



ÖAR - Dachorganisation der Behindertenverbände Österreichs

Stubenring 2/4, 1010 Wien
Tel: 01 5131533-119
ch.meierschitz@oear.or.at
www.oear.or.at
ZVR-Zahl: 413797266

STELLUNGNAHME

28. Novelle der Straßenverkehrsordnung

GZ: BMVIT-161.003/0001-IV/ST2/2016

Wien, am 03.11.2016

Die ÖAR ist die Interessenvertretung der Menschen mit Behinderungen in Österreich. In ihr sind 75 Mitgliedsorganisationen und damit mehr als 400.000 Menschen mit Behinderungen organisiert. Auf Grund der Vielfalt der Mitgliedsorganisationen verfügt die ÖAR über eine einzigartige Expertise zu allen Fragen, welche Menschen mit Behinderungen betreffen.

Die ÖAR dankt dem BMVIT für die Einladung zur Stellungnahme und erlaubt sich diese wie folgt auszuführen:

Die ÖAR nimmt die 28. Novelle der StVO zum Anlass, um erneut auf einige für Menschen mit Behinderungen problematische Regelungen in der StVO hinzuweisen und deren Änderungen in dieser Novelle vorzusehen.

Zu den einzelnen Bestimmungen

§ 13. Einbiegen, Einfahren und Ausfahren

(1) Nach rechts ist in kurzem, nach links in weitem Bogen einzubiegen.

(2) Auf Kreuzungen ist beim Linkseinbiegen nach dem Einordnen (§ 12) bis unmittelbar vor die Kreuzungsmitte vorzufahren; sobald es der Gegenverkehr zuläßt, ist einzubiegen, wobei am Kreuzungsmittelpunkt links vorbeizufahren ist, sofern sich aus Bodenmarkierungen oder aus Hilfszeichen (§ 41) nichts anderes ergibt.

(2a) Auf Kreuzungen mehrstreifiger Fahrbahnen ist der Fahrstreifen, der vor dem Einbiegen befahren wurde, auch beim Einbiegen zu benützen. Der Lenker eines Fahrzeuges darf den Fahrstreifen wechseln, wenn er sich überzeugt hat, daß dies ohne Gefährdung oder Behinderung anderer Straßenbenützer möglich ist.

(3) Wenn es die Verkehrssicherheit erfordert, hat sich der Lenker beim Einfahren in Häuser oder Grundstücke und beim Ausfahren aus Häusern oder Grundstücken von einer geeigneten Person einweisen zu lassen.

(4) Beim Einbiegen in eine Fahrbahn hat der Lenker eines Fahrzeuges, das kein Schienenfahrzeug ist, einem Fußgänger, der die Fahrbahn bereits betreten hat, das unbehinderte und ungefährdete Überqueren dieser Fahrbahn zu ermöglichen.

Dem § 13 wäre folgender Absatz anzufügen:

(5) Einbiegende Schienenfahrzeuge dürfen nur „rot“-geschaltete Schutzwege queren.

Begründung:

Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkte sind - insbesondere sehbehinderte und blinde Menschen, müssen eine Fahrbahn sicher queren können.

Lenker von Schienenfahrzeugen sind von der Anhaltepflicht vor Schutzwegen ausgenommen (siehe § 9 Abs. 2).

Mobilitätsbehinderte Menschen können oft nicht beim Herannahen eines Schienenfahrzeuges die Gleise schnellst möglich verlassen, um dem Schienenfahrzeug Platz zu machen (siehe § 28 Abs. 2).

Durch eine entsprechende Signalregelung für die Lenker von Schienenfahrzeugen, womit alle Schutzwege, die das Schienenfahrzeug während des Einbiegevorganges überfährt, auf „rot“ geschaltet werden, lässt sich der Einbiegevorgang für Schienenfahrzeuge beschleunigen und gleichzeitig eine wesentliche Steigerung der Sicherheit, vor allem für mobilitätsbehinderte Menschen erzielen.

§ 17 Abs. Abs. 2

(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 vorbeifahren. Ein- oder aussteigende Personen dürfen hierbei weder gefährdet noch behindert werden; wenn es ihre Sicherheit erfordert, ist anzuhalten.

Der Text des Abs. 2 wäre wie folgt zu ersetzen:

**(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 Vorbeifahrverbot an in Haltestellen haltenden öffentlichen Verkehrsmitteln an der Seite, die für das Ein- oder Aussteigen bestimmt ist wird eine klare Regelung getroffen und damit die Sicherheit der ein- und aussteigenden Personen

(insbesondere von Kindern, Senioren, mobilitätsbehinderten Menschen usw.) in
Fahrbahnhaltestellen wesentlich erhöht.

§ 28 Schienenfahrzeuge.

(1) Die Führer von Schienenfahrzeugen sind von der Einhaltung der straßenpolizeilichen Vorschriften insoweit befreit, als die Befolgung dieser Vorschriften wegen der Bindung dieser Fahrzeuge an Gleise nicht möglich ist.

(2) Sofern sich aus den Bestimmungen des § 19 Abs. 2 bis 6 über den Vorrang nichts anderes ergibt, haben beim Herannahen eines Schienenfahrzeuges andere Straßenbenutzer die Gleise jedenfalls so rasch wie möglich zu verlassen, um dem Schienenfahrzeug Platz zu machen; beim Halten auf Gleisen müssen die Lenker während der Betriebszeiten der Schienenfahrzeuge im Fahrzeug verbleiben, um dieser Verpflichtung nachkommen zu können. Unmittelbar vor und unmittelbar nach dem Vorüberfahren eines Schienenfahrzeuges dürfen die Gleise nicht überquert werden. Bodenmarkierungen für das Einordnen der Fahrzeuge vor Kreuzungen sind ungeachtet der Bestimmungen dieses Absatzes zu beachten. Bodenschwellen oder ähnliche bauliche Einrichtungen, die entlang von Gleisen angebracht sind, dürfen nicht überfahren werden.

Der § 28 wäre wie folgt zu ergänzen:

(3) Unvollständige Verkehrslichtsignalanlagen über Gleiskörper müssen für mobilitätseingeschränkte Personen, vor allem für sehbehinderte und blinde Menschen eine Freigabephase haben, während dieser Zeit das Queren des Gleiskörpers gefahrlos möglich ist.

Begründung:

Die derzeitigen unvollständigen Verkehrslichtsignalanlagen über Gleiskörper zeigen für mobilitätsbehinderte, besonders für sehbehinderte und blinde Menschen während der optischen Gelbphase keine sichere Quermöglichkeit an. Da es kein optisches Grünsignal gibt, gibt es auch kein akustisches und taktiler Freigabesignal das anzeigt, wann der Gleiskörper gefahrlos gequert werden kann.

Wird das akustische „Rotsignal“ überhört (weil zu leise oder ausgefallen), gibt es für sehbehinderte und blinde Menschen keine Gegenkontrolle, ob sich ein Schienenfahrzeug nähert. Die Gefahr besteht, dass bei Überhören des „akustischen Rotsignales“ mobilitätsbehinderte, sehbehinderte und blinde Menschen unmittelbar bei Befahren der Querungsstelle durch ein Schienenfahrzeug auf den Gleiskörper treten oder sich auf diesen befinden.

§ 29b „Menschen mit Behinderungen“

Im Interesse von Menschen mit Behinderungen wurden mit dem Verwaltungsgerichtsbarkeits-Anpassungsgesetz (BGBl I Nr. 71/2013) im Behinderteneinstellungsgesetz, im Bundesbehindertengesetz sowie im Sozialentschädigungsrecht im Zuge der Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012 erforderliche verfahrenstechnische Anpassungen dahingehend vorgenommen, dass die Beschwerdefrist abweichend von den Vorschriften des Verwaltungsgerichtsverfahrgesetzes mit sechs Wochen statt mit 4 Wochen normiert wurde und die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes durch einen Senat unter der Mitwirkung einer Vertreterin/eines Vertreters der Interessenvertretung von Menschen mit Behinderungen als fachkundige Laienrichterin/fachkundiger Laienrichter zu erfolgen hat.

Lediglich bei den Verfahren gemäß § 29 b StVO wurde eine entsprechende **Anpassung der verfahrensrechtlichen Bestimmungen** bisher noch nicht vorgenommen. Gefordert wird daher, diese Lücke durch entsprechende verfahrensrechtliche Anpassungen zu schließen, um auch in diesen Verfahren das **erhöhte Rechtsschutzniveau für Menschen mit Behinderungen** zu gewährleisten.

§ 36 Abs. 2 Zeichengebung:

(2) Die Armzeichen und Lichtzeichen sind von den Organen der Straßenaufsicht (Verkehrsposten), und zwar unter Bedachtnahme auf die jeweilige Verkehrslage und nach den Erfordernissen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, zu geben. Lichtzeichen dürfen jedoch auch automatisch oder von Straßenbenützern ausgelöst werden; die mißbräuchliche Auslösung der Lichtzeichen ist verboten.

§36 Abs. 2 ist wie folgt abzuändern bzw. zu ergänzen:

(2) Die Armzeichen und Lichtzeichen sind von den Organen der Straßenaufsicht (Verkehrsposten), und zwar unter Bedachtnahme auf die jeweilige Verkehrslage und nach den Erfordernissen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, zu geben. Lichtzeichen, akustische und taktile Zeichen dürfen jedoch auch automatisch oder von Straßenbenützern ausgelöst werden; die missbräuchliche Auslösung der Lichtzeichen, akustischen und taktilen Zeichen ist verboten.

Begründung:

Vielfach sind Fußgänger der Ansicht, dass durch Drücken der Auslösetaste an der Unterseite eines Anmeldetableaus schneller eine Fußgängergrünphase ausgelöst werden kann.

Das Drücken der Auslösetaste an der Unterseite des Anmeldetableaus einer Verkehrslichtsignalanlage mit akustischen und taktilen Signalen löst aber nur ein akustisches und/oder taktilen Signal bei der nächsten Grünphase für den betreffenden Schutzweg aus.

Das Verbot für die missbräuchliche Auslösung muss für alle Arten von Zeichen gelten.

Die ÖAR ersucht die schon seit langem angeregten Verbesserungen für Menschen mit Behinderungen in die vorliegende Novelle der StVO mit aufzunehmen.

Mit besten Grüßen

Für Präsident Dr. Klaus Voget

Dr.ⁱⁿ Christina Meierschitz