

Institut für Verkehrswesen **Ve**

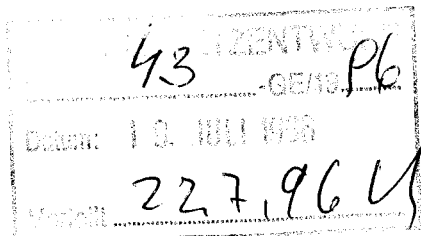
Universität für Bodenkultur
A-1180 Wien, Gregor Mendel-Straße 33

http://www.boku.ac.at/verkehr/
e-mail: verkehr@mail.boku.ac.at
Tel.: 01 / 47654 / 5300
Fax: 01 / 47654 5344

An die
Parlamentsdirektion

Dr. Karl- Renner-Ring 3
A-1010 Wien

Gerd Sammer
o.Univ.Prof. DI.Dr.
Institutsvorstand



Wien, 12. Juli 1996

H. Klausegraber

**Betrifft: Stellungnahme zum Entwurf einer STVO-Novelle für die Straßenverkehrsordnung 1960,
ZI. 160.004/11-I/B/6-96 des Bundesministeriums für Wissenschaft Verkehr und Kunst**

Beiliegend übersenden wir Ihnen 25 Exemplare der obengenannten Stellungnahme. Für allfällige Fragen stehe ich gerne zur Verfügung

Mit freundlichen Grüßen

Gerd Sammer

Beilage

Universität für Bodenkultur
A-1190 Wien, Peter Jordan-Straße 82

<http://www.boku.ac.at/verkehr/>
e-mail: verkehr@mail.boku.ac.at

Tel.: 01 / 47654 / 5300
Fax: 01 / 47654 5344

Gerd Sammer
o.Univ.Prof. DI.Dr.
Institutsvorstand

Michael Meschik
DI.Dr.
stv. Institutsvorstand

Wolfgang J. Berger
DI.

Peter Maurer
DI.

Wien, 18. Juli 1996

**Betrifft: Stellungnahme zum Entwurf einer Novelle zur Straßenverkehrsordnung 1960
(Zl.: 160.004/11-I/B/6-96)**

• **Fahrradverkehr**

§ 66 (2) Zl. 1 und Zl. 3:

Es wird vorgeschlagen, daß aus Gründen der besseren Verständlichkeit der Textteil „und mehrspurigen Fahrrädern“ von der Zl. 3 zur Zl. 1 verlagert wird.

§ 68 (1):

Der Satz „Das Schieben eines Fahrrades ist erlaubt“ soll entfallen, da durch die vorliegende Novelle das Schieben eines Fahrrades nicht mehr als "Lenken eines Fahrzeuges" gilt.

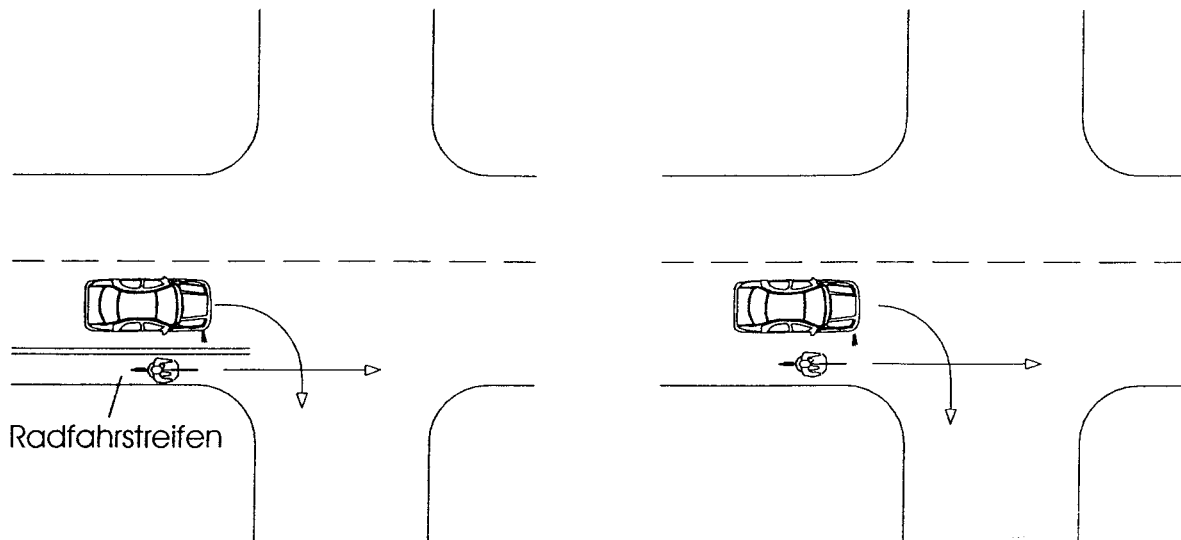
Es ist nicht verständlich, daß nur Fahrräder mit einem "Anhängen ausschließlich zur Personenbeförderung" Radfahranlagen nutzen dürfen und mit Anhänger für die Güterbeförderung nicht. Es wäre zweckmäßig, die Nutzung von Radfahranlagen von der Breite des Anhängers abhängig zu machen, weil dies ein verkehrstechnisch entscheidendes Kriterium ist: Die Benützung von Radfahranlagen sollte nur für Anhänger, die nicht breiter als 80 cm sind, gestattet werden (damit ist auf einem Radweg von 2 m Breite eine Begegnung oder die Benützung eines 1 m breiten Einrichtungsradweges ohne Probleme möglich).

Vorrangsituation:

Bei der letzten StVO-Novelle wurden bezüglich des Fahrradverkehrs eine Reihe von Bestimmungen aufgenommen, die unklar sind und dem „normalen“ Verkehrsverhalten zum Teil widersprechen.

Grundsätzlich sollten alle Verkehrsteilnehmer, die mit einem Fahrzeug die Fahrbahn benützen, die gleichen Regeln bezüglich Vorrang beachten müssen. Es ist nicht verständlich, daß z. B. ein Moped-Lenker sich gegenüber einem Lenker eines Fahrrades mit Elektromotor auf der Fahrbahn anders verhalten soll. Dies ist an folgendem Beispiel zu demonstrieren:

Wenn neben einem Radfahrstreifen ein Fahrstreifen an einer Kreuzungszufahrt vorhanden ist, so hat der rechtsabbiegende Fahrzeuglenker gegenüber dem geradeausfahrenden Radfahrer Vorrang, wenn keine Radfahrerüberfahrt markiert ist. Ohne Radfahrstreifen ist es umgekehrt.



Fall 1: mit Radfahrstreifen -
das abbiegende Fahrzeug hat Vorrang

Fall 2: ohne Radfahrstreifen -
der Radfahrer hat Vorrang

Deshalb wird folgende Regelung vorgeschlagen, die insgesamt eine deutliche Vereinfachung und damit auch eine bessere Verständlichkeit (im Einklang mit internationalen Regeln) garantiert:

Änderung des Paragraphen 2(1) Zl. 11b Radfahranlage:

Unter Radfahranlage sollte nur ein Radweg, ein Geh- und Radweg definiert sein, also eine Einrichtung für den Radfahrer außerhalb der Fahrbahn. Alle auf einer Fahrbahn befindlichen Einrichtungen für den Fahrradverkehr in Längsrichtung, wie ein Radfahrstreifen oder ein Mehrzweckstreifen, sind gleich zu behandeln wie ein „normaler“ Fahrstreifen.

Benutzungspflicht: Die Abschaffung der Benutzungspflicht von Radfahranlagen sollte dringend erwogen werden, da zahlreiche Anlagen für ein zügiges Weiterkommen von Radfahrern nicht geeignet sind.

• Rollschuhfahren auf öffentlichen Verkehrsanlagen

Die im Rahmen der StVO-Novelle vorgesehene Freigabe des Rollschuhfahrens auf Radfahranlagen, in Wohnstraßen, auf Gehsteigen, Gehwegen, Schutzwegen und in Fußgängerzonen ist aus Verkehrssicherheitsgründen grundsätzlich bedenklich. Vor einer Öffnung dieser Verkehrsanlagen für Rollschuhfahrer, wie es in diesem Entwurf zur Novelle der Straßenverkehrsordnung vorgesehen ist, wird gewarnt. Aus Sicht der Verkehrssicherheit (Bremsverhalten, Geschwindigkeit) und dem faktischen Verhalten der Rollschuhfahrer im öffentlichen Straßenraum ist dies in der vorgesehenen Art keineswegs vertretbar. Folgende Fragen sind zu klären:

- Altersgrenze: Für Radfahrer gibt es klare Altersgrenzen, für Rollschuhfahrer nicht (können auch Kleinkinder in Begleitung auf Fahrradstreifen mit Rollschuhen unterwegs sein?).
- Fähigkeit des Rollschuhfahrers: Dürfen auch Anfänger mit großer Unsicherheit die für Rollschuhfahrer geöffneten Straßenanlagen benutzen?

- Ausrüstung der Rollschuhfahrer: Für Fahrräder ist eine klare Ausrüstung bezüglich Bremsen, Beleuchtung, Rückstrahler usw. vorgesehen. Können Rollschuhfahrer z.B. auf Radfahrstreifen auf der Fahrbahn in der Dunkelheit ohne Beleuchtung fahren? Wie sieht es aus mit der technischen Qualität von Bremsen? Rollschuhe sind mit sehr unterschiedlichen Bremssystemen ausgestattet. Es wäre zweckmäßig, daß Anforderungen an die Art und Qualität der Bremse im Rahmen einer Verordnung fixiert werden. Es ist unbedingt erforderlich, daß Rollschuhfahrer, die im Verkehr unterwegs sind, eine Mindestausrüstung haben, wie z.B. Helm, Handschuhe, Knieschutz, um die Verletzungsschwere im Falle eines Unfalles zu vermindern.
- Verhaltensvorschriften im Verkehr: Radfahrer haben eine klare Vorgabe (§ 68(3a)), mit welcher Geschwindigkeit sie eine Radfahrerüberfahrt befahren dürfen. Dürfen Rollschuhfahrer beliebig rasch eine Radfahrüberfahrt oder einen Schutzweg benützen? Rollschuhfahrer benötigen einen breiteren Bewegungsraum als Radfahrer. Eine große Anzahl von Radwegen ist auf den minimalen Bewegungsraum von 1 Meter abgestimmt. Rollschuhfahrer können auf diesen schmalen Radwegen keineswegs verkehrssicher fahren (ausweichen) und vor allem bremsen.
- Rollschuhfahren in Fußgängerzonen: Es ist nicht begründbar, warum Rollschuhfahrer generell in Fußgängerzonen fahren dürfen, obwohl sie annähernd die gleichen Geschwindigkeiten erreichen wie Radfahrer, welche Fußgängerzonen nicht benützen dürfen. Außerdem sind die Bremsleistungen völlig unterschiedlich.
- Benützung von Schutzwegen: Die vorgesehene Gleichstellung von Rollschuhfahrern mit Fußgängern auf Schutzwegen ist bei abgesenkten Bordsteinen aufgrund der hohen Annäherungsgeschwindigkeit der Rollschuhfahrer und der vergleichsweise geringen Manövrier- und Bremsfähigkeit überaus bedenklich. Nicht abgesenkte Bordsteine bergen die Gefahr, daß sich der Rollschuhfahrer aus fahrtechnischen Gründen zu wenig auf den KFZ-Verkehr konzentriert.
- Wie verhalten sich Rollschuhfahrer an Kreuzungen ohne Radfahrüberweg - die Mehrzahl aller Kreuzungen, etwa 95 %, weist keine Radfahrüberfahrten auf -; müssen Rollschuhfahrer beim Überqueren der Fahrbahn in solchen Fällen die Rollschuhe abschnallen? Dies ist keineswegs zu erwarten, sodaß die Benützungsfreigabe von Radfahreranlagen de facto zum Übertreten der Straßenverkehrsordnung verleitet.
- Rollschuhfahrer auf Gehsteigen bei Hauseinfahrten und Haustoren: Rollschuhfahrer fahren mit Geschwindigkeiten zwischen 10 und 20 km/h. Ein aus einer Hauseinfahrt oder einem Haustor herauskommender Fußgänger kann bei einer solchen Geschwindigkeit genausowenig wie ein Rollschuhfahrer wegen mangelnder Sicht rechtzeitig reagieren, sodaß Kollisionen in solchen Fällen unvermeidlich sind.

Zum vorliegenden Vorschlag der StVO-Novelle bezüglich Rollschuhfahren:

§ 88 a (1)

Es ist das Befahren der „**Fahrbahn**“ generell verboten. In den nachfolgenden Zeilen wird aber das Befahren von Fahrbahnteilen, wie zum Beispiel Radfahrstreifen, Wohnstraßen, Radfahrüberwegen erlaubt. Dies ist ein Widerspruch in der Formulierung.

Das Befahren auf Gehsteigen, Gehwegen, Schutzwegen, Fußgängerzonen ist erlaubt, wenn die Fußgänger weder **gefährdet** noch **behindert** werden. Es ist der Begriff Gefährdung und Behinderung näher zu definieren, weil dies sonst keinesfalls sanktionsfähig ist. Darüberhinaus stellt sich die Frage, wie ein „gefährdend“ oder „behindernd“ fahrender Rollschuhfahrer beanstandet werden kann, da er jedem Exekutivorgan ohne Probleme davonfahren kann. Die bisherige Erfahrung zeigt, daß durchaus mit einer Behinderung und Gefährdung durch die hohe Geschwindigkeit, die Rollschuhfahrer erreichen können, zu rechnen ist.

- **sonstige Anmerkungen**

§ 5 (1):

Es sollte nicht nur jemand, der sich durch Alkohol oder Suchtgift, sondern auch durch **Medikamente** in einem beeinträchtigten Zustand befindet, kein Fahrzeug lenken oder in Betrieb nehmen dürfen.

§ 17 (3)

Zur Verdeutlichung sollte es heißen "die **unmittelbar** vor einem Schutzweg", da die bloße Angabe "vor einem Schutzweg" zu unklar ist (auch 20 m vor einem Schutzweg ist "vor einem Schutzweg").

§ 46 (4) f)

Änderung der Formulierung: statt „zurückgefahren“ besser „**rückwärtsgefahren**“ - dies ist der gemäß ÖNORM V5050 zu verwendende Begriff.

§ 69 (3)

Diese Bestimmung sollte nicht nur auf Kleinmotorräder, sondern **auf alle Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotor** ausgedehnt werden.

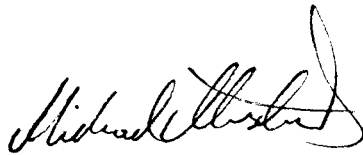
§ 97 (5)

Die Einbeziehung hörbarer Zeichen ist problematisch, weil es derzeit keine definierten hörbaren Zeichen gibt, mit denen eindeutig eine Aufforderung zum Anhalten verknüpft ist. Dies kann zu Mißverständnissen mit juristischen Folgen führen.

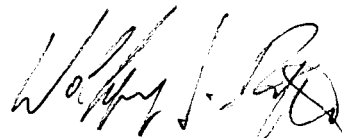
Mit freundlichen Grüßen



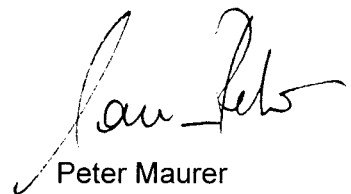
Gerd Sammer



Michael Meschik



Wolfgang J. Berger



Peter Maurer