

Rechtsabbiegen bei Rot

Stellungnahme des Gremiums für Mobilität und Infrastruktur (GMI)

Bezugnehmend auf die im Regierungsprogramm 2017-2022 der österreichischen Bundesregierung festgehaltenen Bestrebungen, vorbereitende Maßnahmen in Form eines Pilotversuchs zu treffen, um die Möglichkeit des Rechtsabbiegens bei Rot in der österreichischen Gesetzgebung zu verankern, sieht sich das Gremium für Mobilität und Infrastruktur (GMI) veranlasst, den Standpunkt des Blinden- und Sehbehindertenverbandes Österreich (BSVÖ) in seiner Eigenschaft als Selbsthilfeorganisation zur Interessenvertretung blinder und sehbehinderter Menschen zu dem Thema darzulegen.

Die Ausführungen beziehen sich auf folgenden **Auszug aus dem Regierungsprogramm:**

„Verkehrsflussoptimierung mit dem Ziel höherer Sicherheit und ökoeffizienterer Nutzung der Infrastruktur [...]

- Modellversuch zur Beschleunigung des Verkehrsflusses im Kreuzungsbereich: Durchführung und wissenschaftliche Evaluierung eines Pilotversuches zum Thema „Rechts abbiegen bei Rot“ nach internationalem Vorbild“

Ohne Verkehrssicherheit keine Inklusion

Einleitend ist festzuhalten, dass für blinde und sehbehinderte Menschen die Sicherheit im Straßenverkehr von essentieller Bedeutung ist, um der Forderung der UN Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen nach gleichberechtigter gesellschaftlicher Teilhabe (Inklusion) nachzukommen, da für sie das zu Fuß Gehen (gemeinsam mit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel) die einzige Möglichkeit einer selbstständigen Fortbewegung ist. Dabei stellt die Ausstattung mit barrierefrei ausgeführten Verkehrslichtsignalanlagen (d.h. visuelles, akustisches und taktiles Signal bei Fußgängerampeln gemäß dem Mehrsinne-Prinzip) die einzige Form der Verkehrsregelung dar, um blinden und sehbehinderten Fußgängern ein einigermaßen sicheres Überqueren von Fahrbahnen zu ermöglichen.

Ohne Verlass auf Ampelsignale keine Verkehrssicherheit

Die wichtigste Voraussetzung, um diese Sicherheit zu gewährleisten ist es, eindeutige und verlässliche Signale zur Verfügung zu stellen. Das bedeutet, dass ein Freigabesignal (visuelles Grün, akustisches schnelles Klopfen, taktiles Vibrieren) nur dann abgegeben wird, wenn Fußgängerinnen und Fußgänger sich darauf verlassen können, dass währenddessen der Übergang tatsächlich frei und ein gefahrloses Überqueren der Fahrbahn möglich ist. Blinde und sehbehinderte Fußgängerinnen und Fußgänger 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. Die akustische Orientierung anhand von Fahrzeuggeräuschen ist gerade in einer Situation, in der sich die Fahrzeuge nur langsam fortbewegen und daher die Geräuschkentwicklung gering ist, besonders schwierig. Der zunehmende Anteil an geräuscharmen Elektro- und Hybridfahrzeugen verstärkt diese Problematik.

Ohne eindeutiges „Grün“ kein Verlass auf Ampelsignale

Im Fall einer Kreuzung, bei der das Rechtsabbiegen bei Rot erlaubt ist, ist diese Voraussetzung nicht mehr gegeben: Während die Ampel Fußgängerinnen und Fußgängern „Grün“ signalisiert, ist es jederzeit möglich, dass ein Fahrzeug den Schutzweg befährt und damit ein massives Sicherheitsrisiko darstellt – vor allem für jene, die es nur schwer oder gar nicht rechtzeitig wahrnehmen können.

Aus Sicht der Fahrzeuglenkerinnen und –lenker 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.

Ohne eindeutiges „Rot“ kein eindeutiges „Grün“

Dass die Regelung, wie wir vermuten, jener bei einer Stopp-Tafel entsprechen würde, sorgt angesichts der Erfahrungen u.a. mit Stopp-Tafeln in der Praxis keinesfalls für eine Entschärfung der Situation:

Auch wenn das Überfahren von Stopp-Tafeln strafbar ist, am Schutzweg Fußgängerinnen und Fußgänger Vorrang haben und blinde und sehbehinderte Menschen in der Straßenverkehrsordnung vom Vertrauensgrundsatz ausgenommen sind, ist es in der Praxis an der Tagesordnung, dass Stopp-Tafeln genauso wie vor dem Schutzweg wartende Personen ignoriert und blinde bzw. sehbehinderte Menschen übersehen werden. Ein absolutes Fahrverbot, wie es durch eine rote Ampel signalisiert wird, ist im Gegensatz dazu deutlich wirkungsvoller und führt nur in den seltensten Fällen dazu, dass Fußgängerinnen und Fußgänger der Willkür und individuellen Aufmerksamkeit, Vorsicht und Rücksichtnahme verschiedener Fahrzeuglenkerinnen und -lenker ausgeliefert sind.

Auch bereits in Österreich umgesetzte Lösungen, die ein Rechtsabbiegen bei Rot indirekt möglich machen, indem die Abbiegespur in Form einer eigenen durch eine Schutzinsel getrennte Fahrbahn ohne ampelgeregelte Querung ausgeführt wird, sind alles andere als wünschenswert. Sie resultieren darin, dass ein Teil der Fahrbahnquerung komplett ungesichert ist. Zusätzlich ist in diesem Teil auch während der Freiphase für Fußgängerinnen und Fußgänger im restlichen Teil der Querung damit zu rechnen, dass sich durch die rege Nutzung der eigenen Fahrbahn die Möglichkeit zu queren durch Fahrzeuge nur vergleichsweise selten ergibt.

Fazit: Klares „Nein“ zum Rechtsabbiegen bei Rot – für die Sicherheit aller

Angesichts dieser Fakten steht die Absicht, das Rechtsabbiegen bei Rot zu ermöglichen, in direktem Widerspruch zum „Ziel höherer Sicherheit“, mit dem die Maßnahme im Regierungsprogramm unter anderem begründet wird. Die Umsetzung weiter zu verfolgen ist daher im Sinne aller schwächeren Verkehrsteilnehmenden (z.B. Kinder, ältere Menschen) und insbesondere blinder und sehbehinderter Menschen entschieden abzulehnen.

Selbstverständlich steht das GMI des BSVÖ bei Bedarf gerne zur Erläuterung seiner Position zur Verfügung.

Kontakt:

DI Doris Ossberger
Koordinatorin des GMI

BSVÖ Dachorganisation
Hietzinger Kai 85/DG
1130 Wien

+43 1 982 75 84-203

+43 664 88 65 87 33

barrierefrei@blindenverband.at

www.blindenverband.at

Wien, am 20.03.2018

Gremium für Mobilität und Infrastruktur, BSVÖ