

MAGISTRATSDIREKTION

Magistrat der Stadt St. Pölten

Rathausplatz 1, 3100 St. Pölten



An das
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
e-mail: st2@bmvit.gv.at;
begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at

Unser Zeichen 00/00/12-2022/Mag.Gu./Hi.
Datum 01.06.2022
Bearbeitet von Mag. Martin Gutkas / Gabriele Hikade
Büro Rathausplatz 1, 2. Stock, Zi. 2.15 / 2.21
Telefon +43 2742 333 – 2100 / 2101
E-Mail bezirksverwaltung@st-poelten.gv.at

Betrifft: Entwurf einer 33. Novelle der StVO

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Stadt St. Pölten nimmt zum vorliegenden Entwurf einer Änderung der StVO (33. StVO Novelle) wie folgt Stellung:

Zu § 7:

Die vorgesehene Bestimmung sieht eine, im Wesentlichen zwingende, Regelung vor, bei Einbahnstraßen mit 4 m Breite unter einigen anderen Voraussetzungen das Befahren mit dem Fahrrad gegen die Einbahn freizugeben. Gegen diese Bestimmung wird folgender Einwand erhoben:

Da die FahrradfahrerInnen zumindest einen halben Meter vom Fahrbahnrand fahren, das Fahrrad eine Breite von ca. 60 bis 70 cm aufweist, die Kraftfahrzeuge laut dem neuen Entwurf einen Mindestabstand, selbst beim Fahren in dieselbe Richtung (§ 15 Abs. 4), von 1,5 m im Ortsgebiet halten müssen (ein Fahren in entgegengesetzte Fahrtrichtung ist als wesentlich gefährlicher einzustufen) und die Breite eines Mittelklassekraftfahrzeuges in der Regel zwischen 1,95 bis 2,07 m inklusive Außenspiegel liegt, dazu noch ein halber Meter zum Fahrbahnrand hinzuzurechnen ist, errechnet sich einen Platzbedarf von ca. 5,30 m.

Es erscheint daher absolut unmöglich, sich auf einer Einbahnstraße mit 4 m breiter Fahrspur als Lenker eines KFZ rechtskonform zu verhalten, wenn ein Radfahrer gegen die Einbahn fährt.

Gleichzeitig wurde in der RVS eine Mindestbreite von 2 Meter für einen Fahrradstreifen festgelegt.

Daher würde der Vorschlag auf Änderung wie folgt lauten:

(6) Die Behörde hat Einbahnstraßen im untergeordneten Straßennetz mit nur einem Fahrstreifen, ausgenommen Abbiegespuren, in denen eine Höchstgeschwindigkeit bis zu 30 km/h gilt und die Fahrbahn einen Querschnitt **von mehr als 6 m** ohne Parkplätze aufweist, für das Befahren mit dem Fahrrad gegen die Einbahn freizugeben, wenn dagegen aus Gründen der Sicherheit und der Flüssigkeit des Verkehrs keine Bedenken bestehen.

Magistrat der Stadt St. Pölten
Magistratsdirektion
A 3100 St. Pölten, Rathausplatz 1

O:\Hikade\WORD\Diverves\BM Stellungnahme zu 33. StVO Novelle.doc

www.st-poelten.at

Zu § 23 Abs. 1:

Es ist nicht zu erkennen, zu wessen Wohl dieses Verbot geschaffen wird. Sollte es für Fußgänger, Rollstuhlfahrer etc. sein, so ist nicht einzusehen, warum diese bei einer Behinderung durch ein auf den Gehsteig ragendes Fahrzeug 10 Minuten warten sollten, um weitergehen zu können. Sollte dies kein Schutzziel dieser Regelung sein, so wird nicht erkannt, zu wessen Wohl die Regel geschaffen wird.

Zu § 24 Abs. 1 lit. d:

Die Regelung ist viel zu kompliziert. Es reicht festzulegen, dass auf Sperrflächen nicht gehalten und geparkt werden darf. Dass Sperrflächen angebracht werden dürfen, wäre im IV. Abschnitt festzulegen.

Zu § 36 Abs. 2:

Es ist neu, dass Fußgänger Straßen nicht mehr in angemessener Eile, sondern ohne Eile queren dürfen. Also ein kurzes Tratscherl am Zebrastreifen ist o.k.

Zu § 38 Abs. 5a:

Es ist bekannt, dass der VfGH dem Gesetzgeber aufgetragen hat, die Sterbehilfe gesetzlich zu verankern. Dass dies aber in der StVO erfolgen wird, überrascht.

Zu § 68 Abs. 2:

Beim Nebeneinanderfahren von Fahrrädern ist damit ein Überholen durch ein mehrspuriges KFZ ausgeschlossen. Wenn nun ein Kind mit einer Aufsichtsperson nebeneinander fährt, ist mit einer Fahrgeschwindigkeit von max. 7 bis 8 km/h zu rechnen. Sollte die Straße lang sein und womöglich eine Einbahn oder dauernder Gegenverkehr, so wird der KFZ-Verkehr massiv beeinträchtigt, was zu gefährlichen Situationen führen wird. Es erscheint sehr problematisch, diese teilweise gelebte Praxis jetzt zum Gebot zu erheben.

Zu § 76:

Wer beurteilt, ob ein Gehweg oder Gehsteig zumutbar ist? Die Straßenerhalter wenden Unsummen für die Errichtung und Erhaltung von Gehsteigen und Gehwegen auf, dann beurteilt der Fußgänger, ob diese zumutbar sind? Dies erscheint eigenartig. Mit dieser Einstufung verbunden ist aber die Schneeräumverpflichtung des gegenüber liegenden Liegenschaftseigentümers. Ist der Gehweg zumutbar, hat der Fußgänger diesen zu benutzen, der gegenüberliegende Liegenschaftseigentümer hat, sofern dort kein Gehsteig vorhanden ist, keine Verpflichtung, einen Meter der Straße zu räumen. Ist der Gehweg nicht zumutbar, dann schon. **Es wäre zumindest zu definieren, anhand welcher Kriterien die Zumutbarkeit zu prüfen ist.**

Zu Abs. 4 lit. b:

Diese Bestimmung ist grammatikalisch schlecht, da schon in der Einleitung „dürfen“ steht und lit. b mit „dürfen“ beginnt. Dieses „dürfen“ gehört gestrichen.

Zu Abs. 5:

Die Bestimmung, dass die Straße in „angemessener Eile“ zu überqueren ist, ist sinnvoll und notwendig und darf nicht gestrichen werden.

Zu § 78:

Jede Straße, auf der sich ein Fußgänger befindet, ist eine Verkehrsfläche mit Fußgängerverkehr. Ist tatsächlich beabsichtigt, dass der KFZ-Verkehr praktisch stillsteht, wenn ein Fußgänger sich dem Fahrbahnrand nähert?

Zusätzliche Anregungen:

- Zu § 29b

Zeitliche Beschränkung von Parkplätzen für stark gehbehinderte Personen in innerstädtischen Bereichen, die eine hohe Fluktuation aufweisen.

Problem: In der Nähe von Krankenhäusern, öffentlichen Dienststellen etc. wurden Parkplätze für stark gehbehinderte Personen eingerichtet. In diesen Einrichtungen bzw. unmittelbar benachbart gibt es Parkhäuser, Parkplätze etc.. Zum Teil wurden die Stellplätze für gehbehinderte Personen mit speziellen Einrichtungen, z. B. einer Klingel zur Apotheke etc., ausgestattet. Völlig legal stehen aber auch auf diesen Parkplätzen Personen mit Ausweis gem. § 29b viele Tage, während der Behandlung/ Operation im Krankenhaus. Es konnte auch schon beobachtet werden, dass gehbehinderte Bedienstete diese öffentlichen Parkplätze benutzen und sich nicht die näher liegenden, aber kostenpflichtigen Stellplätze der Institution anmieten. Damit ist aber der Sinn der Schaffung dieser Parkplätze verloren gegangen.

Lösung: Um diese Situation wieder in den Griff zu bekommen soll § 29b Abs. 3 lit. b entfallen oder der Behörde zumindest die Möglichkeit eingeräumt werden, Parkplätze für gehbehinderte Personen mit einer maximalen Parkdauer zu versehen, die auch für Personen mit Ausweis gem. § 29b gelten.

- All Way Stop

Alle Straßenerhalter plagen Finanzierungsprobleme, sehr häufig sind finanziell aufwendige Maßnahmen die geeignetsten, um Unfallhäufungspunkte zu entschärfen. In Frage kommen Verkehrslichtsignalanlagen oder Kreisverkehre, wo Investitionskosten ab € 300.000, -- (inkl. Umbaumaßnahmen auf den Straßen) sowie laufende Betriebskosten (bei VLSA) anfallen. Schaut man international, welche Alternativen in anderen Kontinenten erfolgreich eingesetzt werden, so fallen die sog. „All-Way-Stops“ in Nordamerika auf. Diese Maßnahme kostet nur ein paar Verkehrszeichen, also für eine 4-strahlige Kreuzung etwa € 1.600,--.

Vorteile der Maßnahme:

Mit der Anhaltepflicht für alle Verkehrsteilnehmer könnte rasch eine Entschärfung von unfallträchtigen Knoten erreicht werden.

Diese Lösung ist im Vergleich zu einer Kreisverkehrsanlage oder einer VLSA kostenschonend und entspricht dem verfassungsmäßigen Auftrag der Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit der Verwaltung. Gerade in Zeiten der Einnahmenrückgänge der öffentlichen Hand sind derartige Maßnahmen erforderlich. Im Vergleich zum Kreisverkehr wird mit diesem Reglement auch kein zusätzlicher Platz benötigt. Eine fortschreitende Versiegelung von Landfläche wird verhindert.

Eine Verordnung dieser Maßnahme auf Grundlage des § 43 Abs. 1 lit. b StVO wäre derzeit gesetzwidrig. Es bedarf daher einer Änderung der Straßenverkehrsordnung, um diese All Way Stop-Regelung auch in Österreich einsetzen zu können.

Lösung:

Es wird daher vorgeschlagen nach § 19 Abs. 9 StVO folgenden Absatz 10 einzufügen:

„Ist in allen Ästen der Kreuzung das Vorschriftszeichen für Halt angebracht (Anhaltepflicht für alle), gilt, dass derjenige Verkehrsteilnehmer, der zuerst angehalten hat, als erster die Kreuzung passieren darf. Kommen zwei oder mehrere Fahrzeuge gleichzeitig an, hat das von rechts kommende Fahrzeug Vorrang.“

Nach dem letzten Satz des § 52 lit. c Z 24 StVO ist nachstehender Satz einzufügen:

„Ist in sämtlichen Kreuzungsästen eines Knotens durch dieses Zeichen das Anhalten angeordnet, ist unterhalb dieses Zeichens eine Zusatztafel mit der Aufschrift „für alle“ anzubringen.“

Die Einführung dieser Maßnahme wird mit einer entsprechenden Pressekampagne zu begleiten sein. Zu denken wäre auch, den Einsatz in einem Probetrieb zu erproben, ähnlich dem „Abbiegen bei Rot“. Die Stadt St. Pölten würde diesen Probetrieb gerne übernehmen, geeignete Kreuzungen sind vorhanden.

- **§ 7 Abs. 3a**

Problem: Immer mehr Autobahnen weisen mehr als 2 Fahrstreifen in eine Fahrtrichtung auf. Das Rechtsfahrgebot der StVO wird in den seltensten Fällen tatsächlich eingehalten. Damit fahren z. B. auf dem 2. Fahrstreifen KFZ, die langsamer sind, ein schnelleres Fahrzeug muss daher vom ersten auf den dritten Fahrstreifen wechseln, um nach dem Überholvorgang wieder auf den ersten Fahrstreifen zu wechseln. Noch krasser wird dies bei 4 Fahrspuren pro Fahrtrichtung.

Lösung: In § 7 Abs. 3a sollten neben dem Ortsgebiet auch Straßen mit mehr als 2 Fahrstreifen in dieselbe Fahrtrichtung aufgenommen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Der Magistratsdirektor-Stellvertreter:

Mag. Gutkas e. h.