

INSTITUT FÜR STRASSENBAU UND VERKEHRSWESEN

A-8010 GRAZ, RECHBAUERSTRASSE 12
TELEFON (0 316) 873/6224, 6221 DW, TELEFAX 873-6220 ODER 873-6427

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



TECHNISCHE UNIVERSITÄT
ERZHERZOG-JOHNAN-UNIVERSITÄT
GRAZ

An das
Präsidium des Nationalrates
Parlament
1017 WIEN

BetriebsGESETZENTWURF	
ZI. <u>51 66</u>	-GE/19 <u>P1</u>
Datum: 1 6. AUG. 1993	
Verteilt <u>19. Aug. 1993</u>	

H. Klausgruber

Graz, 9.8.1993

Betrifft: Stellungnahme zum vorliegenden Entwurf der 18. StVO-Novelle,
Zi.: 160.002/16-1/6/93 und 160.002/14-1/6-91

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die folgende Stellungnahme erfolgt im Namen der Österreichischen Forschungsgesellschaft für das Verkehrs- und Straßenwesen, Arbeitsausschuß Straßenverkehrsordnung, und des Institutes für Straßenbau und Verkehrswesen der TU Graz.

Zum vorliegenden Entwurf der 18. StVO-Novelle, Zi: 160.002/14-1/6-91, sowie Zi: 160.002/16-1/6/93 werden folgende Änderungen bzw. Ergänzungen vorgeschlagen. Diese Änderungs- und Ergänzungsvorschläge basieren auf Erkenntnissen der Verkehrstechnik und Verkehrssicherheit sowie auf Erfahrungen, die zur Bewältigung des Verkehrs mit den Zielen der "Leichtigkeit, Sicherheit und Flüssigkeit sowie Umweltverträglichkeit" des Verkehrsablaufes, aber auch der Verständlichkeit der Regeln für alle Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, ÖV-Teilnehmer und Autolenker) einen wesentlichen Beitrag leisten. Es ist festzuhalten, daß eine Reihe der vorgesehenen Änderungen im Entwurf zur 18. StVO-Novelle in der derzeit formulierten Form nicht dem neuesten Stand der Verkehrswissenschaft im Hinblick auf die Leichtigkeit, Sicherheit, Flüssigkeit, aber auch auf die Umweltverträglichkeit entspricht. Gerade die Verständlichkeit, vor allem in bezug auf plausible und "natürlich empfundene" Vorrangregelungen im europäischen Einklang aber ist eine wesentliche Voraussetzung für die Verkehrssicherheit.

Ein wesentlicher Schwerpunkt dieser Stellungnahme bezieht sich auf eine umfassende Behandlung des Themas "Vorrangverhältnisse des Fahrradverkehrs". Darüberhinaus war es das Ziel, daß die neuen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung für die Zielgruppe der Verkehrsteilnehmer klar, übersichtlich, logisch, schlüssig und verständlich abgefaßt wird. Die Einhaltungquote von plausiblen Regeln ist erfahrungsgemäß weitaus höher. Für allfällige Fragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

G. Sammer

G. Sammer

Prov. Institutsvorstand und
Leiter des Arbeitsausschusses Straßenverkehrsordnung
der Österreichischen Forschungsgesellschaft
für das Verkehrs- und Straßenwesen

Vorschläge zur Änderung bzw. Ergänzung der geplanten 18. Novelle zur StVO

§ 2 Abs. (1), Zl. 7, Definition des Radfahrstreifens:

Ein für den Fahrradverkehr bestimmter und durch Bodenmarkierung oder dgl. besonders gekennzeichnete Teil der Fahrbahn.

Begründung:

Die genaue Beschreibung der Kennzeichnung des Radfahrstreifens sollte so wie für andere Fahrbahnanteile in der Bodenmarkierungsverordnung erfolgen. Auf die verpflichtende Kennzeichnung des Schriftzeichens "Ende" sollte verzichtet werden, weil dies häufig aus Platzgründen nicht möglich sein wird und inhaltlich nicht notwendig ist.

§ 2 Abs. (2), Zl. 7a, Definition des Mehrzweckstreifens:

Ein durch Randsteine, Bodenmarkierungen oder dgl. begrenzter Teil der Fahrbahn, der im Längsverkehr durch Kraftfahrzeuge nur dann mitbenutzt werden darf, wenn für diese der an den Mehrzweckstreifen angrenzende Fahrstreifen nicht breit genug ist oder wenn dies durch für das Einordnen zur Weiterfahrt auf der Fahrbahn angebrachte Richtungspfeile angeordnet ist. Radfahrer dürfen den Mehrzweckfahrstreifen im Längsverkehr benützen.

Begründung:

Ein Mehrzweckfahrstreifen soll keinesweges als Radfahrstreifen definiert und für den Radverkehr nicht in jedem Falle benutzungspflichtig sein, sondern grundsätzlich für Nicht-Motor-Fahrzeuge im Längsverkehr, aber auch für Fahrzeugmanöver beim Einparken und Ladeverkehr u. ä. reserviert sein. Der Mehrzweckfahrstreifen wird heute schon als wesentliches Element der Straßenraumgestaltung verwendet. Vielfach wird es dadurch erst möglich, durch eine entsprechende Straßenraumgestaltung die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit optisch für den Autolenker zu unterstützen.

§ 2 Abs. (1), Zl. 8, Definition des Radweges:

Eine für den Verkehr mit Fahrrädern bestimmte und als solche gekennzeichnete Fahrbahn. Ein straßenbegleitender Radweg ist durch Randsteine, Bodenmarkierungen oder dgl. von der Fahrbahn für den allgemeinen Fahrzeugverkehr abgegrenzt.

Begründung:

Damit soll grundsätzlich festgestellt werden, daß ein Radweg eine Fahrbahn darstellt und somit die allgemein gültigen Vorrangvorschriften anzuwenden sind. Dies entspricht auch der Definition des Fahrrades als "Fahrzeug" sowie der Definition der Fahrbahn als ein für den Fahrzeugverkehr bestimmter Teil der Straße. Daraus folgt, daß der Radweg auch eine für den Fahrradverkehr bestimmte Fahrbahn darstellen muß. Ein Radweg sollte keinesfalls ein Gehsteig oder Teil eines Gehsteiges sein. Laut § 68 Abs. (1) ist ein Radweg schon jetzt eine "Fahrbahneinrichtung".

- 2 -

§ 2 Abs. (1), Zl. 11a, Definition eines Geh- und Radweges:

Eine für den Fußgänger- und Fahrradverkehr bestimmte und als solche gekennzeichnete Fahrbahn. Ein straßenbegleitender Geh- und Radweg ist durch Randsteine, Bodenmarkierung oder dgl. von der Fahrbahn des sonstigen Fahrzeugverkehrs abgegrenzt.

Begründung:

Sobald eine Fläche durch ein Fahrzeug benützt werden darf, ist es laut Fahrbahndefinition als solche zu definieren. Die Erfahrung zeigt, daß in vielen Fällen de facto Radwege oder Geh- und Radwege auch als Fahrverbotsstraßen mit der Zusatztafel "ausgenommen Radfahrer" gekennzeichnet werden. Im Erscheinungsbild gibt es für den Verkehrsteilnehmer häufig keinen Unterschied. Deswegen ist es auch zweckmäßig, diese Art von Wegen bzw. Straßen bezüglich der Vorrangregelung gleichwertig zu behandeln.

§ 2 Abs. (1), Zl. 11b, Definition der Radfahranlage:

Die Definition einer "Radfahranlage" ist grundsätzlich nicht sinnvoll und zweckmäßig, sondern verkompliziert nur die Straßenverkehrsordnung. In diesem Vorschlag hat die Radanlage nur das Ziel, die Vorrangverhältnisse für den Radverkehr auf eine für den Verkehrsteilnehmer nicht logisch nachvollziehbare Art zu lösen. So ist es z.B. für den Verkehrsteilnehmer nicht verständlich, wieso ein Radfahrer auf dem Radfahrstreifen an einer Kreuzung gegenüber einem rechts- und linksabbiegenden Autofahrer im Nachrang ist und auf einer Nachbarkreuzung, wo kein Radfahrstreifen markiert ist, sehr wohl mit dem Kfz-Verkehr gleichbehandelt wird. Dies bringt unverständliche Unterschiede, die auch verkehrssicherheitsmäßig nicht begründet sind. Darüberhinaus ist festzuhalten, daß die Kennzeichnung des Radfahrstreifens durch Bodenmarkierungen erfolgt, die über längere Zeiträume im Laufe des Jahres häufig schlecht zu sehen sind. Das heißt, daß sich die Vor- und Nachrangsituation je nach Sichtbarkeit der Bodenmarkierung an derselben Kreuzung de facto verändern würde.

§ 13 Abs. (2a):

Dieser Absatz sollte verbal folgendermaßen geändert werden: Auf Kreuzungen mehrstreifiger Fahrbahnen ist der Fahrstreifen, der vor dem Einbiegen befahren wurde, auch beim Einbiegen zu benützen.

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".

§ 17 Abs. (2a):

Dieser Absatz sollte folgendermaßen ergänzt werden:

Das Vorbeifahren an einem gemäß § 10 Abs. (2) BO 1986, BGBl Nr. 163, in der Fassung

- 3 -

BGBI Nr. 633/1989, gekennzeichneten Schulbus oder an einem in einer Haltestelle stehenden Schienenfahrzeug oder an einem Omnibus des Schienenersatzverkehrs oder des Kraftfahrlinienverkehrs, dessen Lenker durch Einschalten der Alarmblinkanlage anzeigt, daß Schüler ein- oder aussteigen, ist verboten.

Begründung:

Die Praxis zeigt, daß der größte Anteil der Schüler von regulären Linienbussen transportiert wird. Das heißt, es tritt bei diesen Fahrten an manchen Haltestellen dasselbe Verkehrs-sicherheitsproblem für Schüler auf: Aussteigende Schüler laufen sofort über die Straße. Deshalb ist es sinnvoll, daß diese Regelung auch für Linienfahrzeuge gilt. An welchen Haltestellen dieses Blinklicht von Linienfahrzeugen einzuschalten ist, sollte im Rahmen einer Dienstanweisung an die Fahrer durch das Verkehrsunternehmen bzw. Behörde geklärt werden.

§ 18 Abs. (3):

Zur Unterstreichung dieser Regelung sollte eine eigene Bodenmarkierung für das Freihalten von Kreuzungsflächen im Rahmen der Bodenmarkierungsverordnung vorgesehen werden, wie dies z.B. in den USA üblich ist. Dies würde eine eindeutige Überwachung ermöglichen.

§ 19 Abs. (6a):

Die derzeit bestehende Formulierung des Abs. (6a) sollte beibehalten werden. Das Einfügen eines neuen Absatzes (6a) für Radfahranlagen ist grundsätzlich nicht zielführend und sollte durch die bestehenden Vorrangregelungen geregelt werden. Radfahrer, die auf der Fahrbahn, z.B. auf einen Radfahrstreifen fahren, sind so wie alle anderen Fahrzeuge im fließenden Verkehr zu behandeln. Wenn ein Radfahrer von einem Radweg kommend aus Sichtgründen Nachrang haben sollte, so ist das im Rahmen des Aufstellens eines Verkehrszeichens "Vorrang geben" von der Behörde an Ort und Stelle zu lösen (dies hängt von der örtlichen Situation bzw. der Sichtweite ab) (siehe auch "Anmerkungen zum Problembereich Vorrangverhältnisse für Radfahrer", Seite 9).

§ 23 Abs. (2):

Der Satz "auf Fahrbahnen mit gekennzeichneten Radfahrstreifen dürfen Fahrzeuge auch parallel zu diesen aufgestellt werden" sollte gestrichen werden.

Begründung:

Ein Radfahrstreifen ist ein Teil der Fahrbahn und kann auch in der Mitte der Fahrbahn markiert werden (z.B. als Aufstellstreifen im Kreuzungsbereich). Deshalb sollte grundsätzlich ein Radfahrstreifen gleich behandelt werden wie jeder andere Fahrstreifen. Darüberhinaus ist gerade durch das Parken entlang des Radfahrstreifens ein enormes Sicherheitsrisiko durch aufgehende Türen gegeben. Deshalb sollte das Parken entlang eines Radfahrstreifens nur dann gestattet sein, wenn ein Längs- oder Schrägparkstreifen markiert ist. Wenn also keine entsprechende Kennzeichnung vorhanden ist, sollte das Parken entlang von

- 4 -

Fahrradstreifen grundsätzlich verboten sein. Die Erfahrung zeigt auch, daß eine generelle Parkerlaubnis entlang von Radfahrstreifen häufig zum Verparken der Radfahrstreifen und damit zu einer Beeinträchtigung der Sicherheit der Radfahrer führt.

§ 24, Abs. (3d)

Dieser Absatz sollte folgendermaßen ergänzt werden: auf Fahrbahnen von Vorrangstraßen mit Gegenverkehr, wenn nicht mindestens zwei Fahrstreifen für den fließenden Verkehr frei bleiben,

Begründung:

In Wohngebieten wird oft versucht, den Kfz-Verkehr durch bauliche Maßnahmen auf eine verträgliche Geschwindigkeit zu reduzieren. Dazu werden z.B. Engstellen geschaffen, die einerseits für den Kfz-Lenker durchaus zumutbar sind, andererseits das Geschwindigkeitsverhalten positiv beeinflussen. Wird in solchen Straßen das Parken gestattet, wird mit einem wesentlich geringeren Aufwand der gleiche Effekt erzielt. Daß sich diese Regelung positiv auf das Verkehrsverhalten auswirkt, zeigt sich bereits jetzt in manchen Straßen, in denen ein Verstoß gegen den § 24 Abs. (3d) nicht geahndet wird.

§ 25a, Einführung von "gebührenpflichtigen Dauerparkzonen"

Begründung:

eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung benötigt das Instrument der "gebührenpflichtigen Dauerparkzonen". Dies ist ein dringendes Erfordernis für eine zukunftsorientierte Parkraumpolitik in Städten. Darüberhinaus entspricht dies der "Kostenwahrheit im Verkehr".

§ 29b, Abs. (4):

Im Rahmen einer Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr sollte der Begriff "starke Gehbehinderung" klar definiert werden, um einen Mißbrauch auszuschließen.

§ 31 Abs. (2):

Der Zusatz "sowie für die Nutzung der Rückseite der in Abs. (1) bezeichneten Einrichtung gemäß § 82 Abs. (3) lit g" soll gestrichen werden. Dasselbe gilt für den Vorschlag, in § 82 Abs. (3) lit g.

Begründung:

Schon heute kämpfen wir mit der Reizüberflutung der Verkehrsteilnehmer im Straßenraum durch Verkehrs- und sonstige Zeichen. Die zusätzliche Nutzung von der Rückseite von Verkehrszeichen für Werbezwecke würde dieser Reizüberflutung Vorschub leisten und somit grundsätzlich gegen die Sicherheit im Verkehr verstoßen. In der Praxis zeigt sich, daß es viel wichtiger ist, gegen eine Überflutung von optischen Reizen im Straßenraum anzukämpfen, anstatt diese durch Werbeflächen zu verstärken. Eine Reihe von Verkehrs-

- 5 -

zeichen wird schon heute auf der Rückseite für weitere Verkehrszeichen genutzt. Die allgemeine werbemäßige Nutzung der Rückseite von Verkehrszeichen würde zu einer Verwirrung führen, vor allem dann, wenn die typischen Verkehrszeichenformen auch auf der Werbeseite erhalten blieben. Der geringe Einsparungseffekt für die Straßenverwaltung steht wohl keineswegs dem Schaden gegenüber, den diese Maßnahme bringen könnte.

§ 38 Abs. (5): Dieser Vorschlag soll gestrichen werden!

Begründung:

Aufgrund der häufigen Rotlichtüberfahrungen in Österreich ist es problematisch, das Rechtsabbiegen der Kraftfahrzeuge bei Rotlicht zuzulassen. Damit würde das Rotlichtüberfahren psychologisch quasi "sanktioniert". Darüberhinaus würde mit dieser Regelung der geradeausquerende Fußgänger- und Radverkehr in einen zusätzlichen Konflikt verwickelt werden.

§ 38 Abs. (6): Grünblinken

Dieser Absatz ist zu streichen.

Begründung:

- Diese Regelung des "Grünblinkens" führt zu überraschenden Reaktionen des Kfz-Lenkens, wenn die Dunkelphase übersehen wird. Dadurch kommt es nachweislich zu Auffahrunfällen.
- Das Grünblinken hat oft einen unerwünschten Beschleunigungseffekt, da die Kfz-Lenker die Grünphase noch erreichen wollen. In der Folge fahren sie mit überhöhter Geschwindigkeit in die Kreuzung ein und werden so zu einem Sicherheitsrisiko für andere Verkehrsteilnehmer (nachweislich erhöhte Unfallhäufigkeit).
- Bei der Lichtsignalsteuerung wurden zunehmend verkehrsabhängige Steuerungen eingerichtet. Gleichzeitig wird versucht, den öffentlichen Verkehr bevorzugt zu behandeln. In diesem Zusammenhang erschwert das "Grünblinken" eine flexible Programmierung der Signalanlage und führt somit manchmal zu einer Verringerung der Leistungsfähigkeit der Kreuzung.
- Österreich ist das einzige Land Europas mit "Grünblinken". Auch im Sinne einer Harmonisierung mit den europäischen Vorschriften ist das Abschaffen des "Grünblinkens" zu empfehlen.

§ 38 Abs. (10):

Der dritte Satz ist wegen Zweideutigkeit zu ändern: 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

- 6 -

§ 43 Abs. (1): Folgende Textänderung wird vorgeschlagen:

Die Behörde hat für bestimmte Straßen oder Straßenstrecken oder für Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes oder für Straßen eines gesamten Ortsgebietes durch Verordnung

Begründung:

Grundsätzlich sollte rechtlich eindeutig geklärt sein, daß auch für ein gesamtes Ortsgebiet Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote u.ä. verordnet werden dürfen (z.B. Tempo-30 ausgenommen Vorrangstraßen).

§ 43 Abs. (2a):

Zur Frage der Ausnahmegenehmigungen von Fahrzeugen der Wohnbevölkerung in Kurzparkzonen ist aus internationaler Sicht und österreichischer Erfahrung folgendes festzustellen: 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. Zusätzlich zur Ausnahmegenehmigung für die Wohnbevölkerung in Kurzparkzonen "dauerzuparken", sollte es auch eine Ausnahmegenehmigung für die Wohnbevölkerung geben, in bestimmten Halteverbotszonen zu parken. Es sollte die Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde sein, im konkreten Fall zu entscheiden, ob der Wohnbevölkerung einer bestimmten Zone eine Ausnahmegenehmigung für Kurzparkzonen und/oder für Halteverbotszonen gegeben wird. Damit könnte man auf die spezifische planerische Situation des Stadtgebietes besser eingehen, wie es sich auch in der Bundesrepublik Deutschland schon heute bestens bewährt hat.

§ 44 Abs. (1):

Folgende Bodenmarkierungen sollten zusätzlich zur Kundmachung von in § 43 bezeichneten Verordnungen in Betracht kommen: Kennzeichnung von Fahrstreifen zur Benützung durch bestimmte Fahrzeugarten, wie Busfahrstreifen und Radfahrstreifen usw.

§ 48 Abs. (5):

Die Anbringung von Verkehrszeichen auf Radwegen (diese sind laut Vorschlag auch Fahrbahn) muß mindestens 2,50 m über dem Radweg erfolgen. Bei Radwegen sollte auch eine linksseitige Anbringung möglich sein. Dies ist häufig aufgrund des geringen Platzes bei Radwegen notwendig.

§ 52, ZI 7f, Fahrverbot für Omnibusse:

Analog zum Zeichen 7a sollte dieses Fahrverbot für Omnibusse auch in Verbindung mit einer Tonnage-Beschränkung und einer Längenbeschränkung möglich sein.

- 7 -

§ 52, ZI 13 bis 17

Für folgende Verkehrszeichen sollte auch das entsprechende Zeichen "Ende" vorgesehen werden:

Zahl 13a	Parken verboten
Zahl 13b	Halten und Parken verboten
Zahl 13c	Wechselseitiges Parkverbot
Zahl 16	Radweg
Zahl 17	Gehweg
Zahl 17a	Geh- und Radweg
Zahl 17b	Reitweg

§ 52, ZI 16 und § 68 Abs. (1):

Die Benützungspflicht von Radwegen und Geh- und Radwegen sollte aufgehoben werden! Sollte die Aufhebung der Benützungspflicht von Radwegen nicht durchsetzbar sein, wird dringend empfohlen, zumindest die Benützungspflicht von Geh- und Radwegen aufzuheben.

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 Straßen unsicher fühlen, und langsam und gemäßigt fahren. Dies würde auch der internationalen Gepflogenheit entsprechen. Jedenfalls stellen sportliche Radfahrer auf Geh- und Radwegen für Fußgänger ein großes Sicherheitsrisiko dar, das durch diese Maßnahme reduziert werden würde.

§ 53 Abs. (1), ZI 2b:

Für den Fall, daß ein Fußgängerschutzweg und eine Radfahrerüberfahrt nebeneinanderliegen, sollte ein eigenes Verkehrszeichen geschaffen werden, das einen Fußgänger und einen Radfahrer nebeneinander zeigt.

Begründung:

Fußgängerschutzwege und Radfahrerüberwege liegen in der Regel häufig nebeneinander. Ein kombiniertes Zeichen würde somit die Zahl der Schilder verringern.

§ 53 Abs. (1), ZI 14a, 15a, 15b, 15c:

Diese Zeichen sind in der StVO so zu ändern, daß sie der RVS 5.213 "Beschilderung und Wegweisung auf Autobahnen" entsprechen. In der Praxis werden diese Zeichen nach der RVS 5.213 aufgestellt.

- 8 -

§ 53 Abs. (1), ZI 24 und § 53, Abs. (1), ZI 25

Die **allgemeine** Freigabe der Benützung von "Straßen für Omnibusse" und "Fahrstreifen für Omnibusse" für Taxis und Omnibusse des Stadtrundfahrten-Gewerbes ist aus folgenden Gründen äußerst problematisch und dient nicht immer der "Leichtigkeit und Flüssigkeit" des Verkehrs. Diese Freigabe sollte von der Behörde für den konkreten Fall vor Ort durch Zusatztafeln entschieden werden, was in der derzeitigen Regelung schon enthalten ist:

Begründung:

Omnibusse des Innendienstes haben an vielen Kreuzungen mit Busfahrstreifen oder Straßen für Omnibusse spezielle elektronische Anmeldevorrichtungen für VLSA, die eine bedarfsgesteuerte Freigabe ermöglichen. Fahrzeuge ohne diese Einrichtung (wie z.B. in der Regel Taxis) bekommen dann keine Freigabe, was zu Problemen und letztlich zu Stau führt.

§ 53 Abs. (1), ZI 25: Fahrstreifen für Omnibusse

In diesem Verkehrszeichen ist ein unmotivierter, senkrechter schwarzer Strich beinhaltet, der zur Verwirrung der Verkehrsteilnehmer wesentlich beiträgt. Dieser Strich soll entfallen. Für dieses Verkehrszeichen sollte ein "Ende-Zeichen" durch ein Busfahrstreifen mit einem schrägen Strich in die StVO aufgenommen werden.

§ 55 Abs. (6):

Dieser Absatz soll durch folgendes ergänzt werden: Hinweise, die keine verbindlichen Charakter im Sinne der StVO haben, können in anderer Farbe gestaltet werden.

Begründung:

Die Praxis zeigt, daß in vielen Fällen zusätzliche Bodenmarkierungen in anderer Farbe zweckmäßig sind (z.B. Kennzeichnung der Kurzparkzonen als Blaue Zonen, sowie Kennzeichnung der Fahrradrouten durch grüne Markierungslinien als optische Führungseinrichtung, Kennzeichnung von Überwegen durch rotflächige Markierung zur Erhöhung der Aufmerksamkeit (dies hat deutlich zur Verringerung von Konfliktfällen geführt) usw.).

Die geplanten Änderungen der Farben Gelb und Weiß sollten derzeit entfallen.

Begründung:

Es wird dringend empfohlen, in der jetzigen Situation keine Änderungen der Farbgebung der Bodenmarkierung vorzunehmen. Dies sollte erst nach einheitlicher Regelung im Rahmen eines allfälligen EG-Beitrittes erfolgen. Die Änderung der gelben Bodenmarkierungsfarbe in eine weiße Farbe bringt keinerlei Sicherheitsgewinn, sondern bedeutet einen enormen Kostenmehraufwand, da viele Markierungen als sogenannte Dauermarkierungen ausgestaltet sind.

§ 76 a, Abs. (2):

Dieser Absatz sollte durch "3. Linienbusse" ergänzt werden.

Begründung:

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

§ 76 c, Geschäftsstraße (sollte neu eingefügt werden):

- (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 10 km/h 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.
- (4) Die Anbringung von Schwellen, Bordsteinen und dergleichen, sowie horizontale bauliche Einrichtungen ist in verkehrsgerechter Gestalt zulässig, wenn dadurch die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gewährleistet wird.

Begründung:

Das Instrumentarium "Fußgängerzone" und "Wohnstraße" reicht nicht für verkehrsberuhigende Maßnahmen aus. Deshalb sollte wie in Holland (Winkerf = 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.

§ 76a, b:

Die für Kfz-Lenker vorgesehene "Schrittgeschwindigkeit" in Fußgängerzonen und Wohnstraßen sollte durch die Angabe von einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h ersetzt werden.

Begründung:

Echte Schrittgeschwindigkeit mit 4 bis 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 notwendig werden, da

- 10 -

es wichtig erscheint, Fußgängerzonen für den Radverkehr vermehrt zu öffnen. Die recht guten Erfahrungen in einzelnen Städten zeigen, daß eine klare Geschwindigkeitsvorgabe mit quantitativen Werten einerseits aufzeigt, was der Gesetzgeber darunter versteht, und andererseits eine Kontrolle und Überwachung nur damit möglich wird.

§ 82 Abs. (3), f: Aufstellung von Müllgefäßen auf Gehsteigen ist zu streichen.

Begründung:

Grundsätzlich ist das Aufstellen von Müllgefäßen auf Gehsteigen keine gute Lösung, wie es die Praxis zeigt: Viele Gehsteige werden durch Müllgefäße enorm eingeengt, blinde Personen werden in ihrer Gehlinie entlang der Hausmauer behindert, Kinderwägen und Rollstuhlfahrer haben vielfach nicht mehr genügend Platz, um Müllgefäße auf dem Gehsteig passieren zu können. Darüberhinaus führen diese aufgestellten Müllgefäße im öffentlichen Straßenraum zur starken Verunreinigung, vor allem bei windigem Wetter (Altpapier).

Grundsätzlich ist der öffentliche Verkehrsraum nicht der geeignete Ort für Müllgefäße. Diese sollten in den Häusern untergebracht werden, was auch zu einer sorgfältigeren Mülltrennung führen würde. Eine Befreiung von einer Bewilligung würde eine Kontrolle noch mehr erschweren.

§ 82 Abs. (3), g ist zu streichen, siehe Begründung § 31 Abs. (2)

§ 84 Abs. (2) ist in der geltenden Fassung zu belassen, siehe Begründung § 31 Abs. (2)

Anmerkungen zum Problemkreis "Vorrangverhältnisse für den Radverkehr":

Zusammenfassende Stellungnahme zum Problemkreis Vorrangverhältnisse des Radverkehrs:

1. Radfahrstreifen, Radwege und Geh- und Radwege sind grundsätzlich als Teil der Fahrbahn einzustufen. Das heißt, daß ein Radfahrer gleichberechtigt zum fließenden Verkehr gehört. Dies bedeutet, daß sich ein Radfahrer nach denselben Regeln verhalten muß, gleichgültig ob er sich
 - im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn
 - auf einem Radfahrstreifen als Teil der Fahrbahn
 - auf einem Radweg oder Geh- und Radweg (= Fahrbahn) bewegt.
2. Dies führt zu eindeutigen Vorrangregelungen, die folgendes bedeuten:
 - Im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr gelten für den Radfahrer die normalen Vorrangregeln.
 - Der Radfahrer auf einem Fahrradstreifen muß sich an die normalen Vorrangregeln halten; das bedeutet: möchte er den Fahrstreifen wechseln, z.B. zum Einordnen, so

- 11 -

muß er sich nach § 11 verhalten. Diese Regelung entspricht den "natürlichen Verhaltensweisen" im Straßenverkehr: Ein Radfahrer auf der Vorrangstraße hat gegenüber dem Querverkehr Vorrang, beim Einbiegen muß er dem geradeaus fahrenden Verkehr oder querendem Fußgänger Vorrang geben.

- Befindet sich der Radfahrer auf einem Radweg, der entlang einer bevorrangten Straße führt, so ist er ebenso im Vorrang, wenn er seine Richtung im Kreuzungsbereich nicht ändert. Es obliegt der Behörde, aufgrund der Sichtweiten dem Radweg gegebenenfalls deutlich einen Nachrang durch das Zeichen "Vorrang geben" oder "Stop" zu verordnen. Diese Regelung entspricht auch dem internationalen Straßenverkehrsrecht.
- Mündet ein Radweg weit entfernt von einer Kreuzung in die Fahrbahn ein, so ist, wenn nötig, dem Radweg durch die Behörde mit dem Zeichen "Vorrang geben" oder "Stop" sowie bei einer normalen Kreuzung der Nachrang zu verordnen.
- Eine generelle Nachrangregelung für Radfahrer, die von "Radfahranlagen" in die Fahrbahn einmünden, ist weder aus Sicherheitsgründen noch verkehrspolitischen Gründen zweckmäßig und trägt vor allem bei Radfahrstreifen zur Verwirrung bei.

3. Wenn der Fahrradstreifen bzw. Radweg im Kreuzungsbereich Vorrang hat, so soll er gegebenenfalls durch eine Markierung eines Fahrradstreifens mit Leitlinie über den Kreuzungsbereich "optisch bevorrangt" geführt werden. Dies bedeutet, daß in der Bodenmarkierungsverordnung § 20 insoferne zu ändern ist, daß die Blockmarkierung nur für den Fall einer Radfahrüberfahrt vorzusehen ist.

Eine Radfahrüberfahrt ohne Lichtzeichen soll nur in ganz speziellen Fällen angeordnet werden, wenn z.B. eine Radroute eine Nebenstraße quert und aus Sichtgründen eine reduzierte Radfahrerannäherungsgeschwindigkeit notwendig ist. Die derzeitige Praxis in Österreich hat gezeigt, daß die Blockmarkierung bei allen Radwegen, die nach einer Kreuzung fortgesetzt werden, angebracht wird. Das Verkehrszeichen "Radfahrerüberfahrt" wird aber nur ganz selten angebracht, weil es in vielen Fällen nicht zweckmäßig ist. Dies ist für den Radfahrer sehr irreführend, da er vom Radweg kommend keinen Hinweis hat, ob es sich um eine "echte" Radfahrerüberfahrt oder nur um eine Blockmarkierung im Sinne der Bodenmarkierungsverordnung handelt. Dieser Punkt führt zu erheblichen Unsicherheiten und soll eindeutig geregelt werden.