AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Verkehrsrecht
Postanschrift 3109 St. Pölten, Landhausplatz 1

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

An den
Präsidenten des Landtages
von Niederösterreich

Landtag von Niederösterreich
Landtagsdirektion
Eing.: 08.07.2014
zu Ltg.-**322/A-3/14-2014**
~~-Ausschuss~~

Beilagen

RU6-A-602/407-2014
Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

Bürgerservice-Telefon 02742-9005-9005
In Verwaltungsfragen für Sie da. Natürlich auch außerhalb der Amtsstunden: Mo-Fr 07:00-19:00, Sa 07:00-14:00 Uhr

Bezug	BearbeiterIn	(0 27 42) 9005 Durchwahl	Datum
-	Mag. Alois Steinkellner	12902	01.07 2014

Betrifft

Entschließung des NÖ Landtages betreffend "Ermöglichung von Rechtsabbiegen bei Rotlicht"

Sehr geehrter Herr Präsident!

Im Sinne der Resolution des Landtages von Niederösterreich vom 20. März 2014 betreffend Ermöglichung von Rechtsabbiegen bei Rotlicht, Ltg.-322/A-3/14-2014, hat sich die NÖ Landesregierung an die Bundesregierung zu Handen des Herrn Bundeskanzlers sowie an die Frau Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gewandt.

Das Bundeskanzleramt – Ministerratsdienst hat mit Schreiben vom 12. Mai 2014, GZ. BKA·350.710/0159-I/4/2014, zugestellt am 21. Mai 2013, auf das in dieser Angelegenheit an den Herrn Landeshauptmann ergangene Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, GZ: BMVIT-16.600/0007-I/PR3/2014, vom 2. Mai 2014, verwiesen.

Der Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 2. Mai 2014 GZ. BMVIT-16.600/0007-I/PR3/2014 ist Folgendes zu entnehmen:

„Die Thematik des „Rechtsabbiegens bei Rot“ wurde bereits im Jahr 1991 im Rahmen des Begutachtungsverfahrens zur 19. StVO-Novelle zur Diskussion gestellt, bei der eine Änderung des § 38 Abs. 5 StVO vorgeschlagen wurde, um „Rechtsabbiegen bei Rot“ zu ermöglichen. Der Vorschlag stieß damals bei so gut wie allen namhaften, im Verkehrsbereich tätigen Organisationen, Institutionen und Vereinen auf Ablehnung. So wurde dieser Vorschlag unter anderen von ÖAMTC, ARBÖ, VCÖ, Kuratorium für Verkehrssicherheit, WKO, BAK, Städtebund, TU Graz, TU Wien, BMI sowie den Ländern Oberösterreich, Niederösterreich, Salzburg und Wien abgelehnt.

Die häufigsten Gegenargumente bezogen sich darauf, dass es vermehrt zu Konfliktsituationen zwischen den bei Rot rechtsabbiegenden Kraftfahrzeuglenkern und schwächeren Verkehrsteilnehmern (Fußgängern, Radfahrern) kommen würde. Auch würde eine solche Regelung bestehende Ampelschaltungen (insbesondere das sogenannte „Rundumgrün“ für Fußgänger = rot für alle KFZ, grün für alle Fußgänger) konterkarieren. Das mit „Rechtsabbiegen bei Rot“ möglicherweise erreichbare schnellere Vorankommen eines Teils des Kraftfahrzeugverkehrs würde eine starke Minderung der Verkehrssicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmer bedeuten und eine Zunahme der Kreuzungsunfälle wäre die unerwünschte Folge.

Nach den vorliegenden Informationen besteht in Europa nach wie vor nur in Deutschland eine annähernd vergleichbare Regelung. Dort darf bei Rotlicht rechts abgebogen werden, wenn neben dem roten Licht eine Tafel mit einem grünen Pfeil auf schwarzem Grund (der sogenannte „Grünpfeil“) angebracht ist. Es besteht also keine generelle Erlaubnis für ein Rechtsabbiegen bei Rot, sondern dies ist nur auf eigens gekennzeichneten Kreuzungen erlaubt. Die Regelung wurde 1994 aus dem Rechtsbestand der früheren DDR übernommen und insofern adaptiert, als jedenfalls vor dem Abbiegen angehalten werden muss. Flankierend gibt es für die lokalen Behörden verbindliche Kriterien, unter welchen Voraussetzungen die Anbringung eines Grünpfeils zulässig ist (geregelt in der „Verwaltungsvorschrift zur StVO“, VwV-StVO), und die Anbringung muss auch von der Oberbehörde genehmigt werden.

Übertragen auf Österreich wäre zu bedenken, dass die österreichische Rechtslage – wegen der Länderzuständigkeit für die Vollziehung der StVO – es nicht wirklich erlaubt, Kriterien für den Einsatz derartiger Regelungen verbindlich festzulegen. Die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) bieten zwar Leitlinien, sind aber rechtlich nicht verbindlich. Eine Verbindlicherklärung per Erlass ist nur für den Bereich der Bundesstraßen möglich. Da aber seit der Verländerung praktisch alle verbliebenen Bundesstraßen

Autobahnen sind, und es auf Autobahnen keine Kreuzungen gibt, ist diese Möglichkeit in der Praxis nicht von Bedeutung.
In Deutschland wurde von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Jahre 1999 eine Untersuchung über die Auswirkungen der „Grünpfeil"-Regelung gemacht. Dabei kam man zu dem Schluss, dass die Beibehaltung der Regelung akzeptiert werden konnte. Gleichzeitig wurden Abwägungs- und Ausschlusskriterien erarbeitet, die bei der Ausstattung von Kreuzungen mit Grünpfeil zu beachten waren. Diese fanden 2001 zum Teil Eingang in die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). Im Jahr 2003 gab es eine Folgeuntersuchung, bei der man insbesondere zu dem Schluss kam, dass

- der Regelung eindeutig ein Gefährdungspotential innewohnt, welches insbesondere aus der mangelhaften Beachtung des – als conditio sine qua non erkannten! – Anhaltegebots vor dem Abbiegen resultiert
- die von der Arbeitsgruppe „Grünpfeil" im Rahmen der BASt erarbeiteten Kriterien unbedingt zu beachten sind, und auch die VwV-StVO entsprechend ergänzt werden müsste und
- die Vorteile der Regelung insgesamt vielfach überschätzt würden.

Der Resolution des Niederösterreichischen Landtags kann daher aus Sicht des ho. Ressorts nicht nähergetreten werden."

Die ablehnende Stellungnahme des Landes NÖ im Zuge des Begutachtungsverfahrens zur 19. StVO-Novelle (richtig: 18. StVO-Novelle) 1991 lautete wie folgt:

„Mit dieser Regelung soll das Rechtsabbiegen bei Rotlicht erlaubt werden. Primär kann davon ausgegangen werden, dass Verkehrslichtsignalanlagen nur auf Kreuzungen angeordnet werden, an denen die entsprechenden Fahrzeug- bzw. Fußgängerfrequenzen gegeben sind oder keine entsprechenden Sichtverhältnisse vorliegen. In beiden Fällen aber erscheint gerade das Rechtsabbiegen bei Rotlicht gefährlich. Soweit ein Erfordernis besteht und auch die Möglichkeit gegeben ist, werden im Zuge der Errichtung von Ampelanlagen Rechtsabbiegespuren mit entsprechender Spurensignalisierung angeordnet, da sich selbst die weitere Möglichkeit, nämlich das Ermöglichen eines Rechtsabbiegens ohne Signalisierung bei Trennung durch eine Dreiecksinsel als unfallträchtig mit dem entgegen-

kommenden Linksabbieger ergeben hat. Ein Szenario, bei dem ein Lkw mit Anhänger bzw. ein Sattelschlepper bei Rot an einer Kreuzung mit Ampelanlage abbiegt, die gerade wegen der schlechten Sichtverhältnisse notwendig wurde, erscheint für einen ordnungsgemäßen Verkehrsablauf untragbar. Es müsste daher auch ein eigenes Verbot für das Rechtsabbiegen bei Rotlicht überlegt werden.

Dazu kommt, dass auch mit vermehrten Lärmbelästigungen durch Hupen zu rechnen ist, wenn der vor der Ampelanlage Erstgereihte als Geradeausfahrender dem allenfalls nachfolgenden Rechtsabbieger nicht Platz macht oder wenn der erstgereihte Rechtsabbieger aus Sicherheitsgründen bei Rot nicht abbiegt.

Schließlich sieht die Regelung nur eine Ermächtigung vor, d.h. es obliegt die Entscheidung dem einzelnen Kraftfahrer, ob er nun bei Rotlicht nach rechts abbiegt oder nicht. Auch dadurch dürfte es zwischen den Fahrzeuglenkern zu unterschiedlichen Auffassungen und dementsprechenden Missverständnissen kommen.“

Die NÖ Landesregierung beehrt sich, dies zu berichten.

NÖ Landesregierung
Landeshauptmann Dr. Erwin P r ö l l