



**Österreichische Arbeitsgemeinschaft  
für Rehabilitation (ÖAR)**  
1010 Wien, Stubenring 2/4  
Dr. Christina Meierschitz  
Tel: 01/513 15 33-119  
Fax: 01/513 15 33-150  
E-Mail: [dachverband@oear.or.at](mailto:dachverband@oear.or.at),  
[meierschitz.recht@oear.or.at](mailto:meierschitz.recht@oear.or.at)

**Stellungnahme der Österreichischen Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation  
(ÖAR) zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem die  
Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960) geändert wird  
(StVO-Novelle 2004)**

**GZ. BMVIT-160.007/0003-II/ST5/2004 DVR:0000175**

Die Österreichische Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (ÖAR), Dachorganisation der Behindertenverbände Österreichs, erlaubt sich, zu oben angeführtem Entwurf folgende Stellungnahme abzugeben:

**Allgemeines**

Die von den Interessenvertretungen sehbehinderter und blinder Menschen seit vielen Jahren geforderten Verbesserungen für die von ihnen vertretene Personengruppe sind auch in der vorliegenden StVO Novelle nicht umgesetzt worden.

Darüber hinaus fehlt eine Vielzahl von Maßnahmen zur Verkehrssicherheit sehbehinderter oder blinder Verkehrsteilnehmer, wie z. B.:

- die Aufnahme eines für Kraftfahrzeuge geltenden Verbotes, an öffentlichen Verkehrsmitteln (z. B. Straßenbahnen oder Autobussen) vorbeizufahren, wenn sie in einem Haltestellenbereich stehen;
- die Regelung von Maßnahmen zur verbesserten Wahrnehmbarkeit von Straßenverkehrszeichen auf Fußgängerflächen;
- die Aufnahme von Absicherungsmaßnahmen bei scharfen Kanten und Ecken von Verkehrsschildern auf Fußgängerflächen, die bislang eine große Verletzungsgefahr mit sich brachten;
- die Regelung von tastbaren Bodenindikatoren (Noppenplatten, Auffindestreifen etc.) als Orientierungshilfe;
- die Aufnahme von gesetzlichen Maßnahmen zur Verringerung der Gefährdung von Fußgängern durch Radfahrer;
- die Aufnahme von Regelungen zu akustischen und vibrierenden Ampelsignalanzeigen zur verbesserten Wahrnehmbarkeit.

## Besonderes

Um größere Chancengleichheit für behinderte Menschen im Straßenverkehr herzustellen, ist es unbedingt erforderlich, bestimmte Maßnahmen in die Straßenverkehrsordnung aufzunehmen.

### Ad § 9:

Um Verunsicherung zu vermeiden, haben die Zusätze „das kein Schienenfahrzeug ist“ in § 9 Abs. 2 StVO zu entfallen.

### Ad § 17 Abs. 2:

Sehbehinderte oder blinde Menschen werden durch das Vorbeifahren an haltenden öffentlichen Verkehrsmitteln in einem hohen Maß gefährdet, daher muss der Abs. 2 wie folgt geändert werden:

„(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.“

### Ad § 34:

Durch die graue Lackierung der Standsäulen und Maste von Straßenverkehrszeichen und Signalgebern für den Fahrzeugverkehr kommt es für schwerstsehbehinderte Verkehrsteilnehmer sehr oft zu schmerzhaften Zusammenstößen. Durch eine kontrastierende Farbgestaltung der Standsäulen, Masten, Kettenständer, Absperrgeländer und Poller können diese Zusammenstöße wesentlich minimiert werden, da auf die Hindernisse im Gehbereich optisch hingewiesen wird.

Daher soll dem § 34 nachfolgender Zusatz als Abs. 6 beigefügt werden:

„(6) Anbringungsvorrichtungen für Straßenverkehrszeichen und Signalgeber (wie Standsäulen und Maste) auf Gehsteigen müssen zumindest in einer Höhe von 0,90 m bis 1,80 m über dem Gehsteigniveau rot-weiß, schwarz-weiß oder schwarz-gelb bebändert werden. Kettenständer und Absperrgitter müssen komplett mit einer rot-weißen, schwarz-weißen oder schwarz-gelben Markierung versehen werden, Poller sind zumindest im oberen Drittel kontrastierend zu kennzeichnen.“

### Ad § 39:

Akustische und tastbare Zusatzsignale sind für blinde, schwerstsehbehinderte Verkehrsteilnehmer eine wichtige Voraussetzung zur Erhöhung ihrer Sicherheit und zur Erleichterung ihrer Orientierung; sie sind ein wesentlicher Beitrag zum selbstbestimmten Leben. Im Hinblick auf das Behindertengleichstellungsgesetz fordert die ÖAR als Ergänzung von Fußgängersignalen auch akustische und tastbare Zusatzsignale zu verwenden.

Zur Anzeige der Signalstandorte dienen akustische Orientierungs- bzw. Auffindesignale mit einem Tickergeräusch und einer Taktfrequenz von 1 Hz (Metronom mit Sekundenintervall). Die zusätzliche Anzeige der Fußgänger-Grünphasen einer Verkehrslichtsignalanlage können durch akustische und tastbare Freigabesignale, welche immer parallel zur optischen Grünanzeige abgegeben werden müssen, erfolgen. Das akustische Freigabesignal besteht aus einem Tickergeräusch mit einer Taktfrequenz von 2

bis 3 Hz (Metronom mit doppeltem bis dreifachem Sekundenintervall). Tastbare Zusatzsignalgeber für das Freigabesignal sind zusätzlich zum akustischen Freigabesignal als vibrierende Signalgeber mit Richtungspfeilen an der Unterseite der Fußgänger Anmeldeableaus anzuhören.

#### Ad § 48:

Straßenverkehrszeichen und Signalgeber für den Fahrzeugverkehr werden immer am Gehsteig angebracht. Durch die erlaubte Montage der Verkehrszeichen ab einer Höhe von 0,60 m kommt es zu wesentlichen Behinderungen des lichten Raumes für Fußgänger. Blinde Menschen können zwar die Verkehrszeichenständer mit dem Langstock ertasten, nicht jedoch in Kopf- und Brustbereich montierte Verkehrszeichen. Es kommt immer wieder zu schmerzhaften Zusammenstößen mit scharfkantigen Verkehrszeichen. Um diese Kollisionsgefahr zu vermeiden, dürfen Verkehrszeichen nur ab einer Höhe von 2,20 m über dem Gehsteigniveau montiert werden.

Es ist außerdem darauf hinzuweisen, dass Verkehrszeichen, die höher montiert werden, auch von Fahrzeuglenkern, die in einer Kolonne fahren, besser und frühzeitiger erkannt werden, wodurch eine wesentliche Steigerung der Verkehrssicherheit erzielt werden kann.

Um die Sicherheit von blinden oder sehbehinderten Menschen zu erhöhen, müssen weiters folgende Grundsätze festgeschrieben werden:

Auf Gehsteigen, Gehwegen, Radwegen und Geh- und Radwegen sowie Schutzinseln und dgl. angebrachten Straßenverkehrszeichen müssen Ecken und Kanten durch geeignete Materialien abgedeckt werden, sodass davon keine Verletzungsgefahr ausgeht. Auf behinderte, insbesondere sehbehinderte und blinde FußgängerInnen ist bei der Aufstellung von Straßenverkehrszeichen besonders Bedacht zu nehmen. Durch die Aufstellung von Straßenverkehrszeichen auf Radverkehrsanlagen darf deren gesetzliche Mindestbreite nicht eingeschränkt werden.

Auf Gehsteigen und Gehwegen muss eine Mindestbreite von 1,20 m verbleiben. Schmälere Gehsteige und Gehwege dürfen durch die Aufstellung von Straßenverkehrszeichen nicht zusätzlich eingeschränkt werden.

Auf Gehsteigen, Gehwegen und Geh- und Radwegen sowie Schutzinseln und dgl. ist die Mindesthöhe von 2,20 m vom Boden bis zum unteren Rand eines Straßenverkehrszeichens oder einer allfälligen Zusatztafel einzuhalten. Auf Gehsteigen oder Gehwegen mit einer Breite von 2 m oder darunter ist die Anbringungsvorrichtung für Straßenverkehrszeichen am äußersten, der Fahrbahn abgewandten Rand aufzustellen. Im Falle einer begründeten Unterschreitung der Mindesthöhe von 2,20 m muss das oder die Straßenverkehrszeichen durch Bügel oder Rahmen, die beiderseits vom Straßenverkehrszeichen in gleich bleibender Breite bis zum Boden geführt werden und in maximal 20 bis 30 cm Höhe über Grund eine Querstange aufweisen, umgeben werden.

Bei nicht dauernd aufgestellten (provisorischen) Straßenverkehrszeichen kann von den genannten Maßen abgewichen werden. Eine Gefährdung von FußgängerInnen oder RadfahrerInnen ist jedoch jedenfalls durch geeignete Maßnahmen zu verhindern. Die Standsockel der provisorischen Straßenverkehrszeichen müssen eine Mindesthöhe von 15 bis 20 cm aufweisen, die auf den Anbringungsvorrichtungen befestigten Straßenverkehrszeichen dürfen die Standsockel nicht überragen und sind durch Schutzleisten zu sichern.

**Ad § 52 lit a) Z. 14a und 14b:**

International ist es üblich, bei der Gestaltung von Piktogrammen die Negation durch die Verwendung eines schrägen Balkens (also quasi einer Durchstreichung) unmissverständlich auszudrücken. Es wäre sinnvoll, dieses Prinzip beizubehalten.

**Ad § 55:**

Tastbare Bodeninformationen tragen wesentlich zu einer selbständigen Teilhabe blinder Menschen im Straßenverkehr bei. Daher fordert die ÖAR an strategisch wichtigen Stellen die Installation dieser Markierungen.

„(8) Zur Sicherung und Leitung von schwerstsehbehinderten und blinden Verkehrsteilnehmern dürfen auf Gehsteigen und bei Fahrbahnquerungen in Schutzwegbereichen auch tastbare Bodeninformationen wie Aufmerksamkeitsfelder, Bodenleitstreifen und Auffanglinien in Form von erhabenen oder vertieften Streifen- und Noppenindikatoren ausgeführt werden. Die Indikatoren sind normkonform auszuführen.“

**Ad § 68 Abs. 1:**

Dem § 68 Abs. 1 ist folgender Zusatz beizufügen:

„Auf Radfahranlagen ohne bauliche Trennung von Verkehrsflächen für Fußgänger dürfen Radfahrer nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 10 km/h fahren und haben sich so zu verhalten, dass Fußgänger nicht gefährdet oder behindert werden.“

Wien, 11.11.2004