

An:

Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie via:
st5@bmvit.gv.at

Republik Österreich via:
begutachtungsverfahren@parlament.gv.at



Stellungnahme zum Entwurf zur StVO-Novelle (425/ME)

Radlobby IG Fahrrad, 3.November 2012

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Radlobby IG Fahrrad bedankt sich für die Einladung zur Stellungnahme zu vorliegendem Entwurf zur StVO-Novelle, zu der sie ja laufend als Mitglied des Unterausschusses Radverkehr im BMVIT ausführlich beitragen konnte. **Grundsätzlich begrüßen wir die Novellen-Bestandteile Fahrradstraße, Begegnungszone und Flexibilisierung der Radwegbenutzungspflicht ausdrücklich als wichtige Grundvoraussetzungen zu moderner, radfreundlicher Mobilitätspolitik und mehr Verkehrssicherheit.**

Daher möchten wir hier zusätzlich zur grundsätzlichen Unterstützung im Detail Verbesserungsvorschläge beitragen oder auf wichtige Gestaltungselemente hinweisen.

A) FAHRRADSTRASSE

Die Fahrradstraße ist in ihrer Ausgestaltung als Verkehrsorganisationsform, die sowohl den Radverkehr ausschließlich und **bevorragt mit Nebeneinanderfahrmöglichkeit für Radfahrende** als auch in einer beruhigten Mischform mit KFZ zulässt, sehr sinnvoll, kann Straßen ruhiger, lebenswerter und sicherer gestalten und so auch der örtlichen Wirtschaft zu Aufschwung verhelfen.

Im Detail werden folgende Änderungen angeregt:

- 1) Die Verwendung der Formulierung „...wenn es der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs, **dient**,...“ um die Maßnahme „Fahrradstraße“ möglichst flexibel und angebotsorientiert zur Förderung des Radverkehrs und Verkehrsberuhigung einsetzen zu können, was bei der Formulierung „...**erfordert**...“ erschwert wird.
- 2) Da Fahrradstraßen als durchgängiges und bevorrangtes Element gedacht sind und nicht als flächiges Gebiet, ist ein Ersatz von „**Straßenstellen oder Gebiete**“ durch „**Straßen oder Straßenstellen**“ zu empfehlen.
- 3) Um diese durchgängige Gestaltung nicht zu unterlaufen, wird angeregt, das benachrangte Queren der Fahrradstraße durch KFZ generell zu gestatten, z.B durch diese Formulierung: „...**ausgenommen davon ist das Befahren mit den in § 76a Abs. 5 genannten Fahrzeugen sowie das Befahren zum Zweck des Zu- und Abfahrens sowie des Querens.**“
- 4) Um die durchgängige Bevorrangung der Fahrradstraße nicht zu verunmöglichen, ist es wichtig und zu unterstützen, dass diese **nicht als Radverkehrsanlage** definiert wird.

B) BEGEGNUNGSZONE

Die Begegnungszone nach internationalem Vorbild ist eine wertvolle Ergänzung zur Wohnstraße, vor allem in städtischen Zentren oder bei Knotenpunkten öffentlichen Verkehrs. Ergänzend zum Entwurf möchten wir folgendes anregen:

- 1) Das Befahren von Begegnungszonen mit Fahrrädern sollte in Anlehnung an die Wohnstraße auch **grundsätzlich in beide Fahrrichtungen** erfolgen können, um dem Charakter der Begegnungszone gerecht werden zu können.
- 2) Statt des Begriffs „*Fahrbahn*“ sollte für die Flächenbeschreibung der Begegnungszone, die ja den gesamten Straßenraum möglichst barrierefrei umfassen soll, der Begriff „**Straßen oder Straßenstellen**“ verwendet werden.
- 3) Um FußgängerInnen, die ja von der Verkehrsberuhigung durch Begegnungszonen vorrangig profitieren sollen, sollte eine Formulierung in Anlehnung an den Schutzweg verwendet werden, z.B. „*Der Lenker eines Fahrzeuges ... hat **das unbehinderte und ungefährdete Überqueren** zu ermöglichen*“
- 4) Jedenfalls sollten **grundsätzlich 20km/h** als Höchstgeschwindigkeit in Begegnungszonen festgesetzt werden, um den beruhigten Charakter und Sicherheitsgewinn zu gewährleisten.

C) FLEXIBILISIERUNG DER RADWEGBENÜTZUNGSPFLICHT

Dieses Gestaltungsmittel, das auch in seiner Sinnhaftigkeit durch internationale Vorbilder belegt ist, ist angesichts der steigenden Radfahrendenzahlen ein wichtiges Mittel, um Verkehr in Ortsgebieten sinnvoll und sicher steuern zu können. Dadurch können überlastete Radverkehrsanlagen entlastet werden, indem geübte RadfahrerInnen die Fahrbahn benutzen dürfen und weniger Geübte die Radverkehrsanlage entspannt nutzen können. Konflikte auf „gemischten Geh- und Radwegen“ können dadurch erfolgreich reduziert werden. **Damit kommt die Einführung von „nicht benutzungspflichtigen Radwegen“ den unterschiedlichen Bedürfnissen von Radfahrenden, den Gestaltungsbedürfnissen von Gemeinden und der Verkehrssicherheit sehr entgegen.** Wir empfehlen daher, in weiterer Folge eine grundsätzliche Wahlfreiheit zur Benutzung von Radwegen in Betracht zu ziehen.

Anregungen zum Entwurf betreffen v.a. die Ausgestaltung des betreffenden Verkehrszeichens, das im derzeitigen Entwurf leicht mit „Fußgängerzone“ verwechselt werden kann und nach internationalem Vorbild so gestaltet sein sollte:



D) VERBOT MOBILTELEFONIE OHNE FREISPRECHEINRICHTUNG AM FAHRRAD

Diese Maßnahme hat wenig Effekt als Verkehrssicherheitsmaßnahme und könnte statt als gesetzliches Verbot als deutlich kommunizierte Bewusstseinsmaßnahme bessere Effekte erzielen. Allgemein ist „Telefonieren am Rad“ kein signifikantes Sicherheitsproblem, im Unterschied zu „Telefonieren am Lenkrad“. Unter dem Gesichtspunkt der Förderung des Radverkehrs, die ja aus klimatischen, gesundheitlichen und gesellschaftlichen Gründen forciert werden muss, ist dieses Verbot jedoch nicht als hinderlich einzustufen.

Mit fahrradfreundlichen Grüßen,

Alexander Hager, Obmann Radlobby IG Fahrrad

lobby@iq-fahrrad.org | lobby.ig-fahrrad.org