



ÖSTERREICHISCHER INGENIEUR- UND ARCHITEKTEN-VEREIN
GEGRÜNDET 1848

INGENIEURHAUS

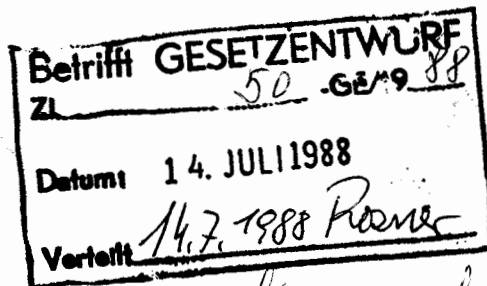
ESCHENBACHG. 9, A-1010 WIEN
FERNRUF: 587 35 36 SERIE

12. Juli 1988

P. S. KONTO: WIEN 7965.760
CA.-BV. bab. KTO. NR. 43-16 196

An das
Präsidium des Nationalrates
Parlament
1010 Wien

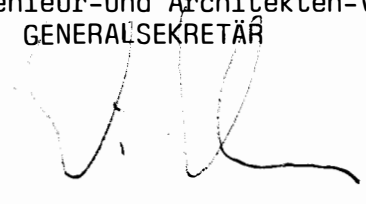
Betrifft: Zl. 610.000/6-I/11-88
Entwurf einer 15.StV-Novelle



Sehr geehrte Damen und Herren !

In der Anlage übersenden wir Ihnen fristgerecht die Stellungnahme unseres Vereines zu oben angeführten Entwurf in 25-facher Ausfertigung.

Mit vorzüglicher Hochachtung
Österr.Ingenieur-und Architekten-Verein
GENERALSEKRETÄR


(Dr.Widtmann)

Anlagen



ÖSTERREICHISCHER INGENIEUR- UND ARCHITEKTEN-VEREIN
G E G R Ü N D E T 1848

P. S. KONTO: WIEN 7965.760
CA-BV. bab. KTO. NR. 43-16 196

INGENIEURHAUS

ESCHENRACHG. 9, A-1010 WIEN
FERNRUF: 587 35 36 SERIE

11. Juli 1988

An das
Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr
Radetzkystraße 2
1031 W i e n

Betrifft: Z1.610.000/6-I/11-88

Entwurf einer 15.StVO-Novelle

Sehr geehrte Damen und Herren !

In offener Frist nehmen wir zum Entwurf mit dem die Straßenverkehrs-
ordnung abgeändert werden soll wie folgt Stellung:

Der Großteil des Gesetzesentwurfes hat die genauere Regelung der
Radfahrer im Straßenverkehr und zwar insbesondere Ausnahmen gegenüber
den anderen Verkehrsteilnehmern zum Gegenstand. Dem Gesetzesentwurf ist
im wesentlichen zuzustimmen, allerdings erscheinen uns folgende Bestimmungen
bedenklich und zwar:

- 1) Ein Gehweg kann zur gemeinsamen Benützung mit Radfahrern freigegeben
werden. Wenn man die Geschwindigkeit bedenkt, mit welchen sich nicht
nur die jugendlichen Radfahrer unterwegs befinden, so kann dadurch
eine erhöhte Gefährdung der Fußgänger, wie sie beispielsweise in
Wien teilweise am Ring gegeben ist, erwartet werden.

- 2 -



- 2 -

- 2) Das Abstellen von Fahrrädern soll auf Gehsteigen mit einer Breite über 2,50 m erlaubt werden. Diese gesetzliche Sanktionierung hätte zur Folge, daß Fahrräder dann in solchen Bereichen beispielsweise durch Anlehnen an Bauwerken abgestellt werden. Eine Beschädigung der Bauwerke wäre dann nur die natürliche Folge. Ein derartiges Abstellen von Fahrrädern sollte nur dann gestattet sein, wenn entsprechende Haltevorrichtungen für die Fahrräder vorgesehen sind.
- 3) Ein "Vorschlängeln" von Fahrrädern soll künftighin am rechten Fahrbahnrand erlaubt sein. So sehr es verständlich ist, daß ein an sich langsames Fahrzeug, das einen geringeren Platzbedarf hat, in den Stillstandsphasen zum Kolonnenanfang gebracht werden soll, so sehr muß jedoch auf die dadurch erhöhte Unfallgefahr verwiesen werden. Die Folge einer derartigen Bestimmung wäre, daß sich jeweils am Kolonnenanfang eine Ansammlung von Radfahrern befindet, die sodann aufgrund ihrer geringeren Geschwindigkeit wieder erneut von der Kraftfahrzeugkolonne überholt werden, sodaß durch eine derartige Sanktion die Unfallgefahr wesentlich erhöht erscheint.

Zu den einzelnen Paragraphen darf in der Anlage Stellung genommen werden, wobei diese Auswertung von unserer Fachgruppe der "Forschungsgesellschaft für das Verkehrs- und Straßenwesen" erarbeitet wurde.

Mit vorzüglicher Hochachtung
Österr. Ingenieur- und Architekten-Verein
GENERALSEKRETÄR

(Dr. Widtmann)

Anlage

Stellungnahme zum Entwurf des BM f. öffentliche
Wirtschaft und Verkehr (15.StVO Novelle)

- * § 2 Abs.1 Z 12 Der Begriff Schutzweg ist durch den Begriff FUßGÄNGERÜBERWEG gänzlich zu ersetzen.
- * § 2 Abs.1 Z 12a
12a. RADFAHRERÜBERWEG: ein auf beiden Seiten durch.....
Begründung : Es gibt derzeit die Begriffe RadWEGE, SchutzWEGE, GehWEGE, ReitWEGE, der Begriff Radfahrer-überWEG wäre daher abgestimmt.
- * § 7 Abs.5 ist zu ergänzen:
"Wird eine derartige Ausnahme vorgesehen, so sind Sperrlinien zur Trennung der entgegen der Einbahnstraßen fahrenden Verkehrsteilnehmer vom übrigen Fahrzeugverkehr anzubringen. Werden nur Radfahrer von einer kundgemachten Einbahnstraße ausgenommen genügen zur Richtungstrennung auch Leitlinien."
Begründung:
Durch Sperrlinien würde bei Einbahnstraßen das Linkszufahren zum Parken nicht mehr möglich sein, durch die Anbringung von Symbolen können die Fahrflächen ausreichend optisch gekennzeichnet werden.
- * § 8 Abs.1
Entfall der zwingenden Benützung von Nebenfahrbahnen für Radfahrer.
Begründung:
Unfalluntersuchungen zeigen vor allem in Nebenfahrbahnen Unfalltypenhäufungen auf, wo rechtsabbiegende Fz. mit geradeausfahrenden Einspurigen kollidieren (vergleiche auch historische Unfallschwerpunkte durch Befahren mit einspurigen Kraftfahrzeugen)
- * § 9 Abs. 2 ist durch Abs. 2a zu ergänzen:
Der Lenker eines Fahrzeuges hat einem Radfahrer, der sich auf einem Radfahrerüberweg befindet, das ungehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Zu diesem Zweck darf sich der Lenker eines Fahrzeuges einem Radfahrerüberweg nur mit einer solchen Geschwindigkeit nähern, daß er das Fahrzeug vor dem Radfahrerüberweg anhalten kann, und er hat, falls erforderlich, vor dem Radfahrerüberweg anzuhalten.
- * § 12 Abs. 5 Anfügung im Entwurf:
..... angehaltenen Fahrzeugen, sofern ein Radfahrstreifen markiert ist.
- * § 16 Abs.1 lit. e ist zu ergänzen:
(Der Lenker eines Fahrzeuges darf nicht überholen)
e) auf und unmittelbar vor Radfahrerüberwegen, sofern nicht der Verkehr im Bereich des Radfahrerüberweges durch Arm-oder Lichtzeichen geregelt wird.
- * § 17 Abs. 2a:
Im Sinne der Schulwegsicherung sollte das Vorbeifahren an Schulbussen, die im Fahrstreifen anhalten, nur in Schrittgeschwindigkeit möglich sein.
- * § 17 Abs. 3a ist zu ergänzen:
Das Vorbeifahren an Fahrzeugen, die vor einem Radfahrerüberweg anhalten, um Radfahrer das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen, ist verboten.
- * § 19 Abs. 6 Ergänzung zu Beginn:
Ausgenommen gegenüber Radfahrern auf Radfahrer-

- überwogen haben Fahrzeuge im fließenden Verkehr den Vorrang gegenüber.....
- * § 20 Abs.3 ist zu ergänzen:
Wissenschaftliche Untersuchungen sollen grundsätzlich für alle Straßenarten möglich sein, dies sowohl auf Freilandstraßen, als auch in Ortsgebieten.
 - * § 24 Abs.1 lit. c ist zu ergänzen:
(Das Halten und Parken ist verboten) auf Schutzwegen UND RADFAHRÜBERWEGEN und, wenn deren Benützung nicht durch Lichtzeichen geregelt ist, 5m vor dem Schutzweg ODER RADFAHRERÜBERWEG aus der Sicht des ankommenden Verkehrs.
 - * § 37 Abs. 1 ist zu ergänzen:
.....Wird dieses Zeichen auf einer Kreuzung gegeben, so haben die Lenker herannahender Fahrzeuge vor einem Schutzweg, VOR EINEM RADFAHRERÜBERWEG oder einer Haltelinie, sonst vor der Kreuzung anzuhalten oder, wenn ihnen das Anhalten nicht mehr möglich ist, die Kreuzung zu durchfahren.....
 - * § 38 Abs. 1 lit b hat zu lauten:
wenn ein Schutzweg (§2 Abs.1Z12) ohne Haltelinie vorhanden ist, vor dem Schutzweg; wenn ein Radfahrerüberweg (§2 Abs.1Z12a) ohne Haltlinie vorhanden ist, vor dem Radfahrerüberweg;
 - * § 50 wird nach Z 11 folgende Z 11a eingefügt:
.....kündigt einen RADFAHRERÜBERWEG an
11a RADFAHRERÜBERWEG
 - * § 52 nach Z 11
Ermöglichung der Zonenbeschilderung für zwei Verkehrsbeschränkungen.
Begründung:
Zur Einschränkung des Schilderwaldes sollten auch zwei Beschränkungen auf einem Verkehrszeichen Platz finden können.
 - * § 52/13a und 13b
Anfang und Ende einer verordneten Zone sollte nicht durch eigene Zusatztafeln, sondern durch Beschriftung "Anfang" und "Ende" am unteren roten Rand des Verkehrszeichens erfolgen.
Begründung:
Einschränkung des Schilderwaldes.
 - * § 52 Z 17a hat zu lauten:
17a. Geh-und Radweg
Hier ist Beispiel c) zu ergänzen : links der Mitteltrennung FG, rechts der Mitteltrennung Fahrrad.
 - * § 53 Abs. 1 wird nach Z 2a folgende Z 2b eingefügt:
2b. Kennzeichnung eines RADFAHRÜBERWEGES
.....kennzeichnet einen RadfahrerüberWEG
 - * § 55 Abs. 2
Soll gegenüber der 14.Novelle nicht geändert werden.
 - * Nach § 56 wird § 56a eingefügt:
§ 56a. Radfahrüberwegmarkierungen
(1) Im Ortsgebiet sind auf Straßenstellen, wo ständig betriebene Lichtzeichen zur Regelung des Verkehrs oder zur Abgabe blinkenden gelben Lichtes vorhanden sind, auch Radfahrerüberwege (§ 2 Abs.1 z 12a) anzulegen, sofern dies der Fahrradverkehr erfordert.

(2) Auf anderen als den in Abs. 1 sind Radfahrerüberwege dann anzulegen, wenn es die Sicherheit und der Umfang des Fahrradverkehrs erfordern. Die Benützung solcher Radfahrerüberwege ist durch...

(3) Solange es die Verkehrsverhältnisse nicht erfordern, den in Abs. 2 genannten Radfahrerüberwege mit blinkendem oder mit dem Hinweiszeichen nach § 53 Abs. 1 Z 2b ("Kennzeichnung eines Radfahrerüberweges") zu kennzeichnen.

(4) Nach Tunlichkeit ist ein Radfahrerüberweg neben einem Schutzweg anzulegen.

Anzumerken ist, daß sowohl der § 56, als auch der neue § 56a, nicht nur im Ortsgebiet, sondern auch in Freilandbereichen zur Anwendung kommen soll.

* § 65 Abs. 1

Einschub und Ergänzung am Satzende.

.....welche das 16. Lebensjahr vollendet hat, oder mit behördlicher Bewilligung, oder in Wohnstraßen lenken.

* Im § 68 wird nach Abs. 2 folgender Abs. 2a eingefügt:

(2a) An Stellen, wo der Verkehr weder durch Arm noch durch Lichtzeichen geregelt wird, dürfen Radfahrer

a) einen Radfahrerüberweg nur mit gebotener Vorsicht und nicht unmittelbar vor einem heranahenden und für dessen Lenker überraschend befahren (max. Schrittgeschwindigkeit).

b) Wenn ein Radfahrerüberweg nicht vorhanden ist, die Fahrbahn erst dann befahren, wenn sie sich vergewissert haben, daß sie hierbei andere Straßenbenützer nicht gefährden.

* zu § 68 Abs. 4:

Streichung des Satzes.

Begründung:

Das Abstellen von Fahrrädern auf Gehsteigen ist insb. für sehbehinderte Fußgänger sehr gefährlich, unabhängig von der Breite der Gehsteige. Fahrräder sollten nur dann auf Gehsteigen abgestellt werden, wenn dies durch die Straßenverkehrsbehörde als unbedenklich festgestellt wurde.

* Nach § 89a Abs. 2a lit g ist zu ergänzen:

g) wenn ein Fahrzeug auf einem Schutzweg, Radfahrerüberweg oder.....

* § 99 Abs. 2 lit c ist zu ergänzen:

c) wer als Lenker eines Fahrzeuges oder der aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnung verstößt, insbesondere Fußgänger, die Schutzwege vorschriftsmäßig benützen oder RADFAHRER DIE RADFAHRERÜBERWEGE VORSCHRIFTSMÄßIG BENÜTZEN, gefährdet oder behindert,

Allgemeine Änderungsvorschläge:

* Kriterium Verkehrssicherheit

Die StVO bezieht sich auf das Prinzip der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs.

Um tatsächlich dem Kriterium der Verkehrssicherheit Vorrang einzuräumen, sollte daher die Verkehrssicherheit eindeutig Priorität haben, und in der StVO in diesem Sinne verankert werden.

* Strassenverkehrszeichenverordnung

Es ist grundsätzlich anzustreben, daß für den Radverkehr kleinere Verkehrszeichen oder Bodenmarkierungen vorgeesehen werden.

Dies würde sowohl zu einer Kosteneinsparung, als auch zu einer Entflechtung des Schilderwaldes beitragen.

* Verhalten auf baulichen Fahrbahnerhöhungen

Im § 20 Abs.5 sollen die Begriffe der baulichen Fahrbahnerhöhungen (Schwellen, Schutzwegaufdoppelungen, Gehsteigdurchziehungen und Kreuzungsaufdoppelungen) erläutert und das Fahrverhalten für den Kfz-Lenker beschrieben werden.

ENDE