

Abänderungsantrag

der Abgeordneten Michael Pock, Kollegin und Kollegen

zum Bericht des Verkehrsausschusses (786 d.B.)

über die Regierungsvorlage (775 d.B.) betreffend ein Bundesgesetz mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 88/2014, geändert wird

Der Nationalrat wolle in zweiter Lesung beschließen:

Der dem Bericht des Verkehrsausschusses über die Regierungsvorlage (775 d.B.) betreffend ein Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960) geändert wird (27. StVO-Novelle) (786 d.B.), angeschlossene Gesetzesentwurf wird wie folgt geändert:

I. In § 7 Abs 5 wird im 2. Satz die Wortfolge "Wohnstraßen im Sinn des § 76b" um die Wortfolge "oder Tempo 30-Zonen im Sinn des § 52a 11a" ergänzt.

II. § 12 Abs 5 entfällt.

III. in § 19 Abs 6a wird die Wortfolge "eine Radfahranlage" durch "einen Radweg oder Geh- und Radweg" ersetzt.

IV. In § 68 Abs 1 lautet der erste Satz wie folgt:

"(1) Auf Straßen mit einem Radweg-oder Geh- und Radweg ist mit einspurigen Fahrzeugen ohne Anhänger dieser zu benützen, wenn das Befahren des Radwegs oder Geh- und Radwegs in der vom/von der Radfahrer_in beabsichtigten Fahrtrichtung gemäß § 8a erlaubt ist."

V. § 76 Abs 2 entfällt.

Begründung

Ad I.

Die generelle Freigabe des Fahrradverkehrs gegen Einbahnstraßen, die derzeit nur in Wohnstraßen gem. § 76b StVO gilt, soll auch in Tempo 30 Zonen gelten. Einzelne Straßen können gegebenenfalls immer noch davon ausgenommen werden.

Die Möglichkeit in Tempo 30-Zonen gegen die Einbahn fahren zu können, trägt wesentlich zur Attraktivierung des Radverkehrs bei. Schließlich ist das Öffnen einer Einbahn – wenn lediglich Fahrbahnmarkierungen beziehungsweise Verkehrszeichen notwendig sind – auch deutlich kostengünstiger als zum Beispiel die Errichtung von Radwegen.

Studien zeigen, dass der Umstieg vom Auto auf das Fahrrad besonders wirkungsvoll werden kann, wenn zeitsparende Maßnahmen umgesetzt und induziert werden. Im Generellen ist Zeitersparnis das dominierende Motiv der Wegewahl von Radfah-

rer_innen. Einbahnstraßen stellen daher aus Sicht der Radfahrer_innen wegen ihrer hohen Umwegempfindlichkeit eine erhebliche Behinderung dar, weil sie zu Umwegen gezwungen werden.

Die Relevanz einer derartigen Regelung zeigt sich etwa, wenn man bedenkt, dass in großen Teilen der Stadt Wien bereits das 30er-Limit gilt. So waren Ende des Jahres 2013 bereits 1.624 von 2.763 Straßenkilometern geschwindigkeitsberuhigt – also 58 Prozent.

Ad II.

§ 12 Abs 5 (Einordnen – spezielle Einschränkungen für einspurige Fahrzeuge) ist zu streichen. Die Bedeutung dieser Bestimmung ergibt sich aus den Regeln über das Vorbeifahren (§17), den sonstigen Regeln über das Einordnen (§12 Abs 1 bis 4) und über den Wechsel der Fahrtrichtung (§11).

Auch später ankommende einspurige Fahrzeuge müssen entsprechend der beabsichtigten Fahrtrichtung eingeordnet werden. Damit sind Konflikte mit anderen Geradeausfahrenden oder Abbiegenden weitgehend ausgeschlossen. Wo solche Konflikte trotzdem auftreten, weil keine gekennzeichneten Abbiegestreifen vorhanden sind, gelten für Abbiegende die Regeln über die Richtungsänderung (§11 Abs 1).


Die derzeitige Bestimmung "[...] und wenn Lenker [...] beim Einbiegen nicht behindert werden" macht das Vorrangverhältnis zwischen geradeaus fahrenden Einspurigen und abbiegenden Mehrspurigen vom Zeitpunkt des Eintreffens an der Kreuzung abhängig. Demnach gilt derzeit: Wenn mehrspurige Fahrzeuge zuerst eintreffen, ist das einspurige Fahrzeug wartepflichtig und vice versa. Diese Regelung trägt keinesfalls zur Klarheit der StVO bei und ist demnach zu streichen.

Ad III und IV

Die für Radwege sowie Geh- und Radwege geltenden Sonderverkehrsregeln wurden mit der 20. StVO-Novelle auf alle sogenannten "Radfahranlagen" von Straßen ausgedehnt. Dies dürfte in Unkenntnis oder Fehleinschätzung der tatsächlichen Sachverhalte erfolgt sein. Radfahrstreifen (einschließlich sogenannter "Mehrzweckstreifen") sind Teile der Fahrbahn der jeweiligen Straße. Der Verkehr ist hier durch die allgemeine Fahrordnung sowie durch die sonstigen Bestimmungen zum Fahrzeugverkehr eindeutig, sicher und praxisgerecht geregelt. Jede Sonderregelung kann hier nur zu Missverständnissen, Rechtsunsicherheit und zur Gefährdung von Verkehrsteilnehmer_innen führen.

Ad V

Hier liegt eine Überregulierung der Bestimmungen für das Gehen vor. Die Regelung von Konflikten innerhalb des Fußgängerverkehrs kann der Selbstorganisation der Bürger_innen überlassen werden.


 Peter Fock (Fock)
 N. Scheuch
 (SCHEUCH)
 Becker
 (BECKER)


 Peter Fock (neut-ne-sigen)

