



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

per E-Mail: st5@bmvit.gv.at, begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at

Dokument	Unser Zeichen	Name	Datum
StVO 30. Novelle	FM	Dr. Fritz Menzl	17. September 2018

GZ BMVIT-161.005/0001-IV/ST2/2018
Entwurf zur 30. Novelle der Straßenverkehrsordnung; Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

aus langjähriger Praxis in der Fahrausbildung nehme ich zu o.g. Entwurf wie folgt Stellung.

Ad §2 (1) Z7 Gemeinsamer Übergang Fußgänger/Radfahrer im Verlauf von Geh- und Radwegen, neue Markierung – Konfliktbereich Radfahrgeschwindigkeit

Einer unregelmäßig Radfahrüberfahrt hat sich ein Radfahrer mit maximal 10 km/h zu nähern. Sinn der Bestimmung ist die rechtzeitige Erkennung des Radfahrers durch andere Verkehrsteilnehmer, die ihm ein ungehindertes Queren ermöglichen müssen.

Bei regulierten Radfahrüberfahrten fällt diese Bedingung weg, der Radfahrer muss sein Tempo nicht drosseln. Bei der Einführung der Bestimmungen hat man offenbar nur an den Fall einer völlig konfliktfreien Querung für den Radfahrer gedacht.

Konflikte zwischen Radfahrern und Kraftfahrzeuglenkern entstehen aber inzwischen sehr oft dort, wo regulierte Radfahrüberfahrten im Parallelverkehr geführt werden, vor allem bei Stauraumverkehr durch schlechte Wahrnehmbarkeit. Das Allgemeine Rücksichtnahmegebot und die Bestimmung die Fahrgeschwindigkeit den Verkehrsverhältnissen entsprechend anpassen zu müssen reichen offenbar alleine nicht aus den Problemen an regulierten Radfahrüberfahrten Herr zu werden.

Kern schlechter Wahrnehmbarkeit liegt sehr oft in der vom Radfahrer zu hoch gewählten Geschwindigkeit an regulierten Radfahrüberfahrten.

DR. FRITZ MENZL, TRAINING-SCHULUNG-SEMINARE
AM PFARRFELD 21 • A-4101 FELDKIRCHEN / DONAU • AUSTRIA
MOBIL 0664/5431674 • E-MAIL: TSSMENZL@A1.NET

UID: ATU61646589, BANKVERBINDUNG: RAIFFEISENBANK FELDKIRCHEN-
GOLDWÖRTH IBAN: AT17 3410 0000 0002 1675 BIC: RZOOAT2L100

Im Sinne einer Harmonisierung von Verkehrsströmen an geregelten Kreuzungen wird vorgeschlagen auch die Geschwindigkeit des Radverkehrs an geregelten Radfahrüberfahrten im Parallelverkehr bei Überschneidung mit Rechtsabbiegern auf 10 km/h herabzusetzen.

Ad §11 (5) „Reißverschluss“ nicht nur mit Radverkehr erläutern

In den letzten Jahren ist man dazu übergegangen, den öffentlichen Verkehr durch Freigabe der Busfahrstreifen für einspurige Fahrzeuge und bedingt auch für andere Fahrzeuggruppen wie Taxi, einspurige FZ, Lebendviehtransporte, Fahrzeuge mit Fahrgemeinschaften, freizugeben und es gibt Versuche Pannestreifen zeitbeschränkt als Fahrstreifen zu nutzen.

Im Sinne einer besseren Vermittelbarkeit der Bestimmungen schlage ich vor, diese Fülle, neben einer exemplarischen Angabe „Radfahrstreifen“ ebenfalls in den Gesetzestext erläuternd aufzunehmen.

Reißverschluss sollte auch zwischen Radfahranlagen und Fahrbahnen gelten, um Radfahrer vor Kreisverkehrsanlage im Mischverkehr an den KV heranzuführen.

Ad §19 (5) Gegenverkehrsregel nun auch Parallelverkehrsregel, Harmonisierung der §§19 & 28

Der vorgeschlagene Gesetzestext beinhaltet nunmehr neben der „Gegenverkehrsregel“ auch eine „Parallelverkehrsregel“ - Ein Begriff, der für den „versteckten Straßenbahnvorrang nach § 28“ in Fahrschulen noch in den 1980-ern durchaus noch üblich war-.

Die Unschärfe in den Vorrangregeln ergaben sich ursprünglich bei der Einführung von Busspuren und einer stillschweigenden quasi „Gleichbehandlung des Linienbusses mit einem Schienenfahrzeug“ § 28 (2) ... unmittelbar vor und nach Schienenfahrzeugen dürfen Gleise nicht überquert werden. ...

Die Änderung ist zu begrüßen, da damit eine schon lange geforderte eindeutige Vorrangregelung bezüglich Busfahrstreifen gegeben ist.

Im Sinne einer besseren Vermittelbarkeit schlage ich vor §19 (5) in zwei Sätze zu teilen und damit neben einer „Gegenverkehrsregel“ auch eine „Parallelverkehrsregel“ klar definieren zu können.

Eine ähnliche Aufwertung eines Nebensatzes in einer Vorrangregel wäre für die Ausnahme des Schienenfahrzeugs von der Rechtsregel §19 (1) – „Schienenfahrzeugregel“ günstig.

Eine Abgleichung der Bestimmungen nach §19 Vorrang & §28 Schienenfahrzeuge, durch Aufnahme des Schienenfahrzeugs in eine „Parallelverkehrsregel“ mit dem §19 sinnvoll.

Eine Überarbeitung wäre auch insofern begrüßenswert, als sich die Bestimmung zum Umgang mit dem Schienenfahrzeug bei dessen Stillstand in einer Haltestelle (Kein Vorrangverzicht), zwar eine eindeutige Bevorzugung ist, diese nicht bei § 28 sondern in §19 findet.

Aus dem Entwurf geht nicht hervor, ob sich die Bestimmungen auch auf das Verhalten an freigegebenen Pannestreifen und mehrspurigen Kreisverkehrsanlagen bezieht, in letzterem Falle würde diese Bestimmung eine Legalisierung des Abbiegens aus der Innenspur eines Kreisverkehrs in die zweite Spur an der Ausfahrt führen, wenn dabei ein Geradeausfahrender Lenker nicht behindert wird.

(Anmerkung: Im Ortsgebiet bei freier Spurnahl beziehungsweise generell bei der Voraussetzung zum Nebeneinanderfahren zur „Aufrechterhaltung der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs“).

Zur Problematik zweistreifig markierter KV folgender aktueller link: <https://www.6020online.at/ausgaben/mai-2018/the-inner-circle/>

Ad §§ 38, 54 „Abbiegen bei Rot“ – Alleinstellungsmerkmal der Zusatztafel nicht vorhanden

Im Sinne einer Gegenseitigen „aufmerksamen Rücksichtnahme“ halte ich das Rechtsabbiegen bei „Rot“ prinzipiell für möglich.

Der grüne Blechpfeil kommt aus der deutschen StVO, in der ursprünglichen Fassung aus der DDR. In der DDR gab es kein Anhaltegebot beim „Blechpfeil“, der in Folge auch nicht in allen deutschen Bundesländern eingeführt wurde.

Das Verfahren, das in Österreich angewendet werden soll gleicht jenem an einer STOP-Tafel.

Damit scheidet die Farbe „Grün“ für den Pfeil, egal auf weißem oder schwarzen Hintergrund, als nicht Konsistent mit anderen Signalisierungen eigentlich aus.

Verstärkend kommt dazu, dass ein beleuchteter Grünpfeil in Österreich ein konfliktfreies Abbiegen signalisiert, genau das Gegenteil ist jedoch beim „Rechtsabbiegen bei Rot“ der Fall.

Dem Entwurf fehlt die Idee, wie denn den Verkehrsteilnehmern im Querverkehr nun signalisiert wird, dass es an der nächsten Lichtsignalanlage mit einbiegendem Querverkehr zu rechnen ist.

Für „ungeregelt“ steht in Österreich gelb blinkendes Licht.

(Anmerkung aus eigener Erfahrung: Im mir nahegelegenen Passau gibt es u.a. immer wieder Probleme mit österreichischen Lenkern, die den Grünen Blechpfeil mit einer Zusatzampel verwechseln.)

Vorschlag für eine Zusatztafel basierend auf folgende Überlegungen:

- Rotlicht und Anhaltegebot durch Farbe und Hintergrund des Stoptafelumrisses verdeutlicht gewünschtes Verhalten - erst anhalten, bevor man einfährt
- 3 gelbe Pfeilbalken als "Quasiblinklicht"
- Pfeile haben hier keine scharfe Richtung sondern auch "Querelementcharakter"
- Querelement erinnert an Leitmale & Schutzwegmarkierung
- Keine Verwechslungsmöglichkeit mit Zusatzampel oder anderen dunklen Pfeile auf hellem Grund
- Gefahr des Übersehen Werdens im Verkehrsraum damit gering, von hinten erkennbar als „Kleine Stoptafel“
- Völlig anderes Design, damit eindeutig
- Auch beleuchtbar, Verwechslungsmöglichkeit mit einer Zusatzampel unmöglich
- LED Blink/Lauflicht etc. möglich



Ad § 88 (2) Thema „Schrittgeschwindigkeit“

Die in Österreich unter Schrittgeschwindigkeit angeführten 3-5 km/h entsprechen einer niederen Gehgeschwindigkeit, in Einklang mit genormten Räumgeschwindigkeiten von Fußgängern.

„Schritt fahren“ dürfte ursprünglich auf den Pferdewagen zurück gehen.

Ein Radfahrer/Kind auf Spielgerät mit 3-5 km/h unterwegs, fährt unstabil, und kann eigentlich „gehend schieben“, abgesehen davon, dass ihm in der Regel ein Tachometer fehlt. Die 3-5 km/h sind realitätsfremd.

Im deutschen Verkehrsrecht finden sich einerseits Entscheidungen bis 15km/h tlw. 20km/h, andererseits wird auch auf die Möglichkeit „rechtzeitiges Stoppens“ verwiesen, das Unionsrecht kennt eine Verordnung mit 10 km/h. (Verfassungsgericht des Landes Brandenburg, Beschl. v. 17.2.2017 – 97/15: Schrittgeschwindigkeit bedeutet eine Geschwindigkeit, die "stets ein rechtzeitiges Stoppen" ermöglicht).

Im niederen Geschwindigkeitsniveau bis etwa 30 km/h überwiegt der Anteil eines Reaktionswegs bei weitem jenem des Bremswegs. 10 km/h bei erhöhter Aufmerksamkeit und damit Wegfall eines Reaktionswegs führt zu einem Nothalt - „Stoppen“ - innerhalb von etwa 0,5 m. Der Sicherheitsgewinn in Begegnungszonen geht nicht alleine auf die Reduktion von Aufprallenergie zurück, sondern auf die erhöhte Aufmerksamkeit und Reaktionbereitschaft der Verkehrsteilnehmer.

Statt eines sklavischen Klammerns an die 3-5 km/h und vor dem Hintergrund der Erfahrungen mit inzwischen eingeführten Begegnungszonen 20/30 und des erweiterten §3 – Rücksichtnahmegebot - ist zum Thema „Höhe, Notwendigkeit und Anwendung der Schrittgeschwindigkeit“ nach Meinung des Unterzeichnenden generell eine eingehende Diskussion erforderlich.

Mit freundlichen Grüßen

TSS MENZL
Training-Schulung-Seminare



Dr. Fritz Menzl