

Blinden- und Sehbehindertenverband Österreich (BSVÖ)
Haus des Sehens
Hietzinger Kai 85/DG
A - 1130 Wien
Tel. +43 (0) 1 982 75 84 201
Fax: +43 1 982 75 84 209
office@blindenverband.at
www.blindenverband.at

Wien, am 31. Mai 2022

STELLUNGNAHME

Zum Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (33. StVO-Novelle)

Geschäftszahl: 2022-0.045.385

Der Blinden- und Sehbehindertenverband Österreich (BSVÖ) ist eine Selbsthilfeorganisation und ein gemeinnütziger Verein ohne Bindung an eine Partei oder Konfession. Er vertritt die Interessen von 318.000 blinden und sehbehinderten Menschen in Österreich. Die Bemühungen und Unternehmungen des BSVÖ und seiner sieben Landesorganisationen in allen Bundesländern sind durch den Leitgedanken bestimmt, Hilfe zur Selbsthilfe zu leisten und dadurch dazu beizutragen, dass blinde Menschen und Menschen mit Sehbehinderungen ein selbstbestimmtes Leben führen können.

Begrüßenswerte Aspekte der Novelle

Gemäß UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (BGBl. III Nr. 155/2008) ist die Republik Österreich und damit ihre Länder dazu verpflichtet, Maßnahmen zu treffen, um Menschen mit Behinderungen eine gleichberechtigte gesellschaftliche Teilhabe in vollem Umfang zu ermöglichen.

Für blinde Menschen und Menschen mit Sehbehinderungen ist die Sicherheit beim zu Fuß Gehen sowie bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel essenziell, da diese Formen der Mobilität für sie die einzigen Möglichkeiten sind, sich selbständig und selbstbestimmt fortzubewegen. Der BSVÖ begrüßt daher ausdrücklich, dass im Zuge der bevorstehenden 33. Novelle der Straßenverkehrsordnung einige langjährige Forderungen umgesetzt und damit wesentliche Verbesserungen für die Sicherheit von Fußgänger:innen erzielt werden sollen.

Das Verbot, an einem in der Haltestelle stehenden Schienenfahrzeug oder Omnibus vorbeizufahren gemäß Z 6 (§ 17 Abs. 2), das Gebot zum Freihalten eines Querschnitts von 1,5 m von bestimmten Hindernissen auf Verkehrsflächen für den Fußgängerverkehr gemäß Z 9 (§ 23 Abs. 1), das Anheben des Mindestabstands für Halten und Parken im

Kreuzungsbereich zur Verbesserung der Sichtbeziehungen gemäß Z 10 (§ § 24 Abs. 1 lit. d), die verpflichtende Berücksichtigung einer zuzugestehenden längeren Zeitdauer zur Fahrbahnquerung gemäß Z 16 (§ 36 Abs. 2 1. Satz) sowie die Änderung des Begriffs „gehindert“ auf „erheblich behindert“ als Bedingung zum Entfernen von verkehrsbehindernden Gegenständen auf Gehsteigen und Gehwegen gemäß Z 40 (§ 93 Abs. 3 1. Satz) sind zur Erhöhung der Sicherheit von Fußgänger:innen im Straßenverkehr geeignet.

Anmerkung:

Im Zuge der Anpassung in § 93 Abs. 3 sollte auch die Formulierung „Behinderte im Rollstuhl“ durch einen zeitgemäßen Begriff ersetzt werden, z.B. „Personen, die einen Rollstuhl nutzen“, „Personen im Rollstuhl“ oder „Menschen mit Behinderungen“.

Problematische Punkte im Entwurf

- Zu Z 17 (§ 38 Abs. 5a. und 5.b) – Rechtsabbiegen bei Rot

Der BSVÖ begrüßt die Tatsache, dass die Möglichkeit entfallen soll, zu Versuchszwecken das Rechtsabbiegen bei Rot für alle Fahrzeuggruppen zu erlauben. Dass es nunmehr für den Fahrradverkehr erlaubt werden soll, wird als höchst problematisch betrachtet und entschieden abgelehnt.

Zur Begründung dieser Position ist zunächst zu sagen, dass eindeutige und verlässliche Ampelsignale die wichtigste Voraussetzung sind, um die Sicherheit beim Queren von Fahrbahnen zu ermöglichen. Das bedeutet, dass ein Freigabesignal (visuelles Grün, akustisches schnelles Klopfen, taktiles Vibrieren) nur dann abgegeben wird, wenn Fußgänger:innen sich darauf verlassen können, dass währenddessen der Übergang tatsächlich frei und ein gefahrloses Überqueren der Fahrbahn möglich ist. Blinde und sehbehinderte Fußgänger:innen sind eine jener Personengruppen, für die das ganz besonders wichtig ist, da sie maßgeblich eingeschränkte bis gar keine Möglichkeiten haben, die Situation anhand anderer Eindrücke zusätzlich verlässlich einzuschätzen. Insbesondere bei Fahrrädern ist auch eine akustische Orientierung anhand von Fahrzeuggeräuschen so gut wie gar nicht möglich. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass Radfahrer:innen vergleichsweise schnell in die Kreuzung einfahren.

Im Fall einer Kreuzung, bei der das Rechtsabbiegen bei Rot erlaubt ist, ist die Voraussetzung der Eindeutigkeit der Ampelsignale nicht mehr gegeben: Während die Ampel den Fußgänger:innen „Grün“ signalisiert, ist es jederzeit möglich, dass ein Fahrrad den Schutzweg befährt und damit ein massives Sicherheitsrisiko darstellt – vor allem für jene, die es nicht rechtzeitig wahrnehmen können und davon überrascht werden. Aus Sicht der Radfahrer:innen kommt hinzu, dass die Sicht auf den Schutzweg durch Fahrzeuge auf den anderen Spuren in vielen Fällen so stark eingeschränkt ist, dass auch ihrerseits die Möglichkeit des Befahrens des Schutzwegs oft nur schwer richtig eingeschätzt werden kann. Sie können dadurch nicht nur querende Fußgänger:innen, sondern auch sich selbst in Gefahr bringen.

- Zu Z 22 (§ 53 Abs. 1 Z 2d) – Gemeinsame Straßenquerung für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen

Der BSVÖ betrachtet die mit der 30. Novelle der StVO eingeführte Variante eines gemeinsam geführten Schutzwegs und einer Radfahrerüberfahrt durch „Übereinanderlegen“ („St. Pöltener Modell“) genau wie die gemischten Geh- und Radwege, als deren Fortführung sie vorgesehen werden, als höchst problematisch. Da die Situation im Zusammenhang mit der Querung einer Fahrbahn hinsichtlich des Gefahrenpotenzials massiv verschärft ist, wird die Regelung umso entschiedener abgelehnt.

Zwar handelt es sich beim aktuellen Vorschlag im Rahmen der 33. Novelle lediglich um ein Straßenverkehrszeichen zur Kennzeichnung eines solchen Straßenübergangs. Der BSVÖ weist bei der Gelegenheit dennoch auf das große Gefahrenpotenzial der Regelung an sich hin und empfiehlt dringend, sie aus der StVO zu entfernen (§ 2 Abs. 1 Z 12a und § 8 Abs. 4a).

Weitere erforderliche Adaptierungen

- Zur Terminologie allgemein

Der Begriff „Menschen mit Sehbehinderung“ schließt im Deutschen blinde Menschen nicht eindeutig ein, wie das beispielsweise im Englischen der Fall ist. Im Gegenteil, er wird sogar zur Differenzierung zwischen Menschen, die ein gewisses Restsehvermögen haben und primär nutzen (Menschen mit Sehbehinderungen), und Menschen, die ein solches Restsehvermögen maximal am Rande neben anderen Sinnen einsetzen können (blinde Menschen), genutzt.

Adaptierungsvorschlag:

Ersatz des Begriffs „Menschen mit Sehbehinderung“ durch „blinde Menschen und Menschen mit Sehbehinderungen“ in der gesamten StVO

- Zu § 3 Abs. 1 – Erkennungsmerkmale blinder und sehbehinderter Menschen

Personen, die einen Blindenführhund haben, nutzen oft aus praktischen Gründen nicht gleichzeitig einen Taststock und tragen auch nicht zwangsläufig eine gelbe Armbinde. Das Führgeschirr von Blindenführhunden wäre ein eindeutig erkennbares Zeichen, um ihre Besitzer:innen als blind oder sehbehindert zu identifizieren. Da es aber in der StVO anders als international teilweise üblich nicht als Kennzeichen angeführt ist, ist die Zugehörigkeit zur Gruppe von Personen, denen gegenüber der Vertrauensgrundsatz nicht gilt, für andere Verkehrsteilnehmende nicht erkennbar.

Adaptierungsvorschlag:

Ersatz des Teils „Menschen mit Sehbehinderung mit weißem Stock oder gelber Armbinde“ durch „blinde Menschen bzw. Menschen mit Sehbehinderungen mit weißem Stock, gelber Armbinde oder einem Blindenführhund mit weißem Führgeschirr“

- Zu § 9 Abs.2 und § 28 Abs. 2 – Sicherheit auf Schutzwegen gegenüber Schienenfahrzeugen

Für die Sicherheit von Fußgänger:innen ist es sehr wichtig, dass das unbehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn auf Schutzwegen gewährleistet ist, indem sie darauf uneingeschränkt Vorrang gegenüber anderen Verkehrsteilnehmer:innen haben. In Bezug auf Schienenfahrzeuge ist das derzeit gemäß StVO nicht der Fall.

Adaptierungsvorschlag:

In § 9 Abs. 2 Entfernen des Zusatzes „das kein Schienenfahrzeug ist“ an allen Textstellen, die Lenker:innen eines Fahrzeugs dazu verpflichten, vor Schutzwegen bremsbereit zu fahren und eine ungehinderte sichere Querung zu ermöglichen

§ 28 Abs. 2 dahingehend ändern bzw. ergänzen, dass die rechtliche Sicherheit (v.a. bzgl. Haftung) von Personen, denen es nicht möglich ist, das Herannahen eines Schienenfahrzeugs rechtzeitig wahrzunehmen oder die Gleisquerung schnell genug zu verlassen, gewährleistet ist.

- Zu Abschnitt IV B. – Wahrnehmbarkeit von Zeichen zur Verkehrsregelung

Signale zur Verkehrsregelung müssen für alle Fußgänger:innen gleichermaßen wahrnehmbar sein. Die StVO sieht derzeit nur Arm- und Lichtzeichen vor. Beide sind nur für sehende Menschen wahrnehmbar.

Adaptierungsvorschlag:

Ergänzen von Abschnitt B. durch Vorgaben für akustische und taktile Signale zur Regelung des Fußgängerverkehrs sowie deren Bedeutung und Anordnung.

Hinweis: Details sind den einschlägigen Normen bzw. Richtlinien zu entnehmen.

- Zu § 34 – Poller, Verkehrszeichenstehern etc. als visuell zu kennzeichnende Hindernisse

Um Aufprallunfälle zu vermeiden ist es erforderlich, dass Fußgänger:innen etwaige Hindernisse auf für sie bestimmten Verkehrsflächen gut sehen, um sie umgehen zu können.

Adaptierungsvorschlag:

Ergänzung zu § 34, nach der Poller, Verkehrszeichensteher u. dgl. gemäß Stand der Technik kontrastierend markiert werden müssen (horizontale Streifen mit einer Mindesthöhe von insgesamt 24 cm, bestehend aus drei gleich breiten Streifen mit mindestens zwei kontrastierenden Farben, in einer Höhe von 0,80 bis 1,00 m sowie ggf. 1,50 bis 1,60 m über Fußbodenoberkante).

- Zu § 52 Z 17a. – Trennung zwischen Geh- und Radweg

Die Trennung von Geh- und Radweg bzw. die Zuordnung der Verkehrsflächen zu den jeweiligen Verkehrsteilnehmer:innen, die durch das Straßenverkehrszeichen § 52 Z 17b. vermittelt wird, ist für blinde Menschen nicht und für sehbehinderte Menschen unter Umständen sehr schwer erkennbar.

Adaptierungsvorschlag:

Ergänzen einer Vorschrift an geeigneter Stelle – z.B. § 52 Z 17a. – zur taktil wahrnehmbaren Trennung von Geh- und Radwegen am Boden entlang des gesamten Wegverlaufs

Hinweis: Gemischte Geh- und Radwege, wie sie unter Z 17a. lit a) beschrieben sind, werden im Sinne der Sicherheit blinder und sehbehinderter Menschen generell abgelehnt. Wie bei anderen gemischten Verkehrsflächen muss zumindest ein alleine Fußgänger:innen vorbehaltener Bereich definiert und taktil sowie visuell deutlich erkennbar gemacht werden (vgl. auch RVS Arbeitspapier Nr. 27 und ÖNORM V 2102:2018).

- Zu § 60 – Hörbarkeit geräuscharmer Fahrzeuge

Die Hörbarkeit von Fahrzeugen ist für die Sicherheit im Straßenverkehr genauso relevant wie deren Sichtbarkeit. Letztere ist in der StVO durch Vorschriften für die Beleuchtung berücksichtigt, erstere nicht.

Änderungsvorschlag:

Ergänzen einer Bestimmung zur Ausstattung von geräuscharmer Fahrzeuge mit einem AVAS (Acoustic Vehicle Alerting System) gemäß europäischer und internationaler Gesetzgebung

- Zu § 76c. – Sicherheit und Orientierung in Begegnungszonen

In Begegnungszonen ist durch das Konzept der gemeinsamen Nutzung von Verkehrsflächen und die damit einhergehende einheitliche Gestaltung derselben die Orientierung und damit die sichere Mobilität blinder und sehbehinderter Menschen massiv beeinträchtigt. Gewisse Mindestanforderungen müssen gesetzlich verankert werden, um dem entgegenzuwirken (vgl. auch RVS Arbeitspapier Nr. 27 und ÖNORM V 2102:2018).

Adaptierungsvorschlag:

- Ergänzen einer Bestimmung in § 76c., gemäß derer die gesamte Begegnungszone durch einen Bereich zu erschließen ist, der von Fahrzeugen nicht befahren werden darf und sowohl visuell als auch taktil deutlich erkennbar sein muss.
- Ergänzen einer Bestimmung in § 76c., die Leiteinrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen in Begegnungszonen verpflichtend vorsieht
- Zu Begehrbarkeit von Kreisverkehren

Kreisverkehre stellen eine besonders herausfordernde Situation vor allem für blinde Fußgänger:innen dar. Die Berücksichtigung bestimmter Gestaltungskriterien sowie die Ausstattung mit Schutzwegen ist unbedingt erforderlich, um die Orientierung und die sichere Querung im Bereich von Kreisverkehren zu ermöglichen (siehe auch ÖNORM V 2102: 2018).

Adaptierungsvorschlag:

Ergänzung zur verpflichtenden Berücksichtigung von Maßnahmen zum barrierefreien Queren von Kreisverkehren für blinde Menschen



Kontakt

Bei Rückfragen kontaktieren Sie bitte Frau DI Doris Ossberger, Leiterin der Kompetenzstelle für Barrierefreiheit, unter barrierefrei@blindenverband.at