

7710/AB XXIV. GP

Eingelangt am 29.04.2011

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Anfragebeantwortung

An die
Präsidentin des Nationalrats
Mag.^a Barbara PRAMMER
Parlament
A-1017 W i e n

GZ. BMVIT-11.000/0004-I/PR3/2011
DVR:0000175

Wien, am . Mai 2011

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag.^a Jarmer, Freundinnen und Freunde haben am 1. März 2011 unter der **Nr. 7801/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Elektrorollstühle auf Radwegen und in ihrem Umfeld gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- Welche Regeln betreffend die Benutzung von a) Radwegen b) sonstigen Radfahranlagen und c) deren unmittelbarem räumlichen Umfeld durch BenutzerInnen von Rollstühlen mit und ohne elektrischem Antrieb bestehen derzeit?

Benutzer/innen von selbst bewegten oder von Begleiter geschobenen sowie auch von elektrisch angetriebenen Rollstühlen dürfen Gehsteige, Gehwege und Fußgängerzonen mit Schrittgeschwindigkeit (ca. 5 km/h) befahren (§ 76 Abs. 1 StVO). Dem Radverkehr vorbehaltene Verkehrsflächen dürfen mit Rollstühlen nicht benutzt werden.

Zu den Fragen 2, 3 und 5:

- Welche Möglichkeiten zur Entschärfung der Konflikte zwischen einzelnen Gruppen von VerkehrsteilnehmerInnen sehen Sie generell?
- Wie werden Sie in diesem Sinn künftig vor allem den Schutz der sogenannten „schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen“ besser als bisher sicherstellen?
- Wie werden Sie konkret dafür Sorge tragen, dass RollstuhlfahrerInnen sich trotz des steigenden Aggressionsniveaus im Verkehrsgeschehen insgesamt, im motorisierten Straßenverkehr und nun zunehmend auch bereits abseits davon gefahrlos durch unsere Städte und Siedlungsgebiete bewegen können?

Die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer/innen ist mir ein besonderes Anliegen. Daher hat mein Ressort in enger Kooperation mit den Mitgliedern des Arbeitsausschusses Straße des Österreichischen Verkehrssicherheitsbeirats das Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020 entwickelt, das am 23. Februar 2011 im Rahmen einer Pressekonferenz präsentiert wurde. Mit besonderem Nachdruck wird darin auch auf die Bedürfnisse der ungeschützten und schwächeren Verkehrsteilnehmer/innen und von Menschen mit besonderen Bedürfnissen eingegangen.

Die Sicherheit im Straßenverkehr ist ein grundsätzliches Bürgerrecht. Alle sollten motiviert werden, zu deren Verbesserung beizutragen – Entscheidungsträger/innen wie Expert/innen, Straßenbetreiber wie Planer/innen, Einsatzkräfte wie Verkehrsteilnehmer/innen. Die von den Vereinten Nationen ausgerufene Dekade der Verkehrssicherheit (2011 – 2020) soll auch in Österreich einen wesentlichen Schritt vorwärts bei der Rettung von Menschenleben und dem Vermeiden menschlichen Leids mit sich bringen. Das Österreichische Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020 baut auf der Philosophie des „Safe System Approach“ (Verantwortungsvolles Miteinander, geteilte Verantwortung (shared responsibility) und gemeinsames Handeln schaffen Sicherheit für ALLE Verkehrsteilnehmer/innen im österreichischen Verkehrssystem) auf.

Auf strategischer Ebene bilden 9 Leitprinzipien die Basis für ein Verkehrssystem, das Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer/innen schafft. Diese Leitprinzipien bilden die Grundlage für die konkrete Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms. Die Umsetzung der Einzelmaßnahmen erfolgt immer unter Berücksichtigung der Leitprinzipien, deren zentraler Fokus auf den schwächeren Verkehrsteilnehmer/innen liegt. Für Menschen mit besonderen Bedürfnissen sind dabei u.a. die folgenden Leitprinzipien von besonderer Bedeutung:

Sicherheitsmanagement in Städten und Gemeinden

- Best-Practice-Sammlung von Projekten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für schwache Verkehrsteilnehmer/innen
- Untersuchung der Umsetzbarkeit und der Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit von Shared Space/Zentrumszonen/Begegnungszonen

Stärkung der Eigenverantwortung

- Kooperation aller Verkehrsteilnehmer/innen
- zielgruppengerechte Bewusstseinsbildung zur Stärkung der eigenen Sicherheit und für mehr gegenseitige Rücksichtnahme und echtes Miteinander

Barrierefreiheit – Sichere und attraktive Wege

- Attraktivität des nicht motorisierten Verkehrs hängt stark mit der Sicherheit und Attraktivität der zur Verfügung gestellten Verkehrsflächen zusammen
- Überprüfung der Qualität von Gehsteigabsenkungen, Querungshilfen, Wartezeiten an Ampeln und Sicherheit sowie Komfort auf Gehsteigen
- Barrierefreiheit des Straßenraumes und aller öffentlichen Einrichtungen (Bahnhöfe, öffentliche Gebäude)
- Streuung und Räumung von Gehsteigen, Radwegen und öffentlichen Plätzen
- Berücksichtigung der Bedürfnisse von älteren oder mobilitätseingeschränkten Personen

Zu Frage 4:

- *Welche Regelungsvorhaben auf Gesetzes-, Verordnungs- oder Richtlinien-Ebene beabsichtigten Sie in diesem Zusammenhang?*

Im Rahmen der parlamentarischen Beratungen zur 23. StVO-Novelle wird derzeit die Verankerung eines allgemeinen Rücksichtnahmegerunds verhandelt.