

Rechtliche Grundlagen der Verkehrssicherheit in Österreich

Rechtsquellen und Zuständigkeiten für
Verkehrssicherheitsmaßnahmen

dieser Bericht ist im Rahmen des Projekt ROSEMAN entstanden
slowakischer Text, slowakischer Text, slowakischer Text, slowakischer Text

Projektpartner



Kuratorium für Verkehrssicherheit



STU Bratislava

Strategischer Partner



Slovenská správa ciest

Ko-Finanzierung



Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie aus Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds



Amt der NÖ Landesregierung



Ministerstvo výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky

Wien, am 18. 3. 2011

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
2	Rechtliche Grundlagen.....	1
2.1	Straßenverkehrsordnung.....	1
2.1.1	Fahrregeln.....	1
2.1.2	Bevorzugte Straßenbenützer.....	2
2.1.3	Regelung und Sicherung des Verkehrs	2
2.1.4	Armzeichen und Lichtzeichen.....	2
2.1.5	Allgemeine Regelung und Sicherung des Verkehrs.....	3
2.1.6	Verkehrsleiteinrichtungen	3
2.1.7	Fußgängerverkehr.....	4
2.1.8	Behörden und Straßenerhalter	4
2.2	Führerscheinggesetz.....	4
2.2.1	Lenkberechtigung.....	5
2.2.2	Probeführerschein.....	5
2.2.3	Mehrphasenausbildung	6
2.2.4	Führerschein-Vormerksystem	6
2.2.5	Mopedausweis	7
2.3	Höchste Zulässige Fahrgeschwindigkeit.....	7
2.4	Sonstige verkehrsrelevante Gesetze und Verordnungen.....	8
3	Sonstige Planungsgrundlagen.....	9
3.1	Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS).....	9
3.2	Normen	10
3.3	Verkehrssicherheitsprogramme.....	11
4	Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen	12
4.1	Kompetenzverteilung.....	12
4.1.1	Übertragener Wirkungsbereich der Gemeinde	12
4.1.2	Eigener Wirkungsbereich der Gemeinde.....	13
4.1.3	Besondere Rechte und Pflichten des Straßenerhalters	13
4.2	Verfahren zur Umsetzung einzelner Verkehrssicherheitsmaßnahmen	13
4.2.1	Nicht signalgeregelte Schutzwege.....	15
4.2.2	Lichtsignalanlagen	15
4.2.3	Bauliche Maßnahmen	16
4.2.4	Gefahrenzeichen.....	16
4.2.5	Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie Halte- und Parkverbote.....	16
4.2.6	Fahrverbote, Einbahnen.....	16
4.2.7	Schulwegsicherung	17
4.2.8	Haltestellenausrüstung.....	17
4.3	Unfallhäufungsstellen und Gefahrenstellen	18
5	Zusammenfassung.....	20
	Quellenverzeichnis	21

1 Einleitung

Unterschiedliche Rechtsquellen sind bei der Verkehrssicherheitsarbeit von Bedeutung und müssen bei der Planung und Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen berücksichtigt werden.

Der Fokus liegt auf den rechtlichen und sonstigen Planungsgrundlagen, die bei der Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen in der österreichischen Modellgemeinde berücksichtigt werden müssen.

Da es sich bei dem Projekt ROSEMAN um ein grenzüberschreitendes handelt, wird in diesem Bericht auch auf Besonderheiten in Österreich, z.B. bezüglich der Straßenverkehrsordnung, der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und der Pkw-Lenkberechtigung (Führerschein), eingegangen.

2 Rechtliche Grundlagen

In diesem Kapitel wird auf die Gesetze und Verordnungen eingegangen, die für den Straßenverkehr relevante Regelungen enthalten. Dabei handelt es sich um Gesetze und Verordnungen auf Bundesebene.

2.1 Straßenverkehrsordnung

Die Straßenverkehrsordnung (StVO, 1960) gilt für Straßen mit öffentlichem Verkehr. Diese können von jedermann unter den gleichen Bedingungen benützt werden. (§ 1)

Die letzte Änderung der Straßenverkehrsordnung (BGBl I 2010/116) ist am 31.12.2010 in Kraft getreten. Die 22. StVO-Novelle (BGBl I 2009/16) gilt seit 26.3.2009.

Die StVO ist ein Bundesgesetz, welches die Möglichkeiten und Grenzen der Verkehrsberuhigung teilweise definiert, Verhaltensvorschriften für die Verkehrsteilnehmer beinhaltet aber auch die Kompetenzverteilung bei der Umsetzung verschiedener Maßnahmen regelt. Im Folgenden findet sich eine Auflistung der relevantesten Bestimmungen für das Themenfeld der Verkehrssicherheit.

2.1.1 Fahrregeln

- Allgemeine Fahrordnung (§ 7)
Im Ortsgebiet darf der Lenker eines Kraftfahrzeuges auf Straßen mit mindestens zwei durch Leit- oder Sperrlinien gekennzeichneten Fahrstreifen für die betreffende Fahrtrichtung den Fahrstreifen frei wählen (§ 7 Abs 3a).
- Verhalten bei Bodenmarkierungen (§ 9)
Der Lenker eines Fahrzeuges (ausgenommen Schienenfahrzeuge) hat einem Fußgänger oder Rollschuhfahrer, der sich auf einem Schutzweg befindet oder diesen erkennbar benützen will, das unbehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Zu diesem Zweck darf sich der Lenker eines derartigen Fahrzeuges einem Schutzweg nur mit einer solchen Geschwindigkeit nähern, dass das Fahrzeug vor dem Schutzweg anhalten kann. In gleicher Weise hat sich der

Lenker bei Radfahrern oder Rollschuhfahrern auf Radfahrerüberfahrten zu verhalten (§ 9 Abs 2).

- Fahrgeschwindigkeit (§ 20)

Der Lenker des Fahrzeuges hat die Fahrgeschwindigkeit den gegebenen Umständen, insbesondere den Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen, sowie den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen (§ 20 Abs 1).

Sofern keine geringere Geschwindigkeit erlassen oder eine höhere Geschwindigkeit erlaubt ist, beträgt die höchste zulässige Geschwindigkeit im Ortsgebiet 50 km/h, im Freiland 100 km/h und auf Autobahnen 130 km/h (§ 20 Abs 2) (Vgl. 2.3 Höchste Zulässige Fahrgeschwindigkeit).

Die Behörde kann durch Verordnung für das gesamte Ortsgebiet eine geringere zulässige Höchstgeschwindigkeit festlegen (z.B. 30 km/h). Als Begründung werden in der StVO die Erhöhung der Verkehrssicherheit, Fernhaltung von Gefahren oder Belästigung, insbesondere durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe zum Schutz der Bevölkerung oder der Umwelt angeführt (§ 20 Abs 2a).

2.1.2 Bevorzugte Straßenbenützer

- Kinder (§ 29a)

Wenn ein Kind oder mehrere Kinder, beaufsichtigt oder unbeaufsichtigt, für den Lenker erkennbar die Fahrbahn überqueren wollen, so hat er das zu ermöglichen und falls erforderlich, anzuhalten (§ 29a Abs 1).¹

Wer Kinder beim Überqueren der Fahrbahn beaufsichtigt, darf auf der Fahrbahn verweilen, solange sich Kinder auf der Fahrbahn befinden (§ 29a Abs 2).

Die Leitung einer Schule kann der Behörde geeignete Schüler als Schülerlotsen namhaft machen, die diese Arbeit regelmäßig übernehmen (§ 29a Abs 3).

Die Schülerlotsen sind mit einem Signalstab sowie mit einer gut wahrnehmbaren Schutzausrüstung auszustatten, die sie während der Aufsichtstätigkeit zu tragen haben (§ 29a Abs 4).

2.1.3 Regelung und Sicherung des Verkehrs

- Anbringungspflicht und Kosten (§ 32)

Die Einrichtungen zur Regelung des Verkehrs (z.B. Ampeln, Verkehrszeichen, Verkehrsleiteinrichtungen, Schutzinseln, Geländer, Straßenbeleuchtungseinrichtungen,...) sind prinzipiell vom Straßenerhalter² auf seine Kosten anzubringen und zu erhalten. (§ 32 Abs 1)

2.1.4 Armzeichen und Lichtzeichen

- Die Behörde hat zur Wahrung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zu bestimmen, ob und an welcher Stelle der Verkehr durch Armzeichen oder Lichtzeichen zu regeln ist. (§ 36 Abs 1)

¹ gilt an jeder Straßenstelle, unabhängig vom Vorhandensein eines Schutzweges

² Für Gemeindestraßen die Gemeinde, für Landesstraßen die zuständige Straßenmeisterei und für Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) die ASFINAG (Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs- Aktiengesellschaft)

- Gemeinsam mit dem roten Licht leuchtendes gelbes Licht bedeutet „Halt“ im Sinne des roten Lichtes und kündigt an, dass das Zeichen für „Freie Fahrt“ unmittelbar folgen wird (§ 38 Abs 2a).
- Das grüne Licht ist jeweils mit viermal grünblinkendem Licht zu beenden. Grün blinkendes Licht bedeutet das unmittelbar bevorstehende Ende des Zeichens für „Freie Fahrt“ (§ 36 Abs 7).

2.1.5 Allgemeine Regelung und Sicherung des Verkehrs

- Verkehrsverbote, Verkehrserleichterungen und Hinweise (§ 43)
Die Behörde hat für bestimmte Straßen oder Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes durch Verordnung dauernde oder begrenzte Verkehrsbeschränkungen, Einbahnstraßen, Maß-, Gewichts- oder Geschwindigkeitsbeschränkungen, Halte- und Parkverbote zu erlassen oder Straßenbenützern ein bestimmtes Verhalten vorzuschreiben. (§ 43 Abs 1)
- Kundmachung der Verordnungen (§ 44)
Die Verordnungen sind prinzipiell durch Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen kundzumachen und treten dadurch in Kraft. (§ 44 Abs 1)
- Autobahnen (§ 46)
Autobahnen dürfen nur mit Kraftfahrzeugen benützt werden, die eine Bauartgeschwindigkeit von mindestens 60 km/h aufweisen und mit denen diese Geschwindigkeit überschritten werden darf. Jeder andere Verkehr, insbesondere der Fußgängerverkehr und der Verkehr mit Fahrrädern, ist auf der Autobahn verboten. (§ 46 Abs 1)
- Autostraßen (§ 47)
Autostraßen sind Vorrangstraßen, für sie gelten die Bestimmungen für den Verkehr auf Autobahnen sinngemäß.

2.1.6 Verkehrsleiteinrichtungen

- Bodenmarkierungen auf der Straße (§ 55)
Zur Sicherung, Leitung und Ordnung des fließenden und ruhenden Verkehrs können auf der Straße Bodenmarkierungen angebracht werden. Sie können als Längsmarkierungen, Quermarkierungen, Richtungspfeile, Schraffen, Schriftzeichen, Symbole u. dgl. ausgeführt werden. (§ 55 Abs 1)
- Schutzwegmarkierungen (§ 56)
Fußwege sind anzulegen:
 - auf Straßenstellen, die durch Lichtzeichen geregelt sind, außer es bestehen Über- oder Unterführungen für Fußgänger (§ 56 Abs 1) und
 - an sonstigen Straßenstellen, wenn es Sicherheit und Umfang des Fußgängerverkehrs erfordern. (§ 56 Abs 2)Wenn es die Verkehrsverhältnisse nicht erfordern, kann auf eine Regelung durch Lichtzeichen verzichtet werden und der Schutzweg durch gelbes, blinkendes Licht oder mit dem Hinweiszeichen „Kennzeichnung eines Schutzweges“ gekennzeichnet werden. (§ 56 Abs 3)
- Einrichtungen neben und auf der Fahrbahn (§ 57)
Zur besseren Kenntlichmachung des Verlaufes einer Straße können neben der Fahrbahn Leitplöcke, Leitplanken, Schneestangen u. dgl. angebracht werden. (§ 57 Abs 1)

2.1.7 Fußgängerverkehr

- Verhalten der Fußgänger (§ 76)
Fußgänger haben am Gehsteig, Gehweg, Straßenbankett oder am Fahrbahnrand zu gehen und dürfen nicht überraschend die Fahrbahn betreten. (§ 76 Abs 1)
Fußgänger dürfen einen unregelmäßig angelegten Schutzweg nicht unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug und für dessen Lenker überraschend betreten. (§ 76 Abs 4 lit. a)
Fußgänger haben Schutzwege sowie für sie bestimmte Unter- oder Überführungen zu benutzen, wenn diese nicht mehr als 25 Meter entfernt sind, außer um eine Haltestelleninsel zu erreichen oder zu verlassen. (§ 76 Abs 6 u. 7)
- Wohnstraße (§ 76b)
In einer Wohnstraße ist der Fahrzeugverkehr verboten, ausgenommen Fahrradverkehr und das Befahren zum Zu- und Abfahren. (§ 76b Abs 1)
Das Betreten der Fahrbahn und das Spielen ist gestattet. (§ 76b Abs 2)
Die Lenker von Fahrzeugen dürfen nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. (§ 76b Abs 3)

2.1.8 Behörden und Straßenerhalter

Auf die Zuständigkeiten der einzelnen Behörden (§ 94 bis 94f) wird im Kapitel *Kompetenzverteilung* (S.12) näher eingegangen.

Die besonderen Rechte und Pflichten der Behörde (§ 96) werden, sofern sie die Verkehrssicherheitsarbeit wesentlich betreffen, im Kapitel *Unfallhäufungsstellen und Gefahrenstellen* (S. 18) behandelt.

2.2 Führerscheingesetz

Das Führerscheingesetz (FSG, 1997) gilt für das Lenken von Kraftfahrzeugen und das Ziehen von Anhängern auf Straßen mit öffentlichem Verkehr.

Das Führerscheingesetz wurde zuletzt mit 31.10.2010 durch die 13. FSG-Novelle (BGBl. I Nr. 117/2010) geändert. Im FSG werden Voraussetzungen für die Erteilung der Lenkberechtigung, das Verfahren zum Erlangen sowie Entziehung, Einschränkung und Erlöschen der Lenkberechtigung geregelt. Seit 2005 ist das Vormerkssystem als Maßnahme gegen Risikolenker im Führerscheingesetz festgelegt. (VI. Abschnitt, § 30, FSG, 1997).

Im FSG ist auch das Strafausmaß bei Verstößen gegen das FSG und die StVO geregelt.

2.2.1 Lenkberechtigung

Die Lenkberechtigung (Führerschein) darf nur Personen erteilt werden, die unter anderem folgende Kriterien erfüllen:

- **Mindestalter (§ 6)**
Je nach Klasse von Kraftfahrzeugen unterschiedlich, z.B. ab dem vollendeten 17. Lebensjahr ist die Lenkberechtigung der Klasse B (PKW) möglich.
- **Verkehrszuverlässigkeit (§ 7)**
Eine Person gilt als verkehrszulässig, wenn nicht aufgrund erwiesener Tatsachen angenommen werden muss, dass sie die Verkehrssicherheit durch rücksichtsloses Verhalten oder durch Trunkenheit oder Suchtmittel beeinträchtigt, gefährdet wird oder sich beim Lenken eines Kraftfahrzeuges einer sonstigen schweren strafbaren Handlung schuldig machen wird.
- **Gesundheitliche Eignung (§ 8)**
Für die Erteilung der Lenkberechtigung ist ein ärztliches Gutachten von einem sachverständigen Arzt vorzulegen, das die gesundheitliche Eignung des Antragstellers bestätigt.
- **Fachliche Befähigung (§ 10) / Fahrprüfung (§ 11)**
Durch eine Fahrprüfung ist die fachliche Befähigung des Antragstellers nachzuweisen. Die Fahrprüfung besteht aus einer automationsunterstützten theoretischen (Überprüfung der Kenntnisse über die Verkehrsvorschriften, sicheres Lenken, richtiges Verhalten) und einer praktischen Prüfung, die erst nach dem erfolgreichem Abschluss der theoretischen Prüfung abgenommen werden darf.
- **Wissen über lebensrettende Sofortmaßnahmen bei einem Verkehrsunfall (§ 3 Abs 1 Z.5)**
Dieses Wissen muss durch die Teilnahme an einer Schulung bei einer anerkannten Institution (z.B. Rettungsorganisationen) erworben werden.

2.2.2 Probeführerschein

Jene Personen, die vor dem Erlangen eines Führerscheines keine in- oder ausländische Lenkberechtigung besessen haben, unterliegen einer Probezeit von zwei Jahren. Innerhalb der Probezeit darf der Besitzer des Führerscheines keinen schweren Verstoß begehen (z.B. Fahrerflucht, Fahren gegen die zulässige Fahrtrichtung, Überholen unter gefährlichen Umständen, Nichtbefolgen von Überholverböten, Überfahren von „Halt“), ansonsten ist von der Behörde eine Nachschulung anzuordnen. Außerdem verlängert sich die Probezeit jeweils um ein weiteres Jahr. Begeht der Lenker innerhalb der dritten Verlängerung der Probezeit einen weiteren Verstoß, wird unverzüglich ein Entziehungsverfahren eingeleitet (§ 4 Abs 1-6 FSG, 1997). Während der Probezeit darf der Alkoholgehalt des Blutes nicht mehr als 0,1g/l = 0,1 Promille oder der Alkoholgehalt der Atemluft nicht mehr als 0,05 mg/l betragen (§ 4 Abs 7 FSG, 1997).

2.2.3 Mehrphasenausbildung

Seit 1. Jänner 2003 ist in Österreich die Mehrphasenausbildung in Kraft. Die Führerscheinausbildung endet seither nicht mit der bestandenen Fahrprüfung (theoretisch und praktisch) sondern wurde um eine zweite Ausbildungsphase erweitert. Im Rahmen der zweiten Ausbildungsphase ist Folgendes zu absolvieren (§ 4a, § 4b FSG, 1997):

- Perfektionsfahrt auf Straßen mit öffentlichem Verkehr im Zeitraum von zwei bis vier Monaten nach dem Erwerb der Lenkberechtigung. Die Perfektionsfahrt umfasst eine Fahrt im Beisein des Ausbildners und ein Gespräch mit dem Ausbildner.
- Fahrsicherheitstraining und ein verkehrspsychologisches Gruppengespräch im Zeitraum von drei bis neun Monaten nach dem Erwerb der Lenkberechtigung.
- Zweite Perfektionsfahrt im Zeitraum von sechs bis zwölf Monaten nach dem Erwerb der Lenkberechtigung.

Ein Vergleich der Unfallbeteiligung von 18-jährigen Fahranfängern in den ersten drei Fahrpraxisjahren vor und nach der Einführung der Mehrphasenausbildung zeigt einen Rückgang der Unfälle mit Personenschaden um ungefähr 30%.

2.2.4 Führerschein-Vormerkssystem

Seit 1. Juli 2005 ist in Österreich das Führerschein-Vormerkssystem als Maßnahme gegen Risikolenker in Kraft. Ziel des Vormerksystems ist es, die Zahl der Wiederholungstäter im Straßenverkehr durch bewusstseinsbildende und sanktionierende Einwirkung zu verringern. Die gesetzliche Grundlage bildet der XI. Abschnitt des Führerscheingesetzes. § 30a Abs 2 (FSG, 1997) zählt Delikte auf, die unabhängig von sonstigen Maßnahmen zu Vormerkungen führen (§ 30a Abs 1 FSG, 1997).

- Überschreitung der 0,5 Promillegrenze
- Überschreitung der 0,1 Promillegrenze für C-Lenker³
- Überschreitung der 0,1 Promillegrenze für D-Lenker⁴
- Gefährdung von Fußgängern auf dem Schutzweg bzw. beim Einbiegen
- Nichtbeachten des Sicherheitsabstandes von 0,2 bis 0,4 Sekunden
- Überfahren einer Stopptafel unter Vorrangverletzung
- Überfahren des Rotlichts unter Vorrangverletzung
- Befahren des Pannestreifens mit mehrspurigen Kraftfahrzeugen, wenn damit eine Behinderung von Einsatzfahrzeugen erfolgt
- Missachtung des Fahrverbotes von Gefahrgutfahrzeugen in Tunnels
- Übertretung der Autobahntunnelverordnung für Gefahrgutfahrzeuge
- Übertretung von Rotlicht bei Bahnübergängen sowie Überfahren eines Schrankens
- Lenken eines Kraftfahrzeuges dessen technischer Zustand bzw. dessen nicht gesicherte Ladung eine Gefährdung der Verkehrssicherheit darstellt
- Nichtbeachtung der Vorschriften über die Kindersicherung in Pkw/Kombi

Bei erstmaligem Vergehen kommt es neben einer Geldstrafe zu einer Vormerkung im Führerscheinregister. Kommt es innerhalb von zwei Jahren zu einer zweiten Begehung gegen ein oben angeführtes Vormerkdelikt, wird neben der Verhängung einer Geldstrafe

³ u. a. Kraftwagen mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3.500 kg

⁴ u. a. Kraftwagen mit mehr als acht Plätzen für beförderte Personen, außer dem Lenkerplatz

auch eine Maßnahme angeordnet (z.B. Nachschulung, Perfektionsfahrt, Fahrsicherheitstraining, Erste-Hilfe-Kurs, Ladungssicherungsseminar etc.). Bei einem dritten Vergehen innerhalb von zwei Jahren erfolgt neben der Geldstrafe auch die Entziehung der Lenkberechtigung für mindestens drei Monate. Nach Ablauf von zwei Jahren wird ein begangenes Delikt, unabhängig vom Vorhandensein sonstiger Vormerkungen, gelöscht.

2.2.5 Mopedausweis

Der Mopedausweis (u. A. für Motorfahräder⁵ und vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge⁶) darf nur Personen erteilt werden, die unter anderem folgende Kriterien erfüllen (§ 31 FSG, 1997):

- Vollendung des 15. Lebensjahres
- Sechs Unterrichtseinheiten theoretische Schulung, inkl. Nachweis der Kenntnisse
- Sechs Unterrichtseinheiten praktische Schulung am Übungsplatz
- Zwei Unterrichtseinheiten praktische Schulung im öffentlichen Verkehr als Lenker
- Nachweis der ausreichenden Fahrzeugbeherrschung gegenüber dem Instruktor oder dem Fahrlehrer
- Vorliegen der Einwilligungserklärung eines Erziehungsberechtigten, sofern das 16. Lebensjahr noch nicht vollendet ist.

2.3 Höchste Zulässige Fahrgeschwindigkeit

Die StVO enthält die Höchstgeschwindigkeiten im Hinblick auf die Straßenart. (§ 20 Abs 2)

Sofern keine geringere Geschwindigkeit erlassen oder eine höhere Geschwindigkeit erlaubt ist, beträgt die höchste zulässige Geschwindigkeit:

- im Ortsgebiet50 km/h
- im Freiland 100 km/h
- auf Autobahnen 130 km/h

⁵ Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 45 km/h, Hubraum von nicht mehr als 50 cm³ (§ 2 Abs 2 Z14 KFG, 1967)

⁶ Leermasse von nicht mehr als 350 kg, ohne Masse der Batterien im Fall von Elektrofahrzeugen, Bauartgeschwindigkeit und Hubraum wie bei Motorfahrrad (§ 2 Abs 2 Z4b KFG, 1967)

Die höchsten zulässigen Geschwindigkeiten im Hinblick auf die Fahrzeugart sind im § 58 der Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung (KDV, 1967) - die 56. Novelle zum KDV (BGBl. II Nr. 458/2010) ist mit 23. Dezember 2010 in Kraft getreten - festgelegt:

1. Im Hinblick auf das Fahrzeug
 - mit Kraftwagen und Sattelkraftfahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3.500 kg (ausgenommen Omnibusse)70 km/h auf Autobahnen und Autostraßen80 km/h
 - mit Omnibussen80 km/h auf Autobahnen und Autostraßen100 km/h
 - mit Kraftfahrzeugen und Anhängern mit Spikesreifen80 km/h auf Autobahnen.....100 km/h
2. Im Hinblick auf das Ziehen von Anhängern und das Abschleppen von Kfz
 - beim Ziehen von nicht zum Verkehr zugelassenen Anhängern10 km/h
 - beim Ziehen von nicht zugelassenen Anhängern im Rahmen eines land- oder forstwirtschaftlichen Betriebes25 km/h
 - beim Abschleppen von Kfz (außer durch Spezialwagen)40 km/h
 - beim Abschleppen von Kfz durch Spezialwagen60 km/h auf Autobahnen und Autostraßen70 km/h
 - beim Ziehen eines leichten Anhängers⁷100 km/h
 - beim Ziehen eines anderen als leichten Anhängers80 km/h auf Autobahnen.....100 km/h

2.4 Sonstige verkehrsrelevante Gesetze und Verordnungen

Weiters finden sich in folgenden Gesetzen und Verordnungen für die Verkehrssicherheitsarbeit relevante Bestimmungen:

- Bodenmarkierungsverordnung (1995)
Ausführung, Gestaltung und Anbringung von Bodenmarkierungen etc.
- Kraftfahrgesetz (KFG, 1967)
Bauart und Ausrüstung der Kfz und Anhänger, Typen- und Einzelgenehmigung, Zulassung zum Verkehr, internationaler Kraftfahrzeugverkehr, Pflichten des Kfz-Lenkers und des Zulassungsbesitzers etc.
- Straßenverkehrszeichenverordnung (StVZVO, 1998)
Beschaffenheit, Eigenschaften und Gestaltung von Straßenverkehrszeichen (Farben, Rückstrahlwirkung, Abmessungen, Schriftzeichen etc.)
- Kurzparkzonen-Überwachungsverordnung (1994)
Überwachung und Einhaltung der Parkdauer in Kurzparkzonen (Verwendung der Kurzparknachweise, Parkscheine, Parkscheibe, Automaten etc.)
- Schulwegsicherungsverordnung (1994)
Sicherung des Schulweges und des Weges zum Kindergarten (Schülerlotsen, Schutzausrüstung etc.)

⁷ Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 750 kg (§ 2 Abs 2 Z2 KFG, 1996)

3 Sonstige Planungsgrundlagen

Eine Reihe von Dokumenten, die nicht (prinzipiell) rechtsverbindlich sind, müssen bei der Verkehrssicherheitsarbeit berücksichtigt werden.

3.1 Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS)

Die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) enthalten Handlungsvorschriften zu verschiedenen, für das Straßenwesen relevanten Inhalten wie zum Beispiel Verkehrsplanung, Umweltschutz, Verkehrsführung, Leistungsbeschreibungen von Baulichen Anlagen, rechtliche Vertragsbestimmungen und Qualitätssicherung.

Sie werden vom gemeinnützigen Verein „Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr“ (FSV) herausgegeben. Die RVS werden von Arbeitsgruppen und Arbeitsausschüssen erarbeitet, die mit

Fachleuten der Auftraggeber (Bund, Länder, Sondergesellschaften), der Wissenschaft (z.B. Universitäten, Fachhochschulen), der Planung und Projektierung, der Auftragnehmer und weiteren Sachverständigen besetzt sind. (RVS 01.03.11, S. 1)

RVS werden in Richtlinien, Merkblätter und Arbeitspapiere unterteilt. Bei Richtlinien und Merkblättern handelt es sich um Handlungsvorschriften, wobei Richtlinien, sofern sie auch Bundesstraßen betreffen, dem zuständigen Bundesministerium zur Verbindlicherklärung vorgelegt werden und jedenfalls im Bereich der Landesstraßen anzuwenden sind, auf Kommunalebene jedoch nur empfohlen werden.

Sowohl Richtlinien als auch Merkblätter

stellen den Stand der Technik für einen definierten Anwendungsbereich dar. Sie beruhen auf gesetzlichen, normativen und weiteren aktuellen technischen Regeln und geben einen grundsätzlich erprobten Standard wieder. (FSV, RVS 01.03.11, S. 1f)

In Arbeitspapieren wird ein von Fachleuten allgemein akzeptierter Standard als Leitlinie festgehalten.

Wichtige RVS für die Verkehrssicherheitsarbeit sind im Besonderen:

- RVS 02.02.21: Verkehrssicherheitsuntersuchung, 2004
- RVS 02.02.22: Verkehrskonfliktuntersuchung, 1995
- RVS 02.02.32: Anwendungsgrundlagen für den verkehrstechnischen Sachverständigen, 2004
- RVS 02.02.33: Verkehrssicherheitsaudit, 2006
- RVS 02.02.34. Road Safety Inspection, 2007

3.2 Normen

Normen sind Empfehlungen, deren Inhalt den aktuellen Stand von Technik und Wirtschaft darstellt. Grundsätzlich ist ihre Anwendung freiwillig, sie können jedoch auch durch den Bund oder die Länder mittels Gesetz oder Verordnung für verbindlich erklärt werden.

Ö-Normen werden vom Austrian Standards Institute (ASI) (vormals Österreichisches Normungsinstitut) erstellt. Dabei handelt es sich um einen unabhängigen, gemeinnützigen Verein.

Neben der Erstellung von österreichischen Normen (ÖNORM) in eigenen Komitees mit Mitgliedern von Unternehmen, Behörden, Wissenschaft und Verbrauchern werden auch europäische (EN), internationale (ISO) oder andere nationale (z.B. Deutsche DIN-Normen) vom ASI übernommen. Österreichische Normen werden mit „ÖNORM“ und einer fortlaufenden Nummer bezeichnet. Übernommene Normen wird das „ÖNORM“ vorangestellt, so dass sie beispielsweise als „ÖNORM ISO“ bezeichnet werden.

Hersteller können ihre Produkte nach einer bestimmten Norm zertifizieren lassen wodurch ersichtlich wird, dass diese den Vorgaben entsprechen.⁸

Normen sind in erster Linie für die technische Ausführung von straßenbaulichen Maßnahmen maßgebend. Für die Eignung von Maßnahmen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit sind hauptsächlich die RVS relevant (Vgl. 3.1 Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS)).

Bei der Bauausführung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen kann eine Vielzahl von Normen maßgeblich sein, so dass hier nur ein paar Beispiele angeführt werden.

- ÖNORM B 1600
Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen (1.04.2011)
- ÖNORM EN 13201
Straßenbeleuchtung (Teil 1 bis 4))
- ÖNORM V 2102
Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen – Taktile
Bodeninformationen (1.6.2003)

⁸ ASI, Unternehmensprofil; ASI, FAQ

3.3 Verkehrssicherheitsprogramme

Verkehrssicherheitsprogramme (VSP) sind nicht rechtsverbindliche Dokumente, die Zielsetzungen, Strategien und Maßnahmen zum Thema Verkehrssicherheit enthalten.

Das österreichweite Hauptziel des ersten nationalen Verkehrssicherheitsprogramms von 2002 bis 2010 war eine Reduktion der Getöteten im Straßenverkehr um die Hälfte und somit auf weniger als 500 im Jahr 2010.⁹ Das Ziel wurde 2010 mit 548 Verkehrstoten¹⁰ knapp verfehlt.

Im aktuellen Österreichischen VSP 2011-2020 ist der strategische Leitsatz, dass „*Österreich unter die fünf sichersten Länder Europas*“ gebracht werden soll. Die numerischen Hauptziele sind die Reduktion der Getöteten, Schwerverletzten und der Unfälle mit Personenschaden wie folgt:

- 50% weniger Verkehrstote
- 40% weniger Schwerverletzte
- 20% weniger Unfälle mit Personenschaden

Als Zwischenziel bis 2015 ist jeweils die Hälfte der Reduktion festgehalten, z.B. 25% weniger Verkehrstote.¹¹

Der Maßnahmenkatalog ist in 17 Handlungsfelder untergliedert und enthält insgesamt mehr als 250 Maßnahmen.¹²

Auf Bundesländerebene gibt es jeweils ein VSP, das sich sehr stark am nationalen Verkehrssicherheitsprogramm orientiert.

Lokale Verkehrssicherheitsprogramme auf Bezirks- oder Gemeindeebene gibt es in Österreich nur vereinzelt.

⁹ bmvit 2009, S. 6

¹⁰ <http://www.vcoe.at/start.asp?b=1&ID=8617>

¹¹ bmvit 2011, S. 22f

¹² bmvit 2011, S. 39

4 Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen

In diesem Kapitel wird auf die Kompetenzverteilung und die Verfahren eingegangen, die bei der Umsetzung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen berücksichtigt werden müssen.

4.1 Kompetenzverteilung

Die Zuständigkeit der einzelnen Behörden ist in den § 94ff der Straßenverkehrsordnung (StVO, 1960) festgelegt. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wird auf die Auflistung der Kompetenzen hinsichtlich der Verkehrspolizei verzichtet.

- Zuständigkeit des Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (§ 94)
 - Erlassung von Verordnungen, z.B. Bodenmarkierungsverordnung, Straßenverkehrszeichenverordnung, Schulwegsicherungsverordnung
 - Erlassung von Verordnungen, die Autobahnen betreffen
 - Erlassung von Verordnungen, mit denen Bundesstraßen zu Autostraßen oder Vorrangstraßen erklärt werden
- Zuständigkeit der Landesregierung (§ 94a)
 - Die Landesregierung ist Behörde, sofern sich keine andere Zuständigkeit ergibt.
- Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörde¹³ (§ 94b)
 - Entfernung von Hindernissen (z.B. verkehrsbeeinträchtigend abgestellte Fahrzeuge, Schutt, Baumaterial, ...)
 - Hinweise auf Gefahren und sonstige verkehrswidrige Umstände
 - Sicherung des Schulweges
 - Feststellung von unfallverhütenden Maßnahmen

4.1.1 Übertragener Wirkungsbereich der Gemeinde

Im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit und Einfachheit ist es auch möglich, dass die Landesregierung per Verordnung einzelne oder auch alle Zuständigkeiten der Bezirksverwaltungsbehörde an die Gemeinde überträgt (§ 94c StVO, 1960), z.B. Übertragung von Aufgaben, die Bundes- oder Landesstraßen betreffen. In diesem Fall hat die Gemeinde vor Erlassung der Verordnung der Bezirksverwaltungsbehörde Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

Bei der Besorgung dieser Angelegenheiten tritt die Gemeinde an die Stelle der Bezirksverwaltungsbehörde. Die Übertragung kann sich sowohl auf einzelne als auch auf alle übertragbaren Angelegenheiten beziehen und für einzelne oder alle Straßen im Gemeindegebiet gelten.

¹³ In einfachen Gemeinden die Bezirkshauptmannschaft, in Städten mit eigenem Statut der Magistrat

4.1.2 Eigener Wirkungsbereich der Gemeinde

Auf dem gemeindeeigenen Gebiet, abgesehen von Autobahnen, Autostraßen, Bundesstraßen und Landstraßen, fallen folgende Angelegenheiten in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde (§ 94d StVO, 1960).

- Erlassung einer geringen Höchstgeschwindigkeit als 50 km/h im Ortsgebiet
- Erlassung von Bescheiden betreffend Vermeidung von Verkehrsbeeinträchtigungen durch Gegenstände, auch auf Liegenschaften neben der Straße
- Verordnung von Halte-, Park und Hupverboten
- Hinweise auf Gefahren und sonstige verkehrswichtige Umstände
- Bestimmung von Fußgängerzonen und Wohnstraßen
- Entfernung von Hindernissen
- Sicherung des Schulweges

4.1.3 Besondere Rechte und Pflichten des Straßenerhalters

Der Straßenerhalter darf auch ohne behördlichen Auftrag Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs anbringen. Verordnungspflichtige Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen sind davon jedoch ausgenommen. Die Behörde kann jedoch vorschreiben, diese Einrichtungen wieder zu entfernen oder an von ihr bestimmten Stellen anzubringen (§ 98 Z3 StVO, 1960).

Der Straßenerhalter hat der Behörde Umstände, die für die Erlassung einer Verordnung betreffend Verkehrsverbote, Verkehrserleichterungen und Hinweise maßgebend sein können, bekanntzugeben (§ 98 Z4 StVO, 1960).

4.2 Verfahren zur Umsetzung einzelner Verkehrssicherheitsmaßnahmen

Abschließend wird auf einzelne Verfahren zur Umsetzung von konkreten Verkehrssicherheitsmaßnahmen eingegangen. Dabei ist besonders die Aufteilung der Zuständigkeiten von Interesse, die sich aus den Festlegungen der StVO ergeben. Die Errichtung der Anlagen erfolgt durch den Straßenerhalter auf eigene Kosten.

Der eigene Wirkungsbereich der Gemeinde beschränkt sich auf die Gemeindestraßen, wobei die Gemeinde nur für einen Teil der Verordnungen zuständig ist. Fällt eine Maßnahme in den Kompetenzbereich der Bezirksverwaltungsbehörde, so hat diese im Ordnungsverfahren jedenfalls die Gemeinde anzuhören (StVO § 94f 1 a).

Wenn eine Gemeinde einen Wunsch oder Vorschlag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit hat, so kann sie dies lediglich anregen. Sie hat kein subjektives Recht darauf, dass die Bezirksverwaltungsbehörde ein entsprechendes Verfahren einleitet. Die Bezirksverwaltungsbehörde ist ihrerseits jedoch sehr wohl verpflichtet Maßnahmen zu setzen, wenn dies die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs erfordert. Allerdings ist vor Erlassung einer Verordnung die Gemeinde zu hören. Ist die Gemeinde auch Straßenerhalter, so ist sie Partei des durchzuführenden Verfahrens.

Welche Voraussetzungen für die Umsetzung einer Maßnahme gegeben sein müssen ergibt sich aus den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS), in welchen genau abgehandelt wird, wann und in welcher Form die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen sinnvoll ist und wie sich diese auswirken. In der StVO sind generell die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie eventuell die Ordnung des ruhenden Verkehrs die wesentlichen Determinanten für die Erforderlichkeit einer Maßnahme.

Rechtliche Zuständigkeiten für unterschiedliche Maßnahmen

Maßnahme	Behörde
Schutzwege	per V der Bezirksverwaltungsbehörde
Lichtsignalanlage	per V der Bezirksverwaltungsbehörde
Fahrverbote, Einbahnen	per V der Bezirksverwaltungsbehörde
Geschwindigkeitsbeschränkung	per V der Gemeinde (auf Gemeindestraßen) ansonsten per V der Bezirksverwaltungsbehörde
Beschränkung des ruhenden Verkehrs	per V der Gemeinde (auf Gemeindestraßen) ansonsten per V der Bezirksverwaltungsbehörde
Hinweise auf Gefahren und sonstige verkehrswichtige Umstände (z.B. Gefahrenzeichen, Bodenmarkierungen)	Ohne V durch den Straßenerhalter
Sonstige Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs (z.B. Mittelinseln, Fahrbahnanhebungen, Leitlinien)	Ohne V durch den Straßenerhalter
Sicherung des Schulwegs	per V der Gemeinde (auf Gemeindestraßen) ansonsten per V der Bezirksverwaltungsbehörde
Ausrüstung einer Bushaltestelle	Errichtung durch die Gemeinde auf Landesstraßen mit Bewilligung der Straßenmeisterei, Hochbau (Wartehaus) mit Bewilligung der Baubehörde (Gemeinde)

V=Verordnung

Im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit und Einfachheit ist es auch möglich, dass die Landesregierung per Verordnung einzelne oder auch alle Zuständigkeiten der Bezirksverwaltungsbehörde an die Gemeinde überträgt (§ 94c StVO, 1960). (Siehe S. 12)

4.2.1 Nicht signalgeregelte Schutzwege

Die Bezirksverwaltungsbehörde führt ein Verfahren für die Errichtung eines Schutzweges durch. Wenn aufgrund detaillierter und umfangreicher Erhebungen die Notwendigkeit festgestellt wird und die örtlichen Gegebenheiten geeignet sind wird ein Schutzweg verordnet. Grundsätzlich sind die Verkehrsdichte zu Spitzenstunden und die Fußgängerdichte pro Stunde zu berücksichtigen. Weiters sind auch die Gehlinien der Fußgänger, die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und die vorhandenen Sichtweiten bei der Anlage von Schutzwegen einzubeziehen (RVS 03.02.12, S. 13f).

Die Errichtung erfolgt durch den Straßenerhalter.

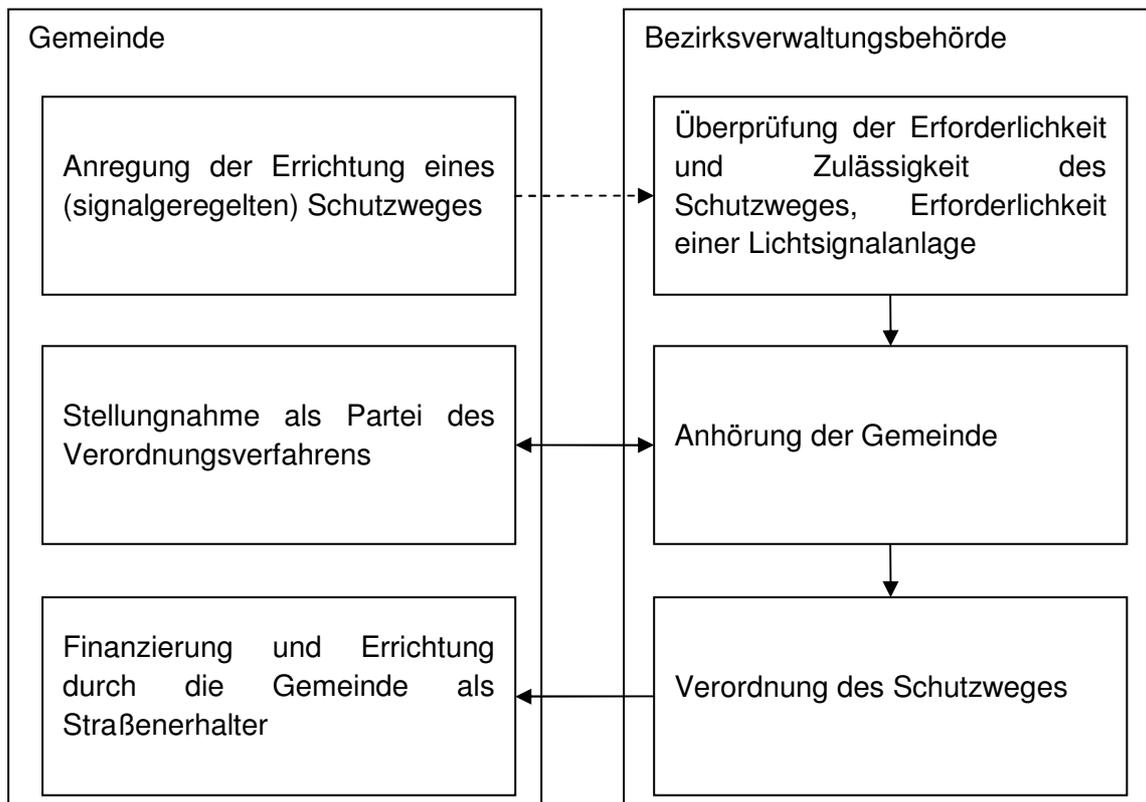
Nicht-signalgeregelte Schutzwege dürfen nur dann angelegt werden, wenn die Fußgänger nicht mehr als einen Fahrstreifen pro Richtung überqueren müssen. Weiters ist auf eine ausreichende Beleuchtung bei Dunkelheit zu achten.

4.2.2 Lichtsignalanlagen

Bei starkem Verkehrsaufkommen und/oder hohen Kfz-Geschwindigkeiten weisen signalgeregelte Schutzwege deutliche Sicherheitsvorteile gegenüber nicht-signalgeregelten Schutzwegen auf. Falls die Sichtweiten der Kfz-Lenker an der Querungsstelle zu gering sind und nicht verbessert werden können, bietet sich die Anlage von signalgeregelten Schutzwegen an.

Ab einer Verkehrsstärke von über 1.000 Kraftfahrzeugen pro Stunde kommt ein signalgeregelter Schutzweg in Frage (RVS 03.02.12, S. 13f). Die Überprüfung der Erforderlichkeit führt die Bezirksverwaltungsbehörde durch.

Verfahren zur Errichtung eines (signalgeregelten) Schutzweges auf Gemeindestraßen



4.2.3 Bauliche Maßnahmen

Diverse straßenbauliche Maßnahmen wie zum Beispiel Mittelinseln, Gehsteigvorziehungen, Fahrbahnanhebungen (Aufpflasterungen) etc. bieten sichere Querungshilfen als Alternative zum oder in Kombination mit einem Schutzweg.

Die verschiedenen Querungshilfen können dazu beitragen, die Sichtbeziehungen zu verbessern, die Querungslängen zu verkürzen oder zu unterteilen und die Kfz-Geschwindigkeiten zu senken.

Die zuständige Behörde (auf Gemeindestraßen die Gemeinde) kann dem Straßenerhalter vorschreiben, diese Einrichtungen an von ihr zu bestimmenden Stellen anzubringen. Straßenbauliche Maßnahmen können vom Straßenerhalter auch ohne behördlichen Auftrag durchgeführt werden. Falls die Anbringung gesetzeswidrig oder sachlich unrichtig ist, kann die Behörde die Entfernung der Einrichtungen verlangen.

Zur sachlichen Begründung können Kollisionsdiagramme, Fußgängerbewegungsuntersuchungen, Zeit-Weg-Berechnungen und Konfliktuntersuchungen herangezogen werden (RVS 03.02.12, S. 10ff).

4.2.4 Gefahrenzeichen

Gefahrenzeichen sind nicht verordnungspflichtig. Sie werden vom Straßenerhalter selbstständig oder unter Anweisung der für die Straße zuständigen Behörde aufgestellt. Für die Aufstellung im Gemeindestraßennetz ist die Gemeinde zuständig, auf Landesstraßen die Bezirksverwaltungsbehörde. Gefahrenzeichen können die Lenker auf schwer erkennbare Gefahren aufmerksam machen (z.B. „Gefährliche Kurve“, „Kreuzung“, „Kinder“ oder „Andere Gefahren“ mit Zusatztafel) (RVS 02.02.32, S. 20ff).

4.2.5 Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie Halte- und Parkverbote

Die Erlassung von Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie Halte- und Parkverboten auf dem Gemeindestraßennetz liegt im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde, auf dem Landesstraßennetz bei der Bezirksverwaltungsbehörde. Durch Anbringen der Geschwindigkeitsbegrenzung an der Ortstafel gilt sie für alle Straßenzüge im Ortsgebiet.

Als Begründung für eine Geschwindigkeitsbeschränkung werden in der StVO z.B. Erhöhung der Verkehrssicherheit, Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe zum Schutz der Bevölkerung oder der Umwelt angeführt (§ 20 StVO, 1960).

4.2.6 Fahrverbote, Einbahnen

Einbahnen und Fahrverbote können nur von der Bezirksverwaltungsbehörde verordnet werden, auch wenn diese auf Gemeindestraßen liegen. Bestimmte Verkehrsteilnehmer (z.B. Radfahrer) können durch Verordnung von der Einbahnregelung ausgenommen werden. Die Gemeinde kann bei der Bezirksverwaltungsbehörde die Verordnung eines Fahrverbotes bzw. einer Einbahnstraße anregen. Die Notwendigkeit ist von der Bezirksverwaltungsbehörde zu prüfen.

Durch eine Neuordnung des Verkehrs können z.B. problematische Knoten entlastet werden.

4.2.7 Schulwegsicherung

Es gibt zwei Arten der Schulwegsicherung: die Schulwegpolizei und Schülerlotsen (Schülerlotsen sind selbst Schüler). Ein Schülerlotse darf den Verkehr nicht anhalten, sondern gibt den Fahrzeuglenkern durch ein deutliches Zeichen zu erkennen, dass Kinder die Fahrbahn queren wollen.

Wenn erwachsene Personen Schüler sichern, handelt es sich um die Schulwegpolizei. Sie darf Fahrzeuglenker durch deutliche Zeichen mit dem Signalstab zum Anhalten auffordern um Kindern das sichere Queren der Fahrbahn zu ermöglichen.

In jedem Falle sollte dafür gesorgt sein, dass genügend freiwillige Personen zur Verfügung stehen, welche die Schulwegsicherung übernehmen können, falls jemand ausfällt.

Die Schule, die Schülerlotsen oder Schulwegpolizei einsetzt, meldet dem Bezirksschulrat oder Landesschulrat die sichernden Personen. Damit ist eine Unfall- und Haftpflichtversicherung während der Sicherungstätigkeit gewährleistet. Die Prämien dafür bezahlt das Land.¹⁴

4.2.8 Haltestellenausrüstung

Gesetzlich ist nur die Ausrüstung einer Bushaltestelle mit Haltestellenzeichen, dem Haltestellenamen und einem Fahrplan vorgeschrieben (§ 20 Z 6, § 34, Kraftfahrliniengesetz), wobei diese vom Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden. Alle weiteren Ausstattungselemente obliegen der Gemeinde.

Liegt die Bushaltestelle auf einer Landesstraße ist eine Bewilligung der zuständigen Straßenmeisterei einzuholen. Für die Errichtung eines Wartehauses, was besonders bei langer Verweildauer vor dem Einsteigen wichtig ist, ist die Bewilligung der Baubehörde notwendig. Die Baubehörde ist in der Regel der Bürgermeister, in Städten mit eigenem Statut das Magistrat.

Neben dem Wartehaus als Witterungsschutz kann die Haltestelle durch Sitzgelegenheiten, Mistkübel, eine überdachte Fahrradabstellmöglichkeit und die Kombination mit anderen Funktionen wie z.B. einer Telefonzelle oder dem Info-Point der Gemeinde aufgewertet werden.¹⁵ Diese zusätzliche Ausstattung wird von der Gemeinde finanziert.

¹⁴ Amt der NÖ Landesregierung: Schulwegsicherung, S. 3f

¹⁵ Amt der NÖ Landesregierung, Bushaltestellen, S. 2ff

4.3 Unfallhäufungsstellen und Gefahrenstellen

Unter einer Unfallhäufungsstelle (UHS) versteht man einen Knotenpunkt oder einen Streckenbereich auf dem sich wiederholt Unfälle mit Personenschaden (UPS) ereignen.

Gemäß den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS 02.02.21, S. 5f) müssen sich entweder drei gleichartige UPS in drei Jahren ereignen und ein Relativkoeffizient den Wert 0,8 erreichen oder mindestens 5 gleichartige Unfälle (inklusive Sachschadenunfälle) in einem Jahr ereignen.

Die Gleichartigkeit der Unfälle wird anhand von standardisierten Unfalltypen beurteilt. Streckenbereiche können bis zu einer Länge von 250 Metern als eine UHS betrachtet werden.

Durch den Relativkoeffizienten (R_K) wird auch die Verkehrsstärke (JDTV) berücksichtigt.

$$R_K = \frac{U}{0,5 + 7 * 10^{-5} * JDTV}$$

U = Anzahl sämtlicher, auch nicht gleichartiger UPS in 3 Jahren, dividiert durch 3

JDTV = Jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke [KFZ/24h]

Um den Grenzwert 0,8 zu erreichen bzw. zu überschreiten muss sich abhängig von der Verkehrsstärke folgende Anzahl von UPS in 3 Jahren ereignen:

- 3 UPS in 3 Jahren bei einem JDTV bis 10.700 KFZ/24h
- 4 UPS in 3 Jahren bei einem JDTV bis 16.700 KFZ/24h
- 5 UPS in 3 Jahren bei einem JDTV bis 22.600 KFZ/24h
- 6 UPS in 3 Jahren bei einem JDTV bis 28.600 KFZ/24h

Autobahnen und Schnellstraßen mit baulich getrennten Richtungsfahrbahnen werden je Richtung einzeln ausgewertet.

Als Gefahrenstellen werden potentiell riskante Straßenstellen- oder Strecken bezeichnet, welche die Grenzwerte zur Beurteilung als UHS nicht überschreiten.

In § 96 der StVO ist der Umgang mit UHS wie folgt festgeschrieben:

- (1) Ereignen sich an einer Straßenstelle oder -strecke wiederholt Unfälle mit Personen- oder Sachschaden, so hat die Behörde unverzüglich – insbesondere auf Grund von Berichten der Dienststellen von Organen der Straßenaufsicht oder sonstiger geeigneter Stellen, unter Durchführung eines Lokalaugenscheins, Einholung von Sachverständigengutachten, Auswertung von Unfallverzeichnissen u. dgl. – festzustellen, welche Maßnahmen zur Verhütung weiterer Unfälle ergriffen werden können.
- (1a) Als unfallverhütend festgestellte Maßnahmen sind unverzüglich zu verwirklichen; ist das nicht möglich, so hat die Stelle, die für die Ergreifung der Maßnahme zuständig ist, der feststellenden Behörde und der Landesregierung die Umstände mitzuteilen, die diesen Maßnahmen entgegenstehen.
- (1b) Die Landesregierung hat jährlich dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, sofern dieser nicht selbst für die Ergreifung der Maßnahme zuständig ist, zu berichten
 1. an welchen Straßenstellen Unfallhäufungsstellen (Abs. 1) aufgetreten sind,
 2. die jeweils als unfallverhütend festgestellten Maßnahmen sowie
 3. deren Verwirklichung oder die Gründe die der betreffenden Maßnahme entgegenstehen.

Spätestens zwei Jahre nach Verwirklichung einer Maßnahme ist auch über ihre Auswirkungen zu berichten.

5 Zusammenfassung

Bei der Verkehrssicherheitsarbeit auf Gemeindeebene muss eine Vielzahl von Rechtsquellen und nicht rechtsverbindlichen Dokumenten berücksichtigt werden.

Besonders maßgeblich sind dabei Gesetze und Verordnungen auf Bundesebene, wobei die Zuständigkeiten für einzelne Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Landes- und Gemeindestraßennetz im Allgemeinen bei der Bezirksverwaltungsbehörde oder der Gemeinde liegen. Nicht-rechtsverbindliche Verkehrssicherheitsprogramme des Bundes und der Länder enthalten Zielsetzungen und Maßnahmen zur Verkehrssicherheit.

Die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) sowie diverse nationale und internationale Normen sind für die Eignung einer verkehrstechnischen Maßnahme bzw. deren technische Umsetzung maßgebend.

Bezüglich der Lenkberechtigung (Führerschein) gibt es in Österreich einige Besonderheiten wie den Probeführerschein, die Mehrphasenausbildung und das Vormerksystem, die auf Fahranfänger und Risikolenker abzielen. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sind 50 km/h im Ortsgebiet, 100 km/h im Freiland und 130 km/h auf Autobahnen, wobei je nach Fahrzeugart die zulässige Geschwindigkeit geringer sein kann.

Die meisten Verkehrssicherheitsmaßnahmen müssen verordnet werden. Dabei kann die Gemeinde nur im eigenen Straßennetz und auch dort nur einen Teil der Verordnungen erlassen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen und Beschränkungen des ruhenden Verkehrs). Andere Maßnahmen können nur von der Bezirksverwaltungsbehörde verordnet werden (z.B. Schutzwege, Lichtsignalanlagen, Fahrverbote und Einbahnen).

Straßenbauliche Maßnahmen, Bodenmarkierungen und Gefahrenzeichen können ohne Verordnung vom Straßenerhalten angebracht werden.

Die Finanzierung und Umsetzung der Maßnahmen erfolgt auf Gemeindestraßen durch die Gemeinde, im Landesstraßennetz durch die zuständige Straßenmeisterei.

Bei Straßenstellen, an denen sich wiederholt Unfälle mit Personenschaden ereignen, ist die Behörde verpflichtet, unfallverhütende Maßnahmen zu verwirklichen. In den RVS ist festgehalten, wann ein Knotenpunkt oder ein Streckenabschnitt als Unfallhäufungsstelle (UHS) zählt. Dazu müssen sich, abhängig von der Verkehrsstärke, mindestens 3 gleichartige Unfälle innerhalb von drei Jahren oder fünf Unfälle in einem Jahr ereignen.

Quellenverzeichnis

Amt der NÖ Landesregierung: Bushaltestellen. Amt der NÖ Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten, St. Pölten 2007

Online abrufbar: <http://www.noel.gv.at/bilder/d13/Bushaltestellen.pdf>

Amt der NÖ Landesregierung: Schulwegsicherung: Polizei/Schülerlotsen. Amt der NÖ Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten, St. Pölten 2007

Online abrufbar: <http://www.noel.gv.at/bilder/d13/Schulwegsicherung.pdf>

ASI, FAQ. Austrian Standards Institute / Österreichisches Normungsinstitut

Online abrufbar: <http://www.as-institute.at/asi-wirueberuns/asi-profil/>

ASI, Unternehmensprofil. Austrian Standards Institute / Österreichisches Normungsinstitut

Online abrufbar: <http://www.as-institute.at/asi-wirueberuns/asi-profil/>

bmvit - Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie: Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2002-2010 (3. Auflage), Wien 2009

bmvit - Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie: Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020, Wien 2011

FSG: Führerscheingesetz, Bundesgesetz für den Führerschein, BGBl I 120/1997 idF BGBl I 117/2010

KFG: Kraftfahrgesetz, Bundesgesetz über das Kraftfahrwesen, BGBl I 267/1967 idF BGBl I 116/2010

KfllG. Kraftfahrliniengesetz, Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen, BGBl. I Nr. 203/1999 idF BGBl. I 153/2006

RVS 01.03.11: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, Gestaltung und Aufbau einer RVS. Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, Wien 2007

RVS 03.02.12: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, Fußgängerverkehr. Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, Wien 2004

RVS 02.02.21: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, Verkehrssicherheitsuntersuchung. Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, Wien 2004

RVS 02.02.32: Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, Anwendungsgrundlagen für den verkehrstechnischen Sachverständigen. Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, Wien 2004

StVO: Österreichische Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl 159/1960 idF BGBl I 116/2010, Bundesgesetz, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden