



Frankenberggasse 11
A 1040 Wien

www.argus.or.at

P.S.K. Nr.: 7582.600
DVR-Nr.: 0445495
ZVR-Zahl: 265962142

Republik Österreich
Begutachtungsverfahren
begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

Wien, 17. März 2011

Sehr geehrte Damen und Herren!

Nachfolgend die Stellungnahme von ARGUS - Die Radlobby zum

Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird
(23. StVO-Novelle).

Für Rückfragen steht Dr. Benjamin Hemmens
(Tel. 0699 / 1102 1623, mail@dr-ben.at) gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

Valerie Madeja (Obfrau)

und

Dr. Benjamin Hemmens (Obfrau-Stv.)

Stellungnahme von ARGUS - Die Radlobby zum
Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (23. StVO-Novelle).

Vorwort

ARGUS - Die Radlobby begrüßt ausdrücklich die 23. StVO-Novelle. Die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sind ein Schritt in die richtige Richtung (flexible Benutzungspflicht für Radwege, allgemeines Rücksichtnahmegebot, Einrichtung von Fahrradstraßen). Ernste Bedenken hat die ARGUS hingegen gegenüber der Einführung einer Helmpflicht für Kinder bis 10 Jahre. Wir bezweifeln stark, dass diese zum Ziel einer deutlichen Reduktion der Kopfverletzungen führen kann.

Was die ARGUS kritisiert ist, dass viele unserer langjährigen Forderungen nicht in der Novelle berücksichtigt werden. Zu vielen Kritikpunkten an den komplizierten Rad-Bestimmungen in der StVO gibt es inzwischen einen breiten Konsens, der im Unterausschuss Radverkehr des Verkehrssicherheitsausschusses erkennbar wurde.

Die ARGUS hat für die städtische Mobilität eine Vision: mindestens 20% aller Wege in österreichischen Städten sollten mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Damit verbunden hat die ARGUS auch eine Vision für die StVO. Die hiesigen Rad-Vorschriften sind voller Umständlichkeiten, die in den vorbildlichen Rad-Ländern Europas unbekannt sind. Die Sonderregeln für RadfahrerInnen (wie z.B. die 10km/h-Beschränkung auf Radfahrerüberfahrten) sind normal gebildeten VerkehrsteilnehmerInnen unbekannt. Sie werden weder eingehalten noch überwacht. Wir sind für eine wesentliche Abschlankung: einfachere Regeln, die von VerkehrsteilnehmerInnen und Polizei verstanden und ernst genommen werden, sind unser Ziel. Die ARGUS ist immer dazu bereit, konstruktiv an solchen Reformen mitzuarbeiten.

Stellungnahme von ARGUS - Die Radlobby zum
Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (23. StVO-Novelle).

Stellungnahme zum vorliegenden Entwurf

zu 1.) § 2 Abs. 1 Z 11b: RADFAHRANLAGE

„11b. Radfahranlage: ein Radfahrstreifen, ein Mehrzweckstreifen, ein Radweg, ein Geh- und Radweg, eine Fahrradstraße oder eine Radfahrerüberfahrt;“

Beim Verlassen von Radverkehrsanlagen herrscht nach aktueller StVO Nachrang für RadfahrerInnen. Diese Regelung sollte im Interesse einer verständlichen und praktikablen StVO in dieser Novelle geändert werden.

Den Begriff Radfahranlage beizubehalten und die Definition um die „Fahrradstraße“ zu ergänzen ist nicht zielführend.

ARGUS-Vorschlag:

- ▶ Fahrradstraße nicht als Radfahranlage definieren (§ 2 Abs. 1 Z 11b)
 - ▶ Ersatzlose Streichung des Begriffs „Radfahranlage“ (§ 2 Abs. 1 Z 11b). Ersetzen im Text durch die konkret gemeinte Anlageform. Das sind in den meisten Fällen „Radweg“ bzw. „Geh- und Radweg“.
-

zu 2.) § 3 RÜCKSICHTNAHMEGEBOT und VERTRAUENSGRUNDSATZ

„§ 3. (1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme.“

In der geplanten Ergänzung zum § 3 wurde der 1. Absatz unseres Vorschlages übernommen, es fehlt jedoch der 2. entscheidende Absatz.

ARGUS-Vorschlag:

- ▶ Der 2. Absatz ist zu § 3 (1) ergänzen: „Jeder Straßenbenützer hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“
-

Zu 3.) § 9 Abs. 3: HALTELINIEN

„(3) Ist an einer geregelten Kreuzung auf der Fahrbahn eine Haltelinie (§ 55 Abs. 2) angebracht, so darf beim Anhalten nur bis an diese Haltelinie herangefahren werden. Sind an einer geregelten Kreuzung auf der Fahrbahn zwei parallele Haltelinien angebracht, so darf in dem in § 12 Abs. 5 geregelten Fall mit Motorrädern bis zu der dem Kreuzungsmittelpunkt näher liegenden Haltelinie herangefahren werden.“

In der Radverkehrsplanung sind „parallele Haltelinien“ seit langem in vielen Städten Österreichs verbreitet (Aufgeweiteter/aufgeblasener Fahrradstreifen, vorgezogene Haltelinie, "Bike-Box"). Auch in der RVS 03.02.13 Radverkehr wird diese Lösung ausdrücklich zur Anwendung empfohlen.

Mit der geplanten Novelle würden parallele Haltelinien nur noch für Motorräder gültig sein – und ausdrücklich nicht für Fahrräder. Diese Neuerung widerspricht aus unserer Sicht durch die Bevorzugung des energieineffizientesten und unfallreichsten MIV Motorrad fundamental den Zielrichtungen moderner Verkehrsorganisation.

Stellungnahme von ARGUS - Die Radlobby zum
Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (23. StVO-Novelle).

Vorgezogene Haltelinien für Fahrräder sind eine wichtige Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs und die einzige Möglichkeit zum sicheren Aufstellen außerhalb des toten Winkels abbiegender Lkw. Diese kontraproduktive Änderung ist im Sinne der Verkehrssicherheit entschieden abzulehnen.

ARGUS-Vorschlag:

- §9 (3) ersetzen von „Motorrädern“ durch „Fahrrädern“
-

Zu 13.) § 53 Abs. 1: FAHRRADSTRASSE

„26. ‚FAHRRADSTRASSE‘ Dieses Zeichen zeigt eine Straße an, die nur von Fahrrädern benützt werden darf. Auf einer Zusatztafel kann angegeben werden, dass die betreffende Straße auch von anderen Fahrzeugarten (z.B. Fahrzeugen des Kraftfahrlinienverkehrs) benützt werden darf.“

Dieser Definition der Fahrradstraße fehlen die grundlegenden Eigenschaften, die eine Fahrradstraße aufweisen muss, um der Intention „beruhigte, bevorzugte, bevorrangte Verkehrsfläche für Radverkehr“ gerecht zu werden und wie sie es in vergleichbaren Straßenverkehrsordnungen in Europa gibt. Als Beispiel ist die deutsche Regelung (Zeichen 244.1):

- „1. Andere Fahrzeugführer dürfen Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen angezeigt.
 - 2. Alle Fahrzeugführer dürfen nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren. Radfahrer dürfen weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugführer die Geschwindigkeit weiter verringern.
- Mit der Erläuterung: 1. Das nebeneinander Fahren mit Fahrrädern ist erlaubt. (§2 (4))
- 2. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.“

ARGUS-Vorschlag:

- Alle Inhalte der deutschen StVO zur Fahrradstraße sind zu übernehmen:
- Kfz-Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h,
 - eine Behinderungsverbot des Radverkehrs,
 - eine Nebeneinfahrerlaubnis und
 - keine Sonder-Vorrangsregelung.
-

Zu 13.) zu Z 27 bis 29, Flexibilisierung der RADWEGBENÜTZUNGSPFLICHT:

„27. ‚RADWEG OHNE BENÜTZUNGSPFLICHT‘ Dieses Zeichen zeigt einen Radweg an, der von Radfahrern benützt werden darf, aber nicht muss.“

28. ‚GEH- UND RADWEG OHNE BENÜTZUNGSPFLICHT‘ Diese Zeichen zeigen einen Geh- und Radweg an, der von Radfahrern benützt werden darf, aber nicht muss, und zwar ein Zeichen nach a) einen für die gemeinsame Benützung durch Fußgänger und Radfahrer bestimmten Geh- und Radweg und ein Zeichen nach b) einen Geh- und Radweg, bei dem der Fußgänger- und Fahrradverkehr getrennt geführt werden, wobei die Symbole im Zeichen nach b) der tatsächlichen Verkehrsführung entsprechend anzuordnen sind (Fußgänger rechts, Fahrrad links oder umgekehrt).“

Stellungnahme von ARGUS - Die Radlobby zum
Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (23. StVO-Novelle).

Für die Beschilderung nicht benutzungspflichtiger Radwege wurden in diesem StVO-Entwurf neuartige Verkehrszeichen entwickelt. Eine Recherche der ARGUS hat gezeigt, dass es in Europa bereits in mehreren Ländern Verkehrszeichen für nicht benutzungspflichtige Radwege gibt. (Detaillierte Analyse auf Anfrage bzw. [hier](#) erhältlich).



Frankreich



Norwegen



Belgien

ARGUS-Vorschlag:

Quadratische VZ mit weissen Piktogrammen auf blauem Grund für nicht benutzungspflichtige (Geh- und) Radwege.

Zu 15.) §68 (1) Flexibilisierung der BENÜTZUNGSPFLICHT

„§ 68. (2) Die Behörde kann bestimmen, dass ein Radweg oder ein Geh- und Radweg von Radfahrern benützt werden darf, aber nicht muss. Derartige Radwege oder Geh- und Radwege sind mit den Zeichen gemäß § 53 Abs. 1 Z 27 bis 29 anzuzeigen.“

Wir begrüßen grundsätzlich die Absicht, die Benutzungspflicht zu flexibilisieren. Dennoch fordert die ARGUS weiterhin die grundsätzliche Aufhebung der Benutzungspflicht.

Zu 15.) §68 (3) NEBENEINANDER FAHREN

„§ 68. (3) Radfahrer dürfen nur auf Radwegen und in Wohnstraßen sowie auf sonstigen Straßen mit öffentlichem Verkehr bei Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern nebeneinander fahren; beim Nebeneinanderfahren darf nur der äußerste rechte Fahrstreifen benützt werden. In Fußgängerzonen dürfen Radfahrer nebeneinander fahren, wenn das Befahren der Fußgängerzone mit Fahrrädern erlaubt ist.“

Die ARGUS begrüßt die Ergänzung der Fußgängerzonen, jedoch ist es unverständlich, gleichzeitig in Fahrradstraßen das nebeneinander Rad fahren zu verbieten.

Nebeneinander-Radfahren sollte generell flexibilisiert werden, dies ist besonders bei größeren Gruppen und bei Ausfahrten mit Kindern aus Verkehrssicherheitsgründen geboten.

ARGUS-Vorschlag:

- ▶ Aufnahme der Fahrradstraße in die Aufzählung des §68 (3)
- ▶ Nebeneinanderfahren generell am rechten Fahrstreifen zulassen.

Stellungnahme von ARGUS - Die Radlobby zum
Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (23. StVO-Novelle).

Zu 15.) § 68 (5) ANNÄHERUNGSGESCHWINDIGKEIT RADFAHRERÜBERFAHRTEN

„§ 68. (5) Radfahrer dürfen sich Radfahrerüberfahrten, wo der Verkehr nicht durch Arm- oder Lichtzeichen geregelt wird, nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 10 km/h annähern und diese nicht unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug und für dessen Lenker überraschend befahren.“

Der Satzteil „nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 10 km/h annähern“ ist genauso realitätsfern wie die Vorgängerbestimmung der 10km/h-Überquerung. Das Verhalten beim Annähern an die Radfahrerüberfahrt ist mit „nicht unmittelbar queren und nicht überraschend befahren“ ausreichend geregelt.

Noch wichtiger ist aber den Einsatz der Radfahrerüberfahrt überhaupt zu reduzieren (keine Radfahrerüberfahrt im Verlauf von Radfahrstreifen, Einschränkung des Einsatzes der Radfahrerüberfahrt auf aus Sicht der Verkehrssicherheit erforderliche Einzelfälle - analog Schutzweg). Eine Änderung der Bodenmarkierungsverordnung parallel zu dieser StVO-Novelle ist notwendig.

ARGUS-Vorschlag:

- ▶ Gänzlicher Streichung anstatt Umformulierung der 10 km/h-Regelung im § 68 (5).
 - ▶ dazu ergänzend:
Weglassen des 1. Satzes des §17 Abs.1 der BMVO
-

Zu 15.) §68, (8) KINDERHELMPFLICHT

„(8) Wer ein Kind bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr im Sinne des § 65 Abs. 1 beim Lenken eines Fahrrads beaufsichtigt, hat dafür zu sorgen, dass das Kind einen Sturzhelm in bestimmungsgemäßer Weise gebraucht. Dies gilt nicht, wenn der bestimmungsgemäße Gebrauch des Helmes wegen der körperlichen Beschaffenheit des Kindes nicht möglich ist. Im Falle eines Verkehrsunfalls begründet das Nicht-tragen des Helms kein Mitverschulden im Sinne des § 1304 ABGB an den Folgen des Unfalls.“

ARGUS befürwortet ausdrücklich das Helmtragen und wir würden selbstverständlich jede Maßnahme unterstützen, die eine realistische Aussicht darauf bietet, Verletzungen bei Kindern zu reduzieren. Wir sind aber der Auffassung, dass eine Helmtragepflicht kein geeignetes Mittel ist, um diese Ziele zu erreichen. Die Helmtragequote bei Kindern bis 10 Jahren ist schon sehr hoch. Leider hat aber die massive Zunahme des Helmtragens in Österreich keinen großen Rückgang von Kopfverletzungen bewirkt: offenbar wirken hier auch andere Faktoren maßgeblich. Dagegen ist unzweifelhaft, dass jede Art von Helmpflicht dem Ziel dieser StVO-Novelle - der Förderung des Radverkehrs - widerspricht.

ARGUS-Vorschlag:

- ▶ Entfall des §68, (8) Kinderhelmpflicht

Rückfragen: Dr. Benjamin Hemmens Tel. 0699 / 1102 1623 mail@dr-ben.at
