



33/SN-74/ME

## VERKEHRSClub ÖSTERREICH VCÖ

VCÖ-Bundessekretariat  
Dingelstedtgasse 15  
A-1150 Wien  
Tel. (0222) 85 83 86

Bundesministerium für  
öff. Wirtschaft und Verkehr

Radetzkystraße 2  
1031 Wien

AMTSENTWURF	
Zl. ....	06-GE/19-91
Datum:	17. SEP. 1991
Verteilt	19. Sep. 1991 / Ks

13.09.91

betrifft: Zl. 160.002/14-I/6-91, Stellungnahme zum  
do. Entwurf für eine 18. StVO-Novelle

Der Verkehrsclub Österreich VCÖ erlaubt sich, nach erfolgter Koordination mit der Arbeitsgemeinschaft umweltfreundlicher Stadtverkehr und der Interessengemeinschaft "Zu Fuß" folgende Stellungnahme zum vorliegenden Entwurf einer 18. StVO-Novelle zu übermitteln:

Grundsätzlich begrüßt der Verkehrsclub Österreich die Ziele, die durch die neuen Bestimmungen verwirklicht werden sollen, hat jedoch vor allem bei der Radfahrerüberfahrt Bedenken gegen die vorgeschlagene Lösung. Weiters sollten die Bestimmungen zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs noch ausgedehnt werden. Die Vorschläge des VCÖ finden sich in den Bemerkungen zu den einzelnen Punkten des Amtsentwurfes.

Zu den einzelnen Bestimmungen:

Zu § 2 (1) Z. 7a: Mehrzweckstreifen dürfen keinesfalls als Radfahrstreifen definiert werden. Sie nehmen bei Fehlen eines Gehsteiges auch den Fußgängerverkehr auf, Mehrzweckstreifen sind ty-

./2

13.9.1991

Seite 2

pische Mischbereiche mit gegenseitiger Rücksichtnahme aller Verkehrsgattungen.

Textvorschlag: "Mehrzweckstreifen: ein besonders gekennzeichnete Teil der Fahrbahn, der von Kraftfahrzeugen nur befahren werden darf, wenn die Breite des angrenzenden Fahrstreifens nicht ausreicht."

Zu §.2 (1) Z.8, 11a: Da der Begriff "Gehsteig" gesetzlich definiert ist, ist die vorgeschlagene Ergänzung unnötig. Bauliche "Gehsteige" sind, wenn als Rad- oder Rad/Gehweg verordnet und kundgemacht, eben keine Gehsteige mehr. Darüberhinaus sollte das Gesetz nicht einer schlechten Radwegeplanung (Radwege auf Gehsteigen konfliktreich!) Vorschub leisten, die überdies nur regional auftritt (Schwerpunkt Wien).

Vielmehr sollten auch Radwege als eigene Fahrbahnen (weil von Fahrzeugen befahren) definiert werden.

Vorschlag: "Radweg: eine Fahrbahn, die dem Verkehr mit Fahrrädern vorbehalten ist." (Vgl. Nebenfahrbahn, die auch baulich von der Hauptfahrbahn getrennt, aber trotzdem eine Fahrbahn ist.)

Auf diese Weise können Kreuzungen mit Radwegen nach den allgemeinen Vorrangregeln behandelt werden und es ist keine Schaffung von Sonderbestimmungen für Radfahrerüberfahrten notwendig.

Zu §.2 (1) Z.11b: Abgelehnt wird die gesetzliche Definition des Sammelbegriffes "Radverkehrsanlage", wenn sie wie im ggstdl. Entwurf dazu dient, gänzlich unterschiedliche Bauformen wie Radweg und Radfahrstreifen durch einen gemeinsamen Oberbegriff gleichen

./3

13.9.1991

Seite 3

Rechtswirkungen zu unterwerfen (siehe § 19 (6a) des Entwurfes - Nachrang)

Darüberhinaus umfaßt der planerische Begriff der Radfahranlage noch weitere bauliche Einrichtungen wie "Pfortner" in Einbahnstraßen mit Radverkehr in beiden Richtungen, Radfahrerschleusen und -weichen etc., die juristisch nicht unter einen Hut zu bringen sind.

Zu § 3: Ausdrücklich begrüßt wird die durch Ergänzung des Vertrauensgrundsatzes erfolgende Klarstellung.

Zu § 5: Der VCÖ begrüßt die Neufassung der Bestimmungen über Alkoholkontrollen, da diese einen zentralen Punkt der Verkehrssicherheitsarbeit darstellen und nur funktionieren können, wenn den durchführenden Organen unanfechtbare Bestimmungen an die Hand gegeben werden.

Zu § 7 (3): Es wird angeregt, daß die freie Fahrstreifenwahl für alle Fahrzeuggattungen gelten soll. Es sollte daher der Begriff "Kraftfahrzeug" durch "Fahrzeug" ersetzt werden.

Begründung: Nach Abbiegevorgängen besteht eine zusätzliche Gefährdung durch den derzeit gesetzlich aufgetragenen Spurwechsel in die äußerst rechts gelegene Fahrspur. Diese Gefährdung kann durch die vorgeschlagene Fassung vermieden werden.

Zu § 7 (5): Begrüßt wird die generelle Erlaubnis des Zweirichtungs-Radverkehrs in Wohnstraßen, wobei allerdings überhaupt nie

./4

13.9.1991

Seite 4

FBM notwendig sein sollten (in Wohnstraßen spielende, d.h. auch radfahrende Kinder brauchen sich auch nicht an FBM halten).

Die durch die Novellierung beabsichtigte und vom VCÖ begrüßte Relativierung der Notwendigkeit von FBM sollte nur für die übrigen Straßen gelten.

Angemerkt wird, daß auch die BodenmarkierungsVO hinsichtlich der Markierung von Radfahrstreifen mittels Leitlinien zu ändern ist.

Zu § 9: Begrüßt wird die Neuregelung der Bestimmungen über den Fußgängerübergang, stärkste Vorbehalte hat der VCÖ aber gegen die analoge Anwendung auf Radfahrerüberfahrten.

- ad Schutzweg:

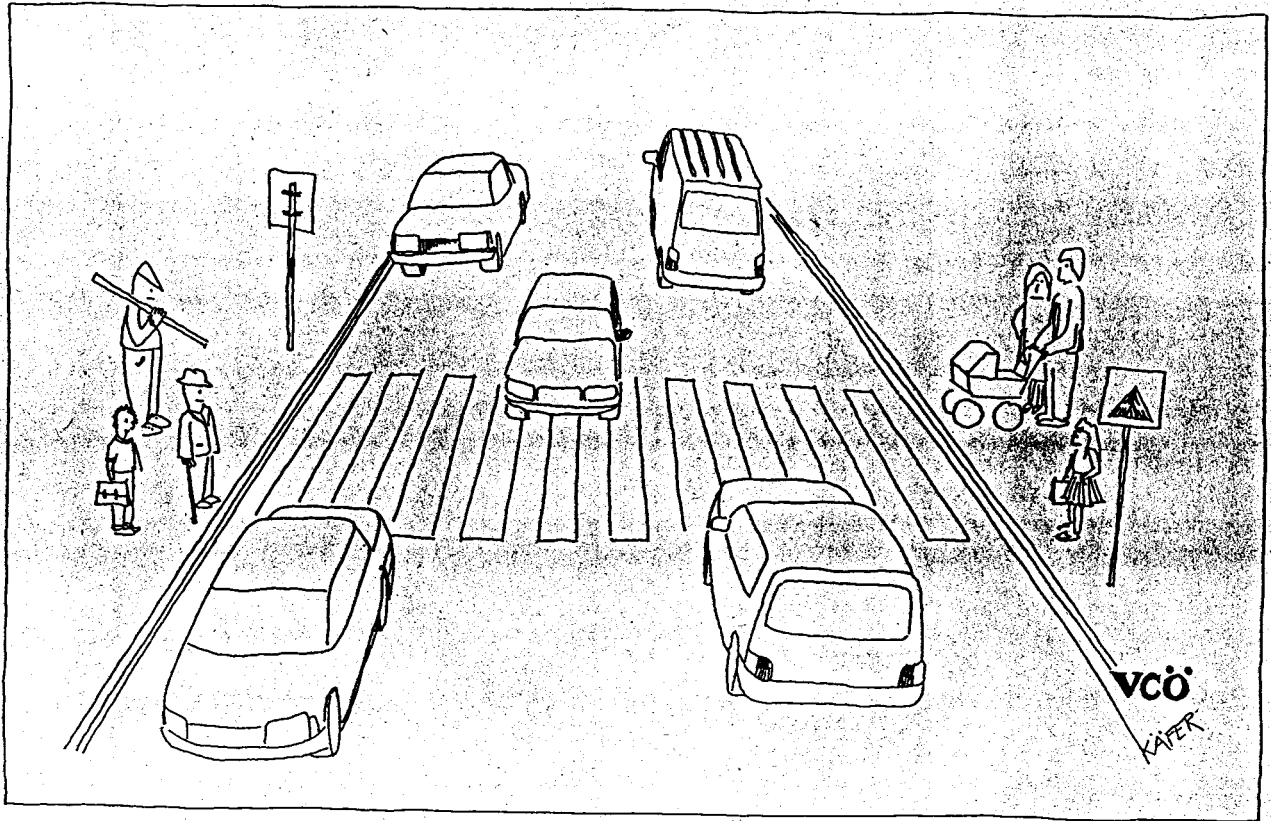
Der Begriff "Schutzweg" sollte durch "Fußgängerübergang" ersetzt werden (und zwar selbstverständlich in allen bezugnehmenden Paragraphen), da der bestehende Begriff einen nicht bestehenden Schutz suggeriert.

Zum Adressatenkreis der Fahrzeuglenker ist zu sagen, daß Schienenfahrzeuge aufgrund ihres langen Bremsweges, aber auch der Berechenbarkeit ihrer "Fahrspur", von der Anhalteverpflichtung ausgenommen sein sollten. Bereits die bestehende Rechtslage zwingt jeden Wagenführer zum Gesetzesbruch, da er sich nur in Schrittgeschwindigkeit nähern dürfte, was jeder Beschleunigung des ÖV zuwiderläuft. Soll die Neuregelung auf die Überschreitungsabsicht des Fußgängers abstellen, wird die Situation für Straßenbahnenlenker völlig unhaltbar.

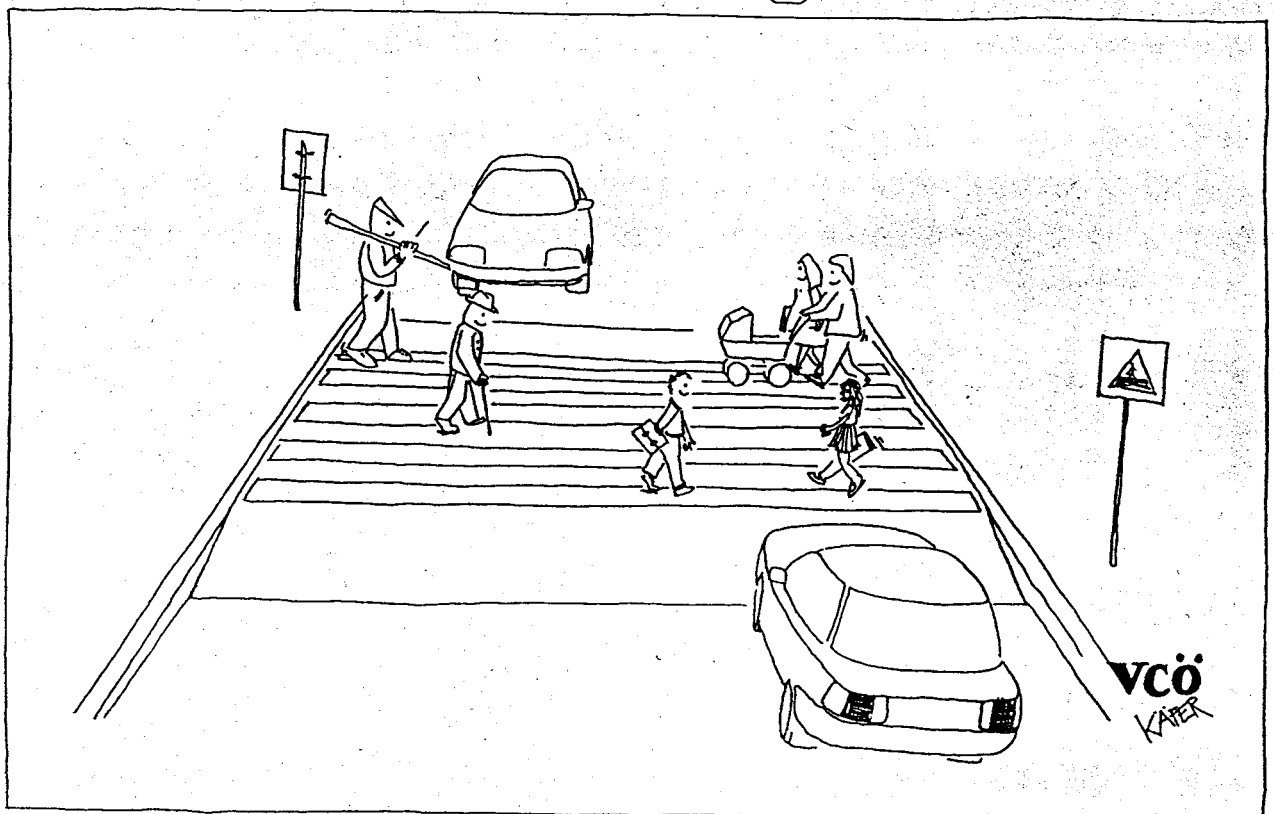
Dem Fußgänger müßte daher auferlegt werden (§ 76), nicht vor ei-

./5

# Heute :



# vcö - Vorschlag :



13.9.1991

Seite 5

nem sich nähernden Schienenfahrzeug den FG-Übergang zu überqueren.

Weiters möchte der VCÖ darauf hinweisen, daß mittelfristig die FG-Übergangsmarkierungen (im internationalen Gleichklang) verändert werden sollten: Die in Fahrtrichtung des Kfz weisenden Streifen der herkömmlichen Markierung wirken beschleunigend, sie müßten ersetzt oder ergänzt werden durch quer zur Fahrtrichtung führende Markierungen, da nur solche eine (bremsende) Barrierewirkung besitzen (s. Abbildung 1).

Vergleichsweise seien auch die leiterförmigen US-Markierungen erwähnt.

- ad Radfahrerüberfahrt:

Auf Grund der vier mal so großen Annäherungsgeschwindigkeit von Radfahrern ist eine fahrradadäquate Regelung statt einer Analogie zu den Fußgängern notwendig. Radverkehr ist Fahrzeugverkehr und sollte auch im Gesetz als solcher behandelt werden.

Wie schon in unseren sz. Novellierungsvorschlägen wird nochmals auf die bundesdeutsche Regelung hingewiesen: Auf oder neben der Fahrbahn fahrende Radfahrer haben Vorrang ggü. jedem Abbieger. Querverkehrsrelationen werden in Deutschland ebenso wie in Österreich durch die allgemeinen Vorrangregeln abgedeckt. Eine eigene Vorrangregelung für Radfahrerüberfahrten wird dadurch entbehrlich.

Im folgenden ein der Diktion der öst. StVO angepaßter Textvorschlag (Ergänzung des § 19 (5) durch einen 2.Satz):

"Auf der Fahrbahn oder auf Radwegen sowie Geh- und Radwegen geradeausfahrende Radfahrer haben den Vorrang gegenüber in gleicher

./6

13.9.1991

Seite 6

Richtung fahrenden abbiegenden und entgegenkommenden abbiegenden Fahrzeugen."

(Diese Textierung geht davon aus, daß Radfahrstreifen weiterhin Fahrbahnteile sind, weshalb sie nicht separat erwähnt werden.)

Damit könnte die Radfahrerüberfahrt auf ihren Kern, die reine Blockmarkierung ohne irgendeinen Einfluß auf die Vorrangssituation, beschränkt bleiben (s. auch die Bemerkungen zu § 19 (6a)).

Zu § 17: Begrüßt wird die Gleichstellung von Linienomnibussen mit Schienenfahrzeugen im Haltestellenbereich sowie die Anhalteverpflichtung bei Schülertransporten.

Allerdings sollte bei allen öffentlichen Verkehrsmitteln während des Fahrgastwechsels eine Anhalteverpflichtung bestehen (Haltelinie am Beginn der Haltestelle), dies sollte auch bei Vorhandensein von Warteinseln gelten.

In diesem Zusammenhang wird auf das Vorbeifahrverbot in der Schweiz verwiesen, das durch Haltelinien und Zickzack-Markierungen entlang des gesamten Haltestellenbereichs deutlich sichtbar gemacht wird.

Begründung: Die derzeitige Regelung des Vorbeifahrens in Schrittgeschwindigkeit (auch bei Vorhandensein bei Haltestelleninseln!) wird in der Praxis laufend übertreten, so daß die Sicherheit der Fahrgäste nicht gewährleistet ist. Sie steht ebenfalls im Widerspruch zu verkehrswissenschaftlichen Erkenntnissen, wonach die Attraktivität und Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel wesentlich von ihrer Erreichbarkeit abhängt. Die ungehinderte Zugänglichkeit und das gefahrlose Erreichen des öffentlichen Verkehrsmittels im Haltestellenbereich ist daher eine Grundvoraus-

./7

13.9.1991

Seite 7

setzung zur Förderung der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel, wie sie im Koalitionsabkommen festgeschrieben ist.

Denkbar wäre auch die Schaffung eines Oberbegriffes für Straßenbahn, Schienenersatzverkehr und Linienbus und dessen Aufnahme in die Definitionen des § 2, etwa "Fahrzeuge des öffentlichen Linienverkehrs" und Verwendung dieses Begriffes überall dort, wo nicht sachlich gerechtfertigte Unterschiede zwischen Schienenverkehr und Omnibussen im Linienverkehr auf Grund der Spurbindung des ersteren bestehen.

Zu § 19 (6a): Die vorliegende Fassung brächte im Grundsatz die unbefriedigende Regelung der 10. StVO-Novelle wieder (dort, wo keine "Radfahranlagen" weiterführen, kommt es wieder zum generellen Nachrang) und muß aufs Schärfste abgelehnt werden.

Außerdem läßt die Terminologie ("von Radfahranlagen kommen") offen, ob wirklich nur bei Verlassen der RFA Nachrang besteht, oder etwa auch beim Übergang von einer (zB Radweg) zu einer anderen (zB RF-Überfahrt).

Noch dazu ist oft zum Zeitpunkt, in dem sich die Auto- und Radfahrer auf den konkreten Vorrang oder Nachrang einstellen müssen (Bremsbereitschaft) noch nicht erkennbar, ob der Radfahrer die RFA verlassen wird.

Weiters wird darauf hingewiesen, daß eine rechtliche Gleichbehandlung von Radfahrstreifen und Radwegen hinsichtlich des Nachranges höchst problematisch ist, da Radfahrstreifen als Teil der Fahrbahn der vorrangmäßigen Qualifikation der übrigen Fahrbahnteile folgen sollten.

./8



13.9.1991

Seite 3

Konsequenz des do. Regelungsvorschlages wäre zB Nachrang des geradeausfahrenden Radfahrers ggü. linksabbiegender Autofahrer, wenn keine Blockmarkierung = Radfahranlage vorhanden oder diese nicht sichtbar ist.

Solche Regelungen widersprechen dem "Vorrangempfinden", siehe die seinerzeitige KfV-Untersuchung (Schützenhöfer, KfV-Graz).

Letztendlich wäre der Vorrang von der Sichtbarkeit der Blockmarkierung abhängig, Schneelage brächte somit eine Umkehrung der Vorrangverhältnisse.

Zu § 20: Die Tempo 80-Regelung für Straßen mit einer Fahrspur pro Richtung wird ausdrücklich begrüßt, sollte allerdings auf alle Freilandstraßen ausgedehnt werden. Jedenfalls aber sollte nur dann Tempo 100 erlaubt sein, wenn eigene Anlagen für den nichtmotorisierten Verkehr (Gehsteige, Radwege) vorhanden sind, da die hohe Geschwindigkeitsdifferenz zwischen den Verkehrsgattungen eine potentielle Unfallgefahr für die Nichtmotorisierten darstellt.

Verwiesen wird auf die positiven Ergebnisse der Untersuchung des Amtes der Tiroler Landesregierung (1991) zum Thema Rückgang der Personenschäden durch Tempo 30 in Tirol.

Weiters verweist der VCÖ auf seine wiederholt vorgetragenen Forderungen nach legislativer Berücksichtigung von flächendeckendem Tempo 30 (minus 47 % Personenschäden in Graz, Quelle: Sammer, Fallast, TU-Graz 1991) in der Stadt und Tempo 100 auf Autobahnen (Rheintalautobahn, Quelle Rosinak, Stickler 1986).

Die Verordnung von Ausnahmen vom generellen Tempo 30 (insbesondere für Straßen mit öff. Linienverkehr) muß dabei möglich sein,

./9

13.9.1991

Seite 9

darf aber nicht der Verkehrssicherheit und dem Umweltschutz (Lärm, Abgase) widersprechen.

Zu § 26 (6): Begrüßt wird das Parkverbot für Zugmaschinen und Reisebusse.

Zu § 38 (5): Abbiegen bei Rot durchlöchert die Rechtssicherheit und gefährdet vor allem die Fußgänger. Diese negativen Auswirkungen müssen gegen die Vorteile für den Fahrzeugverkehr, v.a. auch für Radfahrer, abgewogen werden.

Nach dem Grundsatz "Maximaler Schutz für den Schwächsten" sowie wegen fehlender psychologischer Rahmenbedingungen (Veränderung der Bedeutung des Rotlichts vom absoluten "Halt" hin zur Gleichsetzung mit einer Stopptafel an einer unregelmäßigten Kreuzung) ist das Rotabbiegen abzulehnen (vgl. auch BRD, wo das in den neuen Bundesländern geltende Rotabbiegen im Zuge der Rechtsanpassung per 1.1.1991 abgeschafft wurde).

Zu § 38 (10): Zur Fahrstreifensignalisierung wird festgestellt, daß sie in Widerspruch zu § 7 (3) steht, welcher für nichtmotorisierte Fahrzeuge kein Nebeneinanderfahren erlaubt.

Zu § 42 (6): Da das LKW-Nachtfahrverbot auch eine Lenkungsmaßnahme zur Erreichung des verkehrspolitischen Oberzieles der Güterverkehrsverlagerung auf die Schiene ist, sollte mittelfristig ein generelles Nachtfahrverbot (Vorbild: Schweiz) eingeführt werden, d.h. nach einer längeren Übergangsfrist auch für lärmarme LKW.

Begründung: Zielrichtung des Nachtfahrverbotes sollte die Vermeidung

./10

13.9.1991

Seite 10

derung des LKW-Fernverkehrs an sich mit seinen Belastungen und negativen Folgen sein, da auch lärmarme LKW Abgase, Unfälle und durch ihr Gewicht Straßenabnutzungsschäden produzieren. Die Verkehrsverlagerung auf die Schiene wird umso eher vor sich gehen, je eher Restriktionen auf der Straße greifen.

Die zentrale Rolle des LKW im Nahverkehr in der Fläche würde durch ein Nachtfahrverbot kaum berührt, da der Nahverkehr einerseits tagsüber, andererseits mit Fahrzeugen durchgeführt wird, die unterhalb der 7,5 t-Grenze liegen und somit dem Fahrverbot nicht unterliegen.

Zu § 43: Ausnahmen von Verboten sind auch gegenüber Dritten sichtbar zu machen, damit Berechtigte und Nichtberechtigte voneinander zu unterscheiden sind, ohne zwecks Vorzeigen des Ausnahmebescheides angehalten werden zu müssen. Außerdem wird vorgeschlagen, in Ab.1 lit. d das Wort "unbedingt" zu streichen, da der Begriff "notwendig" ausreichend bestimmt ist.

Zu §§ 45, 64: Begrüßt wird die Prüfung der Umweltverträglichkeit bei Ausnahmen von Ge- und Verboten.

Zu § 48: Es sollte endlich die Aufstellung von VZ für den Radverkehr gesetzlich bestimmt werden. Bisher ist ungeklärt, ob VZ links eines Radweges zu beachten sind.

Zu § 49 Z. 12: Für das Gefahrenzeichen "Kinder" schlägt der VCÖ folgende Ausschensweise vor: s. Abbildung 2

Sollte aufgrund internat. Übereinkommen das derzeitige VZ nicht

./11

zu Par. 49 Z 12:

Das Gefahrenzeichen "Kinder" soll durch das nachfolgende Zeichen ersetzt werden:



**Begründung:**

Ziel des neuen Gefahrenzeichens ist die wesentliche Verstärkung der Auffälligkeit und Aufmerksamkeit für den Autolenker. Das Aufbrechen der roten Umrandung durch Kinder symbolisiert auch deutlich, daß Kinder nicht dem Vertrauensgrundsatz unterliegen und der Autolenker daher zu besonderer Vorsicht verpflichtet ist. Gefahrenzeichen dieser Art stehen im Ausland (Bsp. Frankreich) in Verwendung !

13.9.1991

Seite 11

zu ersetzen sein, wird wegen des hohen Aufmerksamkeitswertes die zusätzliche Anwendung des vorgeschlagenen Tafeln, eventuell von Sponsoren finanziert, vorgeschlagen.

Zu § 52 Z. 7f: Begrüßt wird die Verankerung von Fahr- und Parkverboten für Omnibusse.

Zu § 55 Z. 6: Der VCÖ schlägt vor, die Bodenmarkierungen für den Kfz-Verkehr in weißer, für Fußgänger, Radfahrer und öffentlichen Verkehr in gelber Farbe auszuführen.

Begründung: Farbliche Trennung verbessert die Aufmerksamkeit von Kfz-Lenkern gegenüber den schwächeren Verkehrsteilnehmern und signalisiert die Vorrangstellung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

§ 76a: Begrüßt wird die Verordnungsermächtigung für das Radfahren in Fußgängerzonen.

Außerdem sollte die Bestimmung, wonach in Fuzos Fahrräder nicht nebeneinander geschoben werden dürfen (da diese nicht in § 68 (2) erwähnt), saniert werden.

Zu § 82 (3) lit.f: Das Aufstellen von Müllgefäßen auf Gehsteigen müßte auf jeden Fall auf der Fahrbahn (anstatt eines Stellplatzes) und nicht auf Gehsteigen stattfinden. Unter dem Deckmantel des Umweltschutzes den Fußgängerverkehr zu behindern (Kinderwagen, Rollstuhl, Blinde!), kann nicht Regelungsinhalt der StVO sein.

./12

13.9.1991

Seite 12

In diesem Zusammenhang wird darauf verwiesen, daß § 23 (3) StVO vor der 6. Novelle vor Hauseingängen einen 1,5 m breiten Abstand zwischen parkenden Autos vorgesehen hat, damit der Zu- und Abgang auch mit Lasten möglich war, u.a. damit Müllgefäße zum Transportfahrzeug gebracht werden konnten. Es wird vorgeschlagen, diese Regelung wieder in Kraft zu setzen.

Zu § 99 (3) c: unbefugte Verwendung der neugeschaffenen Kennzeichnungen "Feuerwehrkommandant" und "Krankenpflege" ist unter Strafe zu stellen.

Außerdem sollte die Untergrenze des Abs. 2 auf S 2.000,- angehoben und in Abs. 3 eine Untergrenze, etwa S 2.000,- geschaffen werden.

In Abs. 4 sollte die Obergrenze auf S 2.000,- angehoben werden.

Ebenso sollten (§ 100 Abs. 5a) Geldstrafen (Organmandate bis zu S 1.000,- sofort eingehoben werden dürfen.

Begründung: Nach Meinung von Verkehrspsychologen sollen Strafen spürbar sein und rasch auf die zu bestrafende Tat folgen. Deshalb sind die Wertgrenzen sowie die Möglichkeiten zur Verhängung von Organmandaten der Inflation anzupassen.

-----

Nach Meinung des VCÖ sollten noch folgende weitere Materien in den Entwurf aufgenommen werden:

1) Grundsatzbestimmung "Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, daß kein anderer beschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird"

Weitere Grundsatzbestimmung, wonach bei allen Ausführungsbestim-

./13

13.9.1991

Seite 13

mungen der Schutz der Bevölkerung, ihre Gesundheit und Umwelt, der Fußgängerverkehr, der Radverkehr und der öffentliche Verkehr oberste Priorität besitzt.

2) Verankerung der "grünen Zonen" = Parkverbot mit Ausnahme der Anrainer.

Neben den bestehenden Kurzparkzonen mit Ausnahme für Anrainer ist in Ballungsgebieten oft eine völliges Parkverbot mit Anrainerprivileg sinnvoll, dadurch könnten die Kfz-Fahrten in solchen Bereichen reduziert werden (während Kurzparkzonen den Fahrtenumsatz erhöhen)

3) "ÖV-Paket":

Vorrang von Schienenfahrzeugen auch beim Linksabbiegen und beim Einordnen von Gleiskörpern analog dem Vorrang von links. Denkbar ist die Formulierung: "Schienenfahrzeuge haben außer gegenüber Einsatzfahrzeugen immer den Vorrang" (§ 19).

Schaffung des Begriffes der "Fahrzeuge des öffentlichen Linienverkehrs" um Gleichbehandlung von Bus und Straßenbahn zu gewährleisten (s.oben zu § 17 (3)).

Einreihung der VZ "Busspur" und "Busstraße" unter die Gebotsschilder (derzeit Hinweistafeln), da ihr Regelungsinhalt Gebotscharakter hat.

Aufhebung des Verbots der Führung von O-Buslinien auf Autobahnen wegen der wachsenden Bedeutung elektrisch betriebener Schnellbuslinien (§ 46 Abs.5 StVO)

Gesetzliche Definition der "Buszone", die in § 39a (2) erwähnt wird.

./14

13.9.1991

Seite 14

4) "Radverkehrspaket"

(Eckiges) Hinweisschild auf Radweg ohne Benützungspflicht analog dem Schild "Autostraße". Das bestehende Gebotsschild ist praxisfremd, häufig können Ziele nur <sup>mit</sup> Benützen der Fahrbahn erreicht werden (zB Zufahren nach links, Abbiegerelationen, die vom Radwegplaner nicht vorgesehen wurden). Muß in Sonderfällen der Fahrradverkehr auf der Fahrbahn unterbunden werden, kann dies durch VZ "Fahrverbot für Radfahrer" erreicht werden.

Modifizierung des VZ "Sackgasse": Auf dem Schild müßte die Durchlässigkeit für bestimmte Verkehrsmittelgattungen (Fußgänger, Radfahrer) ersichtlich sein (oder entsprechendes Zusatztafel).

Erlaubnis des Nebeneinanderfahrens von Radfahrern (Schutzfunktion)

ausdrückliche Erlaubnis des Radschiebens auf FG-Übergängen analog den Gehsteigen

Erlaubnis des Mitführens von zwei Kindern unter 8 Jahren auf einem Fahrrad

5) "Fußgängerpaket"

Verbot des Behindertens von Fahrzeugen des öffentlichen Linienverkehrs und von Fußgängern durch abgestellte Kfz (derzeit nur Gefährdung von Fußgängern in § 23 (1) verankert, ÖV bisher überhaupt nicht erwähnt.)

Benützungsberechtigung von Radfahrerüberfahrten durch Rollstühle und Kinderwagen

Abschaffung des Benützungsgabotes von Unter- und Überführungen.

./15



13.9.1991

Seite 15

Weder in Deutschland noch - nach angeblich jüngst erfolgter Änderung - in der Schweiz gibt es einen vergleichbaren Benützungszwang.

Verkehrspsychologisch günstigere Form der Markierungen von Fußgängerübergängen und Neufassung der Benützungsregeln (s. oben)

Vorschreibung einer Höchstgeschwindigkeit für Schienenfahrzeuge in Fußgängerzonen (keine einschläg. eisenbahnrechtl. Bestimmungen vorhanden)

Vorschriften über die ausreichende Absicherung von Baustellen, zB durch Planken. Als nicht ausreichend zum Schutz von Fußgängern hat sich die alleinige Absperrung mittels Plastikbändern erwiesen, da solche zB strauhelnde Fußgänger nicht auffangen.

6) Elektro-Mofa Auf dem österreichischen Markt sind fahrradähnliche Elektro-Leichtmofas, die derzeit unter die Mopedbestimmungen (hinsichtlich Haftpflicht, Nummerntafel, Helmpflicht) fallen, obwohl sie nur eine max. Geschwindigkeit von 25 kmh erreichen.

Durch Ausweitung des Begriffes "Fahrrad" in § 2 Z.22 auf Fahrzeuge, die zusätzlich zu den Pedalen einen Hilfsantrieb aufweisen, der eine Leistung von höchstens 0,4 kW besitzt, könnte man eine Gleichstellung mit Fahrrädern erreichen. Allerdings nur dann, wenn die Radwegbenutzungspflicht (für echte und "unechte" Fahrräder) aufgehoben wird, da die RW für eine zusätzliche Fahrzeugart in der Regel nicht aufnahmefähig sind (mangelnde Breite läßt kein Überholen zu).

Nach Meinung des VCÖ wäre es allerdings eine zielführendere und legislativ sauberere Lösung, im Kraftfahrzeuggesetz eine eigene Leichtmofa-Kategorie zu schaffen und so die Unterscheidung von Kraftfahrzeugen und nichtmotorisierten Fahrrädern beizubehalten.

./16

13.9.1991

Seite 16

Der Verkehrsclub Österreich hofft, daß seine Anregungen im Rahmen der Begutachtung aufgegriffen werden, und hält abschließend fest, daß wunschgemäß 25 Stück des vorliegenden Schreibens dem Nationalratspräsidium zugeleitet werden.

VERKEHRSClub ÖSTERREICH

*i. A. Gretscher*  
(Schriftführer)