

An das
BMVIT – IV/ST5 (Rechtsbereich Straßenverkehr)
Herrn Mag. Christian Kainzmeier

Postfach 201
1000 Wien

DI.Car/Tr/8.14

Wien, 5.11.2012

Betrifft: GZ. BMVIT-161.000/0003-IV/ST5/2012
Entwurf einer Novelle der Straßenverkehrsordnung; Begutachtung

Sehr geehrter Herr Mag. Kainzmeier,

die Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV) bildet eine Plattform für Fachleute, die sich mit Planung, Bau, Erhaltung, Betrieb und Nutzung von Verkehrsanlagen befassen. Sie versteht sich als Kompetenzzentrum, das allen Fachleuten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung offen steht.

Wir bedanken uns für die Einladung zur Stellungnahme zum Entwurf einer Novelle der Straßenverkehrsordnung und dürfen die detailliert ausgearbeiteten Vorschläge unserer Arbeitsgruppen (AG „Planung und Verkehrssicherheit“, AG „Grundlagen des Verkehrswesens“) und Arbeitsausschüsse (AA „Nicht motorisierter Verkehr“) wie folgt bekanntgeben:

Der Entwurf wird begrüßt, da er durch die Einführung von Begegnungszonen, Fahrradstraßen und Radwegen ohne Benützungspflicht einen wesentlichen Schritt zur Erweiterung der Möglichkeiten für eine nachhaltige Verkehrsplanung und die Erhöhung der Verkehrssicherheit für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer darstellt.

Zu § 2, Abs. 1 Z 2a

Der Begriff „Fahrbahn“ ist zur Beschreibung von Flächen, die als Begegnungszone ausgewiesen werden können, nicht optimal gewählt, da sich eine solche Zone zumeist über den gesamten Straßenraum erstreckt. Die FSV schlägt als Alternative das Begriffspaar „Straßen oder Straßenstellen“ vor.

Der Begriff „Begegnungszone“ sollte nicht unter dem Begriff „Fahrbahn“ eingereiht werden, da es möglich sein sollte, dass Begegnungszonen auch mit Gehsteigen ausgestattet sein können.

Es sollte daher lauten:

§ 2 Abs. 1 Z 1b Begegnungszone: eine für die gemeinsame Nutzung durch Fahrzeuge und Fußgänger bestimmte und als solche gekennzeichnete Straße

Zu § 53 Abs. 1 Z 9e und 9f

Der Entwurf zeigt ein Bild, in dem das Auto an oberster Stelle situiert ist. Das suggeriert beim Betrachter eine optische Bevorrangung des Autos. Dies lässt sich leicht ändern, indem der Fußgänger an oberster, der Radfahrer an der nächsten und das Auto an der untersten Stelle situiert wird. Es stellt sich bei gendernmäßiger Betrachtung die Frage, warum der dargestellte Fußgänger eindeutig eine männliche Person darstellt.

Zu § 53 Abs. 1 Z 27 bis 29

Die im Entwurf dargestellten Abbildungen der VZ „Radweg ohne Benützungspflicht“ und VZ „Geh- und Radweg ohne Benützungspflicht“ weichen in ihrer Charakteristik stark von den bestehenden Geh- und Radwegzeichen gem. § 52 Z 16 und Z 17a ab und ähneln in ihrer Gestaltung sehr stark dem VZ „Fußgängerzone“, was eine gewisse Verwechslungsgefahr mit sich bringt. Die FSV schlägt daher vor, anstelle der genannten Abbildungen, folgende Darstellungen zu verwenden:



Abbildung 1: Vorschlag für das VZ „Radweg ohne Benützungspflicht“



Abbildung 2: Vorschlag für das VZ „Geh- und Radweg ohne Benützungspflicht“ Variante a



Abbildung 3: Vorschlag für das VZ „Geh- und Radweg ohne Benützungspflicht“ Variante b

Der obige Vorschlag bezieht sich auf den Inhalt der Verkehrszeichen, nicht auf die Farbe. Die blaue Leitfarbe des Verkehrszeichens wird in der Regel mit "Gebot" assoziiert, wodurch die Nicht-Benützungspflicht trotz der rechteckigen Form nicht ohne Weiteres erkennbar ist. Besser wäre ein farbneutrales Schild ohne blauen Hintergrund.

Auch beim Verkehrszeichen gemäß Abbildung 2 wird dem Betrachter eine optische Bevorrangung des Radfahrers gegenüber dem Fußgänger suggeriert. Dies lässt sich leicht ändern, indem der Fußgänger an oberster, der Radfahrer darunter situiert wird. Es stellt sich bei gendernmäßiger Betrachtung auch hier die Frage, warum der dargestellte erwachsene Fußgänger eindeutig eine männliche Person darstellt. Dasselbe gilt auch für das Verkehrszeichen Geh- und Radweg mit Benützungspflicht.

Der AA schlägt vor, anstelle der im Entwurf enthaltenen rechteckigen Darstellung der Zeichen jedenfalls quadratische zu verwenden. Die quadratische Form der Zeichen sollte deshalb gewählt werden, um bei einem Wechsel der derzeit vorhandenen runden Tafeln gegen zukünftige Tafeln die gleiche Anbringungsrichtung verwenden zu können.

Zu § 67 Abs. 1

Eine zonenhafte Verordnung von Fahrradstraßen ist aus Sicht der FSV nicht zielführend, da Fahrradstraßen linienhafte Netzelemente sind, die eine bevorrangte, geradlinige Führung

und Bündelung des Radverkehrs ermöglichen sollen. Die FSV schlägt diesbezüglich vor, das Begriffspaar „Straßenstellen oder Gebiete“ durch „Straßen oder Straßenstellen“ zu ersetzen.

Weiters schlägt die FSV vor, das Queren von Fahrradstraßen für den allgemeinen Fahrzeugverkehr generell zu erlauben. Der derzeitige Entwurf würde dazu führen, dass Fahrradstraßen in allen Kreuzungsbereichen unterbrochen und mittels VZ „Fahrradstraße“ und VZ „Ende einer Fahrradstraße“ beschildert werden müssten. Der Ausschuss schlägt vor, folgende Formulierung am Ende des § 67 Abs. 1 anzuführen: *„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.“*

Zu § 67 Abs. 2

Die Freigabe für weitere, nicht in §76a Abs. 5 genannten Fahrzeuge, oder zu bestimmten Zeiten, kann eine massive Aufweichung und Verschlechterung der Fahrradstraße bringen. Nach den Formulierungen im StVO-Novellentext steht es der zuständigen Behörde quasi frei, dies auch zu tun. Der Sinn und Zweck und insbesondere das Funktionieren der Fahrradstraße wird damit stark in Frage gestellt.

In den Erläuterungen steht explizit: "Wenn lokale Gegebenheiten dies erfordern". Das ist eine sehr weiche Formulierung und ermöglicht jedwede Freigabe von Fahrradstraßen für andere Fahrzeuge.

Eine solche Zusatzformulierung gibt es übrigens bei der Wohnstraße nicht.

Zu §67 Abs. 4

Der Text in der Klammer sollte lauten (§ 53 Abs. Z 26 und 29) und nicht 26 und 27.

Zu § 68 Abs. 2

Der erste Satz des § 68 Abs. 2 kann dahingehend missverstanden werden, dass das Nebeneinander Fahren mit Fahrrädern generell nur bei Trainingsfahrten mit Rennrädern erlaubt sei. Die FSV schlägt diesbezüglich folgende Formulierung vor: *„Radfahrer dürfen nur auf Radwegen, in Fahrradstraßen, in Wohnstraßen und in Begegnungszonen nebeneinander fahren. Auf sonstigen Straßen mit öffentlichem Verkehr ist Radfahrern das nebeneinander Fahren nur bei Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern erlaubt;“*

Über diesen Vorschlag hinaus sei darauf verwiesen, dass im Sinne der Förderung der Fahrradnutzung allen Radfahrern überall das nebeneinander Fahren ermöglicht werden sollte (siehe Niederlande). Verkehrssicherheitsmäßig spricht nichts dagegen, da dadurch vor allem Kinder geschützt werden können, wenn sie rechts von einer erwachsenen Aufsichtsperson fahren.

§ 76c Abs. 2

Einfügen nach „ ..., haben von“ der folgenden Ergänzung: „..., haben von **Fußgängern**, ortsgebundenen Gegenständen oder....“. Dies ist eine der wichtigsten Verhaltensweisen für Fahrzeuglenker, um vor allem ältere Personen vor einer Kollision zu schützen, wenn sie beim Überholvorgang durch Radfahrer oder KFZ-Lenker erschrecken und einen unvermuteten Seitenschritt machen.

§ 76c Abs. 4

Statt „...oder die Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit **gewährleistet** wird“ sollte formuliert werden „...oder die Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit **unterstützt**“

wird“. Schwellen können die Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit nicht gewährleisten, wohl aber unterstützen.

§ 88a Abs. 3

Neben der Anpassung der Geschwindigkeit an Fußgänger ist insbesondere ein ausreichender Abstand der Rollschuhfahrer zu Fußgängern zu gewährleisten. Dies ist eine der wichtigsten Verhaltensweisen, um vor allem ältere Personen vor einer Kollision zu schützen, wenn sie beim Überholvorgang durch Rollschuhfahrer erschrecken und einen unvermuteten Seitenschritt machen. Einfügen in den Text nach „...anpassen“: „**und einen ausreichenden seitlichen Abstand von Fußgängern zu halten**“

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen
ÖSTERREICHISCHE FORSCHUNGSGESELLSCHAFT
STRASSE • SCHIENE • VERKEHR



Dipl.-Ing. Martin CAR
Generalsekretär