



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

An
Präsidium des Nationalrats
Dr.-Karl-Renner-Ring 3
1017 Wien

Wien, am 16. März 2011

VCÖ-Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Im Begutachtungsverfahren zum vorgelegten **Entwurf der 23. Novelle der Straßenverkehrsordnung** gibt der VCÖ beiliegende Stellungnahme ab.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Martin Blum'.

DI Martin Blum
VCÖ-Verkehrspolitik

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

VCÖ-Stellungnahme zum Entwurf der 23. Novelle der Straßenverkehrsordnung

Teil 1:

Stellungnahme zu relevanten Änderungen **Seite 2**

Teil 2:

Stellungnahme zur etwaigen Radhelmpflicht für Kinder **Seite 6**

Wien, am 16. März 2011



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

Anpassung der Regeln für den Radverkehr ist notwendig

Der VCÖ begrüßt das Ziel des vorliegenden Entwurfs der 23. StVo-Novelle, die Rahmenbedingungen für den Radverkehr zu verbessern. Im Regierungsprogramm 2008 bis 2013 ist verankert, den Radverkehrsanteil in Österreich auf zehn Prozent zu verdoppeln. Dies soll laut Regierungsprogramm unter anderem über die *Schaffung radverkehrsfreundlicher rechtlicher Rahmenbedingungen* geschehen.

Immer mehr Menschen in Österreich haben in den letzten Jahren die Vorteile des Radfahrens entdeckt. Das Ziel der Bundesregierung beim Radfahren ist jedoch nur mit konsequenten und zielgerichteten Maßnahmen erreichbar. Die Vorteile von hohen Radverkehrsanteilen sind groß: Klimaschutz, Beitrag zur Gesundheit, höhere Verkehrssicherheit und Entlastung privater und öffentlicher Budgets.

Teil 1: Stellungnahme zu relevanten Änderungen

Rücksichtnahmegebot ist wichtiger neuer Grundsatz

Die geplante Verankerung des Rücksichtnahmegebots als neuer wichtiger Grundsatz der Straßenverkehrsordnung wird vom VCÖ begrüßt. Damit wird eine Kultur des Miteinanders anstatt des Gegeneinanders im Straßenverkehr unterstützt. Der VCÖ empfiehlt in §3. (1) noch folgenden Satz hinzuzufügen: ***Jeder Straßenbenützer hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.*** Damit würde das Rücksichtnahmegebot durch eine Verhaltensanweisung größeres Gewicht erlangen.

Flexibilisierung der Radwegbenutzungspflicht ist Schritt in die richtige Richtung

Der VCÖ begrüßt es, dass die Radwegbenutzungspflicht künftig aufgehoben werden kann. Geübte und zügig Radfahrende können auf Straßen mit nicht benutzungspflichtigen Radwegen im Fließverkehr mitfahren, jene die sich am Radweg sicherer fühlen, steht der Radweg zur Verfügung.

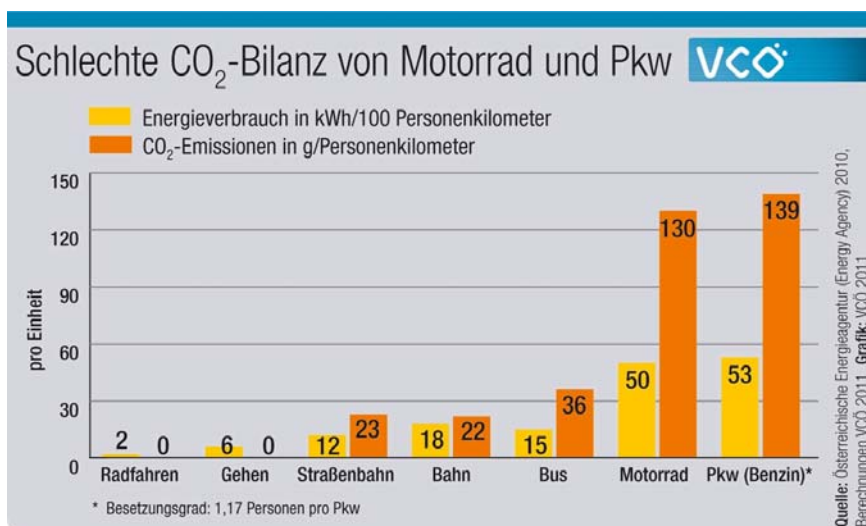
Bräuhausgasse 7-9
 1050 Wien
 T 01-893 26 97
 F 01-893 24 31
 E vcoe@vcoe.at
 www.vcoe.at

Der VCO regt an zu prüfen, ob es sinnvoller ist aus Gründen eines hohen Verwaltungsaufwandes und hoher Kosten, die Benützungspflicht insgesamt aufzuheben, um den Verwaltungsaufwand und die Kosten zu verringern.

Vorgezogene Haltelinien für Motorräder sind negativ für Umwelt und Verkehrssicherheit

Der VCO empfiehlt dringend, von der geplanten Ermöglichung paralleler Haltelinien für Motorräder Abstand zu nehmen. Motorräder sind die Verkehrsmittel mit dem größten Risiko verletzt oder getötet zu werden. Die Möglichkeit zum raschen Beschleunigen bei vorgezogenen Haltelinien könnte sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken. Für Motorräder ist ein höherer Lärmpegel erlaubt als für Pkw.

Motorräder sind bezogen auf ihr Gewicht und den Energieverbrauch die am wenigsten energieeffizienten Fahrzeuge im Straßenverkehr. Der CO₂-Ausstoß pro Personenkilometer ist vergleichbar mit dem Pkw.



Rechtliche Basis vorgezogener Haltelinien für Radfahrende schaffen

In zahlreichen Städten Österreichs sind vorgezogene Haltelinien für Radfahrende gängige Praxis. Der VCO empfiehlt im Rahmen der aktuellen StVO-Novellierung,

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

diese vorgezogenen Haltelinien für Radfahrende auch rechtlich zu verankern. Das ist im Sinne der Zielsetzungen der Bundesregierung und vieler Bundesländer und Städte für einen hohen Radverkehrsanteil. Vorgezogene Haltelinien sowohl für Motorräder als auch Radfahrende sind aufgrund des unterschiedlichen Beschleunigungsverhaltens problematisch.

Der VCO empfiehlt in §9 Abs. 3 das Wort *Motorrädern* durch *Fahrrädern* zu ersetzen und so die parallele Haltelinie für Radfahren zu ermöglichen.

Fahrradstraße noch in Details verbessern

Die Fahrradstraße ist eine sinnvolle Straßenkategorie. Routen mit hohem Radverkehrsaufkommen oder großem Radverkehrspotenzial werden so für Radfahren attraktiver. Der VCO begrüßt ausdrücklich, dass die Fahrradstraße in der Straßenverkehrsordnung verankert werden soll.

Aufgrund der geltenden Rechtslage wären Fahrradstraßen allerdings wenig attraktiv. Einerseits ist das Nebeneinander Fahren nicht gestattet, andererseits würden Radfahrende an jeder Kreuzung die „Radfahranlage“ Fahrradstraße verlassen und hätten damit bei Querungen Nachrang.

Der VCO empfiehlt deshalb folgenden Feinschliff:

1. Nebeneinander Fahren analog zur StVO in Deutschland (§2 (4) StVO) gestatten. Dort heißt es: *Radfahrer müssen einzeln hintereinander fahren; nebeneinander dürfen sie nur fahren, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird...* Der § 68 (2) in Österreich wäre analog zu ändern: *Radfahrer dürfen nur auf Radwegen und in Wohnstraßen sowie auf sonstigen Straßen mit öffentlichem Verkehr bei Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern **oder, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird, nebeneinander fahren; beim Nebeneinanderfahren darf nur der äußerste rechte Fahrstreifen benützt werden.***
2. Im Entwurf ist geplant, die Fahrradstraße als Radfahranlage zu klassifizieren. Dies hätte gravierende Folgen. So wäre das Befahren mit mehrspurigen Fahrrädern oder Anhängern mit einer Breite von mehr als 80 Zentimeter nicht erlaubt. Diesen Fahrzeugen ist das Befahren der Fahrradstraßen dringend zu ermöglichen.

3. Sondervorrangregel beim Verlassen von Radverkehrsanlagen ersatzlos streichen (§ 19 Abs. 6a: „Nachrang beim Verlassen einer Radfahranlage“). Die Sondervorrangregel ist kaum bekannt und führt zu Missverständnissen. Zur Geltung kämen bei einer Streichung die allgemeinen Vorrangregeln des Straßenverkehrs.

Sonderstellung der Radfahrerüberfahrt abschaffen

Radwege werden in Österreich mit einer Radfahrerüberfahrt über Kreuzungen geführt. Radfahrende haben darauf analog zu Schutzwegen Vorrang vor dem übrigen Fahrzeugverkehr. Das kann zu absurden Situationen führen:

Ein Radfahrer, der als Benutzer einer normalen Fahrbahn auf eine vor ihm diese Fahrbahn querende Radfahrerüberfahrt zufährt und unter Benützung dieser Radfahrerüberfahrt nach links abbiegen will, hat vor entgegenkommenden Fahrzeugen Vorrang. Sein Handzeichen bedeutet, dass er die Überfahrt „erkennbar benützen will“. Somit ist ihm derzeit die ungefährdete Benützung der Radfahrerüberfahrt zu ermöglichen

Der VCO empfiehlt die Sonderstellung der Radfahrerüberfahrt zu streichen. Anstelle des absoluten Vorrangs von Radfahrenden auf Radfahrerüberfahrten haben bei Kreuzungen die allgemeinen Vorrangregeln zu gelten. Für den Radfahrenden nicht überprüfbare Bestimmungen, wie die Annäherungsgeschwindigkeit bei Radfahrerüberfahrten von 10 km/h, könnten dann entfallen.

Radfahren für Kinder in Österreich erleichtern

Kinder dürfen in Österreich mit Fahrrädern mit einem Reifendurchmesser von weniger als 30 Zentimetern am Gehsteig fahren. Derartige Fahrräder sind als Spielgeräte eingestuft und werden Kindern ab einem Alter von etwa drei bis vier Jahren zu klein. Kinder können sich fortan bis zum zehnten Lebensjahr mit dem Fahrrad nur mehr auf der Fahrbahn oder auf Radverkehrsanlagen in Begleitung bewegen. Das ist vor allem in dicht bebauten Gebieten ein Problem, weil es Kindern die Fortbewegung mit dem Fahrrad im Alltag praktisch verunmöglicht. In



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

Deutschland wie auch in der Schweiz ist es deshalb Kindern erlaubt, bis zum zehnten Lebensjahr am Gehsteig zu fahren.

Der VCO empfiehlt auch in Österreich angesichts des massiven Gesundheitsnutzens das Radfahren für Kinder bis zum zehnten Lebensjahr zu ermöglichen.

Teil 2: Stellungnahme zur etwaigen Radhelmpflicht für Kinder

Der VCO empfiehlt dringend von der Einführung einer Fahrradhelmpflicht für Kinder unter zehn Jahren Abstand zu nehmen. (§ 68 Abs. 8)

Helme werden gerne freiwillig getragen – Eine Helmpflicht ist überflüssig und kontraproduktiv

Schon heute tragen 87 Prozent der Kleinsten in Österreich im Straßenverkehr einen Fahrradhelm. Vielleicht könnte ein Helmzwang diese Quote auf bis zu 95 Prozent erhöhen. Aber dies würde vor allem dadurch erreicht, dass viele der heute unbehelmten Kinder und Jugendlichen nicht mehr radfahren würden. Die Helmpflicht würde somit ein für die Zukunft wichtiges Verkehrsmittel bremsen statt fördern. Das ist kontraproduktiv.

Die freiwillige Helmtragequote bei Kindern ist im internationalen Vergleich in Österreich geradezu vorbildlich und liegt über der Helmtragequote vieler Staaten mit Helmpflicht.

Fachliche Grundlage für Helmpflicht fehlt

Weltweit konnte in keinem einzigen Staat mit Radhelmpflicht für Kinder eine positive Sicherheitswirkung gemessen oder nachgewiesen werden. Im Gegensatz zu den Prognosen davor.

In Norwegen, Dänemark, den Niederlanden und in der Schweiz gab es Bemühungen Helmpflichten für Kinder einzuführen. Nach Prüfung der Faktenlage wurde davon abgesehen.

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

In Österreich wird als Prognose und Begründung einer Helmpflicht für Kinder eine Kurzstudie des KfV herangezogen. Das Potenzial einer Helmpflicht wird darin mit 900 Kopfverletzungen pro Jahr weniger bei Kindern bis zehn Jahren bei einer 100-prozentigen Helmtragequote angegeben. Diese Studie wurde vom Institut für Verkehrswissenschaften der TU-Wien analysiert. Mit eindeutigem Ergebnis: Das angegebene Potenzial von 900 Kopfverletzungen weniger sei „wissenschaftlich nicht haltbar.“ Die Studie sei zur Begründung dieser weitreichenden Maßnahme „nicht geeignet.“ (siehe auch Stellungnahme: Stellungnahme 4/SN-261/ME)

EU-Kommission: „Radhelmpflicht hat keine Wirkung auf Verkehrssicherheit“

Die EU-Kommission erarbeitete Vorschläge für das neue EU-Verkehrssicherheitsprogramm 2011 bis 2020. Dabei wurde auch umfassend geprüft, ob eine Radhelmpflicht für Kinder in das Programm aufgenommen werden soll. Ergebnis der EU-Kommission: „the research carried out until now produced contrastive results. At present is not possible to assess the impact of crash helmet use on road safety.“ (siehe auch www.vcoe.at/radfahren)

Helmpflicht drückt Radfahren den Stempel einer gefährlichen Tätigkeit auf

Einige Studien, beispielsweise im British Medical Journal, zeigen sogar, dass durch die Helmpflicht für Kinder der Radverkehrsanteil deutlich abgenommen hat. Das ist besonders kontraproduktiv, weil der Gesundheitsnutzen durch die körperliche Bewegung beim Radfahren um das zwanzigfache höher ist als der Schaden durch das Unfallrisiko. Gerade bei Kindern registrieren Mediziner einen alarmierenden Anstieg von Bewegungsmangel und Fettleibigkeit.

Helmpflicht ist Schikane für Eltern und Kinder

Radfahren ist für Kinder meist keine Verkehrsteilnahme, sondern normales Freizeitverhalten wie Spielen oder Spazieren gehen. Die Grenzen zum Spielen und Bewegen sind fließend. Eine Helmpflicht für Kinder wäre dabei eine unverhältnismäßige Einschränkung der Lebensqualität. Etwa wenn ein Kind zu



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

Besuch ist, im Haus gibt es zwei Kinderfahrräder aber nur einen Helm und die Kinder wollen ungeplant in der Wohngegend Rad fahren.

Warum die Helmpflicht am Moped und Motorrad sinnvoll ist, am Fahrrad aber nicht

Beim Moped- oder Motorradfahren werden höhere Geschwindigkeiten gefahren als beim Radfahren im Alltag. Je höher die Geschwindigkeiten sind, desto schwerer sind die Unfallfolgen. Zudem muss beim Moped- und Motorradfahren keine eigene Kraft aufgebracht werden, um sich fortzubewegen. Damit gibt es bei Moped und Motorrad keine negativen Auswirkungen auf die Gesundheit, wenn durch die Helmpflicht weniger Menschen fahren. Bei Helmpflichten auf Moped und Motorrad konnte in Untersuchungen ein eindeutiger Nutzen für die Gesundheit festgestellt werden, bei Fahrradhelmpflichten jedoch nicht.

Ausbildung und Übung statt Einschränkung

Die intensive Helmwerbung stellt Radfahren als unsicher dar und schürt die Furcht vor Unfällen. Aus Angst reagieren Eltern mit Einschränkungen für Kinder. Es wäre sinnvoller, sie würden mit den Kindern das sichere Radfahren üben und sie dadurch fördern. Statt eine Helmpflicht braucht es Radfahrtrainings für Kinder in Volksschulen und Kindergärten.

Helmpflicht für Kinder beim Radfahren wäre Zäsur in Österreich

Erstmals wäre mit der Helmpflicht eine Schutzausrüstung für eine Alltagshandlung wie die nichtmotorisierte Fortbewegung vorgeschrieben beziehungsweise die Alltagshandlung ohne Schutzausrüstung verboten. Um diese Maßnahme zu rechtfertigen müsste es also eine große und eindeutige Evidenz für die Sinnhaftigkeit und den Nutzen geben. Diese Evidenz fehlt.