



**Österreichische
Arbeitsgemeinschaft für
Rehabilitation (ÖAR)
Dachorganisation der
Behindertenverbände
Österreichs**

Dr. Christina Meierschitz • DW 119

E-Mail: ch.meierschitz@oear.or.at

**Stellungnahme der
Österreichischen Arbeitsgemeinschaft für Rehabilitation (ÖAR),
Dachorganisation der Behindertenverbände Österreichs,
zum
Entwurf einer 27. Novelle der Straßenverkehrsordnung**

GZ. BMVIT-161.002/0001-IV/ST5/2014

im Folgenden erlaubt sich die ÖAR – Dachorganisation der Behindertenverbände Österreichs mit der Bitte um Berücksichtigung eine Stellungnahme zum Entwurf für die 27. StVO-Novelle abzugeben.

Die Stellungnahme gliedert sich in zwei Teile. Der erste Teil bezieht sich auf seitens des Nationalrats geplante Änderungen, der zweite auf weitere Änderungen, die aus Sicht der ÖAR erforderlich sind, um unter dem Aspekt der Barrierefreiheit Sicherheit im Straßenverkehr für alle VerkehrsteilnehmerInnen zu gewährleisten.

1. Stellungnahme zu seitens des Nationalrats geplanten Änderungen

▪ **Zu Z 2 (§ 24 Abs.1 lit. I)**

Die Ergänzung bezüglich der Leiteinrichtungen wird sinngemäß ausdrücklich begrüßt. Die **Formulierung ist zu optimieren** und könnte etwa lauten wie folgt: „... wenn die Nutzbarkeit von Leiteinrichtungen für Menschen mit Sehbehinderungen bzw. blinde Menschen dadurch beeinträchtigt wird“.

Der Begriff „Behindertenrampen“ ist nicht zeitgemäß und entspricht nicht deren tatsächlicher Funktionalität. Er ist durch einen Ausdruck wie etwa „Rampen zur barrierefreien Erschließung“ zu ersetzen.

▪ **Zu Z 5 (§ 31 Abs. 1)**

Diese Änderung wird sinngemäß ausdrücklich begrüßt. Die **Formulierung ist zu optimieren** und könnte etwa lauten wie folgt: „Leiteinrichtungen für Menschen mit Sehbehinderungen bzw. blinde Menschen“.

▪ **Zu Z 8 (§ 48 Abs. 5)**

Die Ergänzung „der Abstand zwischen dem unteren Rand eines Straßenverkehrszeichens und einer für den Fußgängerverkehr bestimmten Fläche darf bei Anbringung auf einer solchen Fläche nur in

Ausnahmefällen weniger als 2,20 m betragen.“ wird ausdrücklich begrüßt. Optimal wäre allerdings die Festlegung einer **Mindesthöhe von 2,25 m**, um das Lichtraumprofil auch bei temporär etwas höher liegender Fußbodenoberkante z.B. durch Abdeckung von Bodenöffnungen bei Bauarbeiten oder bei Schneelage zu gewährleisten.

Im Sinne einer barrierefreien Nutzung ist eine weitere Ergänzung erforderlich, gemäß derer auf für den Fußgängerverkehr bestimmten Flächen die nutzbare **Wegbreite von 1,20 m nicht unterschritten** bzw. durch Hindernisse wie z.B. Straßenverkehrszeichen verstellt werden darf.

Des Weiteren besteht derzeit noch die Vorschrift, dass Verkehrszeichen nur außerhalb der Fahrbahn hinter der Randlinie – sprich am Gehsteig – aufgestellt werden dürfen. Um die für Fußgängerinnen und Fußgänger erforderliche nutzbare Verkehrsfläche frei zu halten, ist eine Bestimmung erforderlich, gemäß derer **Verkehrszeichen auch auf der Fahrbahn bzw. in der Parkspur** aufgestellt werden können, ohne dass sie ihre Gültigkeit verlieren.

- **Zu Z 11 (§ 76a Abs. 2a)**

Die Ergänzung wird ausdrücklich begrüßt und erfordert keine weiteren Ergänzungen.

2. Ergänzende erforderliche Änderungen

- **Zu § 3 „Vertrauensgrundsatz“**

Derzeit sind als Erkennungsmerkmal von „Menschen mit Sehbehinderung“ der weiße Stock sowie die gelbe Armbinde angeführt. Es wird ersucht, den Begriff „Menschen mit Sehbehinderung“ zu ersetzen durch „blinde Menschen bzw. Menschen mit Sehbehinderungen“.

Des Weiteren wird dringend angeregt, auch das weiße Führgeschirr von Blindenführhunden als Kennzeichnung anzuführen.

Begründung: Personen, die einen Blindenführhund haben, nutzen oft nicht gleichzeitig einen Taststock. Wenn sie – wie viele Personen, die einen Taststock nutzen und damit ausreichend erkennbar wären, auch – nicht zusätzlich eine gelbe Armbinde. Um dennoch eindeutig als blinde bzw. sehbehinderte Person erkennbar zu sein und damit unter den Vertrauensgrundsatz zu fallen, wäre diese Ergänzung daher wichtig.

- **Zu § 9 „Verhalten bei Bodenmarkierungen“**

Der Text ist unter Abs. 2 dahingehend zu ändern, dass auch Lenkerinnen und Lenker eines **Schienenfahrzeugs** dazu verpflichtet sind, Fußgängern, die sich auf einem **Schutzweg** befinden oder diesen erkennbar benützen wollen, das unbehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen.

Begründung: Besonders Menschen mit Seh- oder Gehbeeinträchtigungen müssen im Bereich von Schutzwegen die Sicherheit haben, dass die Lenkerinnen und Lenker aller Fahrzeuge ein ungefährdetes Überqueren zu ermöglichen haben. Zudem sind sich die meisten Fußgänger (vor allem auch ältere Menschen und Kinder) des Vorrangs von Schienenfahrzeugen auf Schutzwegen nicht bewusst, was ihre Sicherheit massiv beeinträchtigt. Zu einer verschärften Situation kommt es zudem im Bereich geregelter Schutzwege, bei denen einbiegende Schienenfahrzeuge trotz Freigabesignal für Fußgängerinnen und Fußgänger nicht vor dem Schutzweg halten müssen.

In Verbindung damit ist **§ 28 Abs. 2** ebenfalls dahingehend zu überprüfen und zu 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 § 17 „Vorbeifahren“**

Der Text ist unter Abs. 2 dahingehend zu ändern, dass das **Vorbeifahren an einem in einer Haltestelle stehenden Schienenfahrzeug oder einem Omnibus** des Schienenersatzverkehrs oder des Kraftfahrlinienverkehrs auf der Seite, die für das Ein- oder Aussteigen bestimmt ist, generell für alle Fahrzeuge **verboten** wird.

Begründung: Die Einzelentscheidung „wenn es die Sicherheit erfordert, ist anzuhalten“ durch die Fahrzeuglenkerin/den Fahrzeuglenker gewährleistet in der Praxis keine ausreichende Sicherheit für ein- und aussteigende Personen – besonders, wenn diese in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind. Hinzu kommt, dass es je nach Verkehrssituation der Fahrzeuglenkerin/dem Fahrzeuglenker nicht immer verlässlich sehen kann, ob gerade jemand aussteigen oder einsteigen möchte. Des Weiteren können insbesondere geräuscharme Fahrzeuge wie Fahrräder oder Elektrofahrzeuge von den ein- bzw. aussteigenden Personen oft nicht ausreichend wahrgenommen werden, um ein rechtzeitiges Ausweichen ihrerseits zu ermöglichen.

▪ **Zu § 24 (1) c) „Halte- und Parkverbote“**

Sichtbeziehungen im Kreuzungsbereich werden derzeit durch ein Halte- und Parkverbot vor Kreuzungen in einem Abstand von 5 m sichergestellt. Um die Sicherheit beim Queren durch Fußgängerinnen und Fußgänger zu verbessern, ist eine **Ausweitung des Halte- und Parkverbotes vor Kreuzungen** auf 10 m erforderlich.

▪ **Zu § 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 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetzes mit sechs 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.

▪ **Zu § 34 „Ausstattung der Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs“**

Im Sinne der Nutzungssicherheit ist eine Ergänzung erforderlich, gemäß derer auf der für den Fußgängerverkehr bestimmten Flächen **Hindernisse** wie Verkehrszeichensteher, Poller etc. **visuell kontrastierend zu markieren** sind. Diese Markierung ist in Form von horizontalen 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 auszuführen.

Begründung: Hindernisse, die nicht höher als 80-100 cm sind, sind auch zu markieren.

▪ **Zu § 38 „Bedeutung der Lichtzeichen“**

Im Sinne der Gleichbehandlung von Menschen mit Behinderungen (siehe auch Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz) ist die **Ausführung von allen Fußgängerampeln gemäß dem Mehrsinneprinzip** durch akustische sowie taktile (Vibration) Signale vorzuschreiben.

Hinweis: Details können den einschlägigen Normen bzw. Richtlinien entnommen oder bei Bedarf von der ÖAR zur Verfügung gestellt werden.

▪ **Zu § 52 a) „Verbots- und Beschränkungszeichen“**

Es ist die Beschreibung einer zusätzlich vorzusehenden **Abschränkung** zu ergänzen, die auch blinden und hochgradig sehbehinderten Menschen das Erkennen der für Fußgängerinnen und Fußgänger nicht zu betretenden Bereiche ermöglicht.

Hinweis: Details können den einschlägigen Normen bzw. Richtlinien entnommen oder bei Bedarf von der ÖAR zur Verfügung gestellt werden.

▪ **Zu § 55 „Bodenmarkierungen auf der Straße“**

Die **Beschreibung von taktilen Bodenleitsystemen** („Leiteinrichtungen für Menschen mit Sehbehinderung“ wie in § 31 erwähnt) ist zu ergänzen.

Hinweis: Details können den einschlägigen Normen bzw. Richtlinien entnommen oder bei Bedarf von der ÖAR zur Verfügung gestellt werden.

▪ **Zu § 24 und § 55 zur Kennzeichnung von Halte- und Parkverboten mittels Bodenmarkierungen**

Es ist zu ergänzen, dass die beschriebene Markierung in Form einer **gelben Linie** bei Vorhandensein eines Randsteins auf jeden Fall **direkt am Randstein** entlang dessen Kante (Abstand zur Kante max. 1 cm) anzubringen ist.

Begründung: Die Markierung mit einem größeren Abstand zur Randsteinkante stellt vor allem für Menschen mit Sehbehinderungen ein Problem dar und bringt eine erhöhte Stolpergefahr mit sich, da erstens die gelbe Linie das Vorhandensein einer Stufe/Gehsteigkante impliziert, die sich direkt dort nicht befindet, und zweitens die tatsächliche Stufe/Gehsteigkante durch die fehlende Markierung nicht erkannt und in dem Kontext auch nicht mehr erwartet wird.

▪ **Zu Trennung von Fuß- und Radwegen**

An geeigneter Stelle (z.B. § 52 Z 17a „Geh- und Radwege“) ist eine Bestimmung zu ergänzen, die die **taktil wahrnehmbare Trennung von Fuß- und Radwegen** vorschreibt.

Begründung: Ist die Trennung zwischen Fuß- und Radweg nicht taktil wahrnehmbar, so ist die Gefahr eines unbeabsichtigten Betretens von Radwegen durch blinde oder hochgradig sehbehinderte Menschen sehr hoch. Gemischte Geh- und Radwege, wie sie unter Z 17a lit a beschrieben sind, werden im Sinne der Sicherheit blinder und sehbehinderter Menschen generell abgelehnt, da wie bei anderen gemeinsam genutzten Verkehrsflächen zumindest ein alleine für Fußgängerinnen und Fußgänger zu nutzender Bereich zu definieren und taktil sowie visuell deutlich erkennbar zu machen ist.

▪ **Zu § 76c „Begegnungszonen“**

Es ist bei Gleichberechtigung der restlichen Verkehrsteilnehmer ein **Vorrang für Fußgängerinnen und Fußgänger** festzulegen.

Des Weiteren ist eine Bestimmung zu ergänzen, gemäß derer in der gesamten Begegnungszone ein **Bereich** zu definieren ist, der **ausschließlich Fußgängerinnen und Fußgängern vorbehalten** ist und der sowohl visuell als auch taktil deutlich erkennbar sein muss.

Außerdem sind Bestimmungen zur **Ausführung taktiler Bodenleitsysteme** zu ergänzen.

Hinweis: Details und Begründungen finden sich im Positionspapier des KMS (Komitee für Mobilität sehbeeinträchtigter Menschen Österreichs) zum Thema Begegnungszonen in der Anlage.

▪ **Zu § 93 (3) „Pflichten der Anrainer“**

Die Anrainerinnen und Anrainer sind verpflichtet, den Gehsteig angrenzend ihrer Liegenschaft bei Schnee und Glätte gefahrlos benutzbar zu halten. Gemäß § 93 Abs. 3 StVO dürfen Fußgängerinnen und Fußgänger nicht gefährdet oder behindert werden. Wenn nötig, sind die gefährdeten Stellen abzuschränken oder sonst in geeigneter Weise zu kennzeichnen.

Aus dieser gesetzlichen Vorschrift hat sich die gängige Praxis des Aufstellens von Warnstangen vor Dachlawinen quer über den Gehsteig genau auf dem Streifen, der schneefrei gehalten wird, entwickelt. Dies stellt vor allem für Menschen mit Gehbehinderungen, blinde Menschen und Personen, die einen Kinderwagen schieben, eine massive Barriere und Gefahrenquelle dar.

Es ist richtig und wichtig, den Gehsteig gefahrlos nutzbar zu halten. Das **Warnen vor Dachlawinen kann nur im Härtefall durch eine Sperrung** der Fläche erfolgen, denn nur dann ist die Warnung auch für Menschen, die vom Vertrauensgrundsatz ausgenommen sind, verständlich.

▪ **Zu barrierefreier Querung für Fußgängerinnen und Fußgänger im Bereich von Kreisverkehren**

An geeigneter Stelle ist auf erforderliche Maßnahmen, die das **barrierefreie Queren von Kreisverkehren für blinde Menschen** ermöglichen, hinzuweisen.

Hinweis: Details und Begründungen finden sich im Positionspapier des KMS (Komitee für Mobilität sehbeeinträchtigter Menschen Österreichs) zum Thema Kreisverkehre in der Anlage.

▪ **Zu Hörbarkeit von Fahrzeugen**

Analog zur in § 60 Abs. 3, in dem die Vorschriften zur Beleuchtung von Fahrzeugen geregelt ist, um deren visuelle Erkennbarkeit zu gewährleisten, sind im Einklang mit der europäischen bzw. internationalen Gesetzgebung **Bestimmungen** zu ergänzen, die die ebenso gute und verlässliche **akustische Wahrnehmbarkeit von Fahrzeugen** gewährleisten.

Mit freundlichen Grüßen,

Mag.a Eringard Kaufmann

DI Doris Ossberger

für die ÖAR

2 Anlagen:

1. KMS Positionspapier_Begegnungszonen_20150331
2. KMS Positionspapier_Kreisverkehre_20150331