

KURATORIUM
FÜR VERKEHRSSICHERHEIT



A. Klausgraber

An die
Parlamentsdirektion
Dr. Karl-Renner Ring 3
1017 Wien

Betrifft	GESETZENTWURF
Zl.	43 -GE/19 16
Datum:	25. JULI 1996
Verteilt	29.7.96

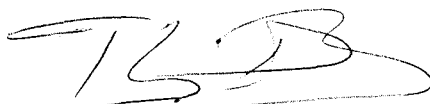
Wien, 23.07.1996/BGF/AS/TS
b-stv20.doc


Betrifft: Stellungnahme zum Entwurf der 20. StVO-Novelle

Sehr geehrte Damen und Herren !

Wir erlauben uns, Ihnen 25 Stück unserer Stellungnahme zum Entwurf der 20. StVO-Novelle zu übermitteln.

Mit freundlichen Grüßen
KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT
(KfV)


Thomas Braunsteiner
(Leiter des Stabes)


Mag. Artur Stupperger
(Leiter des Rechtsbüros)

Beilagen:
25 Stück Stellungnahmen zum Entwurf der 20. StVO-Novelle

KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT

A-1031 Wien, Ölzeltgasse 3, Postfach 190, Telefon: 0222/71 770-DW oder 0, Telefax: 0222/71 770-9, Teletex: 32 22 195
Bankverbindungen: Österr. Volksbanken AG Kto.-Nr. 42257730004, BLZ 40000, Creditanstalt-Bankverein Kto.-Nr. 0066-20561/00

Der Umwelt zuliebe Biotop 3 Kategorie A.

KURATORIUM
FÜR VERKEHRSSICHERHEIT



Herrn Sekt.-Ltr.-Stv.OR
Dr.Othmar Thann
BM für Wissenschaft, Verkehr und Kunst
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Wien, 18.07.1996/BGF/AS/TS
st-stv20.doc

Sehr geehrter Herr Dr. Thann !

Das Kuratorium für Verkehrssicherheit dankt Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Entwurf einer 20. StVO-Novelle. Zu den einzelnen Punkten möchten wir wie folgt Stellung nehmen:

ad § 2 Abs 1 Z 7 „Radfahrstreifen“

Das Weiterführen und Verbinden von Radfahranlagen kann durch diese Regelung für die Verkehrsteilnehmer in sehr verständlicher Form dargestellt werden.

ad § 2 Abs 1 Z 12a „Radfahrerüberfahrt“

Die Einführung der kombinierten Radfahrerüberfahrt und Schutzwegmarkierung entspricht einer Forderung des KfV und wird von uns sehr begrüßt. Gleichzeitig sollte jedoch auch ein eigenes Verkehrszeichen (Hinweiszeichen) eingeführt werden, mit welchem diese Kombination von „Schutzweg und Radfahrerüberfahrt“ einheitlich kundgemacht wird.

ad § 5 Abs 1 „Alkohol“

Die Absenkung der Alkohol-Promille-Grenze von 0,8 ‰ auf 0,5 ‰ entspricht einer seit langen erhobenen Forderung des KfV und wird als wichtige Maßnahme für die Verkehrssicherheit sehr begrüßt.

KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT

A-1031 Wien, Ölzeltgasse 3, Postfach 190, Telefon: 0222/71 770-DW oder 0, Telefax: 0222/71 770-9, Teletex: 32 22 195
Bankverbindungen: Österr. Volksbanken AG Kto.-Nr. 42257730004, BLZ: 40000, Creditanstalt-Bankverein Kto.-Nr. 0066-20561/00

ad § 5b „Zwangmaßnahmen bei Alkoholisierung“

Die Möglichkeit der Anwendung von Radklammern zur Verhinderung einer Inbetriebnahme eines Kfz durch alkoholisierte Lenker ist sehr zu begrüßen. Eine Abgeltung des Verwaltungsaufwandes könnte ähnlich der Regelung des § 89a StVO vorgesehen werden. Letztendlich wäre auch in diesem Zusammenhang die Inanspruchnahme von privaten Unternehmen zur technischen Durchführung der Maßnahmen (wie dies bereits im Bereich des Abschleppens passiert) denkbar.

ad § 8a „Fahrordnung auf Radfahranlagen“

Die Klarstellung bzw. bodenmarkierungsmäßige Festlegung der Richtungsgebundenheit ist sehr zu begrüßen. Bei der Regelung, daß *„ein Radfahrstreifen nur in der dem angrenzenden Fahrstreifen in der entsprechenden Fahrtrichtung befahren werden darf“*, sollte ergänzend angeführt werden, daß hiervon *„Radfahranlagen gegen die Einbahn ausgenommen sind“*. In diesem Fall werden nämlich die Radfahrstreifen üblicherweise entsprechend der Rechtsfahrordnung links neben dem Fahrstreifen für den Fließverkehr angebracht.

ad § 9 Abs 1 „Verhalten bei Bodenmarkierungen“

Die Öffnung der Radfahranlagen für Rollschuhfahrer wird von seiten des KfV sehr begrüßt. Wie aus unseren konzeptionellen Vorarbeiten ersichtlich ist, müssen die entsprechenden Schutzbestimmungen auch für Rollschuhfahrer adaptiert werden. Aus diesem Grund begrüßen wir die ausdrückliche Anführung der Rollschuhfahrer in der gegenständlichen gesetzlichen Bestimmung. Allerdings möchten wir darauf hinweisen, daß im Zusammenhang mit der Benützung des Schutzweges bzw. der Radfahrerüberfahrt durch Rollschuhfahrer die im vorliegenden Entwurf enthaltene Verhaltensregel für den Rollschuhfahrer ergänzt werden sollte. Diesbezüglich sollte in der StVO festgelegt werden, daß Rollschuhfahrer einen Schutzweg bzw. eine Radfahrerüberfahrt nur mit Schrittgeschwindigkeit und nicht unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug und für dessen Lenker überraschend befahren dürfen.

ad § 9 Abs 6 „Richtungspfeile“

Die Ausnahme von der Verpflichtung des Einordnens nach Richtungspfeilen für den Krafftahrlinienverkehr wird vom KfV sehr begrüßt.

ad § 12 Abs 5 „Einordnen“

Prinzipiell handelt es sich bei dieser Änderung um ein Legalisieren von praktiziertem Verkehrsverhalten, welches in anderen Ländern mit hoher Verkehrsdichte teilweise sogar vorgeschrieben ist (z.B. Japan). Der Effekt hinsichtlich der Verflüssigung des gesamten innerstädtischen Verkehrs durch diese Regelung kann jedoch nur schwer abgeschätzt werden, für die einspurigen Fahrzeuge ist er jedenfalls gegeben. Im Vergleich zur bisherigen Ausnahmeregelung für die Radfahrer sollte jedoch auch bei der neuen Regelung die Bedingung festgelegt werden, daß *für das Vorfahren ausreichend Platz vorhanden sein muß*.

Gleichzeitig muß jedoch aus der Sicht der Verkehrssicherheit unbedingt gesetzlich vorgeschrieben werden, daß dieses Vorfahren **nur mit Schrittgeschwindigkeit** erfolgen darf.

ad § 13 Abs 4 „Einbiegen“

Diese Schutzbestimmung für den Fußgänger ist sehr zu begrüßen. Allerdings könnte auch hier die Rollschuhfahrer vom Schutzzumfang dem Fußgänger gleichgestellt werden.

ad § 17 Abs 3 „Vorbeifahren“

Der Entfall der Begründung für das Vorbeifahren ist zu begrüßen.

ad § 52 lit a z15a „Fahrtrichtung im Kreisverkehr“

Die im Entwurf dargestellte Abbildung des Verkehrszeichens läßt Erkennbarkeitsprobleme voraussehen, da die Pfeilspitzen relativ zu den Pfeilstrichen zu wenig abgehoben sind. Eine Angleichung an übliche Pfeile würde die Erkennbarkeit des Verkehrszeichens sicher verbessern.

Eine Anbringung auf jeder Straße, die in den Kreisverkehr einmündet, erscheint nur bedingt sinnvoll. Einerseits wird dadurch die Anwendbarkeit des Verkehrszeichens gemäß § 50 Z 3a „Kreuzung mit Kreisverkehr“ in Frage gestellt, andererseits könnten im Bereich von unübersichtlichen Kreuzungssituationen (z.B. Mittelinsel vor dem Kreisverkehr) Unklarheiten entstehen. Hier erscheint die Anwendung des Verkehrszeichens gemäß § 52 lit b Z 15 „Vorgeschriebene Fahrtrichtung“ vorteilhafter.

Allerdings wäre der Einsatz des Verkehrszeichens „Fahrtrichtung im Kreisverkehr“ besonders dort zu begrüßen, wo aus Platzgründen keine Mittelinsel errichtet werden kann. Dies wird bereits in Großbritannien für die sogenannten Mini-Rounderabouts verwendet, wobei dadurch auch angezeigt wird, daß beim Befahren dieses Kreuzungsbereiches alle einmündenden Straßen benachrangt sind.

Wird nun dieses Zeichen tatsächlich an allen einmündenden Straßen angebracht, so wäre auch eine seit langem notwendige Anpassung der entsprechenden Vorrangregelung sinnvoll. Es könnte demnach im § 19 ausdrücklich normiert werden, daß *„Fahrzeuge, welche sich in einem Kreisverkehr befinden, gegenüber Fahrzeugen, welche sich nicht im Kreisverkehr befinden, Vorrang haben“*. Dadurch wäre das zusätzliche Anbringen von Verkehrszeichen gemäß § 52 lit c Z 23 „Vorrang geben“ nicht mehr erforderlich.

ad § 55 Abs 6 „Bodenmarkierungen“

Da in der Bodenmarkierungsverordnung vorübergehende Bodenmarkierungen (z.B. im Baustellenbereich) mit der Farbe „ORANGE“ definiert sind, sollte diese Farbe auch in der StVO ausdrücklich genannt werden, da ansonsten jede andere beliebige Farbe gemäß der StVO verwendet werden dürfte.

ad § 55 Abs 7 „Ausführung der Bodenmarkierungen“

Das Aufbringen von Straßennägeln sollte generell noch möglich sein.

ad § 65 Abs 1 „Benützung von Fahrrädern“

Die ausdrückliche Regelung betreffend das Schiebens eines Fahrrades ist prinzipiell zu begrüßen. Allerdings kann die vorliegende Formulierung speziell im Bereich von Freilandstraßen zu Problemen führen, denn eigentlich müßte ein Fußgänger die linke Straßenseite benützen. Bei Dunkelheit wäre die Sichtbarkeit des nunmehr ein Fahrrad schiebenden Fußgängers vermindert, da der Rückstrahler des Fahrrades sich dann aus der Sicht des ankommenden Verkehrs auf der falschen Seite befindet. Denkbar wäre somit eine Regelung, welche vorsieht, daß das Schieben eines Fahrrades am Fahrbahnrand erlaubt ist, sofern die Benützung eines Gehsteiges oder einer Radfahranlage nicht möglich ist.

Im Zuge der Novellierung der Radfahrerbestimmungen möchten wir nochmals auf eine erforderlich zwingende Radfahrerprüfung hinweisen. Nach Meinung des KfV sollte zukünftig eine zwingende Radfahrerprüfung zum Erlangen eines Radfahrerausweises vorgesehen werden. Diese Prüfung sollte erst nach Absolvieren einer entsprechenden Ausbildung abgelegt werden dürfen. Diese Regelungen sollten ausdrücklich im § 65 Abs 2 aufgenommen werden.

ad § 66 „Beschaffenheit und Ausrüstung des Fahrrades“

Die vorgesehenen Änderungen sind im Sinne einer Vereinfachung des Vollzuges, der erhöhten Rechtssicherheit und einer bundesweit einheitlichen Regelung sehr zu begrüßen. Generell sollte in Abs 1 festgelegt werden, daß *„der Benutzer eines Fahrrades immer für die Erhaltung eines verkehrs- und betriebssicheren technischen Zustandes, insbesondere der Lichtanlage, verpflichtet ist“*.

Die Ausrüstungsverordnung gemäß Abs 2 sollte sich nicht nur auf einspurige, sondern auch auf mehrspurige Fahrräder beziehen. Da ansonsten außer der Z 5 keine bindenden Vorschriften für mehrspurige Fahrräder vorliegen würden.

Die Regelung für Rennfahrräder im Abs 3 sollte ersatzlos gestrichen werden, da die in der Verordnung festgelegten Ausrüstungsbestimmungen für alle Fahrräder gelten sollten.

ad § 68 Abs 1 „Verhalten der Radfahrer“

Die Benützungspflicht bzw. -möglichkeit für Radfahranlagen sollte nach Meinung des KfV differenziert und neu geregelt werden.

Generell sollte die Benützungspflicht von Radwegen sowie Geh- und Radwegen für Radfahrer ab 16 Jahren aufgehoben werden. Radfahrstreifen und Mehrzweckstreifen sollten weiterhin verpflichtend benutzt werden müssen. Da gerade mit diesen Radfahranlagen eine Trennung der Radfahrer aus dem Mischverkehr aus Sicherheitsgründen bewußt erzielt werden soll. Weiters sollte eine Benützungspflicht für alle Radfahranlagen generell bei Fahrrädern mit Fahrradanhänger vorgesehen sein.

Insofern ein derart differenzierte Benützungregelung von Radfahranlagen nicht realisiert werden kann, müßte jedoch zumindest die Benützung des gemischten Geh- und Radweges freigegeben werden.

ad § 76b Abs 1 „Wohnstraße“

Auch hier könnten Krankentransporte vom Fahrverbot ausgenommen werden.

ad § 88a „Rollschuhfahren“

Die Aufnahme von eigenen Regelungen für Rollschuhfahrer in die StVO wird vom KfV sehr begrüßt. Insbesondere die Benützungsmöglichkeit von Radfahranlagen durch Rollschuhfahrer entspricht den vorherrschenden Verkehrserfordernissen. Der vorliegende Regelungsentwurf sollte jedoch inhaltlich ergänzt und in einigen Punkten differenziert werden.

Ausgehend von den unsererseits unterbreiteten Regelungsvorschlag sehen wir eine gesetzliche Regelung in folgenden Punkten als dringend erforderlich an:

- Rollschuhe sollen generell nicht als Fahrzeuge gelten; daher müßten sie in der Begriffsbestimmung des § 2 Abs 1 Z19 ausdrücklich ausgenommen werden.
- Rollschuhfahrer sollen dem Fußgänger ausdrücklich gleichgestellt werden. Hiermit wäre eindeutig geklärt, daß die Benützung Verkehrsflächen für Fußgänger gestattet ist, aber auch die Verhaltensvorschriften für Fußgänger auf Rollschuhfahrer Anwendung finden. Die Bestimmungen des Fußgängerverkehrs sollten deswegen ausdrücklich für Rollschuhfahrer anwendbar sein. Widrigenfalls könnte das Verbot, die Fahrbahn zu benützen, auch dahingehend interpretiert werden, daß Rollschuhfahrer eine Fahrbahn nicht außerhalb eines Schutzweges oder einer Radfahrerüberfahrt überqueren dürfen.
- Bei der Benützung der Verkehrsflächen für den Radverkehr sollen Rollschuhfahrer den Regelungen des fließenden Fahrradverkehrs ausdrücklich unterliegen. Hiermit wäre eindeutig klargelegt, daß Verkehrsregelungen, insbesondere solche durch Verkehrszeichen, auch für Rollschuhfahrer gelten.
- Aufgrund der erhöhten Verkehrsanforderungen auf der Radfahranlage sollte deren Benützung durch Rollschuhfahrer erst ab 12 Jahren erlaubt sein.
- Bei der Aufsichtspflicht für rollschuhfahrende Kinder ist eine Altersgrenze von 8 Jahren wünschenswert; die Aufsichtsperson selbst könnte in Analogie zu den Radfahrern mindestens das 16. Lebensjahr alt sein.
- Generell müßte auch eine allgemeine Rücksichtnahme gegenüber **allen** anderen Verkehrsteilnehmern vorgesehen sein.
- Die Benützung der Radfahranlagen sollte aufgrund der Verkehrsverhältnisse bzw. der baulichen Gegebenheiten nur differenziert erfolgen dürfen. Der Entwurf selbst sieht hier ein verordnungsmäßiges Benützungsverbot vor; allerdings müßte dies

nicht nur im Bereich von Gemeindestraßen, sondern auch der Bundes- und Landesstraße verordnet werden können.

- Bei der Benützung von Radfahranlagen bei Dunkelheit erscheint eine Ausrüstungsverpflichtung zur Hebung der Sichtbarkeit dringend erforderlich zu sein.

ad § 97 „Organe der Straßenaufsicht“

Die Gleichstellung der Organe der Zollwache mit den Organen der Straßenaufsicht entspricht einer Forderung des KfV und wird von uns sehr begrüßt. Hiermit wird ein weiterer wichtiger Schritt zur umfassenden Verkehrsüberwachung gesetzt.

ad Beiblatt § 24 „Ausnahmen vom Halte- und Parkverbot“

Sachlich sind derartige Maßnahmen zur Vereinfachung des Dienstes der erwähnten Personengruppen zu begrüßen. Allerdings zeigt die Erfahrung mit der vergleichbaren Regelung für Ärzte, daß diese Ausnahmeregelung oft mißbräuchlich in Anspruch genommen wird.

Einerseits ist daher eine verstärkte Überwachung zu fordern, andererseits sollte solche Ausnahmeregelungen auch bei Ärzten nur für Notfälle gelten.

Neben den Regelungsbereichen der Novelle möchten wir noch auf einige wichtige Reformpunkte in der StVO hinweisen:

ad § 24 Abs 3 lit d „Parkverbote“

Gemäß dieser Regelung ist *„das Parken auf Fahrbahnen mit Gegenverkehr verboten, wenn nicht mindestens 2 Fahrstreifen für den fließenden Verkehr frei bleiben“*.

In Wohnstraßen und Tempo-30-Zonen sollte dieses Parkverbot nicht bestehen, wenn Ausweichstellen vorhanden sind. In diesen Bereichen kann aufgrund der Fahrgeschwindigkeit und Verkehrsdichte auf das Freihalten von 2 Fahrstreifen verzichtet werden. Die parkenden Fahrzeuge „erzeugen“ somit selbst eine entsprechende Verkehrsberuhigung.

Es sollte daher im Abs 3 lit d hinzugefügt werden:

„..... frei bleiben ausgenommen in Wohnstraßen und Tempo-30-Zonen, in denen entsprechende Bodenmarkierungen für den Parkraum vorhanden sind.“

ad § 43 Abs 4 „Verkehrserleichterungen“

Gemäß dieser Regelung „*hat die Behörde durch Verordnung die gemäß § 20 Abs 2 erlaubte Höchstgeschwindigkeit zu erhöhen, wenn es die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs erfordert und aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs keine Bedenken dagegen bestehen*“.

Diese MUSS-Bestimmung ist der Verkehrsberuhigung sehr abträglich, da in der Praxis gerade bei Ortseinfahrten aufgrund dieser Regelung die erlaubte Fahrgeschwindigkeit erhöht wird. Daher soll diese MUSS-Bestimmung in eine KANN-Bestimmung umgewandelt werden.

ad § 5 Abs 2 „Untersuchung der Atemluft auf Alkoholgehalt“

In der Z 1 des zweiten Satzes sollte nicht nur das Lenken, sondern auch das Inbetriebnehmen eines Fahrzeuges zur Untersuchung der Atemluft auf Alkoholgehalt vorgesehen sein.

ad § 5 Abs 3 „Alkomat“

In der StVO selbst sollten kleine Handalkomaten zur „Vortestung“ als zulässig erklärt und festgelegt werden.

Eine umfassende Definition der Fahrzeuge des Straßendienstes sollte in § 2 „Begriffsbestimmungen“ vorgenommen werden.

ad § 5 Abs 6 „Blutabnahme“

Generell sollte in der StVO vorgesehen werden, daß „*eine Blutabnahme zur Feststellung des Blutalkoholgehaltes auch bei toten oder bewußtlosen Unfallopfern möglich ist*“.

ad § 48 Abs 5 „Anbringung der Straßenverkehrszeichen“

Für Baustellenbereiche sollten die hier geregelten Standorte, Seiten- und Höhenabstände mittels Ausnahmeregelung abgeändert werden können.

ad § 50 „Gefahrenzeichen“

Neben dem bereits geforderten kombinierten Hinweiszeichen „*Kennzeichnung eines Schutzweges und einer Radfahrerüberfahrt*“ könnte auch hierfür ein eigenes Gefahrenzeichen vorgesehen werden.

Generell sollte bei der gemeinsamen Darstellung entsprechend der tatsächlich vorgesehenen Markierung die Lage des Schutzweges und der unmittelbar angrenzenden Radfahrerüberfahrt aus dem Verkehrszeichen selbst ersichtlich sein.

Bahnübergänge, welche nicht durch Schranken, sondern lediglich durch Lichtzeichen „ROT und GELB“ gesichert sind, könnten mit einem eigenen Gefahrenzeichen „*Bahnübergang mit Lichtzeichen*“ gekennzeichnet werden. Dieses Verkehrszeichen könnte wie das Gefahrenzeichen gemäß § 50 Z 15 ohne den grünen Lichtpunkt gestaltet sein, oder eventuell wie das Verkehrszeichen gemäß § 50 Z 6b „*Bahnübergang ohne Schranken*“ aussehen, ergänzt durch den roten und gelben Lichtpunkt.

ad § 57 Abs 1 „Einrichtungen neben und auf der Fahrbahn“

Die verpflichtende Anbringung von Leitlinien könnte abhängig von der Straßenkategorie, Fahrbahnbreite und dem Verkehrsaufkommen generell festgelegt werden.

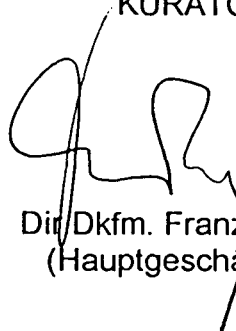
ad § 29a Abs 3 „Schülerlotsen“

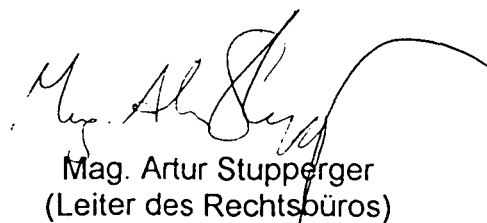
Schülerlotsen sollten eine verpflichtende Ausbildung durch die Exekutive erfahren. Erst das erfolgreiche Absolvieren dieser Ausbildung dürfte den Erhalt des Schülerlotsenausweises ermöglichen.

Weiters müßte festgelegt werden, in welcher Weise Schülerlotsen üblicherweise tätig werden, und welche Aufgaben sie tatsächlich übernehmen. Zum derzeit festgelegten Aufgabenbereich der Schülerlotsen sollte zusätzlich die Möglichkeit geschaffen werden, Kindergruppen bei konkreten Erfordernissen begleiten zu dürfen.

So hoffen wir, daß unsere Anmerkungen und Regelungswünsche in der 20. StVO Novelle Berücksichtigung finden können und verbleiben

mit freundlichen Grüßen
KURATORIUM FÜR VERKEHRSSICHERHEIT
(KfV)


Dir/Dkfm. Franz M. Bogner
(Hauptgeschäftsführer)


Mag. Artur Stupperger
(Leiter des Rechtsbüros)