ÖAMTC

Stellungnahme des ÖAMTC zum Entwurf des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie für eine 30. Novelle der Straßenverkehrsordnung (30. StVO-Novelle) (GZ. BMVIT-161.005/0001-IV/ST2/2018)

Zusammenfassung:

Zum aktuellen Entwurf erlaubt sich der ÖAMTC folgende Stellungnahme abzugeben. Insbesondere die Absicht, das Abbiegen bei rotem Ampellicht im Wege eines Versuches zuzulassen, wird begrüßt, allerdings sollten hier noch einige der Sicherheit dienende Modifikationen vorgenommen werden.

Die Änderungen im Zusammenhang mit dem Radverkehr erscheinen im Wesentlichen sachgerecht, sollten aber ebenfalls in gewissen Punkten adaptiert werden.

Der ÖAMTC regt schließlich an, ein bestimmtes Inkrafttreten festzulegen, damit eine zeitgerechte Information der Öffentlichkeit über die in der in dieser Novelle enthaltenen Neuerungen vornehmen zu können.

Zu den einzelnen Bestimmungen:

Z 1, § 2 Abs. 1 Z 7 (Radfahrstreifen, Bodenmarkierungen)

Der Entfall der Markierung „Ende“ als Bestandteil der Definition eines Radfahrstreifens erscheint sachgerecht. Aber auch der verbleibende Halbsatz „wobei der Verlauf durch wiederholte Markierung mit Fahrradsymbolen angezeigt wird;“ passt nicht ganz in die Begriffsdefinition.

Vielmehr wäre es wohl zweckmäßig, Details zur Gestaltung systematisch im Nahbereich der Bestimmungen über durch Bodenmarkierungen markierte Verkehrsflächen (§ 55 ff) zu regeln. In diesem Sinne wäre etwa auch klarzustellen, dass es zulässig ist, zum Zwecke des Radfahrens gegen die vorgeschriebene Fahrtrichtung einer Einbahnstraße erforderlichenfalls einen Radfahrstreifen zu markieren.

ÖAMTC Stellungnahme

ÖAMTC
Baumgasse 129, 1030 Wien
Telefon: +43 (0)1 711 99 0
ZVR-Zahl 730335108
UID-Nr. ATU36821301

ÖAMTC

ÖAMTC Stellungnahme

Z 2, § 2 Abs. 1 Z 12a (Kundmachung von Radfahrerüberfahrten gemeinsam mit Schutzwegen)

Die vorgesehene Änderung hält der ÖAMTC für sachgerecht, weil damit einem aktuellen Bedarf Rechnung getragen wird und dieser schon bisher vielfach in der dem jetzt vorliegenden Entwurf entsprechenden Weise Rechnung getragen wurde.
Der ÖAMTC schlägt aber darüber hinaus vor, ein passendes Hinweiszeichen zu schaffen, mit dem diese (weitere) neue gemeinsame bzw gemischte Radfahrer- und Fußgängerquerung angekündigt wird.

Z 3, § 8 Einfügung Abs. 4a (Verbot des Befahrens von Schutzwegen in Längsrichtung)

Aufgrund entsprechender Entscheidungen mancher unabhängiger Verwaltungssenate (UVS) herrscht insbesondere bei Vertretern der Radfahrer – trotz eines gegenteiligen Urteils des OGH – die Rechtsansicht, das Befahren des Schutzweges durch Radfahrer wäre zulässig.

In diesem Sinne erscheint eine entsprechende Klarstellung erforderlich. Unbeschadet dessen gilt es durch geeignete verbindliche Normen sicher zu stellen, dass seitens der Straßenbetreiber keine Verkehrsverhältnisse geschaffen werden, die ein Befahren von Schutzwegen erforderlich machen oder zweckmäßig erscheinen lassen. Konkret ist an die Gestaltung von Einmündungen oder Haus- und Grundstückszufahren in Straßen zu denken, die das Befahren eines Schutzweges erforderlich machen.

Entgegen den Erläuterungen kann dem Entwurf des Gesetzestextes allerdings nicht entnommen werden, dass das Befahren mit „fahrzeugähnlichem Kinderspielzeug und ähnlichen Bewegungsmitteln“ erlaubt sein soll – hier sollte der Gesetzestext daher angepasst oder eine den Widerspruch aufklärende Ausschussbemerkung angebracht werden.

Der ÖAMTC weist in diesem Zusammenhang auf das Problem hin, dass mit diesen zuletzt genannten Fortbewegungsmitteln immer höhere Geschwindigkeiten erreicht werden können - weit über Schrittgeschwindigkeit hinaus. Daher sollten die Nutzer dieser Geräte ausdrücklich zur Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit verpflichtet werden (wie dies auch in Z 11 für Gehsteige und –wege ausdrücklich vorgesehen ist, siehe unten).
Vorgeschlagen wird daher, dass bei der Benützung von Schutzwegen im Zuge der Querung einer Fahrbahn die Regelungen für die Benützung von Gehsteigen sinngemäß gelten.

Z 4, Ergänzung von § 11 Abs. 5 (Reißverschlusssystem bei Ende von Radfahrstreifen)

Die Ergänzung der Fälle zur Anwendung des Reißverschlusssystems zugunsten der Benützer von Radfahrstreifen hält der ÖAMTC in Hinblick darauf – aber auch nur dort - für sinnvoll, wo Radfahrer und Fließverkehr über längere Zeit in nicht allzu unterschiedlicher Geschwindigkeit parallel fahren und somit die Pflicht zu einem abrupten Abbremsen des Radverkehrs und seinem folgenden Anfahren aus dem Stillstand unzweckmäßig wären.

Bei dieser Gelegenheit darf aber auch darauf hingewiesen werden, dass das Gebot, ein Einordnen anderer Straßenbenützer im Sinne eines Reißverschlusssystems zu ermöglichen nichts an den bestehenden allgemeinen Vorrangregeln ändert. Je nach Verkehrs-

ÖAMTC
Baumgasse 129, 1030 Wien
Telefon: +43 (0)1 711 99 0
ZVR-Zahl 730335108
UID-Nr. ATU36821301

ÖAMTC

situation wird daher dem auf dem Radfahrstreifen Fahrenden der Vorrang zukommen oder eine Wartepflicht abverlangt.

Allgemein sollten hingegen beim nicht parallelen Zusammenführen einer Fahrbahn und eines Radfahrstreifens die allgemeinen Regeln des § 19 Abs 6 weiterhin gelten. Als problematisch wird diesfalls aber die Kennzeichnung der entsprechenden aktuellen Vorrangsituation beurteilt. Sollte hier keine passende Lösung gefunden werden, wäre von der Neuregelung im Zweifel daher Abstand zu nehmen.

In diesem Sinne sollte durch technische Vorschriften vermieden werden, dass Radfahrstreifen in Fahrbahnen abseits von Kreuzungen enden, deren zulässige Höchstgeschwindigkeit über einem Limit von 30 km/h liegt.

Z 5, Änderung von § 19 Abs. 5 (Änderung einer Vorrangregel)

Im Hinblick auf die Logik gewisser Verkehrssituationen dürfte die vorgeschlagene Regelung gegenüber der derzeitigen Rechtslage Vorteile aufweisen und auch dem „natürlichen" Empfinden der Vorrangsituation entsprechen.
Der ÖAMTC hat gegen diese Änderung keine Bedenken.

Z 6, Änderung des § 19 Abs. 6a (Wartepflicht beim Verlassen einer Radfahranlage)

Bisher bestehen die Verpflichtungen des § 9 Abs 2 StVO und des § 19 Abs 6a nebeneinander. Behält der Radfahrer seine Fahrtrichtung im Sinne der Fortsetzung seiner Fahrt über die Radfahrerüberfahrt, befinden sich die beiden aus den genannten Bestimmungen abgeleiteten Verpflichtungen für den fließenden Verkehr weitestgehend im Einklang. Verlässt hingegen der Radfahrer die Radfahrerüberfahrt, würde er sich zwar beim Verlassen der Radfahranlage im Nachrang befinden, doch hätte der Fließverkehr ihm aufgrund von § 9 Abs 2 das unbehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu gewährleisten.
Die vorgeschlagene Regelung löst diesen Widerspruch auf und wird im Sinne der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs ausdrücklich begrüßt.

Z 7 § 38 Einfügung der Abs 5a und 5b (Rechts abbiegen bei rotem Ampellicht)

Der ÖAMTC nimmt in Anbetracht entsprechender immer wieder geäußerter Wünsche aus dem Kreis der Kraftfahrer und Radfahrer die nunmehrige Absicht, mittels eines Verkehrsversuches durch Beschilderung das Rechtsabbiegen bei rotem Lichtsignal zuzulassen, im Grunde wohlwollend zur Kenntnis.

Allerdings hegt der ÖAMTC Zweifel, ob die hierfür tatsächlich eine große Zahl von Kreuzungen in Frage kommen wird. Der Versuch soll jedenfalls zeigen, wie die Verkehrsabläufe in Hinblick auf den fließenden Kfz-Verkehr sowie auch den Radverkehr und den Fußgängerverkehr beeinflusst werden. Deshalb befürwortet der ÖAMTC auch die Absicht, diese Möglichkeit zunächst im Rahmen eines Verkehrsversuches zu testen und nicht gleich einen flächendeckenden „Echtbetrieb" zuzulassen.

Kritisch sieht der ÖAMTC den Umstand, dass bei Fehlern oder Missverständnissen die Unfallgefahr allgemein und vor allem hinsichtlich Fußgängern und Radfahrern die Gefahr des Personenschadens durchaus erheblich steigen kann.

ÖAMTC Stellungnahme

ÖAMTC
Baumgasse 129, 1030 Wien
Telefon: +43 (0)1 711 99 0
ZVR-Zahl 730335108
UID-Nr. ATU36821301

ÖAMTC

Forderung: Info an bevorrangten Querverkehr!

Daher sollte auch mit entsprechender Vorsicht vorgegangen werden und sollte daher nicht nur demjenigen, der bei rotem Ampellicht einbiegen darf sondern auch den anderen Straßenbenützern, die sich darauf verlassen, dass der querende Verkehr ein rotes Ampellicht hat, wenn sie „grün" haben, signalisiert werden, dass bei dieser Kreuzung (bzw präziser: bei dieser konkreten Abbiegerelation) eine Ausnahme vom entsprechenden dauernden und sonst üblichen Anhaltegebot des rot signalisierten Querverkehrs besteht.

Ferner sollte auch nicht übersehen werden, dass es vermutlich Fahrzeuglenker geben wird, die irrtümlich auch an Kreuzungen vom zulässigen Rechts-Einbiegen ausgehen, wo dies nicht vorgesehen ist. Es ist somit insgesamt bei einer Lockerung des generellen Fahrverbots bei rotem Licht eine ganz allgemeine Zunahme an Rotlichtverstößen zu befürchten.

Der ÖAMTC erinnert daher daran, dass statt einer Erweiterung verkehrsorganisatorischer Maßnahmen zuerst die bereits jetzt zur Verfügung stehenden Möglichkeiten zur Hebung des Verkehrsflusses an mit Lichtsignalen geregelten Kreuzungen genutzt werden sollten. Bei entsprechend geringem Verkehrsaufkommen sollte die Ampelanlage auf gelb blinkendes Lichtzeichen umgeschaltet werden, um die für diesen Fall vorgesehenen Vorrangbeschilderungen wirksam werden zu lassen.

Darüber hinaus wird dem Fahrzeugverkehr schon bisher in den meisten Fällen, bei denen dies die Verkehrssicherheit zulässt, mittels Spurensignalen angezeigt, dass – etwa zum Einbiegen nach rechts oder auch links – eigene Signalgeber zur Verfügung stehen. Diese – das muss man naturgemäß zugestehen – erlauben aber nicht einen Konflikt mit einem ebenfalls grün signalisierten Querverkehr.

Mit der 21. StVO Novelle (2005) wurde festgelegt, dass mittels Zusatztafeln nicht bloß Straßenverkehrszeichen sondern auch Lichtsignale ergänzt werden dürfen. Mittels schwarzer Pfeile auf weißen quadratischen Tafeln wird seither bei Spurensignalen darauf hingewiesen, in welche Richtung sie weisen, weil die Signale selbst mit den entsprechenden Pfeilen mitunter nicht dauernd aufleuchten.

Betrachtet man die nunmehr gemäß § 54 Ab 5 lit n vorgeschlagene Zusatztafel, so muss befürchtet werden, dass diese neue Tafel mit der oben dargestellten - zumal bei ungünstigen Licht- und Sichtverhältnissen wie Gegenlicht, künstlicher Beleuchtung u dgl - verwechselt werden können. Daher schlägt der ÖAMTC vor, die neue Tafel dem in Deutschland gebräuchlichen Muster nachzubilden, wobei dort der Grund der Tafel schwarz und der Pfeil grün ausgeführt wird. Dazwischen befindet sich zur Verstärkung der Kontrastwirkung ein weißer Bereich.

Um den Eindruck zu vermeiden, dass der grüne Pfeil als „Freizeichen" interpretiert wird, könnte dieser aber auch in der Warnfarbe gelb ausgeführt werden, um die Nachrangsituation des Einbiegenden und die damit verbundene Gefahr zu verdeutlichen. Dies wiederum würde dem Erscheinungsbild einer auf gelb blinken geschalteten Lichtsignalanlage entsprechen.

ÖAMTC Stellungnahme

ÖAMTC
Baumgasse 129, 1030 Wien
Telefon: +43 (0)1 711 99 0
ZVR-Zahl 730335108
UID-Nr. ATU36821301

ÖAMTC

ÖAMTC Stellungnahme

Z 8, § 54 Abs. 5, Anfügung der lit n (Form der Zusatztafel)

Im Hinblick auf die dort angesprochene Verwechslungsgefahr, wird auf die Ausführungen zu § 38 Abs 5a und 5b hingewiesen.

Z 9, § 65 Abs. 2 1. Satz (Mindestalter für Radfahrausweis 9 Jahre)

Aus Sicht des ÖAMTC bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen die Möglichkeit ausnahmsweise bereits mit Vollendung des 9. Lebensjahres ohne Begleitperson mit dem Rad zu fahren, wenn die genannten Bedingungen erfüllt sind.

Allerdings wird bei diesem Alter die Problematik sehr deutlich, dass bei vielen Kindern die entsprechende geistige Reife zur verantwortungsvollen Teilnahme am Straßenverkehr noch nicht vorliegen könnte. Fraglich ist hier in der Folge, durch wen – und unter welchen Kriterien - die erforderliche persönliche (psychologische) Eignung beurteilt werden kann.

Dazu schlägt der ÖAMTC vor, die Beurteilung der Reife zum zukünftigen Radfahren ohne Begleitung, einer speziellen Kommission zu übertragen.

Diese sollte sich aus den Eltern des Kindes, dem betreuenden Volksschullehrer und dem Organ der Exekutive zusammensetzen. Nur bei übereinstimmender befürwortender Einschätzung sollte dies auf dem Prüfungsbogen vermerkt und durch die Unterschrift der Mitglieder bestätigt werden.

Den Beamten der Polizei als (mit-) beurteilende Stelle sollte durch interne (pädagogische bzw psychologische) Schulung Hilfestellung für den Fall gewährt werden, dass sie bei fehlender Reife mit den Eltern und/oder Lehrern geeignete Maßnahmen im Interesse der Verkehrssicherheit erarbeiten können.

Um andererseits Härtefälle der Art zu vermeiden, sollte ebenfalls ermöglicht werden, dass Kinder, die zwar schon das zehnte Lebensjahr erreicht haben, nicht aber die 4. Schulstufe besuchen, ebenfalls die Chance auf den Erwerb eines Radfahrausweises erhalten.

Z 10, § 68 Abs. 1 (Erweiterung der Ausnahme vom Verbot der Benützung von Radwegen)

Aus Sicht des ÖAMTC wäre eine Ausschussbemerkung oder eine Erweiterung der EB zweckmäßig, dass damit die Benützungspflicht vor allem für so genannte „Lastenfahrräder“ gelockert werden soll. Diese wird grundsätzlich begrüßt, zumal es wohl nicht möglich – und auch politisch kaum erwünscht sein wird – Radfahranlagen so auszugestalten, dass die nötigen Lichtraumprofile und Schleppkurven immer gewährleistet sind.

Hinsichtlich der Anhebung der Breite von 80 auf 100 cm ist in Erinnerung zu rufen, dass bei nicht ausreichender Breite der Radfahranlage bei Gegenverkehr angehalten werden muss. Eine entsprechende Information insbesondere an die betroffenen Zielgruppen wird dringend nötig sein. Es sei insbesondere darauf hingewiesen, dass bei Kollisionen in Folge des Überragens der Mitte eines Radweges die gleichen ungünstigen Rechtsfolgen eintreten wie beim Überfahren der Fahrbahnmitte (auch wenn diese nicht durch Bodenmarkierungen gekennzeichnet ist).

ÖAMTC
Baumgasse 129, 1030 Wien
Telefon: +43 (0)1 711 99 0
ZVR-Zahl 730335108
UID-Nr. ATU36821301

ÖAMTC

ÖAMTC Stellungnahme

Z 11, § 88 Abs. 2 (Erweiterung des Gestattens des Spielens auf Gehsteigen und Gehwegen)

In Anbetracht der Sensibilität der möglichen Konflikte und der oft emotionsgeladenen Diskussion über die mehrfache Nutzung von Gehsteigen zu anderen Zwecken als zum eigentlichen Zufußgehen erlauben wir uns vorzuschlagen, den Begriff der „Schrittgeschwindigkeit“ in die Liste der Begriffsdefinitionen des § 2 aufzunehmen. Auch beim Befahren von Wohnstraßen und Fußgängerzonen wird dieser Begriff verwendet, ohne klar in seinem Umfang umschrieben zu sein. Weitgehend unstrittig dürfte die Tatsache sein, dass mit dieser Geschwindigkeit mehr als die normale Gehgeschwindigkeit eines durchschnittlichen Fußgängers gemeint ist.

Die Verwendung von fahrzeugähnlichem Kinderspielzeug und ähnlichen Bewegungsmitteln auf Gehsteigen oder Gehwegen konnte in Anbetracht der bislang eher geringen Verbreitung diverser Spielgeräte auf Rädern in Kauf genommen werden. Durch die massive Zunahme der Verbreitung fahrzeugähnlicher Spielgeräte hat sich aber die öffentliche Akzeptanz verändert. Dazu kommt, dass gerade elektrisch angetriebene Spielgeräte und Fortbewegungsmittel mit Sorge in Hinblick auf die Verkehrssicherheit wahrgenommen werden.

Daher vertritt der ÖAMTC die Auffassung, dass elektrisch betriebene „Kleinfahrzeuge“ auch dann als „Fahrrad“ gelten können, wenn ihr nicht motorisiertes Pendent nicht unter diesen Begriff subsumierbar ist. Dies ergibt sich aus den Erwartungen, die in der Regel der Inverkehrbringer verbreitet, indem meist darauf hingewiesen wird, dass mit diesen Hilfsmitteln zügig – auch im öffentlichen Raum – räumliche Distanzen zurückgelegt werden können. Dies wiederum würde der bisherigen Abgrenzung in § 2 Abs1 Z 19 erster Satz StVO entsprechen, der davon spricht, dass ein Fahrzeug „ein zur Verwendung auf Straßen bestimmtes oder auf Straßen verwendetes **Beförderungs**mittel…“ ist. Durch diese hier angesprochene Widmung als Beförderungsmittel oder sogar seine faktische Verwendung wird ein allenfalls augenscheinlich nicht als Fahrzeug in Betracht kommendes Bewegungshilfsmittel zu einem Fahrzeug, wodurch auch die Abgrenzung zu einem „nicht vorwiegend zur Verwendung außerhalb der Fahrbahn bestimmte Kleinfahrzeug“ (das eben nicht als „Fahrzeug“ gilt) vorgenommen wird.

Daraus ergibt sich, dass Roller, Scooter und auch E-Fahrzeuge, die zur Überwindung größerer Distanzen geeignet und (etwa durch die Werbung auch als hierzu bestimmt dargestellt werden) nicht auf dem Gehsteig oder Gehweg sondern allenfalls auf Radfahranlagen und/oder der Fahrbahn zu benützen sind.

Der ÖAMTC könnte sich vorstellen, dass gewisse Roller damit in ihrem Fahrverhalten Rollschuhen sehr ähnlich werden, sodass eine sinngemäß diesen entsprechende Regelung sachgerecht und die Aufnahme gewisser Fahrzeuge in § 88a zweckmäßig erschiene.

Eine ausführliche und ergebnisoffene Diskussion zu diesem Thema findet derzeit nur in Teilgruppen der Verkehrsteilnehmervertreter statt und sollte breiter ausgerollt werden, bevor die entsprechenden nachhaltigen Entscheidungen getroffen werden.

Z 12, § 103, Anfügung des Abs 20 (Inkrafttreten)

In einer Besprechung wurde seitens einer Vertreterin des BMVIT ein Inkrafttreten mit 1.1.2019 genannt. Einem solchen klaren Inkrafttretenstermin ist der Vorrang vor einem

ÖAMTC
Baumgasse 129, 1030 Wien
Telefon: +43 (0)1 711 99 0
ZVR-Zahl 730335108
UID-Nr. ATU36821301

ÖAMTC

Inkrafttreten im zeitlichen Zusammenhang mit dem Erscheinen des BGBl zu geben. Gewisse Änderungen brauchen einige Vorlaufzeit und sollten vor Inkrafttreten auch klar öffentlich kommuniziert werden. Der Jahreswechsel eignet sich für solche Änderungen vor allem deshalb hervorragend, seil die Medien immer versuchen, Änderungen zu Jahreswechsel intensiv zu verbreiten und zu kommentieren, während Änderungen im Laufe eines Jahres meist von der Öffentlich leider weitgehend unbemerkt erfolgen (s.a. Anm zu § 104 Abs 13).

Z 13, § 104 Anfügung des Abs 13 (Übergangsbestimmungen)

Gegen diese Bestimmung werden keine Einwände erhoben.



Mag. Martin Hoffer
K&M, RD; Wien, am 16.09.2018

ÖAMTC Stellungnahme

ÖAMTC
Baumgasse 129, 1030 Wien
Telefon: +43 (0)1 711 99 0
ZVR-Zahl 730335108
UID-Nr. ATU36821301