

**INSTITUT FÜR
STRASSENBAU UND VERKEHRSWESEN**

A-8010 GRAZ, RECHBAUERSTRASSE 12
TELEFON (0316) 873 / 6224, 6221 DW, TELEFAX 827679 ODER 873 - 8397



PROVISORISCHER VORSTAND:
ASS.-PROF. UNIV.-DOZ. DIPL.-ING. DR. GERD SAMMER

TECHNISCHE UNIVERSITÄT
ERZHERZOG-JOHANN-UNIVERSITÄT
GRAZ

An das
Präsidium des Nationalrates
Parlament Wien

Dr. Karl-Renner-Ring
1010 WIEN

19/SN - 65/ME

RECHBAUERSTRASSE 12	
ZI.	65 - GE/19. 91
Datum:	1 1. SEP. 1991
	2. SEP. 1991
Verf.	Paul

Dr. Hayek
Graz, 9.9.1991
Skr.: R

Betrifft: Stellungnahme zum Entwurf einer 18. StVO-Novelle, ZI: 160.002/14-I/6-91

Wunschgemäß übersenden wir Ihnen 25 Exemplare der Stellungnahme zur 18. StVO-Novelle des Institutes für Straßenbau und Verkehrswesen, Technische Universität Graz.

Mit freundlichen Grüßen

G. Sammer

An das
Präsidium des Nationalrates
Parlament Wien

Dr. Karl-Renner-Ring
1010 WIEN

Graz, 6.9.1991

Betrifft: Stellungnahme zum Entwurf einer 18. StVO-Novelle, ZL: 160.002/14-I/6-91

Abgesehen von den nachfolgend angeführten Ergänzungen bzw. Änderungsvorschlägen wird aus der Sicht der Technischen Universität Graz, Institut für Straßenbau und Verkehrswesen, der 18. Novelle zugestimmt. Folgende Änderungen bzw. Ergänzungen werden vorgeschlagen:

Zu § 2. (1), 7a. Mehrzweckstreifen

Der erste Satz soll ergänzt werden: Ein Radfahrstreifen, ein Abschnitt eines Radfahrstreifens oder eines Seitenstreifens für sonstige Fahrzeugmanöver, der unter besonderer Rücksichtnahme von anderen Fahrzeugen mitbenutzt werden darf,

Begründung: Der Begriff des Mehrzweckstreifens ist in der Fachliteratur schon besetzt und sollte durch diese Novelle der Straßenverkehrsordnung nicht wesentlich geändert werden; Mehrzweckfahrstreifen werden neben dem in der Novelle der StVO vorgesehenen Zweck, als Manöverflächen für den ein- und ausparkenden Verkehr, landwirtschaftliche Fahren usw. verwendet.

Zu § 2. (1), 11a. Geh- und Radweg

Folgender Text soll ergänzt werden: Ein für den gemischten Fußgänger- und Fahrradverkehr bestimmter und

- 2 -

Begründung: Der Begriff des Geh- und Radweges sollte dadurch charakterisiert werden, daß er einem "Mischverkehr" dient; diese Ergänzung würde diesen Begriff deutlicher definieren.

Zu § 2. (1), 11b. Radfahreranlage

Als Radfahreranlage sollten nur solche Anlagen bezeichnet werden, die nicht auf der Fahrbahn liegen, wie ein "Radweg, Geh- und Radweg, Abstellplatz für Fahrräder".

Begründung: Wenn Teile der Fahrbahn, die vom Radfahrer benützt werden sollen (Radfahrstreifen, Radfahrüberweg) in dieser Definition beinhaltet sind, gibt es mit dem neuen § 19.(6a) eine nicht erwünschte Folgewirkung: Radfahrer, die auf der Fahrbahn fahren (z.B. Radfahrstreifen), sollten bezüglich Vorrangverhältnisse komplett dem fließenden Verkehr anderer Fahrzeuge gleichgestellt werden. So ist es z.B. für den Verkehrsteilnehmer nicht verständlich, wieso ein Radfahrer auf dem Radfahrstreifen an einer Kreuzung gegenüber einem rechtseinbiegenden oder linksabbiegenden Autofahrer im Nachrang ist und auf einer Nachbarkreuzung, wo kein Radfahrstreifen markiert ist, sehr wohl mit dem Kfz-Verkehr gleich behandelt wird. Dies bringt unverständliche Unterschiede, die auch verkehrssicherheitsmäßig nicht begründet sind. Eine Lösungsmöglichkeit für die Beibehaltung der Definition einer "Radfahreranlage" wäre eine Änderung des § 19.(6a) in folgender Art: "Radfahrer, die von einem Radweg, Geh- und Radweg kommen, haben anderen Fahrzeugen im fließenden Verkehr den Vorrang zu geben".

Wenn diese Unterscheidung zwischen Radfahrern auf der Fahrbahn oder auf Radwegen nicht gemacht wird, würde bezüglich der Vorrangregelung von Radfahrern an Kreuzungen die Verwirrung noch verstärkt werden, insbesondere unter Einbeziehung von lichtsignalregulierten Kreuzungen.

Zu § 13. (2a)

Dieser sollte verbal geändert werden, damit es klarer wird:

Auf Kreuzungen mehrstreifiger Fahrbahnen ist der Fahrstreifen, der vor dem Einbiegen befahren wurde, auch beim Einbiegen zu benutzen.

Begründung: Vor einiger Zeit wurde der Begriff Fahrspur durch Fahrstreifen in der StVO ersetzt. Man sollte auch die entsprechenden Eigenschaftswörter anpassen. Man kann wohl einen Fahrstreifen "benützen" aber schwer "einhalten".

- 3 -

Zu § 17. (2a)

Das Vorbeifahren soll nicht nur an gekennzeichneten Schulbussen, dessen Lenker durch das Einschalten der Alarmblinkanlage anzeigt, daß Schüler ein- oder aussteigen, verboten sein, sondern auch an **r e g u l ä r e n L i n i e n b u s s e n**, die die Alarmanlage eingeschaltet haben.

Begründung: Die Praxis zeigt, daß der größte Anteil der Schüler von regulären Linienbussen transportiert wird. D.h., es tritt bei diesen Fahrten dasselbe Verkehrssicherheitsproblem auf.

Zu § 19. (6a)

Siehe Definition der Radfahranlage zu § 2. (1), 11b

Text ergänzen:

....., sofern nicht Lichtzeichen oder ein Radfahrüberweg eine andere Regelung vorsieht.

Begründung: Mit dieser Konkretisierung soll dem Radfahrer klar und plausibel mitgeteilt werden, wann er Vorrang bzw. keinen Vorrang hat:

- Keinen Vorrang: Wenn er vom Radweg oder Geh- und Radweg auf die Fahrbahn fährt (ausgenommen VLSA oder Radfahrüberweg)
- Gleichbehandlung wie andere Fahrzeuge, wenn er sich auf der Fahrbahn bzw. auf Radfahrstreifen (als Teil der Fahrbahn) bewegt.

Zu § 20. (2)

Text sollte folgendermaßen geändert werden:

1. Im Ortsgebiet auf Vorrangstraßen 50 km/h
2. Im Ortsgebiet auf nicht bevorrangten Straßen
30 km/h
3. Außerhalb des Ortsgebietes 80 km/h
4. Auf Autostraßen und Straßen mit mind. 2 Fahrstreifen 100 km/h
5. Auf Autobahnen 110 km/h

Begründung: Etwa 80 % des Innerortsverkehrs spielen sich auf Vorrangstraßen ab (bezogen auf die Kilometerleistung), der Rest auf nichtbevorrangten Nebenstraßen. In der Regel sind die nichtbevorrangten Nebenstraßen keineswegs auf eine Geschwindigkeit von 50 km/h ausgelegt. Darüberhinaus sind dies vor allem Straßen, die bewohnt werden und von besonders vielen Fußgängern und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern benützt werden. Analysiert man die Verkehrssicherheitsstatistik, so zeigt sich, daß vor allem Kinderunfälle

- 4 -

und Unfälle mit Fußgängern (Tote und Schwerverletzte) in außerordentlich hohem Maße auf diesen Nebenstraßen passieren; So ist eine höhere Geschwindigkeit als Tempo 30 auf diesen Straßen nicht zu verantworten. Andernfalls kann die Behörde diese Straße zur "Vorrangstraße" mit Tempo-50 erklären. Dieser Tatsache wird international dadurch Rechnung getragen, daß Tempo-30-Zonen durch einem enormen Aufwand an Schildern flächenhaft im Innerortsbereich eingeführt werden. Eine generelle Regelung in dieser Richtung würde in Verbindung mit einer intensiven Aufklärung einen sehr positiven Effekt zeigen. Seriöse Untersuchungen zeigen, daß damit keinerlei Steigerung der Abgase auftritt, sondern in der Tendenz damit eine Reduktion der Abgase (insbesondere NO_x) verbunden ist. Außerdem ist in solchen Gebieten von Tempo-30-Zonen mit einer Reduktion von mindestens 30 % der Personenschadensfälle zu rechnen.

Österreich ist in bezug auf Autobahnen eines der letzten "Hochgeschwindigkeitsländer", was sich auch in einer höheren Unfallrate der Autobahnen im internationalen Vergleich auszeichnet. Deshalb sind die zu Pkt. 24 (§ 20. (2)) angeführten Erläuterungen und Argumente zur StVO-Novelle analog für eine Herabsetzung des erlaubten Tempos auf Autobahnen von 130km/h auf 110 km/h anzuwenden. Darüberhinaus ist damit keine große, aber eine signifikante Reduktion der Lärmbelastung, der Abgasbelastung und des Energieverbrauches festzustellen.

Zu § 23. (2)

Grundsätzlich sollte das Parken entlang eines Radfahrstreifens nur dann gestattet sein, wenn ein ausreichend breiter Sicherheitsstreifen vorhanden ist. Dies sollte durch eine entsprechende Bodenmarkierung für das Längs- oder Schrägparken gekennzeichnet werden. Wenn also keine entsprechende Kennzeichnung vorhanden ist, sollte das Längsparken entlang von Fahrradstreifen grundsätzlich **v e r b o t e n** sein. Die Erfahrung zeigt, daß eine generelle Parkerlaubnis entlang von Radfahrstreifen häufig zum Verparken der Radfahrstreifen und damit zu einer Beeinträchtigung der Sicherheit der Radfahrer führt. Das sog. "Gehsteigparken" sollte nur dann gestattet werden, wenn zumindest ein 1 m breiter Gehbereich für den Fußgänger übrig bleibt.

Zu § 29. (4b)

Novellierungsvorschlag des Landes Wien:

Grundsätzlich ist dieser Novellierungsvorschlag zu befürworten, weil darin eine klare Definition über den Begriff "starke Gehbehinderung" beinhaltet ist. Es ist allerdings zu

- 5 -

überlegen, ob diese Definition nicht über den Verordnungsweg des Bundesministers für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr durchzuführen ist, um bei der Definition flexibel zu sein.

Zu § 38. (5)

Aufgrund der häufigen Rotlichtüberfahrungen in Österreich ist es problematisch, das Rechtsabbiegen der Kraftfahrzeuge bei Rotlicht zuzulassen. Damit würde das Rotlichtüberfahren psychologisch quasi "sanktioniert" werden. Deshalb wird vorgeschlagen, daß diese Regelung nur für Radfahrer, evt. befristet, um Erfahrungen zu sammeln, gestattet wird.

Begründung: Radfahrer haben ein geringes Geschwindigkeitsniveau und dürfen bei Rückstau an Kreuzungen seitlich vorfahren. Somit ist einerseits die Voraussetzung für das Rechtsabbiegen gegeben, andererseits ist ein geringes Geschwindigkeitsniveau garantiert.

(10): Fahrstreifensignalisierung: Änderung des 3. Satzes: Bei Lichtzeichen dieser Art bedeuten rote, gekreuzte Schrägbalken, daß der betreffende Fahrstreifen gesperrt ist, der grün nach unten zeigende Pfeil, daß der Verkehr auf dem betreffenden Fahrstreifen in die angezeigte Richtung gestattet ist und

Begründung: Damit ist die Regelung eindeutig.

Zu § 43. (2a)

Zur Frage der Ausnahmegenehmigung von Fahrzeugen der Wohnbevölkerung in Kurzparkzonen ist aus internationaler Sicht folgendes zu sagen:

Die Ausnahmegenehmigung für die Wohnbevölkerung in Kurzparkzonen ist sehr positiv einzuschätzen. Es zeigt sich allerdings, daß in vielen Bereichen (insbesondere in innenstadtnahen Wohnlagen) eine Ergänzung dieser Ausnahmeregelung für die Wohnbevölkerung notwendig ist: So wie die alte "Grüne Zonenregelung" in Graz soll auch in "Halten-Verboten-Zonen" eine Ausnahmegenehmigung für die Wohnbevölkerung möglich sein. Es wäre die Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde, jeweils zu entscheiden, ob der Wohnbevölkerung einer bestimmten Zone eine Ausnahmegenehmigung für Kurzparkzonen und/oder für "Halten-Verboten-Zonen" gegeben wird. Damit könnte man auf die spezifische planerische Situation des Stadtgebietes besser eingehen, wie es sich auch in der Bundesrepublik Deutschland bestens bewährt hat.

- 6 -

Zu § 44. (1)

Folgende Bodenmarkierungen sollten zusätzlich zur Kundmachung von im § 43. bezeichneten Verordnungen in Betracht kommen: Kennzeichnung von Fahrstreifen zur Benützung von bestimmten Fahrzeugen, wie Busfahrstreifen und Radfahrstreifen.

Zu § 52. Z 16

Aufhebung der Radwegebenützungspflicht (Rad- und Gehwege)

Begründung: Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist es nicht notwendig und vertretbar, daß Lenker einspuriger Fahrzeuge grundsätzlich Radwege benutzen müssen. Unfallanalysen zeigen, daß insbesondere schnelle (sportliche) Radfahrer auf Radwegen durch häufiges Kreuzen von Querstraßen und Grundstückseinfahrten einem höheren Unfallrisiko ausgesetzt sind, als wenn sie die Fahrbahn im Mischverkehr benutzen. Deshalb sollte ein Radweg grundsätzlich ein Angebot für jene Radfahrer sein, die sich auf der Straße unsicher fühlen und langsam und gemäßigt fahren. Dies würde auch der internationalen Gepflogenheit entsprechen.

Zu § 53. (1) Z 2b

Wenn ein Fußgängerüberweg (Schutzweg) und ein Radfahrüberweg parallel nebeneinander angeordnet sind (dies wird bei Kreuzungen häufig der Fall sein), sollte eine kombinierte Kennzeichnung einer Radfahrüberfahrt und eines Fußgängerüberweges (Schutzweges) durch ein entsprechendes Verkehrszeichen möglich sein. Auch damit würde die Verkehrsschilderflut und die damit verbundenen Kosten eingedämmt werden.

Zu § 55. (6)

Ergänzung des Absatzes durch folgenden Satz: Hinweise, die keinen verbindlichen Charakter im Sinne der StVO haben, können in anderer Farbe ausgestaltet werden.

Begründung: Die Praxis zeigt, daß in vielen Fällen zusätzliche Bodenmarkierungen in anderen Farben zweckmäßig sind (z.B. Kennzeichnung der Kurzparkzonen als "blaue Zonen", sowie Kennzeichnung der Fahrradrouten durch grüne Markierungslinien als Leiteinrichtung, Kennzeichnung von Fahrradüberwegen durch rotflächige Markierung zur Erhöhung der Aufmerksamkeit (dies hat deutlich zur Verringerung von Konfliktfällen geführt) usw.

Zu § 68. (2)

Radfahrer sollten auch auf Radfahrstreifen (wenn er breit genug ist) und in verkehrsberuhigten Zonen (Tempo 30 - Zonenbeschilderung) nebeneinander fahren dürfen (siehe Niederlande).

Zu § 76. (2a)

Ergänzung dieses Absatzes durch folgenden Text:

3. L i n i e n b u s s e

Begründung: Vor allem in Mittelstädten ist es häufig notwendig, Linienbusse zur optimalen Erschließung von Zentren durch Fußgängerzonen zu führen (wie z.B. die Straßenbahnen).

Der Novellierungsvorschlag des Bundesgremiums der Handelsvertreter bezüglich der Zulassung der Befahrung der Fußgängerzonen durch selbständige Handelsvertreter zum Zwecke der Kollektionsvorlage sollte testweise zeitlich begrenzt, z.B. für ein Jahr, eingeführt werden. Nach dieser Zeit sollte man unter Einbeziehung der damit gemachten Erfahrungen über eine definitive Aufnahme in diese Bestimmung der StVO beraten.

Einfügen des § 76. (c)

- (1) Die Behörde kann, wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit, Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs oder des ruhenden Verkehrs oder die Lage, Widmung oder Beschaffenheit des Gebietes erfordert, durch Verordnung Straßenstellen oder Gebiete dauernd oder zeitweise zu "Geschäftsstraßen" erklären. In einer solchen Geschäftsstraße ist der Fahrzeugverkehr verboten; ausgenommen davon sind der Fahrradverkehr, das Befahren mit Fahrzeugen des Straßendienstes und der Müllabfuhr sowie das Befahren zum Zwecke des Zu- und Abfahrens.
- (2) In Geschäftsstraßen ist das Betreten der Fahrbahn gestattet. Der erlaubte Fahrzeugverkehr darf aber nicht mutwillig behindert werden.
- (3) Die Lenker von Fahrzeugen in Geschäftsstraßen dürfen Fußgänger und Radfahrer nicht behindern oder gefährden, haben von ortsgebundenen Gegenständen und Einrichtungen einen der Verkehrssicherheit entsprechenden Abstand einzuhalten und dürfen nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Beim Ausfahren aus einer Geschäftsstraße ist dem außerhalb der Geschäftsstraße fließenden Verkehr Vorrang zu geben. Das Parken, Halten und Laden ist nur an dafür vorgesehenen Stellen gestattet.

- 8 -

(4) Die Anbringung von Schwellen, Bordsteinen und dergleichen, sowie horizontale bauliche Einrichtungen ist in verkehrsgerechter Gestalt zulässig, wenn dadurch die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit gewährleistet wird.

Begründung: Das Instrumentarium "Fußgängerzone" und "Wohnstraße" reicht nicht für verkehrsberuhigende Maßnahmen aus. Deshalb sollte wie in Holland (Winklerf = Geschäftsstraße) der Begriff "Geschäftsstraße" eingeführt werden: Es gibt viele Situationen, vor allem in kleineren Orten, wo das Ortszentrum analog zur "Wohnstraße" verkehrsberuhigt werden sollte, aber die Geschäftsnutzung dies nicht zuläßt. Deshalb sollte eine analoge Regelung für eine "Geschäftsstraße" ermöglicht werden.

Allgemeines

Definition von Schrittgeschwindigkeit: In der StVO sollte der Begriff "Schrittgeschwindigkeit", der für Fußgängerzonen und Wohnstraßen als zulässige Höchstgeschwindigkeit vorgesehen ist, klar definiert werden. Es wird vorgeschlagen, daß 10 km/h als Grenze definiert werden.

Begründung: "Echte Schrittgeschwindigkeit" mit 4-5 km/h sind von keinem herkömmlichen Motorfahrzeug oder Fahrrad fahrbar. Die Grenze, 10 km/h, entspricht voll den Anforderungen eines sehr langsamen und rücksichtsvollen Verkehrs. Die genaue Definition dieses Wertes ermöglicht auch eine Überwachung. Diese wird in Zukunft immer mehr notwendig werden, da es wichtig erscheint, Fußgängerzonen für den Radverkehr vermehrt durchlässig zu gestalten. Die recht guten Erfahrungen in einzelnen Städten (z.B. Graz) zeigen, daß eine klare Geschwindigkeitsvorgabe mit quantitativen Werten einerseits klar aufzeigt, was der Gesetzgeber darunter versteht und andererseits eine Kontrolle und Überwachung erst möglich wird.

Wir hoffen, mit der Stellungnahme gedient zu haben und stehen gern für eine weitere Diskussion und Information im Rahmen der 18. StVO-Novelle zur Verfügung.

G. Sammer
prov. Institutsvorstand