

fortbewegt, besonders zu schützen und zu fördern. 132 tote Fußgänger im Jahr 2003 zeigen diese Notwendigkeit.

Zu den Bestimmungen im Einzelnen:

Zu 1.) Verschiebung von Kompetenzen, finanzielle Belastungen

Zu § 32 Abs. 6:

Die Kosten für Verkehrsmaßnahmen bei Veranstaltungen (z.B. Open-Air-Konzerte), die auf Privatgrund durchgeführt werden, sollen dem Veranstalter vorgeschrieben werden können, da hier sehr oft relativ umfangreiche Maßnahmen erforderlich sind. Die bisher gängige Spruchpraxis, dass die dafür anfallenden Kosten durch die sogenannte „Umwegrentabilität“ wieder leicht hereinkommen, ist nach dem Entfall bzw. der Reduktion der Einnahmen aus der Getränkesteuer und weiterer an die Gemeinden abzuführenden Abgaben nicht mehr aufrecht zu erhalten.

Derzeit wird die Anbringung bzw. Entfernung der Verkehrszeichen von der Bundespolizeidirektion überwacht und angeordnet.

Das in der Novelle vorgesehene Instrument der bescheidmäßigen Vorschreibung durch die Bezirksverwaltungsbehörde wäre im Hinblick auf Sinnhaftigkeit und Praxisbezogenheit zu hinterfragen.

Die bisherige Regelung stellte in Statutarstädten kein Problem dar. Die durch die Überbindung dieser Aufgabe den Statutarstädten erwachsenden (Mehr-)kosten sind diesen abzugelten!

Zu § 95 Abs. 1a:

In § 95 Abs. 1a ist vorgesehen, dass im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeidirektion dieser die in § 95 Abs. 1 lit. a - h genannten Aufgaben obliegen, ausgenommen die Ausübung des Verwaltungsstrafrechtes hinsichtlich der Übertretungen der §§ 8 Abs. 4, 9 Abs. 7, 23 - 25 und 26a Abs. 3 StVO 1960 sowie der Kurzparkzonen-Überwachungsverordnung.

Diese Regelung überträgt somit jene Verwaltungsstrafverfahren, die den ruhenden Verkehr betreffen, von den Bundespolizeidirektionen auf die Bezirksverwaltungsbehörden, wenn ein korrespondierendes Landesgesetz erlassen wird. Diese Regelung bedeutet für die Bezirksverwaltungsbehörden einen beträchtlichen Mehraufwand, der mit dem derzeitigen Personalstand und der gegebenen Infrastruktur sicher nicht bewältigt werden kann.

In legistischer Hinsicht ist festzuhalten, dass die vorgeschlagene Formulierung des § 95 Abs.1a insoweit unklar ist, als nach dem Gesetzestext nur die Ausübung des Verwaltungsstrafverfahrens für bestimmte Delikte vom Aufgabenbereich der Bundespolizeidirektionen ausgenommen wird. In den Erläuternden Bemerkungen ist zu dieser Gesetzesstelle ausgeführt, dass damit die Überwachung des ruhenden Verkehrs aus dem Aufgabenkatalog der Bundespolizeidirektionen herausgenommen werden soll. Diese Auslegung ist nicht nachvollziehbar. Wie aus der bisherigen Bestimmung des § 95 Abs.1 lit.a und b ersichtlich, unterscheidet der Gesetzgeber ausdrücklich zwischen der Handhabung der Verkehrspolizei, die in § 94b Abs.1 lit.a als "Überwachung der Einhaltung straßenpolizeilicher Vorschriften ..." definiert ist und der "Ausübung des Verwaltungsstrafrechtes".

Entsprechend ist nach § 94b Abs. 1 lit. a StVO in der geltenden Fassung die Bundespolizeibehörde weiterhin für die Überwachung dieser Vorschriften zuständig.

Ferner wird künftig die Bestrafung von Verwaltungsübertretungen betreffend den ruhenden Verkehr vom Bürgermeister zu vollziehen sein.

Zusätzlich muss jedenfalls zweierlei sichergestellt werden:

1.) entsprechend der Bestimmung des § 100 Abs.9 StVO haben bei einer Rückübertragung von bisher von der Bundespolizei wahrgenommenen Angelegenheiten auf Bezirksverwaltungsbehörden bzw. Städte mit eigenem Statut der Bund und die Länder einen Kostenbeitrag zur Abdeckung des zusätzlichen Verwaltungsaufwandes zu tragen und

2.) es muss Art. 119 Abs.2 B-VG insoweit geändert werden, dass die Angelegenheit des übertragenen Wirkungsbereiches, soweit es sich um die Durchführung eines Verwaltungsstrafverfahrens handelt, in Städten mit eigenem Statut nicht vom Bürgermeister, sondern vom Magistrat zu besorgen ist (vgl. auch Art. 109 B-VG, wonach in der Bundeshauptstadt Wien die Angelegenheiten der mittelbaren Bundesverwaltung vom Magistrat als Behörde erster Instanz wahrzunehmen sind).

Zu § 100 Abs. 7:

Aus dieser Bestimmung darf nicht abgeleitet werden, dass die Verkehrsüberwachung generell den Städten und Gemeinden obliegt!

Zu den finanziellen Auswirkungen:

Da der Übertragung des § 95 Abs. 1a keine zusätzlichen Einnahmen gegenüberstehen, wird diese Bestimmung schon allein aus finanziellen Gründen abgelehnt. Auch wenn durch entsprechende Gesetzesänderungen sämtliche Straf gelder (ehemalige Bundesstraßen, Landesstraßen und Gemeindestraßen) den Städten zukämen, könnte der zusätzliche Personal- und Sachaufwand damit nicht abgedeckt werden.

Der Gesetzentwurf enthält nicht die gemäß Art 1 der Vereinbarung BGBl I Nr. 35/1999 zwingend erforderlichen Berechnungen nach den Richtlinien gemäß § 14 Abs. 5 des Bundeshaushaltsgesetzes. Für die betroffenen Städte ergeben sich aus der Änderung des § 95 d zusätzliche finanzielle Aufwendungen. Nach Prüfung des vorliegenden Entwurfes kommen den Städten mit Bundespolizeidirektionen keine zusätzlichen

finanziellen Mitteln zu, weshalb der zusätzliche Aufwand zur Gänze durchschlägt.

Es ergeht daher das Ersuchen, eine nachvollziehbare und vollständige Darstellung der finanziellen Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens auf die vom Bund verschiedenen Gebietskörperschaften auszuarbeiten und sodann dem Österreichischen Städtebund zu übermitteln. Erst mit dem Einlangen einer solchen Darstellung beginnt die Frist des Art. 1 Abs. 4 der genannten Vereinbarung zu laufen.

Weiters wird auch noch darauf hingewiesen, dass die Daten über die Anzahl der in den letzten Jahren von den Bundespolizeidirektionen abgehandelten Verwaltungsstrafverfahren eine wesentliche Voraussetzung zur Berechnung der finanziellen Auswirkungen des gegenständlichen Bundesvorhabens bilden.

Auch im vorläufigen Ergebnis der Finanzausgleichsverhandlungen ist keine Regelung über den Kostenersatz der Bezirksverwaltungsagenden für Statutarstädte enthalten, sodass nach dem vorliegenden Entwurf die geplante Übertragung der Verwaltungsstrafverfahren von den Städten mit eigenem Statut im örtlichen Wirkungsbereich von Bundespolizeidirektionen in voller Höhe zu finanzieren wäre.

Der Österreichische Städtebund stellt daher in Aussicht, einen Antrag gemäß Art 2 Abs. 1 der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus, BGBl. Teil I Nr. 35/1999, auf Aufnahme von Verhandlungen in einem Konsultationsgremium zu stellen, sofern die vorgeschlagene Regelung des § 95 Abs.1a in der Regierungsvorlage aufrecht erhalten wird. Das gleiche ist für den Fall der Erlassung der entsprechenden paktierten Landesgesetze vorgesehen.

Der Österreichische Städtebund nimmt das gegenständliche Begutachtungsverfahren auch zum Anlass, nachfolgende Anregungen für ergänzende Änderungen der StVO zu unterbreiten:

Zu 2.) Verkehrsjuristische Änderungen, Hebung der Verkehrssicherheit

Schienenfahrzeuge gehören aufgrund ihrer besonderen Eigenschaften (Gleisbindung, langer Bremsweg, zahlreiche und stehende Fahrgäste) zu den bevorzugten Straßenbenützern. Der Vorrang für Schienenfahrzeuge weist jedoch noch Lücken auf, die zu unklaren Situationen und Unfällen führen. Im Sinne der eindeutigen Regel "*Schienenfahrzeuge haben immer Vorrang ausgenommen gegenüber Einsatzfahrzeugen*" sollten diese Lücken geschlossen werden. Dies beseitigt Unklarheiten, verringert dadurch die Unfallgefahr und dient der Beschleunigung des Öffentlichen Verkehrs:

§ 17:

Die geltende Fassung von § 17 Abs. 2 erlaubt das Vorbeifahren an Schienenfahrzeugen und Linienbussen im Haltestellenbereich unter folgenden Bedingungen:

1. Schrittgeschwindigkeit,
2. seitlicher Sicherheitsabstand und
3. keine Behinderung und Gefährdung ein- oder aussteigender Personen

Die Erfahrung zeigt, dass diese unbestimmten Gesetzesbegriffe von vielen Fahrzeuglenkern im Eigeninteresse so eng ausgelegt werden, dass damit oft eine Gefährdung und vor allem Behinderung von Fahrgästen verbunden ist. Das Vorbeifahren an einem in der Haltestelle stehenden Schienenfahrzeug oder Linienbus sollte daher grundsätzlich verboten werden. Dadurch soll die Sicherheit ein- und aussteigender Personen, insbesondere von mobilitätsbehinderten Personen (Sehbehinderte und Blinde) erhöht werden.

Für § 17 Abs. 2 wird daher folgende Neuformulierung vorgeschlagen:

"(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."

Aus gutem Grund gelten die Schutz- und Vorrangswirkung von Schutzwegen und Radfahrerüberfahrten gemäß § 9 Abs. 2 nicht gegenüber Schienenfahrzeugen. Dazu befindet sich § 17 Abs. 3 noch im Widerspruch, der für das Vorbeifahrverbot an Fahrzeugen, die vor einem Schutzweg oder einer Radfahrerüberfahrt anhalten, noch keine Ausnahme für Schienenfahrzeuge enthält.

Es wird daher folgende Änderung von § 17 Abs. 3 vorgeschlagen:

"Das Vorbeifahren mit Fahrzeugen, die keine Schienenfahrzeuge sind, an Fahrzeugen, die vor einem Schutzweg oder einer Radfahrerüberfahrt anhalten, um

- 1. Fußgängern das Überqueren der Fahrbahn,*
- 2. Radfahrern das Benützen der Radfahrerüberfahrt oder*
- 3. Rollschuhfahrern das Benützen des Schutzweges oder der Radfahrerüberfahrt*

zu ermöglichen, ist verboten."

§ 19:

Eine weitere Lücke im Vorrang findet sich in § 19 Abs. 6.

Es wird daher folgende Änderung vorgeschlagen:

"Fahrzeuge im fließenden Verkehr haben den Vorrang gegenüber Fahrzeugen, die keine Schienenfahrzeuge sind, die von Nebenfahrbahnen, von Fußgängerzonen, von Wohnstraßen, von Haus- oder Grundstücksausfahrten, von Garagen, von Parkplätzen, von Tankstellen, von Feldwegen oder dgl. kommen."

Beginnend mit der 10. Novelle (1983) sind in die StVO fortlaufend Sonderbestimmungen für die **Benützer von Straßen mit Radwegen und Radfahrstreifen** aufgenommen worden. Insbesondere bei der 19. StVO-Novelle 1994 wurden mehrere Sonderregeln geschaffen, die vorgeblich dem Radverkehr dienen sollen, aufgrund ihrer von den allgemein bekannten Verkehrsregeln abweichenden Logik aber zu Unklarheiten führen und die Unfallgefahr erhöhen. Dies betrifft vor allem § 19 Abs. 6a: Nachrang beim Verlassen einer sogenannten "Radfahranlage". Diese Bestimmung wurde v.a. eingeführt um Unklarheiten zwischen Abbiegern von der Fahrbahn und am Radfahrstreifen oder am Radweg geradeaus fahrenden Radfahrern zu regeln, obwohl dieser Konfliktfall zwischen Benützern derselben Straße bereits ausreichend in § 11 Abs. 1 geregelt ist.

Die Bestimmung in § 19 Abs. 6a, wonach Radfahrer, die eine Radfahranlage verlassen, anderen Fahrzeugen im fließenden Verkehr den Vorrang geben müssen, führt zu schwer verständlichen, ja geradezu paradoxen Vorrangsituationen: Ein Radfahrer, der an einer Kreuzung von einer Vorrangstraße kommend nach rechts in eine Querstraße einbiegt, hat Vorrang gegenüber entgegenkommenden links einbiegenden Fahrzeugen oder solchen, die von der Querstraße kommen. Wenn aber die Vorrangstraße einen Radfahrstreifen aufweist, muss der Radfahrer zum Einbiegen in die Querstraße den Radfahrstreifen verlassen und verliert dadurch - obwohl er von einer Vorrangstraße kommt - den Vorrang gegenüber allen anderen Fahrzeugen an dieser Kreuzung.

Es wird daher vorgeschlagen, § 19 Abs. 6a ersatzlos zu streichen.

Für die Benützer von Radfahrstreifen (inkl. Mehrzweckstreifen als deren Sonderform) und die übrigen Fahrzeuglenker auf derselben Straße gelten dann auch an Kreuzungen wieder die selben, allgemein bekannten Vorrangregeln. Wenn bei baulich getrennten Radwegen oder Gehsteigradwegen der Vorrang

festgelegt werden muss, kann dies mit den üblichen Maßnahmen geschehen:

- Radweg im Nachrang: "Vorrang-Geben" oder "Halt"
- Vorrang für Radweg: "Radfahrerüberfahrt"

Die StVO braucht diesen Sonderfall daher nicht ex lege zu regeln.

Zu § 24 Abs. 1 lit c:

Es wird angeregt, dass der Halteverbotsbereich bei Schutzwegen und Radfahrerüberfahrten auf 10 m vor dem Schutzweg oder der Radfahrerüberfahrt ausgedehnt wird. Zusätzlich sollte auch nach dem Schutzweg oder der Radfahrerüberfahrt ein Halteverbot zumindest in einer Länge von 5 m gelten. Diese Änderungen würden einerseits einen Beitrag zur Hebung der Verkehrssicherheit und andererseits einen Beitrag zur Entrümpelung des Schilderwaldes leisten.

Zu § 24 Abs. 1 lit. e:

Hier ist unklar, ob der Halteverbotsbereich von 15 m vor und nach den Haltestellentafeln durch Bodenmarkierungen auch ausgedehnt werden kann.

Ferner wird angeregt, den veralteten Ausdruck „Massenverkehrsmittel“ durch „öffentlichen Verkehrsmittels“ zu ersetzen.

Zu § 26 a Abs.4:

Die Gleichbehandlung von Post einerseits und privaten Postdienst- oder Telekommunikationsanbietern andererseits ist eine bedenkliche Ausweitung, vor allem in Hinsicht auf die Überwachung. Außerdem haben nicht alle genannten Anbieter einen gemeinwirtschaftlichen Auftrag.

Im Hinblick auf die Überwachung des ruhenden Verkehrs stellt sich hier auch die Frage, wie die angeführten Fahrzeuge zu

kennzeichnen sind bzw. welcher Beweis bei Kontrollen zu verlangen ist.

Ferner wird angeregt dem letzten Satz folgenden Halbsatz anzuschließen: „... beeinträchtigt wird und eine andere Abstellmöglichkeit in angemessener Nähe nicht gegeben ist.“

§ 29 b

Aus den Städten wird ein in den letzten Jahren zunehmendes Ansteigen des Missbrauches der nach § 29 b ausgestellten Ausweise berichtet. Der größte Änderungsbedarf liegt wohl im Verordnungsbereich (teilweise befristete Ausstellung, Erklärung der Ungültigkeit der „alten“, nicht EU-konformen Ausweise, Form der neuen Ausweise). Im Rahmen der StVO-Novelle wird folgende Änderung vorgeschlagen:

Die Ablieferungspflicht bzw. die Entziehungsmöglichkeit der Behörde soll beim Tod des Ausweisinhabers auch auf die Erben bzw. Rechtsnachfolger erstreckt werden.

Zu § 29 Abs. 3 (allgemein) und Z.6:

Die Ausweitung der bisher nur Soldaten gewährten Befugnisse auf Angehörige der Heeresverwaltung wird abgelehnt, da letztere von anderen Zivilisten nicht unterschieden werden können, wohingegen Soldaten durch ihre Uniform als solche sofort erkennbar sind.

Ferner wird die Ausweitung der Verkehrsregelung auf Hilfszeichen nach § 41 StVO abgelehnt, da diesen die Eindeutigkeit fehlt.

Ebenfalls abgelehnt wird die Ausweitung gegenüber den derzeitigen Bestimmungen, wonach sowohl die Armzeichen nach § 37 und die Hilfszeichen nach § 41 einer behördlichen Verkehrsregelung widersprechen dürfen. Durch diese Regelung wäre der Vertrauensgrundsatz außer Kraft gesetzt, was schon von sich aus die Sicherheit des übrigen Verkehrs gefährdet, ein

Tatbestand, der nach dem vorliegenden Entwurf ohnedies Armzeichen und Hilfszeichen untersagen würde.

Zu Z.6 stellt sich die Frage, welches Gut höher zu bewerten ist: Dem Vertrauen der Bevölkerung in allgemein gültige Verkehrsregeln wird seitens des Österreichischen Städtebundes höhere Priorität gegenüber dem militärischen Eigenschutz eingeräumt, der noch dazu in keiner Weise beschrieben oder definiert wird. Z.6 ist daher ersatzlos zu streichen!

Zu § 30 Abs. 5:

Durch das Befahren von Geh- und Radwegen mit Wirtschaftsfahren könnten u.U. Probleme für den Straßenerhalter entstehen, da Geh- und Radwege nicht für eine Dauerbelastung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge geeignet sind. Diese Frage wäre jedoch im Rahmen der Abtretungsverhandlungen zwischen Liegenschaftseigentümer und Kommune zu klären. Um jedoch nicht ein generelles Befahren von Geh- und Radwegen mit Fahren welcher Art auch immer zu ermöglichen, sollte - auch innerhalb des Ortsgebietes - die Möglichkeit geschaffen werden, nur nach ausdrücklicher Genehmigung durch die Behörde, ausschließlich dem das für die Errichtung des Geh- oder/und Radweges notwendige Grundstück abtretenden Liegenschaftseigentümer das Befahren dieses Geh- und Radweges mit Wirtschaftsfahren zu gestatten (landwirtschaftliche Flächen sind oft auch innerhalb des Ortsgebietes nur über Geh- und Radwege zu erreichen).

Zu § 42 Abs. 1:

Der Begriff „leicht verderbliche Lebensmittel“ könnte sich in der Praxis als unbestimmt und deshalb schwer exekutierbar herausstellen. Eine zumindest demonstrative Aufzählung derartiger Lebensmittel wäre sinnvoll.

Zu § 44 Abs. 1:

In Bezug auf die Kundmachung der Verordnungen wird angeregt, dass eine Kundmachung von Stellplätzen für Gehbehinderte, für PKW, LKW, TAXI usw. durch Bodenmarkierung alleine ausreicht, da dadurch ebenfalls eine Vielzahl von unnötigen Verkehrszeichen entfallen kann. In der Praxis stellt sich immer wieder heraus, dass Bodenmarkierungen eher als Verkehrszeichen beachtet werden.

Zu §§ 48 bis 54 im Allgemeinen:

Hier wird angeregt, dass einerseits kombinierte Verkehrszeichen (z.B. Gefahrenzeichen „Fußgängerübergang und Radfahrerüberfahrt“ oder Hinweiszeichen „Kennzeichnung eines Schutzweges und einer Radfahrerüberfahrt „) eingeführt und andererseits die Kundmachungsvorschriften (z.B. Halteverbot-Anfang hebt Parkverbot-Ende oder Kurzparkzone-Ende auf, ohne dass die aufgehobene Beschränkung beschildert werden muss) geändert werden. Bei Geschwindigkeitsbeschränkungen ist eine solche Kundmachungsform bereits möglich. Dadurch könnte die laufend angesprochene Entrümpelung des Schilderwaldes endlich auch in der Praxis umgesetzt werden.

Zu § 48 Abs. 4 und 5:

a) In der Praxis kommt es immer wieder vor, dass aufgrund der örtlichen Gegebenheiten der seitliche Mindestabstand von 30 cm zwischen Fahrbahnrand und äußerem Rand des Verkehrszeichens nicht eingehalten werden kann und unterschritten wird (z.B. bei fehlendem oder schmalem Gehsteig). Ergänzend zum vorliegenden Entwurf sollte daher klargestellt werden, dass ein Unterschreiten dieses Mindestabstandes zu keinem Kundmachungsmangel führt, zumal dadurch die Wahrnehmbarkeit in der Regel nicht beeinträchtigt wird.

Der letzte Satz in § 48 Abs. 4 sollte demnach wie folgt ergänzt werden: „...; gleiches gilt bei Unterschreitung des Mindestabstandes von 0,30 m gemäß Abs. 5.“

b) Zu den Vorschriften über die Anbringung von Straßenverkehrszeichen wird weiters angeregt, dass zumindest im Ortsgebiet (auf Straßen mit einer erlaubten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h) die Anbringung von höchstens drei (samt Zusatztafeln höchstens vier) Straßenverkehrszeichen auf einer Anbringungsvorrichtung zulässig ist. Insbesondere im Bereich von Kreuzungen ist häufig die Aufstellung von mehr als zwei Verkehrszeichen notwendig. Aus Platzgründen erfolgt diese oft auf dem Gehsteig und stellt dort ein Hindernis für Fußgänger dar. Um der geltenden Kundmachungsvorschrift zu entsprechen (nicht mehr als zwei Verkehrszeichen auf einer eigenen Anbringungsvorrichtung) werden derzeit eigene Verkehrszeichensäulen errichtet, wobei im Ergebnis keine bessere Erkennbarkeit der Verkehrszeichen erreicht wird, sondern lediglich der Nachteil einer weiteren Säule im engen Gehsteigbereich gegeben ist. Bei einer Geschwindigkeit von höchstens 50/km ist es nach Ansicht des Städtebundes durchaus zumutbar, drei (mit Zusatztafeln max. vier) Verkehrszeichen wahrzunehmen.

Darüber hinaus werden Ausnahmen für transportable Verkehrszeichen, die im Zuge von Baustellen aufgestellt werden, angeregt. Diese temporären Verkehrszeichen sind - wenn sie auf schmalen Gehsteigen aufgestellt werden - aufgrund ihrer Bauform zumeist ein großes Verkehrshindernis. Gemäß § 48 Abs. 5 der StVO müssen Verkehrszeichen unabhängig davon, ob es sich um feste oder transportable handelt, einen Mindestabstand von 30 cm zum Fahrbahnrand einhalten. Das führt u.a. dazu, dass bei Halteverboten, die für Baustellenfahrzeuge erlassen werden, die Halteverbotstafeln nicht auf dem Abstellstreifen der Baustelleneinrichtung aufgestellt werden dürfen, weil dieser als Teil der Fahrbahn gilt. Die Baustellentafeln müssen außerhalb der Fahrbahn auf dem Gehsteig aufgestellt werden, und sei der noch so schmal. **Es wird daher vorgeschlagen, zwischen ständig angebrachten und transportablen Verkehrszeichen, die nur vorübergehend aufgestellt werden, zu unterscheiden und die**

Aufstellung von transportablen Verkehrszeichen in einem neuen 5a zu regeln, der eine weniger verkehrsbehindernde Aufstellung transportabler Verkehrszeichen erreichen soll:

"(5a) Für transportable Verkehrszeichen, die für vorbereitende Verkehrsmaßnahmen (§ 44a), unaufschiebbare Verkehrsbeschränkungen (§ 44b) oder für Arbeiten auf oder neben der Straße (§ 90) aufgestellt werden, gelten die Bestimmungen von Abs. 5 mit der Maßgabe, dass an die Stelle des Fahrbahnrandes der Rand des allgemein befahrbaren Fahrbahnbereiches tritt. Transportable Verkehrszeichen dürfen im Ortsgebiet auf Gehsteigen, Gehwegen sowie Geh- und Radwegen mit einer Breite von weniger als 2 m nur dann aufgestellt werden, wenn sie so beschaffen sind, dass sie den Verkehr nicht mehr behindern als ständige Verkehrszeichen."

§ 50

Ein kombiniertes Verkehrszeichen „FUSSGÄNGERÜBERGANG - RADFAHRERÜBERFAHRT“ wäre sinnvoll!

Derzeit sind für gemeinsam (parallel) angelegte Schutzwege und Radfahrüberfahrten zwei eigene Verkehrszeichen (Schutzweg und Radfahrüberfahrt) erforderlich. Gerade im Kreuzungsbereich ist oftmals die Anbringung weiterer Verkehrszeichen notwendig (z.B. Vorrangzeichen, Halte- und Parkverbotszeichen etc.) Es sollte daher zur Vermeidung einer Anhäufung von Verkehrszeichen und der damit verbundenen o.a. Problematik ein gemeinsames Verkehrszeichen für Schutzweg und Radfahrüberfahrt geschaffen werden.

Zu § 50 Z. 9:

Es wird um Klarstellung ersucht, ob bei Aufstellung des Gefahrenzeichens „Baustelle“ auf einer Fahrbahn mit Rollsplitt noch Geschwindigkeitsbeschränkungen (z.B. 30 km/h im Ortsgebiet) erforderlich sind. Zusätzlich sollte auch klar gestellt werden, ob durch das Gefahrenzeichen „Baustelle“ auch

die Aufstellung der Gefahrenzeichen „Querrinne“ oder „Aufwölbung“ entfallen kann.

Zu § 52:

Das Vorschriftzeichen Kurzparkzone gemäß § 52 lit a Zif 13d StVO 1960 sieht die Möglichkeit vor, das Wort „gebührenpflichtig“ anzubringen. Nachdem häufig gebührenpflichtige und gebührenfreie Kurzparkzonen aneinander angrenzen, sollte zur abgabenrechtlichen Klarstellung die Möglichkeit geschaffen werden, auch den Hinweis „gebührenfrei“ gegebenenfalls mit dem Zusatz „Parkscheibe verwenden“ anzubringen. In der Praxis beachten viele Fahrzeuglenker die Verpflichtung zur Anbringung der Parkscheibe nicht, wenn sie von einer gebührenpflichtigen in eine gebührenfreie Kurzparkzone einfahren und dort parken.

Zu § 68 Abs. 1:

Die Gleichstellung von mehrspurigen Fahrrädern und Anhängern bei der Erlaubnis, Radverkehrsanlagen zu benützen, ist eine sinnvolle, aber bei weitem nicht hinreichende Änderung des § 68 Abs. 1.

Die bestehende Radwegbenutzungspflicht gemäß § 68 Abs. 1 und § 52 lit. 16 ist der Förderung des Radverkehrs abträglich. Das Benützen von (Gehsteig-) Radwegen ist im Ortsgebiet in der Regel langsamer, unkomfortabler und gefährlicher als das Fahren auf der Fahrbahn. Der Österreichische Städtebund setzt sich daher für die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht ein. Radfahrer, die nicht gemeinsam mit Kfz oder „gemütlicher“ fahren möchten, könnten bei einer solchen Regelung die Radfahranlagen weiter benützen.

Zur Förderung des Radverkehrs und der Verkehrssicherheit werden daher folgende Neufassungen von § 52 lit. 16 und § 68 Abs 1 vorgeschlagen:

"§ 52. Vorschriftszeichen

in der geltenden Fassung des § 68 Abs. 1 dürfen Radfahrer mit mehrspurigen Fahrrädern oder mit Anhängern, die breiter als 80 cm sind, derzeit nicht nur Radwege, sondern auch Radfahrstreifen und Mehrzweckstreifen nicht benützen. Durch die Eingrenzung von § 68 Abs. 1 auf Radwege hebt der Änderungsvorschlag dieses bestehende Verbot auf. Radfahrstreifen und Mehrzweckstreifen müssen dann gemäß Rechtsfahrgebot und Einordnungsverpflichtung mit allen Fahrrädern benützt werden.

Geh- und Radwege ohne bauliche Trennung der Verkehrsflächen für Fußgänger und Radfahrer werden von den Fußgängern als Gehwege wahrgenommen. Die Erfahrung zeigt, dass sich der Fußgängerverkehr nicht an Bodenmarkierungen orientiert und insbesondere Kinder und Behinderte aufgemalte Gehsteigradwege nicht als solche akzeptieren oder wahrnehmen. Der Änderungsvorschlag berücksichtigt diesen Umstand, indem auf solchen Geh- und Radwegen für Radfahrer das Verbot, Fußgänger zu behindern, aufgenommen werden soll.

Zu § 76 Abs. 1:

Der generelle Zwang für Fußgänger, Gehsteige oder -wege zu benützen, wird abgelehnt, gibt es doch auch solche, die nicht einmal ein einzelner Fußgänger gefahrlos begehen kann. In diesem Sinne wird auch der generelle Zwang, Kinderwägen oder Rollstühle ausschließlich auf Gehsteigen oder -wege - so vorhanden - zu schieben oder zu ziehen, abgelehnt, kommt es hier doch noch öfters zu Situationen, wo durch Liegenschaftszufahrten, Laternenmasten und die Baubreiten der Rollstühle und Kinderwägen das Befahren von Gehsteigen unzumutbar bzw. schlicht unmöglich ist.

Der Zwang der Verwendung von Straßenbankett, sowohl generell als auch für Kinderwagen und Rollstuhl schiebende Fußgänger, wird vehement abgelehnt. Hier wird der Fußgänger nicht mehr als gleichberechtigter Partner im Straßenverkehr angesehen, man setzt ihn herab und schickt ihn in den Straßenstaub und

verwehrt ihm die Benützung der befestigten Straßenfläche. Diese Bestimmung ist derart absurd, dass wohl niemand, der an diesem Entwurf mitgearbeitet hat, auch nur wenige Minuten als Fußgänger, geschweige denn einen Rollstuhl oder einen Kinderwagen schiebend, versucht hat, sich auf dem Straßenbankett einer Landstraße fortzubewegen.

An Stelle die Fußgänger wie dargestellt in ihren Bürgerrechten zu beschneiden, wäre eine verpflichtende Verringerung der Vorbeifahrtgeschwindigkeit an auf der Landstraße befindlichen Fußgängern auf höchstens 50 km/h (noch besser wären 30 km/h!) für Kfz wohl wesentlich zielführender!

Auch die vorgeschlagene Verpflichtung für Fußgänger in Straßen ohne Gehsteig auch im Ortsgebiet auf dem linken Fahrbahnrand gehen zu müssen, wird entschieden abgelehnt. Auf Straßen im Ortsgebiet bei 30, 50 oder 60 km/h Höchstgeschwindigkeit das Linksgehen "aus Gründen der Verkehrssicherheit" zu fordern, ist absurd! In Stadtrandgebieten gibt es sehr viele Anliegerstraßen ohne Gehsteige. Zudem sind im Ortsgebiet sehr viele Kinder oder alte Menschen als Fußgänger unterwegs. Diese würden dadurch auf kurzen Wegen zum zweimaligen Überqueren der Fahrbahn gezwungen. Im Ortsgebiet birgt dies zumeist mehr Gefährdungspotenzial als das Gehen einiger 100 m auf der rechten Straßenseite. Gleiches gilt für das Vorhandensein eines Gehsteiges auf nur einer Seite i.V. mit dem Benützungszwang.

Im Jahr 2003 waren 40 % der bei Verkehrsunfällen im Ortsgebiet Getöteten Fußgänger. Statt einer Gesetzesänderung, die es den Haftpflichtversicherungen erleichtert, zur Reduktion von Zahlungsverpflichtungen dem schwer verletzten oder getöteten Fußgänger eine Teilschuld wegen "Gehens am rechten Fahrbahnrand" unterzuschieben, wären Maßnahmen erforderlich, die an den Hauptursachen von Verkehrsunfällen ansetzen, nämlich an der Rücksichtslosigkeit und der Unaufmerksamkeit von Fahrzeuglenkern.

Zu § 76a Abs. 5:

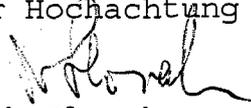
Mit der vorgeschlagenen Ausnahme des "Zufahren zu in Fußgängerzone gelegenen Stellplätzen oder Garagen" würde eine generelle Ausnahme für den privaten Autoverkehr geschaffen werden. Die anderen Ausnahmen sind auf spezielle Fahrzeuggruppen bzw. Gebrechen beschränkt und somit im Sinne der "sozialen Kontrolle" leicht überprüfbar. Eine derartige, allgemeine Ausnahme ist jedoch nicht kontrollierbar, wie das schon jetzt am Beispiel der Zufahrtszeiten zur Ladetätigkeit ersichtlich ist. Während die Zufahrtszeiten zur Ladetätigkeit jedoch auf wenige Stunden beschränkt sind, würde die generelle Ausnahme für das Zufahren zu Stellplätzen oder Garagen zu allen Tageszeiten wirken und dadurch die Fußgängerzonen-Regelung an sich unterlaufen.

Die vorgeschlagene ex lege - Erlaubnis zum Befahren von Fußgängerzonen zwecks Erreichens von darin befindlichen Abstellplätzen oder Garagen würde zur Folge haben, dass sich Fahrzeuglenker bei Beanstandungen durch die Exekutive damit rechtfertigen, dass sie innerhalb der Fußgängerzone befindliche Stellplätze (z.B. bei Gaststätten oder Hotels) anfahren wollen. Die vorgeschlagene Änderung wird daher abgelehnt. Privater Autoverkehr in Fußgängerzonen soll weiterhin nur mit speziellen Bewilligungen möglich sein!

§ 89 a

Höchst dringend erscheint es, eine Entfernung durch die Polizei auch ohne Nachweis der Unaufschiebbarkeit zu ermöglichen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

i.A. 

Dr. Friedrich Slovak

Obersenatsrat