

28/SN-221 ME

## RECHTS- UND PARLAMENTSDIENST

Sektion I



lebensministerium.at

An das  
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und  
Technologie

Wien, am 12.11.2004

Ihr Zeichen/Ihre Geschäftszahl  
Ihre Nachricht vom  
BMVIT – 160.007/0003-  
II/ST5/2004

Unsere Geschäftszahl  
BMLFUW-  
LE.4.2.5/0192-1/3/2004

Sachbearbeiter(in)/Klappe  
Mag. Jutta Molterer  
71100/6895

Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geän-  
dert wird (STVO – Novelle 2004)

Das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft beehrt  
sich zum og. Gesetzesentwurf folgende Stellungnahme abzugeben:

## Allgemeines:

### 1. Befürwortung der gesetzlichen Verankerung von Alkohol-Vortestgeräten

Der Einsatz von Alkohol-Vortestgeräten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Österreich erscheint dringend nötig; die gesetzliche Verankerung von Alkohol-Vortestgeräten im Entwurf der StVO-Novelle 2004 wird deshalb ausdrücklich begrüßt, da Alkohol am Steuer eine der häufigsten Unfallursachen für schwere Verkehrsunfälle ist.

### **Alkohol-Vortestgeräte ermöglichen mehr Kontrollen (Datenquelle: VCÖ)**

Österreich hinkt derzeit im EU-Vergleich bei Alkoholkontrollen hinterher: Pro Jahr werden in Österreich weniger als jeder 30. Führerscheinbesitzer auf Alkoholisierung kontrolliert. In anderen Ländern wird deutlich mehr kontrolliert: In Schweden kommt jeder 5. Führerscheinbesitzer in eine Alkoholkontrolle, in Frankreich jeder vierte und in Finnland sogar jeder zweite Lenker.

Studien aus dem In- und Ausland zeigen, dass durch mehr Kontrollen die Zahl der Verkehrsunfälle deutlich sinkt. Das Unfallrisiko ist in Österreich mehr als viermal so hoch wie in Finnland. In Österreich passieren 5.370 Verkehrsunfälle pro Million Einwohner, in Finnland lediglich



1.190. Die Vortestgeräte ermöglichen es, in der gleichen Zeit mehr Lenker zu kontrollieren. Mit Hilfe von Vortestgeräten sind ohne Personalaufstockung drei bis vier Mal so viele Kontrollen möglich.

## **2. Vermeidung von Verschlechterungen für Fußgänger durch StVO-Novelle 2004 (Datenquelle: VCÖ)**

Gehen wird als Bestandteil der täglichen Mobilität häufig unterschätzt. Fast 30 Prozent der täglichen Ziele werden in Österreich ausschließlich zu Fuß erreicht. Die zu Fuß zurückgelegten Wege nehmen aber stark ab. Im Jahr 1983 legte jede Person in Österreich noch durchschnittlich 346 Kilometer pro Jahr zu Fuß zurück. Innerhalb von nur 20 Jahren hat diese Strecke um 100 Kilometer auf 245 Kilometer im Jahr 2003 abgenommen. Eine Ursache dafür ist, dass Straßen und rechtliche Rahmenbedingungen zunehmend unattraktiver für Gehen werden und sehr stark am Pkw- und Lkw-Verkehr orientiert sind.

Laut vorliegendem Entwurf zur StVO-Novelle 2004 sollen Fußgänger künftig auch auf Straßen ohne Gehsteig im Ortsgebiet verpflichtend am linken Fahrbahnrand gehen. Nach der geltenden Fassung der StVO dürfen Fußgänger auf Straßen ohne Gehsteig im Ortsgebiet, im Gegensatz zum Freiland, sowohl am linken als auch am rechten Fahrbahnrand gehen. Das Gehen am linken Rand ist im Freiland sinnvoll. Höhere Geschwindigkeiten des Fahrzeugverkehrs und längere Wegstrecken der Gehenden unterscheiden die Verhältnisse im Freiland aber grundsätzlich von jenen im Ortsgebiet.

Eine Pflicht gemäß § 76 Abs. 1 auch im Ortsgebiet auf Straßen ohne Gehsteig am linken Fahrbahnrand zu gehen, ist sachlich nicht gerechtfertigt und wird daher vehement abgelehnt.

### **Weniger Verkehrssicherheit für Gehende ist zu befürchten**

Wird die im Entwurf vorgeschlagene Verpflichtung zum Fußgängerverkehr (§ 76) umgesetzt, bedeutet das weitere Verschlechterungen für das Gehen. Fußgänger werden auf kurzen Wegen innerhalb des Ortsgebietes zu zusätzlichen Querungen der Fahrbahn gezwungen. Ganz abgesehen davon, dass das Queren die Wege verlängert und zusätzliche Wartezeiten auftreten und damit das Gehen unattraktiver machen, bewirken zusätzliche Querungen in der Regel eine höhere Gefährdung, als das Gehen am rechten Fahrbahnrand. Die Verkehrssicherheit wird damit nicht, wie laut Entwurf der StVO-Novelle erhöht, sondern herabgesetzt. Daher sollte im Ortsgebiet keine verpflichtende Benützung eines Fahrbahnrandes vorgeschrieben werden.

### **Entwurf der StVO-Novelle steht im Widerspruch zur Klimastrategie Österreichs**

Die Strategie Österreichs zur Erreichung des Kyoto-Ziels sieht für den Verkehrsbereich eine "Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs" vor. Als Maßnahme ist darin die "Novellierung und Überarbeitung rechtlicher Rahmenbedingungen zu Gunsten der Radfahrer und Fußgänger (z.B. StVO, RVS-Richtlinien, etc.)" vorgesehen. Die Verpflichtung für Fußgänger zur Benützung des linken Fahrbahnrandes auf Straßen ohne Gehsteig im Ortsgebiet steht dazu im Widerspruch. Die Rahmenbedingungen für jene, die zu Fuß unterwegs sind, würden dadurch weiter verschlechtert.

### **Umfangreiche StVO-Novelle für bessere Bedingungen für Gehen und Radfahren nötig (Datenquelle: VCÖ)**

Bessere rechtliche Rahmenbedingungen in der StVO für Gehen und Radfahren machen sowohl aus Gründen der Verkehrssicherheit als auch aus Gründen einer ökologisch verträglichen und ökonomisch effizienten Mobilität Sinn.

Untersuchungen haben ergeben, dass die Verkehrssicherheit im Mobilitätsverbund aus Gehen, Radfahren und Öffentlichem Verkehr um das 2,5-fache höher ist als beim Zurücklegen der Wege mit dem Pkw. Bessere rechtliche Rahmenbedingungen für Gehen und Radfahren würden die Nutzung des so genannten Mobilitätsverbundes aus Öffentlichem Verkehr, Gehen und Radfahren attraktiver machen und so die Verkehrssicherheit in Österreich erhöhen. Eine StVO-Novelle mit Schwerpunkt Gehen und Radfahren stellt einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Verkehrssicherheitsziele Österreichs dar.

### **Vorschläge für eine Fußgänger- und Radfahrergerechte StVO**

- Vor Schutzwegen und Kreuzungen das Halte- und Parkverbot von fünf auf zehn Meter auszudehnen.
- Im Ortsgebiet soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit generell 30 km/h betragen. Wenn ein höheres Tempolimit verordnet werden soll, ist dies vom Straßenerhalter zu beantragen und zu begründen.
- Bestimmungen, die den Vortritt jener, die Schutzwege benützen, relativieren, sind aus der Straßenverkehrsordnung (StVO) streichen (z. B. „überraschend betreten“).
- Sonderregeln für die Benützung von Radwegen und Radfahrstreifen sind abzuschaffen. Selbst die Mehrzahl der Erwachsenen kann im Rahmen der derzeitigen Regeln Vorrangsituationen nicht richtig beurteilen.

- Benützungspflicht von Radwegen generell abschaffen. Im Minimum jedoch die Benützungspflicht von Radwegen im Ortsgebiet abschaffen. Es wird vorgeschlagen, die Benützung von Radwegen für all jene frei zu stellen, die sie nach der bestehenden Rechtslage benützen müssen oder dürfen.

## **Zu den einzelnen Bestimmungen:**

### **zu Z 28 (§ 54 Abs. 1)**

Die Anbringung von Zusatztafeln bei Verkehrsampeln zu legalisieren erscheint grundsätzlich sinnvoll. Das Anbringen von Zusatztafeln kann zu grundlegenden Änderungen der derzeit für ampelgeregelt Kreuzungen geltenden Bestimmungen führen (etwa die Freigabe des Rechts-Abbiegens bei Rot).

Um damit allerdings nicht die Sicherheit der Fußgänger zu gefährden, sollte gemäß dieser Bestimmung das Anbringen von Zusatztafeln nur möglich sein, wenn eine Sicherheitsbeeinträchtigung der Fußgänger ausgeschlossen ist. Eine Zusatztafel, die das Rechts-Abbiegen bei Rot gestattet, wäre beispielsweise im Sinn der Sicherheit des Fußgängerverkehrs in jedem Fall abzulehnen.

Die Formulierung in § 54 Abs. 1 wäre daher am Satzende zu ergänzen:

„..... Angaben gemacht werden, *sofern damit die Sicherheit des Fußgängerverkehrs nicht beeinträchtigt wird.*“

### **zu Z 32 (§ 68 Abs. 1)**

Die Bestimmung in § 68 Abs. 1, die das Benützen von Radfahranlagen mit Fahrrädern (ein- oder mehrspurig, mit oder ohne Anhänger) erlaubt, wird begrüßt. Eine Einschränkung für breite Fahrzeuge (Breite >80 cm) erscheint sinnvoll, wenn die Breite der Radfahranlage dies nicht zulässt.

Jedoch die Verpflichtung, Radfahranlagen zu benützen, erscheint sachlich nicht gerechtfertigt und wird generell abgelehnt. **Deshalb wird vorgeschlagen, in § 68 Abs. 1 die Benützung von Radwegen für alle jene Radfahrenden frei zu stellen, die nach der bestehenden Rechtslage Radwege benützen müssen oder dürfen. Die Benützung durch mehrspurige Fahrräder soll, wie im Entwurf vorgeschlagen, erlaubt sein.**

Die Benützungspflicht für Radwege ist in der geltenden Fassung der StVO dreifach geregelt. Es wird daher vorgeschlagen, § 7 Abs 1., § 52 Abs. 16 und § 68 Abs. 1 so zu ändern, dass die Verpflichtung zur Benützung von Radwegen entfällt.

**zu Z 33 (§ 76 Abs. 1)**

Die Bestimmung in § 76 Abs. 1, wonach Fußgänger auf Freilandstraßen ohne Gehsteig links gehen müssen, ist sinnvoll und notwendig. Höhere Geschwindigkeiten des Fahrzeugverkehrs und längere Wegstrecken der Gehenden unterscheiden die Verhältnisse im Freiland von jenen im Ortsgebiet wesentlich. Die vorgeschlagene Verpflichtung für Fußgänger, auf Straßen ohne Gehsteig im Ortsgebiet auf dem linken Fahrbahnrand zu gehen, ist unzumutbar und für die Betroffenen gefährdend. Fußgänger werden ohne Notwendigkeit zu zusätzlichen Querungen der Fahrbahn gezwungen. Ganz abgesehen davon, dass Verlängerung der Wege und zusätzliche Wartezeiten das Gehen noch unattraktiver machen, können zusätzliche Querungen in der Regel eine höhere Gefährdung bewirken, als das Gehen am rechten Fahrbahnrand.

**Eine Pflicht, wie in § 76 Abs. 1 vorgeschlagen, auch im Ortsgebiet auf Straßen ohne Gehsteig am linken Fahrbahnrand zu gehen, ist sachlich nicht gerechtfertigt und führt zu einer Erhöhung der Gefährdung von Fußgängern. Sie wird daher strikt abgelehnt.**

Es wird ersucht in Abs. 1 noch folgenden Zusatz aufzunehmen:

„(1) Fußgänger haben, auch wenn sie Kinderwagen oder Rollstühle schieben oder ziehen, auf Gehsteigen oder Gehwegen – wenn diese eine hierfür ausreichende Breite aufweisen – zu gehen ....“

Für den Bundesminister:

Dr. JÄGER

Elektronisch gefertigt

