

**BOKU**

An das  
PRÄSIDIUM DES NATIONALRATES  
Parlament  
Dr. Karl Renner-Ring 3  
1010 W i e n

Institut für  
Verkehrswesen  
Universität für Bodenkultur Wien  
A-1180 Wien, Gregor Mendel-Straße 33  
Tel.: (0222) 34 25 00 DW 341, Fax: (0222) 36 91 659  
Der Institutsvorstand

DVR 06 011 95

Wien, 16. September 1991

Zu Schreiben vom Zi.

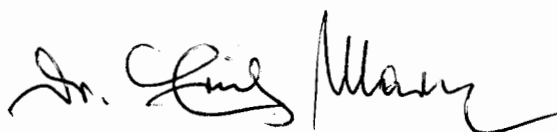
Betrifft: Entwurf einer 18. StVO-Novelle  
Stellungnahme

Betrifft	GESETZENTWURF
Zi.	06. GE/19
Datum:	17. SEP. 1991
Verteilt	19. Sep. 1991

Sehr geehrte Damen und Herren!

Aufgrund des Schreibens des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 8. August 1991, Zi. 160.002/14-I/6-91, übermittelt Ihnen das Institut für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur 25 Exemplare der Stellungnahme zum Entwurf einer 18. StVO-Novelle.

Mit freundlichen Grüßen.



O.Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Erich Marx

Beilagen:

Stellungnahme  
25-fach w.i.T.e.

Institut für Verkehrswesen  
Universität für Bodenkultur Wien  
A-1180 Wien, Gregor Mendel-Straße 33  
Tel.: (0222) 34 25 00 DW 341, Fax: (0222) 36 91 659

BOKU

O.Univ.Prof.Dipl.-Ing.Dr.techn. Erich Marx  
Institutsvorstand

Stellungnahme zum Entwurf einer 18. StVO-Novelle

ad § 2 (1) 8: Der Zusatz: "..., Gehsteig oder Teil eines Gehsteiges;" soll unterbleiben.

Begr.: Der Gehsteig ist den Fußgängern vorbehalten (§ 2 (1) 10).

ad § 2 (1) 11a: "... oder Gehsteig" soll unterbleiben.

Begr.: sh.o.

ad § 2 (1) 17: Der Zusatz: "..., wobei der Kreuzungsbereich durch die Schnittpunkte der Straßenränder begrenzt wird;" ist unzureichend formuliert.

Begr.: Durch diese Begriffsbestimmung wird der Bereich der Kreuzung viel zu kleinräumig eingegrenzt, da z.B. die Ausrundungsbereiche und Gehsteige auf alle Fälle noch zur Kreuzung gehören. Seitens der Exekutive wird auch der Straßenbereich bis zu 20 m vom Schnittpunkt der Fahrbahnänder nach außen noch als Kreuzungsbereich betrachtet. Weiters wären nach verkehrstechnischen Gesichtspunkten ausgebaute Kreuzungen dadurch nicht bestimmt.

O.Univ.Prof.Dipl.-Ing.Dr.techn. Erich Marx  
Institutsvorstand

- 2 -

ad § 7 (3): Der Passus: "Er darf hiebei, außer auf Einbahnstraßen, die Fahrbahnmitte nicht überfahren." sollte den Zusatz erhalten: "..., außer durch Bodenmarkierungen wird etwas anderes angezeigt.".

ad § 7 (5): Statt: "In diesen Fällen sind Leit- oder Sperrlinien..." sollte es lauten: "In diesen Fällen, ausgenommen in Wohnstraßen, sind Leit- oder Sperrlinien...".

Begr.: In Wohnstraßen sollten die erlaubten Verkehrsarten im Mischprinzip, vorsichtig und mit geringer Geschwindigkeit (10 km/h) verkehren. Dadurch sind Leit- oder Sperrlinien entbehrlich.

ad § 17 (2): Hier sollte ein Widerspruch in der STVO beseitigt werden. Statt: "Der Lenker eines Fahrzeuges darf an einem in der Haltestelle stehenden ...." sollte es lauten: "Der Lenker eines Fahrzeuges darf an einem in die Haltestelle einfahrenden oder in der Haltestelle stehenden ..."

Begr.: In § 76 (8) wird den Fahrgästen der öffentlichen Verkehrsmittel das Betreten der Fahrbahn bereits beim Einfahren des Verkehrsmittels in die Haltestelle erlaubt. Durch obigen Formulierungsvorschlag entsteht eine einheitliche Rechtsvorschrift.

In diesem Zusammenhang wird auf die derzeit nicht praxisgerechte Formulierung des § 76 (7) hingewiesen. Darin wird dem Fußgänger zwar das Überqueren der Fahrbahn auf kürze-

O.Univ.Prof.Dipl.-Ing.Dr.techn. Erich Marx  
Institutsvorstand

- 3 -

stem Wege erlaubt, um eine Haltestelleninsel zu erreichen oder zu verlassen, in der Praxis nehmen die Kfz-Lenker darauf aber kaum Rücksicht.

ad § 17 (2a): Bei einer Neuregelung gemäß vorgeschlagenem Entwurf ist sehr wesentlich, daß der Schulbus entsprechend auffällig und mit Warnblinkleuchten am Dach usw. ausgestattet sein muß.

Begr.: Derzeit kann ein Schulbus nur schlecht als solcher erkannt werden.

ad § 19 (6a): statt: "..., die von Radfahranlagen kommen" sollte es lauten:

"..., die Radfahranlagen verlassen,"

Begr.: Es bestünde mit der ursprünglichen Formulierung Unsicherheit beim Übergang zwischen zwei verschiedenen Radfahranlagen.

ad § 19 (8): Der neue Satz: "Er hat auf seinen Vorrang zu verzichten, wenn dies die Verkehrslage erfordert" ist sehr unklar. Es sollten derartige Situationen präzisiert werden.

ad § 19 (9): Neufassung: Die Einrichtung von Verkehrszeichen nach § 52, Z24 ("Halt") bei allen Armen einer Kreuzung soll zur Verkehrsberuhigung in Wohngebieten und zur Einsparung baulicher Maßnahmen bei geringbelasteten Straßen ermöglicht werden. Genaue Bestimmungen über die Fahrordnung sind aber festzulegen.

O.Univ.Prof.Dipl.-Ing.Dr.techn. Erich Marx  
Institutsvorstand

- 4 -

Begr.: Ein Großteil der Unfälle in städtischen Bereichen ist auf rechtwinkelige Kollisionen zurückzuführen.

ad § 31 (2) u. § 82 (3)g: An der Rückseite der beschriebenen Einrichtungen sollten keine wie immer garteten Anschläge, Reklamen u.dgl. angebracht werden dürfen.

Begr.: Dies würde zu einer weiteren Ablenkung der Verkehrsteilnehmer führen und auch der Stadtgestaltung zuwiderlaufen.

ad § 38 (5): Die neu einzuführende Möglichkeit des Rechtseinbiegens bei Rot ist abzulehnen.

Begr.: Dies würde besonders zu Lasten der Fußgänger gehen. Vor allem Alte und Kinder sind schon derzeit, wenn sie bei Grün des Fußgänger-Lichtsignals die Fahrbahn überqueren, überfordert und extrem gefährdet, da sie auf Links- und Rechtseinbieger achten müssen. Auch die Konflikte zwischen den Kraftfahrzeugen würden vermehrt.

ad § 38 (10): Die vorgeschlagenen Fahrstreifensignalisierungen, vor allem der gelb blinkende Pfeil, sollten näher definiert werden. Es sind genaue Abbildungen erforderlich.

Bei Schienenstraßen sollte die Möglichkeit bestehen, mittels Fahrstreifensignalisierung den Fahrweg der Schienenverkehrsmittel frei zu halten. Gegebenenfalls sind die Schienen-

O.Univ.Prof.Dipl.-Ing.Dr.techn. Erich Marx  
Institutsvorstand

- 5 -

fahrzeuge mit Ausnahmeregelungen zu bevorzugen (ÖPNV-Bevorrangung).

ad § 51 (1): der neu hinzugekommene Zusatz: "..., wenn es die Verkehrssicherheit erfordert." ist näher zu definieren.

ad § 51 (2): Der Passus: "...im Ortsgebiet höchstens 10 m..." sollte lauten: "...im Ortsgebiet im allgemeinen höchstens 5 m, wenn erforderlich 10 m..."

Begr.: Der Abstand zur Anbringung der genannten Verkehrszeichen von 10 m im Ortsgebiet erscheint zu weit und ist nur durch die mißglückte Neudefinition des Kreuzungsbereiches (§ 2 (1) 17) erklärbar. Wichtig erscheint ein Zusatz, daß diese VZ möglichst nahe an der Fahrfläche und gut sichtbar angebracht werden sollen.

ad § 52 Zeichen 16: Die Definition des Zeichens "Radweg" steht im Widerspruch z.B. zum Zeichen 17. Sie sollte daher neu gefaßt werden. Vorschlag: "Dieses Zeichen (16) zeigt an, daß nur Radfahrer diesen Weg benutzen dürfen."

ad § 52 Zeichen 17: Es sollte hinzugefügt werden, daß für Radfahrer keine Benützungspflicht besteht und die Fußgänger bevorrangt sind.

Begr.: Auf einem kombinierten Geh- und Radweg ist ein flüssiges und leichtes Radfahren bei entsprechender Rücksichtnahme auf die

O.Univ.Prof.Dipl.-Ing.Dr.techn. Erich Marx  
Institutsvorstand

- 6 -

Fußgänger nicht möglich. Die Benützung dieser Anlagen sollte daher den Radfahrern freigestellt werden.

ad § 55 (6): Die Farben der Bodenmarkierungen sollten erst dann geändert werden, wenn einheitliche EG-Richtlinien dazu vorliegen. Weiters sollten eindeutige Übergangsbestimmungen und Regelungen für die Änderungen vorliegen. Ein System mit zwei Farben für ruhenden Verkehr und Fließverkehr sollte auf jeden Fall beibehalten werden.

ad § 76a: In den Bestimmungen zur "Fußgängerzone" fehlen Bestimmungen, daß die auf Grund der zahlreichen Ausnahmegestimmungen sich in Fußgängerzonen bewegendes Fahrzeuge den Fußgängern "Vorrang" zu gewähren haben und diese weder gefährden noch behindern dürfen.

ad § 82 (3) f): Das "Aufstellen von öffentlichen Müllgefäßen auf Gehsteigen" soll so erfolgen, daß "dabei besonders auf die Erhaltung der Sichtverhältnisse für die Verkehrsteilnehmer geachtet wird."

Begr.: Siehe Richtlinien Verkehrssicherheit RVS 1.21. "öffentlich", um ein Abstellen privater Müllgefäße zu vermeiden.

ad § 82 (3) g): Die Nutzung der Rückseite von Verkehrszeichen darf keinesfalls zugelassen werden.

Begr.: Siehe Begr. zu § 31 (2).

O.Univ.Prof.Dipl.-Ing.Dr.techn. Erich Marx  
Institutsvorstand

- 7 -

ad § 96 (1): Bei: "..., so hat die Behörde auf Grund der ihr vorliegenden Berichte der Dienststellen von Organen der Straßenaufsicht festzustellen, welche Maßnahmen...".

erscheint folgende Einfügung wichtig: "..., so hat die Behörde auf Grund der ihr vorliegenden Berichte der Dienststellen von Organen der Straßenaufsicht nach dem letzten Stand der Wissenschaft und Forschung festzustellen, welche Maßnahmen...".

Dr. Erich Marx e.h.

O.Univ.Prof.Dipl.-Ing.Dr.techn. Erich Marx  
Institutsvorstand

F.d.R.d.A.: 