



An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
BMVIT – II/ST5
Rechtsbereich Straßenverkehr
Radetzkystraße 2
1030 Wien
GZ. BMVIT-161.000/0003-IV/ST5/2012

Wien, 30.10.2012

Betrifft: Entwurf einer Novelle der Straßenverkehrsordnung

Sehr geehrte Damen und Herren!

Das **Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV)** dankt für die Einladung zur Stellungnahme und möchte zum vorgelegten Entwurf Folgendes anmerken:

Wir sind erfreut, dass mit dem Entwurf neue Möglichkeiten zur Straßenraumgestaltung geschaffen und insbesondere die Rahmenbedingungen für den Radverkehr verbessert werden.

Fahrradstraße – zu § 53 Abs 1 Z 26 und § 67 (Z 12 und 13)

Mit der Einführung von Fahrradstraßen wird ein wichtiger Schritt zur Förderung des Radverkehrs gesetzt. Den Gemeinden wird – auch durch die Zuordnung zum eigenen Wirkungsbereich – damit eine effektive Maßnahme zur Gestaltung der Infrastruktur für den Radverkehr in die Hand gegeben. Die Entflechtung des Verkehrs und die Bündelung des Radverkehrs schafft Vorteile sowohl für den Rad- als auch für den Kfz-Verkehr, insbesondere können konflikt- und unfallträchtige Situation reduziert werden, sodass die Sicherheit des Radverkehrs steigt. Die Sicherheit und das Funktionieren der Maßnahme wird durch die in § 67 enthaltenen Bestimmungen über die in einer Fahrradstraße geltenden Regeln gewährleistet.

Die Verordnung einer Fahrradstraße für **Gebiete** ist jedoch nicht zielführend, weil es sich dabei um ein linienhaftes Netzelement handelt, das eine gebündelte Führung des Radverkehrs er-

Kuratorium für Verkehrssicherheit



möglichst. Daher sollte die Verordnung einer Fahrradstraße für **Straßen oder Straßenstellen** erfolgen.

In Fahrradstraßen sollte außerdem jedenfalls das Queren von Kfz zulässig sein. Um zu verhindern, dass dazu die Fahrradstraße an jeder Kreuzung unterbrochen werden muss, sollte das Queren generell als Ausnahme in § 67 vorgesehen werden. Wir schlagen daher folgende Formulierung des § 67 Abs 1 letzter Satz vor:

„In einer solchen Fahrradstraße ist außer dem Fahrradverkehr jeder Fahrzeugverkehr verboten; ausgenommen davon ist das Befahren mit den in § 76a Abs. 5 genannten Fahrzeugen sowie das Befahren zum Zweck des Zu- und Abfahrens sowie des Querens.“

Begegnungszone – zu § 2 Abs 1 und § 76c (Z 1 und 17)

Mit der Einführung der Begegnungszone wird dem europaweiten Trend von gemeinsam genutzten Bereichen im Straßenverkehr Rechnung getragen. Das Konzept einer Fläche, die sich alle Verkehrsteilnehmer nach dem Prinzip des rücksichtsvollen Umgangs teilen und die Mobilität für alle ins Zentrum stellt, erfährt damit eine konkrete rechtliche Umsetzung. Mehrere Beispiele in Österreich und international zeigen, dass Konzepte, die der Begegnungszone entsprechen, zu einer Aufwertung des Straßenraums im Hinblick auf Sicherheit und Aufenthaltsqualität führen.

Zum aktuellen Entwurf der Begegnungszone möchten wir lediglich kleine Änderungen anregen: Um den Behörden einen gewissen Spielraum bei der Verordnung von Begegnungszonen zu geben, sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit unter Berücksichtigung der konkreten Verhältnisse mit 20 oder 30 km/h festgelegt werden können. Unseres Erachtens ist es darüber hinaus nicht notwendig, die Begegnungszone unter den Begriffsbestimmungen anzuführen, weil in § 76c hinreichend klare Regelungen getroffen werden. Auch Wohnstraße und Fußgängerzone werden in § 2 StVO nicht angeführt, darüber hinaus ist der in § 2 verwendete Begriff „Fahrbahn“ zur Definition nicht optimal, weil die Begegnungszone üblicherweise den **gesamten Straßenraum** erfasst. Die Definition der Begegnungszone in § 2 Abs 1 Z 2a kann daher entfallen.

Radwege ohne Benützungspflicht – zu § 53 Abs 1 Z 27 und 28 und § 68 Abs 1a (Z 12 und 14)

Wir begrüßen, dass mit dieser Novelle die Möglichkeit geschaffen wird, zwischen Radfahranlagen mit und ohne Benützungspflicht zu differenzieren. Damit ist es der Behörde möglich, eine den Erfordernissen der konkreten Straße und den Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer angepasste Regelung zu treffen. Radwege, bei denen im Fall von hoher Annäherungsgeschwindigkeit sicherheitsrelevante Probleme im Kreuzungsbereich auftreten bzw. auf denen es regelmäßig zu Konflikten zwischen schnellen und langsamen Radfahrern bzw. mit dem ruhenden Verkehr kommt, können in Zukunft von der Benützungspflicht ausgenommen werden. Damit wird die Regelung nicht nur den Bedürfnissen der Radfahrer gerecht, sondern stellt auch einen Verkehrssicherheitsgewinn dar.

Wir weisen allerdings darauf hin, dass die im Entwurf vorgesehenen neuen Verkehrszeichen in ihrer Gestaltung von den bestehenden Geh- und Radwegzeichen abweichen und eher dem Ver-

kehrszeichen „Fußgängerzone“ ähneln. Um die neuen Verkehrszeichen möglichst verständlich und ohne Verwechslungsgefahr zu gestalten, schlagen wir **eine quadratische Ausführung** vor.



Parkausweis für Behinderte – zu § 29b und § 103 Abs 12 (Z 6 bis 9 und 28)

Die Neuregelung des Parkausweises für Behinderte ist eine erfreuliche Entwicklung, führt sie doch zu einer Verwaltungsvereinfachung und Verfahrenskonzentration. Allerdings ist aus unserer Sicht sehr bedenklich, dass die Begünstigungen nur für Personen zur Anwendung kommen, für die die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel **unzumutbar** ist. Im Sinne einer möglichst umfassenden Gleichstellung von Behinderten sollte auch für diese eine Wahlfreiheit hinsichtlich der Mobilitätsform gelten: Entscheiden sich mobilitätseingeschränkte Personen – aus welchem Grund auch immer – für das Auto, obwohl sie auch öffentliche Verkehrsmittel benutzen könnten, sollen für sie trotzdem die nach § 29b vorgesehenen Parkerleichterungen gelten. Grundlage und Anknüpfungspunkt der Parkerleichterungen sollte die Behinderung, nicht aber die Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel sein. Barrierefreiheit soll die Nachteile gegenüber Personen ohne Handicap ausgleichen, aber nicht die Freiheit der Mobilitätswahl einschränken.

Darüber hinaus weisen wir darauf hin, dass unserer Ansicht nach auch das Inkrafttreten der Verfassungsbestimmung des § 29b Abs 1a im Verfassungsrang beschlossen werden muss.

Handyverbot – zu § 68 Abs 3 (Z 16)

Dass Telefonieren mit Mobiltelefonen bei Kfz-Lenkern zur Beeinträchtigung der Aufmerksamkeit und der Fahrzeugbeherrschung führt, ist hinreichend bekannt. Auch bei Radfahrern kommt es nachgewiesen zu Beeinträchtigungen: Auf einem Fahrradsimulator wurde Reaktions- und Konzentrationsfähigkeit von telefonierenden Radfahrern gemessen, wobei die Reaktionszeit im Mittelwert um 37 % anstieg. Es ist davon auszugehen, dass Radfahrer aufgrund der Labilität des Zweirads, die durch das Fahren mit einer Hand noch verstärkt wird, sogar noch stärker beeinträchtigt sind als Kfz-Lenker: Radfahrer sind nämlich nicht nur abgelenkt, sondern in ihrer physischen Beherrschung des Fahrrads eingeschränkt. In einer Umfrage 2011 stuften 95,8 % der Befragten (Radfahrer und Autofahrer) Telefonieren und das Schreiben von SMS als gefährlich ein, **über 80 % befürworteten ein gesetzliches Verbot**. Wir sind daher erfreut, dass im vorliegenden Entwurf Telefonieren beim Radfahren ausdrücklich verboten wird.

0,5 Promillegrenze für Radfahrer

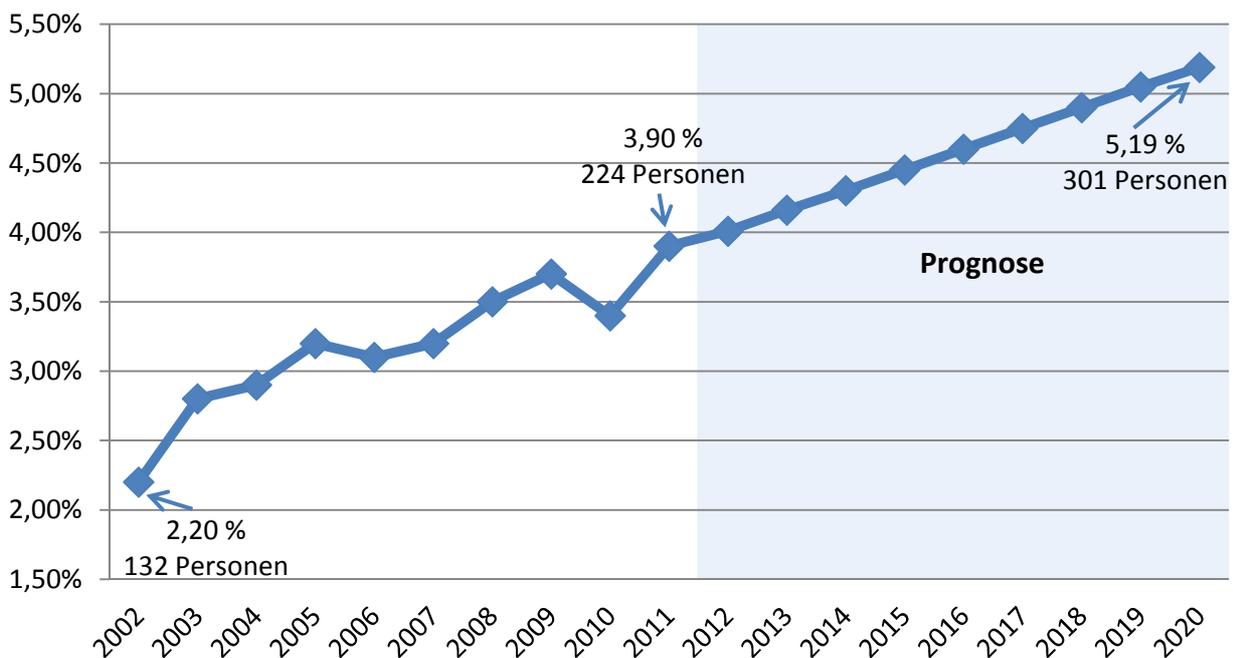
Für Radfahrer gilt derzeit – anders als für Kfz-Lenker – die 0,8 Promillegrenze. Alkohol stellt jedoch auch bei Fahrradunfällen ein nicht zu unterschätzendes Problem dar, dies zeigen sowohl die Unfallstatistik als auch eine KFV-Studie, mit der das Fahrverhalten von alkoholisierten Radfahrern untersucht wurde.

a) Unfallstatistik

Aus der Unfallstatistik lässt sich ablesen, dass Alkoholunfälle bei Radfahrern keine Seltenheit sind und zunehmend an Bedeutung gewinnen:

- ➔ Von 2002 bis 2011 wurden bei Alkoholunfällen 42 Radfahrer getötet und 2347 verletzt, drei Viertel davon waren im Unfallzeitpunkt selbst alkoholisiert. 2011 waren bei Alkoholunfällen mit Radfahrerbeteiligung 82 % der Radfahrer alkoholisiert – damit sind Radfahrer derzeit um ein Drittel öfter selbst alkoholisiert als PKW-Lenker (62 %), wenn sie bei einem Alkoholunfall verunglücken.
- ➔ Die Zahl alkoholisierter Radfahrer bei Radunfällen ist in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Seit 2002 erhöhte sich der Anteil alkoholisierter Radfahrer bei allen Radunfällen mit Personenschaden um 80 % (von 2,2 % auf 3,9 %). Bei gleichbleibendem Anstieg würde sich der Anteil bis 2020 auf 5,19 % erhöhen. Das bedeutet: Bis zum Jahr 2020 würden in Summe mehr als 400 Radfahrer zusätzlich bei Alkoholunfällen verunglücken.

Anteil alkoholisierter Radfahrer an allen Radunfällen mit Personenschaden



b) Fahrverhalten alkoholisierter Radfahrer

Bei einer Studie des KFV absolvierten Probanden einen Fahrradparcours mit mehreren Aufgaben, zu denen sie jeweils nüchtern, mit 0,5 und mit 0,8 Promille antraten. Zu den getesteten Fähigkeiten zählten Spurtreue, Reaktionszeit sowie Bremsen. Die Ergebnisse zeigen, dass sich von 0,5 auf 0,8 Promille die Fähigkeiten zum Teil deutlich verschlechtern:

| | Spurtreue | Anhalteweg |
|--------------|-----------|------------|
| 0,5 Promille | 13 Fehler | 3,9 m |
| 0,8 Promille | 20 Fehler | 4,6 m |

→ Das Video zur Studie: <http://www.kfv.at/verkehr-mobilitaet/veranstaltungen/kfv-tv>

Diese Erkenntnisse zeigen, dass alkoholisiertes Radfahren kein vernachlässigbares Phänomen ist, sondern ein ernsthaftes Problem darstellt. Eine 2011 durchgeführte Umfrage ergab, dass sogar Radfahrer selbst zu einem Großteil (79,8 %) die Herabsetzung der Promillegrenze auf 0,5 für sinnvoll erachten. Daher fordert das KFV, die **0,5 Promillegrenze für Radfahrer in der StVO zu verankern**.

Geschwindigkeitsüberwachung durch Gemeinden

Die Geschwindigkeitsüberwachung durch Gemeinden wurde nach wie vor – auch im derzeitigen Entwurf – nicht auf eine rechtliche Grundlage im Rahmen der StVO gestellt. Dies ist insofern zu bemängeln, als die zu erwartenden zusätzliche Kontrollen die Verkehrssicherheit erhöhen und durch überhöhte Geschwindigkeit verursachte Unfälle reduzieren können. Wir fordern daher, möglichst rasch eine Lösung zu schaffen, die es den Gemeinden ermöglicht, Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen.

Mit freundlichen Grüßen
Kuratorium für Verkehrssicherheit

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Othmar Thann'.

Dir. Dr. Othmar Thann
(Hauptgeschäftsführer)

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Armin Kaltenecker'.

Dr. Armin Kaltenecker
(Bereichsleiter Recht & Normen)