

LAND
OBERÖSTERREICH

Amt der Oö. Landesregierung
4021 Linz • Landhausplatz 1

Geschäftszeichen:

Verf-300115/328-2012-May

An das

Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie
Abteilung IV/ST5
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Bearbeiter: Mag.Dr. Christoph Mayr

Tel: (+43 732) 77 20-111 73

Fax: (+43 732) 77 20-21 17 13

E-Mail: verfd.post@ooe.gv.at

www.land-oberoesterreich.gv.at

Linz, 2. November 2012

**Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrs-
ordnung 1960 geändert wird; Entwurf - Stellung-
nahme**

(Zu GZ BMVIT-161.000/0003-IV/ST5/2012
vom 8. Oktober 2012)

Sehr geehrte Damen und Herren!

Das Amt der Oö. Landesregierung teilt zum vorliegenden Entwurf Folgendes mit:

I. Zum vorliegenden Entwurf:

1. Zu Z 1 (§ 2 Abs. 1 Z 2a)

In dieser Bestimmung wird eine Definition der Begegnungszone eingeführt, die sich auf die Benützung der "Fahrbahn" bezieht. Es wäre jedoch besser, hier die gemeinsame Benützung der "Straße" zu normieren, da dieser Begriff mehr umfasst als nur die reine Fahrbahn. Da im Zusammenhang mit dem Fahrradverkehr bereits sehr viele Begriffe in der StVO 1960 vorhanden sind, wäre es darüber hinaus wünschenswert, auch für die Fahrradstraße eine Definition aufzunehmen.

2. Zu Z 7 bis 9 (§ 29b)

Der Umstand, dass ein einheitlicher Zugang für die Erlangung eines Behindertenpasses und eines Parkausweises im Sinn des "One-Stop-Shop"-Prinzips geschaffen wird, ist grundsätzlich sehr zu begrüßen. Zu bedenken ist jedoch, dass sich durch das nunmehrige Kriterium der Zusatzeintragung "Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel wegen dauernder Gesundheitsschädigung oder Blindheit" (Wegfall der Voraussetzung der dauernd starken Gehbehinderung) der Personenkreis, der Anspruch auf einen Parkausweis hat, stark vergrößern wird und die damalige Zielsetzung der Erteilung von § 29b-Ausweisen, nämlich stark gehbehinderten Personen eine Parkmöglichkeit zu sichern, in den Hintergrund tritt. Es sollte

hier in der Praxis sehr restriktiv vorgegangen werden, dies vor allem schon bei der Eintragung des Zusatzes "Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel wegen dauernder Gesundheitsschädigung oder Blindheit" bzw. bei dessen Beurteilung zur Erlangung des Parkausweises. Zudem sollte auch - wie im derzeitigen Abs. 1 - bei Wegfall einer dauernden Gesundheitsschädigung die Verpflichtung des Inhabers zur Ablieferung des Ausweises an die Behörde bestehen.

3. Zu Z 11 (§ 53 Abs. 1 Z 9e und 9f)

Da zwischen den Verkehrszeichen "Wohnstraße" und "Begegnungszone" große Ähnlichkeit besteht, sollte überlegt werden, das neue Hinweiszeichen besser "unterschiedlicher" zu gestalten, da ansonsten die Gefahr besteht, dass Verkehrsteilnehmer diese Verkehrszeichen verwechseln; dies sollte jedoch auf Grund des Umstands, dass für die beiden Straßen bzw. Gebiete sehr unterschiedliche Regelungen Anwendung finden (vor allem hinsichtlich der Vorrangregel) tunlichst vermieden werden. Darüber hinaus wird in den Erläuterungen darauf verwiesen, dass es sich bei diesem Bild um ein Zeichen nach Schweizer Modell handelt und sogar die Namensgleichheit als Vorteil gesehen wird. Dies ist jedoch ein Trugschluss, da die Schweiz keine Wohnstraße kennt. Es ist kein Land bekannt, das sowohl eine "Wohnstraße" (in Deutschland gleichbedeutend mit dem Zeichen "Verkehrsberuhigter Bereich") als auch eine "Begegnungszone" als Bildzeichen verwendet. Die Piktogramme im Bildzeichen "Begegnungszone" und "Ende einer Begegnungszone" entsprechen weder der StVO 1960 noch der Straßenverkehrszeichenverordnung 1998 noch den Kriterien für optimierte Erkennbarkeit. Abschließend sollte noch überlegt werden, ob nicht - nach Schweizer Vorbild - das neue Zeichen "Begegnungszone" das alte Zeichen "Wohnstraße" ablösen und das Verkehrszeichen "Begegnungszone" darüber hinaus überarbeitet werden könnte.

4. Zu Z 12 (§ 53 Abs. 1 Z 26 "Fahrradstraße")

Der Unterschied zum Gebotszeichen Radweg wird nicht in einem neuen Hinweiszeichen, sondern nur durch einen Text in einer Zusatztafel ausgedrückt. Bis dato werden Straßen, die nicht ausschließlich einer bestimmten Fahrzeugart zur Verfügung gestellt werden können, üblicherweise mit dem Verkehrszeichen des § 52 lit. a Z 1 "Fahrverbot (in beiden Richtungen)" und einer Zusatztafel "ausgenommen ... (Radfahrer, Schulbus, landw. Fahrzeuge usw.)" kundgemacht. Ein neues Verkehrszeichen ist daher nicht zwingend erforderlich.

Das Zeichen "Fahrradstraße" wurde vom deutschen Modell übernommen, folglich wurde auch die bildliche Darstellung übernommen. Die Systematik der deutschen Zeichen - im Zusammenhang gesehen - ist nachvollziehbar. Eine "Fahrradstraße" ist eine für den Fahrradverkehr vorgesehene Straße, eine "Straße für Omnibusse" ist eine für den Busverkehr vorgesehene Straße und eine "Fußgängerzone" ist eine für den Fußgängerverkehr vorgesehene Straße. Es wird daher vorgeschlagen, das bestehende Verkehrszeichen "Fußgängerzone" analog dem deutschen Zeichen zu überarbeiten.

5. Zu Z 12 (§ 53 Abs. 1 Z 27 und 28 "Radweg ohne Benützungspflicht" und "Geh- und Radweg ohne Benützungspflicht")

Fraglich ist, ob Verkehrsteilnehmer auf Grund der Ähnlichkeit dieser Zeichen die unterschiedliche rechtliche Bedeutung im Vergleich zu den Vorschriftszeichen des § 52 lit. b Z 16 und 17a schnell erfassen können, oder ob nicht eine Gestaltung zu wählen wäre, die eine bessere Differenzierungsmöglichkeit gewährleistet. Generell stellt sich hier die Frage, weshalb etwas ausgewiesen wird, das **nicht** benutzt werden muss. Darüber hinaus sehen diese Verkehrszeichen dem Verkehrszeichen "Fußgängerzone" zum Verwechseln ähnlich. Es wird daher vorgeschlagen, das bestehende Verkehrszeichen "Fußgängerzone" analog dem deutschen Zeichen zu überarbeiten.

Abschließend wird in diesem Zusammenhang angeregt, alle österreichischen Verkehrszeichen einer Begutachtung zu unterziehen und eine Neuklassifizierung vorzunehmen, damit die Fehler in der Systematik bereinigt werden können. Ziel muss es sein, dass Straßenverkehrszeichen erlernbar und folglich auch erkennbar bleiben. Eine Vermengung von Gebotszeichen und Hinweiszeichen, eine Verwendung von ausländischen Piktogrammen (die durch österreichische Piktogramme ersetzt werden könnten) und unterschiedlichen Arten und Darstellungen von erlaubten Höchstgeschwindigkeiten ("Begegnungszone 20 km/h mit Piktogramm", "Wohnstraße 5 km/h" und "Fahrradstraße 30 km/h ohne Piktogramm") tragen dazu sicherlich nicht bei.

6. Zu Z 13 (§ 67)

Es ist zu begrüßen, dass die Regelungen betreffend die "Fahrradstraße" gegenüber dem Begutachtungsentwurf der vorangegangenen Novelle der StVO 1960 detaillierter ausgeführt wurden. Es wird auch - wie im Entwurf vorgesehen - als zwingend notwendig erachtet, dass die "Fahrradstraße" nicht als Radfahranlage definiert wird, da ansonsten genereller Nachrang beim Verlassen dieser bestünde; weiters gäbe es ein Fahrverbot für Fahrräder mit sonstigen Anhängern bzw. mehrspurigen Fahrrädern über 80 cm Breite. Fahrradstraßen sollen erforderlichenfalls auch von Fußgängern benutzt werden können. Nicht geregelt ist jedoch, in welcher Form Fußgänger die Fahrradstraße benützen dürfen. Zudem fehlt eine Bestimmung hinsichtlich des Haltens und Parkens von Fahrzeugen. Am Beginn und am Ende der Fahrradstraße ist die entsprechende Kundmachung erforderlich, wobei hinsichtlich Beginn und Ende auch die "Überfahrt" der Fahrradstraße über andere Straßen zu regeln ist. Hierbei ist klärungsbedürftig, wie die Vorrangregelung bezüglich kreuzender Straßen mit viel Verkehr oder Durchzugsverkehr aussehen soll.

7. Zu Z 14 (§ 68 Abs. 1a)

Mit der Einführung von nicht benützungspflichtigen Radwegen wird einer langjährigen Forderung von Radverkehrsfachleuten und Alltagsradfahrern nachgekommen. Die vorliegende Formulierung sollte jedoch dahingehend abgeändert werden, dass bei Radwegen auf Straßen mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von max. 50 km/h generell die Benützungspflicht aufgehoben wird und im Einzelfall eine Benützungspflicht von der Behörde vorgeschrieben werden kann. Diese Formulierung würde im Wesentlichen bedeuten, dass es innerhalb des Ortsgebiets keine Radwegebenützungspflicht gäbe; damit wäre die Regelung leicht verständ-

lich und damit besser anwendbar. Diese Regelung würde auch der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen, weil auf Strecken innerhalb des Ortsgebiets das Unfallrisiko bei Fahrbahnführung in etwa gleich hoch wie bei Radwegführung ist, an Kreuzungen auf Radwegen hingegen bis zu fünf Mal höher als bei Fahrbahnführung.

8. Zu Z 15 (§ 68 Abs. 2)

Beim Nebeneinanderfahren in Begegnungszonen sollte sich das Fahren nicht auf den äußerst rechten Fahrstreifen beziehen, da hier auch Straßenräume ohne konkret erkennbare Fahrbahn zulässig sind. Äußerst rechts ist auf solchen indifferenten Flächen eher Fußgängerverkehr vorhanden. Aus diesem Grund wäre es zweckmäßig, im letzten Halbsatz eine entsprechende Ausnahme für die Begegnungszone zu schaffen. Weiters ist darauf hinzuweisen, dass das Nebeneinanderfahren von sich rasch fortbewegenden Radfahrern in einer Fußgängerzone, insbesondere bei beengten Platzverhältnissen, möglicherweise zu Gefahrensituationen führen wird.

9. Zu Z 17 (§ 76c)

Da Begegnungszonen in der Praxis vielfach Pflasterungen aufweisen, sollte es hier insofern eine Vorgabe geben, als der Fahrbahnbelag in Begegnungszonen so beschaffen sein muss, dass er für Radfahrer angenehm zu befahren ist. Im Abs. 1 wäre im Hinblick auf die in der StVO 1960 enthaltenen Begriffe anstatt der Formulierung "Straßen, Straßenstellen oder Gebiete" die Verwendung der Begriffe "Straßen, Straßenabschnitte oder Straßennetze" zweckmäßiger. Die Bestimmung im Abs. 4 bezüglich der Anbringung von Schwellen, Rillen, Bordsteinen und dgl. scheint - anders als bei der Wohnstraßenregelung - wiederum entbehrlich, weil die Straßenabschnitte bzw. Straßennetze, für die eine Begegnungszone verordnet wird, ohnehin derart gestaltet sein müssen, dass die Verkehrssicherheit gewährleistet ist.

II. Über den vorliegenden Entwurf hinaus:

Abgesehen von den geplanten Änderungen in der vorliegenden Novelle wird angeregt, auch noch folgende Punkte zu berücksichtigen:

1. Zu § 3 Abs. 1

Die grundsätzliche Aufnahme des Rücksichtnahmegebots durch die 23. StVO-Novelle ist begrüßenswert. Zur besseren Klarheit wird - in Anlehnung an die deutsche StVO - noch die Aufnahme folgenden Satzes vorgeschlagen: "Jeder Straßenbenützer hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird."

2. Zu § 19 Abs. 6a

Es wird angeregt, Überlegungen dahingehend anzustellen, diese Bestimmung, wonach Radfahrer, die eine Radfahranlage verlassen, anderen Fahrzeugen im fließenden Verkehr den Vorrang zu geben, möglicherweise entfallen zu lassen.

3. Zu § 57 Abs. 1

Gemäß § 9 Abs. 1 der Bodenmarkierungsverordnung ist das Aufbringen einer Sperrlinie erst ab einer zur Verfügung stehenden Fahrstreifenbreite von 2,90 m möglich. Bei einer Sperrlinie wird zur Aufbringung einer Randlinie eine Fahrstreifenbreite von 5,92 m (2,90 m Fahrstreifen/0,12 m Sperrlinie/2,90 m Fahrstreifen) benötigt. Daher wäre es zwingend erforderlich, die Fahrbahnbreite von 5,50 m, ab der das Anbringen einer Randlinie im § 57 StVO 1960 gefordert wird, auf mindestens 6,00 m zu erhöhen.

Mit freundlichen Grüßen!

Für die Oö. Landesregierung:

Dr. Eduard Pesendorfer
Landesamtsdirektor

Ergeht abschriftlich an:

1. das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst
2. alle Ämter der Landesregierungen
3. die Verbindungsstelle der Bundesländer
4. die Mitglieder der Oö. Landesregierung
5. die Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr

Hinweis:

Wenn Sie mit uns schriftlich in Verbindung treten wollen, richten Sie Ihr Schreiben bitte an das Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Verfassungsdienst, Landhausplatz 1, 4021 Linz, und führen Sie das Geschäftszeichen dieses Schreibens an.