

**Amt der Wiener Landesregierung**

Dienststelle: Magistratsdirektion
Geschäftsbereich Recht
Verfassungsdienst und
EU-Angelegenheiten

Adresse: 1082 Wien, Rathaus
Telefon: 4000-82316
Telefax: 4000-99-82310
e-mail: post@mdv.magwien.gv.at
DVR: 0000191

MD-VD - 1825-1/04

Wien, 10. November 2004

Entwurf eines Bundesgesetzes,
mit dem die Straßenverkehrsord-
nung 1960 (StVO 1960) geändert
wird (StVO-Novelle 2004);
Begutachtung;
Stellungnahme

zu GZ BMVIT-160.007/0003-II/ST5/2004 und
BMVIT-160.007/0006-II/ST5/2004

An das
Bundesministerium
für Verkehr, Innovation
und Technologie

Zu dem mit Schreiben vom 27. September 2004 und 6. Oktober 2004 übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes wird nach Anhörung des Unabhängigen Verwaltungs-senates Wien wie folgt Stellung genommen:

Zu Z. 7 und 8 (§ 5 Abs. 9 bzw 9a):

Der Einsatz von Speichelvortestgeräten als Instrumente des Vorscreenings ist zweifellos eine Verbesserung gegenüber dem Einsatz von Harntests.

Einzuwenden ist allerdings, dass die im Einsatz befindlichen Geräte noch viel zu unzureichend sind. Sie sind bestenfalls dafür geeignet festzustellen, ob die getestete Person bestimmte illegale Suchtmittel konsumiert hat.

Insbesondere ist dabei hervorzuheben, dass beispielsweise die Empfindlichkeit gegenüber Amphetaminen und MDMA sehr gering ist und auch Tetrahydrocannabinol nicht immer zweifelsfrei erkannt werden kann. Die bisher eingesetzten Geräte haben außerdem einen hohen „Cut-off-Wert“, was zu vielen falsch-negativen Befunden führen muss.

Andere chemische Substanzen bzw. Substanzgruppen wie z.B. Benzodiazepine werden nicht oder kaum erfasst.

Beim Einsatz dieser Geräte werden somit viele Substanzen, die eine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit hervorrufen können, nicht oder vollkommen unzureichend erfasst.

Somit ist dieses Diagnostikverfahren lediglich als Screening und zwar ausschließlich für *illegale* Suchtmittel geeignet. Dies liegt zweifelsohne nicht im Sinne der Verkehrssicherheit. Dies insbesondere deshalb, weil es für die Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit unerheblich ist, ob die eingenommene Substanz ein Suchtgift im Sinne des SMG, eine psychotrope Substanz im Sinne des SMG oder eine andere beeinträchtigende Substanz ist. Die Tests nur auf bestimmte Suchtgifte im Sinne des SMG zu beschränken, ist nicht angebracht, weil damit objektive Gefährdungspotentiale nicht er-

fasst werden und durch den Gesetzgeber fälschlich signalisiert wird, dass diese ein geringeres Problem darstellen.

Eine weiteres gravierendes Manko der vorgesehenen Tests ist die bis dato fehlende Möglichkeit, die Speichelproben einer Bestätigungsanalyse zuzuführen.

Weiterhin offen bleibt die entscheidende Frage, bei welcher Dosierung bzw. bei welcher zum Testzeitpunkt vorhandenen Konzentration die jeweilige psychoaktive Substanz – und zwar sowohl *Suchtmittel* im Sinne des SMG als auch andere beeinträchtigende Substanzen - tatsächlich die Verkehrstüchtigkeit beeinträchtigt. Grenzwerte sind nach wie vor nicht vorhanden. Die Vortestgeräte sind jedenfalls nicht geeignet, hierzu eine entsprechende Hilfestellung zu geben.

Die Untersuchung durch einen kundigen und erfahrenen Arzt ist hierbei unverzichtbar.

Aus gegebenem Anlass wird auch neuerlich darauf hingewiesen, dass nach wie vor nicht geregelt ist, wie die Gesundheitsbehörde mit der gemäß § 5 Abs. 12 StVO zu erstattenden Meldung im Sinne des SMG zu verfahren hat und dass in dieser Bestimmung noch immer die missverständliche Formulierung „§§ 12 bis 14 des Suchtmittelgesetzes“ verwendet wird. Dies führt zu einer beträchtlichen Rechtsunsicherheit.

Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass die StVO weiterhin den rechtlich überholten Begriff „Suchtgifte“ als Synonym für *Suchtmittel* gemäß Suchtmittelgesetz verwendet. Dies ist nicht nur formal falsch, sondern dokumentiert auch, dass mit dieser Änderung der StVO neuerlich in unzulässiger Weise die objektiven Gefahrenpotentiale durch die Einnahme bestimmter Substanzen vollständig vernachlässigt werden, während für eine bestimmte Substanzgruppe Testsysteme eingeführt werden, die praktisch keine Aussage über die Beeinträchtigung der Verkehrstüchtigkeit zulassen.

Mit der geplanten Novellierung des § 5 Abs. 9 werden Spitalsärzte ausdrücklich verpflichtet, die genannten Untersuchungen durchzuführen.

Eine Untersuchung von Personen, ob eine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit im Sinne der gegenständlichen StVO-Novelle vorliegt, erfordert eine entsprechend qualifizierte Ausbildung und sollte sich an österreichweit gültigen Standards orientieren. Von den Ärzten des Wiener Krankenanstaltenverbundes wird damit eine gutächterliche Tätigkeit mit zum Teil erheblicher Rechtswirkung gefordert.

Es wird daher gefordert, dass allfällige Ausbildungskosten von Spitalsärzten sowie die Kosten für Begutachtungen und Aufwände aus Untersuchungen vom Bund zu tragen sind.

Durch die geplante Verpflichtung zur Durchführung von Untersuchungen darf es zu keiner Beeinträchtigung der Akutversorgung von Patienten in den Krankenanstalten kommen. Ressourcen für Untersuchungen im Sinne des Gesetzesentwurfs stehen in den öffentlichen Krankenanstalten allerdings nur bedingt (und auch nicht ständig) zur Verfügung.

Aus medizinischer Sicht ist eine Blutabnahme allein objektiv nicht ausreichend geeignet, eine Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit zweifelsfrei zu untermauern - insbesondere in solchen Fällen, in denen der gesetzlich festgelegte Grenzwert von 0,5 ‰ Alkoholgehalt nicht erreicht wird, aber dennoch eine augenscheinliche Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit besteht. In manchen dieser Fälle könnte die Untersuchung durch notwendig gewordene Verschiebungen um einige Stunden nicht zu den erwünschten korrekten Ergebnissen führen.

Die Abgeltung der genannten Kosten und Aufwände wird im Gesetzesentwurf nicht ausdrücklich geregelt. Dies wird jedoch vom Land Wien gefordert.

Zu Z. 11 (§ 19 Abs. 8):

Die vorgeschlagene Gesetzesänderung dient - wie auch den Erläuternden Bemerkungen im besonderen Teil zu entnehmen ist - der Entschärfung der Judikatur der Höchstgerichte (z.B. OGH 4.12.1980, 8 Ob 222/80), wonach das Verkehrszeichen "HALT" nur die Vorrangsituation hinsichtlich des Querverkehrs, nicht aber hinsichtlich des entgegenkommenden Linksabbiegers, regelt und das Übertreten der Anhaltvorschrift des § 52 lit. c Z 24 nur eine Ordnungswidrigkeit darstellt, die gegenüber dem entgegenkommenden Linksabbieger keine "Vorrangverletzung" bewirkt.

Es wird befürchtet, dass die nunmehr vorgeschlagene Textfassung zwar das aufgezeigte Problem bereinigt, jedoch in anderen Situationen erhebliche Unklarheiten schafft. Beispielsweise hat ein Fahrzeuglenker in Befolgung des gesetzlichen Gebotes des § 9 Abs. 2 erforderlichenfalls vor einem vor der Kreuzung befindlichen Schutzweg anzuhalten, um Fußgängern oder Rollschuhfahrern, die diesen Schutzweg erkennbar benutzen wollen, das unbehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Es muss geradezu erwartet werden, dass nach Verkehrsunfällen auf Kreuzungen, wo sich auch Schutzwege befinden, der benachrangte Unfallbeteiligte sich darauf berufen wird, der Vorrangberechtigte hätte vor dem Schutzweg anhalten müssen, weil dies die einzige Möglichkeit gewesen wäre, einem Fußgänger das unbehinderte Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Dieselbe Problematik ergibt sich z.B. bei der Anhalteverpflichtung, die aus § 18 Abs. 3 resultiert.

Um das angestrebte Ziel zu erreichen, wäre es besser, im § 19 Abs. 4 zu normieren, dass im Falle des vor einer Kreuzung angebrachten Vorschriftszeichens "HALT" alle übrigen Verkehrsteilnehmer den Vorrang haben.

Zu Z. 12 (§ 24 Abs. 1 lit. e):

Angeregt wird, den veralteten Ausdruck „Massenverkehrsmittels“ durch den Begriff „öffentlichen Verkehrsmittels“ zu ersetzen.

Zu Z. 15 (§ 27 Abs. 5):

Auf Grund der neuen Bestimmung des § 27 Abs. 5 wird die Anregung abgegeben, die Lenker von Fahrzeugen der Kanalwartung auch in die Bestimmung des § 27 Abs. 4 aufzunehmen (Verwendung von Warnleuchten mit gelbrotem Licht).

Zu Z. 16 (§ 29 Abs. 3):

Es wird vorgeschlagen, den ersten Konditionalsatz zu streichen und klarzustellen, dass in den in Z 1 bis 6 aufgezählten Fällen die Maßnahmen grundsätzlich von besonders geschulten und ausgerüsteten Soldaten des Bundesheeres oder Angehörigen der Heeresverwaltung gesetzt werden dürfen.

Zu Z. 20 (§ 42 Abs. 3):

Hier fällt auf, dass die Erläuterungen von der angestrebten Angleichung mit der Ferienreiseverordnung sprechen und im Klammerausdruck ausdrücklich die "humanitären Hilfstransporte" erwähnt werden. Im vorgeschlagenen Gesetzestext finden sich jedoch die Fahrten von Hilfstransporten anerkannter Organisationen - wie z.B. in der Ferienreiseverordnung 2004 - nicht.

Zu Z. 23 (§ 48 Abs. 5):

In § 48 Abs. 5 wäre es sinnvoll, der Praxis bei der Aufstellung von mobilen Halte- und Parkverbotstafeln Rechnung zu tragen und die Aufstellung von mobilen Halte- und Parkverbotstafeln auf der Fahrbahn (allenfalls unter näher bestimmten Voraussetzungen) als gesetzmäßige Kundmachungsweise zuzulassen.

Nach der derzeitigen Praxis werden nämlich viele Halte- und Parkverbotstafeln auf der Fahrbahn aufgestellt, da sie für den Lenker so deutlicher erkennbar sind und außerdem auch nicht immer ausreichend Platz auf dem Gehsteig vorhanden ist. Diese Praxis

führt allerdings nach der derzeit geltenden Rechtslage dazu, dass weder Verwaltungsstrafen wegen Übertretung eines Halte- und Parkverbots verhängt noch Kosten für die Entfernung eines Fahrzeuges vorgeschrieben werden können, da das Abstellen mangels korrekt kundgemachter Verordnung nicht rechtswidrig ist. Darüber hinaus lösen aus diesem Grunde erfolgte Verfahrenseinstellungen immer häufiger Amtshaftungsbegehren aus.

Zu Z. 32 (§ 68 Abs. 1):

Die Gleichstellung von mehrspurigen Fahrrädern und Anhängern bei der Erlaubnis, Radverkehrsanlagen zu benutzen, ist eine sinnvolle, aber bei weitem nicht hinreichende Änderung des § 68 Abs. 1.

Die bestehende Radwegbenutzungspflicht gemäß § 68 Abs. 1 und § 52 lit. 16 ist der Förderung des Radverkehrs abträglich. Das Benützen von (Gehsteig-) Radwegen ist im Ortsgebiet in der Regel langsamer, unkomfortabler und gefährlicher als das Fahren auf der Fahrbahn. Die Bundeshauptstadt Wien setzt sich daher schon seit Jahren für die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht ein (Gemeinderatsbeschlüsse: Klimaschutzprogramm - Nov. 1999 und Masterplan Verkehr - Nov. 2003). Die Radwegbenutzungspflicht hat nicht die Förderung des Radverkehrs oder dessen Sicherheit zum Ziel, sondern dient der Bequemlichkeit des Autoverkehrs. Gute Radwege, die das Radfahren schneller, komfortabler und sicherer machen, brauchen keine Benutzungspflicht.

Die Stadt Wien schlägt zur Förderung der Radverkehrs und der Verkehrssicherheit daher dringend folgende Neufassungen von § 52 lit. 16 und § 68 Abs 1 vor:

„§ 52. Vorschriftszeichen**16. "RADWEG"**

Dieses Zeichen zeigt einen Radweg an.

§ 68. Verhalten der Radfahrer

(1) Auf Straßen mit einem Radweg kann der Radweg benützt werden

- a) mit einspurigen Fahrrädern ohne Anhänger,*
- b) mit mehrspurigen Fahrrädern, die nicht breiter als 80 cm sind,*
- c) mit einem Fahrrad gemäß lit. a) oder b) mit einem Anhänger, der nicht breiter als 80 cm oder ausschließlich zur Personenbeförderung bestimmt ist,*

wenn das Befahren des Radwegs in der vom Radfahrer beabsichtigten Fahrtrichtung gemäß § 8a erlaubt ist. Mit Fahrrädern mit einem sonstigen Anhänger und mit breiteren mehrspurigen Fahrrädern ist die für den übrigen Verkehr bestimmte Fahrbahn zu benützen. Auf Gehsteigen und Gehwegen ist das Radfahren in der Längsrichtung verboten. Auf Geh- und Radwegen (§2 Abs. 1 lit. 11a), bei denen die Verkehrsflächen für Fußgänger und Radfahrer nicht baulich getrennt sind, haben sich Radfahrer so zu verhalten, dass Fußgänger nicht gefährdet oder behindert werden.“

Der Wiener Änderungsvorschlag stellt die Benützung der Radwege für jene Radfahrer frei, die sie auch nach der bestehenden Rechtslage benützen mussten oder durften.

Durch die Eingrenzung der Bestimmung in § 68 Abs. 1 auf Radwege bleibt die Benützungspflicht für Radfahrstreifen und Mehrzweckstreifen gemäß § 7 (Rechtsfahrgebot) sowie gemäß § 9 Abs. 5 und 6 (Verhalten bei Bodenmarkierungen) erhalten.

Zusätzlich sollen auch mehrspurige Fahrräder bis zu einer Breite von 80 cm Radwege in Längsrichtung befahren dürfen. Aufgrund der Gleichbehandlung von Radfahrstreifen und Radwegen in der geltenden Fassung des § 68 Abs. 1 dürfen Radfahrer mit mehrspurigen Fahrrädern oder mit Anhängern, die breiter als 80 cm sind, derzeit nicht nur Radwege, sondern auch Radfahrstreifen und Mehrzweckstreifen nicht benutzen. Durch die Eingrenzung von § 68 Abs. 1 auf Radwege hebt der Änderungsvorschlag dieses bestehende Verbot auf. Radfahrstreifen und Mehrzweckstreifen müssen dann gemäß Rechtsfahrgebot und Einordnungsverpflichtung mit allen Fahrrädern benützt werden.

Geh- und Radwege ohne bauliche Trennung der Verkehrsflächen für Fußgänger und Radfahrer werden von den Fußgängern als Gehwege wahrgenommen. Die Erfahrung zeigt, dass sich der Fußgängerverkehr nicht an Bodenmarkierungen orientiert und insbesondere Kinder und Behinderte von aufgemalten Gehsteigradwegen überfordert werden. Der Wiener Änderungsvorschlag berücksichtigt diesen Umstand, indem auf solchen Geh- und Radwegen für Radfahrer das Verbot, Fußgänger zu behindern, aufgenommen werden soll.

Aus mehreren Untersuchungen zum Thema Radwegsicherheit¹⁾²⁾³⁾ ist bekannt, dass Radwege und deren Benutzung an Knotenpunkten (wie insbesondere Kreuzungen) das Unfallrisiko für die Radfahrer, aber auch für andere Verkehrsteilnehmer deutlich erhö-

¹ Ole Bach, Ole Rosbach, Else Jørgensen: Cyclestier i byer - den sikkerhedsmæssige effekt, Hg. Vejdirektoratet, Næstved/Dänemark, 1985, zu finden in Bundesminister für Verkehr (Hg.): Forschung Stadtverkehr, Zusammenfassende Auswertung von Forschungsergebnissen zum Radverkehr in der Stadt, Heft A7, 1991.

² Sicherung von Radfahrern an städtischen Knotenpunkten, Robert Schnüll, Johannes Lange, Ingo Fabian, Matthias Kölle und Fabian Schütte, Dankmar Alrutz, Hans W. Fechtel, Jörg Stellmacher-Hein, Thomas Brückner, Helga Meyhöfer, Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen Bd. 262, Bergisch Gladbach 1992.

³ <http://www.phiger.com/bernd/Radfahren/Radwege.html>

hen (um das 1,5-fache bis 6-fache). Entgegen früheren Vermutungen ist auch die Unfallschwere auf Radwegen nicht geringer als auf Straßen ohne Radverkehrsanlagen⁴⁾⁵⁾.

Übrigens sind die meisten Fahrradunfallopfer ältere Menschen und Kinder. Gerade sie sind durch die Komplexität von Radwegen einerseits und das Vertrauen auf deren Sicherheit andererseits dort wesentlich stärker gefährdet als andere.

Zu Z. 33 (§ 76 Abs. 1):

Die vorgeschlagene Verpflichtung für Fußgänger in Straßen ohne Gehsteig auch im Ortsgebiet auf dem linken Fahrbahnrand gehen zu müssen, wird entschieden abgelehnt. Auf Straßen im Ortsgebiet bei 30, 50 oder 60 km/h Höchstgeschwindigkeit das Linksgehen "aus Gründen der Verkehrssicherheit" zu fordern ist absurd!

In Stadtrandgebieten gibt es sehr viele Anliegerstraßen ohne Gehsteige. Zudem sind im Ortsgebiet sehr viele Kinder oder ältere Menschen als Fußgänger unterwegs. Diese würden dadurch auf kurzen Wegen zum zweimaligen Überqueren der Fahrbahn gezwungen. Im Ortsgebiet birgt dies zumeist mehr Gefährdungspotenzial, als eine kurze Strecke auf der rechten Seite zu gehen.

Im Jahr 2003 waren 40 % der bei Verkehrsunfällen im Ortsgebiet Getöteten Fußgänger. Statt einer Gesetzesänderung, die es den Haftpflichtversicherungen erleichtert, zur Reduktion von Zahlungsverpflichtungen dem schwer verletzten Fußgänger eine Teilschuld wegen „*Gehens am rechten Fahrbahnrand*“ zuzuschieben, wären Maßnahmen erforderlich, die an den Hauptursachen von Verkehrsunfällen ansetzen: an der Rücksichtslosigkeit und der Unaufmerksamkeit (vor allem durch Telefonieren) von Fahrzeuglenkern.

⁴ Verkehrssichere Anlage und Gestaltung von Radwegen, Wilhelm Angenendt et al, Bergisch Gladbach, Bundesanstalt für Straßenwesen, 1993.

⁵ Unfälle mit Radfahrern in Bayern, Horst Hülsen, Mitteilungen Nr. 33 der Beratungsstelle für Schadenverhütung Köln, HUK Verband, 1993.

Zu Z. 34 (§ 76a Abs. 5):

Mit der vorgeschlagenen Ausnahme des "*Zufahrens zu in der Fußgängerzone gelegenen Stellplätzen oder Garagen*" würde eine generelle Ausnahme für den privaten Autoverkehr geschaffen werden. Die anderen Ausnahmen sind auf spezielle Fahrzeuggruppen bzw. Gebrechen beschränkt und somit im Sinne der "sozialen Kontrolle" leicht überprüfbar. Eine derartige, allgemeine Ausnahme ist nicht kontrollierbar, wie das schon jetzt am Beispiel der Zufahrtszeiten zur Ladetätigkeit ersichtlich ist. Während die Zufahrtszeiten zur Ladetätigkeit jedoch auf wenige Stunden beschränkt sind, würde die generelle Ausnahme für das Zufahren zu Stellplätzen oder Garagen zu allen Tageszeiten wirken und dadurch die Fußgängerzonen-Regelung an sich unterlaufen.

Das Land Wien lehnt die vorgeschlagene Änderung ab: „Privater“ Autoverkehr in Fußgängerzonen soll weiterhin nur mit speziellen Bewilligungen möglich sein!

Im Übrigen müsste konsequenterweise nicht nur das Zufahren, sondern auch das Abfahren von derartigen Stellplätzen oder Garagen erlaubt werden.

Zu Z. 40 (§ 100 Abs. 5):

Bei der als Anlage beigefügten textlichen Gegenüberstellung der derzeit geltenden Fassung zur neu vorgeschlagenen Fassung dürfte offenbar auf Grund eines redaktionellen Versehens die Textpassage „...§ 21 Abs. 1 VStG...“ anstelle des im Entwurf enthaltenen Ausdruckes „...§ 21 Abs. 2 VStG...“ angeführt worden sein.

Weitere Änderungsvorschläge:

Zu § 4:

Aus den Erfahrungen der Praxis der Straßenaufsichtsorgane zeigt sich die Problematik, dass Fahrzeuglenker auch nach Bagatellunfällen mit Sachschäden im Fließverkehr anhalten, um mit anderen Unfallsbeteiligten Daten auszutauschen bzw. den Unfallbericht auszufüllen.

Durch das geschilderte Verhalten kann vor allem an neuralgischen Verkehrsstellen (z.B. A 23) ein Verkehrshindernis entstehen, was - neben den sonstigen Problemen eines Verkehrsstaus – auch gravierende volkswirtschaftliche Folgekosten verursachen kann. Ein Vergleich der Regelung des § 4 Abs. 1 StVO mit der korrespondierenden Norm der deutschen Straßenverkehrs-Ordnung zeigt, dass im Nachbarland nach einem Verkehrsunfall jeder Beteiligte den Verkehr zu sichern und „...bei geringfügigem Schaden unverzüglich beiseite zu fahren...“ hat (§ 34 Abs. 1 Z. 2 StVO/ Deutschland).

Eine derartige Anordnung in der österreichischen Straßenverkehrsordnung könnte zu einer Verbesserung der Flüssigkeit des Verkehrs beitragen.

Im Sinne und zur Umsetzung von Klimaschutzprogramm und Masterplan Verkehr (Gemeinderatsbeschlüsse von Nov. 1999 und Nov. 2003) werden weiters folgende Änderungen der StVO vorgeschlagen:

Verbot des Vorbeifahrens an Schienenfahrzeugen und Omnibussen des Schienenersatzverkehrs im Haltestellenbereich:

Die geltende Fassung von § 17 Abs. 2 erlaubt das Vorbeifahren an Schienenfahrzeugen und Linienbussen im Haltestellenbereich unter folgenden Bedingungen

1. Schrittgeschwindigkeit
2. seitlicher Sicherheitsabstand

3. keine Behinderung und Gefährdung ein- oder aussteigender Personen.

Die Erfahrung zeigt, dass diese unbestimmten Gesetzesbegriffe von vielen Fahrzeuglenkern im Eigeninteresse so ausgelegt werden, dass damit eine Gefährdung und vor allem Behinderung von Fahrgästen verbunden ist. Das Vorbeifahren an einem in der Haltestelle stehenden Schienenfahrzeug oder Omnibus des Schienenersatzverkehrs sollte daher grundsätzlich verboten werden. Dadurch soll die Sicherheit ein- und aussteigender Personen, insbesondere von mobilitätsbehinderten Personen (Sehbehinderte und Blinde) erhöht werden.

Für § 17 Abs. 2 wird daher folgende Neuformulierung vorgeschlagen:

„(2) Das Vorbeifahren an einem in einer Haltestelle stehenden Schienenfahrzeug oder an einem Omnibus des Schienenersatzverkehrs oder des Kraftfahrlinienverkehrs auf der Seite, die für das Ein- oder Aussteigen bestimmt ist, ist verboten.“

Lücken beim Vorrang von Schienenfahrzeugen schließen:

Schienenfahrzeuge gehören aufgrund ihrer besonderen Eigenschaften (Gleisbindung, langer Bremsweg, zahlreiche und stehende Fahrgäste) zu den bevorrangten Straßenbenutzern. Der Vorrang für Schienenfahrzeuge weist jedoch noch Lücken auf, die zu unklaren Situationen und Unfällen führen. Im Sinne der eindeutigen Regel *“Schienenfahrzeuge haben immer Vorrang ausgenommen gegenüber Einsatzfahrzeugen“* sollten diese Lücken geschlossen werden. Dies beseitigt Unklarheiten, verringert dadurch die Unfallgefahr und dient der Beschleunigung des Öffentlichen Verkehrs.

§ 17:

Aus gutem Grund gelten die Schutz- und Vorrangswirkung von Schutzwegen und Radfahrerüberfahrten gemäß § 9 Abs. 2 nicht gegenüber Schienenfahrzeugen. Dazu befindet sich § 17 Abs. 3 noch im Widerspruch, der für das Vorbeifahrverbot an Fahr-

zeugen, die vor einem Schutzweg oder einer Radfahrerüberfahrt anhalten noch keine Ausnahme für Schienenfahrzeuge enthält.

Es wird daher folgende Änderung von § 17 Abs. 3 vorgeschlagen:

„Das Vorbeifahren mit Fahrzeugen, die keine Schienenfahrzeuge sind, an Fahrzeugen, die vor einem Schutzweg oder einer Radfahrerüberfahrt anhalten, um

- 1. Fußgängern das Überqueren der Fahrbahn,*
- 2. Radfahrern das Benützen der Radfahrerüberfahrt oder*
- 3. Rollschuhfahrern das Benützen des Schutzweges oder der Radfahrerüberfahrt zu ermöglichen, ist verboten.“*

§ 19:

Eine weitere Lücke im Vorrang findet sich in § 19 Abs. 5:

Während Schienenfahrzeuge gemäß § 19 Abs. 1 auch dann Vorrang haben, wenn sie von links kommen, gilt das beim Linkseinbiegen noch nicht.

Es wird daher folgende Änderung von § 19 Abs. 5 vorgeschlagen:

„Fahrzeuge, die ihre Fahrtrichtung beibehalten oder nach rechts einbiegen, haben, sofern sich aus Abs. 4 nichts anderes ergibt, den Vorrang gegenüber entgegenkommenden, nach links einbiegenden Fahrzeugen, die keine Schienenfahrzeuge sind.“

Dasselbe gilt für die Regelung in § 19 Abs. 6, für die folgende Änderung vorgeschlagen wird:

„Fahrzeuge im fließenden Verkehr haben den Vorrang gegenüber Fahrzeugen, die keine Schienenfahrzeuge sind, die von Nebenfahrbahnen, von Fußgängerzonen, von Wohnstraßen, von Haus- oder Grundstücksausfahrten, von Garagen, von Parkplätzen, von Tankstellen, von Feldwegen oder dgl. kommen.“

Abschaffung von Sonder-Vorrangregeln für Radfahrer:

Beginnend mit der 10. Novelle (1983) sind in die StVO fortlaufend Sonderbestimmungen für die Benutzer von Straßen mit Radwegen und Radfahrstreifen aufgenommen worden. Insbesondere bei der 19. StVO-Novelle 1994 wurden mehrere Sonderregeln geschaffen, die vorgeblich dem Radverkehr dienen sollen, aufgrund ihrer von den allgemein bekannten Verkehrsregeln abweichenden Logik aber zu Unklarheiten führen und die Unfallgefahr erhöhen. Dies betrifft vor allem § 19 Abs. 6a:

Nachrang beim Verlassen einer sogenannten „Radfahranlage“. Diese Bestimmung wurde v.a. eingeführt, um Unklarheiten zwischen Abbiegern von der Fahrbahn und am Radfahrstreifen oder am Radweg geradeaus fahrenden Radfahrern zu regeln, obwohl dieser Konfliktfall zwischen Benutzern derselben Straße bereits ausreichend in § 11 Abs. 1 geregelt ist.

Die Bestimmung in § 19 Abs. 6a wonach Radfahrer, die eine Radfahranlage verlassen, anderen Fahrzeugen im fließenden Verkehr den Vorrang geben müssen, führt zu schwer verständlichen, ja geradezu paradoxen Vorrangsituationen:

Ein Radfahrer, der an einer Kreuzung von einer Vorrangstraße kommend nach rechts in eine Querstraße einbiegt, hat Vorrang gegenüber entgegenkommenden links einbiegenden Fahrzeugen oder solchen, die von der Querstraße kommen. Wenn aber die Vorrangstraße einen Radfahrstreifen aufweist, muss der Radfahrer zum Einbiegen in die Querstraße den Radfahrstreifen verlassen und verliert dadurch - obwohl er von einer Vorrangstraße kommt - den Vorrang gegenüber allen anderen Fahrzeugen an dieser Kreuzung.

Es wird daher vorgeschlagen, § 19 Abs. 6a ersatzlos zu streichen.

Für die Benutzer von Radfahrstreifen (inkl. Mehrzweckstreifen als deren Sonderform) und die übrigen Fahrzeuglenker auf derselben Straße gälten dann auch an Kreuzungen wieder die selben, allgemein bekannten Vorrangregeln. Wenn bei baulich getrennten Radwegen oder Gehsteigradwegen der Vorrang festgelegt werden muss, kann dies mit den üblichen Maßnahmen geschehen:

- Radweg im Nachrang: „Vorrang-Geben“ oder „Halt“
- Vorrang für Radweg: „Radfahrerüberfahrt“

Die StVO braucht diesen Sonderfall daher nicht ex lege zu regeln.

Radfahrausweis:

Für die Ausstellung der Radfahrausweise gemäß § 65 Abs. 2 StVO 1960 wird im Sinne einer Verwaltungsvereinfachung und einer Verbesserung der Kundenorientierung eine Ermächtigungsregelung analog zur Ausstellung von Mopedausweisen gemäß § 36 Abs. 1 Z. 1 FSG gefordert, damit in Zukunft auch etwa die Autofahrerclubs die Radfahrausweise unmittelbar nach Ablegung der Radfahrerprüfung ausstellen können.

Zu § 25 Bodenmarkierungsverordnung:

Die gegenständliche Bestimmung regelt, unter welchen Voraussetzungen ein Parkstreifen zu Gänze oder zum Teil auf einem Gehsteig markiert werden kann. Bei Markierungen für das Schräg- oder Querparken muss die für den Fußgängerverkehr verbleibende Gehsteigbreite im Unterschied zur vorher bestehenden Rechtslage des § 28 BodenmarkierungsV, BGBl. Nr. 518/1994, (1,5 m), mindestens 2 m betragen.

Gemäß § 28 leg.cit. ist diese Bestimmung bis spätestens 31. Dezember 2003 umzusetzen. Auf Grund der mit der Umsetzung verbundenen Rückversetzung von Parkstreifen

Richtung Fahrbahn und der dann mancherorts nicht mehr gegebenen erforderlichen Fahrbahnbreite wäre in Wien mit einem Stellplatzverlust von 1200 bis 1500 Parkplätzen zu rechnen. Ein solch erheblicher Entfall von Stellplätzen würde aber die ohnehin angespannte Parkraumsituation in Wien zusätzlich verschärfen.

Seitens des Amtes der Wiener Landesregierung wird daher eine Änderung der Rechtslage in der Form angeregt, dass § 25 BodenmarkierungsV wie folgt zu lauten hat:

„Ist ein Gehsteig in seiner baulichen Anlage breiter als es der Bedarf des Fußgängerverkehrs gewöhnlich erfordert, so kann, sofern die Verkehrssicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird, ein Parkstreifen zur Gänze oder zum Teil auf einem solchen Gehsteig markiert werden. Die für den Fußgängerverkehr verbleibende Gehsteigbreite muss jedoch bei Markierungen für das Längsparken mindestens 1,5 m betragen. Bei Markierungen für das Schräg- oder Querparken **soll** die verbleibende Gehsteigbreite mindestens 2 m betragen. **Eine Unterschreitung im Einzelfall ist möglich, wenn die Freihaltung von 1,5 m lichter Breite mit Hilfe baulicher Einrichtungen wie Schwellen, Poller oder dergleichen jedenfalls gewährleistet ist.**“

Zu diesem Punkt hat der Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie bei der Expertenkonferenz der beamteten Verkehrsreferenten am 13. und 14. Mai 2004 in Lutzmannsburg eine Novellierung der Bodenmarkierungsverordnung ausdrücklich zugesagt.

Gleichzeitig werden 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme an das Präsidium des Nationalrates übermittelt. Eine weitere Ausfertigung ergeht an die e-mail Adresse „begutachtungsverfahren@parlament.gv.at“.

Für den Landesamtsdirektor:

OMR Mag. Leopold Bubak

Mag. Michael Raffler
Senatsrat