

Vom Rücksichtnahmegebot zur Begegnungszone

Verkehrsberuhigung seit der 23. StVO Novelle

Mag. Martin Hoffer,
ÖAMTC-Rechtsdienste



ZVÖ-Fachtagung, 13. November 2014

Vorwort: Schilderwald – was nun?





ÖAMTC-“Muster-Abholzungen“ in Hallein und Eisenstadt, Besuch in Drachten (NL)

- Maut & Vignette
- Wetter
- Tanken
- Parken
- Telematik
- Sicherheit
- Verkehrsplanung

Routenplaner

Von:

Nach:

Suchen

So funktioniert's

Spritpreise

Infotafeln

Zu viele Verkehrsschilder



Hallein lichtet den Schilderwald

Halleins Autofahrer sahen für eine Woche gelb. Fünf Tage lang wurden 327 vermeintlich überflüssige Verkehrszeichen verhüllt. Experten des ÖAMTC, der Stadt und der Polizei haben eine Woche lang die Verkehrssituation beobachtet.

Der Pilotversuch wurde zum vollen Erfolg

“301 Schilder können bereits in den kommenden Tagen entfernt werden“, erklärt der Direktor des ÖAMTC-Salzburg, Erich Lobensommer. Das sind rund 30 Prozent aller vorhandenen Schilder. Heute, Montag, “holzen” Vertreter der Stadt und des ÖAMTC die ersten unnötigen Schilder ab.

Links zum Thema

Stadtgemeinde Hallein

Willkommen | Registrieren | Hilfe | Login

STARTSEITE > ÖSTERREICH > ÖAMTC sucht überflüssige Verkehrszeichen

18.06.2007, 13:00

NACHRICHTEN

Österreich

Welt

Wirtschaft

Sport

Steil

Wissen

Wetter

VIDEOS

STARS & SOCIETY

Lifestyle

Musik

Kino

FAMILIE

TV-Programm

Haustiere

Kochrezepte

Bauen & Wohnen

GESUND & FIT

Horoskop

Reisen & Urlaub

AUTO & MOTORRAD

DIGITAL

SPIELE

Spiele-Tests

COMMUNITY

SCHILDERWALD

ÖAMTC sucht überflüssige Verkehrszeichen



Dass sich im Schilderwald des Straßenverkehrs so manches überflüssige Verkehrszeichen befindet, soll eine Aktion des ÖAMTC und der Stadtgemeinde Eisenstadt zeigen: Im Rahmen der Initiative “(K)ein Schild” werden nächste Woche rund 400 Verkehrsschilder in der Landeshauptstadt verhüllt. Nach einer Evaluierung sollen Schilder, die sich tatsächlich als unnötig erweisen, im Sommer abmontiert werden.

5

Austrian Automobileclub ÖAMTC wants radical rethinking of planning process

According to a survey conducted by 15 European automobile clubs, road users in Europe are extremely dissatisfied with the quality of road signs. There are three main points of criticism: the excessive number of road signs; the fact that some road signs are contradictory or incomprehensible; and the fact that the purpose of certain road signs is not at all clear.

This dissatisfaction has a direct knock-on effect on road safety. An excessive number of road signs, especially if they are difficult to recognise, contradictory or simply unclear, causes stress and aggression in motorists. As a result important hazard or warning signs are sometimes overlooked or simply ignored, which in turn significantly increases the risk of accidents.

Improvements in public areas

For these reasons we would like to show the general public in Austria that a radical rethinking of the planning process in which every political sector and outside experts can lead to quality improvements in public areas – and that space and money can also be saved. So for the ÖAMTC the invitation extended to journalists to come to Drachten and its surrounding area in April is a first step towards a proactive approach to the issue of road signs and towards publicising the Shared Space concept in Austria.

Criticism

Optimum road sign systems are a mainstay of the objective defined by the Austrian Road Safety Programme and the European Union to halve the number of road fatalities by 2010. Shared Space goes one step further still. The concept's emphasis is not on reducing the number of road signs but on addressing people's requirements with regard to quality of life, communication and safety. For many years now the ÖAMTC has criticised the fact that in Austria so-called traffic calm-

ing measures still essentially amount to putting up 30 km/h speed limits. And accident black spots are made 'safer' primarily by putting up road hazard signs, often with the opposite effect.

Expert team presents mid-term review after two years of 'Shared Space'

Two years ago in 2004 the European Shared Space Project was started. With two more years to come it is time for a mid-term evaluation: how are things in the seven partner projects? And what results have in the meantime been achieved at a transnational level? In these past few weeks project manager Rob Duvergt representing the Lead Partner and day-to-day manager Lydia Terpieta visited the local Shared Space projects to make a mid-term evaluation of the projects together with the project partners. In preparation of this the members of the expert team met at the beginning of March for their mid-term review of the substantive progress of the Shared Space Project and of the respective contributions of the separate projects.

The object of the expert meeting was to agree on a checklist by means of which the projects can be assessed as to their Shared Space quality so far. In this list the emphasis is not so much on hard facts such as planning, finance and the handing in (or failure to do so) of required reports. The experts were particularly interested in assessing the projects on aspects such as 'involvement of the audience', 'an integrated approach' and 'participation'. For that reason they worked in the morning session on a checklist that will enable the partners to assess their projects on these criteria. In the afternoon session the experts using this very same checklist gave their opinion of the substantive progress of each project. During the visits to the projects the Lead Partner used this 'assessment', which is only impressionistic since the experts are not fully informed of all the ups and downs of the projects, as a discussion paper and a starting point to get to a more factual mid-term evaluation together with the partner.

Roman Mischak
ÖAMTC Verkehrsclub, Austria

Ben Havel on the left and Roman Mischak observing movement through this Shared Space junction.

Shared Space und Begegnungszonen

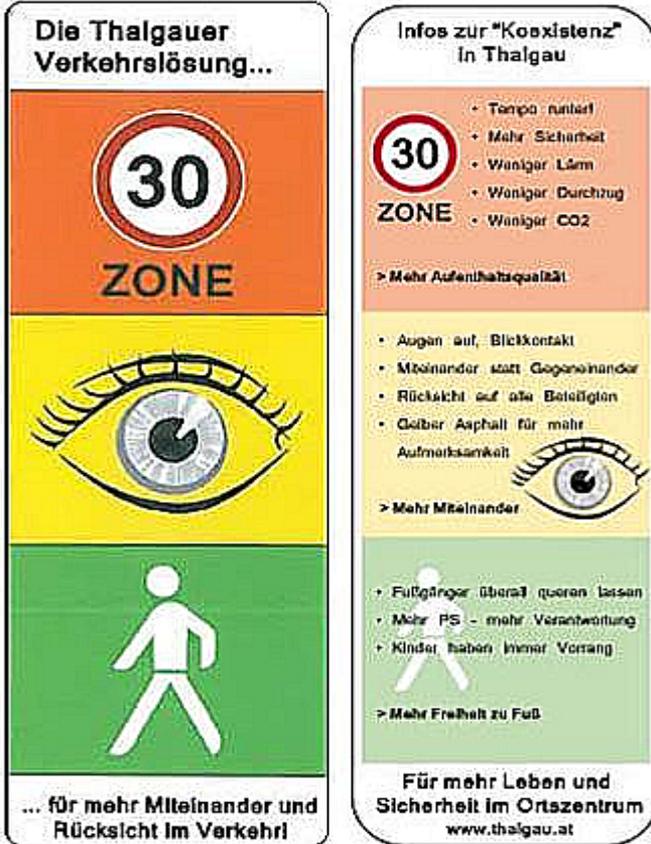
- Die **Idee** trifft alle Nutzer gleich - vom Lkw-Fahrer bis zum Fußgänger. Statt seiner Fortbewegungsart steht nun der Mensch selbst im Mittelpunkt.

(Fritz Menzl, Verkehrspsychologe, Die Presse, 3.2.2008)

- Die **Chancen** liegen in intensiver zielgerichteter Kommunikation, dem Abbau von geistigen, physischen, kulturellen und ideologischen Grenzen.
- Die **Risiken** liegen in erster Linie im Wegfall traditioneller Funktionszuweisungen und konkreter Verhaltensnormen und (weitgehend) auch deren Sanktionen.

Raum gemeinsam nutzen, Ansprüche aufgeben

- „Sicherheit durch Verunsicherung“
- Auflösung von Besitzständen
- Jeder hat Verantwortung für das Ganze zu übernehmen
- Rückeroberung der Straße für Nichtverkehrszwecke.



Die Thalgauer Verkehrslösung...

30
ZONE

Infos zur "Koexistenz" in Thalgau

- Tempo runter
- Mehr Sicherheit
- Weniger Lärm
- Weniger Durchzug
- Weniger CO₂

> Mehr Aufenthaltsqualität

- Augen auf, Blickkontakt
- Miteinander statt Gegeneinander
- Rücksicht auf alle Beteiligten
- Gelber Asphalt für mehr Aufmerksamkeit

> Mehr Miteinander

- Fußgänger überall queren lassen
- Mehr PS - mehr Verantwortung
- Kinder haben immer Vorrang

> Mehr Freiheit zu Fuß

Für mehr Leben und Sicherheit im Ortszentrum
www.thalgau.at



Regelbewusstsein ohne Vorschriften?

- „Masse als Instrument sozialer Steuerung und Kontrolle“
- Das Funktionieren eines weitgehend vorschriftsfreien Raumes hängt vom Funktionieren einer sozialen Kontrolle und Verantwortung ab
- Voraussetzung: Einigkeit über Nutzungsziele und Verhaltensnormen
- Einen gemeinsam genutzten Raum kann man nicht von oben planen und anordnen.



Neuer Verkehrsraum – neue Kommunikation

- Kampf um Einstimmigkeit, nicht bloße Mehrheitsentscheidung
- Überzeugen, nicht überreden oder
- Sonst drohen Ignorieren oder Torpedieren durch Ungehorsam
- Frage nach Haltbarkeit des Konsenses.

Gemeinsam genutzter Raum in ländlichen Gemeinden

contra

Anonymität der Großstadt

- Konsens eher im ländlichen Raum oder klar abgegrenzten urbanen Bereichen mit homogenem Nutzerprofil (zB Gleinstätten, Graz-Unibereich)
- Anonymität der Großstadt eher ein Hindernis
- Daher in Städten: eher gemäßigte Formen mit klaren Regeln



Straße – „neu“ nutzen?

- Ist ohne Regeln im öffentlichen Raum auszukommen überhaupt neu?
 - > Entspricht uralten Lebensformen im ländlichen und auch im urbanen Raum
- die „Kultivierung“ des ländlichen Raumes
 - > durch „Stadtflüchtige“
- Andererseits:
Neues „Grätzelnbewusstsein“ in den Städten.
 - > Auch durch „Rückkehrer“ aus dem „Zweitwohnsitz“...

Beispiele für „geregeltes“ Miteinander „alt“ (vor der 23. StVO Nov)

- § 76a: Fußgängerzonen mit zeitlich und persönlich begrenzten Ausnahmen, Nutzungskonflikte durchaus die Regel, v.a. wegen „Sperrstunde“
- § 76b: Wohnstraßen, in denen Fußgänger zwar Vorrang haben, aber zB den Fahrzeugverkehr nicht mutwillig behindern dürfen (Was ist „mutwillig“?)
- § 68 Abs 1: Gemischte Geh- und Radwege, auf denen sich zwar Radfahrer so verhalten müssen, dass Fußgänger nicht gefährdet werden, dem aber keine Verhaltensregeln für Fußgänger gegenüber stehen
- § 78: Selbst auf Gehsteigen gelten Vorschriften zum Schutz anderer Fußgänger: So ist es etwa ausdrücklich verboten, den Fußgängerverkehr durch ... Verstellen des Weges ... durch das Mitführen von Tieren oder durch unbegründetes Stehenbleiben zu behindern
- § 29a: Dass Kinder einen „unsichtbaren Schutzweg“ haben, ist vielen leider genauso wenig geläufig wie das Schritttempo-Gebot bei Straßenbahnhaltstellen



„Geregeltes“ Miteinander österreichisches StPolG 1947

historische Wurzeln im Straßenpolizeigesetz
StPolG 1947, BGBl. 13/1947 vom 25. März 1947,
In Kraft mit 24. April (30 Tage nach Kundmachung),
Außer Krafttreten 31.12.1960

§ 7. Verhalten im Straßenverkehr.

Auf der Straße ist jedermann verpflichtet, Rücksicht auf den Straßenverkehr zu nehmen und die zur Wahrung der Ordnung, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs erforderliche Vorsicht und Aufmerksamkeit anzuwenden.



„Geregeltes“ Miteinander deutsche StVO

§ 1 StVO

1. Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert **ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht**.

2. Jeder Verkehrsteilnehmer hat sich so zu verhalten, daß kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen vermeidbar behindert oder belästigt wird.



„Geregeltes“ Miteinander „neu“ (23. StVO Novelle)

- § 3 Abs 1 1. Satz: *Erweiterung des Vertrauensgrundsatzes:*

Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme;

Beispiel: Graz, Sonnenfelsplatz 2011



Beispiel: Gleinstätten 2011



Begegnungszone

- eingeführt mit der 25. StVO Novelle (BGBl. I Nr. 39/2013), in Kraft seit 31. März 2013
- Vorteil: Schaffung standardisierter Verkehrsflächentypen
- „Dient der Leichtigkeit, Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs, insbes Fußgängerverkehr, ...“
- „erscheint in Hinblick auf Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebietes oder Gebäudes angebracht...“



Begegnungszone

- § 76c Abs 2: Gefährdungs- und Behinderungsverbot
Abstandsgebot für Fahrzeuglenker gegenüber Fußgängern
- Fußgänger dürfen den erlaubten Fahrzeugverkehr nicht mutwillig behindern.
(§ 76c Abs 3, in weitgehender Anlehnung an § 76b Abs 2)
- Vorrangregeln innerhalb der Begegnungszone
– aber wohl nur zwischen „Fahrbahnen“:
(subsidiärer Überbegriff nach § 2 Abs 1 Z 2 iVm Z 10 StVO – „Gehsteig ...
von der Fahrbahn durch Randsteine, Bodenmarkierungen oder dgl.
abgegrenzter Teil der Straße“)

Beispiel: Wien Mariahilfer Straße





Was gilt weiterhin?

- **Grundlegende gesetzliche Verkehrsregeln:**
 - Fahren auf Sicht
 - Rechtsfahrordnung
 - Rechtsvorrang
 - tangenciales Abbiegen
 - Blinken, Beleuchtung
 - Abstellen mehrspuriger Fzge. parallel zum Fahrbahnrand
- **Verschuldens- bzw Gefährdungshaftung**
Keine „Erfolgshaftung“ oder
automatisch geteiltes Verschulden (wie etwa NL, F, I etc.)
- **Haftung des Straßenerhalters gem § 1319a ABGB**
Schadenersatzhaftung für grobe Fahrlässigkeit
(Oberflächenzustand, Winterdienst u.ä.)
- **Nutzung der Straße für Nichtverkehrszwecke**
weiterhin bewilligungs- und gebührenpflichtig



Was ist weiterhin nötig?

- **Verordnungen mit ordnungsgemäßer Kundmachung**
- Halte- und/oder Parkverbote (ggf. mit Ausnahmen für Behinderte, Zustelldienste udgl.) müssen beschildert sein (sonst weder Bestrafung noch Abschleppung gerechtfertigt)
- - Schutzwege, wenn erwünscht, mit vorgeschriebener Markierung
- - Kurzparkzonen (Anfang und Ende)
- - Vorrangstraße muss vorher unterbrochen werden, muss nach Shared Space wieder „aufleben“ - oder „Ende der Begegnungszone“ beim Verlassen
- - Kein Rechtsschutz gegen verkehrsbehindernde „Möbel“.

Was ist außerdem neu?

- Wahlfreiheit Radweg mit oder ohne Benützungspflicht



- Fahrradstraße



- Verkehrszeichen für parallelen Schutzweg und Radfahrerüberfahrt



Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht – was nun?



- Aktuelle Fragen:
Freigabe auch bloß in eine Richtung möglich?
Besondere Verhaltensregeln auf der Fahrbahn?
Schnittstellen mit Radfahranlagen

Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht – was nun?

- Radweg bedarf Verordnung, dabei aber ex lege Benützungsgebot (mit „Kundmachung“ durch Gebotsschilder)
- Mit Verordnung von Gebot abgehen;
Bei Vorliegen besonderer im Gesetz recht sperrig formulierter Voraussetzungen:



Wenn es der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Fahrradverkehrs dient und aus Gründen der Leichtigkeit und Flüssigkeit des übrigen Verkehrs sowie der Verkehrssicherheit keine Bedenken dagegen bestehen, kann die Behörde bestimmen, dass abweichend von Abs. 1 von Radfahrern mit einspurigen Fahrrädern ohne Anhänger ein Radweg oder ein Geh- und Radweg benützt werden darf, aber nicht muss.

Fahrradstraße, exklusiver Fahrrad-Highway?

- Fahrradstraße - Anlehnung an Fahrbahn für Omnibusse
 - Fahrbahn ausschließlich oder überwiegend gewissen ausdrücklich genannten Nutzern vorbehalten
 - Gesetzliche Erlaubnis, in Fahrradstraßen nebeneinander zu fahren
 - Ex lege 30 km/h (eigentlich nicht gesondert zu beschildern)
 - Kreuzungsbereich?
Nach § 67 ist Queren der Fahrradstraße zulässig
Anfang und am Ende einer Fahrradstraße Hinweiszeichen
- ? Was ist eine „fahrradfreundliche Straße“ ?



Kombinierter Schutzweg mit Radfahrerüberfahrt (bringt ... ?)



- neue Verkehrszeichen mit der 23. StVO Novelle
- Fußgängerübergang und Radfahrerüberfahrt unmittelbar nebeneinander
(bereits 20. StVO Novelle:
unmittelbar neben dem Schutzweg liegende Blockmarkierung kann entfallen.)
- neue Verkehrszeichen erweitern die Möglichkeit, die Wirklichkeit mittels Verkehrszeichen kostengünstiger abzubilden.



Was fehlt noch?

- Radfahrerüberfahrt für gemischten Geh- und Radweg (derzeit nur RFÜ vorgesehen)*
- Problem Vorrangregeln
Verlassen (Abbiegen von einer RFÜ)
Weiterfahren am Ende eines Mehrzweckstreifens
- Diverse Kreuzungsprobleme, vor allem mit parallel zur Fahrbahn geführten Radwegen bzw Radfahrstreifen
- Radfahren gegen die Einbahn = Radfahrstreifen?



DANKE
für Ihr
Interesse

Mag. Martin Hoffer
ÖAMTC-Rechtsdienste
Schubertring 1-3
1010 Wien

Tel 01 / 71199 - 21281
www.oeamtc.at/recht
martin.hoffer@oeamtc.at