

STELLUNGNAHME

Zur 30. Novelle der Straßenverkehrsordnung

GZ.: GZ. BMVIT-161.005/0001-IV/ST2/2018

Wien, am 17.09.2018

Der Österreichische Behindertenrat ist die Interessenvertretung der 1,3 Mio. Menschen mit Behinderungen in Österreich. In ihm sind 80 Mitgliedsorganisationen organisiert. Auf Grund der Vielfalt der Mitgliedsorganisationen verfügt der Österreichische Behindertenrat über eine einzigartige Expertise zu allen Fragen, welche Menschen mit Behinderungen betreffen.

Der Österreichische Behindertenrat dankt dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie für die Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme und erlaubt sich diese wie folgt auszuführen:

Mit der vorliegenden Novelle sollen die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, damit Versuche bezüglich „Rechtsabbiegen bei Rot“ an geregelten Kreuzungen durchgeführt werden können.

Der Österreichische Behindertenrat weist mit äußerstem Nachdruck darauf hin, dass damit nicht nur die Sicherheit von Kindern oder älteren Menschen massiv gefährdet werden könnte, sondern es stellt diese Aufweichung der bei uns

üblichen Ampelregelungen vor allem auch Menschen mit Behinderungen vor besondere Herausforderungen.

Blinde und sehbeeinträchtigte Menschen, Menschen im Rollstuhl oder auch Menschen mit Lernschwierigkeiten müssen sich darauf verlassen können, dass die Querung einer Kreuzung mit einer Ampelanlage bei „Grün“ „ein gefahrloses auf die Straße treten können“ bedeutet.

Ein Abgehen von der Regel bei „Rot“ bleib stehen, bei „Grün kannst du gehen“, kann für Menschen mit Lernschwierigkeiten oder auch älteren Personen sehr verwirrend sein und könnte sogar zu unvorhersehbaren Reaktionen führen.

Vor allem für blinde und sehbeeinträchtigte Personen ist es von größter Wichtigkeit, sich auf die akustischen Ampelsignale verlassen zu können.

Abgesehen vom größeren Gefahrenpotential, würde ein in die Kreuzung einfahrendes Fahrzeug sehr viele blinde Menschen, die sich im Wesentlichen auf ihr Gehör verlassen müssen, enorm verunsichern – dazumal Hybrid- oder Elektrofahrzeuge kaum mehr hörbar sind - und könnte in manchen Fällen sogar eine selbständige Mobilität verunmöglichen.

Dadurch widerspricht diese Regelung eindeutig der UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, die die Bundesregierung dazu verpflichtet, Menschen mit Behinderungen ein selbstbestimmtes Leben inmitten der Gesellschaft zu gewähren und Barrieren weitgehendst abzubauen.

Auch wenn sich die Möglichkeit, bei roter Ampel rechts abzubiegen, in vielen Ländern, im Sinne der Erhöhung der **Verkehrsflüssigkeit** bewährt hat, ist jedenfalls wissenschaftlich zu prüfen, wie sich die Änderung von lange bestehenden Regeln – deren Einhaltung im Sinne der **Verkehrssicherheit** von enormer Wichtigkeit ist – auf die Sicherheit und das Verhalten aller Verkehrsteilnehmer im Zusammenhang mit Menschen mit Behinderungen auswirken wird. Auf keinen Fall darf die Verkehrssicherheit der Verkehrsflüssigkeit geopfert werden.

Der Österreichische Behindertenrat bemerkt mit Besorgnis, dass die Forderung nach Schnelligkeit und Effizienz, als oberstes Ziel in unserer jetzt schon so schnelllebigen Gesellschaft, noch verstärkt bewirkt wird, dass viele Menschen mit Behinderungen nicht mehr „mitkönnen“ und damit noch mehr unter Druck geraten beziehungsweise immer weiter an den Rand der Gesellschaft gedrängt werden.

Der Österreichische Behindertenrat ersucht, zur Wahrung der Sicherheit und Gesundheit von Menschen mit Behinderungen, bereits bei der Planung dieser Änderungen einbezogen zu werden, um wesentliche Aspekte frühzeitig einbringen zu können.

Weitere Anregungen zur Novellierung der StVO

Der Österreichische Behindertenrat nimmt dieses Begutachtungsverfahren zum Anlass, ergänzende Änderungen zur Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen einzubringen. Der Österreichische Behindertenrat ersucht die schon seit langem angeregten Verbesserungen für Menschen mit Behinderungen in die vorliegende Novelle der StVO mit aufzunehmen.

§ 3 Abs. 1 StVO

Als weiteres Erkennungsmerkmal für Menschen mit Behinderungen ersucht der Österreichische Behindertenrat auch das weiße Führgeschirr von Blindenführhunden ins Gesetz aufzunehmen.

Der Abs. 1 StVO soll daher lauten:

*„1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme; dessen ungeachtet darf jeder Straßenbenützer vertrauen, dass andere Personen die für die Benützung der Straße maßgeblichen Rechtsvorschriften befolgen, außer er müsste annehmen, dass es sich um Kinder, Menschen mit Sehbehinderung mit weißem Stock, gelber Armbinde oder **mit einem Blindenführhund mit weißem Führgeschirr**, Menschen mit offensichtlicher körperlicher Beeinträchtigung oder um Personen handelt, aus deren augenfälligem Gehaben geschlossen werden muss, dass sie unfähig sind, die Gefahren des Straßenverkehrs einzusehen oder sich dieser Einsicht gemäß zu verhalten.“*

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 StVO

(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.

§ 24 (1) c) StVO

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.

§ 28 StVO

(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 Querungsmöglichkeit an. Da es kein optisches Grünsignal gibt, gibt es auch kein akustisches und taktilen 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.

§ 38 StVO

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

Ad § 48 Abs. 5 StVO

Der Österreichische Behindertenrat ersucht um folgende Ergänzung des § 48 Abs. 5 StVO

„Straßenverkehrszeichen, die in den Lichtraum der Fußgänger hineinragen, insbesondere mobile Straßenverkehrszeichen, dürfen nicht scharfkantig sein um Verletzungen zu vermeiden und sind entsprechend taktil zu kennzeichnen, um ein Unterlaufen durch blinde oder sehbehinderte Menschen zu vermeiden.“

Begründung

An unter 2,50 m montierten Straßenverkehrszeichen, vor allem mobilen scharfkantigen Straßenverkehrszeichen auf Gehsteigen und im Bereich von Fahrbahnquerungen, besteht derzeit eine erhebliche Verletzungsgefahr für sehbehinderte und vor allem blinde Menschen.

Verfahrensrechtliche Anpassungen

Darüber hinaus weist der Österreichische Behindertenrat erneut auf das Erfordernis von verfahrensrechtlichen Anpassungen bei den Beschwerdeverfahren wegen Ausstellung eines § 29 b StVO-Ausweises hin.

Im Interesse von Menschen mit Behinderungen wurden mit dem Verwaltungsgerichtsbarkeits-Anpassungsgesetz (BGBl I Nr. 71/2013) im Behinderteneinstellungsgesetz, im Bundesbehindertengesetz und im Sozialentschädigungsrecht im Zuge der Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012 erforderliche verfahrensrechtliche 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 Mitwirkung einer Vertreterin/eines Vertreters einer Interessenvertretung der Menschen mit Behinderung 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.“

Im Übrigen unterstützt der Österreichische Behindertenrat die zu dieser Novelle ebenfalls eingebrachte Stellungnahme des Blinden und Sehbehindertenverband Österreich vollinhaltlich.

Mit besten Grüßen

Für Präsident Herbert Pichler

Dr.in Christina Meierschitz