

25. Nov. 2008

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Moser, Freundinnen und Freunde

betreffend Überarbeitung der StVO (Straßenverkehrsordnung) zugunsten des Radverkehrs und der Zufußgehenden

Radfahren hat viele Vorteile.

- Radfahren ist preiswert - das gilt gleichermaßen für die NutzerInnen und die Infrastrukturbereitstellung. Die Mobilitätskosten für Radfahrende sind sehr gering. Radverkehrsförderung ist preiswerter als die Förderung jedes anderen Verkehrsmittels.
- Radfahren ist umweltfreundlich und leistet somit einen Beitrag zum Klimaschutz sowie zur Verbesserung der Umwelt- und Lebensqualität, da es leise ist und keinerlei Schadstoffe in die Luft ausstößt. Es verringert die Abhängigkeit vom Öl wirkungsvoll, weil es die energieeffizienteste Fortbewegungsart ist.
- Radfahren ist stadt- und ortsverträglich, weil es wenig Platz beansprucht und eine gezielte Förderung des Radverkehrs den Autoverkehr mit all seinen Problemen für die Städte und Orte verringern hilft.
- Das Rad lässt sich – im Sinne des „Umweltverbunds“ - gut mit dem öffentlichen Verkehr verknüpfen, sei es bei der Mitnahme oder im Vor- bzw. Nachlauf.
- Radfahren ist gesund, weil es für körperliche Bewegung sorgt und viele Sinne anreizt. Regelmäßiges Radfahren vermindert insbesondere das Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen und einigen Erkrankungen des Verdauungstraktes. Dadurch bleiben Menschen länger gesund, und zusätzlich wird Geld im Gesundheitsbereich eingespart. Jeder gefahrene Fahrrad-Kilometer erspart der Allgemeinheit 15 Cent an Gesundheitskosten.
- Das Fahrrad ist schließlich auch ein Wirtschaftsfaktor, nicht nur für die Hersteller und das Zweiradgewerbe, sondern insbesondere auch für die Tourismus- und Freizeitwirtschaft, denn Radtourismus in Österreich ist „in“ und sorgt für hohe Umsätze. Fahrradfreundlichkeit ist daher auch ein touristisch bedeutsamer Standortfaktor.
- Radfahren macht nicht zuletzt Spaß und ist für viele Wege das schnellste Verkehrsmittel.

Der Radverkehr ist ein wesentliches Element des Verkehrsgeschehens. Als schadstofffreie und zudem gesundheitsfördernde Art der Fortbewegung ist der Radverkehr Bestandteil des „Umweltverbundes“, der einer der Hauptansatzpunkte für eine Senkung der Umwelt-, Klima- und Gesundheitsbelastung aus dem Verkehr ist. Dass der Umweltverbund auch hilft, die stark gestiegenen Mobilitätskosten einzudämmen, ist ein zusätzlicher sozialpolitischer Mehrwert. Radverkehr sichert generell auch Mobilität für eine große Gruppe von Menschen - insbesondere Ältere, Frauen und junge Menschen -, die nicht über ein Kraftfahrzeug verfügen und in der großen Zahl von Orten und Regionen ohne oder ohne qualitativ ausreichendes öffentliches Verkehrsangebot leben.

Trotz all der genannten Vorteile könnte weit mehr Fahrrad gefahren werden. Das Potenzial des Radverkehrs in Österreich ist mit einem durchschnittlichen Anteil von nur 5% bei weitem nicht ausgeschöpft. Ähnliches gilt für das Zufußgehen, wobei Fußgängerfreundlichkeit zugleich ein wichtiger Beitrag zur Barrierefreiheit im Verkehr ist - spätestens in einer alternden Gesellschaft eine Frage, die alle auch persönlich betrifft.

Der gewaltige Rückstand Österreichs zur Fahrradnutzung in den Niederlanden oder Dänemark sowie zu Vorzeigestädten in Deutschland oder Oberitalien lässt sich aber nicht

aus Topographie oder Witterung erklären. Zahlreiche, nicht zuletzt in Planung, Politik und Verwaltung weit verbreitete Vorurteile gegen das Radfahren, wie das überschätzte Unfallrisiko, die - in anderen Ländern offenbar nicht gegebene? - Witterungsabhängigkeit, unnötig hohe Infrastrukturkosten durch die angeblich unumgänglichen separierten Wege sind fachlich in den vergangenen Jahren widerlegt worden. Für die bisherige Nichtausnutzung der Potenziale beim Radfahren und Zufußgehen ist hauptverantwortlich, dass Planungs-, Bau- und Straßenverkehrsrecht nur unzureichend auf die Interessen der Zufußgehenden und der Radfahrenden eingehen. Im Rahmen der konkreten Ausgestaltung des vielzitierten „Miteinander“ aller VerkehrsteilnehmerInnen wurde motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen in den letzten Jahrzehnten sukzessive auf Kosten der anderen VerkehrsteilnehmerInnen Vorrang eingeräumt und Platz gegeben. Eine übertriebene Sondergesetzgebung speziell für den Radverkehr, die zu Nachteilen und Undurchschaubarkeiten führt, hat sich ebenfalls als untauglich und konfliktträchtig erwiesen.

Ergebnis der Kfz-zentrierten Rechts- und Vollzugspraxis im Straßenverkehr ist, dass das Unfallrisiko nichtmotorisierter VerkehrsteilnehmerInnen steigt und dass dort, wo vereinzelt doch Maßnahmen zu Gunsten der „Nichtmotorisierten“ rechtlich verankert werden, die Akzeptanz vieler motorisierter VerkehrsteilnehmerInnen dafür fehlt.

In Österreich sind 50% der mit dem PKW zurückgelegten Fahrten unter 5 km Distanz, ein Viertel der Fahrten gar unter 2 km, 10% unter 1 km. Viele dieser Kurzstreckenfahrten wären bei entsprechend attraktivem Umfeld und verbesserten Rahmenbedingungen problemlos durch Fahrten mit dem Fahrrad oder sogar durch Zufußgehen ersetzbar. Zugleich liegt Österreich, was die Nutzung des Fahrrads als umwelt- und klimafreundliches Verkehrsmittel anbelangt, mit dem erwähnten Modal-Split-Anteil von nur 5% im internationalen Vergleich im hintersten Drittel. Durch ein Heranführen an international übliche Größenordnungen beim Radverkehrsanteil könnten jährlich zehntausende Tonnen Treibstoff eingespart und damit hunderte Tonnen Stickoxide sowie weit über hunderttausend Tonnen CO₂ vermieden werden.

Für eine Energiewende samt Effizienzsprung auch im Verkehrsbereich ist eine rasche Stärkung des Radfahrens und Zufußgehens somit unumgänglich nötig.

Über die vielfältigen ungenutzt bleibenden Möglichkeiten in diesem Feld legen erfolgreiche Pilotprojekte immer wieder ein beredtes Zeugnis ab. So konnte am Beispiel einer konkreten österreichischen Kleinstadt nachgewiesen werden, daß in einer guten Rad-Infrastruktur und der zusätzlichen Motivation, diese zu nutzen, das größte Potential zum Verkehrssparen in dieser in allen österreichischen Bundesländern reichlich vertretenen Siedlungsform liegt.

In einer Vielzahl von Regierungsdokumenten und anderen Äußerungen von hoher staatlicher Ebene wird eine Stärkung des Radfahrens und Zufußgehens empfohlen und eingemahnt. Einige Beispiele:

- Im Regierungsübereinkommen vom Jänner 2007 wurde das Ziel eines Radverkehrsanteils von 10% (also eine Verdopplung gegenüber derzeit) bis 2015 als Beitrag insbesondere zur Reduktion der Treibhausgasemissionen des Verkehrs festgeschrieben.
- Die Klimastrategie 2007 fordert (wie ähnlich schon die Klimastrategie 2002!) im Rahmen des Maßnahmenpakets „Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs“ explizit die „Novellierung und Überarbeitung rechtlicher Rahmenbedingungen zu Gunsten der Radfahrer und Fußgänger (z.B. StVO, RVS-Richtlinien“ durch den und (BMVIT). Als Umsetzungszeitraum hält die Klimastrategie „2007“ fest.
- Der 8. Umweltkontrollbericht, der am 28.6.2007 veröffentlicht wurde, fordert die „zügige und umfassende“ Umsetzung der Verkehrsmaßnahmen der Klimastrategie und empfiehlt für den Fall, dass dies nicht ausreichen sollte, sogar bereits „weitere Maßnahmen“ unter anderem im Bereich der „Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs“. Ähnliche Überlegungen und Formulierungen sind bereits früheren Umweltkontrollberichten aus den Jahren 2004 und 2001 zu entnehmen.

- Auch im Rahmen des „Masterplans Radfahren“, der – nachdem die Grünen bereits in der XXI. (1999-2002) und in der XXII. Gesetzgebungsperiode (2002-2006) des Nationalrats entsprechende Anträge eingebracht hatten – im Herbst 2006 durch den Umweltminister vorgelegt wurde, wird der Maßnahme „Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) und Anpassung von Richtlinien und Normen auf Bundesebene“ hohes Gewicht eingeräumt und unter anderem „sehr hohe“ Maßnahmeneffizienz attestiert.
- Schließlich haben sich auch andere Gebietskörperschaften entsprechend geäußert. So wird in der Resolution des 57. Österreichischen Städtetags Linz (1.6.2007) unter anderem festgehalten: "Der Österreichische Städtebund (...) gibt seiner Meinung Ausdruck, dass für eine weitere Hebung der Verkehrssicherheit in Ballungszentren und Städten entsprechende legislative Vorkehrungen in der Straßenverkehrsordnung zu treffen sind. Diese sollen vor allem Benachteiligungen für FußgängerInnen, RadfahrerInnen und Schienenfahrzeuge beseitigen sowie einer verbesserten Verständlichkeit der Regelungen der StVO dienen."
- Nunmehr enthält das Regierungsprogramm vom 23.11.2008 erneut die eigentlich unmißverständliche Formulierung der Verdopplung des Radanteils auf 10% (wenn auch nunmehr ohne Frist) und kündigt einmal mehr die Umsetzung des Masterplans Radfahren von 2006 und „die Schaffung radverkehrsfreundlicher rechtlicher Rahmenbedingungen“ an.

Es ist dringend nötig, diesen Ankündigungen, Empfehlungen und Forderungen endlich nicht nur punktuell, sondern auf breiter Front konkrete Maßnahmen folgen zu lassen.

Auch haben sich "StVO-Sprache" und Umgangssprache seit den 1960er-Jahren auseinander entwickelt, beispielsweise ist für viele VerkehrsteilnehmerInnen nicht mehr selbsterklärend, dass bei „Straßenbenützer“ nicht nur Kfz gemeint sind.

In den entsprechenden Passagen der StVO wäre daher dies zu klären, es wären die Rücksichtnahme auf nichtmotorisierte VerkehrsteilnehmerInnen explizit zu verankern und hervorzuheben sowie die Rechte der Nichtmotorisierten zu stärken.

Zu einer radfahrerInnen- und fußgängerInnenfreundlichen StVO-Überarbeitung gehört auch das Unterlassen beabsichtigter kontraproduktiver Maßnahmen sowie das Weiterverfolgen wichtiger flankierender Forderungen:

- An die u.a. auch im Masterplan Radfahren verankerte Forderung nach begleitender "Geschwindigkeitsdämpfung im Kfz-Verkehr" sei hier ausdrücklich erinnert.
- die Einführung einer Helmpflicht wären wegen der entgegenstehenden Faktenlage - kein höherer Anteil an Kopfverletzungen im Vergleich zu Auto-Insassen! – unsachlich und daher zu überdenken,
- ebenso wäre Entwicklungen wie in einzelnen Nachbarländern, wo Warnwesten tragepflichtig für nichtmotorisierte VerkehrsteilnehmerInnen eingeführt werden, mit Nachdruck entgegenzutreten, da derlei ebenfalls dem Ziel im Weg stünde, den Anteil des Radfahrens und Zufußgehens am Modal Split auszubauen und die – eigentlich unabhängig von Bekleidung o.ä. selbstverständliche – Rücksichtnahme der motorisierten Verkehrsteilnehmer zu verbessern.
- Weiters wäre es dringend nötig, korrespondierende und nachgelagerte Rechtsmaterien ebenso zu überarbeiten. Insbesondere ist die Fahrradverordnung (BGBl. II Nr. 146/2001), um willkürliche und nicht nur für ausländische Benutzer heimischer Radverkehrsanlagen unverständliche sowie auch tw nicht mehr zeitgemäße Regelungen (Positionierung des Kindersitzes, Beleuchtungsvorschriften, ...) zu bereinigen bzw. zu aktualisieren.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung und insbesondere der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird aufgefordert, im Hinblick auf die Erfordernisse der Verkehrssicherheit, des Klima- und Umweltschutzes, der Barrierefreiheit, der Gesundheitsvorsorge und des mobilitätskostensenkenden Potenzials von Radfahren und Zufußgehen sowie in Anbetracht der derzeitigen vielfachen Benachteiligung von nichtmotorisierten VerkehrsteilnehmerInnen durch Grundsatz- und Detailbestimmungen der StVO eine Überarbeitung der StVO (Straßenverkehrsordnung 1960, BGBl. Nr. 159/1960 idgF) zugunsten des Radverkehrs und der Zufußgehenden vorzubereiten und bis spätestens März 2009 dem Parlament zuzuleiten.

Damit sollen nicht zuletzt die zahlreichen dahingehenden Empfehlungen und Ankündigungen in Regierungsdokumenten – u.a. Regierungsübereinkommen 2007 und 2008, Verkehrssicherheits-Programm 2002-2010, Nachhaltigkeitsstrategie, Klimastrategie 2002 und 2007, Umweltkontrollberichte, Masterplan Radfahren 2006 – sowie Empfehlungen/Forderungen anderer Gebietskörperschaften – beispielsweise des Städtebunds, etwa in der Resolution des Österreichischen Städtetags 2007 – und der Fachwelt – u.a. des WIFO und der Universität Graz – aufgegriffen und umgesetzt werden.

Diese StVO-Überarbeitung soll zumindest die folgenden Eckpunkte beinhalten:

- Einführung einer Zielbestimmung, die den Stellenwert und die gewünschte Aufwertung des Radfahrens und des Zufußgehens deutlich festmacht, u.a. „Ziel: Vom Gehsteig auf die Fahrbahn“ (v.a. mit den Radfahranlagen)
(§1neu)
- Entfall derzeitiger benachteiligender Sonderregeln bei Radfahranlagen, stattdessen normale Vorrangregeln etc („Ende“-Markierung bei Radfahrstreifen bzw. Mehrzweckstreifen, benachteiligender Teil der Regeln bei Radfahrüberfahrt/10 km/h etc, Einordnungsregeln von Radfahrstreifen kommend – derzeit Wartepflicht! - an Regelungen für alle Fahrzeuge angleichen, ...)
(§§ 2 Abs 1 Z 7, 19 Abs 6a, 68 Abs 3a incl. §§ 9 Abs 2, 12 Abs 1)
- Prüfen der Einführung von „Fahrradstraßen“ (vgl. Deutschland)
§§2 Abs 1, 53 Z 26neu, Z 27neu
- Erweiterung des „Nichtgefährdungsgrundsatzes“ (im Zusammenhang mit dem Vertrauensgrundsatz) - Harmonisierung mit Wiener Abkommen BGBl 289/1982 sowie Zielbestimmung ähnlich Deutschland (§1)
(§3 Abs 2)
- Rücksichtnahme auf nichtmotorisierte VerkehrsteilnehmerInnen, insbesondere Zufußgehende, explizit verankern: in „Allgemeiner Fahrordnung“, Regelungen zu „Änderung der Fahrtrichtung“ und „Wechsel des Fahrstreifens“, Überholverböten (Rücksichtnahme zB auf entgegenkommende Gehende/Radfahrende nötig)
(§§ 7 Abs 1, 11 - v.a. 11 Abs 1 -, 16 Abs 1)
- Umkehrung der derzeitigen Logik bei Öffnung von Einbahnen: Radfahren gegen Einbahnrichtung in einstreifigen Einbahnstraßen allgemein gestatten, mit konkret ausgeschilderten Ausnahmen (zB „Einfahrt verboten“-Schild mit Zusatzschild „gilt auch für

RadfahrerInnen“) dort, wo Sicherheitsgründe wie zu geringe Fahrbahnbreite dagegen sprechen
(§7 Abs 5)

- Absoluter Vorrang für Gehende gegenüber gehsteigquerenden Fahrzeugen
(§8 Abs 4 Z1, evtl 13 Abs 3)
- Beschränkung des Vortritts von Gehenden gegenüber einbiegenden Fahrzeugen streichen
(§13 Abs 4)
- Links-Überholen von Schienenfahrzeugen von erlaubten Überholvorgängen generell ausnehmen
(§15 Abs 2 lit b)
- Verbot, mit mehrspurigen Kfz andere mehrspurige Kfz im Ortsgebiet zu überholen (mit Ausnahmen, insbes. bei mehr als einem markierten Fahrstreifen in die betreffende Richtung)
(§16)
- Verbot des Vorbeifahrens an haltenden Schienenfahrzeugen sowie Bussen, die auf dem Gleiskörper ihre Haltestelle haben
(§17)
- (Generelle oder teilweise) Ausweitung des Halte- und Parkverbots vor Kreuzungen auf 10 (statt 5) Meter
(§24 Abs 1 lit c)
- Halte- und Parkverbot auf Gehsteigen explizit formulieren
(§24 Abs 1)
- Einführung des „unsichtbaren Schutzwegs“ neben Kindern auch für alle anderen VerkehrsteilnehmerInnen, bei denen man nicht vom Vertrauensgrundsatz ausgehen kann bzw. denen die Einhaltung von StVO-Forderungen wie „zügiges Überqueren“ oder „Umweg zum Schutzweg“ nicht möglich ist, wie zB Gehbehinderte
(§29b Abs 1)
- Verordnungsermächtigung zu Verkehrszeichen auf für Gehende und Radfahrende nicht hindernde Anbringung erweitern
(§34 Abs 1)
- Ergänzung der Handlungsaufträge des Gesetzgebers an Verkehrsbehörden um expliziten Auftrag, mit Priorität für Sicherheit und Leichtigkeit des Gehens, des Radfahrverkehrs (sowie des Öffentlichen Verkehrs) zu sorgen
(§43)
- Verpflichtung der Behörde, bei jeder Änderung der Verkehrssituation zu überprüfen, ob sich daraus eine Beeinträchtigung oder Gefährdung des Geh- und Fahrradverkehrs (und des Öffentlichen Verkehrs) ergibt und diese ggf durch geeignete Zusatzmaßnahmen zu vermeiden
(§43)
- Zuordnung expliziter Verhaltensnorm zum Gefahrenzeichen „Achtung Kinder“
(zB §50 oder 76b)
- Aufhebung der Benützungspflicht für Radverkehrsanlagen, Ersatz durch ein Benützungsrecht
(§§52 Z 16, Z 17a, Z 17b; weiters: 68 Abs 1)
- Neubenennung des Rad-Paragrafen: „Fahrradverkehr“ statt „Verhalten der Radfahrer“
(§68)

- Nebeneinanderfahren unter gewissen Voraussetzungen für gewisse (weitere) konkrete Fälle zulassen (insbes. mit Kindern; „wenn es das Verkehrsaufkommen zulässt“ analog Deutschland)
(§68 (2))
- Aktualisierung und Präzisierung der Regelung, was Radfahrende und Zufußgehende mitführen dürfen
(§§68 Abs 5, 76 Abs 2)
- Vollständige Überarbeitung und Neufassung der Fußgängerparagraphen mit dem Ziel, der Rücksichtnahme auf Schwächere im Straßenverkehr Vorrang (statt derzeit oft Nachrang) zu geben - mindestens Ausmerzen derzeitiger Widersprüchlichkeiten (zB §76 Abs 4 lit a vs §9 Abs 2) zugunsten eines bedingungslosen Vorrangs für Nichtmotorisierte auf Schutzwegen und damit Anpassung an die Standards der Schweiz und Deutschlands
(§§76, 76a)
- Ermöglichen von Radfahren in der Fußgängerzone bei Sicherstellung absoluten Vorrangs für Zufußgehende und mit Einschränkungsmöglichkeit im Einzelfall
(§76a)
- Neuformulierung des Durchfahrtsverbots für Kfz in Wohnstraßen und Fußgängerzonen in einer administrierbaren Form, zugleich Gestaltungsqualitätsstandards heben
(§§76b)
- Umsetzung von innovativen Modellen der Verkehrsorganisation, die schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen entgegenkommen und zugleich die Verkehrssicherheit heben (insbes. Begegnungszone, Flanierzone, Shared Space)
(zB §76c neu)
- Geschlossene Züge von RadfahrerInnen zulassen
(§77)
- Möglichkeit des Mißbrauchs der Regelung über das „ungerechtfertigte Stehenbleiben“ von Zufußgehenden auf Gehsteigen u.ä. zum Wegweisen von Obdachlosen etc durch Neuformulierung generell unterbinden
(§78)
- Prüfen der Möglichkeiten für strengere Fassung der Bedingungen für die Nutzung von Straßen zu verkehrsfremden Zwecken (zB Definition zwingend zu verbleibender Mindest-Restgehsteigsbreite o.ä.)
(§§82, 83)
- Durchsetzen von bislang unzureichend im Bewußtsein der motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen verankerten Rechten von nichtmotorisierten VerkehrsteilnehmerInnen (vgl zB §9 Abs 2 – Vorrang für Fußgänger, die Schutzweg erkennbar benutzen wollen, §16 Abs1 lit d – Überholverbot auf und vor Schutzwegen, §17 Abs 3 – Vorbeifahrverbot an Fahrzeugen, die an Schutzwegen anhalten) durch Anpassung der entsprechende Strafmaße nach oben
(§99)

Die Umsetzung soll durch eine entsprechende, öffentlich wahrnehmbare Schwerpunktsetzung auch finanzieller Natur in der Bewußtseinsbildungs- und Öffentlichkeitsarbeit des BMVIT begleitet werden.

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Verkehrsausschuss vorgeschlagen.

John Schmitt

Walter Sauer

RG G:\ANTRAEGE\ENTSCHLISELBS\TXXIV\SEA1042.DOC
ERSTELLUNGSDATUM: 25. NOV. 2008 – LETZTE ÄNDERUNG: 25. NOV. 2008

SEITE 6 VON 6