



An
 Bundeskanzleramt der Republik Österreich
 Parlament der Republik Österreich
 BMVIT Österreich

STELLUNGNAHME des Vereins Radlobby IG Fahrrad (IGF) zum Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (23. StVO-Novelle)

Wien, 16. März 2011

Vorbemerkung

Grundsätzlich begrüßt die IGF die Zielsetzung der Gesetzesnovelle und allgemein des Verkehrssicherheitsprogramms 2011-2010 des BMVIT „Hebung der Verkehrssicherheit insbesondere für schwächere Verkehrsteilnehmer sowie **Förderung des Radverkehrs**“, richtig wird in der Problemdefinition zur Novelle „**Verbesserungsbedarf hinsichtlich der Rahmenbedingungen für den Radverkehr**“ festgestellt. Als nachhaltigstes, gesündestes und umweltfreundlichstes Individualverkehrsmittel braucht das Fahrrad in moderner Verkehrspolitik enendiese Förderungsmaßnahmen auch auf legislativer Ebene. Umsomehr sind wir **bestürzt über die Umsetzung** dieser Ziele im vorliegenden Entwurf zur StVO-Novelle, diese ist keinesfalls geeignet die Vorgaben zu erfüllen sondern ist als kontraproduktiv einzustufen.

Kurzfassung

Die IG Fahrrad (IGF) **begrüßt**

- die Einführung des Rücksichtnahmegebots
- grundsätzlich den Gedanken der Flexibilisierung der Benützungspflicht für Radverkehrsanlagen

Die IGF spricht sich nachdrücklich **gegen**

- die Radhelmpflicht für Kinder unter 10 Jahren
- die widersprüchliche, inkonsequente Ausgestaltung der Definition Fahrradstraße
- die Regelung der vorgezogenen Motorrad-Haltelinie
- die reduzierte Annäherungsgeschwindigkeit bei Radfahr-Überfahrten aus

Die IGF hat **Bedenken** bezüglich:

- unpraktikable Ausgestaltung der Flexibilisierung der Benützungspflicht für Radverkehrsanlagen.



Detaillierte Ausführungen zu allen Fahrrad-relevanten Änderungen im Entwurf 23. StVO-Novelle:

Anmerkung 1 zu Änderung 1. § 2 Abs. 1 Z 11b

„11b. Radfahranlage: ein Radfahrstreifen, ein Mehrzweckstreifen, ein Radweg, ein Geh- und Radweg, eine Fahrradstraße oder eine Radfahrerüberfahrt;“

Beim Verlassen von Radverkehrsanlagen herrscht laut aktueller StVO Nachrang für RadfahrerInnen, diese Regelung sollte im Interesse einer allgemein verständlichen und praktikablen StVO eigentlich noch in dieser Novelle geändert werden; da diese noch beibehalten wird ist der Zusatz „Fahrradstraße“ sehr bedenklich, da dadurch eben beim Verlassen dieser Fahrradstraße an Kreuzungen und Ende automatisch Nachrang besteht und damit die Intention der Fahrradstraße ad absurdum geführt wird.

Fazit: Die IGF spricht sich daher gegen die Aufnahme der Fahrradstraße in die Definitionen der Radverkehrsanlagen aus. Weiters muss dingend der Nachrang für Radverkehr (RV) beim Verlassen von Radfahranlagen aufgehoben werden.

Anmerkung 2 zu Rücksichtnahmegebot und Vertrauensgrundsatz.

„§ 3. (1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme.“

Diese Ergänzung wird von IGF ausdrücklich begrüßt, wenn auch ergänzend eine Rücksichtsgewichtung des stärkeren gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern zu begrüßen wäre. Bedenken bestehen hinsichtlich Wirksamkeit da die darauffolgenden Absätze (vormals (1) und (2)) unverändert blieben, also in der Praxis keine Neuerung hergestellt wird.

Zitat StVO:

(1) Jeder Straßenbenützer darf vertrauen, daß andere Personen die für die Benützung der Straße maßgeblichen Rechtsvorschriften befolgen, außer er müßte annehmen, daß es sich um Kinder, Sehbehinderte mit weißem Stock oder gelber Armbinde, offensichtlich Körperbehinderte oder Gebrechliche oder um Personen handelt, aus deren augenfälligem Gehaben geschlossen werden muß, daß sie unfähig sind, die Gefahren des Straßenverkehrs einzusehen oder sich dieser Einsicht gemäß zu verhalten.

(2) Der Lenker eines Fahrzeuges hat sich gegenüber Personen, gegenüber denen der Vertrauensgrundsatz gemäß Abs. 1 nicht gilt, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft so zu verhalten, dass eine Gefährdung dieser Personen ausgeschlossen ist.

Anmerkung 3 zu 3. § 9 Abs. 3:

„(3) Ist an einer geregelten Kreuzung auf der Fahrbahn eine Haltelinie (§ 55 Abs. 2) angebracht, so darf beim Anhalten nur bis an diese Haltelinie herangefahren werden. Sind an einer geregelten Kreuzung auf der Fahrbahn zwei parallele Haltelinien angebracht, so darf in dem in § 12 Abs. 5 geregelten Fall mit Motorrädern bis zu der dem Kreuzungsmittelpunkt näher liegenden Haltelinie herangefahren werden.“

Dazu siehe Erläuterungen aus Entwurf zur 23. StVO-Novelle:

„Zu Z 3 (§ 9 Abs. 3):

§ 12 Abs. 5 erlaubt es unter bestimmten Voraussetzungen, mit einspurigen Fahrzeugen an stehenden Kolonnen vorbei zu fahren, um sich weiter vorne aufzustellen. Beim Anfahren stehen diese einspurigen Fahrzeuge dann allerdings neben mehrspurigen Fahrzeugen, was mitunter zu gefährlichen Situationen führt. Es soll daher ermöglicht werden, bei ampelgeregelten Kreuzungen zwei parallele Haltelinien anzubringen, wobei nur Motorräder bis zu der weiter vorne liegenden Haltelinie vorfahren dürfen; dies ermöglicht ihnen, sich vor den mehrspurigen Fahrzeugen aufzustellen, und erlaubt so ein gefahrloses Anfahren. Die Möglichkeit soll allerdings auf Motorräder eingeschränkt sein, weil diese schneller wegfahren können als mehrspurige Fahrzeuge, was bei Fahrrädern und Motorfahrrädern nicht gewährleistet ist.“

Diese Neuerung widerspricht aus unserer Sicht zum einen durch die Bevorzugung des energieineffizientesten und unfallreichsten MIV Motorrad fundamental den Zielrichtungen moderner Verkehrsorganisation. Weiters – und das ist im Praxisalltag noch schwerwiegender – setzt diese Regelung die sowohl in Österreich als auch in Europa weit verbreiteten und zielgerecht zur Förderung der Sicherheit von RadfahrerInnen erfolgreich eingesetzten sogenannten „Bike-Boxen“ oder „Vorgezogene Fahrrad-Halteflächen“ außer Funktion und versetzt diese in den Status der Illegalität. **Massive Sicherheitsprobleme** sind dadurch unvermeidlich, vor allem bei vorgezogenen Haltelinien für Motorradfahrer und RadfahrerInnen, durch unterschiedliche Beschleunigung etc. Sowohl im Sinne der Sicherheit, der Verkehrsberuhigung als auch der Förderung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln ist diese Regelung abzulehnen, ein Beschleunigungsstreifen für Motorräder erfüllt sicher nicht die Zielsetzungen des Verkehrssicherheitsprogramms 2011-2020!



Fazit: Die IGF spricht sich daher gegen diesen Absatz in seiner Gänze aus und fordert eine Verankerung der existenten "Vorgezogenen Fahrrad-Haltefläche" in der StVO. Wir fordern die Übernahme des §9 Abs 3 wie vorgeschlagen, jedoch mit Ersetzen von „MOTORRÄDERN“ durch „NUR MIT FAHRRÄDERN“ oder gänzliche Streichung diese Änderung. Bsp:

„... so darf in dem in § 12 Abs. 5 geregelten Fall nur mit Fahrrädern bis zu der dem Kreuzungsmittelpunkt näher liegenden Haltelinie herangefahren werden.“

Keine Anmerkung zu § 53 Abs. 1

„Hier wird nach Z 2b folgende Z 2c eingefügt: „2c. ‚KENNZEICHNUNG EINES SCHUTZWEGS UND EINER RADFAHRERÜBERFAHRT“ „Diese Zeichen zeigen einen Schutzweg und eine unmittelbar daneben liegende Radfahrerüberfahrt an, wobei die Symbole entsprechend der Sicht des ankommenden Verkehrs anzuordnen sind. Sie können an Stelle von zwei Zeichen gemäß Z 2a und 2b verwendet werden.“

Anmerkung 4 zu § 53 Abs. 1 :

„26. ‚FAHRRADSTRASSE‘

Dieses Zeichen zeigt eine Straße an, die nur von Fahrrädern benützt werden darf. Auf einer Zusatztafel kann angegeben werden, dass die betreffende Straße auch von anderen Fahrzeugarten (z.B. Fahrzeugen des Kraftfahrlinienverkehrs) benützt werden darf.“

Dazu siehe Erläuterungen aus Entwurf zur 23. StVO-Novelle:

„Zu Z 13 (§ 53 Abs. 1 Z 26 bis 29):

Die Z 26 wird es – ähnlich einer Busstraße oder Busspur – in Zukunft ermöglichen, auch eine ganze Straße dem Fahrradverkehr vorzubehalten.“

Dieser Definition der Fahrradstraße **fehlt es an grundlegenden Eigenschaften**, die eine Fahrradstraße aufweisen muss, um der Intention „beruhigte, bevorzugte, bevorrangte Verkehrsfläche für Radverkehr“ gerecht zu werden und wie sie es in vergleichbaren Straßenverkehrsordnungen in Europa tut, als Beispiel die deutsche Regelung hier aus StVO Zeichen 244.1:

„1. Andere Fahrzeugführer dürfen Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen angezeigt.

2. Alle Fahrzeugführer dürfen nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren. Radfahrer dürfen weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugführer die Geschwindigkeit weiter verringern.

Mit der Erläuterung:

1. Das nebeneinander Fahren mit Fahrrädern ist erlaubt. (§2 (4))

2. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.“

Für Z26 müsste also eine **Geschwindigkeitsbeschränkung, eine Behinderungsverbot des Radverkehrs und eine Nebeneinanderfahrerlaubnis** verordnet werden. Gerade letztere könnte einfach in § 68. (3) unter Ausnahmen vom Nebeneinanderfahrverbot realisiert werden. Nebeneinander Rad fahren in Fahrrastraßen zu verbieten ist absurd. Darüber hinaus sei angemerkt dass Nebeneinander-Radfahren generell flexibilisiert werden muss, da gerade bei größeren Gruppen (Schulausflüge!) oder in beruhigten Straßen Bedarf besteht und dadurch die Sicherheit der Radfahrenden erhöht würde.

„§ 68. (3) Radfahrer dürfen nur auf Radwegen und in Wohnstraßen sowie auf sonstigen Straßen mit öffentlichem Verkehr bei Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern nebeneinander fahren; beim Nebeneinanderfahren darf nur der äußerste rechte Fahrstreifen benützt werden. In Fußgängerzonen dürfen Radfahrer neben-einander fahren, wenn das Befahren der Fußgängerzone mit Fahrrädern erlaubt ist.“

Zusätzlich ist aus unserer Sicht Mischverkehr in Fahrradstraßen mit KFZ unter der Voraussetzung des Behinderungsverbots leichter und sicherer zu ermöglichen.

Fazit: Die IGF spricht sich gegen diese Regelung der Fahrrastraße aus und fordert eine funktionelle Verankerung in der StVO nach deutschem Vorbild inklusive Nebeneinanderfahrlaubnis. Nebeneinander-Radfahren muss generell flexibilisiert werden.

Anmerkung 5 zu Z 27 bis 29, Flexibilisierung der Radwegbenutzungspflicht:

„27. ‚RADWEG OHNE BENÜTZUNGSPFLICHT‘

Dieses Zeichen zeigt einen Radweg an, der von Radfahrern benützt werden darf, aber nicht muss.

28. ‚GEH- UND RADWEG OHNE BENÜTZUNGSPFLICHT‘

Diese Zeichen zeigen einen Geh- und Radweg an, der von Radfahrern benützt werden darf, aber nicht muss, und zwar ein Zeichen nach a) einen für die gemeinsame Benützung durch Fußgänger und Radfahrer bestimmten Geh- und Radweg und ein Zeichen nach b) einen Geh- und Radweg, bei dem der Fußgänger- und Fahrradverkehr getrennt geführt werden, wobei die Symbole im Zeichen nach b) der tatsächlichen Verkehrsführung entsprechend anzuordnen sind (Fußgänger rechts, Fahrrad links oder umgekehrt).

29. ‚ENDE EINER FAHRRADSTRASSE, EINES RADWEGS ODER GEH- UND RADWEGS OHNE BENÜTZUNGSPFLICHT‘

Ein roter Querbalken von links unten nach rechts oben in den Zeichen nach Z 26, 27 und 28 zeigt das Ende der jeweiligen Radfahranlage an.“

Dazu siehe Erläuterungen aus Entwurf zur 23. StVO-Novelle:

„Zu Z 13 (§ 53 Abs. 1 Z 26 bis 29):

Mit den Z 27 bis 29 wird einer langjährigen Forderung nach einer Modifizierung der grundsätzlichen Benützungspflicht von Radwegen bzw. Geh- und Radwegen durch Radfahrer Rechnung getragen. Während eine grundsätzliche Aufhebung der Benützungspflicht nicht adäquat erscheint (und auch zwingend zu einem Austausch sämtlicher einschlägiger Verkehrszeichen und damit zu hohen Kosten führen würde), ist die Schaffung der Möglichkeit, einen nicht benützungspflichtigen Radweg festzulegen durchaus sinnvoll. Es musste hierfür allerdings ein neues Verkehrszeichen“

Und dazu noch Änderung 15. § 68 (2):

„§ 68. (1) Auf Straßen mit einer Radfahranlage ist mit einspurigen Fahrrädern ohne Anhänger die Radfahranlage zu benützen, wenn das Befahren der Radfahranlage in der vom Radfahrer beabsichtigten Fahrtrichtung gemäß § 8a erlaubt ist. Mit Fahrrädern mit einem Anhänger, der nicht breiter als 80 cm oder ausschließlich zur Personenbeförderung bestimmt ist, mit mehrspurigen Fahrrädern, die nicht breiter als 80 cm sind, sowie bei Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern darf die Radfahranlage benützt werden; mit Fahrrädern mit einem sonstigen Anhänger und mit breiteren mehrspurigen Fahrrädern ist die für den übrigen Verkehr bestimmte Fahrbahn zu benützen. Auf Gehsteigen und Gehwegen ist das Radfahren in

der Längsrichtung verboten. Auf Geh- und Radwegen haben sich Radfahrer so zu verhalten, dass Fußgänger nicht gefährdet werden.

(2) Die Behörde kann bestimmen, dass ein Radweg oder ein Geh- und Radweg von Radfahrern benützt werden darf, aber nicht muss. Derartige Radwege oder Geh- und Radwege sind mit den Zeichen gemäß § 53 Abs. 1 Z 27 bis 29 anzuzeigen.“

Wir begrüßen grundsätzlich die Absicht, die Benützungspflicht zu flexibilisieren. Dennoch sind wir der Ansicht, dass uns eine grundsätzliche Aufhebung sehr wohl „adäquat“ erscheint. Als Mindestanforderung an eine Flexibilisierung der Radwegbenützungspflicht erachten wir:

- Die freie Wahl der Verkehrsflächenbenützung als Standard und die Verordnung von benützungspflichtigen RV als Ausnahme
- Die Bindung dieser Ausnahme an Kriterien wie Gefährdung des Radverkehrs, unvermeidliches hohes Verkehrsaufkommen, etc.

Gegen die vorgeschlagene Lösung sprechen v.a. die erwartbaren mühsamen, langwierigen Verhandlungen bis zur Befreiung von Benützungspflichten einzelner RV und die fehlende Orientierung an Kriterien.

Fazit: Die IGF sieht große Probleme bei der vorgeschlagenen Lösung und fordert: Radfahren auf der Fahrbahn als Regelfall, zumindest im Ortsgebiet; Kriterien zur Verordnung von Radwegbenützung.

Anmerkung 6 zu § 68. (5), Annäherungsgeschwindigkeit Radfahrerüberfahrten

„§ 68. (5) Radfahrer dürfen sich Radfahrerüberfahrten, wo der Verkehr nicht durch Arm- oder Lichtzeichen geregelt wird, nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 10 km/h annähern und diese nicht unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug und für dessen Lenker überraschend befahren.“

Der Satzteil „nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 10 km/h annähern“ ist realitätsfern und Gleichheitswidrig wie schon die Vorgängerbestimmung der 10km/h-Überquerung. Diese Regelung:

- berücksichtigt nicht dass Fahrräder keine vorgeschriebenen Geschwindigkeitsmessgeräte mitführen und daher diese Geschwindigkeit nicht festgestellt werden kann.
- ist für kein andres Verkehrsmittel beim Annähern an Kreuzungssituationen ähnlich vorgeschrieben.
- wäre durch „nicht unmittelbar queren und nicht überraschend befahren“ zur Genüge abgedeckt.

Allgemein empfiehlt die IG, die Sonderstellung der Radfahrerüberfahrt zu streichen. Anstelle

des absoluten Vorrangs von Radfahrenden auf Radfahrerüberfahrten können bei Kreuzungen die allgemeinen Vorrangregeln zu gelten, wodurch auch diese 10km/h-Regel obsolet wäre.

Fazit: Die IGF spricht sich daher hier gegen die maximale Annäherungsgeschwindigkeit von 10km/h aus und für eine allgemeine Streichung der Sonderform Radfahrerüberfahrt.

Anmerkung 7 zu §68, (8) KINDERHELMPLICHT

„(8) Wer ein Kind bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr im Sinne des § 65 Abs. 1 beim Lenken eines Fahrrads beaufsichtigt, hat dafür zu sorgen, dass das Kind einen Sturzhelm in bestimmungsgemäßer Weise gebraucht. Dies gilt nicht, wenn der bestimmungsgemäße Gebrauch des Helmes wegen der körperlichen Beschaffenheit des Kindes nicht möglich ist. Im Falle eines Verkehrsunfalls begründet das Nicht-tragen des Helms kein Mitverschulden im Sinne des § 1304 ABGB an den Folgen des Unfalls.“

Siehe dazu auch Erläuterungen:

„Da einerseits die Unfallstatistik rund 1600 Kopfverletzungen/Jahr ausweist, die sich Kinder unter zehn Jahren beim Radfahren ohne Helm zuziehen, andererseits das Tragen eines Radhelms erwiesenermaßen die Gefahr einer Kopfverletzung deutlich senkt, erscheint es nur konsequent, das Tragen eines Fahrradhelms für Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr verbindlich vorzuschreiben. Schätzungen gehen dahin, dass durch eine 100%ige Helmtragequote in dieser Altersgruppe rund 900 Kopfverletzungen im Jahr verhindert werden könnten.“

Die IGF rät dringlichst von einer Einführung einer Radhelmpflicht für Kinder ab!

Radhelmpflichten führen erwiesenermaßen zu negativen Entwicklungen der Radfahrendenzahlen (zB Entwicklung Australien) und dadurch zu

- weniger Bewegung (> mehr Gesundheitsausgaben)
- weniger Radfahrenden (>höhere Gefährdung der wenigen im Verkehr) und
- mehr Autofahrten (> mehr Schadstoffausstoß).

Daher treten alle ExpertInnen in Österreich und auch weltweit gegen Radhelmpflichten auf. Darüber hinaus sind nicht nur ihre Folgen gesamtgesellschaftlich negativ, sondern ihre Wirkungen gleich null, wie auch Leif Jönsson, Radverkehrskordinator in der schwedischen Stadt Malmö, bestätigte, vier Jahre nachdem in Schweden eine Radhelmpflicht für Kinder bis 15 Jahre eingeführt wurde:



„Das Gesetz von heute, dass alle bis 15 Jahre Fahrradhelme benützen müssen, ist im Großen und Ganzen wirkungslos. Wir können auch keine Veränderung in der Unfallstatistik sehen, dass Kinder unter 15 von Kopfverletzungen weniger betroffen sind.“

Positive, sicherheitsbezogene Kampagnen pro Helm sind zu unterstützen, aber Helmpflichten sind kontraproduktiv. Darüber hinaus sind die der Helmpflicht-Entscheidung zugrunde liegenden Zahlen der Studie des KfV wissenschaftlich nicht haltbar, wie ein **Gutachten der TU Wien*** ergab:

- „900 Kinder mit vermiedenen Kopfverletzungen“ nicht haltbar, weil die intransparente Abschätzung nicht methodisch abgesichert wird, auf verfälschten Grundlagen beruht und wichtige Kontrollen fehlen.
- „1,43 Mio. EUR Einsparung“ nicht haltbar, weil keine Einsparung von Gesundheitskosten durch das Radfahren mit berücksichtigt ist.
- „1.900 Kopfverletzungen“ sind die Kopfverletzungen systematisch überrepräsentiert, auch ist die Art nicht beschrieben – Kinn z.B. ist durch Helm nicht schützbar!
- *Unfalldaten-Grundlagen* nicht haltbar für die StVO, da die Freizeitunfallstatistik eine ungewichtete Vermengung von Straßen- und Freizeitunfällen abseits von Straßen ist.
- **Studie: Nicht als Grundlage für so eine schwerwiegende Gesetzesänderung geeignet.**

*Brezina, Institut für Verkehrswissenschaften
Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, TU Wien

Darüber hinaus tragen 87% der Kinder dieser Altersgruppe (Zahl: BMVIT) ohnehin freiwillig einen Radhelm, was eine Helmtragepflicht kaum signifikant und sicherheitsrelevant erhöhen kann, Verkehrserziehung und -aufklärungsmaßnahmen sind in Punkto Sicherheit weitaus effektiver. Darüber hinaus hemmt diese Pflicht die Zunahme von Rad fahren, und das in einer Zeit mit 20% Kindern mit Bewegungsmangel und Übergewicht. Das betrifft immerhin 160.000 Kinder dieses Alters in Österreich.

FAZIT. Die IGF spricht sich nachdrücklich gegen diese Radhelmpflicht für Kinder bis 10 Jahren aus, da einerseits die zugrunde liegende KfV-Studie nicht haltbar ist und andererseits die Helmpflicht kontraproduktiv auf alle Ziele der Radverkehrserhöhung und Gesundheitsförderung wirken würde.