

Stand 06.11.2012



Stellungnahme zum Entwurf der Novelle zur StVO

Eingebracht vom Forum Wissenschaft & Umwelt am 6. November 2012

Seit der Entstehung der StVO vor mehr als 50 Jahren haben sich Rahmenbedingungen, Lebensstil, Umweltbedingungen und Entwicklungsperspektiven wesentlich geändert.

Ging es aus dem damaligen Verständnis darum, das Auto als neuen und dominanten Faktor ins Verkehrsgeschehen zu integrieren, ist die Sichtweise heute eine weitgehend andere. Einerseits sind Umwelt- und Klimaschutz sowie energiewirtschaftliche Aspekte zu berücksichtigen, andererseits beginnt sich eine Sichtweise durchzusetzen, bei der der Mensch und seine Interessen im Zentrum der Überlegungen und des Geschehens stehen und nicht mehr das Auto oder andere Verkehrsmittel als „Sachzwang“ über die Interessen der Menschen gestellt werden.

Das Forum Wissenschaft & Umwelt begrüßt diesen Bewusstseinswandel und ist bereit ihn zu verstärken. Soll er sich in der StVO widerspiegeln, so würde dies deren Neuformulierung erfordern.

Im Folgenden wird daher einerseits auf Aspekte einer solchen Neuformulierung hingewiesen, andererseits aber konkret zu Bestimmungen der aktuell vorliegenden Novelle Stellung bezogen.

Hintergrund – Geschichtliches

Mit dem Aufkommen des Automobils etablierte sich zum ersten Mal in der Geschichte hohe Geschwindigkeit unmittelbar im direkten Lebensbereich des Menschen. Dabei stellte sich heraus, dass nunmehr der „freie Stil“ im Verkehrsbereich nicht mehr ausreicht:... Fahrer müssten von nun an „geeignet“ sein, Passanten sollten sich „richtig“ und nicht „falsch“ verhalten, Kutscher oder Radfahrer müssten „Rücksicht“ nehmen und alle miteinander seien im Hinblick auf die neu hinzugekommene Disziplin „Auto“ als erziehungsbedürftig zu betrachten Nur durch Erziehung würde eine „Ordnung“ auf den öffentlichen Wegen einkehren und die Gefahren des Kraftwagens könnten klein gehalten werden. Ja man empörte sich sogar darüber, dass die Bevölkerung ihren Lebensraum weiterhin so benützte, als ob es Automobile gar nicht gäbe. Die Achtung vor dem Automobil musste erst „in die Rinde der Gewohnheit“ eingebrannt werden, um Fortschritt und Zukunft zu sichern. [Sachs, W.: Die Liebe zum Automobil. Rowohlt Verlag. Reinbeck bei Hamburg, 1984.]

Die geforderte Erziehung in diese Richtung kann als durchaus erfolgreich betrachtet werden und die revolutionäre Umkehr der Sichtweise gipfelte in der Forderung, dass Fußgänger ihr angestammtes Territorium - die Straße - nur mehr betreten dürfen, „... wenn sie hierbei andere Straßenbenützer weder gefährden noch behindern ...“. In der Zwischenzeit wurde in § 75 Abs. 6c hinzugefügt „...noch sich selbst gefährden“.

Stand 06.11.2012

Diese - wohl ohne zu übertreiben - neue Weltordnung bedurfte eines fundierten und umfangreichen Rechtssystems, unter anderem der StVO. Immerhin geben die zwei ersten Sätze des Gesetzestextes die Grundphilosophie der Straßenverkehrsordnung – theoretisch angemessen – wieder:

„Dieses Bundesgesetz gilt für Straßen mit öffentlichem Verkehr. Als solche gelten Straßen, die von jedermann unter den gleichen Bedingungen benützt werden können.“ (Paragraph 1, Abs.1)

Die weitere Praxis zeigt, dass die Straßenverkehrsordnung diesen Grundsätzen nicht immer gerecht wird.

Generelle Probleme der StVO

Generell durchdringt die Forderung nach „Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit“ des Verkehrs die StVO. Die Nutzungsansprüche an den Straßenraum sind für die Verkehrsteilnehmer durch diese Begriffe definiert. Probleme ergeben sich dadurch, dass in der Praxis vor allem die Leichtigkeit und Flüssigkeit des KfZ-Verkehrs im Vordergrund steht und implizit die Gewährleistung eines hohen Geschwindigkeitsniveaus darunter verstanden wird. Die Forderung nach „Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit“ des Verkehrs muss aber generell unabhängig von der Benutzergruppe sein:

Sicherheit des Verkehrs: Bewältigung der beabsichtigten Wegstrecke mit möglichst geringer Gefährdung der eigenen Sicherheit und der Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer.

Leichtigkeit des Verkehrs: möglichst geringe Behinderungen bzw. Erschwernisse für alle Verkehrsteilnehmer.

Flüssigkeit des Verkehrs: Optimierung für das Kollektiv.

Die Basis für die „Sicherheit und Leichtigkeit“ für alle Verkehrsteilnehmer bildet in der Regel ein niedriges Geschwindigkeitsniveau, das der evolutionären Ausstattung des Menschen speziell im unmittelbaren Lebensraum gerecht wird (also etwa 3 bis 5 km/h) und die Anhaltebereitschaft und –möglichkeit durch die Autofahrer erhöht. Es erleichtert Fußgängerquerungen und etwa die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr.

Die „Flüssigkeit“ sollte nicht wie in der Praxis ein möglichst hohes Geschwindigkeitsniveau im Sinne von zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Fokus haben, sondern die Leistungsfähigkeit und die Homogenität des Verkehrsflusses, was zu moderaten Geschwindigkeiten sowohl im Freiland als auch im Ortsgebiet führt. Eine angepasstere Trassierung und weniger Probleme mit Sichtweiten wären die Folgen.

Neben der Forderung nach der Berücksichtigung von angepassteren Geschwindigkeiten für konkrete Bereiche in diversen Gutachten wäre etwa auf Freilandstraßen Tempo 80 vorzusehen (T 100 als Ausnahme).

Wenn die Österreichische Bundesregierung eine nachhaltige Entwicklung auch im Verkehrsbereich propagiert (z.B. Energie-/ Klimastrategie Österreich) müssten insgesamt im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung des Verkehrs die derzeitigen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten neu überdacht werden.

In der Folge sollte die Arbeit der Planer, Sachverständigen und Gutachter nicht nur die Forderung nach „Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit“ des Verkehrs begleiten, sondern auch die „nachhaltige Entwicklung des Verkehrs“ und eine „Chancengleichheit für alle Verkehrsteilnehmer“ die Grundlage verkehrsplanerischer

Stand 06.11.2012

und –technischer Arbeit bilden. Eine entsprechend eindeutige Definition der Grundsätze ist in der Folge notwendig.

Ein neues Selbstverständnis der StVO in obigem Sinn und der durch die Änderungen im Laufe der Jahre unübersichtliche Aufbau der StVO sollte insgesamt zu einer generellen Überarbeitung der StVO für die Zukunft führen.

Das Forum Wissenschaft & Umwelt befürwortet daher eine solche generelle Überarbeitung.

Die StVO-Novelle konkret:

Zum vorgelegten Entwurf ist Folgendes anmerken:

Das Forum Wissenschaft & Umwelt begrüßt die geplante Aufnahme der Fahrradstraße ebenso, wie den Geh- und Radweg ohne Benützungspflicht in die StVO, weil damit einem wichtigen Bedürfnis nach einer Stärkung der Position des nichtmotorisierten Verkehrs im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung des Verkehrs Rechnung getragen wird.

Mit dem gegenständlichen Entwurf der Novelle der StVO wird allerdings aus klima- und energiepolitischer Sicht eine Chance vertan, dieses Gesetz und alle verkehrsbezogenen Gesetze neu auszurichten d.h., nach der Leistungsfähigkeit der Verkehrsträger (in der Rangfolge: öffentliche Verkehrsträger, FußgängerInnen, RadfahrerInnen sowie Autos) und im Sinne der Menschen, welcher in erster Linie Fußgänger sind.

Insgesamt bringt die vorliegende Novellierung einige wesentliche, durchaus positiv zu wertende Neuerungen. Speziell die Einführung von Begegnungszonen, Fahrradstraßen und Radwegen ohne Benützungspflicht verbessern die Möglichkeiten für die Verkehrsplanung und die Situation für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer.

Zu § 2 Abs. 1 Z 2a

Da sich Begegnungszonen in der Regel über den gesamten Straßenraum erstrecken, ist der Begriff „Fahrbahn“ in diesem Zusammenhang zu einschränkend für die Kennzeichnung von solchen Zonen. Vorschlag Forum Wissenschaft & Umwelt:

„2a. Begegnungszone: eine für die gemeinsame Nutzung durch Fahrzeuge und Fußgänger bestimmte und als solche gekennzeichnete Straßen oder Straßenstellen;“

Zu § 2 Abs. 1 Z 11b mit

„Radfahranlage: ein Radfahrstreifen, ein Mehrzweckstreifen, ein Radweg, Geh- und Radweg oder eine Radfahrerüberfahrt;“ ersetzen durch:

„Radfahranlage, Fahrradstraße, Radweg ohne Benützungspflicht und Geh- und Radweg ohne Benützungspflicht: ein Radfahrstreifen, ein Mehrzweckstreifen, ein Radweg, Geh- und Radweg oder eine Radfahrerüberfahrt;“

Zu § 53 Abs. 1 Z 27 bis 29

Die im Entwurf vorgeschlagenen VZ „Radweg ohne Benützungspflicht“ und „Geh- und Radweg ohne Benützungspflicht“ sollten in ihrer Charakteristik an die bestehenden Geh- und Radwegzeichen gem. § 52 Z 16 und Z 17a angepasst und lediglich quadratisch ausgeführt werden. Für einschlägige Nutzer ist diese

Stand 06.11.2012

Kennzeichnung sicherlich eindeutig, für unsichere Nutzer, die diese Darstellung mit den bestehenden Geh- und Radwegzeichen verwechseln könnten, ist die Nutzung von Radwegen ohnehin anzuraten.

Zu § 67 Abs. 1

Da Fahrradstraßen linienhafte Netzelemente sind, ist eine zonenhafte Verordnung von Fahrradstraßen wohl nicht zielführend. Die Begriffe „Straßenstellen oder Gebiete“ wären daher durch „Straßen oder Straßenstellen“ zu ersetzen.

Vorschlag Forum Wissenschaft & Umwelt:

„§ 67. (1) Die Behörde kann, wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fahrradverkehrs, die Entflechtung des Verkehrs oder die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes erfordert bzw. dient oder auf Grund der Lage, Widmung oder Beschaffenheit Straßen oder Straßenstellen, durch Verordnung 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.“

Zu § 68 Abs. 2

Zur Beseitigung von Missverständnissen sollte der erste Satz des § 68 Abs. 2 getrennt und wie folgt formuliert werden: *„Radfahrer dürfen nur auf Radwegen, in Fahrradstraßen, in Wohnstraßen und in Begegnungszonen nebeneinander fahren. Auf sonstigen Straßen mit öffentlichem Verkehr ist Radfahren das nebeneinander Fahren nur bei Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern erlaubt;“*

Zu §88a Abs. 3

Neben der Anpassung der Geschwindigkeit der Rollschuhfahrer an die der Fußgänger sollte auch auf einen ausreichenden Abstand der Rollschuhfahrer zu den Fußgängern geachtet werden und daher im Text ergänzt werden: „ anzupassen und einen ausreichenden seitlichen Abstand von Fußgängern zu halten.“