

Bräuhausgasse 7-9

1050 Wien

T 01-893 26 97

E vcoe@vcoe.at

www.vcoe.at

BMVIT - IV/ST2 (Rechtsbereich Straßenverkehr)

Radetzkystraße 2

1030 Wien

st2@bmvit.gv.at

sowie an begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at

**Vorschläge zum Entwurf einer 30. Novelle der Straßenverkehrsordnung
GZ. BMVIT–161.005/0001–IV/ST2/2018**

Wien, am 17. September 2018

Sehr geehrte Damen und Herren!

VCÖ – Mobilität mit Zukunft nimmt die Möglichkeit der Stellungnahme gerne wahr und bittet um Berücksichtigung der folgenden Empfehlungen.

Mit freundlichen Grüßen

Mag. Markus Gansterer, MA

VCÖ-Verkehrspolitik

Vorschläge zum Entwurf einer 30. Novelle der Straßenverkehrsordnung

VCÖ – Mobilität mit Zukunft begrüßt, dass die Vorrangregeln beim Radfahren (betrifft § 2, 8 , 11, 19) an die üblichen und allgemein bekannten Regeln weitgehend angeglichen werden.

Ebenso zu begrüßen ist die Verbesserung bei der Nutzung von Radwegen für breitere zweispurige und längere Fahrräder im §68 Abs. 1.

Außerdem findet es der VCÖ sehr positiv, dass eine praktikable und klare Lösung als Verbesserung für Kinder der vierten Schulstufe gefunden wurde, die gemeinsam die Radfahrprüfung absolvieren. Der vorliegende Vorschlag erfüllt die Intention des Änderungswunsches, dass alle Kinder, die die Radfahrprüfung gemeinsam erfolgreich ablegen, auch gleichzeitig die behördliche Bewilligung („Radfahrausweis“) erhalten können, ohne die tatsächliche Altersgrenze zu senken.

Überqueren der Fahrbahn

Betrifft § 2 Abs. 1 Z 12a und § 8 Abs. 4a

Betreffend der Überquerung der Fahrbahn durch Fußgänger und Radfahrer in Fortsetzung eines Geh-und Radwegs bestehen hinsichtlich der Einführung des „St. Pöltnner Modells“ keine Anmerkungen.

Allerdings ist zum vorgeschlagenen Verbot Schutzwege mit dem Fahrrad zu befahren, darauf hinzuweisen, dass es für die Straßenerhalter einen hohen Aufwand mit sich bringen kann, wenn die entsprechenden **Fahrbahnmarkierungen überall dort angepasst werden müssen, wo eine Radfahreinrichtung auf einen Schutzweg trifft, und/oder das Überqueren der Fahrbahn mit dem Fahrrad nicht erschwert werden soll**. Selbstverständlich dürfen Fußgänger auf Schutzwegen nicht behindert werden, allerdings ist das Befahren durch Radfahrende wohl höchstens auf stark frequentierten Kreuzungen ein Problem. Umgekehrt wäre es kontraproduktiv für die generelle Anhebung des Radfahranteils, an all den oben genannten Stellen vom Rad absteigen und dieses schieben zu müssen.

Kleinfahrzeuge und Micro–Scooter

Betrifft § 88

VCÖ begrüßt die vorgeschlagene Änderung und empfiehlt zu ergänzen, Kindern bis 10 Jahre auch das Radfahren in Schrittgeschwindigkeit auf Gehsteigen beziehungsweise Gehwegen zu erlauben, wenn kein Radweg vorhanden ist.

Derzeit sieht die Straßenverkehrsordnung vor, dass Kinder nur mit einem Kinderfahrrad auf dem Gehsteig fahren dürfen. Bei einer repräsentativen Befragung

von 300 Eltern im Zuge der VCÖ-Radfahr-Umfrage 2015 sprachen sich 64 Prozent der befragten Elternteile dafür aus, dass Kinder bis zum Alter von zehn Jahren generell und unabhängig von der Größe des Fahrrades am Gehsteig fahren dürfen. In Haushalten, wo die Verkehrssicherheit in der Wohnumgebung als schlecht eingeschätzt wird, war die Zustimmung dazu besonders hoch.

Ergänzen: Abstellen von Fahrrädern in Fußgängerzonen erlauben

Betrifft § 24 bzw. § 76a

VCÖ schlägt vor, in der aktuellen Novelle nachzuholen, was bereits in einem der vorangegangenen Entwürfe zu StVO-Änderungen betreffend Radfahren enthalten war: Das Abstellen von Fahrrädern in Fußgängerzonen, auch wenn diese nicht für den Radverkehr freigegeben sind, nicht länger zu verbieten.

Die wenig bekannte Regelung, dass Fahrräder in Fußgängerzonen nicht abgestellt werden dürfen, sofern diese nicht mit dem Fahrrad befahren werden darf, ist unpraktikabel. Sie hindert beispielsweise Personen, die zum Einkaufen unterwegs sind und ihr Fahrrad in der Fußgängerzone vorschriftsgemäß schieben, Geschäfte oder Lokale aufzusuchen.

Das Abstellen von Fahrrädern in Fußgängerzonen sollte daher erlaubt werden, sofern dadurch Fußgänger, Anrainer und andere Benutzende der Fußgängerzone nicht behindert werden.

Dies kann beispielsweise mittels expliziter Erlaubnis in § 24 Abs 1 lit i umgesetzt werden, oder indem das Verbot des Haltens und Parkens in Fußgängerzonen auf Kraftfahrzeuge und Fuhrwerke beschränkt wird. Andere Nutzende der Fußgängerzone sollen durch das Abstellen eines Fahrrades natürlich nicht gefährdet oder behindert werden.

Rechts abbiegen bei Rot

Betrifft §38 und §54 StVO

VCÖ lehnt es ab, ein zusätzliches Risiko für vermehrte Unfälle insbesondere mit Fußgängern und Radfahrern in Kauf zu nehmen, um eine geringfügige Fahrzeitverkürzung für Pkw und Klein-Lkw zu erreichen.

Hinsichtlich Erkenntnisse zur in Deutschland gültigen Regelung kann etwa auf die Untersuchung der TU Dresden im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer (UDV) aus dem Jahr 2015 verwiesen werden:

„Zusammenfassend zeigt sich, dass durch die Grünpfeil-Regelung insbesondere nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer gefährdet werden. Generelle Zusammenhänge, wonach die Grünpfeil-Regelung im Vergleich zu anderen Rechtsabbiegefahrungsformen unsicherer ist, konnten aber nicht abgeleitet werden. Ein genereller Vorteil für den Verkehrsablauf des motorisierten Verkehrs ist nach

den Ergebnissen dieser Untersuchung nicht festzustellen. Allerdings ist punktuell davon auszugehen, dass die Kapazität einer Zufahrt u.U. erhöht werden kann. Die Grünpfeil-Regelung ist zudem auch hinsichtlich des behördlichen Umgangs/Anordnung nicht einfach und korrekt anzuwenden.“
Maier et.al.: Sicherheit von Grünpfeilen. in: Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Forschungsbericht Nr. 31, 2015:

Anzumerken ist, dass hingegen „Rechts abbiegen bei Rot“ für Radfahrende gut geeignet ist. Entsprechende Regelungen gibt es etwa in Belgien, Dänemark, den Niederlanden und Frankreich. In Frankreich wurde es nach erfolgreicher Testphase auch ermöglicht, eine Ausnahme für andere Relationen zu verordnen.

VCÖ empfiehlt daher, die veränderten Bedeutungen von Lichtzeichen aus Sicherheitsgründen auf den Radverkehr zu beschränken und die Regelung auch für andere Relationen als das Rechtsabbiegen zu ermöglichen.