



Parlamentsdirektion
Dr. Karl Renner-Ring
1010 Wien

Stefan Krase, MA
Public Affairs

Wiener Linien GmbH & Co KG
Erdbergstraße 202
1030 Wien

Telefon: 01 7909 142
Mobil: 0664 8835 9222
stefan.krase@wienerlinien.at
www.wienerlinien.at

Wien am, 13. Mai 2019

Betrifft 32. StVO Novelle – § 19 Absatz 5, Ausnahmeregelung für Schienenfahrzeuge und Linienbusse

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Namen der Wiener Linien darf ich mich für die Möglichkeit zur Stellungnahme in Bezug auf § 19 Absatz 5 StVO bedanken. Durch die vorliegende Regelung (2. Satz: „Fahrzeuge, die ihre Fahrtrichtung beibehalten, haben den Vorrang auch gegenüber aus derselben Richtung kommenden, nach rechts einbiegenden Fahrzeugen.“) ist es, aus Sicht von Straßenbahn- und Linienbusbetreibern, zu einer erheblichen Schlechterstellung des öffentlichen Verkehrs gekommen.

Die Regelung kann nämlich dazu führen, dass auch RadfahrerInnen auf einem Radfahrstreifen gegenüber vom angrenzenden Fahrstreifen rechts einbiegenden Fahrzeugen Vorrang haben. Nach dem Wortlaut gilt diese Bestimmung für alle Fahrzeuge, somit - unabhängig von der Intention des Gesetzestextes - auch für Schienenfahrzeuge (Straßenbahnen). Um dies zu veranschaulichen finden Sie im Anhang Bildmaterial von entsprechenden neuralgischen Stellen in Wien, sowie eine Auflistung derselben.

Für den Öffentlichen Verkehr bedeutet dies in der aktuellen Situation eine gravierende Verlangsamung, da StraßenbahnfahrerInnen nun angehalten sind, den Abbiegevorgang nur dann auszuführen, wenn dies im Hinblick auf geradeaus fahrende Fahrzeuge (auch Radfahrer) gefahrlos möglich ist. Die Einschätzung der Gefährlosigkeit wird jedoch dadurch erheblich erschwert, dass StraßenbahnfahrerInnen keine „Seitensicht“ haben (sie dürfen nur nach vorne blicken) und die an Straßenbahngarnituren an der rechten Seite montierten Seitenspiegel nur zur Beobachtung des Fahrgastwechsels dienen, nicht jedoch zur Beobachtung des Fließverkehrs (sie sind nicht dafür ausgelegt); hinzu kommt die beträchtliche Länge von Schienenfahrzeugen (bis zu rund 34 m).

Um den Abbiegevorgang sicher und gefahrlos durchzuführen, müssen StraßenbahnfahrerInnen also entsprechend sichere Verkehrslücken abwarten. Bei vom Individualverkehr stark befahrenen Querungen hat dies erhebliche **Verzögerungen der Fahrgeschwindigkeit mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Fahrplaneinhaltung** zur Folge.

Zudem befürchten wir, dass es aufgrund der genannten technischen Spezifika von Straßenbahnen zu **Unfallhäufungen** auf den genannten Stellen kommen könnte. Auch der bauartbedingte Bremsweg (Eisen auf Eisen und große Masse) ist hier von wesentlicher Bedeutung.

Untenstehend finden Sie eine Auflistung aller uns in Wien bekannten Örtlichkeiten, auf die die dargestellte Problemstellung zutrifft. Auf Seite 3 finden Sie beispielhaft zwei Lichtbilder, die mit Google Street View erstellt wurden und lediglich zur Verdeutlichung des Sachverhalts dienen, diesen aber nicht immer ideal darstellen.

- 1., Schottenring vor Franz-Josefs-Kai (rechtsabbiegende Strab mit Radweg) Linie 1
- 1., Hansenstraße vor Bellariastraße Linie 49
- 9., Althanstraße vor Augasse (rechtsabbiegende Strab mit geradeausführendem Radweg, der jedoch Ende aufweist – besonders interessant) Linie D
- 9., Kinderspitalgasse vor Hebragasse (Radfahrer sind vom Rechtsgebot ausgenommen und dürfen geradeaus weiter) Linie 43
- 9., Zimmermannplatz vor Hebragasse Linie 43
- 14., Linzer Straße vor Einfahrt Schleife Bujattigasse Linie 49
- 14., Linzer Straße auf Höhe Einfahrt Schleife Baumgarten (nach Kreuzung Linzer Straße/Hütteldorfer Straße) Linie 52
- 14., Linzer Straße vor Abzweig Hütteldorfer Straße Linie 52
- 18., Kreuzgasse vor Simonygasse Linie 9
- 18., Sommarugagasse vor Kreuzgasse Linie 42
- 19., Zahnradbahnstraße vor Endstelle Linie D
- 21., Schloßhofer Straße/Franz-Jonas-Platz (hier dürfen Radfahrer, Taxis zu bestimmten Zeiten, etc. geradeausfahren) Linien 30 und 31

Außerhalb des Linienverkehrs noch zwei Fälle bei Zufahrten zu Betriebsbahnhöfen:

- 10., Laxenburger Straße/Erlachgasse Bhf. Favoriten
- 17., Hernalser Hauptstraße nach Wattgasse Bhf. Hernals

Neben den hier dargelegten gibt es noch eine weitaus größere Anzahl an Örtlichkeiten, die jedoch allesamt mit vollständigen oder unvollständigen VLSA geregelt sind. Bei Lichtsignalausfall erweitert sich die Anzahl an betroffenen Stellen entsprechend.

In der Praxis insbesondere für einspurige Fahrzeuge (z.B. Radfahrer auf einem Radfahrstreifen ebenso wie Motorradfahrer) problematisch erscheint uns § 19 Abs. 5 StVO aber auch für Linienbusse, da eine beträchtliche Gefahrenerhöhung beim ohnehin schon gefahrengeneigten Rechtsabbiegevorgang gerade von großen Fahrzeugen (auch LKW) anzunehmen ist.

Im Interesse der **Verkehrssicherheit** und der weiteren Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs regen wir deshalb eine **entsprechende Änderung** und Ausnahme von Schienenfahrzeugen und von Fahrzeugen des Kraftfahrlinienverkehrs von der Bestimmung des § 19 Abs. 5 StVO wie folgt an:

„(...), sofern es sich nicht um Schienenfahrzeuge oder um Fahrzeuge des Kraftfahrlinienverkehrs handelt.“

Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung und verbleibe

mit freundlichen Grüßen,

Stefan Krase



Abbildung 1 Bahnhof Favoriten - Quelle Google StreetView

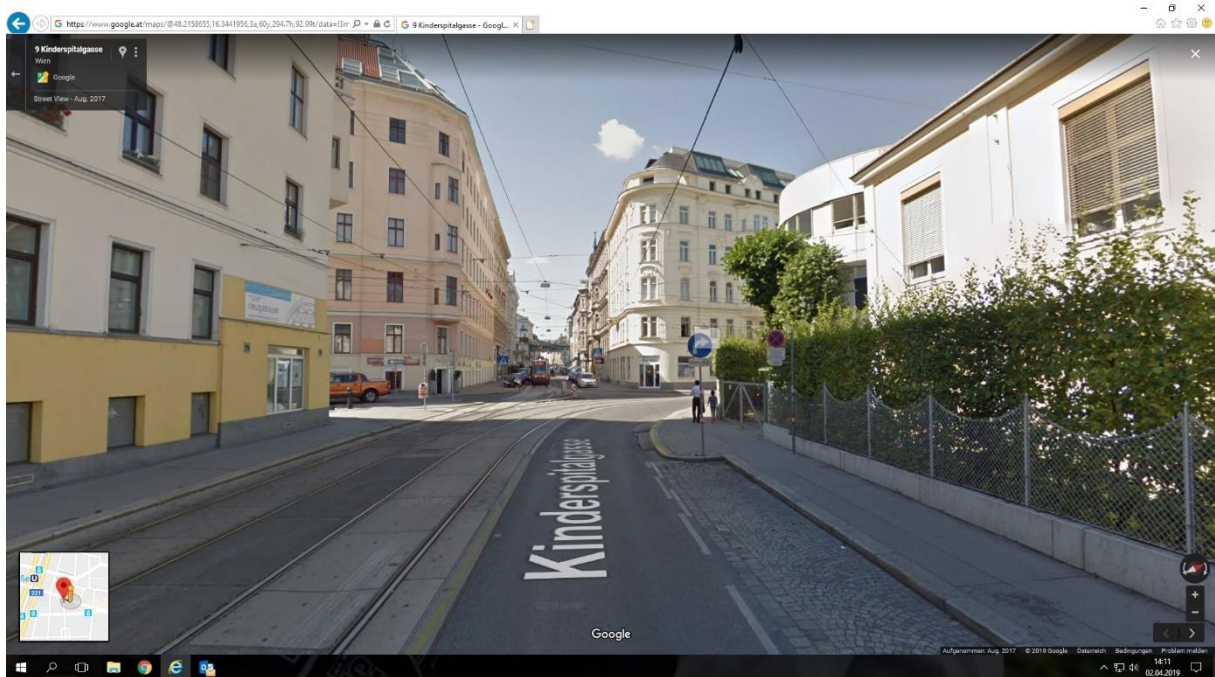


Abbildung 2 Linie 43 Kinderspitalgasse Hebragasse - Quelle Google StreetView