

Ing. Karl Haidvogel
Endemanngasse 6-18/1/11
1230 Wien

Stellungnahme zum Ministerialentwurf „Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (23. StVO- Novelle) “

§ 3, Abs. 1 (Neufassung):

In den Gesetzesmaterien zur KFZ-Haftpflichtversicherung wäre eine Anpassung für die Fälle durchzuführen, in denen einem KFZ-Lenker nur auf Grund dieser Bestimmung eine Mitschuld am Unfall gegeben wird. Die Haftpflicht-Versicherung des Fahrzeuges des Lenkers, dem eine Mitschuld nur auf Grund dieser Bestimmung gegeben wird, ist um maximal eine Malusstufe zu ändern, während die des unfallverursachenden Lenkers um 2 oder wie bisher um 3 Malusstufen zu ändern ist.

Begründung:

Einerseits hat in diesem Fällen der Lenker, der sich nicht unfallkausal verhalten hat, schon den anteiligen Schaden an seinem Fahrzeug, andererseits lukrieren die Versicherungen aus dieser Gesetzesbestimmung in Hinkunft ein „Köberlgeld“, sie werden versuchen, in jedem Fall den § 3, Abs. 1 anzuwenden, um die Einnahmen zu steigern.

§ 9 Abs. 3:

Diese Bestimmung soll auch auf einspurige Fahrräder angewendet werden.

Begründung:

Die sogenannte „Bike-Box“ gibt es bislang schon in vielen Ländern, jedoch schließt keines dieser Länder Fahrräder von der Benutzung der Bike-Box aus. Wenn sich Österreich bemüht, den Modal-Split zu erhöhen und die Benutzung von Fahrrädern forcieren will, dann ist diese Bestimmung in der derzeit vorgesehenen Form nicht dazu geeignet.

Gerade die am meisten durch rechts abbiegende Fahrzeuge gefährdete Gruppe an Verkehrsteilnehmern die Vorteile der Bike-Box vorzuenthalten – sich im leicht übersehbaren Bereich aufzustellen, anstelle rechts vom Abbiegeverkehr – lässt den Anschein zu, dass der Gesetzgeber einerseits die Gefahren des Konfliktes zwischen Fahrrädern und Rechtsabbiegern nicht erkennt oder im Hinblick auf die Autolobby ignoriert. Die angeführten Probleme Fahrräder und Rechtsabbieger bestehen nicht nur auf Straßen, auf denen der Fahrradverkehr mit dem übrigen Verkehr gemischt ist, sondern auch im Bereich von Mehrzweckstreifen und noch mehr im Bereich von neben der Fahrbahn verlaufenden Radwegen durch die vom Gesetzgeber tolerierten toten Winkel bei größeren Fahrzeugen.

§ 24, Abs. 2, lit. a und f:

So sehr die Verminderung von Verkehrszeichen zu begrüßen ist, hat die Kundmachung von Halte- und Parkverboten nur durch Bodenmarkierungen ihre Nachteile, weil sie bei Schneelage, aber auch bei Streusplittansammlungen am Fahrbahnrand, wie sie in bzw. nach Perioden stärkerem Schneefall erfahrungsgemäß zu erwarten sind, nicht erkennbar und damit nicht gültig sind.

§53 Abs. 1 Z. 26:

Die Bestimmung zum Verkehrszeichen Fahrradstraße sollte ergänzt werden um:
Ist Kraftfahrzeugen die Benutzung der Fahrradstraße erlaubt, dürfen sie diese nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 (oder 30) km/h benutzen, sofern nicht durch Verkehrszeichen eine andere höchstzulässige Geschwindigkeit verordnet wird.

Begründung:

Die Geschwindigkeit von Kraftfahrzeugen in Fahrradstraßen soll aus Gründen der Verkehrssicherheit der von Fahrrädern angepasst werden.

Weiters zu §53 Abs. 1 Z. 26:

An Kreuzungen mit Fahrradstraßen sind an den kreuzenden bzw. einmündenden Straßen, sofern es sich nicht um Vorrangstraßen handelt, die Verkehrszeichen „Vorrang geben“ oder „Halt vor der Kreuzung“ anzubringen.

Begründung:

Werden die Fahrradstraßen nicht gegenüber dem Querverkehr bevorrangt, entstehen Nachteile gegenüber Radwegen, auf denen beim Überqueren von Querstraßen keine Wartepflicht besteht.

Erlauben Sie mir in diesem Zusammenhang eine Anmerkung:

Im Zusammenhang mit den Bestimmungen für Radverkehrsanlagen rege ich an, dass den Straßenverkehrsbehörden durch eine entsprechende Bestimmung untersagt wird, an Radfahrerüberfahrten für diese die Verkehrszeichen „Vorrang geben“ oder „Halt vor der Kreuzung“ anzubringen. Diese Praxis ist mir vor allem in Wien oft aufgefallen.

Begründung:

1. Bei der Anbringung dieser Verkehrszeichen widersprechen einander die Bestimmungen des § 19 StVO und die des § 9 Abs. 2 StVO zu den Radfahrerüberfahrten, einerseits hat der Lenker eines Fahrzeuges auf der Fahrbahn dem Radfahrer das Überqueren zu ermöglichen und erforderlichenfalls anzuhalten, wodurch er auf seinen Vorrang verzichtet andererseits hat der Radfahrer anzuhalten, weil ihm das die entsprechenden Verkehrszeichen vorschreiben, wodurch sich die beiden Verkehrsteilnehmer zu verständigen hätten. Dies passiert in der Praxis nie und Intentionen der Radfahrerüberfahrt werden ad absurdum geführt. Daher wäre durch Wegfall dieser Verkehrszeichen die Rechtssicherheit an diesen Stellen gegeben.