahren zu benützen; Lenker einspuriger Fahrräder jedoch nur dann, wenn ein Radweg oder ein Radfahrstreifen nicht vorhanden ist.

§ 3. Die vorstehenden Bestimmungen gelten unbeschadet der Bestimmungen des § 45 der Straßenverkehrsordnung 1960 nur insoweit, als die nach § 94 der Straßenverkehrsordnung 1960 zuständige Behörde nicht eine andere Regelung getroffen und durch Straßenverkehrszeichen kundgemacht hat.

§ 4. Übertretungen der in den §§ 1 und 2 enthaltenen Bestimmungen werden gemäß § 99 Abs. 3 lit. a der Straßenverkehrsordnung 1960 geahndet.

Bock

6. Verordnung des Bundesministeriums für soziale Verwaltung vom 1. Jänner 1961 über die Festsetzung des Betrages, der gemäß § 73 Abs. 5 ASVG. von den zur Auszahlung gelangenden Renten (Rentensonderzahlungen) einzubehalten ist.

Auf Grund des § 73 Abs. 5 Allgemeines Sozialversicherungsgesetz, BGBl. Nr. 189/1955, in der

Fassung der 8. Novelle, BGBl. Nr. 294/1960, wird im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen verordnet:

Artikel I.

Der Betrag, der von den in der Krankenversicherung der Rentner nach § 73 Abs. 1 Allgemeines Sozialversicherungsgesetz beitragspflichtigen Trägern der Pensionsversicherung und von der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen gemäß § 73 Abs. 5 des bezogenen Gesetzes von jeder zur Auszahlung gelangenden Rente und Rentensonderzahlung, mit Ausnahme der Waisenrenten, einzubehalten ist, beträgt — unbeschadet der Bestimmungen des Art. II Abs. 3 und 4 der 4. Novelle zum Allgemeinen Sozialversicherungsgesetz, BGBl. Nr. 293/1958 — bei Renten und Rentensonderzahlungen von monatlich

- a) unter 900 S ... 1 v. H.
- b) von 900 S bis unter 1200 S ... 1'5 v. H.
- c) von 1200 S bis unter 1500 S ... 2 v. H.
- d) von 1500 S und darüber 2'5 v. H.

der auszuzahlenden Rente (Rentensonderzahlung), jedoch mindestens 6 S monatlich; wenn der für die Rente (Rentensonderzahlung) maßgebende Stichtag (§ 223 Abs. 2 Allgemeines Sozialversicherungsgesetz) nach dem 31. Dezember 1960 liegt, beträgt der mindestens einzubehaltende Betrag 6'80 S monatlich.

Artikel II.

- (1) Art. I tritt mit 1. Jänner 1961 in Kraft.
- (2) Die Verordnung vom 4. März 1959, BGBl. Nr. 78, tritt mit 31. Dezember 1960 außer Kraft.

Proksch

7. Verordnung des Bundesministeriums für Inneres vom 2. Jänner 1961, betreffend die Durchführung von Änderungen in der Wählerevidenz (Wählerevidenzverordnung).

Auf Grund des § 9 Abs. 3 des Wählerevidenzgesetzes (BGBl. Nr. 243/1960) wird verordnet:

§ 1.

(1) Personen, denen nach den Meldevorschriften die polizeiliche Anmeldung obliegt, haben, sofern in den Abs. 2 und 3 nicht anderes bestimmt ist, der Meldebehörde bei der Anmeldung ein Wähler-Evidenzblatt (Muster Anlage 1) zu übergeben. Dieses Evidenzblatt ist vom Anzumeldenden oder nach dessen Angaben vollständig und genau auszufüllen und die Richtigkeit der darin gemachten Angaben vom Anzumeldenden durch seine eigenhändige Unterschrift zu bestätigen.

(2) Die Verpflichtung gemäß Abs. 1 besteht nicht, wenn die anzumeldende Person in einer Gemeinde nur vorübergehenden Aufenthalt nimmt (zum Beispiel als Urlauber, Geschäfts-

reisender, Anstaltspflegling, Gast, Durchziehender usw.).

(3) Die Bestimmung des Abs. 1 gilt nur, wenn die anzumeldende Person österreichischer Staatsbürger ist und das 20. Lebensjahr vollendet hat oder bis 31. Dezember des Jahres der Anmeldung das 20. Lebensjahr vollendet.

§ 2.

(1) Ist die Meldebehörde eine Bundespolizeibehörde, so hat sie das Wähler-Evidenzblatt, mit der Amtsstampiglie versehen, der zuständigen Gemeinde zu übermitteln.

(2) Ebenso haben die Bundespolizeibehörden auf Grund der polizeilichen Abmeldung die Namen und Personaldaten der Wahl(Stimm)berechtigten der bisherigen Wohnsitzgemeinde bekanntzugeben.

§ 3.

In Orten, die zum Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde gehören, hat diese Behörde dem Gemeindeamte (Magistrat) auf Verlangen unverzüglich die Personen, die dem neuen Wahl(Stimm)berechtigten-Jahrgang angehören, bekanntzugeben. Die Mitteilung hat in der aus Muster Anlage 2 ersichtlichen Form zu erfolgen.

§ 4.

(1) Die Ämter der Landesregierungen haben die Namen und Personaldaten der Personen, die die österreichische Staatsbürgerschaft erwerben oder wiedererlangen, der Gemeinde, in der diese Personen ihren ordentlichen Wohnsitz haben, durch Übermittlung einer Ausfertigung des „Statistischen Zählblattes über den Erwerb der österreichischen Staatsbürgerschaft“ bekanntzugeben.

(2) Eine Verständigung der Wohnsitzgemeinde im Sinne des Abs. 1 hat auch in jedem Falle der bescheidmäßigen Feststellung des Erwerbes, des Verlustes oder des Besitzes der österreichischen Staatsbürgerschaft zu erfolgen.

(3) Die Bestimmungen der Abs. 1 und 2 gelten nur für Personen, die das 20. Lebensjahr vollendet haben oder bis 31. Dezember des Jahres des Erwerbes, des Verlustes oder der Feststellung des Besitzes der Staatsbürgerschaft das 20. Lebensjahr vollenden.

§ 5.

(1) Die Gemeinden haben alle Umstände, die ihnen nach den Bestimmungen der §§ 1 bis 4 oder sonst von Amts wegen bekannt werden und geeignet sind, eine Änderung der Wählerevidenz zu bewirken, wahrzunehmen und die erforderlichen Änderungen in der Wählerevidenz durchzuführen.

(2) Umstände gemäß Abs. 1, die auch in der Wählerevidenz einer anderen Gemeinde zu berücksichtigen sind, sind dieser Gemeinde unverzüglich mitzuteilen.

Afritsch

Muster Anlage 1

Angemeldet am:

(Amtsstempel)

Wähler-Evidenzblatt

(Ausfüllen bei Anmeldungen österreichischer Staatsbürger, die das 20. Lebensjahr vollendet haben oder bis zum 31. Dezember des Jahres der Anmeldung das 20. Lebensjahr vollenden, wenn der Aufenthalt in der Gemeinde, in der die Anmeldung erfolgt, nicht nur vorübergehend ist. Auf Grund des ausgefüllten Wähler-Evidenzblattes wird der Wahl- und Stimmberechtigte — bei Vorliegen der sonstigen Voraussetzungen für die Eintragung — in der Wählerrevidenz neu eingetragen, am Orte seiner bisherigen Eintragung aber gestrichen.)

1	Ortsgemeinde: Ortschaft (Stadtbezirk): strasse, gasse, Haus-Nr.:; Stiege:; Stock:; Tur-Nr.: platz,
2	Zu(Familien)name (in Blockschrift) und Vorname: Staatsbürgerschaft:
3	Datum und Ort der Geburt: Beruf:
4	Familienstand: ledig — verheiratet — verwitwet — geschieden (Nichtzutreffendes streichen) Mäddchenname:
5	Falls in der Anmeldegemeinde ein ordentlicher Wohnsitz begründet wird: Zugezogen von: Gemeinde: Pol. Bezirk: Land: (Stadtbezirk) Straße, Gasse, Platz, Nr.:
6	Falls es sich nur um einen Umzug innerhalb der gleichen Gemeinde handelt: frühere Wohnung Ortschaft: (Stadtbezirk) Straße, Gasse, Platz, Nr.:

....., am 19....

 Unterschrift des Anzumeldenden:

Zahl: , am 19....

Betr.: Bekanntgabe des neuen Wahl(Stimm)berechtigten-Jahrganges für die Wählerevidenz.

An das (dem)

Gemeindeamt (Magistrat)

in

Folgende Personen österreichischer Staatsbürgerschaft sind im Jahre geboren und ha. aufrecht gemeldet:

Fortl. Nr.	Zu- und Vorname	Geb. am	Familienstand	Beruf	Wohnungsanschrift	Anmerkung

Amtsstampiglie:

.....
(Unterschrift)