



Bräuhausgasse 7-9  
1050 Wien  
T 01-893 26 97  
F 01-893 24 31  
E vcoe@vcoe.at  
www.vcoe.at

Per E-Mail an das  
Präsidium des Nationalrats  
Dr.-Karl-Renner-Ring 3  
1010 Wien

Per E-Mail an das  
Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
[st5@bmvit.gv.at](mailto:st5@bmvit.gv.at)

Wien, am 24.10.2012

## **VCÖ-Stellungnahme zur Änderung der StVO 1960** **GZ. BMVIT-161.000/0003-IV/ST5/2012**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Im Begutachtungsverfahren zum vorgelegten **Entwurf für eine Änderung der Straßenverkehrsordnung 1960** gibt der VCÖ beiliegende Stellungnahme ab.

Mit der Bitte um Berücksichtigung und freundlichen Grüßen

Mag. Markus Gansterer, MA

VCÖ-Verkehrspolitik



Bräuhausgasse 7-9  
1050 Wien  
T 01-893 26 97  
F 01-893 24 31  
E [vcoe@vcoe.at](mailto:vcoe@vcoe.at)  
[www.vcoe.at](http://www.vcoe.at)

# VCÖ-Stellungnahme zum Entwurf für eine Änderung der Straßenverkehrsordnung 1960

(Betrifft Begegnungszone, Fahrradstraße,  
Radwegbenutzungspflicht, Handyverbot)

Wien, im Oktober 2012

## Einleitende Anmerkungen des VCÖ

Der vorliegende Gesetzesentwurf enthält wichtige Verbesserungen der Straßenverkehrsordnung für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie für das Radfahren, die zweifellos die Verkehrssicherheit und den Anteil an bewegungsaktiven Mobilitätsformen erhöhen werden. Die vorgeschlagenen Maßnahmen erleichtern umweltfreundliche und kostengünstige Mobilität, fördern die gemeinsame und faire Nutzung des Öffentlichen Raumes und helfen somit, Gesundheit und Lebensqualität genauso zu steigern wie die Attraktivität von Städten und Gemeinden.

Begegnungszone und Fahrradstraße sind begrüßenswerte neue Instrumente der Stadt- und Verkehrsplanung, die zusätzliche Möglichkeiten eröffnen. So gibt beispielsweise auch die Einführung von Radwegen, die nicht benutzungspflichtig sind, den Gemeinden ein Werkzeug in die Hand, stark und in verschiedenen Geschwindigkeiten befahrene Radwege entsprechend den Bedürfnissen unterschiedlicher Nutzendengruppen selektiv zu entlasten. So kann verhindert werden, dass ein Radweg gleichzeitig etwa von routinierten, schnellen Radfahrenden oder E-Bike-Fahrenden und Kindern und älteren Menschen mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten befahren werden muss. Auch Autofahrenden steht es frei, entweder schnell auf der Autobahn oder langsamer auf der Bundesstraße zu fahren.

**Der VCÖ sieht den vorgelegten Entwurf insgesamt sehr positiv und empfiehlt daher die Beschlussfassung.** Lediglich in einigen wenigen Detailformulierungen ließen sich Änderungen vornehmen, um die vorliegenden Maßnahmen noch wirkungsvoller zu machen. Vorschläge dazu werden im Folgenden kurz erläutert.

Das ebenfalls enthaltene Handyverbot behandelt nach Ansicht des VCÖ keine im Straßenverkehr nennenswerte Zahl an problematischen Situationen. Es versteht sich ohnehin von selbst, in den allermeisten Verkehrssituationen nicht einhändig und abgelenkt mit dem Rad zu fahren. Aus Sicht des VCÖ gäbe es dringlichere Themen, die einer gesetzlichen Lösung bedürften. Darüber hinaus kann beispielsweise auch das bestehende Verbot des Telefonierens ohne Freisprecheinrichtung in Kfz bekanntermaßen nicht wirkungsvoll kontrolliert und durchgesetzt werden. Eine neuerliche Problematisierung in der Öffentlichkeit und verstärkte Kontrollen der Exekutive wären hier zu empfehlen.

Da aber ein Handyverbot am Fahrrad in der Praxis weder positive noch negative Auswirkungen haben wird, und es daher das Radfahren weder erschwert noch unattraktiv macht, steht es der Zustimmung zum Gesamtpaket auch nicht entgegen.

## Detailvorschlag zur Begegnungszone

Laut Begutachtungsentwurf § 76c Abs 3 dürfen Fußgänger die Fahrbahn in Begegnungszonen benützen, ohne dabei den Fahrzeugverkehr mutwillig zu behindern. Lenker von Fahrzeugen dürfen Fußgänger weder gefährden noch behindern (§ 76c Abs 3).

Dies kann so verstanden werden, dass beispielsweise Fußgänger die Fahrbahn jederzeit ungehindert überqueren dürfen, sofern sie dabei niemanden behindern oder gefährden. Dies entspricht auch der Intention einer Begegnungszone und ist zu begrüßen.

### **VCÖ regt an, die Verhaltensregel für Kfz-Lenkende hinsichtlich querender Fußgänger explizit festzuschreiben:**

Um die inhaltlich gute Regelung zu verdeutlichen und um Unklarheiten im Straßenverkehrsalltag vorzubeugen, könnte etwa eine Formulierung sinngemäß jener zum Verhalten bei der Bodenmarkierung Schutzweg (§ 9 Abs 2 StVO 1960) für die Begegnungszone aufgenommen werden.

**Der § 76c könnte wie folgt ergänzt werden:** „Der Lenker eines Fahrzeuges, das kein Schienenfahrzeug ist, hat einem Fußgänger oder Rollschuhfahrer, der sich in einer Begegnungszone befindet und die Fahrbahn erkennbar überqueren will, das unbehinderte und ungefährdete Überqueren zu ermöglichen.“

Damit wäre eine leicht verständliche Regelung getroffen und mit den vorgeschlagenen Absätzen 2 und 3 insgesamt ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Fußgängern und Fahrzeug-Lenkenden gefunden. Die Begegnungszone wäre so nicht nur inhaltlich, sondern auch expressis verbis ausreichend an inhaltlich ähnliche Regelungen im Ausland angeglichen.

## Detailvorschlag zur Fahrradstraße

Im vorgeschlagenen § 76c Abs 1 zur Begegnungszone wurde im Unterschied zur Formulierung „wenn es der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs **erfordert**“ die sehr gute Wortwahl getroffen: „wenn es der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs, **dient**, oder aufgrund der Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes **angezeigt erscheint**, [...]“

### **VCÖ regt daher an, zur Ermächtigung der Behörde die gleiche Formulierung wie bei der Begegnungszone zu übernehmen.**

Damit wäre sprachlich verdeutlicht, dass für die Einrichtung einer Fahrradstraße keine „zwingenden“ verkehrsplanerischen Gründe vorliegen müssen und die Maßnahme somit auch unter weniger strengen Voraussetzungen zur Förderung des Radverkehrs umgesetzt werden kann.

**Der neue § 67 Abs 1 könnte dementsprechend lauten:** „Die Behörde kann, wenn es der Sicherheit, Leichtigkeit, Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fahrradverkehrs, oder der Entflechtung des Verkehrs dient, oder aufgrund der Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes angezeigt erscheint, durch Verordnung Straßenstellen oder Gebiete dauernd oder zeitweilig zu Fahrradstraßen erklären. In einer solchen Fahrradstraße ist außer dem Fahrradverkehr jeder Fahrzeugverkehr verboten; ausgenommen davon ist das Befahren mit den in § 76a Abs. 5 genannten Fahrzeugen sowie das Befahren zum Zweck des Zu- und Abfahrens.“