

II-2657 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates

XIII. Gesetzgebungsperiode

DER BUNDESMINISTER  
FÜR BAUTEN UND TECHNIK

Zl. 44.753-Präs.A/73

Wien, am 14. Juni 1973

Anfrage Nr.1262 der Abg. Ofenböck  
und Genossen betreffend Förderung  
des Fahrradverkehrs.

1241/A.B.  
zu 1262 /J.  
Präs. 18. Juni 1973

An den

Herrn Präsidenten des Nationalrates  
Anton BENYA

Parlament

1010 Wien

-----

Auf die Anfrage Nr.1262, welche die Abgeordneten  
Ofenböck und Genossen in der Sitzung des Nationalrates am 9. Mai 1973,  
betreffend Förderung des Fahrradverkehrs an mich gerichtet haben,  
beehre ich mich folgendes mitzuteilen:

Frage 1) Welches Ergebnis hat die in der Anfragebeantwortung  
Nr. 768/AB zu 792/J angekündigte Besprechung mit dem  
Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie gebracht?

Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie  
hat am 13. Dezember 1972 im Gegenstande eine Besprechung abgehalten,  
an der Vertreter des Bundesministeriums für Bauten und Technik,  
des Bundesministeriums für Inneres, der Verbindungsstelle der Bundes-  
länder, der Ämter der Burgenländischen und der Wiener Landesregierung,  
des ARBÖ, des ÖAMTC und des Kuratoriums für Verkehrssicherheit teil-  
genommen haben. Die Besprechungsteilnehmer konnten sich nicht dazu  
bekennen, eine Abänderung der StVO ( § 68 Abs. 1) im Sinne der Anfrage  
zu befürworten.

Bei diesen Beratungen wurde besonders darauf hingewiesen,  
daß eine generelle Änderung der StVO in dem beantragten Sinn zweifellos

- 2 - zu Zl. 44.753-Präs.A/73

zu einer erheblichen Gefährdung der Fußgänger führen würde. In jenen Fällen, wo genügend breite Gehwege zur Verfügung stehen und wo dies außerdem der Fußgängerverkehr zuläßt, bestünde ohnehin nach § 45 Abs. 1 StVO die Möglichkeit, den Fahrradverkehr zu gestatten. Von dieser Möglichkeit sei in der Praxis auch bereits mehrfach Gebrauch gemacht worden. Eine generelle Freigabe der Gehwege für den Fahrradverkehr würde zwar einerseits eine Entflechtung des Verkehrs auf der Fahrbahn bedeuten, jedoch in den meisten Fällen eine unhaltbare Situation im Hinblick auf die die Gehwege benützenden Fußgänger heraufbeschwören. Bei Vorhandensein von genügend breiten Gehwegen bestünde die Möglichkeit, durch bauliche oder auch nur symbolische Abtrennung eines entsprechenden Streifens dieser Gehwege eine Trennung zwischen Fußgängern einerseits und Radfahrern andererseits herbeizuführen( § 2 Abs. 1 Ziff. 7 StVO.)

Frage 2) Welche Konsequenzen werden Sie aus diesem Gesprächsergebnis ziehen?

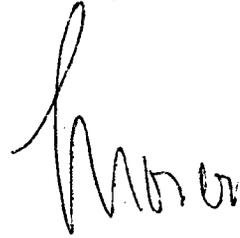
Da nach der geltenden Rechtslage es möglich ist, in Einzelfällen bei ausreichender Breite des Gehweges ein Befahren desselben mit Fahrrädern zu gestatten, ergeben sich für die Bundesstraßenverwaltung keine Konsequenzen.

Frage 3) An welchen Bundesstraßen könnten vorhandene Gehwege nach Umwidmung und entsprechenden Umbauten auch für den Fahrradverkehr freigegeben werden?

Das kann von der Bundesstraßenverwaltung nicht beurteilt werden, weil die Ausnahmegewilligungen in jedem Einzelfall auf besonderen Antrag von der Straßenaufsichtsbehörde erteilt werden.

Es sind derzeit keine Fälle bekannt, bei denen Umbauten notwendig wären.

Es muß hier nochmals erwähnt werden, daß die Kreditmittel aus der Mineralölsteuer für den Bau der Bundesstraßen zweckgebunden sind und Radwege nur dann gebaut werden können, wenn dadurch eine wirksame Verkehrsentflechtung erreicht wird bzw, eine entsprechend hohe Frequenz des Radfahrverkehrs festgestellt werden kann.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'M. M. M.', located on the right side of the page.