



Amtssigniert. SID2011031050122  
Informationen unter: amtssignatur.tirol.gv.at

Amt der Tiroler Landesregierung

**Verfassungsdienst**

**Dr. Walter Hacksteiner**

Telefon 0512/508-2206

Fax 0512/508-2205

verfassungsdienst@tirol.gv.at

DVR:0059463

An das  
Bundesministerium für  
Verkehr, Innovation und  
Technologie  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

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

Geschäftszahl Präs.II-12/1637

Innsbruck, 17.03.2011

Zum angeführten Gesetzentwurf wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Zu den Z. 1, 13 und 15 (§§ 2 Abs. 1 Z. 11b, 53 Abs. 1 und 68):

Die Einführung der Fahrradstraße als wichtiges Netzelement für den schnellen Radverkehr wird grundsätzlich begrüßt.

Die allgemeinen Regelungen für Radfahranlagen (Nachrang beim Verlassen, Fahrverbot für Fahrräder mit bestimmten Anhängern bzw. mehrspurigen Fahrrädern, Zulässigkeit des Rollschuhfahrens) scheinen zwar für einen (baulich von der sonstigen Fahrbahn getrennten) Radweg, nicht jedoch für eine Fahrradstraße sachlich gerechtfertigt. Daher sollte die Fahrradstraße nicht als Radfahranlage definiert werden. Es wird somit vorgeschlagen, für diese Anlage eine eigenständige Begriffsbestimmung in den § 2 Abs. 1 einzufügen, die wie folgt lauten könnte:

*„1b. Fahrradstraße: eine für den Fahrrad- und allenfalls für einen beschränkten Fahrzeugverkehr gemeinsam bestimmte und als solche gekennzeichnete Straße;“*

Diese Änderung scheint insbesondere im Hinblick auf den gesetzlich vorgesehenen Nachrang erforderlich, der für Radfahrer gilt, die Fahrradanlagen verlassen (§ 19 Abs. 6a). Nach dem vorliegenden Entwurf hätte ein Radfahrer beim Verlassen der (als Fahrradanlage definierten) Fahrradstraße gegenüber den Verkehrsteilnehmern auf der kreuzenden Straße Nachrang, wogegen für andere Fahrzeuge, die die Fahrradstraße verlassen, die allgemeinen Vorrangregeln wie etwa die Rechtsregel gelten würden. Die damit verbundene unterschiedliche Vorrangregelung für Personen, die mit Fahrzeugen unterschiedlicher Typen auf der gleichen Straße unterwegs sind, wird ha. als äußerst problematisch angesehen.

Zu Z. 2 (§ 3):

Abs. 1 dieser Bestimmung ist offenbar an die deutsche Straßenverkehrsordnung angelehnt und – entgegen der in Österreich überwiegend vorherrschenden Legistik – als bloße Aussage und somit nicht normativ formuliert. Es wird daher vorgeschlagen, das darin enthaltene neue Rücksichtnahmegebot dadurch zum Ausdruck zu bringen, dass angeordnet wird, dass sich jeder Straßenbenützer so zu verhalten hat, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder – mehr als nach den Umständen unvermeidbar – behindert oder belästigt wird.

Zu Z. 3 (§ 9 Abs. 3):

In den Erläuterungen zu dieser Bestimmung wird insbesondere ausgeführt, dass diese Neuregelung es ermöglichen soll, bei ampelgeregelten Kreuzungen zwei parallele Haltelinien anzubringen, wobei nur Lenker von Motorrädern bis zu der weiter vorne liegenden Haltelinie vorfahren dürfen, um sich vor den Lenkern mehrspuriger Fahrzeuge aufzustellen. Diese Möglichkeit wird mit der Begründung, dass diese (im Gegensatz zu Fahrrädern und Motorfahrrädern) ein höheres Beschleunigungsvermögen aufweisen als mehrspurige Fahrzeuge, bewusst auf Lenker von Motorrädern beschränkt.

Folgt man den hinter der Neuregelung stehenden Erwägungen, so schiene es konsequent, auch § 12 Abs. 5 StVO 1960 dahingehend abzuändern, dass die Erlaubnis, unter den dort näher bezeichneten Voraussetzungen an Fahrzeugen, welche vor Kreuzungen, Straßenengen, schienengleichen Eisenbahnübergängen und dergleichen angehalten haben, vorbeifahren zu dürfen, auf die Lenker von Motorrädern eingeschränkt wird.

Es wird allerdings auch die Frage aufgeworfen, ob die gegenständliche Bestimmung hinreichend auf ihre Erforderlichkeit und ihre sachliche Rechtfertigung hin geprüft wurden. Nach ha. Auffassung ist nämlich nicht zwingend davon auszugehen, dass sich das Beschleunigungsvermögen der in der Praxis am häufigsten anzutreffenden Motorfahrräder (sog. „Scooter“) gerade im Bereich unmittelbar nach dem Anfahren aus dem Stand wesentlich von jenem nicht besonders leistungsstarker, aber im Stadtverkehr besonders häufig gelenkter Motorräder (d.h. mit der Lenkberechtigung der Klasse B zu lenkender Motorroller) unterscheidet. In diesem Zusammenhang wird darüber hinaus aber auch noch darauf hingewiesen, dass sich in einigen österreichischen Städten die Praxis herausgebildet und bewährt hat, eine vorgezogene Haltelinie für Fahrradfahrer anzubringen, um diesen insbesondere ein sicheres Linksabbiegen zu ermöglichen. Die vorgeschlagene Einschränkung der Einräumung eines „Startvorteils“ auf Motorräder würde diese Vorgangsweise wohl als rechtswidrig erscheinen lassen und dürfte daher im Ergebnis zu einer Verringerung der Verkehrssicherheit im Hinblick auf Radfahrer führen, was wiederum den Zielen des Verkehrssicherheitsprogramms „2011+“ sowie dem deklarierten Ziel der vorliegenden Gesetzesnovelle widerspricht, den „Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer“ zu fördern.

Es wird daher vorgeschlagen, die angeführte Bestimmung nochmals eingehend zu prüfen.

Eine Ausfertigung dieser Stellungnahme wird unter einem auch dem Präsidium des Nationalrates zugeleitet.

Für die Landesregierung:

Dr. Liener  
Landesamtsdirektor

Abschriftlich

der

Abt. Verkehrsrecht

Abt. Verkehrsplanung zu Zl. VIb4-S02/175-11 vom 15.03.2011

Büro Landeshauptmann

Büro Landesrat Dr. Tilg

im Hause

zur gefälligen Kenntnisnahme übersandt.