

UNABHÄNGIGER
VERWALTUNGSSENAT WIEN



Der Präsident

UVS - SO 188/96

Wien, 04.07.1996

Entwurf einer Novelle
zur Straßenverkehrs-
ordnung 1960
Begutachtungsverfahren

do. Zl. MA 65 - 2/259/96

BUNDESVERWALTUNG	
Zl. 43	-GE/19 96
Datum:	8. JULI 1996
Verteilt	9.7.96

Magistratsabteilung 65

A. Klausgraber

Der Unabhängige Verwaltungssenat Wien gibt zu dem im Betreff genannten Entwurf eines Bundesgesetzes zu nachstehenden Punkten folgende Stellungnahme ab:

Zu § 2 Abs. 1 Z. 12a

Durch den Verzicht auf die Quermarkierung der Radfahrerüberfahrt neben einem Schutzweg entfällt eine wichtige optische Barriere für Fußgänger und Radfahrer - ein (weiteres) Zunehmen der Benützung des Fahrbahnteiles des jeweils anderen Verkehrsteilnehmers ist zu befürchten. Es bestehen daher Bedenken aus der Sicht der Verkehrssicherheit.

Zu § 5 Abs. 2 Z. 1 oder 2

Durch den vorliegenden Entwurf wurde eine neue Verkehrsteilnehmergruppe, nämlich die Rollschuhfahrer (§ 88a Abs. 2 des Entwurfes), eingeführt. Diese blieben bei der Aufzählung jener Verkehrsteilnehmer, die zur Atemluftuntersuchung verpflichtet sind, unberücksichtigt.

Sofern nicht die Auffassung vertreten wird, daß sie den Radfahrern gleichzustellen sind - dafür spräche die von ihnen erzielbare hohe Fahrgeschwindigkeit - müßten in Z. 2 nach der Wortfolge "als Fußgänger" die Wörter "oder Rollschuhfahrer" eingefügt werden.

Zu § 5b

1. Auch hier wurde nicht auf das Rollschuhfahren Bedacht genommen, obwohl es aus Gründen der Verkehrssicherheit durchaus sinnvoll wäre, Personen, die sich offenbar in einem durch Alkohol oder Suchtgift beeinträchtigten Zustand befinden, am Rollschuhfahren zu hindern.

2. Angeregt wird, anstelle des umgangssprachlichen Ausdruckes "Radklammern" den in § 100 Abs. 3a bereits eingeführten Begriff "technische Sperren" beizubehalten.

Zu § 8a

Es erscheint zweckmäßig, durch entsprechende Bodenmarkierungen (Richtungspfeile), ein Befahren des Radfahrstreifens auch entgegen die Fahrtrichtung des angrenzenden Fahrstreifens zuzulassen, denn z.B. im Falle einer Ausnahme der Radfahrer von einer Einbahnregelung (§ 7 Abs. 5) wirkte sich der vorliegende Entwurf besonders nachteilig aus: Der Radfahrer, der aufgrund einer Verordnung entgegen der Einbahn fahren darf, muß dazu die Fahrbahn für den übrigen Fahrzeugverkehr benutzen, während der Radfahrer, der ohnedies in der Fahrtrichtung der Einbahnführung fährt und daher sicherlich weniger gefährdet ist, als der entgegen die Einbahnführung fahrende Radfahrer, den "sichereren" Radfahrstreifen benutzen darf.

Zu § 9 Abs. 2

Aufgrund der unterschiedlichen Fortbewegungsarten und der dabei erzielten Geschwindigkeiten der Fußgänger und Rollschuhfahrer, ist die freie Wahl des Rollschuhfahrers

bezüglich der von ihm verwendeten Verkehrsfläche (Radfahrerüberfahrt oder Schutzweg) eine unnötige Beeinträchtigung des Fußgängerverkehrs. Es wird daher angeregt, im Falle des Bestehens von Radfahrerüberfahrten deren Benützung für Rollschuhfahrer zwingend vorzusehen.

Zu § 9 Abs. 6:

Im Hinblick auf die Ausweitung der Befreiung der Verpflichtung zur Einordnung nach Richtungspfeilen erscheint es geboten auch die Ausführung der entsprechenden Hinweiszeichen zu normieren.

Zu § 12 Abs. 5:

Diese Bestimmung ist zu weit gefaßt, fehlt doch die Bedingung, daß durch das "Vorbeischlängeln" mit den einspurigen Fahrzeugen die Lenker der anhaltenden Fahrzeuge (und nicht nur jene, die beabsichtigen einzubiegen) nicht gefährdet oder behindert werden dürfen (siehe derzeitige Regelung "wenn für das Vorbeifahren ausreichend Platz vorhanden ist").

Zu § 17 Abs. 3:

Auch diese Bestimmung ist nunmehr zu weit gefaßt, dürfte doch laut dem Entwurf nicht mehr an Fahrzeugen, die ausschließlich wegen einer Panne oder wegen eines beabsichtigten Einbiegevorganges angehalten haben, vorbeigefahren werden.

Zu § 66

1. Zunächst wird zu bedenken gegeben, daß der Bundesgesetzgeber, sofern er die Ausrüstung und Beschaffenheit von Fahrzeugen, die keine Kraftfahrzeuge sind, zu regeln beabsichtigt, (wie bisher) eine Kompetenz in Anspruch nimmt, die ihm nicht zukommt; der Inhalt der vorliegenden Vorschrift ist weder der Straßenpolizei zugehörig noch unter das Kraftfahrwesen subsumierbar und fällt daher in die Generalkompe-

tenz der Länder.

2. Abweichend von der bisherigen Gliederung der §§ der Straßenverkehrsordnung (vgl. auch den vorliegenden Entwurf) in Abs., lit. und Z., wurde hier die Unterteilung in lit. systemwidrig unterlassen.

3. Im letzten Satz des Abs. 3 ist die Bezeichnung des genannten Bundesministers unvollständig. Sie müßte richtig "Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst" lauten.

Zu § 88a

1. Als wesentliches Argument zur Anerkennung der sogenannten "Inline-Skates" und Einführung der neuen Verkehrsteilnehmergruppe der Rollschuhfahrer werden im Entwurf die rasche Verbreitung dieses Fortbewegungsmittels und das Erreichen von Durchschnittsgeschwindigkeiten, die denen von Radfahrern gleichen, ins Treffen geführt.

Aufgrund dieser Beweggründe erschiene es allerdings viel zweckmäßiger das Rollschuhfahren dem Radfahren gleichzustellen und die Rollschuhe, weil sie als Fortbewegungsmittel dienen sollen, als Fahrzeuge zu werten. Damit wäre den Rollschuhfahrern das Benützen der Radfahranlagen und der Fahrbahn zu gestatten. Dazu ist man im vorliegenden Entwurf offensichtlich nicht bereit, räumt aber den Rollschuhfahrern eine in der Sache nicht gerechtfertigte Sonderstellung ein; oder würde jemand ernsthaft in Erwägung ziehen, Radfahrern jene Verkehrsflächen, die bisher allein den Fußgängern vorbehalten waren, noch dazu ohne Geschwindigkeitsbeschränkung, zur Verfügung zu stellen?

Nach dem vorliegenden Entwurf aber dürfen Rollschuhfahrer frei wählen, ob sie "Fußgängerverkehrsflächen" oder Radfahranlagen benützen wollen, ohne an Geschwindigkeitslimits gebunden zu sein. Dies geht nach h.a. Ansicht eindeutig zu Lasten der Verkehrssicherheit der Fußgänger und damit jener Verkehrsteilnehmergruppe, die am inhomogensten ist, fallen doch darunter auch Kinder, alte und behinderte Menschen.

Diese Personen sind zweifelsfrei am schutzwürdigsten.

2. Sofern eine Gleichstellung der Rollschuhe mit Fahrzeugen nicht angestrebt wird, sollte wenigstens klargestellt werden, daß im Falle des Bestehens von Radfahranlagen deren Benützung für Rollschuhfahrer zwingend ist.

3. Außerdem scheint es geboten, für Rollschuhfahrer, die Radfahrerüberfahrten oder "Fußgängerverkehrsflächen" benutzen, Geschwindigkeitsbegrenzungen (z.B. 10 km/h und Schrittgeschwindigkeit) vorzusehen. (Vgl. § 68 Abs. 3a).

4. Es steht zu befürchten, daß mit der zu allgemein gehaltenen Formulierung in Abs. 1 Z. 3 "wenn hierdurch Fußgänger weder gefährdet noch behindert werden", ohne zusätzliche Verhaltensvorschriften (z.B: seitlicher Mindest- oder Tiefenabstand) nicht das Auslangen gefunden werden kann, um ein friktionsfreies Nebeneinander der beiden so unterschiedlichen Verkehrsteilnehmergruppen zu gewährleisten.

5. Abweichend von der bisherigen Gliederung der §§ der Straßenverkehrsordnung (vgl. auch den vorliegenden Entwurf) in Abs., lit. und Z., wurde hier die Unterteilung in lit. systemwidrig unterlassen.

Dr. Findeis
Kl. 38642

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Moser