

ARGUS-Fahrradbüro
Arbeitsgemeinschaft umweltfreundlicher Stadtverkehr
A-1040 Wien, Frankenberggasse 11
(0222) 505 84 35, 505 09 07, Fax: 505 57 19

An das
Präsidium des Nationalrates

Parlament
1017 Wien

Wien, 30. September 1991

66	01
7. OKT. 1991	
10. Okt. 1991	

H. Klausgraber

Stellungnahme zum Entwurf einer 18. StVO Novelle

Wunschgemäß übersenden wir unsere Stellungnahme zum Entwurf einer 18. StVO Novelle in 25 Kopien.



ARGUS Fahrradbüro
Geschäftsführung

ARGUS-Fahrradbüro
Arbeitsgemeinschaft umweltfreundlicher Stadtverkehr
A-1040 Wien, Frankenberggasse 11
(0222) 505 84 35, 505 09 07, Fax: 505 57 19

Bundesministerium
für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

Radetzkystraße 2
1031 Wien

Zl. 160.002/14-I/6-91

Stellungnahme zum Entwurf für eine 18. STVO-Novelle

Die ARGUS, Arbeitsgemeinschaft umweltfreundlicher Stadtverkehr, erlaubt sich, folgende Stellungnahme zu übermitteln:

Grundsätzlich begrüßen wir die Bemühung, die StVO in Hinblick auf eine Verbesserung der rechtlichen Situation der "schwächeren" Verkehrsteilnehmer durchzusehen und zu ändern.

Wir regen jedoch an, eine generelle Neutextierung der STVO in Angriff zu nehmen - nicht eine Erweiterung des Gesetzestextes, sondern eine Vereinfachung (Vorbild USA) wäre wünschenswert.

Zu den einzelnen Bestimmungen:

§2 (1) Z.7 - Begriffsbestimmungen

Zu 7 "Radfahrstreifen": kritisiert wird der Zusatz, wonach das Ende des Radstreifens markiert werden sollte. Abgesehen davon, daß eine derartige Regelung in Ländern, wo Radverkehr häufig auf Radfahrstreifen geführt wird, nicht üblich ist, sollte eine Weiterfahrt in gerader Fortsetzung des Radfahrstreifens ohne Behinderung gewährleistet sein. Im Gegensatz zu baulich getrennten Radwegen erscheint uns beim Radfahrstreifen ein Anzeigen "Ende" nicht sinnvoll.

§2 (1) Z.7a - Begriffsbestimmungen

Zu 7a "Mehrzweckstreifen": die Einführung des Begriffes "Mehrzweckstreifen" wird begrüßt.

§2 (1) Z.8 - Begriffsbestimmungen

Zu 8 "Radweg": der Zusatz "Gehsteig oder Teil eines Gehsteiges" sollte gestrichen werden, da Radverkehr sehr oft auf Kosten der Fläche des Fußgängerverkehrs organisiert wird, was der prinzipiellen Absicht widerspricht, die schwächeren Verkehrsteilnehmer zu fördern! Der Gesetzeswortlaut kommt einer förmlichen Aufforderung gleich, Radverkehr auf Gehsteigen zu führen!

§2 (1) Z.11a - Begriffsbestimmungen

Zu 11a "Geh- und Radweg": Zusatz "oder Gehsteig" streichen (siehe Begründung bei Z.8).

§2 (1) Z.11b - Begriffsbestimmungen

Zu 11b "Radfahranlage": die Sinnhaftigkeit dieses Sammelbegriffes scheint nicht gegeben, da unterschiedlichste Bauformen nicht auf einen gemeinsamen Nenner gebracht werden können.

§7 (1) - Allgemeine Fahrordnung

Die Ergänzung zum Rechtsfahrgebot "ohne eigene Gefährdung" wird begrüßt.

§7 (3a) - Allgemeine Fahrordnung

Die freie Fahrstreifenwahl sollte auch für Radfahrer gelten - den Begriff "Kraftfahrzeug" durch "Fahrzeug" ersetzen.

§7 (5) - Allgemeine Fahrordnung

In Wohnstraßen prinzipiell Radverkehr in beiden Richtungen zuzulassen wird begrüßt; allerdings sollte dies immer ohne Bodenmarkierung möglich sein. Wohnstraßen sind oft gestaltete Bereiche, wo Bodenmarkierungen auf Widerstand der Gestalter stoßen!

Desgleichen regen wir für Tempo-30-Zonen an.

§9 (2) - Verhalten bei Bodenmarkierungen

Die Neuregelung für Fußgängerübergänge wird begrüßt.

Zur Neuregelung für Radfahrerüberfahrten: es besteht die Gefahr, daß die Behörde bei unregelmäßigen Kreuzungen oder bei der Querung von übergeordneten Straßen (ein Aufstellen von Zeichen "Vorrang geben" für Radfahrer widerspricht der Neuregelung) auf das Anlegen von Radfahrerüberfahrten verzichten wird. Diese stellen aber - aus verkehrsspsychologischer Sicht - eine wichtige Querungshilfe dar und dürfen auf keinen Fall entfallen!

Diese Neuregelung steht außerdem einem unveränderten §68(3a) gegenüber, wonach Radfahrer den Radfahrerübergang nur mit höchstens 10km/h und nicht unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug und für dessen Lenker überraschend befahren dürfen!

Zu "Schutzweg": die ARGUS schlägt eine begriffliche Änderung in "Fußgängerübergang" vor.

§17 (3) - Vorbeifahren

Die Ergänzung, wonach das Vorbeifahren an Fahrzeugen, die vor Radfahrerüberfahrten halten, verboten ist, wird begrüßt.

§18 (3) - Hintereinanderfahren

Die Ergänzung, wonach Fahrzeuge vor einem Fußgängerübergang und vor einer Radfahrerüberfahrt anhalten müssen bzw. den Verkehr auf dem Schutzweg, der Radfahrerüberfahrt nicht behindern dürfen, wird begrüßt.

§19 ev.(5a) - Vorrang (nicht im Entwurf enthalten)

Die ARGUS schlägt vor: bei straßenbegleitenden Radwegen sollten die Vorrangbestimmungen der zugehörigen Fahrbahn auch für den Radweg gelten; d.h. begleitet ein Radweg eine Vorrangstraße, so ist der Querverkehr gegenüber dem Radweg ebenfalls wartepflichtig; im Anliegerstraßenbereich gilt auch gegenüber dem Radweg "rechts vor links". Das Einbiegen von in gleicher Richtung fahrenden Fahrzeugen bedarf in diesem Zusammenhang eines Zusatzes - siehe §19(5)

§19 (5) - Vorrang (nicht im Entwurf enthalten)

Um die Vorrangverhältnisse an Kreuzungen mit Radwegen/Radstreifen eindeutiger definieren zu können, regt die ARGUS folgenden Zusatz an: "Radfahrer, die auf oder neben der Fahrbahn in gleicher Richtung fahren, haben Vorrang gegenüber abbiegenden Fahrzeugen."

§19 (6a) - Vorrang

Es ist unklar, wie "von einer Radfahranlage kommend" interpretiert wird; die Möglichkeit einer radverkehrsunfreundlichen Auslegung besteht!

Textvorschlag NEU: Radfahrer, die aus einem Radweg oder Radstreifen auf die anliegende Fahrbahn fahren oder beim Überholen den Radstreifen verlassen, haben anderen Fahrzeugen den Vorrang zu gewähren." - damit ist ausdrücklich nur ein Fahrstreifenwechsel gemeint, im übrigen gelten §19 (5) und §19 (5a)

§24 (1) c - Halte- und Parkverbote

Der Zusatz, wonach das Halten und Parken auf Radfahrerüberfahrten, sowie 5 m vor einer Radfahrerüberfahrt verboten ist, wird begrüßt.

§37 (1) und (5) - Bedeutung der Armzeichen

Der Zusatz, wonach Fahrzeuge bei durch Verkehrsposten geregelten Kreuzungen beim Zeichen "Halt" vor einer Radfahrerüberfahrt anzuhalten haben bzw. beim Einbiegen Radfahrer, welche die Fahrbahn im Sinne der für sie geltenden Regelungen überqueren, wird begrüßt.

§38 (1) b - Bedeutung der Lichtzeichen

Der Zusatz, wonach Fahrzeuge bei nicht blinkendem gelben Licht vor einer Radfahrerüberfahrt anzuhalten haben, wird begrüßt.

§38 (5) - Bedeutung der Lichtzeichen

Abbiegen bei Rot ist, wie bekannt, in etlichen Ländern für den KfZ-Verkehr erlaubt. In den Niederlanden in Diskussion: "freies Rechtsabbiegen" nur für Radfahrer. Dies ist auch unsere Vorstellung.

Textvorschlag NEU: Radfahrer dürfen nach rechts einbiegen, oder auf Kreuzungen, an denen eine Straße nur von links einmündet, ihre Fahrt geradeaus fortsetzen, wobei gemäß §19 Abs.4 der Vorrang zu geben ist. Dabei dürfen Fußgänger, die die Fahrbahn überqueren, weder gefährdet noch behindert werden.

§44 (1) - Kundmachung der Verordnungen

Die Gleichstellung von Straßenverkehrszeichen und Bodenmarkierung wird begrüßt.

§53 (1) Z 13b und 13d - Wegweiser

Die Ergänzungen "Ist auf einem solchen Zeichen ein Symbol für eine bestimmte Fahrzeugart angebracht, so bedeutet dies, daß der Wegweiser nur für Fahrzeuge der bestimmten Fahrzeugart gilt." werden begrüßt

§55 (6) - Bodenmarkierungen auf der Straße

Bodenmarkierungen in weiß werden begrüßt

§64 (1) und (2) - Sportliche Veranstaltungen auf der Straße

Die Ergänzungen "schädliche Einwirkungen auf die Bevölkerung und die Umwelt durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe.." bzw. "der Schutz der Bevölkerung und der Umwelt", werden begrüßt.

§66 (2a) - Beschaffenheit und Ausrüstung des Fahrrades (nicht im Entwurf enthalten)

Bei Rennfahrräder darf die im Abs.2 Z.2 bis 7 genannte Ausrüstung entfallen. Die ARGUS regt an, bei allen Fahrradtypen, die bei Tageslicht gefahren werden, obige Ausrüstungsvorschriften entfallen zu lassen.

Textvorschlag NEU: Bei Fahrrädern, die nur bei Tageslicht und guter Sicht verwendet werden, kann die im Abs. 2 Z.3 bis 7 genannte Ausrüstung entfallen.

§67 (3) - Fahrradanhänger und mehrspurige Fahrräder (nicht im Entwurf enthalten)

Zu 2. Satz: "Zur Beförderung von schwereren Lasten und zur Beförderung von Personen auf Fahrradanhängern und mit mehrspurigen Fahrrädern ist eine Bewilligung der Behörde erforderlich, die dann zu erteilen ist, wenn unter Badachtnahme auf die Beschaffenheit des Fahrrades und des Fahrradanhängers die Verkehrssicherheit

nicht gefährdet ist. Die Bewilligung kann unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit Bedingungen enthalten."

Die Streichung dieses Satzes würde Erleichterung in der momentan bundesweit nicht lösbaren Frage des Transportes von Kindern in Fahrradanhängern bringen. (In Deutschland und in der Schweiz z.B. ist das Befördern von Kindern in Fahrradanhängern nicht bewilligungspflichtig!)

Ein ähnliches Problem stellt die Bewilligungspflicht für den Transport von 2 Kleinkindern auf einem Fahrrad dar (§65 (3)).

Nach ARGUS Meinung sollte der Transport von zwei Kleinkindern auf einem Fahrrad ohne Bewilligungsverfahren möglich sein.

§ 68 (1) - Verhalten der Radfahrer (nicht im Entwurf enthalten)

2. Satz: "Mit mehrspurigen Fahrrädern und mit Fahrrädern mit Anhänger ist die Fahrbahn zu benutzen"

Die Streichung dieses Satzes würde unter Umständen Druck auf die Art der Anlage der Radwege ausüben. (Auch in Hinblick auf den Kindertransport in Fahrradanhängern sinnvoll!)

§68 (2) - Verhalten der Radfahrer (nicht im Entwurf enthalten)

Das Nebeneinanderfahren unter gewissen Voraussetzungen erlauben:
Textvorschlag NEU: Radfahrer dürfen

a) nur auf Radwegen und in Wohnstraßen nebeneinander fahren und Fahrräder nebeneinander schieben,

b) wenn die Beaufsichtigung eines Kindes dies notwendig macht nebeneinander fahren (in diesem Falle hat die beaufsichtigende Person links vom beaufsichtigten Kind zu fahren),

c) oder nebeneinander fahren, wenn das Verkehrsaufkommen und die Verkehrssicherheit dies zulassen.

§68 (3a) - Verhalten der Radfahrer (nicht im Entwurf enthalten)

Diese Regelung, wonach Radfahrer unregelmäßige Kreuzungen "nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 10 km/h und nicht unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug und für dessen Lenker überraschend" befahren dürfen, stellt die Wartepflicht der anderen Fahrzeuglenker in Frage! Diese Vorschrift ist mißverständlich und sollte entfallen!

§76a (2) - Fußgängerzone

Der Zusatz, wonach nun auch Fahrräder die Fußgängerzone dauernd oder zu bestimmten Zeiten befahren dürfen, wird begrüßt.

§99 (2) c - Strafbestimmungen

Der Zusatz, wonach Fahrzeuglenker, die Radfahrer, die Radfahrerüberfahrten vorschriftsmäßig benützen, gefährden oder behindern, Verwaltungsübertretungen begehen, wird begrüßt.

Neben den bereits erwähnten Änderungswünschen die §§ 19 (5) bzw. (5a), 66(2a), 67(3), 68(1), (2) u. (3a) betreffend, regt die ARGUS an, folgende weitere - bisher nicht berücksichtigte Vorschläge - in den Entwurf aufzunehmen:

Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht

Die Beibehaltung der Radwegebenutzungspflicht scheint der ARGUS kein Garant für einen in Zukunft besseren Radwegebau, sondern bedeutet vielmehr ein weiteres Ansteigen von Fußgänger/Radfahrer-Konflikten! Die Fahrgeschwindigkeiten routinierter Alltagsradfahrer stehen im Widerspruch zum Radfahrer/Fußgänger-Mischverkehr und stellen für Fußgänger ein Sicherheitsrisiko dar! Die Radwegebenutzungspflicht soll entfallen!

Es möge weiters der Begriff "Fahrradstraße" (mit entsprechendem Verkehrszeichen) analog zur Fußgeherzone, wo eine Reservierung der gesamten Fahrbahn für den Radverkehr möglich ist, aufgenommen werden. Ausnahmen für KFZ-Verkehr nur unter bestimmten Bedingungen (Zufahrt für Anrainer, etc.) zulässig.

Weiters fehlt eine Festlegung des "Ein-Richtungs-Radweges" mit entsprechendem Querschnitt (Überholvorgänge!). Radwege sollten nur in Ausnahmefällen im Gegenverkehr befahrbar sein - Zweirichtungsradwege sind im Kreuzungsbereich extrem unfallträchtig. Dieser Aspekt sollte in Anbetracht des "Sicherheitsbegriffes" in der STVO neu überdacht werden!

Weiters wäre die Definition "straßenbegleitender Radweg" - mit einer entsprechend der begleitenden Fahrbahn geltenden Vorrangregelung - wünschenswert. (Siehe §19 (5) bzw. (5a))

Es fehlt weiters ein Hinweiszeichen "Radweg"

Damit können Radwege, Geh- u. Radwege auch im Falle einer Nichtaufhebung der Benutzungspflicht bei Bedarf von der Benutzungspflicht ausgenommen werden.

Weitere Vorschläge:

- * Radweg-Benutzungsbewilligung für Rollstuhlfahrer: Textvorschlag: "Invalide mit Fahrstühlen dürfen Radwege oder Radfahrerüberfahrten benutzen, wenn Gehwege oder Fußgängerübergänge fehlen."
- * Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs: den Begriff "Verkehr" (=KfZ-Verkehr) durch "aller Verkehrsteilnehmer" ersetzen,
- * "Anwohnerparkberechtigung" in STVO verankern. In Wien kommt von Politikerseite ständig diese Kritik!
- * "Geschlossene Züge" von Radfahrern sollten definiert werden: etwa analog zu §27 (1) der deutschen StVO: "...Mehr als 15

Radfahrer dürfen einen geschlossenen Verband bilden. Dann dürfen sie zu zweit nebeneinander auf der Fahrbahn fahren..."

- * eigenes "Radweg-Ende" Verkehrszeichen (Symbol durchgestrichen), um Zusatztafel "Ende" zu ersparen,
- * Sackgasse ausgenommen Fahrräder: statt Zusatztafel, Ausnahme integrierbar machen (Beispiel Deutschland).

Die ARGUS hofft, daß obige Vorschläge Berücksichtigung finden und damit ein Beitrag zu einem besseren Verständnis der Verkehrsteilnehmer untereinander geleistet werden könnte. 25 Kopien dieses Schreibens werden wunschgemäß an das Nationalratspräsidium weitergeleitet.

ARGUS-Fahrradbüro



(Geschäftsführung)