



An das  
Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
BMVIT – II/ST5  
Rechtsbereich Straßenverkehr  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

**GZ: BMVIT-160.008/0001-II/ST5/2011**

Wien, 18.03.2011

**Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (23. StVO-Novelle)**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Das **Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV)** dankt für die Einladung zur Stellungnahme und möchte zum vorgelegten Entwurf Folgendes anmerken:

Wir begrüßen diesen Entwurf, mit dem einige wichtige Neuerungen im Bereich Radverkehr getroffen werden. Insbesondere die Einführung einer gesetzlichen Radhelmpflicht stellt einen wichtigen Schritt zur Reduzierung von Kopfverletzungen bei jungen Radfahrern dar und dient dazu, auch außerhalb des Straßenverkehrs das Tragen eines schützenden Helms zu fördern.

### **Zu § 3**

Ausdrücklich begrüßt das KFV, dass mit dem **Rücksichtnahmegebot** die Verpflichtung zu rücksichtsvollem Verhalten und defensivem Fahren in der StVO verankert wird.

**Kuratorium für Verkehrssicherheit**

Schleiergasse 18 1100 Wien T +43-(0)5 77 0 77-DW oder -0 F +43-(0)5 77 0 77-1186 E-Mail [kfv@kfv.at](mailto:kfv@kfv.at)

DVR-Nr. 0455 016 UID-Nr. ATU 368 22 006 ZVR-Zahl 801 397 500 Rechtsform: Verein Sitz: Wien

Raiffeisen Zentralbank Österreich AG BLZ 31 000 Kto-Nr. 104 073 680 BIC RZBAATWW IBAN AT37 3100 0001 0407 3680

[www.kfv.at](http://www.kfv.at)

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.



### Zu § 9 Abs. 3

Vom Standpunkt der Verkehrssicherheit ist es unbedingt erforderlich, dass nicht nur Motorräder, sondern auch Fahrräder und Motorfahrräder bis zur dem Kreuzungsmittelpunkt näherliegenden Haltelinie heranfahren dürfen. Auf diese Weise kann gewährleistet werden, dass einspurige Fahrzeuge an Kreuzungen nicht übersehen werden, weil sie etwa im toten Winkel eines abbiegenden Lkw stehen. Der Einsatz von vorgezogenen Haltelinien wird auch in der neuen RVS 03.02.13 „Radverkehr“ ausdrücklich empfohlen. Diese sinnvolle Maßnahme, die vielerorts bereits eingesetzt wird, wird durch die neue Regelung unmöglich gemacht. Das KFV fordert daher, dass bei zwei parallel angebrachten Haltelinien **auch Fahrräder und Motorfahrräder bis zur vorgezogenen Linie heranfahren** dürfen.

### Zu § 24 Abs. 1 lit o, Abs. 3 lit a

Das KFV begrüßt, dass Halte- und Parkverbote in Zukunft auch mittels gelber Linien kundgemacht werden können. Durch diese Änderung wird ein erster Schritt zur **Reduktion des Schilderwaldes** gesetzt, sodass sich die Aufmerksamkeit der Straßenverkehrsbenutzer stärker auf verkehrssicherheitsrelevante Verkehrszeichen fokussieren kann.

### Zu § 53 Abs. 1 Z 2c

Die Möglichkeit der Kennzeichnung von Schutzweg und Radfahrerüberfahrt mit **einem einzigen Verkehrszeichen** wird vom KFV begrüßt. Das KFV äußert jedoch Bedenken, ob die Umsetzung mittels zweier alternativer Verkehrszeichen zielführend ist: Der Hinweis auf die Anordnung von Schutzweg und Radfahrerüberfahrt ist keine rechtlich relevante Information, weil die Wartepflicht bei beiden Anlagen gleichermaßen gilt. Es ist zu bezweifeln, dass die Gestaltung des Verkehrszeichens einen Einfluss auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer hat; außerdem ist die Reihenfolge ohnehin aus den Bodenmarkierungen erkennbar. Während also kein oder kaum Nutzen von der Unterscheidung zu erwarten ist, besteht vielmehr die Gefahr, dass es bei der faktischen Anbringung der Tafeln zur Verwechslung kommt und das falsche Verkehrszeichen angebracht wird. Das könnte zur Diskussion führen, ob dies Einfluss auf die ordnungsgemäße Kundmachung von Schutzweg und Radfahrerüberfahrt hat. Auch eine Haftung von Straßenerhalter und Behörde für die fehlerhafte Anbringung sind eine mögliche Konsequenz.

### Zu § 53 Abs. 1 Z 26

Die Einführung von Fahrradstraßen stellt eine wichtige Maßnahme zur Entflechtung des Verkehrs und zur Förderung des Radverkehrs dar. Aus der Bündelung des Radverkehrs entstehen Vorteile sowohl für den Rad- als auch für den Kfz-Verkehr. Darüber hinaus birgt die Fahrradstraße das Potenzial, konflikt- und unfallträchtige



Situation zu reduzieren, sodass die Sicherheit des Radverkehrs erhöht werden kann. Erforderlich ist jedoch eine **genauere Definition der Fahrradstraße in der StVO**, die nach deutschem Vorbild erfolgen könnte. Folgende besondere Regelungen sollten daher für die Fahrradstraße gelten: eine maximale Geschwindigkeit von 30 km/h für alle Lenker; Radfahrer dürfen weder gefährdet noch behindert werden, wenn nötig, muss der Kfz-Lenker die Geschwindigkeit weiter verringern; das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.

Das KfV regt jedoch dringendst an, die **Verordnung von Fahrradstraßen den Gemeinden im eigenen Wirkungsbereich zu übertragen**. Ebenso wie die Verordnung von Wohnstraßen und Fußgängerzonen stellt die Verordnung von Fahrradstraßen eine Aufgabe dar, die typischerweise im überwiegenden Interesse der Gemeinde liegt und von dieser bürgernah wahrgenommen werden kann.

#### **Zu § 53 Abs. 1 Z 27 bis 28**

Das KfV begrüßt ausdrücklich, dass mit dieser Novelle die Möglichkeit geschaffen wird, zwischen Radfahranlagen **mit und ohne Benützungspflicht** zu differenzieren. Damit ist es der Behörde möglich, eine den Erfordernissen der konkreten Straße und den Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer angepasste Regelung zu treffen. Radwege, bei denen im Fall von hoher Annäherungsgeschwindigkeit sicherheitsrelevante Probleme im Kreuzungsbereich auftreten bzw. auf denen es regelmäßig zu Konflikten zwischen schnellen und langsamen Radfahrern bzw. mit dem ruhenden Verkehr kommt, können in Zukunft von der Benützungspflicht ausgenommen werden. Damit wird die Regelung nicht nur den Bedürfnissen der Radfahrer gerecht, sondern stellt auch einen Verkehrssicherheitsgewinn dar.

#### **Zu § 68 Abs 8**

Mit der **Einführung einer Radhelmpflicht** für Kinder bis zur Vollendung des 10. Lebensjahres wird ein wichtiger Schritt zur Prävention von Kopfverletzungen bei Radfahrern dieser Altersgruppe gesetzt. Durch die Gestaltung der Regelung als sanktionslose Vorschrift unter Mitverschuldensausschluss wird sichergestellt, dass die Helmpflicht ausschließlich dem Schutz der Kinder vor Kopfverletzungen dient.

Die Notwendigkeit dieser Maßnahme wird von den Zahlen der Verkehrs- und Freizeitunfallstatistik<sup>1</sup> untermauert. Laut Freizeitunfallstatistik werden rund 3 700 Kinder bis zu zehn Jahren jährlich aufgrund von Radunfällen im Spital behandelt. Rund weitere 200 verunglückte Kinder bis zu zehn Jahren wurden in der Verkehrsunfallstatistik erfasst. Zu beachten ist dabei, dass sich auch die in der

---

<sup>1</sup> KfV, Freizeitunfallstatistik und Statistik Austria, Verkehrsunfallstatistik; erfasst sind jeweils Kinder bis einschließlich zehn Jahre, Jahresdurchschnittswert 2005 – 2009. Nicht in der Freizeitunfallstatistik erfasst werden Verletzungen, die bei Unfällen mit Beteiligung von Kraftfahrzeugen entstanden sind. Diese sind in der Regel in der Verkehrsunfallstatistik enthalten.



Freizeitunfallstatistik erfassten Unfälle zu rund einem Drittel auf Straßen mit öffentlichem Verkehr (insbesondere auch Radwege, Fußgängerzonen, Gehsteige) und daher im Anwendungsbereich der StVO ereigneten. Die Unfälle im Straßenverkehr sind daher viel zahlreicher, als die Verkehrsunfallstatistik vermuten lässt: Der Großteil der Unfälle wird nicht der Polizei gemeldet und scheint daher dort in der Regel nicht auf.

Im Einzelnen gilt für Kinder bis zehn Jahre:

**Kinder sind von Radunfällen überdurchschnittlich betroffen.**

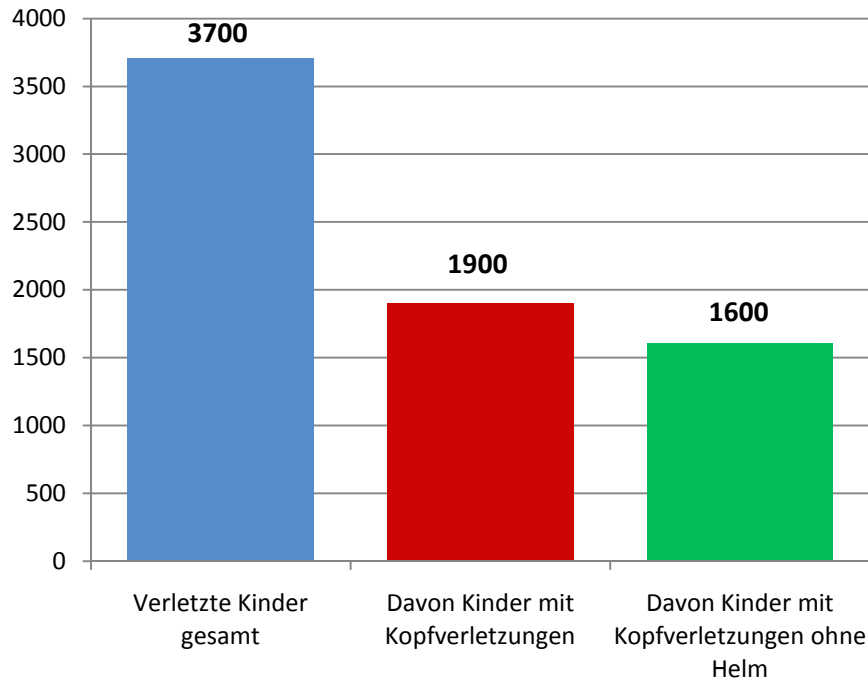
**51 % der Kinder bis zehn Jahre erlitten Kopfverletzungen.**

**84 % dieser Kinder mit Kopfverletzungen trugen keinen Helm.**

- Kinder sind von Radunfällen überdurchschnittlich betroffen: 13,7 % der verunglückten RadfahrerInnen im und abseits des Straßenverkehrs sind Kinder bis 10 Jahre, der Bevölkerungsanteil liegt nur bei 10,9 %.
- Kinder sind von Kopfverletzungen besonders betroffen: Während insgesamt 25 % aller aufgrund eines Radunfalls im Spital behandelten Personen eine Kopfverletzung erlitten, mussten hingegen 51 % der Kinder bis zehn Jahre aufgrund einer Kopfverletzung behandelt werden. In absoluten Zahlen verletzten sich durchschnittlich 1 900 Kinder jährlich am Kopf.
- 84 % (rund 1 600) der Kinder bis zehn Jahre, die aufgrund von Kopfverletzungen behandelt wurden, trugen im Zeitpunkt des Unfalls keinen Helm (siehe Abbildung). Vergleicht man dies mit der relativ hohen generellen Helmtragequote in dieser Altersgruppe (etwa neun von zehn Kindern bis einschließlich sechs Jahre tragen einen Helm, bei Kindern zwischen sieben und 15 Jahren sind es allerdings nur mehr weniger als die Hälfte), wird deutlich, dass Kinder ohne Helm einer deutlich größeren Gefahr von Kopfverletzungen ausgesetzt sind.



### Kopfverletzungen bei Kindern bis 10 Jahre



- Durch die Einführung einer Helmpflicht kann erwartet werden, dass die Zahl der Kopfverletzungen stark zurückgeht: Unter der Annahme, dass alle Kinder bis zehn Jahre einen Helm tragen würden und bei gleichbleibender Zahl an spitalsbehandelten Verletzten (rund 3 700) lässt sich ein Reduktionspotenzial im und außerhalb des Straßenverkehrs von etwa 900 Kopfverletzungen pro Jahr abschätzen.

Die Helmpflicht sollte nicht nur den Straßenverkehr, sondern auch alle Flächen abseits der Straße umfassen. Der Bund setzt hier – neben dem Bundesland Niederösterreich, das bereits 2009 die Einführung einer Helmpflicht außerhalb des Straßenverkehrs beschlossen hat – eine beispielhafte Initiative; es bleibt zu hoffen, dass die übrigen Bundesländer nachziehen werden. Von der Helmpflicht im Straßenverkehr kann aber jedenfalls erwartet werden, dass sie auch außerhalb des Straßenverkehrs zu einer höheren Helmtragequote führt. Die Maßnahme stellt daher einen wichtigen Schritt zur Bewusstseinsbildung dar, wobei das Ziel sein muss, dass das Tragen eines Helms überall und in allen Altersgruppen zur Selbstverständlichkeit wird.

#### Vorrangregeln für Radfahrer

Das KfV bedauert, dass der Entwurf **Lösungen zu einer praxisnahen, verständlichen und bürgerfreundlichen Gestaltung** der – derzeit nicht optimal geregelten – Vorrangregeln bei Radfahranlagen (hinzuweisen ist insbesondere auf die absolute

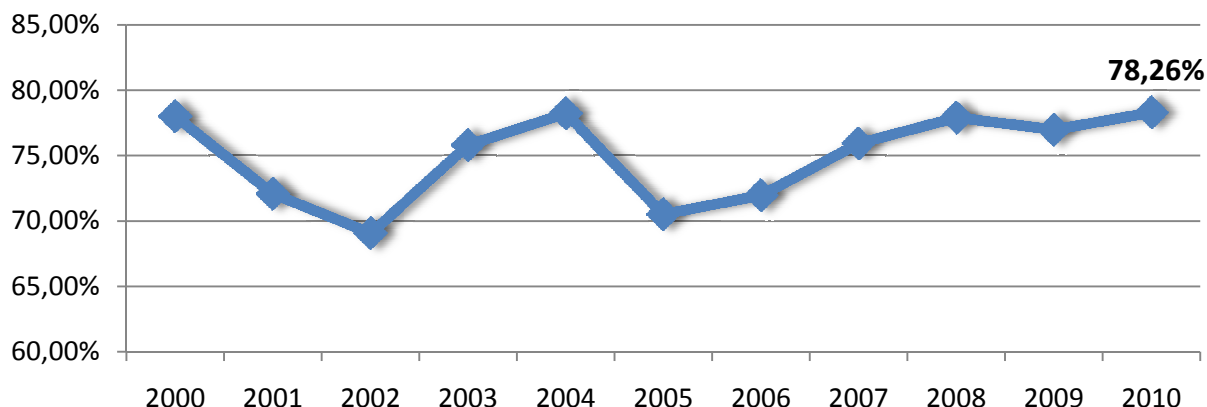


Wartepflicht bei Verlassen der Radfahranlage) vermissen lässt, obwohl dazu Lösungen in den Arbeitsgruppen des BMVIT erarbeitet wurden.

### Einführung der 0,5 Promillegrenze für Radfahrer

Radfahrer unterliegen derzeit – anders als Kfz-Lenker – nicht der im FSG normierten 0,5 Promillegrenze. Sachlich ist allerdings nicht nachvollziehbar, wieso für Radfahrer ein anderer Maßstab hinsichtlich ihrer körperlichen und geistigen Verfassung im Straßenverkehr gelten soll, als für Kfz-Lenker. Dass Alkohol bei Fahrradunfällen ein Problem darstellt, zeigt die Unfallstatistik: Bei Alkoholunfällen, an denen ein Radfahrer beteiligt war, wurde die Alkoholisierung in beinahe 80 % der Fälle beim Radfahrer festgestellt. Das KfV fordert daher, im Kampf gegen Alkohol im Straßenverkehr auch die Radfahrer nicht außer Acht zu lassen und die **0,5 Promillegrenze für Radfahrer in der StVO zu verankern**.

**Anteil der alkoholisierten Radfahrer bei Alkoholunfällen mit Radfahrerbeteiligung**



Daten 2010: Vorläufiger Stand November 2010.

### Handyverbot für Radfahrer

Bei Kfz-Lenkern führt das Telefonieren mit Mobiltelefonen zur Beeinträchtigung der Aufmerksamkeit und der Fahrzeugbeherrschung. Es ist davon auszugehen, dass die Ablenkung zumindest in gleichem Maße auch bei Radfahrern auftritt. Aufgrund der Labilität des Zweirads, die durch das Fahren mit einer Hand noch verstärkt wird, ist davon auszugehen, dass Radfahrer durch Telefonieren sogar noch stärker beeinträchtigt sind: zur psychischen Ablenkung tritt die psychische Beeinträchtigung. Aus diesem Grund fordert das KfV, **Telefonieren beim Radfahren ausdrücklich zu verbieten**.



### Inkrafttreten der Novelle

Die 23. StVO-Novelle enthält umfassende Änderungen, die auch wichtige Verhaltensvorschriften für die Verkehrsteilnehmer betreffen. Aus diesem Grund muss bereits im Voraus Klarheit darüber bestehen, ab wann diese Vorschriften gelten; nur so kann eine rechtzeitige, umfassende und gezielte Information gewährleistet werden. Das Inkrafttreten sollte nicht vom Zeitpunkt der Kundmachung im Bundesgesetzblatt abhängen. Das KFV fordert daher, ein **fixes Datum für das Inkrafttreten der Änderungen** vorzusehen

Mit freundlichen Grüßen  
Kuratorium für Verkehrssicherheit

Dir. Dr. Othmar Thann  
(Hauptgeschäftsführer)

Dr. Armin Kaltenecker  
(Bereichsleiter Recht & Normen)