



Regionalstelle Oberösterreich
Gemeinnützige Förderungs- und
Beratungs-GmbH
Südtirolerstraße 28/5
4020 Linz

Telefon +43/(0)732/772652
oberoesterreich@klimabuendnik.at
www.klimabuendnis.at

An
Präsidium des Nationalrats
Dr.-Karl-Renner-Ring 3
1010 Wien, Stubenring 1

Firmenbuch-Nr. 130157h · HG Wien
UID-Nr. ATU 38519000
Kto HYPO OÖ 402990 · BLZ 54000

Linz, 18. März 2011

Stellungnahme Begutachtungsentwurf 23. StVO Novelle (2011)

Das Klimabündnis Österreich begrüßt das Ziel der Novellierung der 23. StVO hinsichtlich der Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr. Dem Klimabündnis ist es vor allem aus Sicht des Klimaschutzes ein Anliegen, dass die Rahmenbedingungen für den Radverkehr attraktiver gestaltet werden, damit der Radverkehrsanteil, wie im Regierungsprogramm 2008 bis 2013 als Ziel verankert auf 10 Prozent verdoppelt werden kann. Die Intentionen des vorliegenden Begutachtungsentwurfs tragen diesem Ziel leider nicht in allen Punkten Rechnung.

- **Rücksichtnahmengebot**

Die Aufnahme des Rücksichtnahmengebots (§3 Abs. 1) wird im Sinne einer verstärkten Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer begrüßt. Zur besseren Klarheit wird in Anlehnung an die deutsche StVO zusätzlich die Aufnahme eines neuen Abs. 2 in §3 vorgeschlagen:

§3 (2) Jeder Straßenbenutzer hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

- **Fahrradstraße**

Die Einführung der Fahrradstraße als wichtiges Netzelement für den Radverkehr wird begrüßt. Die Fahrradstraße ist in Deutschland ein erprobtes Instrument, darum wird die stärkere inhaltliche Anlehnung an die Regelungen der deutschen StVO empfohlen. Somit sollten folgende Änderungen zur Fahrradstraße aufgenommen werden:

- a. **Fahrradstraße nicht als Radfahranlage definieren**

Die allgemeinen Regelungen für Radfahranlagen wie das Fahrverbot für Fahrräder mit sonstigen Anhänger bzw. mehrspurigen Fahrrädern über 80 cm Breite sind von der Idee her für den baulich getrennten Radweg und nicht für eine Fahrradstraße gedacht. Daher soll die Fahrradstraße nicht als Radfahranlage definiert werden.

§ 2 Abs. 1 Z 1b. Fahrradstraße: eine für den Fahrrad- und beschränkten Fahrzeugverkehr gemeinsam bestimmte und als solche gekennzeichnete Straße;

§ 2 Abs. 1 Z 11b. Radfahranlage: ein Radfahrstreifen, ein Mehrzweckstreifen, ein Radweg, ein Geh- und Radweg, Fahrradstraßen oder eine Radfahrerüberfahrt;

b. Ergänzungen Fahrradstraßen

Die Qualität der Fahrradstraße für den Radverkehr zeichnet sich in der deutschen StVO durch folgende wesentlichen Merkmale aus: RadfahrerInnen dürfen neben einander fahren, es gilt ein Tempolimit von 30 km/h und RadfahrerInnen dürfen nicht behindert werden. Für diese fachlich sinnvollen Ergänzungen werden folgende Änderungen dringend empfohlen:

„Fahrradstraße § 67“

- (1) Die Behörde kann, wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fahrradverkehrs, die Entflechtung des Verkehrs oder die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes erfordert, durch Verordnung Straßenstellen oder Gebiete dauernd oder zeitweilig zu Radfahrstraßen erklären. In einer solchen Radfahrstraße ist der Fahrzeugverkehr verboten; ausgenommen davon sind der Fahrradverkehr, das Befahren mit Fahrzeugen des Straßendienstes und der Müllabfuhr, des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Feuerwehr in Ausübung Dienstes sowie das Befahren zum Zwecke des Zu- und Abfahrens.
- (2) Ferner kann die Behörde in der Verordnung nach Abs. 1 nach Maßgabe der Erfordernisse und unter Bedachtnahme auf die örtlichen Gegebenheiten bestimmen, dass die Fahrradstraße auch mit anderen Fahrzeugen dauernd oder zu bestimmten Zeiten befahren werden darf.
- (3) Die Lenker von Fahrzeugen in Fahrradstraßen dürfen nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren. Radfahrer dürfen weder gefährdet noch behindert werden.
- (4) Für die Kundmachung einer Verordnung nach Abs. 1 gelten die Bestimmungen des § 44 Abs. 1 mit der Maßgabe, dass am Anfang und am Ende einer Radfahrstraße die betreffenden Hinweiszeichen (§ 53 Abs. 1 Z 26 bzw. 29) anzubringen sind.

§68 (2) Radfahrer dürfen nur auf Radwegen, Fahrradstraßen und in Wohnstraßen sowie auf sonstigen Straßen mit öffentlichem Verkehr bei Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern nebeneinander fahren; beim Nebeneinander fahren darf nur der äußerste rechte Fahrstreifen benutzt werden.

Es wird auch empfohlen die Sondervorrangregel beim Verlassen von Radverkehrsanlagen ersatzlos zu streichen (§19 Abs. 6a: „Nachrang beim Verlassen einer Radfahranlage“). Die Sondervorrangregel führt immer wieder zu Missverständnissen unter den Verkehrsteilnehmenden.

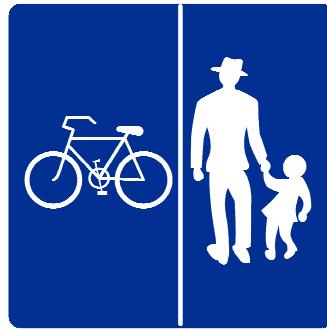
- **Gemeinsames Verkehrszeichen Schutzweg und Radfahrerüberfahrt**

Ein gemeinsames Verkehrszeichen bei unmittelbar daneben liegenden Schutzweg und Radfahrerüberfahrt wird begrüßt. Im Sinne einer leichteren Verwaltungspraxis wird eine einheitliche Variante empfohlen.



- **Verkehrszeichen Radweg ohne Benützungspflicht**

Die im vorliegenden Begutachtungsentwurf neuen Verkehrszeichen in §53 Abs. 1 Z27 bis Z29 für Radwege bzw. Geh- und Radwege ohne Benützungspflicht entsprechen zu sehr den Verkehrszeichen §53 Abs. 1 Z 9a (Fußgängerzone). Eine stärkere Anlehnung an internationale Beispiele und an die Hinweiszeichen §53 Abs. 1 Z2 bis 2b wird empfohlen.



- **Flexibilisierung Radwegbenützungspflicht**

Die Ermächtigung für Behörden, die Radwegbenützungspflicht aufheben zu können wir positiv gesehen. Wünschenswert wäre aber eine Umkehrung, so daß bei Radwegen auf Straßen mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von max. 50 km/h eine Benützungspflicht von der Behörde bestimmt werden kann.

- **Radhelmpflicht für Kinder**

Die in §68 Abs (8) geregelte Sturzhelmpflicht beim Radfahren für Kinder bis 10 Jahre wird angesichts der international widersprüchlichen wissenschaftlichen Erkenntnisse über die positiven sowie negativen Wirkungen einer gesetzlichen Radhelmpflicht abgelehnt. Die EU-Kommission hat die Wirksamkeit von Radhelmen untersucht und ist zu keinem positiven Ergebnis gekommen. Daher gibt es im EU-Verkehrssicherheitsprogramm 2011 – 2020 dazu auch keine Empfehlung.

Die vermehrte Nutzung des Fahrrads ist aus umwelt- und gesundheitspolitischer Sicht sehr zu befürworten. Da die möglichen negativen Auswirkungen auf die Fahrradnutzung (und damit die negativen Auswirkungen auf den Klimaschutz sowie die Gesundheitsvorsorge durch Bewegung) den möglichen positiven Auswirkungen durch eine mögliche Verminderung der Unfallfolgen nicht gegenübergestellt wurden, ist eine gesetzliche Radhelmpflicht mangels fachlich fundierter Entscheidungsgrundlagen abzulehnen.

- **Vorgezogene Haltelinie für Motorräder**

Die im Begutachtungsentwurf enthaltenen Änderungen des §9 Abs. 3 sind aus Sicht des Radverkehrs abzulehnen. Die vorgezogene Haltelinie für Fahrräder ist in österreichischen Städten die gängige Praxis und hat sich beispielsweise für direkt links abbiegende Radfahrerinnen und Radfahrer an Kreuzungen als verkehrssichere und praktikable Lösung erwiesen. Mit der vorliegenden Festlegung auf Motorräder ist mit einer Verringerung der Verkehrssicherheit von Radfahrerinnen und Radfahrer zu rechnen, was den Zielen des Verkehrssicherheitsprogramms 2011+ sowie der Intention 23. StVO-Novelle für den „Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer“ klar widerspricht. Daher wird folgende Änderung empfohlen:

§9 (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 Fahrrädern bis zu der dem Kreuzungsmittelpunkt näher liegenden Haltelinie herangefahren werden.

- **Sonder-Vorrangregeln / Radfahrerüberfahrt**

Es wird bedauert, dass der Vorschlag des FSV Arbeitsausschuss nicht motorisierter Verkehr zur Vereinfachung der Sonder-Vorrangregeln für Benützung von Radfahranlagen (Streichung des §19 Abs. 6a) nicht berücksichtigt wurde. Weiters wird der Einsatz der Radfahrerüberfahrt in §17 BMVO auf Basis von klar definierten Einsatzkriterien analog zum Schutzweg empfohlen. Das Klimabündnis empfiehlt auch die Sonderstellung von Radfahrerüberfahrten zu streichen. Anstelle des absoluten Vorrangs von Radfahrenden auf Radfahrerüberfahrten haben bei Kreuzungen die allgemeinen Vorrangregeln zu gelten.

- **Fahrtrichtung beim Radfahren gegen die Einbahn**

Die Regelungen zur Fahrtrichtung gegen die Einbahn sind leichter und einfacher durch eine Fahrtrichtungsbeschränkung auf Radwegen sowie Geh- und Radwegen umzusetzen. Daher wird empfohlen §8a folgendermaßen zu ändern:

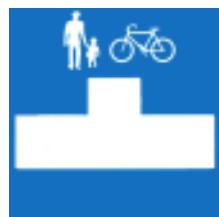
Fahrordnung auf Radfahranlagen-Radwegen und Geh- und Radwegen.

§ 8a (1) Radfahranlagen Radwege und Geh- und Radwege sowie Radfahrerüberfahrten in deren Fortsetzung dürfen in beiden Fahrtrichtungen befahren werden, sofern sich aus Bodenmarkierungen (Richtungspfeilen) nichts anderes ergibt.
(2) entfällt.

- **Sackgasse ausgenommen Fuß- und Radverkehr**

Zur Reduktion von Zusatztafeln wird folgendes neues Verkehrszeichen „Sackgasse ausgenommen Fuß- und Radverkehr“ vorgeschlagen:

§53 Abs. 1 Z 11a `SACKGASSE AUSGENOMMEN FÜSS-UND RADVERKEHR`



oder

Dieses Zeichen zeigt an, daß die Durchfahrt durch eine Straße nur für den Radverkehr möglich ist.

Mit freundlichen Grüßen

DI Robert Stögner
Klimabündnis Oberösterreich