

KURATORIUM
FÜR VERKEHRS
SICHERHEIT



An
das Präsidium des Nationalrates
Parlament
Dr. Karl Renner Ring
1010 Wien

66	-GE/10	91
Datum: 7. OKT. 1991		
10. OKT. 1991		

Wlf
A. Klamminger

Betrifft: Stellungnahme zum Entwurf einer 18. StVO-Novelle

Sehr geehrter Herr Präsident!
Sehr geehrte Damen und Herren!

Erlauben Sie uns, wie vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr ersucht wurde, 25 Kopien unserer diesbezüglichen Stellungnahme zu übersenden.

Bei der Gelegenheit wollen wir uns auch bei Ihnen dafür entschuldigen, daß aufgrund des Umfangs und der Brisanz gewisser Themen des Novellenentwurfes unsere Begutachtung nicht termingerecht beendet werden konnte. Wir ersuchen, unsere Stellungnahme dennoch zu berücksichtigen.

Mit bestem Dank und freundlichen Grüßen

Mag. Wolfgang Leidwein

Mag. Wolfgang Leidwein
(Leiter des Rechtsbüros)

Beilage: 25 Kopien

KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT

A-1031 Wien, Ölzeltgasse 3, Postfach 190, Telefon: 0222/71 7 70-DW oder 0, Telefax: 0222/71 7 70-9, Teletex: 32 22 195
Bankverbindungen: Volksbank Wien-Mitte Kto.-Nr. 00225773001, Creditanstalt-Bankverein Wien Kto.-Nr. 66/20561/00

**KURATORIUM
FÜR VERKEHRS
SICHERHEIT**

An
das Bundesministerium für
öffentliche Wirtschaft und Verkehr
Zu Händen Herrn Sektionsleiter
Rat Dipl.-Ing. Günther Hanreich

Radetzkystraße 2
1031 Wien

Zur Zl.: 160.002/14-I/6-91

Wien, am 16.9.1991
D/RW/wl/stellgn.18

Betrifft: Stellungnahme zum Entwurf einer 18. StVO-Novelle

Sehr geehrter Herr Sektionsleiter!
Sehr geehrte Damen und Herren!

Das Kuratorium für Verkehrssicherheit begrüßt insgesamt den vorliegenden umfangreichen Entwurf und gibt zu den Punkten, denen nicht (nicht vorbehaltlos) zugestimmt werden kann, nachstehende Stellungnahmen ab. Dabei beziehen wir uns in erster Linie auf Ihren Entwurf, erlauben uns aber auch, in diesem Zusammenhang nochmals auf einzelne unserer gesammelten Vorschläge hinzuweisen, die wir Ihnen anlässlich der Erstellung Ihres Entwurfes unterbreitet haben.

Zu Pkt. 1 (§ 2 Abs. 1 Z. 7; Definition Radfahrstreifen):

Ähnlich wie wir es für die entsprechende Kenntlichmachung von Anfang und Ende von Radwegen angeregt haben, sollen nunmehr Anfang und Ende sowie der Verlauf von Radfahrstreifen durch rechtlich verankerte Bodenmarkierungen hervorgehoben werden.

KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT

A-1031 Wien, Ölzeltgasse 3, Postfach 190, Telefon: 0222/71 7 70-DW oder 0, Telefax: 0222/71 7 70-9, Teletex: 32 22 195
Bankverbindungen: Volksbank Wien-Mitte Kto.-Nr. 00225773001, Creditanstalt-Bankverein Wien Kto.-Nr. 66/20561/00

Der Umwelt zuliebe Biotop 3 Kategorie A.

Wobei aber leider nicht definiert ist, wann ein Radfahrstreifen endet. - Hört er vor der nächsten querenden Fahrbahn auf, wird er durch eine vorhandene Radfahrüberfahrt "fortgesetzt" (wie ja auch ein sonstiger Fahrstreifen an einer Kreuzung weiter existiert) oder findet er sein Ende regelmäßig erst dann, wenn er in die sonstige Fahrbahn mündet bzw. sie kreuzt, ohne daß er in unmittelbarer Nähe eine "Verlängerung" findet? Bei zweckbetonter Auslegung des Begriffes Ende ist der letzten Auffassung der Vorzug zu geben, was aber in der Praxis dazu führen müßte, daß man den Radfahrstreifen etwa auch auf Kreuzungen weiter (mit Leitlinien od. ä.) markieren muß.

In der Definition oder in den in § 68 festgelegten Verhaltensvorschriften (auch) auf Radfahrstreifen sollte man festhalten, daß ein Radfahrstreifen (analog zur Nebenfahrbahn, § 8 Abs. 1)) nur "in der dem zunächst gelegenen Fahrstreifen der Hauptfahrbahn entsprechenden Fahrtrichtung" befahren werden darf.

Pkt. 2 (§ 2 Abs. 1 neue Z. 7a; Definition Mehrzweckstreifen):

Es freut uns, daß unser Vorschlag zur Einführung dieses neuen "Sonderfahrstreifens" aufgenommen wurde. Dieser soll in erster Linie dem Radverkehr zur Verfügung stehen, jedoch fallweise auch dem übrigen Verkehr dienen. In der Definition oder allenfalls in im § 68 festzulegenden Vorschriften über das Verhalten auf Mehrzweckstreifen sollte man festhalten, daß dieser (analog der Nebenfahrbahn, § 8 Abs. 1)) nur "in der dem zunächst gelegenen Fahrstreifen der Hauptfahrbahn entsprechenden Fahrtrichtung" befahren werden darf.

Darüberhinaus sind auch weitergehende Verhaltensanforderungen für Radfahrer (etwa eine zu normierende, hier sinnvolle Benützungspflicht in § 68 Abs. 1), aber speziell für sonstige Fahrzeuglenker dringend notwendig, um den zeit- bzw. ortsweisen Mischverkehr auf dem Mehrzweckstreifen gefahrlos abwickeln zu können. Dabei muß statt der sehr vagen "besonderen Rücksichtnahme" gegenüber Radfahrern auf diesem Streifen in erster Linie festgehalten werden, daß diese von anderen Fahrzeuglenkern weder gefährdet noch behindert werden dürfen. - Vor allem hinsichtlich Überhol-

oder Einordnungs- und Einbiegevorgängen, bei denen der Mehrzweckstreifen (erlaubtermaßen) von anderen Fahrzeugen mitbenutzt wird. Wir regen an, daß in den betreffenden Bestimmungen (§§ 11 und 12; §§ 15 bzw. 16) geeignete "Rahmenbedingungen" für die Mitbenützung des Mehrzweckstreifens festgelegt werden. Nicht zuletzt muß auch durch entsprechende Halte- und Parkbestimmungen normiert werden, daß der Mehrzweckstreifen nicht zum Abstellen von Fahrzeugen verwendet werden darf (Ergänzung in § 24 Abs. 1 lit. k) und daß (bei Vorhandensein von mehr als einem Fahrstreifen bzw. einer Fahrstreifenbreite für den Verkehr in der gleichen Fahrtrichtung neben dem Mehrzweckstreifen) das erlaubte Abstellen eines Fahrzeuges (analog zum Radfahrstreifen in § 23 Abs. 2) neben diesem zu erfolgen hat.

Insgesamt ist auch offen, ob der Mehrzweckstreifen (nicht zuletzt praktisch gesehen wegen seiner Ähnlichkeit mit Radfahrstreifen, insbesondere nach der geplanten Änderung der Bodenmarkierungen) als Radfahranlage im Sinne des Entwurfes mit all seinen Konsequenzen zu gelten hat. Wir gehen auf jeden Fall davon aus, daß es auch im Anschluß an einen Mehrzweckstreifen möglich ist, eine Radfahrerüberfahrt anzulegen.

Aufgabe einer grundlegenden Novelle der Bodenmarkierungsverordnung wird es u.a. auch sein, eine geeignete Form der Kennzeichnung dieses Mehrzweckstreifens zu finden, die sich (nach der Umstellung auf ausschließlich weiße Bodenmarkierungen) deutlich von der eines Radfahrstreifens/Radweges oder der Markierung bei Ausnahmen in Einbahnstraßen abhebt.

Pkt. 3 (§ 2 Abs. 1 Z. 8; Definition Radweg):

Wir bestehen darauf, bei der Definition des Radweges auf den Bezug auf Gehsteige oder deren Teile zu verzichten, da dies bloß eine nicht wünschenswerte Entwicklung der Radfahranlagenplanung widerspiegelt und zu deren Förderung beitragen könnte.

Abgesehen davon, daß ein Radweg begrifflich nicht zugleich ein Gehsteig sein kann, sondern bloß ein solcher (ehemaliger, jetzt) umgewidmeter Teil der Straße, der im Grunde für den Fußgänger

bestimmt sind, sollte man der mißliebigen Tendenz, dem Radverkehr (entgegen der diesbezüglichen neuen verkehrstechnischen Entwicklungen) abseits der Fahrbahn auf Kosten der Fußgänger Verkehrsraum für Radfahrer bereitzustellen, nicht im Gesetz Vorschub leisten.

Pkt. 4 (§ 2 Abs. 1 Z. 11a; Definition Geh- und Radweg):

Hier trifft im Gegensatz zu oben in Pkt. 3 Gesagtem die Begriffsbeschreibung zu. Dessen ungeachtet treten wir auch hier dafür ein, daß die Zusammenlegung der Verkehrswege für Radfahrer und Fußgänger (speziell auf gemischt zu benützenden) Geh- und Radwegen in der Praxis die Ausnahme darstellen sollte.

In diesem Zusammenhang fordern wir weiterhin generell für Radwege und Geh- und Radwege, aber speziell für letztere, die Abschaffung der Benützungspflicht. Andererseits regen wir, eventuell in § 68 aufzunehmende, besondere Verhaltensnormen für Radfahrer (als Ausdruck des "Vorrangs" für Fußgänger) auf dieser Radfahranlage an. Demnach sollte festgehalten werden, daß (gemäß § 20) ein Geh- und Radweg (auf jeden Fall bei gemischter Benützung) nur mit einer den Gegebenheiten angepaßten, jeweils unter Rücksicht auf die dort (sich rechtmäßig) befindlichen Fußgänger (bis herunter auf Schritt-Tempo) reduzierten Geschwindigkeit befahren werden darf, wobei dabei Fußgänger weder behindert noch gefährdet werden dürfen. Beim Vorbeifahren an bzw. Überholen von Fußgängern ist zu diesen ein entsprechender (ausreichender) Sicherheitsabstand einzuhalten.

Pkt. 5 (§ 2 Abs. 1 neue Z. 11b; Definition Radfahranlage):

Wie oben unter Pkt. 2 angemerkt, sollte unter Berücksichtigung der rechtlichen Konsequenzen geprüft werden, ob nicht naheliegenderweise auch der neu geplante Mehrzweckstreifen als Radfahranlage gelten soll.

Durch die (von unserem Vorschlag abweichende) Subsumtion (auch) der Radfahrerüberfahrt in diesen neuen Oberbegriff, die für die einfachere Neuregelung der Vorrangverhältnisse nach § 19 Abs. 6a ihre Berechtigung haben mag, geht leider die Möglichkeit verloren, den "Wust" der Aufzählung von: "Radfahrstreifen, Radwege, Geh- und Radwege" im Gesetz durchgehend durch den diesbezüglichen Sammelbegriff zu ersetzen.

Pkt. 6 (§ 2 Abs. 1 Z. 17; Definition der Kreuzung):

Es ist lange unser Anliegen, mit einer näheren Definition der Kreuzung auch endlich den Begriff "Kreuzungsbereich" im Gesetz darzulegen. Jedoch führt die geplante Abstellung auf die Schnittpunkte der **Straßenränder** (also im verbauten Gebiet regelmäßig der Baufluchtlinien) nicht in jedem Fall zweifelsfrei zu einem zweckmäßigen "Ergebnis". Auch sei darauf hingewiesen, daß für Zwecke der Straßenunfallstatistik (davon abweichend) auch die Verkehrsfläche 20 m im Anschluß an den Schnittpunkt der **Fahrbahn**ränder in dieser Hinsicht als "Kreuzungsbereich" angesehen wird.

Pkt. 7 (§ 2 Abs. 1 Z. 21; Definition des Fuhrwerks):

Die geplante Klassifizierung von Kraftfahrzeugen mit nicht zum Verkehr zugelassenen Anhängern wird von uns unter Berücksichtigung der entsprechenden praktischen Verhältnisse abgelehnt. Mit derartigen Anhängern, die vor allem im landwirtschaftlichen Bereich häufig Verwendung finden, werden mit modernen Zugfahrzeugen selbst mit mittlerer Beladung Geschwindigkeiten erreicht und gefahren, die sich durchschnittlich zwischen 30 und 40 km/h bewegen. Aus diesem Grund und in Vergleich mit "echten" (bis zu 10 km/h "schnellen") Fuhrwerken, auf die ja entsprechende Verhaltensnormen (z.B. und vor allem Ausnahmen vom Überholverbot!) zugeschnitten sind, sprechen wir uns gegen diese Neuregelung aus.

Pkt. 8 (§ 3 neuer Abs. 2; Vertrauensgrundsatz):

Die Anführung von Verhaltensmaßregeln (wie es auch in § 29a bislang schon ansatzweise der Fall war) für Situationen, in denen der Vertrauensgrundsatz gegenüber gewissen anderen Verkehrsteilnehmern nicht (mehr) angewendet werden kann/darf, ist zu begrüßen.

Die Verringerung der Fahrgeschwindigkeit (wie in § 29a und bei Annäherung an einen Schutzweg) sollte hier generell verpflichtend sein; eine vorgeschlagene weitere Pflicht zur "Bremsbereitschaft" bedürfte einerseits einer näheren Definition, umgekehrt aber einer darüberhinausgehenden Ergänzung, sodaß man festlegen müßte: "Der Lenker eines Fahrzeuges hat sich insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch besonders aufmerksame Beobachtung dieser Personen so zu verhalten, daß eine Gefährdung dieser Personen (nach menschlichem Ermessen) ausgeschlossen ist. Er hat, wenn es wegen des nicht einschätzbaren weiteren Verhaltens dieser Personen erforderlich erscheint, vor diesen Personen anzuhalten."

Wir haben im letzten Satz (anders als im geltenden § 29a Abs.1) bewußt nicht die Anhaltepflicht nur gegenüber die Fahrbahn überquerenden (bzw. auf dieser befindlichen) Personen formuliert, da auch gegenüber diesen Personen (v.a. Blinden, Betrunkenen) besondere Vorsicht geboten ist, wenn sie sich etwa (noch) am Gehsteig befinden und nicht zweifelsfrei ausgeschlossen werden kann, daß sie die Fahrbahn sogleich betreten oder überqueren wollen.

Pkte. 9 bis 11 (§ 5; Besondere Sicherungsmaßnahmen gegen Beeinträchtigung durch Alkohol): hiebei beziehen wir uns auf die Gliederung des geplanten § 5

Vorausschickend wollen wir anregen, entsprechend der bisherigen Gesetzeslage, in dieser Bestimmung die Überschrift des § 5 um die am Ende anzufügenden Worte "oder Suchtgift" und die erwähnte 'Beeinträchtigung' um die einzufügenden Worte "der Fahrtüchtigkeit" zu ergänzen. Damit wird dieser (zunehmenden) Art der Beeinträchtigung wie in der Novelle auch nochmals festgehalten, auch plakativ der gleiche Stellenwert wie dem Problem der Alkoholisierung beigemessen. Somit lautet die neue Überschrift: "Besondere Sicherungsmaßnahmen gegen die Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit durch Alkohol oder Suchtgift".

Abs. 2: Es entspricht auch unserer Forderung, im Gesetz klarzustellen, daß eine sogenannte "Minderalkoholisierung" unter dem gesetzlich festgelegten Grenzwert zu einer Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit (um die es ja in dieser Bestimmung auch der Überschrift nach geht) führen kann. Selbst bei Erreichen (geschweige denn bei Überschreiten) der 0,8 Promille liegt nach wissenschaftlichen Erkenntnissen bereits eine schwere (!) Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit vor, was an geeigneter Stelle auch im § 5 festgehalten gehörte.

Abs. 3: Mit dieser neuen Regelung wird ein langgehegter Wunsch des KfV endlich Wirklichkeit. Die wegen ihrer Präventivwirkung notwendigen und zweckmäßigen Planquadrat-Kontrollen von Fahrzeuglenkern auf eine mögliche Alkoholisierung hin werden damit durchführbar.

Für den Fall der Vorführung von Lenkern wäre die bisher schon umstrittene Frage zu klären, wem sie vorgeführt werden sollen bzw. wohin sie zwecks Alkomatuntersuchung (z.B.: nur zum nächstgelegenen vorhandenen Gerät) gebracht werden dürfen.

Abs. 4: Positiv vermerken wir hier die (nunmehr vorbehaltlos) verankerte Gleichwertigkeit von Atemalkoholmessung und Blutuntersuchung. Mögliche Bedenken, daß die Gleichsetzung der im Abs. 2 nur einer gesetzlichen Fiktion entspricht, die Werte selbst tatsächlich nicht identisch sind (da 0,4 mg/l Atemalkoholkonzentration mehr als 0,8 g/l Blutalkoholgehalt entsprechen) sind damit zu zerstreuen, daß ja der Grenzwert

des Alkomats als "der" Standarduntersuchung günstiger als der gleichgesetzte Blutalkoholwert ist. Zudem liegen die sonstigen Vorteile der Verwendung des Alkomats verglichen mit der schwierigen und langwierigen Ermittlung der Blutalkoholkonzentration auf der Hand: mit einem geeichten, regelmäßig gewarteten und justierten Gerät wird nach einer bestimmten wissenschaftlichen Methode und in einem geregeltem technischen und praktischen Ablauf unmittelbar nach der Anhaltung (somit frühestmöglich sowie an Ort und Stelle oder in leicht erreichbarer Entfernung) ohne Eingriff in die körperliche Integrität eine (objektivierte) Untersuchung vorgenommen, deren Ergebnis dem untersuchten Lenker und dem Straßenaufsichtsorgan bekannt sind, worauf letzterer seine weitere rechtliche Vorgangsweise (auch zugunsten eines somit nachweislich nicht entsprechend Beeinträchtigten, dem ohne Vorliegen des Ergebnisses im Zweifelsfall vorsorglich die Weiterfahrt verboten bzw. der Führerschein vorläufig abgenommen wird) entsprechend abstellen kann.

Abs. 8: Auch im Zusammenhang mit dem im Abs. 4 festgelegten Prinzip, außer im Falle dagegensprechender medizinischer Gründe regelmäßig und in jedem Fall eine Atemalkoholuntersuchung durchzuführen, regen wir an, daß in den damit normierten Ausnahmefällen es in Hinkunft auch möglich wird, bewußtlose Personen, die vermutlich unter Alkoholbeeinträchtigung einen Verkehrsunfall verursacht haben, einer Blutuntersuchung zu unterziehen. Sollte dies nicht ohnedies aus der Neuformulierung der (Duldungs-) Pflicht, sich Blut abnehmen zu lassen, abgeleitet werden können (dem steht aber möglicherweise der Begriff "Vorführung" entgegen), schlagen wir für diese Fälle, aber auch für tödlich Verunglückte (die denselben Voraussetzungen entsprechen) eine obligatorische Blutuntersuchung vor, in einer Form, die den Menschenrechtsbestimmungen entspricht und wie sie im demokratischen Rechtsstaaten sonst auch vorgesehen ist. Hintergrund dafür ist, daß es durch die nicht umfassende Untersuchung aller (in der Schweiz und der BRD an einem Unfall mit Personenschaden auch nur beteiligten!) in einen Unfall ursächlich verwickelten Fahrzeuglenker, eine hohe Dunkelziffer bezüglich Alkoholbeeinträchtigung gibt.

Vergleiche mit den beiden erwähnten Ländern mit strengeren Bestimmungen lassen vermuten, daß in durchschnittlich einem Viertel der Verkehrsunfälle mit Toten, die Beeinträchtigung durch Alkohol (mit) Ursache für den fatalen Ausgang war.

Abs. 12: Da auch eine relativ große Dunkelzahl von durch Suchtgift beeinträchtigten Fahrzeuglenkern vermutet werden kann, ist jede Maßnahme analog der Sicherung gegen alkoholisiertes Lenken zu begrüßen. Aber die Art der Untersuchung (statt Alkomat die Vorführung zum Amtsarzt) muß ähnlich wirksam und ausreichend beweissichernd sein wie die bei Alkoholisierten. Daher schlagen wir in den Fällen der vermuteten Beeinträchtigung durch Suchtgift auch zwingend eine Harnuntersuchung vor, die (übrigens auch bei Beeinträchtigung durch Medikamente) einzig Aufschluß über den Grund der nicht durch Alkohol bedingten (schweren) Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit geben kann. Diese Form der einschlägigen bzw. auch sonst subsidiären Untersuchung bzw. Beweissicherung ist auch in den Fällen der Kombination von (Minder-)Alkoholisierung mit der Einnahme von (beeinträchtigender) Medikamenten zweckmäßig.

Abschließend zum Themenschwerpunkt Alkohol der Novelle wollen wir nochmals unsere Forderung nach Einführung der sich europaweit bald einheitlich abzeichnenden 0,5 Promillegrenze deponieren. Wie Forschungen ergeben haben, liegt bei einem Blutalkoholspiegel von 0,8 Promille im Regelfall wie erwähnt, bereits eine schwere Beeinträchtigung vor. Dabei kann als Gegenargument nicht der Einwand zählen, daß der durchschnittliche Promillewert der bei Alkoholkontrollen untersuchten Fahrzeuglenker häufig weit über 0,8 Promille liegt und es daher (vorerst) geboten erscheint, die Respektierung dieses "Limits" zu erreichen. Dabei handelt es sich nämlich um einen Trugschluß: man kann nicht bei Abschätzung der Wirksamkeit der neu einzuführenden 0,5 Promillegrenze von der bestehenden Gesetzeslage ausgehen, die ein kontrollierendes Einschreiten der Straßenaufsicht erst bei einer entsprechenden Auffälligkeit zuläßt. Diese Voraussetzung bringt es natürlich mit sich, daß man nur durch Alkohol schwerst beeinträchtigter Lenker "habhaft" wird und man so einen sehr hohen Durchschnittswert

erreicht. Mit der künftigen Regelung routinemäßiger Alkoholkontrollen wird es möglich sein, auch Alkoholisierungsgrade unter der bereits offensichtlichen Beeinträchtigung festzustellen, womit sich natürlich der Promillepegel im Schnitt deutlich senken wird.

Leider nicht berücksichtigt wurde ebenfalls unsere vorgebrachte Forderung, für Kraftfahrer "mit erhöhter Lenkerverantwortung" (aufgrund der besonderen Art des Fahrzeuges oder etwa bei der Beförderung einer großen Zahl von Personen etc.) künftig, wie im KFG für Fahranfänger in der Probezeit vorgesehen, ein absolutes Alkoholverbot zu normieren.

Pkt. 12 (§ 7 Abs. 1; Allgemeine Fahrordnung):

Gegen die Ausweitung der Kriterien um die eigene Gefährdung im Interesse der Radfahrer gibt es keine Einwände. Vielmehr stellt es einen wünschenswerten weiteren rechtlichen Ansatz für unsere Empfehlung dar, bei Vorhandensein (auch abgestellter) Fahrzeuge seitlich (insbesondere rechts) des Radfahrers, in der Mitte des (in der Regel 2,5 m breiten) Fahrstreifens zu fahren.

Pkt. 13 (§ 7 Abs. 3):

Gegen die Regelung, daß auch einspurige Kraftfahrzeuge nebeneinanderfahren dürfen, gibt es aus der Sicht der Verkehrssicherheit keine groben Bedenken. Auch hier gilt, daß (speziell der Lenker eines motorisierten einspurigen Fahrzeuges aufgrund seiner erreichbaren Geschwindigkeiten) "Anspruch" auf die Benützung eines (ganzen) Fahrstreifens hat.

Was die Diktion der Bestimmung betrifft, so ist das Verbot, die Fahrbahnmitte beim Nebeneinanderfahren außer in Einbahnstraßen nicht überfahren zu dürfen, auch bei Vorhandensein von insgesamt drei markierten Fahrstreifen, wobei zwei in Fahrtrichtung des nebeneinanderfahrenden Lenkers führen, "nicht zielführend".

Pkt. 14 (§ 7 Abs. 5):

Bei Studium des Wortlautes der geplanten Neuregelung und Vergleich mit den in der Erläuterung erklärten Hintergründen ergab sich für uns eine gewisse Diskrepanz, die vielleicht auf die Art der Einschlebung zurückzuführen ist. Denn durch diese verliert der letzte Satz seinen (bisherigen) direkten Bezug auf den ersten. Wir ersuchen um eine Formulierung, die eine deutliche Regelung im Sinne der Erläuterungen trifft.

Inhaltlich unterstützen wir die auch von uns getragene fallweise Verzichtbarkeit der (zusätzlichen) Kennzeichnung durch Bodenmarkierungen.

Pkt. 15 (§ 9 Abs. 2; Verhalten bei Bodenmarkierungen):

Wir begrüßen die (auch) von uns geforderte Verbesserung der Rechtssituation für Fußgänger am Schutzweg. Gilt ohnehin generell auf der Fahrbahn der "Vorrang" des Fahrzeugverkehrs (siehe § 76), der nur beim Ein- und Aussteigen in Straßenbahnen und Haltestellen und eben beim Schutzweg durchbrochen war, stellt die Neuregelung für den Bereich dieser Querungshilfe Fußgänger und Fahrzeuglenker ebenbürtig auf eine Stufe. Einem Fußgänger ist an dieser Stelle somit vergleichsweise der gleiche "Vortritt" einzuräumen, wie dem Fahrzeugen im Querverkehr angesichts des Zeichens "Vorrang geben". Das gleiche gilt im Falle einer Radfahrerüberfahrt für bzw. gegenüber Radfahrern, wobei Bendenken in Richtung unvergleichlich größerer Annäherungsgeschwindigkeiten (speziell bezogen auf Radfahrer, auf diese Querungshilfen erst zufahren) mit dem Hinweis auf die dort geltende Höchstgeschwindigkeit und die technischen Richtlinien (Sichtverhältnisse, Tempobremsen etc.) zerstreuen kann, denen die Radfahrerüberfahrten entsprechen müssen. Eine Benützungspflicht der Radfahrerüberfahrt (ähnlich wie sie für Fußgänger bezüglich Schutzwegen in § 76 Abs. 6 normiert ist,) wäre zu überlegen.

Positiv vermerken wir die diversen (auch von uns direkt nach Inkrafttreten der 15. StVO-Novelle beantragten) neu getroffenen Regelungen bezüglich der Verhaltensanforderungen von Kraftfahrern

gegenüber den Benützern von Radfahrerüberfahrten analog den Vorschriften bezüglich Schutzwegen.

Um den (nun erweiterten) Schutz von Fußgängern und Radfahrern bei Benützung ihrer ungeregelten Querungshilfen auch bei Dunkelheit oder witterungsbedingt schlechten Sichtverhältnissen gewährleisten zu können, kommt ihrer optischen Kenntlichmachung, insbesondere, der (künftig häufigeren) Verwendung des gelb blinkenden Lichts (§ 56 Abs. 3), aber auch der Straßenbeleuchtung an diesen Stellen besondere Bedeutung zu.

Wir treten zu der Sicherung der Schutzwege dafür ein, daß in § 56 (Schutzwegmarkierungen) die Pflicht zur Installierung des gelben Blinklichts bei Vorliegen entsprechender Verkehrsverhältnisse (eine höhere Geschwindigkeit als 50 km/h erlaubt, überbreite Fahrbahn, meist dichter Verkehr, schlechte Erkennbarkeit der Querungshilfe bei Dunkelheit etc) ein. In diesen Fällen, jedoch unbedingt bei Schutzwegen oder Radfahrüberfahrten, die nur durch entsprechende Hinweiszeichen gekennzeichnet sind, ist festzulegen, daß sie durch Straßenlaternen ausreichend (besser noch: "besonders", also besser als die übrige Fahrbahn) zu beleuchten sind.

Zwecks besserer psychologischer Akzeptanz der Schutzweg-Bodenmarkierung schlagen wir nochmals vor, den sog. "Zebrastreifen" an seinen beiden Längsseiten, also quer zur Fahrtrichtung des Fahrzeugverkehrs, durch je eine weiße ununterbrochene Linie die Wirkung einer optischen "Barriere" zu verleihen.

Pkt. 18 (§ 17 Abs. 2):

Wir halten eine solche Gleichstellung der Busse im Schienenersatzverkehr für durchaus gut, gehen aber insgesamt einen Schritt weiter, indem wir bei Haltestellen in der Straßenmitte für die Dauer des Aufenthalts des öffentlichen Verkehrsmittels zum Schutz der Passagiere dort ein absolutes Vorbeifahrverbot fordern (was durch bautechnische Maßnahmen, - Vorziehen des Gehsteiges, - bereits vielfach bewirkt wird).

Pkt. 19 (§ 17 neuer Abs. 2a):

Diese Regelung wird von uns vollinhaltlich unterstützt. Wir regen aber an, die nur durch legislative Verweise ausgeführten Voraussetzungen für die Befolgung der neuen Pflicht in der neuen Bestimmung ausdrücklich anzuführen. Wichtige Aufklärungsarbeit wird nötig sein, um den Fahrzeuglenkern nicht nur über die Einführung dieser Bestimmung, sondern auch über deren Umfang zu informieren. Da sich das Vorbeifahren anders als das Überholen definitionsgemäß nicht nur auf in Fahrtrichtung des Vorbeifahrenden stillstehende Fahrzeuge bezieht, hat demnach auch der Gegenverkehr vor einem haltenden "Schulbus" (aber auch vor, als Schülertransport gekennzeichneten "Kleinbussen" im Sinne des § 106 Abs. 6 KFG) anzuhalten, was bei Vorhandensein von mehr als einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung zu Problemen führen kann. In diesem Zusammenhang wäre bei einer KFG-Novelle zu überlegen, ob die Kennzeichnung dieser Fahrzeuge, speziell durch eigene Warnleuchten nach dem Muster des amerikanischen "School-bus" erfolgen sollte (d.h. je zwei gelbe große Blinkleuchten, die nach vorne und nach hinten wirksam sind) verbessert werden sollte.

Pkt. 22 (§ 19 neuer Abs. 6a):

Der generelle Nachrang von Radfahrern, indifferenziert von welcher Radfahranlage sie kommen, entspricht leider nicht unserer Anregung. Wir plädierten (übrigens ausgehend von der Abschaffung der Benützungspflicht für Radwege und Geh- und Radwegen, nicht von Radfahrstreifen) für den Nachrang der Radfahrer, die von (neu zusammengefaßten) Radfahranlagen, jedoch nicht von Radfahrstreifen kommen. Denn diese befinden sich auf der Fahrbahn, im Fließverkehr; - ihr Einordnen in den übrigen Verkehr am Ende des Radfahrstreifens stellt vielmehr einen Fahrstreifenwechsel dar, der nicht ausschlaggebend dafür sein sollte, daß sie Einbiegenden oder speziell dem Querverkehr gegenüber Vorrang einräumen müssen. Allein "tröstlich" an dem augenscheinlichen "Rückschritt" gegenüber der bisherigen (zum Teil jedoch unklaren) Vorrangregelung für Radfahrer ist, daß sie nicht (wieder) als Teil des ruhenden Verkehrs angesehen werden, somit Vorrang zumindest gegenüber diesem (weiter) genießen. In der Praxis wird bei

Inkrafttreten der Regelung des Entwurfes darauf Wert zu legen sein, daß Gegebensein der gesetzlichen Voraussetzungen/Verpflichtung zur "Bevorrangung" des Radverkehrs bei Kreuzung mit dem übrigen Verkehr vermehrt von der Anbringung von Radfahrerüberfahrten Gebrauch gemacht wird.

Pkt. 23 (§ 19 Abs. 8):

Bei der insgesamt theoretisch sinnvollen Regelung stellt sich das auf die Praxis bezogene Problem, in welcher Form die Verständigung erfolgen muß, damit das gewollte Einräumen des Vorranges dem "Benachrangten" gegenüber eindeutig erkennbar wird. Eine nähere Normierung der Verständigungsart erscheint nicht möglich. Der Vorrangverzicht sollte dann nur zum Tragen kommen, wenn nach dem und zusätzlich zum verkehrsbedingten Anhalten, dieser dem anderen durch ein "nachfolgendes geeignetes Zeichen deutlich" gemacht wird.

In dieser Hinsicht wird es wichtig sein, durch Aufklärung, aber auch durch Überwachung als Vorbereitung auf diese Bestimmung Sorge zu tragen, daß die bislang häufigste Art der nonverbalen Verständigung, nämlich die Fahrtrichtungsanzeige, wieder vorschriftsmäßig "gepflegt", aber auch (v.a. bei Fahrstreifenwechsel) entsprechend respektiert wird. Hier, wie allgemein hat es sich durch Untersuchungen erwiesen, daß die österreichischen Verkehrsteilnehmer (insbesondere Fahrzeuglenker) häufig nicht einmal das unbedingt erforderliche Maß an (zweckmäßiger) nonverbaler Kommunikation aufbringen, sodaß die Umsetzung einer verordneten Verständigungspflicht unter Umständen an der Einstellung der Normadressaten scheitern könnte.

Hingewiesen werden müßten die Kraftfahrer hinsichtlich der Neuregelung auf jeden Fall darauf, daß die sog. Lichthupe als Warnmittel nicht nur rechtlich unzulässig ist, sondern insbesondere wegen der unterschiedlichen Motive für ihre Verwendung zur Verständigung bei Vorrangverzicht nicht verwendet werden sollte. Deutliche, unmißverständliche Handzeichen (das "Vorbeiwinken", wie man es auch gegenüber querenden Fußgängern als Zeichen setzt) sollten den Regelfall darstellen.

Pkt. 24 (§ 20 Abs. 2; Fahrgeschwindigkeit):

Wir begrüßen die Einführung der Geschwindigkeitsbeschränkung von generell 80 km/h für Freilandstraßen mit den im Entwurf enthaltenen Ausnahmen für Autobahnen, Auto- und sog. "Schnellstraßen" und verweisen in diesem Zusammenhang auf unsere diesbezüglichen im Zuge der öffentlichen Diskussion bereits erfolgten Stellungnahmen.

Um bei den Ausnahmen von der sonst geltenden Geschwindigkeitsbeschränkung von generell 80 km/h auf Freilandstraßen bei den Verkehrsteilnehmern keine Mißverständnisse aufkommen zu lassen, regen wir an, in Ziffer 3 festzuhalten: "außerhalb des Ortsgebietes auf Autostraßen und Straßen mit mindestens zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung 100 km/h". Dieser Hinweis, der sich bei Autobahnen erübrigt, erscheint uns hier unbedingt notwendig.

Pkt. 34 (§ 29a Abs. 1; Kinder):

Erfreulicherweise wurde auf unseren Vorschlag hin ähnlich wie bei den Schutzwegbestimmungen auch hier der Schutz der die Fahrbahn queren wollenden Kinder verbessert. Der Vollständigkeit halber regen im Sinne der Reform wir an, daß es dann auch im zweiten Satz heißen sollte: "Er hat zu diesem Zweck, falls erforderlich, vor den die Fahrbahn überquerenden bzw. überqueren wollenden Kindern anzuhalten." Insgesamt schlagen wir aber vor, auch hier die zum Vertrauensgrundsatz in Pkt. 8 geplante konkretisierte Verhaltensanforderung gegenüber den dort bezogenen Personen in entsprechender Form auch gegenüber Kindern zu normieren!

Pkt. 35 (§ 29a neue Abs. 3 und 4):

Mit großer Freude haben wir registriert, daß die in der Praxis lange schon bewährte "Einrichtung" der Schülerlotsen als zweite Art der Schulwegsicherung endlich ins Gesetz aufgenommen wird. Wichtig wäre für uns dabei noch folgende zwei Ergänzungen:

Zum einen sollte hier eine, von der Exekutive durchzuführende, verpflichtende Ausbildung der Schülerlotsen als Voraussetzung zum Erhalt des entsprechenden Ausweises verankert werden.

Des weiteren sollten im Interesse der Schülerlotsen und der ebenfalls betroffenen Fahrzeuglenker (auch als Abgrenzung gegenüber der Funktion der Schulwegsicherung in § 97a Abs. 3) festgehalten werden, in welcher Form sie üblicherweise (auch wo) tätig werden (dürfen). Hier sollte man auch vorschreiben, daß bei entsprechenden Umständen (Verkehrsdichte, breite Fahrbahn) zumindest zwei Lotsen (auf jeder Straßenseite einer) eingesetzt werden müssen.

Zur Illustration der gängigen Praxis beim Einsatz von Schülerlotsen senden wir Ihnen in Beilage ein Exemplar der entsprechenden Richtlinien.

Den Schülerlotsen sollte darüberhinaus wie auch der Schulwegsicherung (§ 97a Abs. 3 lit. b) die Aufgabe zukommen können, Kindergruppen bei konkreten Erfordernissen begleiten zu dürfen. Wir denken dabei an das "Lotsen" anderer Kinder bis zur nächsten Bushaltestelle oder die Begleitung an kurzen aber dichtbefahrenen Straßenstücken in der Nähe der Schule, wo etwa keine Gehsteige vorhanden sind; etc.

Pkt. 44 (§ 38 Abs. 5; Bedeutung der Lichtzeichen):

Die geplante Regelung der Erlaubnis, bei Rotlicht rechts einbiegen zu dürfen, ist in diesem Entwurf ein Punkt, der von uns nachdrücklich abgelehnt wird. Es handelt sich dabei eindeutig um eine Neuregelung, die vornehmlich auf das Ziel "Leichtigkeit und Flüssigkeit" des Verkehrs abgestellt ist, dabei aber den Hauptanforderung der entsprechenden Verkehrssicherheit in keiner Weise gerecht wird.

Das veranlaßt uns, auch oder gerade an dieser Stelle, an unser Postulat zu erinnern: wir fordern eine "Neuorientierung" der StVO, wonach der Sicherheit des Verkehrs eindeutig Vorrang gegenüber den Kriterien deren "Leichtigkeit und Flüssigkeit" eingeräumt werden muß. Und dies sowohl im Gesetz (Wortlaut der

betreffenden Verhaltensnormen) bzw. bei Schaffung neuer Verkehrsregeln, als auch in der Anwendung des Gesetzes (Verwaltungshandeln der Behörden insb. in Form von Verordnungen oder der Verkehrsüberwachung; bei Bau und Umbau von Straßen (hier fordern wir eine Verkehrssicherheits-Verträglichkeitsprüfung).

Zur geplanten Ausnahme von der Bedeutung "Halt" des roten Lichtzeichens:

Wir gehen davon aus, daß das Rotlicht so wie das Verkehrszeichen "Halt" (sog. Stop-Tafel) grundlegende Verhaltensnormen sind, deren Mißachtung nicht zuletzt in der Rechtsprechung als besonders schwerwiegend betrachtet wird und auch im KFG als schwerer Verkehrsverstoß eines Lenkers (in der Probezeit) gewertet wird. Die Verkehrspsychologen sprechen in diesem Zusammenhang von einer "Tabu-Vorschrift", deren Akzeptanz und Einhaltung im besonderen Maße gewährleistet sein muß. Leider hat es sich gerade in letzter Zeit bei Verkehrskontrollen in Wien, die schwerpunktartig auf Kreuzungen erfolgte, erwiesen, daß neben dem fast schon üblicherweise ignorierten Gelblicht auch in erschreckend hohem Maße das Rotlicht mißachtet wird.

Eine derartige Ausnahme von der generellen Bedeutung dieses Lichtzeichens ist uns nur aus zwei europäischen, also vergleichbaren Ländern bekannt. Bis zur Wiedervereinigung war es in der (verkehrstechnisch nicht gerade modernsten) DDR mit seiner Verkehrsdichte an eigens mit einer Tafel (grüner Einbiegepfeil) gekennzeichneten Kreuzungen bei Rotlicht nach Möglichkeit rechts einzubiegen. Ähnliches, nur für bestimmte Kreuzungen durch ein (sinnvoller) gelbes (Licht-)Zeichen erlaubtes Einbiegen bei Rot ist in Frankreich vorgesehen. Somit würde in Österreich eine (neben dem allein hier existenten "Grünblinken", das wir gern abgeschafft sehen würden, weiteres) international nicht übliche Lichtzeichenregelung eingeführt, die bei ausländischen Lenkern garantiert (zusätzliche) Verwirrung schafft.

In Österreich ist der Stand der verkehrstechnischen Entwicklung der, daß bei entsprechend großem Anteil an Rechtseinbiegern nach Möglichkeit eine eigener Fahrstreifen für das Einbiegen angelegt wird und man diese erforderlichenfalls mit einem entsprechendem Signal (grünes Lichtzeichen) gesondert regelt. Damit ist auch

schon eine nötige Voraussetzung für das "Greifen" der geplanten Neuregelung gegeben. - Die Rechtseinbieger können nur dann davon profitieren, wenn (am günstigsten durch einen eigenen Fahrstreifen) ihnen diese Möglichkeit sonst nicht durch geradeausfahrende Lenker blockiert wird. Ist dann noch der querende Schutzweg oder eine Radfahrüberfahrt (erster und sehr kritischer Gefahrenpunkt) oder die querende Straße (zweiter Gefahrenpunkt) dicht frequentiert, kann er von seinem Recht gar nicht Gebrauch machen. Dazu kommt oft noch die Konfrontation mit entgegenkommenden Linkseinbiegern (dritter Gefahrenpunkt), wenn für diese eine eigene Signalisation eingerichtet ist, die ihnen diesen Vorgang bei Rot für den sonstigen Parallel- und Querverkehr ungehindert ermöglichen soll.

Größte Gefährdung geht bei dieser Regelung vor allem von der Konfrontation mit den Fußgängern (vor allem ältere Personen und Kinder) oder querenden Radfahrern aus, die in vollem Vertrauen auf die Bedeutung des grünen Lichts als "Freizeichen" die Kreuzung auf dem geregelten Schutzweg bzw. der Radfahrerüberfahrt überqueren wollen. Dabei haben sie bereits ohnehin mit den einbiegenden Fahrzeugen (aus zwei Richtungen) im ebenfalls freigegebenen Parallelverkehr zu rechnen! Nicht zu vernachlässigen ist auch das Problem für den bei Rot nach rechts einbiegen wollenden Lenker, richtig einzuschätzen, ob bzw. wann er sich in den Querverkehr einreihen kann, wobei es nicht selten zum Hineindrängen (wie bei Nachrang an nichtgeregelten Kreuzungen) kommen wird. - Sei es aus falscher Einschätzung der Situation, aufgrund des (psychologischen) Druckes der drängelnden "Hinterleute" oder gar aus besonderer Rücksichtslosigkeit, die (ganz anders als etwa den nordamerikanischen Staaten) bei uns im steten Zunehmen begriffen ist.

Ergibt sich aus der verkehrsmäßigen Situation eine bevorzugte Einbindung der Rechtseinbieger, so steht auch als Alternative die Möglichkeit offen, bei entsprechenden örtlichen Voraussetzungen (Straßenbreite, aber insbesondere gut Sicht auf den Querverkehr durch Anlegung einer Verkehrsinsel vor der Kreuzung den Einbiegeverkehr nach rechts rechtzeitig zu entflechten und in einem Bogen in die Querstraße einmünden zu lassen, wobei durch ein geeignetes Vorrangzeichen die Vorfahrt geregelt wird.

Aus all dem dazu Gesagten läßt sich zusammenfassend festhalten, daß aufgrund des verkehrstechnischen hohen Ausbau- und Ausstattungszustandes der österreichischen Straßen überhaupt kein Bedarf an einer solchen Regelung gegeben ist, da im Einzelfall sonstige technische Maßnahmen zur Verfügung stehen, mit der in Anpassung an die zu überprüfenden Verhältnisse der gewünschte Erfolg in weit verkehrssicherer Weise erreicht werden kann.

Als Maßnahme, die sehr wohl auch der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs dient, ohne zulasten der Verkehrssicherheit zu gehen, (im Gegenteil, bestimmte unfallträchtige Kreuzungen können durch eine Umgestaltung sogar saniert werden,) bietet sich (wie in unseren Vorschlägen erwähnt) die Einrichtung von Kreisverkehren an. Dabei regen wir entsprechend den vorbildhaften Regelungen im Ausland an, daß zwecks leichteren Verkehrsflusses künftig die im Kreisverkehr befindlichen Fahrzeuge gegenüber dorthin einbiegenden Vorrang besitzen (wie es in der Praxis durch Aufstellung unzähliger Verkehrszeichen gehandhabt wird).

Pkt. 47 (§ 42 neue Abs. 6 und 7):

Erlauben Sie uns in diesem Zusammenhang ausnahmsweise eine rein legistische Anmerkung. Die Absätze 6 und 7 erwähnen jeweils zu Beginn den Tag des Inkrafttretens ("Ab 1. Juli 1994") der beschriebenen Regelung. Wir regen an, soweit sonst nichts dagegenspricht, diese Bestimmungen wie sonst üblich in die abschließenden (Übergangs- etc.) Regelungen der Gesetzesnovelle zu versetzen.

Pkt. 59 (§ 48 Abs. 2; Anbringung der Straßenverkehrszeichen):

Wir sehen in der hier geplanten Neuregelung nur Vorteile für eine leichtere Handhabung der Verkehrsregelung und haben aus der Sicht der Verkehrssicherheit keinerlei Einwände.

Bei der Planung und der Ausgestaltung von Radwegen und Geh- und Radwegen stoßen Verkehrstechniker häufig auf das Problem, daß auch dort entsprechend § 48 Abs. 2 generell auf der rechten (eigentlich gemeint **straßen-**) Seite aufzustellen sind. Dies ist häufig entweder gar nicht möglich bzw. zumindest untunlich. Und in Abstimmung auf den Wortlaut und dem damit umschriebenen Hintergrund (ein auf der linken **straßenseite** aufgestelltes Zeichen ist den rechts auf der anderen Straßenseite fahrenden schlecht oder nicht erkennbar) gäbe es keinen triftigen Grund, für Straßenverkehrszeichen zur Regelung des Verkehrs auf Radwegen und Geh- und Radwegen eine entsprechende Maßnahme vorzusehen.

Pkt. 77 (§ 55 Abs. 6; Bodenmarkierungen auf der Straße):

Gegen die Umstellung auf (international übliche) ausschließlich weiß gehaltene Bodenmarkierungen gibt es aus der Sicht der Verkehrssicherheit keine groben Bedenken, vor allem wenn durch eine umfassende Novellierung der Bodenmarkierungsverordnung dafür Sorge getragen wird, daß einander ähnliche Bodenmarkierungen durch ihre Gestaltung oder Ausführung (reflektierend oder nicht, breit oder schmal etc.) deutlich voneinander unterscheiden lassen. Wir denken hiebei in erster Linie an die mögliche Verwechslungsgefahr von Sperr- mit Randlinien bei Dunkelheit oder schlechter Sicht, wo diese als notwendige Orientierungshilfen fungieren.

Pkt. 80 (§ 64 Abs. 1; sportliche Veranstaltungen auf Straßen):

Die Voraussetzungen für eine Bewilligung wären aus unserer Sicht abschließend im letzten Satz zu ergänzen: "... wenn sowie schädliche Auswirkungen auf die Einstellung zur Verkehrssicherheit bzw. die Verkehrsmoral nicht zu erwarten sind."

Pkt. 82 (§ 65 Abs. 2; Benützung von Fahrrädern):

Hier sollte in geeigneter Form vorgeschrieben werden, daß die erforderliche Kenntnis der straßenpolizeilichen Vorschriften

Bei der Planung und der Ausgestaltung von Radwegen und Geh- und Radwegen stoßen Verkehrstechniker häufig auf das Problem, daß auch dort entsprechend § 48 Abs. 2 generell auf der rechten (eigentlich gemeint **Straßen-**) Seite aufzustellen sind. Dies ist häufig entweder gar nicht möglich bzw. zumindest untunlich. Und in Abstimmung auf den Wortlaut und dem damit umschriebenen Hintergrund (ein auf der linken **Straßenseite** aufgestelltes Zeichen ist den rechts auf der anderen Straßenseite fahrenden schlecht oder nicht erkennbar) gäbe es keinen triftigen Grund, für Straßenverkehrszeichen zur Regelung des Verkehrs auf Radwegen und Geh- und Radwegen eine entsprechende Maßnahme vorzusehen.

Pkt. 77 (§ 55 Abs. 6; Bodenmarkierungen auf der Straße):

Gegen die Umstellung auf (international übliche) ausschließlich weiß gehaltene Bodenmarkierungen gibt es aus der Sicht der Verkehrssicherheit keine groben Bedenken, vor allem wenn durch eine umfassende Novellierung der Bodenmarkierungsverordnung dafür Sorge getragen wird, daß einander ähnliche Bodenmarkierungen durch ihre Gestaltung oder Ausführung (reflektierend oder nicht, breit oder schmal etc.) deutlich voneinander unterscheiden lassen. Wir denken hiebei in erster Linie an die mögliche Verwechslungsgefahr von Sperr- mit Randlinien bei Dunkelheit oder schlechter Sicht, wo diese als notwendige Orientierungshilfen fungieren.

Pkt. 80 (§ 64 Abs. 1; sportliche Veranstaltungen auf Straßen):

Die Voraussetzungen für eine Bewilligung wären aus unserer Sicht abschließend im letzten Satz zu ergänzen: "... wenn sowie schädliche Auswirkungen auf die Einstellung zur Verkehrssicherheit bzw. die Verkehrsmoral nicht zu erwarten sind."

Pkt. 82 (§ 65 Abs. 2; Benützung von Fahrrädern):

Hier sollte in geeigneter Form vorgeschrieben werden, daß die erforderliche Kenntnis der straßenpolizeilichen Vorschriften

(jedenfalls) durch Ablegung der sog. "freiwilligen Radfahrprüfung" als nachgewiesen gilt.

Pkt. 90 und 92 (§ 94c Abs. 2 und 4; Übertragener Wirkungsbereich der Gemeinde)

Die Möglichkeit der Ausweitung der Kompetenzen der Gemeinden auch auf die Ahndung von Verkehrsübertretungen stellt eine begrüßenswerte Maßnahme dar, zum einen die Exekutive (vornehmlich von der Überwachung des ruhenden Verkehrs) entlasten bzw. unterstützen zu können, und andererseits durch den effizienteren Einsatz von Gemeindegewachkörpern die Verkehrsüberwachung sicherzustellen oder zu intensivieren. Erfreulich auch die Neuregelung, daß Gendarmerie und Gemeindegewachorgane künftig nebeneinander tätig werden können und dürfen.

Pkt. 102 (§ 100 neuer Abs. 5b; Besondere Vorschriften für das Strafverfahren):

Mit Genugtuung nehmen wir zur Kenntnis, daß unserer langen Forderung jetzt sogar per Gesetz Rechnung getragen werden soll, bestimmte schwere Delikte in Hinsicht auf die Regelung des "Führerscheins auf Probe" nunmehr aber auch allgemein nicht mehr mit Anonymverfügungen zu ahnden, sodaß dies als ein Ansatzpunkt für einheitlichere diesbezügliche Deliktskataloge der Länder gesehen werden kann (was die enthaltenen Delikte betrifft). Anzustreben wäre darüberhinaus ein bundesweit geltender oder auch neun nach Delikten und Strafhöhen einheitliche Katalog(e), der/die nur leichte Verwaltungsübertretungen beinhaltet(-n). Durch Wegfall dieser schweren Delikte in den Strafkatalogen wird wieder eine größere Zahl an "normalen" Strafverfügungen bei den zuständigen Behörden anfallen, wofür diese entsprechend "vorbereitet" werden müssen.

An dieser Stelle deponieren wir erneut unsere Forderung nach Einführung eines zentralen, zumindest aber von länderweisen (und miteinander vernetzten) Verkehrssicherheitsregisters(/-ern), um (auch hinsichtlich des "Führerscheins auf Probe") eine

entsprechende Datenerfassung und -vermittlung bundesweit erreichen zu können.

In Zusammenhang mit dem Absatz 7 des § 100, der die Zweckwidmung der Strafgelder festlegt, halten wir unsere Forderung aufrecht, diese Mittel in Zukunft nicht überwiegend zur Straßenerhaltung und Finanzierung von Geräten für die Verkehrsüberwachung, sondern auch zur Bedeckung der Ausgaben allgemein für Verkehrssicherheits- und Überwachungsmaßnahmen (inkl. Sonderausgaben für das entsprechende Personal). Damit ließe sich unserer Ansicht nach auch leicht die Aufstellung und laufende Finanzierung einer überregionalen "Verkehrssicherheitspolizei" bewerkstelligen. Als erforderliche Voraussetzung für das Tätigwerdenkönnen dieser Polizei, fordern wir eine entsprechende Ausweitung/Modifikation der straßenpolizeilichen Aufgaben (etwa auch für die bestehende "Autobahngendarmerie" mit allenfalls nötigen Änderungen der Kompetenzvorschriften.

Wir beenden damit unsere Stellungnahmen und Vorschläge zum vorliegenden Entwurf, jedoch nicht ohne abschließend nochmals Vorschläge zur Sprache zu bringen, die trotz Vorlage keine Berücksichtigung fanden, uns jedoch wichtig und wert erscheinen, in der StVO geregelt zu werden.

*

Um noch in der geplanten 18.StVO-Novelle möglichst viele Rechtsprobleme aus dem Bereich des Radverkehrs lösen zu können, schlagen wir der Vollständigkeit halber auch vor, in dieser (in § 66 Abs. 2a) bei den Ausnahmen von den Ausrüstungsbestimmungen die sog. Mountain-Bikes aufzunehmen. Auch bei diesen, wenn sie nur bei Tageslicht und guter Sicht verwendet werden, sollen bestimmte Ausrüstungspflichten entfallen. Dabei schlagen wir eine neuartige, für Rennfahräder und Mountain-Bikes in gleicher Weise gültige Liste von Ausnahmen vor. Mindestausstattung für beide sollte dann umgekehrt unbedingt auf jeden Fall sein (bzw. bleiben):

- zwei voneinander unabhängige, sicher wirkende Bremsvorrichtungen (wie bisher auch für Rennfahräder vorgeschrieben);
- eine helltönende Glocke zum Abgeben von Warnungszeichen (Rennfahräder momentan davon ausgenommen);
- mit einem roten **nach hinten wirkenden** Rückstrahler (gem. § 66 Abs. 2 Z. 5) (Rennfahräder momentan davon ausgenommen);
- mit Reifen oder Felgen, deren Seitenwände ringförmig zusammenhängend weiß oder gelb rückstrahlend sind, oder an jedem Rad ... zwei gelbe Rückstrahler mit (§ 66 Abs. 2 Z. 7) (auch davon sind Rennfahräder befreit)

sowie überhaupt neu und auch als neue Z. 8 in § 66 Abs. 2 als obligatorischen Ausrüstungsgegenstand für alle Fahrräder unbedingt

- ein weißer, nach vorne reflektierender Rückstrahler (der den Anforderungen des roten Rückstrahlers in Z. 5 erfüllt).

Für beide Fahrradarten, die regelmäßig am Tag und bei guten Sichtverhältnissen verwendet werden (die Mountain-Bikes noch dazu vielfach nicht auf öffentlichen Verkehrsflächen) erscheint eine Ausstattung mit einer Lampe und einer Rückleuchte verzichtbar. Die verpflichtende Ausstattung beider Arten mit Reflektoren bedeutet aber nicht, daß sie deswegen ohne die beiden Beleuchtungseinrichtungen bei Dunkelheit oder schlechter Sicht unterwegs sein dürfen. Auch sie müssen dann (evtl. mit abnehmbaren Leuchten) versehen sein (bzw. werden).

Zu diesem Thema halten wir auch fest, daß einerseits die (licht-) technischen Anforderungen an den generell erforderlichen Scheinwerfer ("Lampe" in § 66 Abs. 2 Z. 3) sehr hochgeschraubt sind und von den gebräuchlichen modernen Beleuchtungseinrichtungen nicht, vor allem nicht dauernd (!), erreicht werden. Und mit letzterem Bedenken ist auch schon ein Problem angeschnitten, das am besten durch eine (idealerweise in einer Verordnung) zu treffende Regelung gelöst werden, die sich an der Bestimmung des § 67 der deutschen StVZO orientiert.

Als letztes Anliegen zum Thema Radfahren plädieren wir dafür, daß anders als jetzt in § 68 Abs. 1 geregelt ist, in Hinkunft mit den zunehmend gebräuchlichen Fahrradanhängern auch auf Radwegen und Radfahr- oder Mehrzweckstreifen gefahren werden darf. Die Regelung, daß mit (mehrspurigen Fahrrädern, wo es noch einsichtig erscheint und mit) Fahrrädern mit Anhängern die Fahrbahn zu benützen ist, ist aus Verkehrssicherheitssicht schlicht un begründet, sogar unhaltbar in bezug auf die vermehrte Verwendung von Fahrradanhängern zur Beförderung von Kindern, wobei diese Anhänger nicht breiter als das Lichtraumprofil des Fahrrades selbst sind.

* *

Erlauben Sie uns nun einen kurzen Themenwechsel in den Bereich der verwaltungsrechtlichen Sanktionen (im Sinne sichernder bzw. vorbeugender Maßnahmen). Bei der Diskussion der vom Bundesministerium für Justiz geplanten Entkriminalisierung des (gerichtlichen) Verkehrsstrafrechtes haben wir auch Überlegungen zu den folglich notwendig werdenden oder sich anbietenden Begleitmaßnahmen im Bereich des Verwaltungsrechts, insbesondere nach den Bestimmungen der StVO, angestellt.

Dabei zogen wir als Ausgangspunkt den § 101 StVO (Verkehrsunterricht) heran, der nach diesem Gesetz der Behörde schon bislang die Möglichkeit einräumt, bei Verstoß gegen seine Verkehrsvorschriften (sogar wenn deswegen nur eine Ermahnung ausgesprochen werden sollte!), den Besuch eines Verkehrsunterricht anordnen. Aufgrund der Art der Maßnahme und seiner Durchführung stellt diese Bestimmung in der Praxis seit jeher "totes Recht" dar. Wir sehen aber in diesem Instrument aber nach entsprechender Adaption (auch losgelöst von den Entwicklungen im Verkehrsstrafrecht) ein taugliches, sehr sinnvolles Mittel des Einstellungs- und Verhaltenstrainings im Bereich der StVO, analog zur sog. "Nachschulung" des KFG. Gerade damit könnte man im Bereich des Verwaltungsstrafrechtes einerseits "entkriminalisieren" und andererseits erprobte und erfolgversprechende Spezialprävention betreiben. Dann nämlich, wenn die Behörde bei Anordnung dieser

Maßnahme vom Ausspruch eines Teiles der zu verhängenden Strafe oder bei nicht besonders schweren Übertretungen überhaupt von einer Bestrafung (bedingt) absehen und eine Ermahnung erteilen. Somit wäre auch bei schwereren Delikten, die nicht zu einer Entziehung der Lenkerberechtigung (mit der dann möglichen Nachschulung nach dem KFG) führen, ein Ansatz zur Einflußnahme auf (vor allem wiederholt!) verkehrsauffällige Fahrzeuglenker gegeben. Andererseits ist es damit (wie auch nach dem bisherigen Wortlaut des § 101 in Abs. 2!) möglich, auch in Fällen, deren Ahndung in die Zuständigkeit der (Straf-)Gerichte fällt, unabhängig davon eine verwaltungsrechtliche Maßnahme zu setzen.

Zudem hätte man damit auch erstmals die Möglichkeit, gegenüber Radfahrern und Mopedlenkern (für die/letztere auch nach dem KFG keine Nachschulung angeordnet werden kann), einem entsprechenden Verhaltens- und Einstellungstraining zuzuführen.

Als Alternative zur bescheidmäßigen Zuweisung zu einer solchen Maßnahme bietet sich ein Modell nach dem Anreizsystem an: der Beschuldigte soll es selbst entscheiden, von den oben erwähnten im Einzelfall angebotenen "Benefizien" zu profitieren (schriftliche Verpflichtung) oder nicht. Kommt er dieser Bedingung der (teilweisen) Strafnachsicht, einen entsprechenden Kurs zu besuchen, nicht nach, ist die Geldstrafe (in voller Höhe) sogleich zu bezahlen. Damit erübrigen sich sowohl spezielle Sanktionen im Falle der Nichterfüllung der Anordnung (damit diverse, jeweils anfechtbare Bescheide) als auch das Problem, daß gänzlich unmotivierte Beschuldigte die Maßnahme (als vergleichbares "kleineres Übel" einfach über sich ergehen lassen.

In diesem Sinne schlagen wir grundlegend folgende Änderung des § 101 vor, wobei wir dessen genauere Ausgestaltung entsprechend den oben erwogenen Alternativen bewußt noch offen lassen wollen:

"Einstellungs- und Verhaltenstraining

§ 101. (1) Wer als Lenker eines Fahrzeuges wegen einer Übertretung dieses Bundesgesetzes bestraft oder ermahnt (§ 21 Verwaltungsstrafgesetz 1950) wurde, kann von der Behörde seines

ordentlichen Wohnsitzes <durch Bescheid> zur Teilnahme an einem Einstellungs- und Verhaltenstraining bis zu einer Gesamtdauer von zwölf Einheiten (zu je 50 Minuten) verpflichtet werden, wenn sein Verhalten im Straßenverkehr insbesondere mit Rücksicht auf wiederholte Beanstandungen vermuten läßt, daß seine Einstellung gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern bzw. den Gefahren des Straßenverkehrs einer Änderung bedarf. <Berufungen gegen diese Anordnung haben keine aufschiebende Wirkung.> Das Einstellungs- und Verhaltenstraining ist bei einer (nach § 64a Abs. 5 und 6 KFG 1967) geeigneten Institution unter Entrichtung einer entsprechenden Teilnahmegebühr zu besuchen.

(2) Zur Teilnahme am Einstellungs- und Verhaltenstraining kann der Lenker eines Fahrzeuges bei Vorliegen der Voraussetzungen des Abs. 1 auch verpflichtet werden, wenn er lediglich mit Rücksicht auf die Bestimmungen des § 99 Abs. 6 lit. c von der Verwaltungsbehörde nicht bestraft wird.

(3) Das Einstellungs- und Verhaltenstraining kann auch an Samstagen, Sonn- und Feiertagen abgehalten werden. An einem Tag darf das Training aber nicht mehr als drei Einheiten umfassen. Der Leiter des Kurses hat als Nachweis der ordnungsgemäßen Teilnahme eines Lenker eines Fahrzeuges an dem Training eine Bestätigung auszustellen, sofern er beim Training die notwendige Mitarbeit aufgewendet hat."

* * *

Ein verkehrstechnisch wichtiges und hochaktuelles Kapitel fand zu leider trotz zahlreicher Vorschläge und Ideen unsererseits und einem gegebenen enormen Regelungsbedarf für die Praxis überhaupt keinen Niederschlag im Entwurf der nächsten Novelle:

Die Verkehrsberuhigung!

Daher wollen wir mit Hinweis auf den von uns unterbreiteten "Wunschkatalog" nochmals folgende vordringliche Forderungen deponieren:

* Wir haben aus eigenen Überlegungen und eingeflossenen Erfahrungen und Wissen um die Bedürfnisse der Praxis ein Modell einer sehr flexibel zu gestaltenden "Verkehrsarmen Zone" entwickelt. Denn es hat sich erwiesen, daß häufig die Instrumente der Fußgängerzone oder Wohnstraße übers Ziel schießen, umgekehrt mit zwei kombinierten Zonenbeschränkungen nicht das Auslangen gefunden werden kann. Die Kurzcharakteristik: Mischverkehrsfläche, Parken nur an gekennzeichneten Stellen, Zu- und Abfahrt für jeden, Durchfahrt nur für einen bestimmten engen Personenkreis erlaubt.

* Für die Verkehrsplanung besonders wichtig im Bereich des untergeordneten Straßennetzes (Anlieger- und Aufschließungsstrassen, hiebei speziell und unbedingt wünschenswert in "30 km/h-Zonen") wäre es, wenn auch bei Vorhandensein einer Fahrbahn mit nur zwei Fahrstreifen, an eigens gekennzeichneten Stellen das Abstellen (Parken) von Fahrzeugen rechtlich möglich wäre. Dem steht momentan das Parkverbot in § 24 Abs. 3 lit. d entgegen, wonach auf Fahrbahnen mit Gegenverkehr mindestens zwei Fahrstreifen für den fließenden Verkehr freibleiben. Daran orientieren sich denn auch die Landesstraßengesetze, die eine Verkehrsberuhigung durch geplante Abstellplätze nicht zulassen, während umgekehrt die bauliche Einrichtungen von Engstellen (und sei es statt eines Pkw eben nur ein großer Blumentrog auf der Fahrbahn!) und (Um-)Gestaltung Fahrgassenversätzen und dergleichen erlaubt. Eine flexible Ausnahmeregelung für diese Fälle wäre nach dem Muster des § 24 Abs. 2 zu begrüßen, wo es heißt, daß ein Parkverbot (und Halteverbot des Abs. 1) nicht gilt, "wenn sich aus Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen etwas anderes ergibt." Die Einführung dieser generellen Ausnahmeregelung, von der selbstverständlich jeweils nur unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit Gebrauch zu machen ist, stellt eine unverzichtbare Voraussetzung dafür dar, daß in Österreich in "Tempo 30-Zonen" und entsprechenden

Anliegerstrassen (einfach handhabbare) Verkehrsberuhigung betrieben werden kann!

* Die Verordnung einer "Tempo 30 - Zone" ist nur sinnvoll, wenn von den Gegebenheiten oder durch bauliche Umgestaltung auf die Einhaltung dieser Geschwindigkeit direkt Einfluß genommen wird. Da die verantwortlichen Stellen speziell in Großstädten von den diese Voraussetzung nicht schaffen, ist die Akzeptanz dieser Vorschrift gering und wird nicht das gewünschte Ziel erreicht. Wir treten daher für die Pflicht der Behörde ein, vor Erklärung eines Wohngebietes zu einer Zone mit der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h entsprechende bauliche Maßnahmen zutreffen, die geeignet sind, die Einhaltung des Tempolimits flächenhaft sicherzustellen.

Durch Aufnahme typischer und bewährter baulicher Einrichtungen zur Verkehrsberuhigung oder Geschwindigkeitsdämpfung in das Gesetz und Berücksichtigung als (somit zulässige) Einrichtung zur Regelung und Sicherung des Verkehrs (§ 31) wäre es darüberhinaus auch (leichter) möglich, an besonders kritischen Stellen gezielte verkehrstechnische Vorkehrungen zur Hebung der Verkehrssicherheit zu treffen. Wir denken dabei an in der Praxis manchmal schon probeweise installierte Bodenschwellen vor Schulen, Kindergärten oder Spielplätzen, Aufpflasterungen vor oder im Bereich eines Schutzweges (was im Sinne des geplanten besseren Schutzes für Fußgänger auf Schutzwegen nur zusätzlich unterstützend wirken kann). Eine Anführung solcher generell und bloß nach den Umständen relativierten straßentechnischer Einrichtungen würde auch Behörden zur Zustimmung bewegen, die bisher noch aus Sorge vor möglichen rechtlichen Folgen (Amtshaftung) solche Maßnahmen abgelehnt haben.

* * * *

Der Vollständigkeit halber wollen wir (um nicht den Anschein einer stillschweigenden Billigung zu erwecken) unsere Meinung auch zu den beiden Beilagen zum Entwurf schriftlich äußern:

Der Vorschlag des Bundesgremiums der Handelsvertreter, Kommissäre und Vermittler geht unserer Ansicht nach zu weit und stellte gegenüber anderen vergleichbaren Berufsgruppen eine deutliche Privilegierung dar. Zudem würde dadurch neben einer nicht unwesentlichen Zunahme des Fahrzeugverkehrs in der Fußgängerzone auch die Verkehrsflächen (anders durch bei beiden anderen Ausnahmen) durch diese abgestellten Fahrzeuge verstellt.

Im Novellierungsvorschlag des Landes Wien zum § 29b Abs. 4 wird vorgeschlagen, den in dieser Bestimmung verwendeten Begriff "dauernd stark gehindert" im Gesetz zu definieren. Da es in der Praxis dabei immer Auslegungsschwierigkeiten und unterschiedliche Handhabung gibt und gegeben hat, erscheint diese Anregung sinnvoll und zweckmäßig. Anbetracht der versuchten (sehr restriktiven) Begriffserklärung erweist sich aber ein solches Vorhaben einer, möglichst auf den Einzelfall eingehenden, dennoch grundlegenden Regelung als schwer realisierbar. Ein zu enger Begriffsbereich, der den Personenkreis auf den eigentlich ins Auge gefaßt, in ihrer Mobilität stark eingeschränkte Verkehrsteilnehmer reduziert, würde umgekehrt bei Personen mit anderen Körperversehrtheiten häufig zu unbilligen Härten führen.

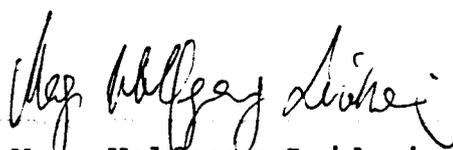
* * * * *

Damit schließen wir unsere Stellungnahme und hoffen, daß Sie unsere Anliegen und unsere Kritik auch bei der Erstellung des endgültigen Entwurfes berücksichtigen werden. Jedenfalls bedanken wir uns nochmals dafür, daß einige unsere Vorschläge in die vorliegende Novellierung einbezogen wurden.

Mit freundlichen Grüßen

KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT


Dir. Dkfm. F.M. Bogner
(Hauptgeschäftsführer)


Mag. Wolfgang Leidwein
(Leiter des Rechtsbüros)



RICHTLINIEN
für die Durchführung des
SCHÜLERLOTSENDIENSTES
in Österreich

1. ZWECK DES SCHÜLERLOTSENDIENSTES

Der Schülerlotsendienst ist eine Schüler-Selbsthilfe. Die Lotsen haben die Aufgabe, in der näheren Umgebung von Schulen den Schülern, insbesondere den jüngeren, auf dem Schulweg die sichere Überquerung der Fahrbahn zu erleichtern und sie allgemein zu verkehrsgerechtem Verhalten auf der Straße anzuhalten. Der Schülerlotsendienst ist also ein Teil der schulischen Verkehrserziehung. Die Schülerlotsen müssen in ihrem Verhalten, vor allem im Straßenverkehr, den anderen Schülern Vorbild sein. Durch den Lotsendienst soll erreicht werden, daß die Kinder nicht wahllos über die Straße laufen, sondern sich an ganz bestimmte und sicherere Übergangsstellen gewöhnen.

2. EINHEITLICHKEIT

Der Schülerlotsendienst soll im ganzen Bundesgebiet einheitlich eingesetzt und einheitlich gekennzeichnet werden. Die Sicherheit verlangt die genaue Einhaltung aller in diesen Richtlinien festgelegten Bestimmungen.

3. AUSWAHL

Die Schüler kommen üblicherweise aus den 3. und 4. Klassen der Hauptschulen / der AHS und sind bis spätestens 1. Juni für das kommende Schuljahr auszuwählen. Die Auswahl von Lotsen aus verschiedenen Schulstufen ist deshalb notwendig, damit der Wechsel ausscheidender und neu eintretender Schülerlotsen reibungslos vor sich geht.

4. AUSBILDUNG

Nach Bekanntgabe der Namen werden die ausgewählten Schüler von Exekutivbeamten nach einem exakten Ausbildungsplan sowohl theoretisch als auch praktisch geschult und vorbereitet, sodaß der Einsatz mit Beginn des neuen Schuljahres gesichert ist; eine Prüfung wird empfohlen.

Die Eltern bzw. Erziehungsberechtigten jedes Schülerlotsen erhalten eine Zustimmungserklärung, diese ist zu unterzeichnen und wird dann in den Schulen aufbewahrt.

5. ANMELDUNG

Unter der Voraussetzung, daß die Genehmigung des Landes-schulrates vorliegt, werden die Schuldirektionen (Schulleitungen) gebeten, die für die Anmeldung der Schülerlotsen und gleichzeitig dem Versicherungsabschluß dienenden Listen in vierfacher Ausfertigung wie im folgenden Beispiel dargestellt, zu erstellen:

<u>SCHULE:</u>	<u>NAME:</u>	<u>VORNAME:</u>	<u>GEBURTSDATUM:</u>
Mädchen-HS Neustift	Müller	Monika	24.9.1975
Knaben-VS St. Veit	Maier	Peter	6.10.1976

Diese Listen sind für

- + die Schule,
- + den Landesschulrat,
- + die KfV-Landesstelle
- + und die KfV-Zentrale Wien

bestimmt.

Schülerlotsen sind im Auftrag der Schuldirektion tätig, daher sind sie im Rahmen der gesetzlichen Unfallversicherung für Schüler und Studenten versichert (§ 8/1/3 h ASVG). Eine zusätzliche Unfall- und Haftpflichtversicherung ist rechtzeitig, d.h. vor Beginn des Einsatzes, bei einer Versicherungsgesellschaft abzuschließen. Die Kosten werden üblicherweise von der zuständigen Gemeinde übernommen.

6. EINSATZ

Der Einsatz erfolgt nach Anordnung des Direktors bzw. Schulleiters und nach Absprache mit der örtlichen Exekutive. Es wird im Normalfall genügen, wenn die Lotsen ihren Dienst 20 Minuten vor Unterrichtsbeginn antreten und bei Unterrichtsschluß abschließen. Von den Lotsen wird nicht verlangt, daß sie auf Nachzügler warten.

Um eine reibungslose Abwicklung zu ermöglichen und Ermüdungserscheinungen zu vermeiden ist es ratsam, drei oder vier Lotsen-Einsatzgruppen zu bilden, die sich wöchentlich ablösen. Fällt ein Lotse wegen Krankheit oder anderer Umstände aus, hat ein Ersatz einzuspringen.

Die Diensterteilung ist an einer gut sichtbaren Stelle anzuschlagen. Die Auswahl der Einsatzstellen erfolgt gemeinsam durch die Schulleitung und die Exekutive nach den vom KfV festgelegten Grundsätzen (Schutzweg lt. § 56 StVO; klare Kennzeichnung; der Fahrverkehr muß so beschaffen sein, daß in beiden Fahrtrichtungen entsprechende Verkehrslücken auftreten). Für diese Verkehrslücken müssen in beiden Fahrtrichtungen Fixpunkte bestimmt werden (großer Sicherheitsabstand!). Die Lotsen sind anzuweisen, den Überquerungsvorgang nicht einzuleiten, wenn Fahrzeuge diese Fixpunkte bereits passiert haben.

7. ARBEITSWEISE

Der Lotse darf bei seiner Tätigkeit **keinerlei polizeiliche Funktion** ausüben, vor allem nicht den Verkehr anhalten. Der Schülerlotse hat erwachsenen Personen gegenüber kein Weisungsrecht. Durch das Abwarten von Verkehrslücken erfolgt eine für den Fahrverkehr günstige Gruppenbildung der Fußgänger.

Es sind an jeder Lotseneinsatzstelle zwei Lotsen zu postieren, es sei denn, daß die örtlichen Gegebenheiten - z.B. bei einer Straßenkreuzung mit starkem Abbiegeverkehr - den Einsatz weiterer Lotsen zur zusätzlichen Sicherung notwendig erscheinen lassen.

Zur Absicherung der Fahrbahnüberquerung durch die Lotsen kommen die im folgenden beschriebenen zwei Varianten in Frage.

Bei beiden Arten ist zu beachten, daß die Kelle für die herannahenden Fahrzeuglenker gut sichtbar sein muß. Die Lotsen sollen auch dafür sorgen, daß keine "Nachzügler" mehr den Schutzweg betreten, wenn die Verkehrssituation infolge herannahender Fahrzeuge dies nicht mehr zuläßt.

Variante 1:

Die Lotsen postieren sich auf den einander gegenüberliegenden Seiten des Fußgängerüberganges, und zwar jeweils auf dem Gehsteig unmittelbar vor dem Fahrbahnrand. Die Schüler werden auf dem Gehsteig gesammelt, wobei der Lotse die Kelle mit der rechten Hand waagrecht vor die Schülergruppe hält und das Gesicht zur Fahrbahn wendet.

Sobald sich eine Verkehrslücke bildet, haben die gegenüberstehenden Lotsen durch senkrechtes Heben der Kelle und anschließendes Senken in waagrechter Richtung das Einvernehmen herzustellen und die Schülergruppe - in Gehrichtung rechts - über die Fahrbahn zu führen, wobei die Lotsen links außenseitig gehend die Gruppe flankieren, ohne jedoch die Bodenmarkierung des Schutzweges seitlich zu verlassen.

Variante 2:

Die Lotsen postieren sich auf den einander gegenüberliegenden Seiten des Fußgängerüberganges, und zwar jeweils auf dem Gehsteig unmittelbar vor dem Fahrbahnrand. Die Schüler werden auf dem Gehsteig gesammelt, wobei der Lotse die Kelle mit der rechten Hand waagrecht vor die Schülergruppe hält und das Gesicht zur Fahrbahn wendet.

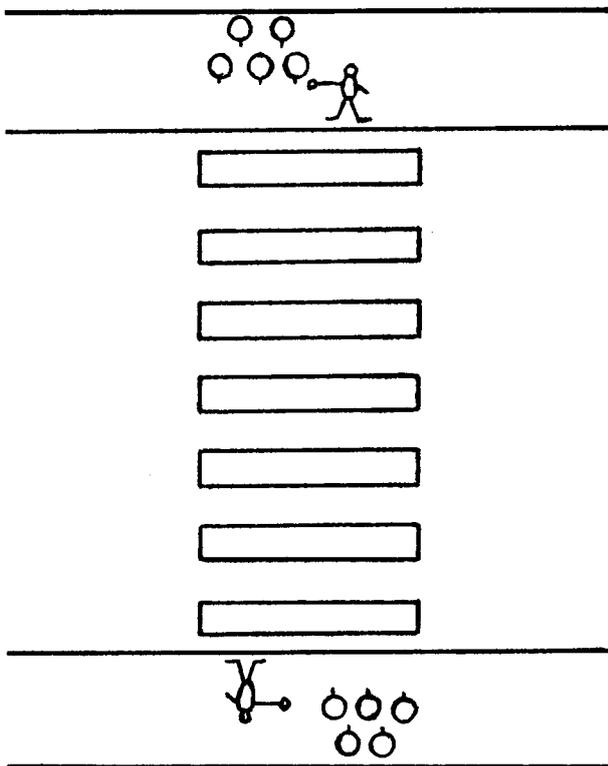
Sobald sich eine Verkehrslücke bildet, haben die gegenüberstehenden Lotsen durch senkrechtes Heben der Kelle und anschließendes Senken in waagrechter Richtung das Einvernehmen herzustellen und auf den Schutzweg zu treten; dort bleiben sie in einem Abstand von höchstens einem Meter vom Fahrbahnrand, das Gesicht in Richtung des von links kommenden Fahrverkehrs gewendet, stehen.

Besonders wichtig ist, daß der Standort des Schülerlotsen nicht außerhalb des Zebrastreifens sein darf. Der Lotse verharret so lange in dieser Position, bis die von der gegenüberliegenden Straßenseite auf dem Schutzweg - (in Gehrichtung rechts) - herankommende Schülergruppe sich auf gleicher Höhe mit dem Standort des Lotsen befindet. Dann tritt dieser mit der Gruppe auf den Gehsteig zurück und nimmt hier wieder Aufstellung, wie im ersten Absatz beschrieben.

VARIANTE 1

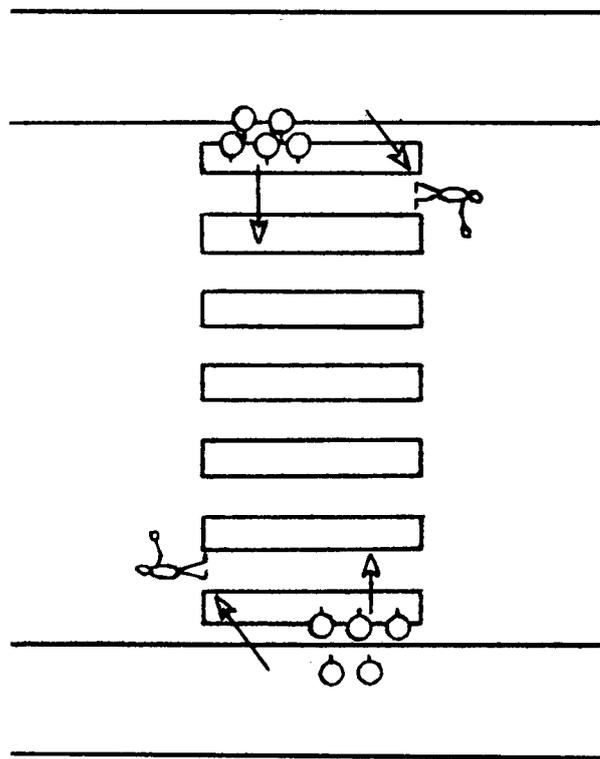
Phase I:

Sammeln der Schüler auf dem Gehsteig



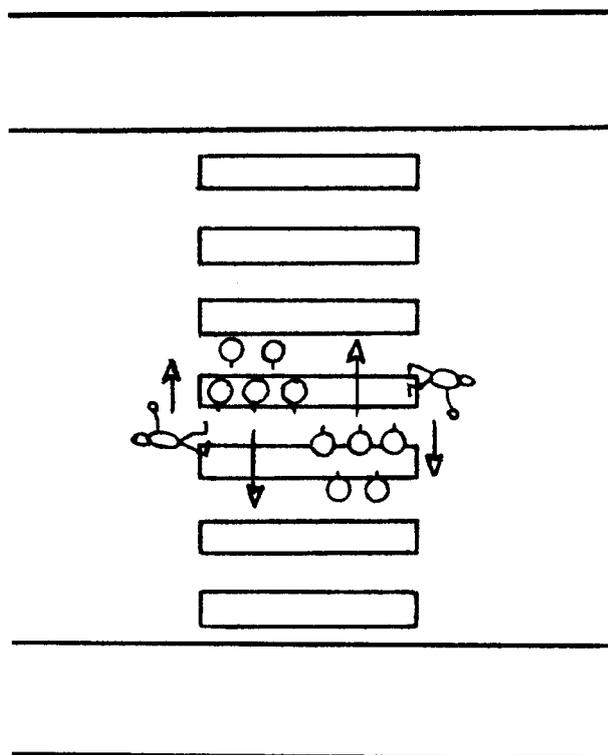
Phase 2:

Einleitung des Überquerens



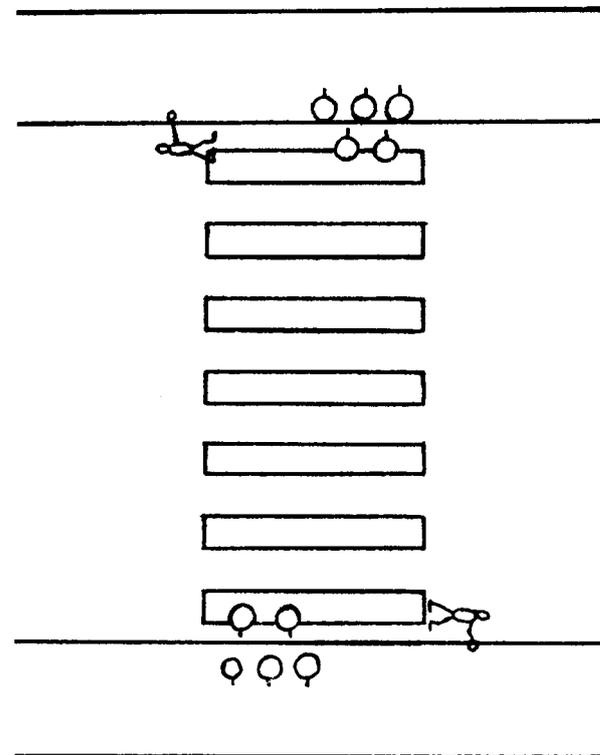
Phase 3:

Überqueren des Schutzweges



Phase 4:

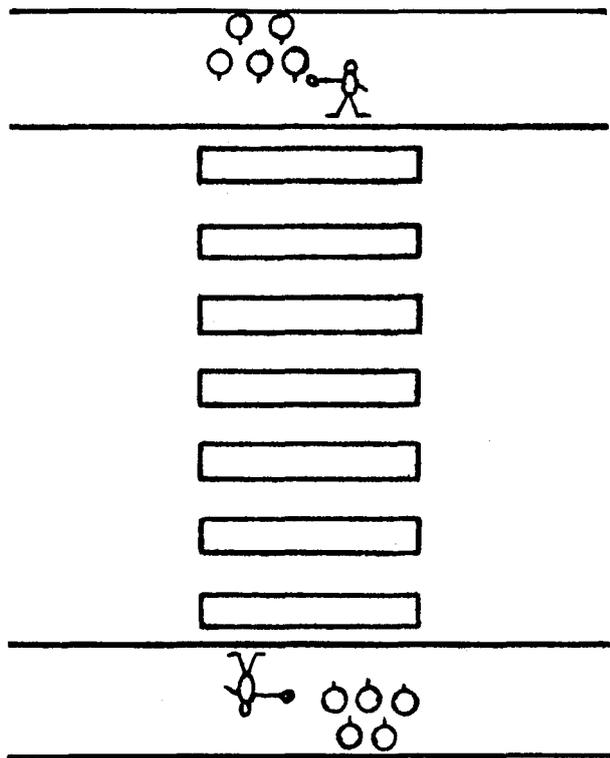
Ende des Überquerens



VARIANTE 2

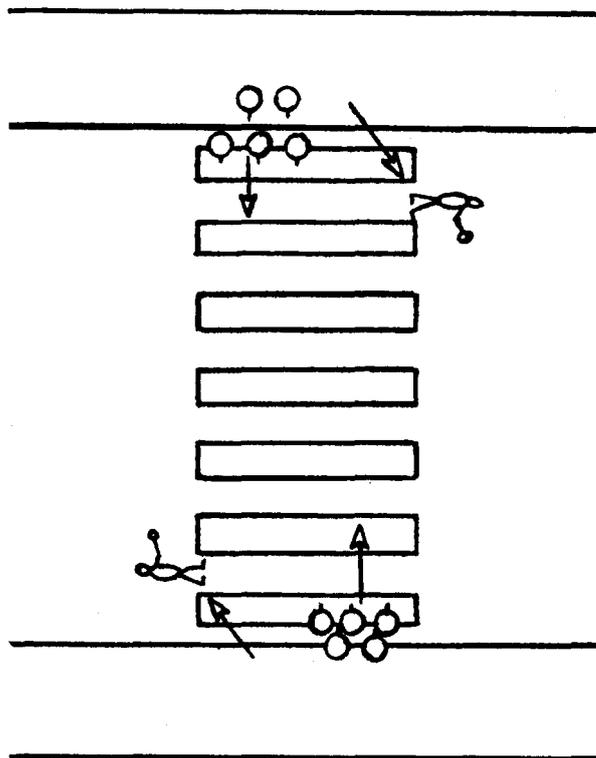
Phase I:

Sammeln der Schüler auf dem Gehsteig



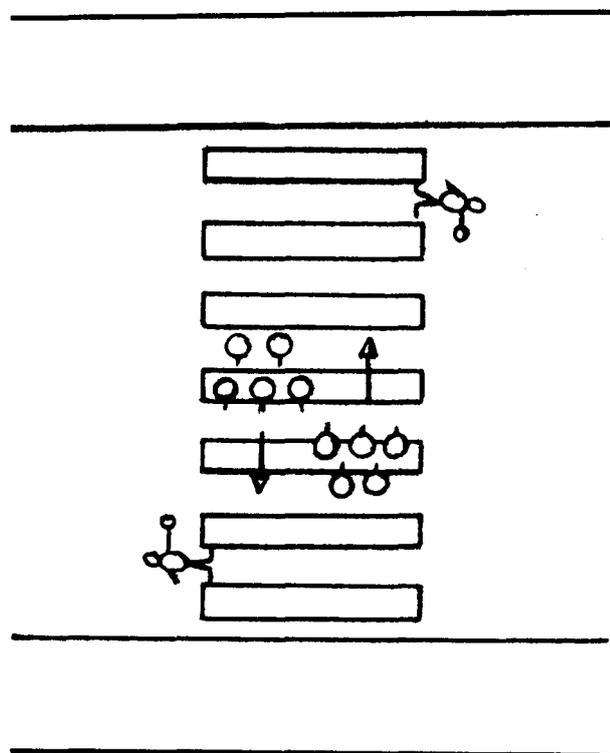
Phase 2:

Einleitung des Überquerens



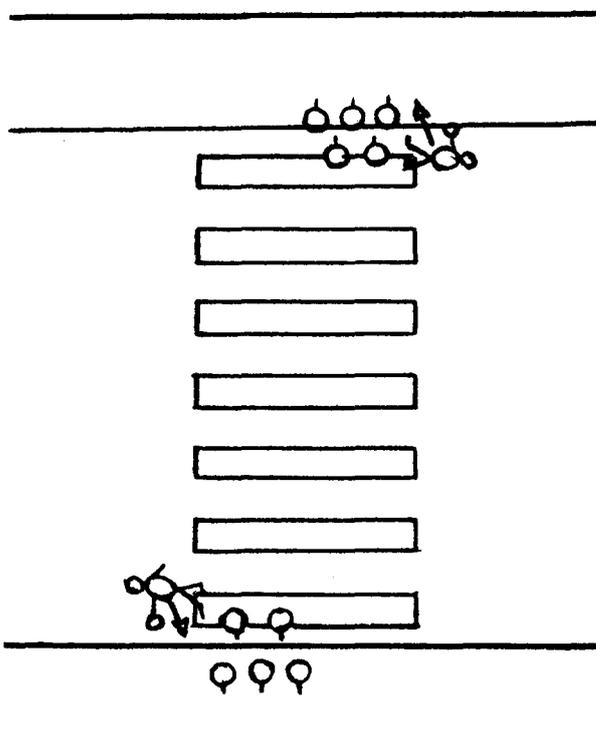
Phase 3:

Überqueren des Schutzweges



Phase 4:

Ende des Überquerens



8. WEITERE EINSATZMÖGLICHKEITEN

Es besteht auch die Möglichkeit, Lotsen für Ordnerdienste zu verwenden, zum Beispiel beim Ein- und Aussteigen bei Autobussen; zum Abhalten von Schülern von gefährlichen Straßenstellen und dem Überqueren an diesen Punkten; zum Ordnen von Radfahrergruppen beim Verlassen des Schulgebäudes. Außerhalb der im Rahmen ihrer festgesetzten Aufgabenbereiche vorgesehenen Einsatzstellen dürfen sich die Lotsen als solche nicht betätigen.

9. AUSTRÜSTUNG

Die komplette Ausrüstung wird vom Kuratorium für Verkehrssicherheit mit Unterstützung der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt (AUVA) beschafft und den Schulen kostenlos zur Verfügung gestellt. Für die Pflege ist jeder Schülerlotse selbst verantwortlich, die Ausrüstungsgegenstände sind sorgfältig zu behandeln.

Die Ausrüstung besteht aus:

- * weißer Mütze mit Schülerlotsenabzeichen
- * rot-weiß gestreiftem Poncho
- * Kelle (Scheibe gelb, Rand weiß)
- * Regenmantel
- * Schülerlotsenbuch.

Die Mütze, der rot-weiß gestreifte Poncho und die Kelle sind immer zu tragen. Bei Regenwetter wird der Poncho über dem Regenmantel getragen.

10. VERHALTEN BEI BESONDEREN VORKOMMNISSEN

Besondere Vorkommnisse während dieser Tätigkeit sowie Unfälle sind unverzüglich dem Landesschulrat telefonisch und schriftlich mitzuteilen. Eine Kopie davon ist dem Kuratorium für Verkehrssicherheit, Institut für Verkehrserziehung, Ölzeltgasse 3, 1030 Wien, zu übermitteln.

Diesbezügliche Informationen für den Schülerlotsen sind auch im "Schülerlotsen-Buch" vermerkt; in diesem Büchlein, das u.a. auch als Einsatznachweis dient, sind etwaige Vorkommnisse einzutragen.

Den Lotsendienst betreffende Vorschläge - auch von den Eltern, Lehrern oder Mitschülern - sind auch an die beiden oben genannten Ansprechpartner zu richten.

11. AUFGABEN DES VERKEHRSREFERENTEN DER SCHULE

Die Lotsen sind vom Verkehrsreferenten der Schule immer wieder darüber zu unterrichten, daß ihre Aufgabe keine Spielerei, sondern eine ernstzunehmende Tätigkeit zum Schutze ihrer Mitschüler im Straßenverkehr darstellt, die pünktlich und exakt ausgeführt werden muß.

Außerdem wird empfohlen, die Lotsen einmal im Monat zu einer Unterrichts- und Besprechungsstunde schulweise zusammenzufassen; ihre Tätigkeit sollte fallweise durch die örtliche Exekutive überprüft werden.

RICHTLINIEN
für die Ausbildung von
SCHÜLERLOTSEN
durch die Exekutive

Bei der Ausbildung von Schülerlotsen durch die Exekutive sollen folgende Themen behandelt werden:

1. Zweck und Ziel der Schulwegsicherung
2. Aufgaben eines Schülerlotsen
3. Einsatz: Art des Eingreifens, Benehmen, Ausrüstung
4. Überqueren der Fahrbahn
5. Verhalten auf Schutzwegen
6. Verkehrszeichen
7. Verkehrsregeln für Fußgänger und Fahrzeuglenker
8. Verhalten bei Verkehrsunfällen
9. Verhalten als Zeuge
10. Praktische Arbeit auf der Straße
11. Ausstattung von Fahrrädern

Die Dauer der Einschulung soll betragen:

THEORIE: Sechs bis zehn Stunden

PRAXIS: Ein bis zwei Wochen

Die Überwachung der selbständig tätigen Schülerlotsen durch die Exekutive ist mindestens weitere zwei Wochen erforderlich, Stichproben sind auch später noch notwendig.

Wien, im Juli 1990
VE/Kn

KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT / Institut für Verkehrserziehung
Ölzeltgasse 3, 1030 Wien / Tel.: 0222/71770/116