



servus@familienrad.at

www.familienrad.at

Wien, 18. September 2018

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (30. StVO-Novelle); Begutachtung;

Stellungnahme zu BMVIT-161.005/0001-IV/ST2/2018

Zu dem mit Schreiben vom 21. August 2018 übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (30. StVO-Novelle), wird binnen offener Frist dazu wie folgt Stellung genommen:

Familienrad (www.familienrad.at) ist eine nicht-kommerzielle und hersteller-unabhängige Plattform mit dem Ziel über neue Möglichkeiten der aktiven Familienlogistik unter Bedachtnahme auf die Verkehrssicherheit und den Stand der Technik zu informieren.¹

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass der vorliegende Entwurf Erleichterungen für Familien bringt, die im Individualverkehr auf ein Auto verzichten und alternative Mobilitätsformen stattdessen wählen wollen.

- Der vorliegende Entwurf gibt die Realität in vielen Familien wieder, wenn Kinder nach § 88 Abs. 2 künftig legal mit fahrzeugähnlichem Kinderspielzeug auf dem Gehsteig zur Schule fahren können.
- Positiv sind auch vorgeschlagene Änderungen in § 68 Abs. 1 für ein- bzw. zweispurige Transporträder bei der Benützungspflicht sowie im Benützungsrecht von Radfahranlagen.
- Kinder in der 4. Schulstufe können nach abgelegter Fahrradprüfung künftig schon mit 9 Jahren, was ebenfalls die Mobilitätsmöglichkeiten für Kinder verbessert.

Anlässlich des gegenständlichen Novellierungsvorhabens schlägt die vorliegende Stellungnahme zusätzlich zu den im Entwurf eingebrachten Novellierungsvorschlägen eine Änderung des §66 Abs. 2 lit. 2 StVO vor, mit dem der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie unter Bedachtnahme auf die Verkehrssicherheit und den Stand der Technik durch Verordnung die Voraussetzungen festlegen kann, unter denen Personen mit Fahrrädern und Fahrradanhängern transportiert werden können.

¹ Informationen unter www.familienrad.at.

Durch eine entsprechende Änderung würde der Einsatz von Transporträder in der aktiven Familienlogistik in Österreich erleichtert und bislang geltende Marktbarrieren für entsprechende Transport- und Familienräder abgebaut werden.

§66 Abs. 2 lit. 2 – Vorgeschlagene Fassung:

„2. unter welchen Voraussetzungen die Beförderung von Personen jeden Alters auf Fahrrädern oder mit Fahrradanhängern zulässig ist;“

Begründung

Die Radbranche ist durch die Elektrifizierung ein hoch dynamischer Sektor. Durch elektrische Unterstützung können mittlerweile schwere Lasten transportiert werden. Gleichzeitig werden dabei keine Emissionen ausgestoßen, was im städtischen Bereich die Luftqualität verbessert. Im Gütertransport wird die so genannte Letzte Meile in Städten immer öfter mit Transporträder zurückgelegt. Diese Marktdynamik ist insbesondere durch die steigende Nachfrage nach alternativen Lieferungsdienstleistungen begründet.

Auch in der privaten Familienlogistik wächst die Nachfrage nach Alternativen zum Auto. Eltern wünschen sich, Kinder schnell und sicher transportieren zu können, ohne in ein Auto einsteigen zu müssen. Familien wollen Alternativen, mit denen sie kleine wie große Kinder ebenso transportieren können wie den Wochenendeinkauf am Markt.

Familienräder sind dafür bestens geeignet. Ein Familienrad ist ein Transportrad - speziell ausgelegt für den Personentransport. Also für den Transport von großen und kleinen Kindern, Einkäufen, Spielzeugen, Musikinstrumenten oder Geschenken. Durch die Entwicklung neuer Fahrradformen sowie einer verbesserten Antriebstechnologie können Kundinnen und Kunden mittlerweile aus einer Vielzahl an Angeboten auswählen.

In Österreich liegt der Einsatz einzelner Modelle jedoch in einem rechtlichen Graubereich, weil der Personentransport auf Fahrrädern in der Verordnung des Bundesministers für Verkehr nach §66 StVO stark eingeschränkt wird. Verschiedene Transportformen, mit denen etwa Kinder transportiert werden können, sind in Österreich rechtlich nicht möglich. Obwohl in anderen Ländern etwa mehr als ein Kind hinter dem Fahrradlenker sicher transportiert wird, werden die österreichischen Familien davor vermeintlich geschützt. Vielmehr wird österreichischen Familien einer nützlichen Option in der Familienlogistik entzogen.

Der Ausschluss aus dem österreichischen Markt für manche Formen von Transporträder ist eine klassische Marktbarriere. Diese Marktbarriere kann in mehreren Schritten aufgehoben werden, eine Änderung des §66 Abs. 2 lit. 2 ist dafür ein erster.

Transport von Personen jeden Alters.

Der Transport von Personen beschränkt sich nicht auf Kinder oder Personen mit Fahrradanhängern oder mit mehrspurigen Fahrrädern, wie die gegenwärtig gültige Fassung des §66 Abs. 2 lit. 2 suggeriert.

Mit dem gegenwärtigen Stand der technischen Entwicklung können Menschen jeden Alters transportiert werden. In Dänemark wurde die Initiative „Radfahren ohne Alter“ gegründet, wo junge Freiwillige mit älteren Freiwilligen Radausfahrten machen und die älteren mitgenommen werden.



Abbildung 1: Cycling without Age (Foto: cyclingwithoutage.org)

Personen jeden Alters beinhaltet naturgemäß auch Kinder. Diese können mittlerweile vom Baby bis zum Teenager sicher transportiert werden, in einem Anhänger oder auf dem Fahrrad, mit oder ohne Kindersitzen. Der Zweck des Fahrrads bestimmt die Form.²

² Es gibt verschiedene Formen von Familienrädern. Die gängigsten sind die drei Formen Longjohn (mit einer Transportfläche vor dem Lenker), Christiania (zweispurige Fahrräder, die ebenfalls die Transportfläche vor dem Lenker haben), sowie Longtails (die ihre Lasten hinter dem Lenker transportieren). Weitere Details zu unterschiedlichen Modellen von Familienrädern unter <https://www.familienrad.at/modelle/>.

Kindersitze und Fahrradanhänger.

Die Einschränkung auf die Beförderung von „*Kindern in Kindersitzen oder Personen mit Fahrradanhängern und mehrspurigen Fahrrädern*,“ wie gegenwärtig im §66 Abs. 2 lit. 2 vorgesehen, berücksichtigt weder die Marken- und Formenvielfalt im Transportradsektor noch die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger nach Mobilität ausreichend.

Kleine Kinder können in Wiegen oder Babyschalen transportiert werden, ältere in Kindersitzen oder am Gepäckträger. Durch den konstanten Ausbau von sicherer Fahrradinfrastruktur, dem Ausweichen hoch frequentierter Straßen sowie einer vorausschauenden Fahrweise stellt dieser Transport für Eltern eine sichere und gesunde Alternative zum Auto da.

Die FahrradVO tragt dem Rechnung, als sie mehr als ein Kind in einer Kiste vor der Lenkerin oder dem Lenker zulässt. Nicht zulässig ist hingegen der Transport von mehr als einem Kind hinter der Lenkerin oder dem Lenker (vgl. Abbildungen 3 und 4).



Abbildung 3: Bike 43, entwickelt von einem Unternehmen in Luxemburg. Foto: Familienrad.at

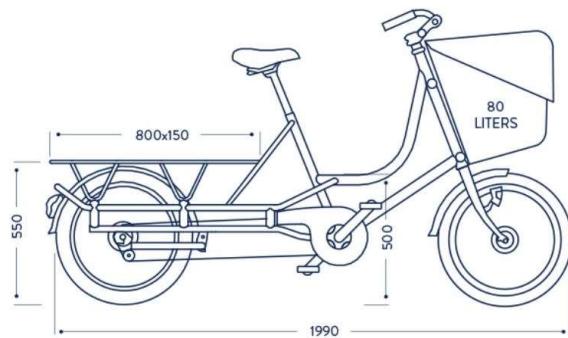


Abbildung 2: Bicicpace aus Italien
(www.bicicpace.com)

Größere Kinder ebenso wie Erwachsene können leichter hinter dem Lenker transportiert werden. Das lässt sich durch die Alltagsempirie verifizieren: Der Transport einer Person ist am Gepäckträger leichter als auf der Lenkstange. Ein nach hinten verlängerten Rahmen und ein gut abgestimmter Hinterradnabenmotor erlaubt den sicheren Transport von Kindern und Erwachsenen.



Abbildung 4: Yuba Mundo (Foto: Familienrad.at)

Viele Familien wollen in der Familienlogistik nicht auf das Auto angewiesen sein, sondern suchen nach sicheren, praktischen und kostengünstigen Alternativen. Eine Familienrad ersetzt in seiner Funktion ein Auto und kommt dabei wesentlich günstiger als die motorisierte Alternative Auto.³

Eine Neuformulierung des §66 Abs. 2 lit. 2 für eine Verordnung des Bundesministers, unter welchen Voraussetzungen die Beförderung von Personen jeden Alters mit Fahrrädern oder Fahrradanhängern zulässig ist, repräsentiert die Innovation im Transportradsektor sowie die Bedürfnisse von Familien nach aktiver Mobilität.

³ Die Kosten eines Familienrades um EUR 4.000 belaufen sich bei einer Betriebsdauer von 5 Jahren auf etwa 10 Euro pro Woche. Ein Auto um 10.000 Euro kostet wöchentlich 50 Euro (Quelle: ÖAMTC, <https://www.familienrad.at/kosten-nutzen>).

Rechtsabbiegen bei Rot (Z 7 und 8 des Entwurfs § 38 Abs. 5a und 5b und § 54 Abs. 5 lit. n StVO)

Das Rechtsabbiegen des motorisierten Verkehrs bei Rot stellt eine zusätzliche Gefahrenquelle für den Radverkehr da. Insbesondere Kinder können im Toten Winkel beim Rechtsabbiegen leicht übersehen werden. Diese erhöhte Gefährdung wurde in einer umfangreichen Studie für die deutsche Unfallforschung der Versicherer (2015) eindrücklich bestätigt.⁴

Die Möglichkeit für den motorisierten Individualverkehr, auch bei Rot in die Kreuzung einfahren zu können, stellt daher keine Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr da und ist daher unter Bedachtnahme auf die Verkehrssicherheit abzulehnen.

Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, wird stattdessen das Rechtsabbiegen bei Rot ausschließlich für den Radverkehr vorgeschlagen. Die Datenlage zur erhöhten Verkehrssicherheit dieser Maßnahme ist solide, da sie in Belgien, Dänemark, den Niederlanden und Frankreich bereits seit Jahren erfolgreich umgesetzt und untersucht wurde.

⁴ <https://udv.de/de/publikationen/forschungsberichte/sicherheit-gruenpfeilen>

§ 54. Zusatztafeln

Das Rechtsabbiegen bei Rot für den Radverkehr hat sich in Belgien, Dänemark, den Niederlanden und Frankreich bestens bewährt. Es erhöht die Attraktivität des Radverkehrs sowie die Verkehrssicherheit. Es gibt in diesen Ländern bereits gut verständliche Zusatztafeln, die in Österreich übernommen werden können, ohne neue Tafeln zu erfinden (vgl. Abbildung 5).



Abbildung 5: Zusatztafel für das Rechtsabbiegen bei Rot für den Radverkehr in Belgien

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Die Stellungnahme wird auch dem Präsidium des Nationalrats mittels elektronischer Post übermittelt (begutachtung@parlament.gv.at)

Ich bin mit einer Veröffentlichung dieser Stellungnahme sowie allfälliger Zustimmungserklärungen einverstanden und stimme der Verwendung meiner personenbezogenen Daten wie im Datenschutzhinweis beschriebenen Umfang zu.

Mit freundlichen Grüßen,

Dr. Stephan Renner