

Antrag auf Novellierung der Straßenverkehrsordnung 1960

Der Blinden- und Sehbehindertenverband Österreich (BSVÖ) Dachverband ersucht um Berücksichtigung der folgenden Punkte bei der bevorstehenden Novellierung der Straßenverkehrsordnung.

Zur Verbesserung der Sicherheit für blinde und sehbehinderte Menschen im öffentlichen Raum ersuchen wir um Abänderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) 1960 wie folgt:

*(Zu streichende Passagen der derzeitigen Fassung der StVO sind **blau und durchgestrichen** markiert, Zusätze **rot** und Anmerkungen kursiv gesetzt.)*

§ 9 **Verhalten bei Bodenmarkierungen**

(2) Der Lenker eines Fahrzeuges, ~~das kein Schienenfahrzeug ist,~~ hat einem Fußgänger oder Rollschuhfahrer, der sich auf einem Schutzweg befindet oder diesen erkennbar benützen will, das unbehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Zu diesem Zweck darf sich der Lenker eines solchen Fahrzeuges einem Schutzweg nur mit einer solchen Geschwindigkeit nähern, daß er das Fahrzeug vor dem Schutzweg anhalten kann, und er hat, falls erforderlich, vor dem Schutzweg anzuhalten. In gleicher Weise hat sich der Lenker eines Fahrzeuges, das kein Schienenfahrzeug ist, vor einer Radfahrerüberfahrt zu verhalten, um einem Radfahrer oder Rollschuhfahrer, der sich auf einer solchen Radfahrerüberfahrt befindet oder diese erkennbar benützen will, das ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen.

Begründung:

Gerade für das Sicherheitsempfinden blinder und sehbehinderter, oft zudem auch gehbeeinträchtigter Menschen, deren Einschränkungen nicht selten zu massiver Verunsicherung führen, ist es wichtig zu wissen, wo sie jedenfalls die Fahrbahn sicher überqueren können, auch wenn dort Straßenbahngleise sind.

Der mögliche Verweis, dass auch ein Straßenbahnfahrer gem. § 3 (Vertrauensgrundsatz) damit rechnen muss, dass diese Menschen sich nicht entsprechend der StVO verhalten könnten, führt nur zu weiterer Verängstigung, weil die Betroffenen dann überall fürchten müssen, nur dort sicher zu sein, wo sie gut gesehen werden können. Aber gerade das können sie nicht überprüfen.

Zudem hat eine kurze Umfrage ergeben, dass fast alle Fußgänger, insbesondere Kinder und Senioren, nicht wissen, dass Schienenfahrzeuge auf Zebrastreifen Vorrang haben.

§ 17 Vorbeifahren

(2) Der Lenker eines Fahrzeuges darf an einem in einer Haltestelle stehenden Schienenfahrzeug oder an einem Omnibus des Schienenersatzverkehrs oder des Kraftfahrlinienverkehrs auf der Seite, die für das Ein- oder Aussteigen bestimmt ist, ~~nur in Schrittgeschwindigkeit und in einem der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand vom Schienenfahrzeug oder Omnibus~~ nicht vorbeifahren. ~~Ein- oder aussteigende Personen dürfen hierbei weder gefährdet noch behindert werden; wenn es ihre Sicherheit erfordert, ist anzuhalten.~~

Begründung:

Durch das vorgeschlagene Vorbeifahrverbot wird die Sicherheit der ein- und aussteigenden Personen (insbesondere von Kindern, Senioren, mobilitätsbehinderten Menschen, Menschen im Rollstuhl, Menschen mit Kinderwagen, sehbehinderten und blinden Menschen etc.) wesentlich erhöht. Viele von ihnen empfinden auch das Vorbeifahren von Fahrzeugen (in der Praxis oft mit wesentlich erhöhter Geschwindigkeit) als Bedrohung.

Durch den zunehmenden Einsatz von nahezu geräuschlosen Fahrzeugen (z. B. Elektro- und Hybridfahrzeugen aller Art) befinden sich unvermittelt unhörbare Hindernisse auf der Fahrbahn und behindern das Ein- und Aussteigen.

Da es derzeit bei öffentlichen Verkehrsmitteln nicht üblich ist, automatisch bzw. bei Ansichtigkeit eines sehbehinderten oder blinden Fahrgastes die Linie und das Fahrziel über Außenlautsprecher anzusagen, müssen sehbehinderte und blinde Fahrgäste diese beim Fahrer erfragen.

Wenn sich beispielsweise ein blinder Fahrgast beim Fahrer nach Liniennummer und Fahrziel erkundigt hat und, da das Fahrzeug woanders hin fährt, zum Haltestellenbereich zurückkehrt, rechnet kein Fahrzeuglenker mehr damit, dass ein Fahrgast das öffentliche Verkehrsmittel verlässt. Mögliche Unfälle sind vor allem beim Einsatz von nahezu geräuschlosen Fahrzeugen vorprogrammiert.

Die bisherige Einzelentscheidung („wenn es die Sicherheit erfordert, ist anzuhalten“) wird durch das Vorbeifahrverbot generalisiert, sodass mögliche Fehlentscheidungen von Fahrzeuglenkern minimiert werden können.

§ 34

Ausstattung der Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs

(1) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat, soweit dies erforderlich oder zweckmäßig ist, unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse der Sicherheit des Straßenverkehrs durch Verordnung die näheren Vorschriften über die Ausführung der Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs (§ 31 Abs. 1) zu erlassen und insbesondere die Abmessungen (§ 48) und die Farben sowie die Beschaffenheit und Ausstattung der Straßenverkehrszeichen und Verkehrsleiteinrichtungen (§§ 55 ff.) zu bestimmen.

(2) Die Straßenverkehrszeichen und Verkehrsleiteinrichtungen sind so auszustatten, daß sie bei Tageslicht und bei Dunkelheit im Scheinwerferlicht deutlich erkennbar sind. Ihre Rückstrahleinrichtungen dürfen die Straßenbenützer nicht blenden und die Erkennbarkeit ihrer Bedeutung nicht erschweren.

(3) Die Straßenverkehrszeichen müssen hinsichtlich Form und Farbe bei Tageslicht und bei Dunkelheit im Scheinwerferlicht das gleiche Bild zeigen.

(4) Straßenverkehrszeichen, die den fließenden Kraftfahrzeugverkehr betreffen, müssen entweder mit rückstrahlendem Material ausgestattet oder bei Dunkelheit beleuchtet sein.

(5) Im Bereich von Gehsteigen, Gehwegen oder Rad- und Gehwegen aufgestellte Säulen, Maste und ähnliche Standvorrichtungen für Straßenverkehrszeichen oder andere Gegenstände sind zumindest im Bereich von 0,90 m bis 1,80 m über Gehsteigniveau in Kontrastfarben wie rot-weiß, schwarz-weiß oder schwarz-gelb zu kennzeichnen, Poller zumindest in ihrem oberen Drittel. Kettenständer und Absperrgitter sind komplett in den oben angeführten Kontrastfarben zu markieren.

Begründung:

Standeinrichtungen für Straßenverkehrszeichen etc. werden häufig am Gehsteig angebracht. Durch die meist grauen Standsäulen und Maste kommt es für sehbehinderte Verkehrsteilnehmer sehr oft zu schmerzhaften Zusammenstößen. Durch eine kontrastierende Farbgestaltung können diese Zusammenstöße minimiert werden, da die angeführten Kontraste auch bei fortschreitender Sehbehinderung lange wahrgenommen werden können. Es darf erinnert werden, dass früher alle Standsäulen in Österreich rot-weiß markiert waren. Poller auf Sperrflächen oder zur Führung des Radfahrverkehrs werden farblich gekennzeichnet, ebenso werden in Belgien und den Niederlanden Signalmaste schwarz-weiß bzw. rot-weiß bebändert.

§ 38 **Bedeutung der Lichtzeichen**

(1) Gelbes nicht blinkendes Licht gilt unbeschadet der Vorschriften des § 53 Z. 10a über das Einbiegen der Straßenbahn bei gelbem Licht als Zeichen für "Halt". Bei diesem Zeichen haben die Lenker herannahender Fahrzeuge unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 7 anzuhalten:

- a) wenn eine Haltelinie vorhanden ist, vor der Haltelinie;
- b) wenn ein Schutzweg oder eine Radfahrerüberfahrt ohne Haltelinie vorhanden ist, vor der ersten Querungshilfe (Schutzweg, Radfahrerüberfahrt) aus der Sicht des ankommenden Verkehrs;
- c) wenn eine Kreuzung ohne Schutzweg und ohne Haltelinie vorhanden ist, vor der Kreuzung,
- d) ansonsten vor dem Lichtzeichen.

(2) Fahrzeuglenker, die sich bei gelbem nicht blinkendem Licht bereits auf der Kreuzung befinden, haben diese so rasch wie ihnen dies möglich und erlaubt ist zu verlassen. Fahrzeuglenker, denen ein sicheres Anhalten nach Abs. 1 nicht mehr möglich ist, haben weiterzufahren. Beim Einbiegen nach links ist den entgegenkommenden geradeausfahrenden sowie den entgegenkommenden nach rechts einbiegenden Fahrzeugen der Vorrang zu geben. Fahrzeuge, die von Hauptfahrbahnen kommen, haben den Vorrang gegenüber Fahrzeugen, die aus Nebenfahrbahnen kommen.

(2a) Gemeinsam mit dem roten Licht leuchtendes gelbes Licht bedeutet "Halt" im Sinne des roten Lichtes und kündigt an, daß das Zeichen für "Freie Fahrt" unmittelbar folgen wird.

(2b) Die Dauer des gelben nichtblinkenden Lichtes, das dem roten Licht folgt oder gemeinsam mit diesem leuchtet, hat zwei Sekunden zu betragen.

(3) Blinkendes gelbes Licht bedeutet "Vorsicht".

(4) Grünes Licht gilt als Zeichen für "Freie Fahrt". Bei diesem Zeichen haben die Lenker von Fahrzeugen, wenn es die Verkehrslage zuläßt, weiterzufahren oder einzubiegen. Beim Einbiegen dürfen die Benützer der freigegebenen Fahrstreifen sowie Fußgänger und Radfahrer, welche die Fahrbahn im Sinne der für sie geltenden Regelungen überqueren, weder gefährdet noch behindert werden. Beim Einbiegen nach links ist den entgegenkommenden geradeausfahrenden sowie den entgegenkommenden nach rechts einbiegenden Fahrzeugen der Vorrang zu geben. Fahrzeuge, die von Hauptfahrbahnen kommen, haben den Vorrang gegenüber Fahrzeugen, die aus Nebenfahrbahnen kommen.

(5) Rotes Licht gilt als Zeichen für "Halt". Bei diesem Zeichen haben die Lenker von Fahrzeugen unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 7 und des § 53 Z. 10a an den im Abs. 1 bezeichneten Stellen anzuhalten.

(6) Das grüne Licht ist jeweils mit viermal grünblinkendem Licht zu beenden, wobei die Leucht- und die Dunkelphase abwechselnd je eine halbe Sekunde zu betragen haben. Grünes blinkendes Licht bedeutet das unmittelbar bevorstehende Ende des Zeichens für "Freie Fahrt".

(7) Leuchtende grüne Pfeile gelten als Zeichen für "Freie Fahrt" im Sinne des grünen Lichtes. In die Leuchtfläche des gelben nicht blinkenden Lichtes schwarz eingezeichnete Pfeile gelten als Zeichen für "Halt" im Sinne des gelben nicht blinkenden Lichtes. In die Leuchtfläche des roten Lichtes schwarz eingezeichnete Pfeile gelten als Zeichen für "Halt" im Sinne des roten Lichtes. Die Pfeilspitzen zeigen jeweils die Richtung an, für welche die Zeichen gelten.

(8) Zur gesonderten Regelung des Verkehrs auf einzelnen Fahrstreifen oder für bestimmte Gruppen von Straßenbenützern, wie etwa Fußgänger, Radfahrer, oder Fahrzeuge des Kraftfahrlinienverkehrs, dürfen auch andere leicht erkennbare Lichtzeichen verwendet werden, wobei hinsichtlich des grünen Lichtes die Bestimmung des Abs. 6 erster Satz anzuwenden ist. Hinsichtlich der Bedeutung solcher Lichtzeichen und des Verhaltens der betroffenen Straßenbenützer gelten die Bestimmungen der Abs. 1 bis 7 sinngemäß.

(8a) Fußgänger dürfen die Fahrbahn nur in Übereinstimmung mit dem für sie geltenden grünen Lichtzeichen betreten. Das grüne Licht der Fußgängersignale ist jeweils mit viermal grünblinkendem Licht zu beenden (vgl. Abs. 6). Wenn sich die Lichtzeichen ändern, während sich Fußgänger auf der Fahrbahn befinden, so dürfen diese die Überquerung der Fahrbahn fortsetzen, bei Vorhandensein einer Schutzinsel jedoch nur bis zu dieser. Die Räumzeit des Überganges ist durch Rotblinken der Fußgängersignale anzuzeigen.

(9) Im Bereich eines Grenzüberganges dürfen auch Lichtzeichen verwendet werden, die nur rotes und grünes Licht ausstrahlen. Solche Zeichen sind für jeden Fahrstreifen getrennt rechts oder oberhalb des Fahrstreifens anzubringen. Bei Lichtzeichen dieser Art bedeutet rotes Licht, daß auf dem betreffenden Fahrstreifen keine Grenzabfertigung vorgenommen wird und dieser daher für den Fahrzeugverkehr gesperrt ist, und grünes Licht, daß der betreffende Fahrstreifen zur Grenzabfertigung zu benutzen ist. Diese Bestimmungen gelten sinngemäß für den Bereich einer Mautstelle hinsichtlich der Mauteinhebung.

(10) Für die Fahrstreifensignalisierung sind Lichtzeichen mit roten gekreuzten Schrägbalken, grün nach unten zeigendem Pfeil und gelb blinkendem halb links oder halb rechts nach unten zeigendem Pfeil auf nicht leuchtendem Hintergrund zu verwenden. Solche Zeichen sind für jeden Fahrstreifen oberhalb des Fahrstreifens anzubringen. Bei Lichtzeichen dieser Art bedeuten rote gekreuzte Schrägbalken, daß der betreffende Fahrstreifen gesperrt ist, der grün nach unten zeigende Pfeil, daß der Verkehr auf dem betreffenden Fahrstreifen gestattet ist und der gelb blinkende halb links oder halb rechts nach unten zeigende Pfeil, daß Fahrzeuglenker den betreffenden Fahrstreifen ehestmöglich in der angezeigten Richtung verlassen müssen.

(11) Als Ergänzung zu den Lichtsignalen für Fußgänger können akustische und tastbare Zusatzsignale angebracht werden, welche das optische Grünsignal in akustischer bzw. tastbarer Form wiedergeben. Zur Anzeige der Signalmaststandorte dienen akustische Orientierungs- bzw.- Auffindesignale mit einem Tickergeräusch und einer Taktfrequenz von 1 Hz (Metronom mit Sekundenintervall). Das akustische Freigabesignal besteht aus einem Tickergeräusch mit einer Taktfrequenz von 2,5 bis 4 (bevorzugt 3) Hz (Metronom mit zweieinhalbfachem bis vierfachem Sekundenintervall). Tastbare Zusatzsignalgeber für das Freigabesignal sind zusätzlich zum akustischen Freigabesignal als vibrierende Signalgeber mit Richtungspfeilen an der Unterseite der Anmeldetableaus anzuordnen. Das akustische bzw.

taktile Freigabesignal kann auch nur auf Anforderung aktiviert werden. Bezüglich der genauen Ausführung der Zusatzsignale sind die geltenden Normen anzuwenden.

Begründung:

In § 38 werden die Bedeutung der Lichtzeichen nur für den Fahrzeugverkehr detailliert beschrieben, für den Fußgängerverkehr fehlt eine Erklärung. Insbesondere die Doppelbedeutung des Fußgängerrots ist vielen unverständlich. Daher soll wie in den USA die Möglichkeit der erkennbaren Signalisierung der Räumzeit eingeführt werden.

Akustische und tastbare Zusatzsignale erleichtern blinden, sehbehinderten aber auch gehörlosen Verkehrsteilnehmern die Orientierung und sind so ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung ihrer Sicherheit und zum selbstbestimmten Leben im Sinne der in der Verfassung festgeschriebenen Gleichbehandlung von Menschen mit Behinderung.

§ 48

Anbringung der Straßenverkehrszeichen

(1) Die Straßenverkehrszeichen (§§ 50, 52 und 53) sind als Schilder aus festem Material unter Bedachtnahme auf die Art der Straße und unter Berücksichtigung der auf ihr üblichen Verkehrsverhältnisse, namentlich der darauf üblichen Geschwindigkeit von Fahrzeugen, in einer solchen Art und Größe anzubringen, daß sie von den Lenkern herannahender Fahrzeuge leicht und rechtzeitig erkannt werden können. Im Verlauf derselben Straße sind womöglich Straßenverkehrszeichen mit gleichen Abmessungen zu verwenden.

(1a) Abweichend von Abs. 1 können für Straßenverkehrszeichen auch optische (Glasfasertechnik) oder elektronische Anzeigevorrichtungen verwendet werden; in diesem Falle können die Straßenverkehrszeichen abweichend von den Abbildungen in den §§ 50 und 52 auch "farbumgekehrt" (der weiße Untergrund schwarz und die schwarzen Symbole sowie die schwarze Schrift weiß) dargestellt werden. Weiters kann die Darstellung der Linie, welche die Fahrbahn symbolisiert, in den Straßenverkehrszeichen gem. § 52 lit. a Z 4a bis 4d und 7a bis 7c entfallen.

(2) Die Straßenverkehrszeichen sind auf der rechten Straßenseite oder oberhalb der Fahrbahn anzubringen, sofern sich aus diesem Bundesgesetz nichts anderes ergibt. Die zusätzliche Anbringung an anderen Stellen ist zulässig. Auf Autobahnen sind Gefahrenzeichen und Vorschriftszeichen auf beiden Seiten oder oberhalb der Fahrbahn anzubringen, ausgenommen auf Streckenteilen, die in der jeweiligen Fahrtrichtung nur einen Fahrstreifen aufweisen, oder in Gegenverkehrsbereichen.

(3) Bei Arbeitsfahrten gemäß § 27 Abs. 1 können Straßenverkehrszeichen an Fahrzeugen des Straßendienstes angebracht werden. Solcherart angebrachte Straßenverkehrszeichen gelten nur für den Bereich der Arbeitstätigkeit; das Ende einer Beschränkung ist daher in diesem Falle nicht anzuzeigen. Beim Anbringen von Straßenverkehrszeichen an Fahrzeugen des Straßendienstes finden auch die Bestimmungen des Abs. 2 über das beiderseitige Anbringen von Gefahrenzeichen und Vorschriftszeichen auf Autobahnen und des § 52 Z. 4a und 4c über das beiderseitige Anbringen der dort angeführten Zeichen keine Anwendung.

(4) Auf einer Anbringenvorrichtung für Straßenverkehrszeichen (wie Standsäulen, Rahmen, Träger u. dgl.) dürfen nicht mehr als zwei Straßenverkehrszeichen angebracht werden; dies gilt nicht

1. für eine Kundmachung nach § 25 Abs. 2 oder § 44 Abs. 4,
2. für die Anbringung der Hinweiszeichen "Wegweiser" sowie
3. für die Anbringung von Straßenverkehrszeichen, deren Inhalt miteinander in Zusammenhang steht.

Die Anbringung sonstiger Beschriftungen, bildlicher Darstellungen, Tafeln oder dgl. auf derselben Anbringenvorrichtung bewirkt - unbeschadet der §§ 31 Abs. 2 und 53 Abs. 1 Z 17a - nicht die Unwirksamkeit der Kundmachung einer Verordnung (§ 44 Abs. 1).

(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~~ **3,00 m**, bei Anbringung oberhalb der Fahrbahn nicht weniger als 4,50 m und



nur in Ausnahmefällen mehr als 5,50 m betragen, sofern sich aus den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes bei einzelnen Straßenverkehrszeichen nichts anderes ergibt. 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. 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.

(5a) Auf Gehsteigen, Gehwegen, Schutzinseln oder Radfahranlagen sind Straßenverkehrszeichen so anzubringen, dass zwischen deren Unterkante und dem Gehsteigniveau zumindest 2,25 m frei bleiben und dass die nutzbare Wegbreite von 1,20 m nicht unterschritten wird. Standsäulen, die nicht der Befestigung von Lichtsignalen oder akustischen Zusatzsignalen dienen, dürfen auf Gehsteigen, deren Breite 2,00 m unterschreitet, nur auf dem der Fahrbahn abgewandten Rand aufgestellt werden.

Im Falle einer begründeten Unterschreitung der Mindesthöhe sind Straßenverkehrszeichen auf Gehsteigen, Gehwegen oder Schutzinseln sowie in Fußgängerzonen oder Wohnstraßen durch Bügel oder Rahmen, die beidseits des Straßenverkehrszeichens senkrecht bis zum Boden geführt und in einer Höhe von 0,1 bis 0,2 m durch eine Querstange verbunden sind, abzusichern.

Bei vorübergehend aufgestellten Straßenverkehrszeichen kann von den vorstehenden Bestimmungen dieses Absatzes abgewichen werden, sofern die verbleibende Durchgangsbreite 90 cm nicht unterschreitet und die Straßenverkehrszeichen auf Standsockeln montiert sind, deren Grundfläche sie nicht überragen und deren Höhe auch im Randbereich zumindest 0,15 m beträgt.

Straßenverkehrszeichen, deren Unterkante niedriger als 2,25 m über Grund montiert sind, sind so auszuführen, dass durch ihre Ecken und Kanten keine Verletzungsgefahr entstehen kann.

(6) Wenn es die Verkehrssicherheit erfordert, insbesondere bei unübersichtlichem Straßenverlauf, sind in angemessener Entfernung vor einem nach den Bestimmungen der §§ 49, 50, 52 oder 53 angebrachten Straßenverkehrszeichen ein oder mehrere gleiche Zeichen - ausgenommen beim Zeichen "Halt" - anzubringen, unter denen auf einer Zusatztafel nach § 54 Abs. 5 lit. a die Entfernung bis zu der Straßenstelle anzugeben ist, auf die sich das Straßenverkehrszeichen bezieht. Dies gilt insbesondere für die Gefahrenzeichen "Fußgängerübergang" und "Voranzeiger für Verkehrsampel", für die Vorschriftszeichen "Vorrang geben" und "Wartepflicht bei Gegenverkehr" sowie für das Hinweiszeichen "Krankenhaus". Wird das Vorschriftszeichen "Halt" vorangekündigt, so ist hierfür das Vorschriftszeichen "Vorrang geben" mit einer Zusatztafel nach § 54 Abs. 5 lit. c zu verwenden.

Begründung:

Straßenverkehrszeichen für den Fahrzeugverkehr werden häufig im Gehbereich von Fußgängern angebracht. Durch die erlaubte Montagehöhe ab 0,60 m kommt es zu

Einschränkungen des lichten Raumes für Fußgänger. Blinde Menschen können zwar die Verkehrszeichenständer mit dem Langstock ertasten, nicht jedoch im Kopf- oder Brustbereich montierte Verkehrszeichen. Es kommt immer wieder zu schmerzhaften Zusammenstößen und Verletzungen durch scharfkantige Verkehrszeichen. Um diese Kollisionsgefahr zu vermeiden, sollen Verkehrszeichen nur ab einer Höhe von 2,25 m über dem Gehsteigniveau oder entsprechend abgesichert montiert werden.

Durch diese Regelung werden Verkehrszeichen von Fahrzeuglenkern, die in Kolonnen fahren, besser und frühzeitiger erkannt, was auch eine Verbesserung der Sicherheit darstellt.

§ 52

Die Vorschriftszeichen

a) Verbots- oder Beschränkungszeichen

14b) Verbot für Fußgänger

<Abbildung des Verkehrszeichens>

Dieses Zeichen zeigt an, dass das Betreten für Fußgänger verboten ist.

Zusätzlich zum Verkehrszeichen "Verbot für Fußgänger" ist eine Abschränkung zu errichten, die zumindest in den Höhenbereichen von 0,1 – 0,2 m, weiters 0,4 – 0,6 m sowie 0,9 – 1,0 m je eine waagrechte oder zum Untergrund parallele, nicht durchhängende und nicht elastische Barriere aufweist.

Begründung:

Blinden oder hochgradig sehbehinderten Menschen soll auch die Möglichkeit gegeben werden, Bereiche, die Fußgängern verboten sind, zu meiden. Die Absperrung darf jedenfalls nicht aus Plastikbändern o. dgl. bestehen, da diese taktil schlecht wahrgenommen werden und sich im Zuge des taktilen Wahrnehmungsprozesses ausdehnen, reißen oder immer weiter durchhängen und so ihre Funktion nicht mehr erfüllen.

§ 55

Bodenmarkierungen auf der Straße

(1) Zur Sicherung, Leitung und Ordnung des fließenden und des ruhenden Verkehrs können auf der Straße Bodenmarkierungen angebracht werden; sie können als Längsmarkierungen, Quermarkierungen, Richtungspfeile, Schraffen, Schriftzeichen, Symbole u. dgl. ausgeführt werden.

(2) Längs- oder Quermarkierungen, die ein Verbot oder Gebot bedeuten, wie Sperrlinien (§ 9 Abs. 1), Haltelinien vor Kreuzungen (§ 9 Abs. 3 und 4) und Längsmarkierungen, die dazu dienen, den Fahrbahnrand anzuzeigen (Randlinien), sind als nicht unterbrochene Linien auszuführen.

(3) Längs- oder Quermarkierungen, die dazu dienen, den Verkehr zu leiten oder zu ordnen (Leit- oder Ordnungslinien) und Längsmarkierungen, die dazu dienen, die Fahrbahn von anderen Verkehrsflächen, wie Einmündungen, Ausfahrten u. dgl. abzugrenzen (Begrenzungslinien), sind als unterbrochene Linien auszuführen.

(4) Sperrflächen sind als schräge, parallele Linien (Schraffen), die durch nichtunterbrochene Linien begrenzt sind, auszuführen. Parkverbote können mit einer Zickzacklinie kundgemacht werden.

(5) Wenn die Anlage einer Straße entsprechende Fahrmanöver zulässt, kann unmittelbar neben einer Sperrlinie eine Leitlinie angebracht werden (§ 9 Abs. 1). Wenn es die Verkehrsverhältnisse erfordern, daß in jeder Fahrtrichtung zumindest zwei Fahrstreifen durch Markierung gekennzeichnet werden, dann sind zum Trennen der Fahrtrichtungen zwei Sperrlinien nebeneinander anzubringen.

(6) Bodenmarkierungen, ausgenommen die Darstellung von Verkehrszeichen, sind in weißer Farbe auszuführen; Zickzacklinien sind jedoch in gelber, Kurzparkzonen in blauer Farbe auszuführen. Wenn es erforderlich ist, eine durch Bodenmarkierungen zum Ausdruck gebrachte Verkehrsregelung vorübergehend durch eine andere Regelung zu ersetzen, sind die dafür notwendigen Bodenmarkierungen in einer anderen Farbe auszuführen.

(7) Bodenmarkierungen können dem jeweiligen Stand der Wissenschaft und Technik entsprechend durch Beschichten der Fahrbahn, durch Aufbringen von Belägen, durch den Einbau von Kunst- oder Natursteinen oder von Formstücken, durch Aufbringen von Fahrstreifenbegrenzern u. dgl. dargestellt werden.

(8) Zur Sicherung und Leitung von sehbehinderten und blinden Verkehrsteilnehmern können auf Gehsteigen und bei Fahrbahnquerungen in Schutzwegbereichen tastbare Bodeninformationen angebracht werden. Diese Bodeninformationen sind nach den geltenden Normen auszuführen, weiters sind diese sowie beidseits mindestens 0,40 m von Ablagerungen aller Art freizuhalten und in unbeschädigtem und sauberem Zustand zu halten, damit die tastbaren Bodeninformationen mit einem Taststock uneingeschränkt wahrgenommen werden können.

Bei Schneelage sind vornehmlich jene Bereiche, in dem sich Bodeninformationen befinden, zu räumen und zu streuen. Besonders im Bereich von Verkehrslichtsignalanlagen mit akustischen

Zusatzsignalen ist dafür Sorge zu tragen, dass die Anmeldeableaus jederzeit ungehindert bedient werden können.

Begründung:

Taktile Bodeninformationen auf Gehsteigen und bei Fahrbahnquerungen in Schutzwegbereichen tragen wesentlich zur Verkehrssicherheit sehbehinderter und blinder Menschen bei und müssen daher in der StVO berücksichtigt werden. Ebenso ist in der Bodenmarkierungsverordnung die Ausführung im Sinne der geltenden Normen zu definieren bzw. ist auf die Normen zu verweisen.

§ 68

Verhalten der Radfahrer

(1) Auf Straßen mit einer Radfahranlage **ist kann** mit einspurigen Fahrrädern

1. ohne Anhänger,

2. mit einem Anhänger, der nicht breiter als 80 cm ist, oder

3. mit einem Anhänger, der ausschließlich zur Personenbeförderung bestimmt ist,

die Radfahranlage **zu benützen benützt werden**, wenn das Befahren der Radfahranlage in der vom Radfahrer beabsichtigten Fahrtrichtung gemäß § 8a erlaubt ist. ~~Mit Fahrrädern mit einem Anhänger, der nicht breiter als 80 cm oder ausschließlich zur Personenbeförderung bestimmt ist, sowie bei Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern kann die Radfahranlage benützt werden.~~ Mit Fahrrädern mit einem sonstigen Anhänger und mit mehrspurigen Fahrrädern **sowie beim Fahren mit höheren Geschwindigkeiten** ist die für den übrigen Verkehr bestimmte Fahrbahn zu benützen. Auf Gehsteigen und Gehwegen ist das Radfahren in der Längsrichtung verboten. Auf Geh- und Radwegen dürfen Radfahrer **nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 10 km/h fahren und** haben sich **Radfahrer** so zu verhalten, daß Fußgänger nicht **behindert oder** gefährdet werden.

Begründung:

Radfahrer die sich mit ca. 20 km/h auf der Fahrbahn bewegen werden mit der 2,5 fachen Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs (50 km/h) konfrontiert. Da hier zugegebenermaßen Gefährdungen langsamerer und ungeübter Radfahrer abgeleitet werden können, werden in letzter Zeit Radwege verstärkt in Gehbereiche von Fußgängern verlegt. Hier ist jedoch eine Geschwindigkeit der Radfahrer von 20 km/h der fünffache Wert der Gehgeschwindigkeit von Fußgängern (4 km/h).

Um die Gefährdung von Fußgängern durch Radfahrer zu minimieren, muss für Radfahreinrichtungen auf Gehwegen oder bei kombinierten Geh- und Radwegen eine erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h festgesetzt werden. Geübten, schneller fahrenden Radfahrern soll es daher freigestellt werden, ob sie Radfahranlagen auf Gehsteigen mit 10 km/h mitbenützen oder schneller auf der Fahrbahn fahren wollen. Ansonsten müssen Gehwege von Radfahreinrichtungen mindestens durch einen 3 cm hohen Randstein getrennt sein, damit die Gefahr, dass blinde Menschen unbeabsichtigt vom Gehweg auf die Radfahreinrichtung gelangen, reduziert wird. Eine Trennung durch taktil nicht wahrnehmbare Bodenmarkierungen wird aus Sicherheitsgründen strikt abgelehnt.

§ 76

Verhalten der Fußgänger

(1) Fußgänger haben, auch wenn sie Kinderwagen oder Rollstühle schieben oder ziehen, auf Gehsteigen oder Gehwegen zu gehen; sie dürfen nicht überraschend die Fahrbahn betreten. Sind Gehsteige oder Gehwege nicht vorhanden, so haben Fußgänger das Straßenbankett und, wenn auch dieses fehlt, den äußersten Fahrbahnrand zu benützen; hierbei haben sie auf Freilandstraßen, außer im Falle der Unzumutbarkeit, auf dem linken Straßenbankett (auf dem linken Fahrbahnrand) zu gehen. Benützer von selbstfahrenden Rollstühlen dürfen Gehsteige, Gehwege und Fußgängerzonen in Schrittgeschwindigkeit befahren.

(2) Fußgänger in Gruppen auf Gehsteigen oder Gehwegen, auf dem Straßenbankett oder am Fahrbahnrand dürfen andere Straßenbenützer weder gefährden noch behindern. Fußgänger haben, wenn es die Umstände erfordern, rechts auszuweichen und links vorzugehen.

(3) An Stellen, wo der Verkehr für Fußgänger durch besondere Lichtzeichen (§ 38 Abs. 8) geregelt ist, dürfen Fußgänger nur bei grünem Licht die Fahrbahn zum Überqueren betreten. An Stellen, wo der Verkehr sonst durch Arm- oder Lichtzeichen geregelt ist, dürfen Fußgänger die Fahrbahn nur überqueren, wenn für den Fahrzeugverkehr auf dieser Fahrbahn das Zeichen "Halt" (§§ 37 Abs. 3 und 38 Abs. 5) gilt. Hält ein Verkehrsposten einen Arm senkrecht nach oben oder leuchtet gelbes, nicht blinkendes Licht, so dürfen Fußgänger die Fahrbahn nicht betreten. Wenn Fußgänger die Fahrbahn in Übereinstimmung mit den angeführten Arm- oder Lichtzeichen betreten haben, sich diese Zeichen jedoch ändern, während sich die Fußgänger auf der Fahrbahn befinden, so dürfen sie die Überquerung der Fahrbahn fortsetzen, bei Vorhandensein einer Schutzinsel jedoch nur bis zu dieser. **Die Räumzeit zum Verlassen der Fahrbahn wird durch Rotblinken der Fußgängersignale angezeigt.**

(4) An Stellen, wo der Verkehr weder durch Arm- noch durch Lichtzeichen geregelt wird, dürfen Fußgänger

a) einen Schutzweg nicht unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug und für dessen Lenker überraschend betreten,

b) wenn ein Schutzweg nicht vorhanden ist, erst dann auf die Fahrbahn treten, wenn sie sich vergewissert haben, daß sie hierbei andere Straßenbenützer nicht gefährden.

(5) Fußgänger haben die Fahrbahn in angemessener Eile zu überqueren. Außerhalb von Schutzwegen haben sie den kürzesten Weg zu wählen; hierbei dürfen sie den Fahrzeugverkehr nicht behindern.

(6) Sind Schutzwege oder für Fußgänger bestimmte Unter- oder Überführungen vorhanden, so haben Fußgänger diese Einrichtungen zu benützen. Ist jedoch keine dieser Einrichtungen vorhanden oder mehr als 25 m entfernt, so dürfen Fußgänger im Ortsgebiet die Fahrbahn nur an Kreuzungen überqueren, es sei denn, daß die Verkehrslage ein sicheres Überqueren der Fahrbahn auch an anderen Stellen zweifellos zuläßt.

(7) Fußgänger dürfen jedoch ungeachtet der Bestimmungen des Abs. 6 die Fahrbahn auf kürzestem Wege überqueren, um eine Haltestelleninsel zu erreichen oder zu verlassen, wenn der Verkehr weder durch Arm- noch durch Lichtzeichen geregelt wird.

(8) An Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel darf die Fahrbahn zum Einsteigen in Schienenfahrzeuge erst nach deren Einfahren in den Haltestellenbereich (§ 24 Abs. 1 lit. e), zum Einsteigen in andere Fahrzeuge erst nach deren Stillstand betreten werden.

(9) Fußgänger dürfen Schranken, Seil- oder Kettenabsperungen nicht übersteigen, eigenmächtig öffnen oder unter diesen Einrichtungen durchschlüpfen.

(10) Mit anderen als den im Abs. 1 genannten Kleinfahrzeugen und von Lastenträgern dürfen Gehsteige, Gehwege oder Straßenbankette dann benützt werden, wenn der Fußgängerverkehr dadurch nicht übermäßig behindert wird. Jedoch dürfen Gehsteige oder Gehwege mit Schubkarren in Ortsgebieten in der Nähe von Baustellen, landwirtschaftlichen Betrieben oder Gärten in Längsrichtung befahren werden.

Begründung:

Die Ergänzung in Abs. 3 entspricht den Änderungen in § 38. Wie dort ausgeführt, soll die Räumzeit für Fußgänger durch Rotblinken der Fußgängersignale angezeigt werden, da die Doppelbedeutung des Rotlichtes für Fußgänger vielfach nicht verstanden wird und darunter die allgemeine Verkehrssicherheit leidet.

DI Doris Ossberger

Referentin „Barrierefrei Bauen“

Dr. Markus Wolf

Präsident des BSVÖ

Wien, am 03.07.2012