

Verein Blickkontakt, Interessensgemeinschaft sehender, sehbehinderter und blinder Menschen
Abteilung Mobilität.

Ansprechpersonen: Herr Mathias Schmuckerschlag und Herr Wolfgang Kremser.

E-Mail: mobilitaet@blickkontakt.or.at

Anmerkungen zu der 30. StVO-Novelle(69/ME)

Rechtsabbiegen bei "Rot":

Bei Ampeln, bei welchen ein Rechtsabbiegen für Fahrzeuge möglich ist, ist dies den Fahrzeugen durch ein zusätzliches Ampelsignal anzuzeigen.

Schon jetzt ist bei Ampeln, bei welchen die Rechtsabbiegespur eine Ampel hat, das Rechtsabbiegen in einigen Fällen möglich. Dieses wird derzeit durch ein zusätzliches optisches Signal, das sich rechts vom Rotlicht der Rot-Gelb-Grün Ampel für die Fahrspur befindet, durch einen grün leuchtenden Pfeil, der nach rechts zeigt, angezeigt.

Begründung:

Die geplante neue Regelung für das Rechtsabbiegen bei "rot" wird aus Sicherheitsgründen abgelehnt.

Da sehbehinderte und blinde Menschen überall unterwegs sind, ist eine Beschränkung der Neuregelung, signalisiert durch Tafel, bei Rechtsabbiegen auf bestimmte Ampeln nicht zweckmäßig und kann zu gefährlichen Situationen führen.

Verbot des Einbiegens von Straßenbahnen auf grüne bzw. grün bekommende Schutzwege:

Begründung:

In Wien, möglicherweise auch in anderen Regionen und Städten mit Straßenbahnbetrieb, gibt es Kreuzungen, auf welchen Straßenbahnen in einen anderen Straßenzug einbiegen.

In einigen Fällen (im Idealfall) haben alle Schutzwege "rot", die von der einbiegenden Straßenbahn überfahren werden.

In anderen Fällen überfährt die Straßenbahn einen "grünen" Schutzweg.

Auf "grüne" oder "grün" bekommende Schutzwege einbiegende Straßenbahnen sind für Senioren, Kinder und behinderte Menschen ein erhebliches Problem, trotzdem, die Straßenbahnen ein sogenanntes „Permisivsignal“ aufweisen.

Die unterschiedlichen Situationen sind für Fußgänger nicht erkennbar.

Zu beachten ist eine OGH Entscheidung, der zufolge Fußgänger auch bei grünen d.h. Schutzwegen mit laufender Grünphase auf den Querverkehr achten müssen.

Dies ist für Menschen mit Sehbehinderung kaum möglich und für blinde Menschen unmöglich, da sie vor allem auf die akustischen und taktilen Signale der Ampelanlagen, in manchen Situationen auf die akustischen Emissionen des Parallelverkehrs angewiesen sind.

Die Sachlage ist juristisch für behinderte Menschen nicht geklärt!

Haben sie erst einmal die Straße betreten, ist der Bremsweg einbiegender Straßenbahnen für ein rechtzeitiges Anhalten viel zu lang, auch wenn sie aufgrund des „Permissivsignales“ zur Achtung auf querende Fußgänger angehalten sind! Akustisch ist dies keinesfalls wahrnehmbar!

Dieses Problem ist im Zusammenhang mit der im September in Kraft tretenden Novelle der Straßenbahnverordnung zu sehen und zu lösen.

Vorbeifahverbot an der Türseite an einer Fahrbahnhaltestellen haltenden öffentlichen Verkehrsmitteln für alle Fahrzeuge.

§ 17 Abs. 2 soll lauten:

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

Begründung:

Durch ein Vorbeifahverbot an einer Fahrbahnhaltestelle haltenden öffentlichen Verkehrsmitteln an der Türseite wird eine klare Regelung getroffen und damit die Sicherheit der ein- und aussteigenden Personen, nicht zuletzt von Kindern, Senioren, Mobilitätseingeschränkten, sehbehinderten und blinden Menschen, in Fahrbahnhaltestellen wesentlich erhöht.

Absicherung von unter 2,20 m montierten sowie mobilen Straßenverkehrszeichen auf Gehsteigen und Gehwegen gegen das unterlaufen und Verletzung an den scharfkantigen Straßenverkehrszeichen.

Textergänzung in der Straßenverkehrsordnung (Entsprechend der Passage in der RVS Fußgänger):

Textvorschlag:

„Straßenverkehrszeichen, die in den Lichtraum der Fußgänger hineinragen, dürfen nicht scharfkantig sein, um Verletzungen zu vermeiden, und sind entsprechend taktil zu kennzeichnen, (durch Bügel oder Rahmen) um ein Unterlaufen durch blinde oder sehbehinderte Menschen auszuschließen.“

Die scharfkantigen Straßenverkehrszeichen müssen mit Schutzleisten versehen werden.

Die Absicherung gegen das Unterlaufen ist durch Bügel oder Rahmen zu erreichen.

Dieser Text ist im § 48 unter 5) am besten einzufügen.

§ 48. Anbringung der Straßenverkehrszeichen.

(5) Der Abstand zwischen dem unteren Rand eines Straßenverkehrszeichens und der Fahrbahn darf bei seitlicher Anbringung nicht weniger als 0,60 m und nur in Ausnahmefällen mehr als 2,50 m, bei Anbringung oberhalb der Fahrbahn nicht weniger als 4,50 m und nur in Ausnahmefällen oder bei Verwendung beleuchteter Straßenverkehrszeichen mehr als 5,50 m betragen, sofern sich aus den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes bei einzelnen Straßenverkehrszeichen nichts anderes ergibt; der Abstand zwischen dem unteren Rand eines Straßenverkehrszeichens und einer für den Fußgängerverkehr bestimmten Fläche darf bei Anbringung auf einer solchen Fläche nur in Ausnahmefällen weniger als 2,20 m betragen.

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. Eine nicht fest mit dem Untergrund verbundene Anbringungsrichtung darf auch auf der Fahrbahn angebracht werden, wenn die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des fließenden Verkehrs nicht gefährdet wird; in diesem Fall darf der seitliche Abstand zwischen dem dem Fahrbahnrand zunächst liegenden Rand eines Straßenverkehrszeichens und dem Fahrbahnrand nicht mehr als 0,30 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. Ende Zitat aus der Straßenverkehrsordnung.

Begründung.

An unter 2,50 m montierten Straßenverkehrszeichen, vor allem mobilen scharfkantigen Straßenverkehrszeichen auf Gehsteigen und im Bereich von Fahrbahn-Querungen, besteht derzeit eine erhebliche Verletzungsgefahr für sehbehinderte, vor allem blinde Menschen.

Verbot des Abstellens von Fahrrädern, Rollern und dgl. entlang von Hausmauern und Einfriedungen sowie an Masten, Verkehrszeichenstehern und Pollern im Bereich von Fahrbahn-Querungen.**Begründung:**

Hausmauern und Einfriedungen dienen sehbehinderten und blinden Menschen, unabhängig von der Gehsteigbreite, als vorhandene Orientierungsmöglichkeit (Leitlinie). Ein unbeabsichtigtes (An- und Umstoßen) an abgestellten Fahrrädern durch Blinde und sehbehinderte Menschen kann zu erheblicher Verletzungsgefahr der Menschen führen und kann weiteres zum Umstürzen der Fahrräder und zur Gefährdung weiterer Fußgänger führen. Im Bereich von Fahrbahn-Querungen, Kreuzungen, Masten, Verkehrszeichenstehern und Pollern angehängte Fahrräder u. dgl. bedeuten für sehingeschränkte und blinde Menschen eine wesentliche Gefahrenquelle.

Verpflichtende Ausstattung von Verkehrslichtsignalanlagen mit akustischen und taktilen Signalen sowie taktilen Informationen über den Querungsverlauf im Geiste des Mehr-Sinne-Prinzips sowie des Design vor All.**Begründung:**

Während optische Signale, Lichtsignalanlagen etc. in der STVO umfassend geregelt sind, mangelt es an einer verbindlichen, gesetzlichen Regelung für die Nutzung anderer Sinne, wie etwa den Tastsinn und Hörsinn.

Dies wäre ein wichtiger Schritt im Sinne der UN-Konvention zu den Rechten von Menschen mit Behinderungen, sowie im Sinne des Gedankens von Barrierefreiheit sowie des Design vor all, und würde in der Praxis zu einheitlichen Systemen in allen 9 Bundesländern führen.

Verbindliche Ausstattung von Begegnungszonen und Fußgängerzonen sowie Wohnstraßen mit taktilen Leitsystemen.**Begründung:**

Für sehbehinderte und blinde Menschen sind, im Gegensatz zu sehenden Menschen, in Begegnungszonen, Fußgängerzonen und Wohnstraßen die „Gehflächen“ von den „Fahrflächen“ nicht unterscheidbar.

Die Fortbewegung entlang der Hausfront u. dgl. ist aufgrund von Warenanlieferungen und Schanigärten oft nicht möglich. Daher ist eine taktile Führung mit Aufmerksamkeitsfeldern vor den Fahrflächen erforderlich.

Herstellung der Barrierefreiheit für Fußgänger im Straßenraum.

„Zu den baulichen und gestalterischen Anforderungen des Straßenraumes zählen Maßnahmen, welche es älteren Personen, Menschen mit Behinderung, Schwangeren, Kindern und Menschen mit kleinen Kindern sowie sonstige in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe ermöglichen, die für Fußgänger vorgesehenen Bereiche und Einrichtungen zugänglich und nutzbar im Sinne des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes, BGBl. I Nr. 82/2005 zu gebrauchen.“

Begründung:

Im Sinne der Barrierefreiheit und Nutzungssicherheit sind Anforderungen für Fußgänger in der StVO erforderlich.

(in Anlehnung an Paragraph 5a in der novellierten Straßenbahnverordnung, die mit 19.6.2018 datiert ist).

Hochachtungsvoll

Thomas Posch, Vorstand

i.V. Daniela Horvath, Schriftführung

Verein Blickkontakt,

Interessensgemeinschaft sehender, sehbehinderter und blinder Menschen,

<http://www.blickkontakt.or.at> ,

blickkontakt@blickkontakt.or.at

ZVR: 819676895