



ANWALT FÜR GLEICHBEHANDLUNGSFRAGEN
FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG
DR. ERWIN BUCHINGER

An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

per E-Mail: st5@bmvit.gv.at

per E-Mail: begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at

Wien, am 27. April 2015

**Betrifft: GZ BMVIT-161.002/0001-IV/ST5/2014;
Entwurf einer 27. Novelle der Straßenverkehrsordnung; Begutachtung**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Behindertenanwalt dankt für die Übermittlung des Entwurfes eines Bundesgesetzes, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (27. StVO-Novelle) und nimmt dazu wie folgt Stellung:

I. Präambel

Der Behindertenanwalt ist zuständig für die Beratung und Unterstützung von Personen, die sich im Sinne des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes oder des Behinderteneinstellungsgesetzes diskriminiert fühlen.

Darüber hinaus führt der Behindertenanwalt im Rahmen des § 13c Bundesbehindertengesetz Untersuchungen durch und gibt Empfehlungen und Berichte zur Teilhabe von Menschen mit Behinderung ab.

II. Teilhabe von Menschen mit Behinderungen am Straßenverkehr

Räumliche Mobilität stellt eine Grundvoraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe dar.



ANWALT FÜR GLEICHBEHANDLUNGSFRAGEN
FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG
DR. ERWIN BUCHINGER

Der Anspruch auf Mobilität von Menschen mit Behinderungen ergibt sich aus Artikel 20 der UN-Behindertenrechtskonvention, in authentischer Fassung lautend:

„States Parties shall take effective measures to ensure personal mobility with the greatest possible independence for persons with disabilities (...)“

Die von Österreich im Jahr 2008 ratifizierte UN-Behindertenrechtskonvention stellt eine völkerrechtliche Verpflichtung dar.

Menschen mit Behinderungen, welche im Kontext von Verkehrsangelegenheiten international gebräuchlich als PRM – persons with reduced mobility – bezeichnet werden, verfügen aufgrund einer körperlichen, psychischen oder einer Sinnesbeeinträchtigung über ein geringeres Mobilitätsvermögen.

Dementsprechend ist bei der Regulierung von Verkehrsflächen und bei der Organisation von Verkehrsströmen dafür Sorge zu tragen, dass die Mobilitätschancen von Menschen mit Behinderungen stetig verbessert werden.

Der Behindertenanwalt begrüßt jene geplanten Novellierungen der Straßenverkehrsordnung, die dazu geeignet sind, Mobilitätschancen von Menschen mit Behinderungen zu verbessern und regt eine Nachschärfung oder Ergänzung jener Formulierungen an, welche zu einer Benachteiligung oder eine Gefährdung dieser Personengruppe führen können.

III. Empfehlungen des Behindertenanwaltes

a) Grundsätzliches

Es wird angeregt, anstelle des Terminus „Menschen mit Sehbehinderung“ den Ausdruck „sehbeeinträchtigte und blinde Personen“ zu verwenden.

Eine Herabsetzung des Sehvermögens erfordert bei Betroffenen andere Kompensationsmechanismen als der vollständige Ausfall jedweden funktionalen Sehvermögens. Hieraus ergibt sich beispielsweise die Anforderung des „2-Sinne Prinzips“ der ÖNORM B1600 an taktile Leitsysteme, welche sowohl über einen taktilen als auch über einen optischen Mindestkontrast verfügen müssen.

Wichtig wäre daher aus Sicht des Behindertenanwaltes, diesen Unterschied in der Formulierung im vorliegenden Entwurf sichtbar zu machen, um eine zunehmende Harmonisierung der Begrifflichkeiten barrierefreier Erschließungen zu ermöglichen.



ANWALT FÜR GLEICHBEHANDLUNGSFRAGEN
FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG
DR. ERWIN BUCHINGER

b) Stellungnahme zu den Ziffern 2, 8 und 11 des vorliegenden Entwurfes

Ad Z 2 (§ 24 Abs. 1 lit. I):

Die Bezeichnung „Behindertenrampe“ erscheint im Lichte des Inklusionsgedankens nicht mehr zeitgemäß. Da diese Vorrichtungen beispielsweise auch von Personen mit Gepäck oder mit Kinderwagen genutzt werden können, wird der Begriff „Rampen zur barrierefreien Erschließung“ angeregt.

Ad Z 8 (§ 48 Abs. 5):

Der Behindertenanwalt begrüßt die geplante Normierung einer Mindesthöhe von in Fußgängerverkehrsflächen hineinragenden Straßenverkehrszeichen.

Zur Schaffung eines barrierefreien Lichtraumprofils wird angeregt, eine durch Verkehrszeichen nur in Ausnahmefällen zu unterschreitende Mindestbreite von 1,20m gem. ÖNORM V2104 vorzusehen. In § 48 Abs. 5 wäre daher nach dem 1. Satz wie folgt einzufügen: *„Die Breite der für den Fußgängerverkehr bestimmten Fläche darf bei Anbringung nur in Ausnahmefällen weniger als 1,20m betragen.“*

Ad Z 11 (§ 76a Abs. 2a):

Die Erweiterung wird ausdrücklich begrüßt.

c) Notwendige Ergänzungen in der Straßenverkehrsordnung 1960

Ad § 9 Abs. 2 StVO 1960 („Verhalten bei Bodenmarkierungen“):

Unter Bezugnahme auf das OGH Urteil 2Ob68/13h vom 25.04.2013 wird auf eine für sehbeeinträchtigte und blinde Menschen unbefriedigende Rechtssituation hingewiesen, da dieser Personengruppe eine Vergewisserung der Querungssicherheit nicht möglich und sie daher auf die Benützung von Schutzwegen bzw. akustischen Verkehrslichtsignalanlagen angewiesen ist.

Ebenso ist es älteren, gebrechlichen oder gehbeeinträchtigten Personen, sowie Personen, welche auf die Benützung eines Rollstuhls angewiesen sind, eine entsprechend schnelle Reaktion bei einem herannahenden Schienenfahrzeug oftmals nicht möglich.

Es wird daher in § 9 Abs. 2 StVO 1960 insofern eine Ergänzung angeregt, dass auch LenkerInnen eines Schienenfahrzeugs dazu verpflichtet sind, einer Person, die sich auf einem die Schienen kreuzenden Schutzweg befindet oder diesen erkennbar benützen will, das ungehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen.



ANWALT FÜR GLEICHBEHANDLUNGSFRAGEN
FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG
DR. ERWIN BUCHINGER

Ad § 17 Abs. 2 StVO 1960 („Vorbeifahren“):

Die dem Fahrzeuglenker bzw. der Fahrzeuglenkerin obliegende Entscheidung zum Anhalten, „wenn es die Sicherheit erfordert“, gewährleistet in der Praxis keine ausreichende Sicherheit für ein- und aussteigende Personen, insbesondere für Personen mit eingeschränkter Mobilität.

Es wird daher in § 17 Abs. 2 StVO 1960 insofern eine Ergänzung angeregt, dass das Vorbeifahren an einem in der Haltestelle stehenden Schienenfahrzeug oder einem Omnibus des Schienenersatzverkehrs oder des Kraftfahrlinienverkehrs auf der Seite, die für das Ein- oder Aussteigen bestimmt ist, generell verboten ist.

Ad § 76c StVO 1960 („Begegnungszonen“):

Begegnungszonen können für Personen mit eingeschränkter Mobilität Barrieren darstellen, da die verkehrsorganisierende Wirkung von Bodenmarkierungen, Straßenverkehrszeichen und Verkehrslichtsignalanlagen entfällt, sodass eine fortlaufende Einschätzung der Verkehrssituation vorgenommen werden muss. Diese setzt insbesondere Menschen mit kognitiver Beeinträchtigung oder Sinnesbeeinträchtigung einer erheblichen Belastungssituation aus. In diesem Zusammenhang ist auch zu bemerken, dass die in einer Begegnungszone möglichen Verkehrssituationen das Erkennen von Verkehrsschutzzeichen, wie z.B. der gelben Armbinde, durch andere VerkehrsteilnehmerInnen stark erschweren können.

Im Bereich einer Begegnungszone ist daher die grundsätzliche Wirksamkeit der Ausnahmeregelung vom Vertrauensgrundsatz gemäß § 3 Abs. 1 StVO 1960 nach Ansicht des Behindertenanwalts kritisch zu beurteilen.

Es wird daher angeregt, in Begegnungszonen einen generellen Vorrang von FußgängerInnen gegenüber anderen VerkehrsteilnehmerInnen zu normieren.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Erwin Buchinger