

**Rathaus**

*Der Grüne Klub im Rathaus
A-1062 Wien*

*Telefon (01) 40 00-81800
Telefax (01) 40 00-99-81811
E-Mail: wien@gruene.at
Web: <http://wien.gruene.at>*

An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie
Abt. II/St4
Per E-Mail: st4@bmvit.gv.at
Cc: begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at

Mag. Christoph Chorherr
Gemeinderat und
Landtagsabgeordneter
christoph.chorherr@gruene.at

Wien, am 21.3.2011

Betreff: GZ. BMVIT-160.008/0001-II/ST5/2011 vom 23.02.2011
Entwurf einer 23. StVO-Novelle; Begutachtung

Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Für den Grünen Klub im Wiener Rathaus gebe ich als Radverkehrssprecher der Wiener Grünen zum vorgelegten Entwurf des BMVIT für eine „Rad-Novelle“ der StVO (23. StVO-Novelle) in offener Frist folgende Stellungnahme ab:

1. Zusammenfassung

- Der BMVIT-Entwurf für eine „Rad-Novelle“ der StVO sieht trotz gewichtiger Mängel und Lücken positive Schritte in einzelnen wichtigen Fragen vor. In diesem begrenzten Rahmen kann er eine Dynamik für mehr Radverkehrsanteil und mehr Rad-Verkehrssicherheit einleiten, wie sie nicht nur von den Grünen seit langem gefordert wird.
- Die Grünen unterstützen in diesem Sinn das neu vorgesehene Rücksichtnahmegerbot sowie die geplanten Änderungen bei der Radwegbenutzungspflicht und beim Thema Fahrradstraße grundsätzlich. Alle drei Punkte sollten aber dringend wirksamer gestaltet und vom Verwaltungsaufwand und der Vollziehbarkeit her optimiert werden. Eine konsequenter, in sich schlüssige, möglichst einfache und dadurch verständliche Gestaltung in diesen (und weiteren) Punkten ohne „künstliche“ Neuerfindung von komplexen Verkehrszeichen u.dgl. könnte den positiven Effekt der Novelle für den Radverkehr mit wenig Aufwand deutlich erhöhen. Die Grünen regen eine entsprechende Optimierung vor Beschlussfassung eindringlich an, um den gewünschten Erfolg sicherzustellen!
- Die Grünen lehnen die geplante Radhelmpflicht für Kinder aufgrund der erheblichen

fachlichen Bedenken hinsichtlich der Gesamt-Wirkung für Radverkehr und Verkehrssicherheit, aufgrund der fehlenden schlüssigen und transparenten fachlichen Grundlagen und aufgrund der negativen Erfahrungen in anderen Staaten ab.

- Die Grünen regen eine treffsicher den Radfahrenden zugutekommende Regelung der „vorgezogenen Haltelinie“ und die entsprechende Korrektur der derzeit vorgesehenen Fassung an, die – wohl nur irrtümlich – eine den Verkehrssicherheits- und Umweltzielen krass widersprechende einseitige Begünstigung für Motorradfahrende bedeuten würde.
- Die Grünen vermissen für weniger Rad-Unfälle maßgebliche, dem BMVIT von zuständigen Expertengremien seit langem empfohlene Verbesserungen, insbesondere die Abschaffung der Sondervorrangregeln bei Radfahranlagen und der Sonderregeln im Bereich Radfahrerüberfahrt und regen die Ergänzung der Novelle um diese Punkte dringend an.
- Die Grünen unterstützen die nicht dem Radverkehr gewidmeten Änderungsvorschläge des Entwurfs - mit Ausnahme der beabsichtigten weiteren Einschränkung der Benützung von Straßen zu „verkehrs fremden Zwecken“, die überschießend, unlogisch und grundrechtlich bedenklich wäre und daher nachdrücklich abgelehnt wird.

2. Zu einzelnen vorgesehenen Bestimmungen der 23. StVO-Novelle („Rad-Novelle“)

2.1. Rücksichtnahmegerbot (zu Z 2 – Ergänzung § 3 um einen Absatz 1 neu)

Die Grünen begrüßen ausdrücklich die geplante Verankerung eines allgemeinen Rücksichtnahmegerbots als dem Vertrauensgrundsatz vergleichbarer bzw. diesem sogar vorangestellter weiterer Grundsatz für den gesamten StVO-Wirkungsbereich.

Diese Regelung wird aber nur dann die wünschenswerte Wirkung – unter anderem auch als wichtige Grundlage für die Umsetzung von Gemeinschaftsflächen wie Shared-Space/Begegnungszonen – entfalten, wenn sie über die Deklaration hinaus auch mit einer entsprechenden unmissverständlichen Verhaltensanweisung gekoppelt ist. Daher sollte dem vorgeschlagenen § 3 Abs 1 neu allerdings ein weiterer Satz folgenden Wortlauts angefügt werden:

„Jeder Straßenbenutzer hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird.“

2.2. Radwegbenutzungspflicht – Flexibilisierung (zu Z 15 - § 68 Abs 2 neu sowie Z 13 - § 53)

Die Grünen begrüßen die geplante Schaffung der Möglichkeit, die Radwegbenutzungspflicht aufzuheben; diese sogenannte „Flexibilisierung“ der Radwegbenutzungspflicht“ ist ein Schritt in die richtige Richtung.

Leider hat sich das BMVIT (bisher) aber nicht zur einfachsten und sachlich sinnvollsten Lösung der generellen Aufhebung der Benutzungspflicht oder zumindest der Aufhebung im Ortsgebiet (gegebenenfalls mit bestimmten bundeseinheitlich fixierten kriterienbasierten Ausnahmen) durchringen können. Anstatt dessen schlägt das BMVIT eine mit hohem Verwaltungsaufwand und hohen Kosten für andere Gebietskörperschaften verbundene Lösung vor, zudem durch eine aufwendige, nicht dem international bereits Üblichen entsprechende Beschilderungs-Lösung begleitet. Die derzeit vom BMVIT vorgeschlagene Lösung könnte zudem zu kleinräumig unterschiedlichen Regelungen führen, die nicht zuletzt für die zahlreichen Radtouristen nur schwer nachvollziehbar bzw. vermittelbar

wären (Bsp. Donauradweg – 3 Bundesländer; Bsp. Stadtrand von Wien).

Die Grünen haben erhebliche Zweifel, ob mit einer derartigen Lösung wirklich die Umsetzungsbereitschaft „vor Ort“ optimal stimuliert wird. Unter dem Strich dürfte mit viel höherem Aufwand als nötig viel weniger als möglich für den Radverkehr und seine Sicherheit und Förderung erreicht werden. Bundes-Ziele (Verdopplung des Radverkehrs-Anteils) sollten aber auch systematisch betrachtet primär durch bundesweit einheitliche Maßnahmen angesteuert werden, durch ein Flickwerk werden sie schwerer zu erreichen sein.

Zudem sind mehrere in den Erläuterungen zur Rechtfertigung angeführte Begründungen fachlich nicht nachvollziehbar: Es müssten weder neue (vor allem nicht international unübliche) Verkehrszeichen erfunden noch – gerade bei genereller Aufhebung der Benutzungspflicht! – sämtliche bestehenden Verkehrszeichen ausgetauscht werden, selbst bei der angepeilten halben Lösung für die Freigabe könnte mit einer schlichten, preiswerten Zusatztafel ebenso Klarheit geschaffen werden. Letztlich ist auch die geradezu sklavische Orientierung am „Wiener Übereinkommen“ nicht nachvollziehbar, sind doch in Österreich in anderen Bereichen (Grünblinken!) abweichende und international sehr unübliche Lösungen seit Jahrzehnten gängig und offenbar keinerlei rechtssystematisches Fundamental-Problem.

Die Grünen regen daher dringend eine weitergehende, möglichst verwaltungs- und kosteneffiziente Lösung im Sinne einer generellen Aufhebung der Benutzungspflicht, gegebenenfalls mit bestimmten bundeseinheitlich fixierten kriterienbasierten Ausnahmen, an.

2.3. Fahrradstraße (Z 1, Z 13 - zu § 2 Abs. 1 Z 11b; §53 Abs. 1 Z 26 bis 29)

Die Grünen begrüßen ausdrücklich, dass mit der im Entwurf vorliegenden StVO-Novelle auch die in anderen Ländern bereits erfolgreich umgesetzte „Fahrradstraße“ ermöglicht wird. Fahrradstraßen als beruhigte, bevorzugte Verkehrsflächen für den Radverkehr werden – so wie das Abgehen von der Radwegbenutzungspflicht – zur Bewältigung steigenden Radverkehrsaufkommens insbesondere in den Städten dringend nötig sein, wenn die von der Regierung beabsichtigte Verdopplung des Radfahranteils Realität wird.

Fahrradstraßen müssen daher umso mehr praxisgerecht, sicherheitsförderlich und für die angepeilten bevorzugten BenutzerInnen attraktiv definiert werden.

Dem wird der vorliegende BMVIT-Vorschlag in mehreren Punkten noch nicht gerecht:

Die neue "Fahrradstraße" wäre unzureichend definiert, durch die Aufnahme der Fahrradstraße in die "Radfahranlagen" würde auch hier die laut derzeitigem Novellenentwurf ungelöst bleibende Problematik der Sondervorrangregelungen (s.u., 3.1.) schlagend (es würde bei jeder auch noch so untergeordneten Querstraße Nachrang wegen des Verlassens der „Radfahranlage“ entstehen) und es wäre die Benutzung mit mehrspurigen Fahrrädern oder solchen mit Anhängern über 80 cm Breite verboten, und es wäre derzeit nicht einmal Nebeneinanderfahren zulässig.

Die in der deutschen StVO zur dort erfolgreich und verbreitet in Anwendung stehenden Fahrradstraße getroffenen Regelungen sind kompakt und haben sich bewährt:

"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."

Dies sollte so weit wie möglich übernommen werden - alle Inhalte der deutschen StVO zur Fahrradstraße sind auch für die österreichische Fahrradstraße erforderlich.

Im Sinne einer übersichtlichen, auch für die Normunterworfenen praktikablen Lösung sollte daher ein eigener Fahrradstraßen-Paragraph mit den entsprechenden Inhalten in der StVO verankert werden.

Die möglichst restriktive (d.h. weniger offen als laut Entwurf für § 53 Abs 1 Z 26 neu vorgesehen) Gestaltung möglicher Ausnahme-Regelungen wird dabei ergänzend dringend angeregt. Insbesondere stünde eine generelle Öffnung von Fahrradstraßen für die Pkw-Durchfahrt (über die natürlich zu ermöglichte AnrainerInnen-Zu- und -Abfahrt hinaus!) in kaum auflösbarem Konflikt mit dem verfolgten Ziel, zusätzliche sichere Verkehrsflächen für Radfahrende in stark frequentierten Relationen anzubieten, und sollte daher von vornherein bundeseinheitlich ausgeschlossen werden.

2.4. Vorgezogene/“zwei parallele“ Haltelinien (Z 3 - zu § 9 Abs. 3)

Die Grünen begrüßen, dass für das international erfolgreiche und auch in Österreichisch bereits vielfach umgesetzte und zB auch von der RVS-Radverkehr empfohlene Modell der „vorgezogenen zweiten Haltelinie“ nun auch eine klare rechtliche Grundlage in der StVO geschaffen werden soll. Die vorgezogene Haltelinie und der privilegierte Aufstellbereich für Fahrräder sind ein großer Beitrag zur Verkehrssicherheit, unter anderem die einzige verlässliche und daher wirksam unfallvermeidende Möglichkeit zum Aufstellen außerhalb des „Toten Winkels“ abbiegender Lkw.

Wohl aufgrund eines redaktionellen Versehens hätte die im BMVIT-Entwurf vorgesehene Formulierung jedoch eine Neuregelung zur Folge, bei der diese vorgezogene Haltelinie bzw. der „privilegierte“ Aufstellbereich (hinter dieser, aber vor dem Kfz-Verkehr, sog. „Bike Box“, „aufgeweiteter/aufgeblasener Fahrradstreifen“ u.dgl.) ausschließlich Motorrad-LenkerInnen (statt RadfahrerInnen) vorbehalten werden soll.

Die Grünen gehen von einem Redaktionsversehen aus, weil es sich dabei um eine Schlechterstellung des Radverkehrs (es würden auch die bereits zugunsten des Radverkehrs umgesetzten Beispiele diesem wieder entzogen!) und eine gerade in einem Verkehrssicherheitspaket völlig deplatzierte Neuregelung handeln würde. Die Möglichkeit zum raschen, ungehinderten Beschleunigen von Motorrädern beim Wegfahren von vorgezogenen Haltelinien hätte absehbar negative Folgen für die jetzt schon besonders tragische und blutige Unfallbilanz einspuriger Kfz und für die Lärmbelastung, zu der einspurige Kfz bzw. ihre BenutzerInnen jetzt schon überproportional beitragen. Motorräder sind überdies die am wenigsten energieeffizienten Fahrzeuge (Verbrauch, Schadstoff- und CO₂-Ausstoß je pkm) im Straßenverkehr, weshalb jede weitere Privilegierung über die ohnedies gegebene bei Schadstoff- und Lärmemissionen hinaus auch energie- und klimapolitisch unangebracht wäre und im Widerspruch zu offiziellen politischen Zielen steht.

Theoretisch denkbare vorgezogene Halteflächen für beide Gruppen von VerkehrsteilnehmerInnen zugleich wären aufgrund des sehr unterschiedlichen Annäherungs- und vor allem Beschleunigungsverhaltens ebenfalls negativ für die Verkehrssicherheit.

Die Grünen regen daher dringend an, in der vorgeschlagenen Formulierung von § 9 Abs 3 die Formulierung „mit Motorrädern“ durch „mit Fahrrädern“ zu ersetzen.

2.5. Annäherungs- (statt bisher Benutzungs-)Tempolimit bei Radfahrerüberfahrt (Z 15, § 68)

Die geplante Neuregelung der 10-km/h-Vorschrift bei Radfahrerüberfahrten wäre im Rahmen eines generellen Überdenkens der diversen Sonder-Vorrang- und -Benutzungs-Regeln bei Radfahranlagen und Radfahrerüberfahrten wohl entbehrlich (vgl. auch unten unter 3.1.).

Sie leidet davon unabhängig unter derselben Schwäche wie die bisherige Regelung, dass nämlich numerische Tempolimits für Radfahrende egal an welchem Ort mangels entsprechender Ausrüstung nicht präzise überprüfbar sind. Es ist auch darauf hinzuweisen, dass die StVO für kein anderes Verkehrsmittel eine derartige Vorschrift bei der Kreuzungsannahme oder -benutzung kennt, obwohl von diesen ein vielfach höheres Gefährdungspotenzial ausgeht.

Die geplante Regelung sollte in diesem Sinne nochmals grundsätzlich überdacht werden.

2.6. Gemeinsames Verkehrszeichen für Verkehrsflächen, auf denen Zufußgehende und Radfahrende Kreuzungen überqueren („Schutzweg und Radfahrerüberfahrt“) (Z 12, § 53)

Falls dieses Verkehrszeichen im Sinne der Ausführungen unter 3.1. (sh. unten) überhaupt noch sachlich erforderlich scheint, sollte im Sinne einer leichtestmöglichen Verwaltungspraxis zumindest vom derzeitigen Plan zweier je nach realer Kreuzungstopographie unterschiedlich bebildeter Verkehrszeichen Abstand genommen und ein einheitliches Verkehrszeichen vorgesehen werden.

3.7. Radhelmpflicht für Kinder (Z 15, 23 - § 68 Abs 8 neu etc)

Der BMVIT-Entwurf sieht trotz nahezu einstimmiger Ablehnung dieses Vorschlags in der vom BMVIT selbst eingesetzten, vorbereitenden ExpertInnengruppe (Unterausschuss Radverkehr des Verkehrssicherheitsbeirats) eine Radhelmpflicht im Straßenverkehr für Kinder bis 10 Jahren und eine entsprechende Strafbestimmung für deren Aufsichtsperson vor. Damit würde erstmals in Österreich Schutzausrüstung für eine alltägliche Handlung (nichtmotorisierte Fortbewegung) vorgeschrieben – eine gravierende und grundlegende Neuerung.

Die Nichtbefolgung dieser neuen Pflicht soll (anders als von den dafür eintretenden Interessensgruppen intendiert) vorerst verwaltungs- bzw. zivilrechtlich folgenlos bleiben.

In der innerstaatlichen wie internationalen Fachwelt bestehen – zurückhaltend formuliert – erhebliche Zweifel daran, dass die nun diskutierte Radhelmpflicht für Kinder unter zehn Jahren zu mehr Verkehrssicherheit beitragen kann.

Erfahrungen aus anderen Ländern zeigen, dass eine Radhelmpflicht zu zahlreichen negativen Nebenwirkungen führen kann und dass Helmtragen sogar einen unmittelbar der Verkehrssicherheit abträglichen Effekt (Risikokompensation, geringere Seitenabstände überholender Kfz-LenkerInnen) haben kann. Jedenfalls trägt eine Radhelmpflicht nichts zur Vermeidung von Unfällen bei und setzt entgegen dem Verursacherprinzip nicht beim weit überwiegenden Unfallverursacher Kfz-LenkerIn an.

In Ländern mit hohem Radverkehrsanteil wie Niederlande und Dänemark ist übrigens die Verkehrssicherheit beim Radfahren hoch, die Helmfragequote jedoch sehr niedrig.

Weltweit wurde in keinem einzigen Staat mit Radhelmpflicht eine positive Sicherheitswirkung nachgewiesen oder gemessen, im Gegensatz zu verbreitet sehr euphorischen Prognosen vor der Einführung.

In Europa sind in den letzten Jahren mehrere Staaten nach Prüfung der internationalen

Faktenlage davon abgekommen, eine bereits geplante Helmpflicht für Kinder einzuführen, zB die Schweiz, Dänemark, die Niederlande und Norwegen.

Selbst die EU-Kommission ist aufgrund dessen von entsprechenden positiven Einschätzungen zur Radhelmpflicht abgegangen und empfiehlt derartige Maßnahmen anders als früher nicht mehr in ihrem neuen Verkehrssicherheitsprogramm.

Im Hinblick darauf, dass in Österreich bereits etwa 90 Prozent der Kinder beim Radfahren einen Helm tragen, kann durch eine Helmpflicht zudem keine deutliche Steigerung der Helmtragequote mehr erreicht werden, was Fortschritte in der Unfall-/Opferbilanz selbst theoretisch wenig plausibel macht.

Vor allem ist nochmals darauf hinzuweisen, dass dem erwiesenen starken Anstieg der Helmtragequoten gerade bei Kindern und Jugendlichen (vgl BMVIT-Publikation „Radverkehr in Zahlen“, 2010) keine entsprechende Entwicklung bei den entsprechenden Opferzahlen und Verletzungshäufigkeiten gegenübersteht und dass kein Beleg für den konkreten Zusammenhang zwischen der Helmtragequote und der Häufigkeit und Schwere bestimmter Unfall- bzw. Verletzungsarten vorliegt.

Die Aussagen des BMVIT-Entwurfs zu vermeidbaren Kinder-Kopfverletzungen und erzielbaren Gesundheitskosten-Einsparungen sind daher nicht fachlich abgesichert.

Zu dieser Frage wird ausdrücklich auf die ausführliche, fundierte Stellungnahme aus dem Institut für Verkehrswissenschaften der TU Wien hinsichtlich der methodischen und sonstigen Schwächen bzw. Unklarheiten der KfV-Kurzstudie hingewiesen, der diese Zahlen entnommen sind. Gerade die zentrale Aussage der Studie – Potenzial zur Reduzierung von 900 Kinder-Kopfverletzungen jährlich – wird als „wissenschaftlich nicht haltbar“ bewertet, wurde erstaunlicherweise aber dennoch ungefiltert Grundlage der geplanten Maßnahme in der StVO-Novelle und Teil ihrer Erläuterungen.

Zur vor und bei Einführung ebenfalls kontroversiell diskutierten Helmpflicht für Moped- und MotorradfahrerInnen besteht der entscheidende Unterschied, dass bei dieser ein eindeutiger Nutzen für die Gesundheit und die Unfallopferbilanz belegt war und ist. Dieser Unterschied hat faktische Grundlagen: Den Zusammenhang zwischen den gefahrenen (viel höheren) Geschwindigkeiten und den Unfallfolgen, und die anders als beim Fahrrad fehlenden gesundheitlichen Nachteile, wenn wegen der Helmpflicht nicht (mehr) Moped oder Motorrad gefahren wird. Eine Radhelmpflicht mit der Helmpflicht bei einspurigen Kfz zu argumentieren bzw. fachliche Kritik an einer Radhelmpflicht mit entsprechenden Verweisen auf Moped/Motorrad relativieren zu wollen ist daher fachlich nicht haltbar.

Die Grünen lehnen daher die geplante Radhelmpflicht für Kinder bis 10 Jahre aufgrund der erheblichen fachlichen Bedenken hinsichtlich der Gesamt-Wirkung für Radverkehr und Verkehrssicherheit, aufgrund der fehlenden schlüssigen und transparenten fachlichen Grundlagen und aufgrund der negativen Erfahrungen in anderen Staaten ab.

Wir schlagen vor, den geplanten § 68 Abs. 8 zu streichen.

Ergänzend schlagen wir vor, auch die parallel im Wege einer FahrradVO-Novelle geplante Einführung einer Radhelmpflicht im Kinder-Fahrradanhänger (!) zu überdenken – bestünde dafür eine klare fachliche Notwendigkeit, wäre sie in Staaten, in denen derartige Beförderung weitaus verbreiteter als in Österreich ist, wohl längst eingeführt.

Statt einer Helmtragepflicht mit zweifelhafter Wirkung für die Verkehrssicherheit wären Maßnahmen erforderlich, die an den Hauptursachen von Verkehrsunfällen mit Rad- und vor allem Kinder-Beteiligung ansetzen, insbesondere an der Rücksichtslosigkeit und der Unaufmerksamkeit (z.B. durch das Telefonieren) von Kfz-LenkerInnen. Die Aufnahme dieser Delikte ins Führerschein-Vormerkssystem wäre als wesentlicher Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit für „schwächere Verkehrsteilnehmer“ dringend geboten.

3. Im Entwurf fehlende, inhaltlich im Rahmen einer „radfahrförderlichen“ StVO-Novelle jedoch dringend nötige Änderungen

3.1. Sondervorrang- und -benutzungsregeln für Radfahranlagen-BenutzerInnen überdenken (§ 19 Abs 6a etc)

Die 1994 eingeführten, weltweit einmaligen und praxisfernen Bestimmungen über Sondervorrangregeln sind sowohl hinsichtlich des Verlassens von „Radfahranlagen“ (genereller Nachrang beim Verlassen) als auch hinsichtlich Radfahrüberfahrten (genereller Vorrang beim Benützen, allerdings mit entgegengesetzten „Begleitregelungen“ und darauf beruhender widersprechender Judikatur!) dringend änderungsbedürftig. Dies, weil sie in der Praxis

- zu teilweise absurden bzw.
- zu teilweise überhaupt nicht ohne Widerspruch auflösbaren Situationen führen,
- den wenigsten VerkehrsteilnehmerInnen (insbesondere auch Kfz-LenkerInnen) bekannt bzw. nachvollziehbar sind
- und damit jedenfalls der Verkehrssicherheit eher hinderlich als dienlich sind.

Obwohl dazu seit langem Forderungen (zB der Stadt Wien aus 2004, des Städtebundes, ...) und konkrete, penibel ausgearbeitete Verbesserungsvorschläge von Expertenseite (insbes. FSV) vorliegen, die dem BMVIT wiederholt übermittelt und auch im erwähnten Unterausschuss Radverkehr des Verkehrssicherheitsbeirats im einzelnen präsentiert und diskutiert wurden, sieht die 23. StVO-Novelle erstaunlicherweise keine Änderung vor.

Eine Abschaffung der Sondervorrangregeln hätte schlicht die Geltung der normalen Vorrangregeln und somit eine deutliche Vereinfachung und das Vermeiden vieler gefährlicher Missverständnisse und Fehler zur Folge.

Wir schlagen in diesem Sinn vor, § 19 Abs. 6a ersatzlos zu streichen und auch die Sonderstellung der Radfahrerüberfahrt abzuschaffen. Ein im Hinblick auf die erwünschte Förderung des Radverkehrs sehr wünschenswerter „Nebeneffekt“ wäre, dass die für den/die Radfahrende/n selbst nicht überprüfbare Vorgabe einer Befahrungs-Höchstgeschwindigkeit (bisher) oder Annäherungs-Höchstgeschwindigkeit (künftig geplant) bei Radfahrerüberfahrten entfallen könnte.

3.2. Zulässigkeit des Nebeneinanderfahrens erweitern (§ 68 Abs 2)

Eine wesentliche Erleichterung wäre es, analog der deutschen StVO das Nebeneinanderfahren dann generell zu gestatten, wenn damit keine Verkehrsbehinderung verbunden ist.

In § 68 Abs 2 sollte eine entsprechender Satzteil („Radfahrer dürfen ... mit Rennfahrrädern oder wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird nebeneinander fahren; ...) ergänzt werden.

3.3. Kindern das Radfahren im Alltag erleichtern

Derzeit können Kinder im Vorschul- und Volksschulalter in Österreich – anders als in der Schweiz und Deutschland – kaum legal im „normalen“ öffentlichen Raum Alltags-Radfahren. Sehr kleine Fahrräder (bis 30 cm Raddurchmesser, d.h. bis ca. 3-4 Jahre) können als Spielgerät am Gehsteig verwendet werden, größere Kinder sind auf ältere Begleitung beim Fahren auf der Fahrbahn bzw. auf Radwegen angewiesen.

Es sollte wie in unseren westlichen Nachbarstaaten Deutschland und Schweiz das Radfahren für Kinder bis 10 Jahre am Gehsteig erlaubt werden.

4. Sonstige Änderungsvorschläge der geplanten StVO-Novelle

4.1. Benützung von Straßen zu „verkehrs fremden Zwecken“ – geplante weitere Einschränkung (Z 16 - §82 Abs. 5)

Die geplante Neuregelung zielt darauf ab, die Möglichkeiten zur Bewilligung für die Straßenbenützung zu sog. „verkehrs fremden“ Zwecken ein weiteres Mal massiv einzuschränken:

- Die Änderung erscheint im Gesamt-Kontext des § 82 in sich einigermaßen absurd: Die „Bewilligung der „Benützung von Straßen zu verkehrs fremden Zwecken“ kann nicht sinnvoll oder logisch irgendwie schlüssig vom Wert dieser eben per Definition „verkehrs fremden“ Aktivitäten für den Verkehr abhängig gemacht werden.
- Die Änderung wäre grundrechtlich bedenklich, die Deckung durch Art.10 Abs. 2 EMRK scheint sehr fraglich.
- Die offenbar angesteuerte Angleichung der Bewilligungsmöglichkeiten an diejenigen betreffend § 84 (Werbeverbote zwecks Vermeidung sicherheitsgefährdender Ablenkung) scheint verfehlt, da der Schutzzweck der beiden Bestimmungen sehr unterschiedlich und die abweichende, „strengere“ Eingrenzung bei § 84 daher sehr gut begründet ist.
- Die Änderung würde wohl – möglicherweise nicht intendiert – zu gravierenden Erschwerissen bei der Bewilligung bestimmter sehr häufiger Straßenbenützungen führen. Dabei geht es um für Zufußgehende (die gleichwertige „Straßenbenutzer“ sind, was manchmal aus dem Blick zu geraten scheint) durchaus wesentliche, bestenfalls „kfz-verkehrs fremden“ Straßenbenützungen von Schanigärten über Kioske bis zu Zeitungstaschen und dergleichen.

Die beabsichtigte Änderung wird von den Grünen aus diesen Gründen nachdrücklich abgelehnt und die Streichung empfohlen.

Mit dem Ersuchen um Berücksichtigung und
mit freundlichen Grüßen

GR Mag. Christoph Chorherr
Radverkehrssprecher der Wiener Grünen