

XXII. GP-NR

141 /A

2003 -06- 04**A N T R A G**

der Abgeordneten Mag. Christine Lapp, Eder
und GenossInnen

betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über die Straßenverkehrsordnung (StVO 1960) BGBl Nr 159/1960, zuletzt geändert durch das BGBl I Nr 128/2002, geändert wird

Der Nationalrat wolle beschließen:

Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über die Straßenverkehrsordnung (StVO 1960) geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO 1960) in der Fassung BGBl Nr. 159/1960, zuletzt geändert durch BGBl I Nr. 128/2002, wird wie folgt geändert:

1. § 9 Abs. 2 lautet:

„(2) Der Lenker eines Fahrzeuges hat einem Fußgänger oder Rollschuhfahrer, der sich auf einem Schutzweg befindet oder diesen erkennbar benützen will, das unbehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Zu diesem Zweck darf sich der Lenker eines solchen Fahrzeuges einem Schutzweg nur mit einer solchen Geschwindigkeit nähern, dass er das Fahrzeug vor dem Schutzweg anhalten kann, und er hat, falls erforderlich, vor dem Schutzweg anzuhalten. In gleicher Weise hat sich der Lenker eines Fahrzeuges vor einer Radfahrerüberfahrt zu verhalten, um einem Radfahrer oder Rollschuhfahrer, der sich auf einer solchen Radfahrerüberfahrt befindet, oder diese erkennbar benützen will, das ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen.“

2. § 17 Abs. 2 lautet:

„(2) Das Vorbeifahren an einem in einer Haltestelle stehenden Schienenfahrzeug oder an einem Omnibus des Schienenersatzverkehrs oder des Kraftfahrlinienverkehrs auf der Seite, die für das Ein- oder Aussteigen bestimmt ist, ist verboten.“

3. § 29 Abs. 1 lautet:

„(1) Die Behörde hat Personen, die dauernd stark gehbehindert sind und Personen, die aufgrund ihrer hochgradigen Sehbehinderung oder Erblindung mindestens in Pflegestufe 3 eingestuft sind, auf deren Ansuchen einen Ausweis über diesen Umstand auszufolgen. Inhalt und Form des Ausweises hat der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr durch Verordnung zu bestimmen. Bei Wegfall der oben genannten Voraussetzungen ist der Ausweis vom Inhaber der ausstellenden Behörde unverzüglich abzuliefern; kommt der Inhaber dieser Verpflichtung nicht nach, so hat die Behörde den Ausweis zu entziehen. Personen, die nur vorübergehend stark gehbehindert sind, wird auf Antrag ein auf die Dauer der voraussichtlichen schweren Sehbehinderung ein befristeter Ausweis ausgestellt.“

4. Dem § 34 wird folgender neuer Abs. 6 angefügt:

„(6) Anbringungsrichtungen für Straßenverkehrszeichen und Signalgeber (wie Standsäulen und Maste) auf Gehsteigen müssen zumindest in einer Höhe von 0,90 m bis 1,80 m über dem Gehsteigniveau rot-weiß, schwarz-weiß oder schwarz-gelb behändert werden. Kettenständer und Absperrgitter müssen komplett mit einer rot-weißen, schwarz-weißen oder schwarz-gelben Markierung versehen werden, Poller sind zumindest im oberen Drittel kontrastierend zu kennzeichnen.“

5. § 48 Abs. 5 lautet:

„(5) Der Abstand zwischen dem unteren Rand eines Straßenverkehrszeichens und dem Gehsteigniveau darf bei seitlicher Anbringung nicht weniger als 2,20 m und nur in Ausnahmefällen mehr als 3,00 m, bei Anbringung oberhalb der Fahrbahn nicht weniger als 4,50 m und nur in Ausnahmefällen mehr als 5,50 m betragen, sofern sich aus den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes bei einzelnen Straßenverkehrszeichen nichts anderes

ergibt. Bei seitlicher Anbringung darf der seitliche Abstand zwischen dem der Fahrbahn zunächst liegenden Rand eines Straßenverkehrszeichens und dem Fahrbahnrand im Ortsgebiet nicht weniger als 0,30 m und nur in Ausnahmefällen mehr als 2 m, auf Freilandstraßen nur in Ausnahmefällen weniger als 1 m und mehr als 2,50 m betragen. Sind auf einer Anbringungsrichtung mehr als ein Straßenverkehrszeichen angebracht, so gelten bei untereinander angebrachten Zeichen die Maßangaben bezüglich des Höhenabstandes für das untere Zeichen, bei nebeneinander angebrachten Zeichen die Maßangaben bezüglich des Seitenabstandes für das näher der Fahrbahn angebrachte Zeichen. Die weiteren Zeichen sind in einem solchen Fall entsprechend den Größenverhältnissen anzubringen.“

6. Dem § 55 wird folgender neuer Abs. 8 angefügt:

„(8) Zur Sicherung und Leitung von sehbehinderten und blinden Verkehrsteilnehmern dürfen auf Gehsteigen und bei Fahrbahnquerungen in Schutzbereichen auch tastbare Bodeninformationen wie Aufmerksamkeitsfelder, Bodenleitstreifen und Auffanglinien in Form von erhabenen oder vertieften Streifen- und Noppenindikatoren ausgeführt werden. Die Indikatoren sind normkonform auszuführen.“

7. § 68 Abs. 1 lautet:

„(1) Auf Straßen mit einer Radfahranlage kann mit einspurigen Fahrrädern ohne Anhänger die Radfahranlage benützt werden, wenn das Befahren der Radfahranlage in der vom Radfahrer beabsichtigten Fahrtrichtung gemäß § 8a erlaubt ist. Mit Fahrrädern mit einem Anhänger, der nicht breiter als 80 cm oder ausschließlich zur Personenbeförderung bestimmt ist, sowie bei Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern kann die Radfahranlage benützt werden. Mit Fahrrädern mit einem sonstigen Anhänger, mit mehrspurigen Fahrrädern und bei Fahren mit höheren Geschwindigkeiten ist die für den übrigen Verkehr bestimmte Fahrbahn zu benutzen. Auf Gehsteigen und Gehwegen ist das Radfahren in der Längsrichtung verboten. Auf Radfahranlagen ohne bauliche Trennung von Verkehrsflächen für Fußgänger dürfen Radfahrer nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 10 km/h fahren und haben sich so zu verhalten, dass Fußgänger nicht gefährdet oder behindert werden.“

8. Nach § 76 Abs. 3 werden folgende neuen Abs. 3a und 3b eingefügt:

„(3a) Fußgänger dürfen die Fahrbahn nur in Übereinstimmung mit dem für sie geltenden grünen Lichtzeichen betreten. Das grüne Licht der Fußgängersignale ist jeweils mit viermal grünblinkendem Licht zu beenden, wobei die Leucht- und die Dunkelphase abwechselnd je eine halbe Sekunde zu betragen haben. Grün blinkendes Licht bedeutet das unmittelbar bevorstehende Ende der Grünphase der Fußgängersignale. Wenn sich diese Zeichen ändern, während sich die Fußgänger auf der Fahrbahn befinden, so dürfen sie die Überquerung der Fahrbahn fortsetzen, bei Vorhandensein einer Schutzinsel jedoch nur bis zu dieser. Die Räumzeit der Fußgängersignale ist durch Rotblinken anzuzeigen.

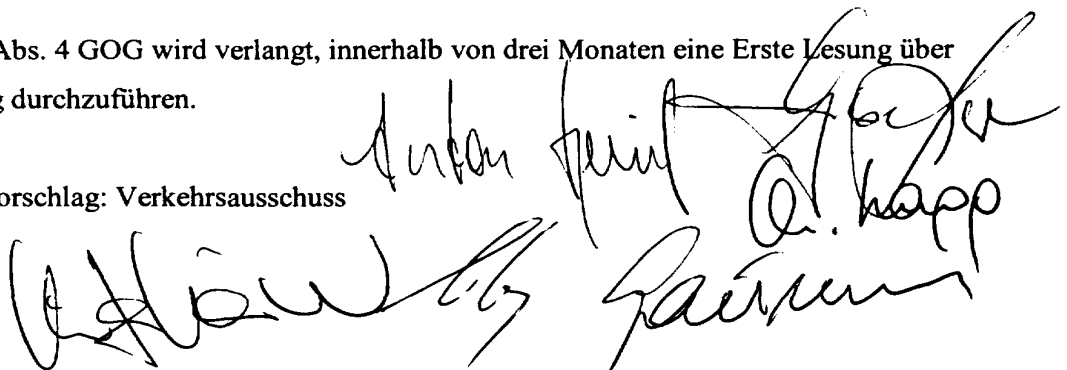
(3b) Als Ergänzung von Fußgängersignalen dürfen auch akustische und tastbare Zusatzsignale verwendet werden. Zur Anzeige der Signalstandorte dienen akustische Orientierungs- bzw. Auffindesignale mit einem Tickergeräusch und einer Taktfrequenz von 1 Hz (Metronom mit Sekundenintervall). Die zusätzliche Anzeige der Fußgänger-Grünphasen einer Verkehrslichtsignalanlage können durch akustische und tastbare Freigabesignale, welche immer parallel zur optischen Grünanzeige abgegeben werden müssen, erfolgen. Das akustische Freigabesignal besteht aus einem Tickergeräusch mit einer Taktfrequenz von 2 bis 3 Hz (Metronom mit doppeltem bis dreifachem Sekundenintervall). Tastbare Zusatzsignalgeber für das Freigabesignal sind zusätzlich zum akustischen Freigabesignal als vibrierende Signalgeber mit Richtungspfeilen an der Unterseite der Fußgängeranmeldetableaus anzuordnen. Die akustischen und tastbaren Zusatzsignale von Lichtsignalanlagen sind an den jeweiligen Stand der Technik anzupassen.“

9. Im § 104 wird nachstehender Abs. 6 angefügt:

„(6) Die § 17 Abs. 2, § 68 Abs. 1 sowie § 76 Abs. 3a und 3b in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl I Nr./2003 treten mit 1.1.2004, der § 34 Abs 6 und § 48 Abs. 5 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr./2003 mit 1.1.2005 in Kraft.“

Gemäß § 29 Abs. 4 GOG wird verlangt, innerhalb von drei Monaten eine Erste Lesung über diesen Antrag durchzuführen.

Zuweisungsvorschlag: Verkehrsausschuss



Erläuterungen

Auf Grund der in der letzten Zeit drastisch wachsenden Zahl von verunfallten Fußgängern und der notwendigen Modernisierung und Adaptierung der Straßenverkehrseinrichtungen für behinderte Personen sind eine Reihe substanzieller Verbesserungen im Rahmen der StVO vorzunehmen. So sind Vorbeifahverbote bei öffentlichen Verkehrsmitteln, Maßnahmen zur verbesserten Wahrnehmung von Straßenverkehrszeichen, auf Fußgängerflächen, eine behindertengerechte verbesserte Straßenverkehrsinfrastruktur, Maßnahmen zu Verringerung der Gefährdung von Fußgängern durch Radfahrer auf Fußgängerflächen und eine verbesserte Wahrnehmbarkeit von Ampelsignalen erforderlich.

Zu Z 1:

Für Fußgänger und Radfahrer ist es derzeit schwer zu verstehen, gegenüber welchen Fahrzeugen sie bei einem nicht geregelten Schutzweg bzw. bei einer Radfahrerüberfahrt Vorrang haben. Schienenfahrzeuge haben zwar jetzt Vorrang gegenüber Fußgänger und Radfahrer, wenn allerdings ein Kraftfahrzeug vor dem Schutzweg oder der Radfahrerüberfahrt anhält, gilt auch derzeit schon gemäß § 17 Abs. 3 ein Vorbeifahverbot, sodass der Vorrang der Schienenfahrzeuge wieder aufgehoben ist. Im Sinne einer klar verständlichen Regelung sollten Fußgänger und Radfahrer bei Schutzwegen und Radfahrerüberfahrten Vorrang gegenüber allen Fahrzeugen haben.

Zu Z. 2::

Durch das vorgeschlagene Vorbeifahverbot wird die Sicherheit der ein- und aussteigenden Personen (insbesondere von Kindern, Senioren, mobilitätsbehinderte Menschen usw.) wesentlich erhöht. Die bisherige Einzelentscheidung „...wenn es die Sicherheit erfordert, ist anzuhalten“ wird generalisiert, sodass mögliche Fehlentscheidungen von Fahrzeuglenkern minimiert werden können.

Zu Z. 3:

In einem KFZ als Beifahrer mitfahrende hochgradig sehbehinderte oder blinde Menschen waren bisher von den in § 29b der STVO geltenden Erleichterungen ausgeschlossen, was für diese Personengruppe eine Benachteiligung bedeutet. In zahlreichen anderen gesetzlichen Regelungen sind gehbehinderte und hochgradig sehbehinderte oder blinde Menschen gleichgestellt:

Verordnung des Bundesministeriums für Finanzen über außergewöhnliche Belastungen, BGBl. 303/96 edGF (Wenn Blindheit im Behindertenpass eingetragen ist)

Zu Z. 4:

Straßenverkehrszeichen und Signalgeber für den Fahrzeugverkehr werden immer am Gehsteig angebracht. Durch die graue Lackierung der Standsäulen und Maste kommt es für sehbehinderte Verkehrsteilnehmer sehr oft zu schmerzhaften Zusammenstößen. Durch eine kontrastierende Farbgestaltung der Standsäulen, Mast, Kettenständer, Absperrgeländer und Poller können diese Zusammenstöße wesentlich minimiert werden, da auf die Hindernisse im Gehbereich optisch hingewiesen wird.

Früher waren alle Standsäulen in Österreich rot-weiß markiert; sie werden ohne Rücksicht auf sehbehinderte Menschen nunmehr nur in grau ausgeführt. In Holland und Belgien werden demgegenüber Signalmaste schwarz-weiß bzw. rot-weiß bebändert.

Zu Z. 5:

Straßenverkehrszeichen und Signalgeber für den Fahrzeugverkehr werden immer am Gehsteig angebracht. Durch die erlaubte Montage der Verkehrszeichen ab einer Höhe von 0,60 m kommt es zu wesentlichen Behinderungen des lichten Raumes für Fußgänger. Blinde Menschen können zwar die Verkehrszeichenständer mit dem Langstock ertasten, nicht jedoch in Kopf- und Brustbereich montierte Verkehrszeichen. Es kommt immer wieder zu schmerzhaften Zusammenstößen mit scharfkantigen Verkehrszeichen. Um diese Kollisionsgefahr zu vermeiden, dürfen Verkehrszeichen nur ab einer Höhe von 2,20 m über dem Gehsteigniveau montiert werden. Es ist weiters darauf hinzuweisen, dass Verkehrszeichen, die höher montiert werden, auch von Fahrzeuglenkern, die in einer Kolonne fahren, besser und frühzeitiger erkannt werden, wodurch eine wesentliche Steigerung der Verkehrssicherheit erzielt werden kann.

Zu Z. 6:

Taktile Bodeninformationen auf Gehsteigen und bei Fahrbahnquerungen in Schutzbereichen tragen wesentlich zur Verkehrssicherheit sehbehinderter und blinder Menschen bei und müssen daher in der StVO berücksichtigt werden.

Zu Z. 7:

In letzter Zeit werden Radwege verstärkt in Gehbereiche von Fußgängern verlegt. Hier bewegen sich die Radfahrer bei ca. 20 km/h mit der fünffachen Geschwindigkeit (4km/h) von Fußgängern. Um die Gefährdung von Fußgängern durch Radfahrer zu minimieren, muss für Radfahreinrichtungen auf Gehwegen oder bei kombinierten Geh- und Radwegen eine Geschwindigkeit von maximal 10 km/h vorgeschrieben werden. Geübten, schneller fahrenden Radfahrern soll es freigestellt werden, ob sie Radfahranlagen mitbenützen, oder schneller auf der Fahrbahn fahren wollen.

Zu Z. 8:

Hier wird die Bedeutung der Lichtzeichen für den Fahrzeugverkehr detailliert beschrieben. Für Fußgänger muss es auch eine entsprechende, verständliche Regelung geben, Insbesondere die Doppelbedeutung des Fußgängerrots ist für alle Verkehrsteilnehmer derzeit unverständlich. Es soll daher – so wie in den USA – die Möglichkeit der erkennbaren Signalisierung der Räumzeit eingeführt werden.

Akustische und tastbare Zusatzsignale sind für blinde, sehbehinderte aber auch taube und ertaubte Verkehrsteilnehmer eine wichtige Voraussetzung zur Erhöhung der Sicherheit und zur Erleichterung ihrer Orientierung; sie sind ein wesentlicher Beitrag zum selbstbestimmten Leben. In Art. 7 der österreichischen Bundesverfassung ist die Gleichbehandlung behinderteter Menschen fixiert.