

Dr. Johannes PEPELNIK
Rechtsanwalt

Per Email an das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
IV/ST2/2018
Zu Handen Herrn Mag. Christian Kainzmeier
Radetzkystraße 2
1030 WIEN

Czerninplatz 4
1020 Vienna Austria

Tel. +43 1 216 87 99 – 11
Fax +43 1 216 87 99 – 18
Mobil +43 676 30 39 608

jp@pkr.at
www.pkr.at

17.9.2018
Pe/30. StVO Nov
Seite(n): 3

Betrifft: Begutachtung GZ BMVIT 161.005/0001-IVST2/2018

Sehr geehrte Frau Mag. Holzerbauer-Högler,
Sehr geehrter Herr Mag. Kainzmeier,

nachstehend finden sie meine Stellungnahme zum Entwurf der 30. Novelle der Straßenverkehrsordnung:

ad: Z 1, 4 und 6 des Entwurf betreffend § 2 Abs. 1 Z 7, § 11 Abs. 5 und § 19 Abs. 6a StVO - Vorrang

Der nunmehrige vorgeschlagene Entfall der „Ende“ Markierung sowie die sich ergebenden Vorrangregeln, wurzeln in einer sachlich nicht gerechtfertigten Schaffung von verschiedenen Verkehrsflächen mit unterschiedlichem Schicksal. Schon die Arbeitsgruppe „VORRAD“ befasste sich 2013 mit diesem Problem und schlug einige der nunmehr Eingang in den Entwurf gefundenen Maßnahmen vor. Der Arbeitsgruppe VORRAD diente ein Argumentarium eines Arbeitskreises des Arbeitsausschusses für nicht-motorisierten Verkehr der FSV aus dem Jahr 2009 geleitet von Gregor Stratil-Sauer. Im Rahmen der nunmehrigen Novelle sollten folgende weitere Vorschläge ebenfalls umgesetzt werden:

Änderung des § 56a Abs. 1 StVO und des § 17 Abs. 1 BMVO: Keine Radfahrerüberfahrt über Kreuzungen im Zuge von Radfahrstreifen, da durch die Radfahrerüberfahrt Nachteile für Radfahrer entstehen (Annäherung mit 10 km/h); die BMVO ist dabei der StVO anzupassen.

Vorgeschlagen wird daher, den § 19 Abs. 6a StVO ersatzlos zu streichen. Damit würden für Radfahrer grundsätzlich die allgemeinen Vorrangregeln gelten. Wenn bei baulich getrennten Radwegen der Vorrang festgelegt werden muss, kann dies mit den bisher üblichen Maßnahmen verordnet werden zB „Vorrang geben“ oder „Halt“). Der Großteil der Standard-Vorrangsituationen wäre somit verständlich geregelt.

Der Entfall der „Ende“ Markierung ist jedenfalls auch in § 13 Abs. 3 BMVO („Ende“) zu reflektieren. Da § 19 Abs. 6a StVO entfallen soll, kann das Reißverschlussystem auch auf Radfahrstreifen ausgeweitet werden. Die betreffende Stelle, die besagt, dass das Ende einer Radfahranlage mit der Schriftzeichenmarkierung „Ende“ zu kennzeichnen ist, soll gestrichen werden:

Im vorgeschlagenen § 19 Abs. 6a gibt es den „anderen“ nicht und kann dieses Wort daher in der vorgeschlagenen Formulierung entfallen:

(6a) Radfahrer, die einen nicht durch eine Radfahrerüberfahrt

fortgesetzten (§ 56a) Radweg oder Geh- und Radweg verlassen, haben anderen Fahrzeugen im fließenden Verkehr den Vorrang zu geben.

Statt dem Anfügen des letzten Satzes in § 11 Abs. 5 StVO (Das Reißverschlussystem ist auch anzuwenden, wenn die beschriebenen Umstände in Bezug auf einen Radfahrstreifen auftreten) sollte zur Klarstellung hinter Fahrstreifen „oder Radfahrstreifen“ angefügt werden. Die Formulierung würde dann lauten:

„Wenn auf Straßen mit mehr als einem Fahrstreifen oder Radfahrstreifen für die betreffende Fahrtrichtung das durchgehende Befahren eines Fahrstreifens oder Radfahrstreifens nicht möglich oder nicht zulässig ist oder ein Fahrstreifen oder Radfahrstreifen endet, ist den am Weiterfahren gehinderten Fahrzeugen der Wechsel auf den zunächst gelegenen verbleibenden Fahrstreifen in der Weise zu ermöglichen, dass diese Fahrzeuge jeweils im Wechsel einem auf dem durchgehenden Fahrstreifen fahrenden Fahrzeug nachfolgen können (Reißverschlussystem).“

ad Z 2 und 3 des Entwurf zu § 2 Abs. 1 Z 12a und § 8 Abs. 4a StVO „St. Pöltner Modell“

Durch diese Änderung entfernt sich die Realität der „Schutzwege“ weiter von den Abbildungen auf den Verkehrszeichen, gem. § 53 Abs.1 StVO und sind die Verkehrszeichen daher in diese Richtung anzupassen und zu aktualisieren.

Grundsätzlich sollte die Radfahrerüberfahrt nur in besonderen Verkehrssituationen und nicht standardmäßig als Verbindung zweier Radverkehrsanlagen eingesetzt werden.

Um Radfahrern und Fußgängern auf gemischten Geh- und Radwegen eine gemeinsame Querungshilfe bieten zu können, kann die „gemeinsame Überfahrt“ geschaffen werden. Dementsprechend werden folgende Änderungen in StVO und BMVO vorgeschlagen:

- § 2 Abs. 1 Z 12a StVO, Änderungsvorschlag:

„Radfahrerüberfahrt: ein auf beiden Seiten durch gleichmäßig unterbrochene Quermarkierungen gekennzeichneter, für die Überquerung der Fahrbahn durch Radfahrer bestimmter Fahrbahnteil; ist unmittelbar neben der Radfahrerüberfahrt ein Schutzweg markiert, so kann auf dieser Seite der Radfahrerüberfahrt die Quermarkierung entfallen; in Verlängerung eines gemeinsam zu benützenden Geh- und Radweges ist zwischen der Quermarkierung ein Schutzweg zu markieren;“

Durch folgende Ergänzung kann das bestehende Hinweiszeichen (Schutzweg und danebenliegende Radfahrerüberfahrt, gemäß § 53 Abs. 1 Z 2c StVO) auch für die gemeinsame Überfahrt verwendet werden:

„Diese Zeichen zeigen einen Schutzweg und eine unmittelbar daneben liegende Radfahrerüberfahrt an, wobei die Symbole entsprechend der Sicht des ankommenden Verkehrs anzuordnen sind. Eines dieser Zeichen kann jeweils an Stelle von zwei Zeichen gemäß Z 2a und 2b verwendet werden. Jedes der beiden Zeichen kann für die Kennzeichnung einer Verlängerung eines gemeinsam zu benützenden Geh- und Radweges verwendet werden.“

In der Bodenmarkierung ist § 17 Abs. 2 BMVO abzuändern:

„Wenn neben einer Radfahrerüberfahrt ein Schutzweg markiert ist, kann jene Linie der Radfahrerüberfahrt, die auf der dem Schutzweg zugewandten Seite verlaufen würde, entfallen. Wenn die Radfahrerüberfahrt in Verlängerung eines gemeinsam zu benützenden Geh- und Radwegs verläuft, sind zwischen den quadratischen Feldern Längsmarkierungen entsprechend §16 anzubringen.“

Ad Z 5 des Entwurfs zu § 19 Abs. 5 StVO:

Der Entwurf stellt nunmehr lediglich klar, dass geradeaus weiterfahrende Fahrzeuge auch gegenüber Fahrzeugen, die aus dem Parallelverkehr nach rechts abbiegen den Vorrang haben. Zur weiteren Problemlösung fehlen nach wie vor folgende dringend notwendigen Änderungen:

- Rechtseinbiegender vor Linkseinbiegendem im Gegenverkehr
- Richtungsgleich Einbiegende: äußerer Einbiegende vor innerem Einbiegendem
- Gleichstellung von Radfahranlagen

Zu Z 7 und 8 des Entwurf § 38 Abs. 5a und 5b und § 54 Abs. 5 lit. n StVO „Rechtsabbiegen bei Rot“

Den bereits vorgetragenen Bedenken, gegen die Verwechslungsgefahr des vorgeschlagenen Schildes wird sich inhaltlich angeschlossen.

Da ein wesentliches Bestandteil des Versuchs der Kriterienkatalog für die zu untersuchenden Kreuzungen ist hätte dieser zur besseren Transparenz diesem Entwurf angeschlossen werden sollen, bzw zumindest veröffentlicht werden sollen.

Weiters wird angeregt den Versuch nicht nur auf solche Kreuzungen anzuwenden, in welchem gleichzeitig alle Verkehrsteilnehmer anzutreffen sind, sondern das Rechtsabbiegen bei Rot auch nur dem ÖPNV oder auch nur an reinen Radfahranlagenampeln zu gestatten.

Zu Z 10 des Entwurfs § 68 Abs. 1 StVO: Breite von 100cm auf Radfahranlagen

Da die Fahrradtaxis zB FAXI's im Allgemeinen eine Bauartbreite von 110 cm aufweisen und auch diese Breite auf den bestehenden Radfahranlagen leicht unterbringbar ist, sollte die Änderung eine Erweiterung auf 110 cm und nicht nur auf 100 cm vorsehen.

Zu Z 11 des Entwurf § 88 Abs. 2 StVO: Scooter auf Gehwegen

Das bisherige Verbot wird in eine Erlaubnis in Schrittgeschwindigkeit geändert. Diese Änderung verdeutlicht die Notwendigkeit einer Definition des Begriffs „Schrittgeschwindigkeit“ der an verschiedenen Stellen in der StVO verwendet wird. Hierunter wird die Schrittgeschwindigkeit eines Reitpferdes im Unterschied zu den anderen Grundgangarten Trab und Galopp verstanden und entspricht ca. 7 Kilometer pro Stunde.

Ich bin mit einer Veröffentlichung dieser Stellungnahme sowie allfälliger Zustimmungserklärungen einverstanden und habe den Datenschutzhinweis gelesen und stimme der Verwendung meiner personenbezogenen Daten im dort beschriebenen Umfang zu.

Mit freundlichen Grüßen

J. Pepelnik