



Frau  
Abg.z.NR Mag<sup>a</sup> Barbara Prammer

Parlament Dr.-Karl-Renner-Ring 3  
1017 Wien

Stellungnahme der RADLOBBY

Wien, 23. März 2011

**zum Bundesgesetz, mit dem die  
Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird  
23. StVO-Novelle**

Die RADLOBBY begrüßt die Ziele der Gesetzesnovelle und allgemein des Verkehrssicherheitsprogramms 2011-2020 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 Individual-Verkehrsmittel braucht das Fahrrad in moderner Verkehrspolitik diese 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:

**Details unserer Kritik:**

- ☒ [RADLOBBY-Stellungnahme](#) - doc
- ☒ [RADLOBBY-Stellungnahme](#) - pdf

☒ [ARGUS-Stellungnahme](#) - pdf

☒ [RADLOBBY-Folder](#)

[Zehn gute Gründe, warum die Helmpflicht für Kinder und Jugendliche keine Probleme löst](#) - pdf

Wir ersuchen dringend um Berücksichtigung unserer Kritik!

Mag. Alec Hager

0650/9464968

☒ [office@ig-fahrrad.org](mailto:office@ig-fahrrad.org)

## RADLOBBY

RADLOBBY.AT ist eine unabhängige, bundesweite Plattform aller Vereine und Personen, die für ein radfahrfreundliches Österreich arbeiten.

Die Grundsätze sind hier

☒ <http://www.radlobby.at> beschrieben.

## RADLOBBY-Organisationen

### **ARGUS - Die Radlobby**

1040 Wien, Frankenberggasse 11, Tel. 01-5050907

☒ [service@argus.or.at](mailto:service@argus.or.at) ☒ [ARGUS](#)

### **ARGUS Steiermark**

8010 Graz, Hafnerriegel 70/2, Tel. 0316/890715

☒ [argus-stmk@gmx.at](mailto:argus-stmk@gmx.at) ☒ [ARGUS Stmk](#)

### **ARGUS Tirol**

6020 Innsbruck, St. Georgsweg 21/1, Tel. 0512/273946

☒ [argus.tirol@fahr.info](mailto:argus.tirol@fahr.info)

### **DINAMo - Die Fahrradinitiative**

2700 Wiener Neustadt, Roseggerg. 13, Tel. 02622/21265

☒ [dinamo@radlobby.at](mailto:dinamo@radlobby.at) ☒ [DINAMo](#)

### **IG Fahrrad**

1020 Wien, Marinelligasse 7/4 · 0650/9464968

☒ [office@ig-fahrrad.org](mailto:office@ig-fahrrad.org) ☒ [IGF](#)

### **BürgerInneninitiative Mountainbike**

2560 Aigen/ Hernstein, Spielplatzg. 3, Tel. 0676/30 63 627

☒ [gerald@simonfinance.com](mailto:gerald@simonfinance.com)

### **Initiative Fahrrad OÖ - ARGUS OÖ**

1040 Wien, Frankenberggasse 11, Tel. 0732/778239

☒ [info@ifahrrad.at](mailto:info@ifahrrad.at) ☒ [I-Fahrrad](#)

**NÖ RADLOBBY**

2700 Wiener Neustadt, Roseggerg. 13, Tel.

02622/21265

✉ [noe@radlobby.at](mailto:noe@radlobby.at)

---

Der Newsletter wird durch DINAMo - Die Fahrradinitiative versandt.

2700 Wiener Neustadt, Roseggergasse 13 · 02622 / 21265 · EMail: [dinamo@radlobby.at](mailto:dinamo@radlobby.at)

ZVR: 853797691

Newsletter abbestellen: Einfach mit „*Keinen Newsletter mehr*“ zurücksenden an

[dinamo@radlobby.at](mailto:dinamo@radlobby.at)



An  
 Bundeskanzleramt der Republik Österreich  
 Abgeordnete zum Nationalrat  
 BMVIT Österreich

## STELLUNGNAHME

des Netzwerkes RADLOBBY zum Bundesgesetz,  
 mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (23. StVO-Novelle)

Wien, 22. März 2011

### Vorbemerkung

Grundsätzliche begrüßt die RADLOBBY die Zielsetzung der Gesetzesnovelle und allgemein des Verkehrssicherheitsprogramms 2011-2020 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 ebendiese 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 RADLOBBY begrüßt

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

#### Die RADLOBBY spricht sich nachdrücklich gegen

- die Radhelfpflicht 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 RADLOBBY 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 RADLOBBY 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 RADLOBBY ausdrücklich begrüßt, wenn auch ergänzend eine Rücksichts-Gewichtung 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.**

2



RADLOBBY • Das Netzwerk der österreichischen Radlobby-Organisationen  
c/o IG Fahrrad · 1020 Wien, Marinelligasse 7/4 · 0650/9464968 · [office@ig-fahrrad.org](mailto:office@ig-fahrrad.org)

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.



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 anzu-bringen, 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 RADLOBBY 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.**

#### **Beispiel:**

*„... 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 nebeneinander 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 RADLOBBY spricht sich gegen diese Regelung der Fahrrastraße aus und fordert eine funktionelle Verankerung in der StVO nach deutschem Vorbild inklusive Nebeneinanderfahr-Erlaubnis. 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 sinn-voll. 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 RADLOBBY 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 RADLOBBY 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) KINDERHELMPFLICHT

„(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 RADLOBBY 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, Verkehrserziehungs 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 RADLOBBY 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.**





Frankenberggasse 11  
A 1040 Wien

[www.argus.or.at](http://www.argus.or.at)

P.S.K. Nr.: 7582.600  
DVR-Nr.: 0445495  
ZVR-Zahl: 265962142

Republik Österreich  
Begutachtungsverfahren  
[begutachtungsverfahren@parlament.gv.at](mailto:begutachtungsverfahren@parlament.gv.at)

Wien, 17. März 2011

Sehr geehrte Damen und Herren!

Nachfolgend die Stellungnahme von ARGUS - Die Radlobby zum

Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird  
(23. StVO-Novelle).

Für Rückfragen steht Dr. Benjamin Hemmens  
(Tel. 0699 / 1102 1623, [mail@dr-ben.at](mailto:mail@dr-ben.at)) gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

Valerie Madeja (Obfrau)

und

Dr. Benjamin Hemmens (Obfrau-Stv.)



Stellungnahme von ARGUS - Die Radlobby zum Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (23. StVO-Novelle).

## Vorwort

ARGUS - Die Radlobby begrüßt ausdrücklich die 23. StVO-Novelle. Die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sind ein Schritt in die richtige Richtung (flexible Benutzungspflicht für Radwege, allgemeines Rücksichtnahmegebot, Einrichtung von Fahrradstraßen). Ernste Bedenken hat die ARGUS hingegen gegenüber der Einführung einer Helmpflicht für Kinder bis 10 Jahre. Wir bezweifeln stark, dass diese zum Ziel einer deutlichen Reduktion der Kopfverletzungen führen kann.

Was die ARGUS kritisiert ist, dass viele unserer langjährigen Forderungen nicht in der Novelle berücksichtigt werden. Zu vielen Kritikpunkten an den komplizierten Rad-Bestimmungen in der StVO gibt es inzwischen einen breiten Konsens, der im Unterausschuss Radverkehr des Verkehrssicherheitsausschusses erkennbar wurde.

Die ARGUS hat für die städtische Mobilität eine Vision: mindestens 20% aller Wege in österreichischen Städten sollten mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Damit verbunden hat die ARGUS auch eine Vision für die StVO. Die hiesigen Rad-Vorschriften sind voller Umständlichkeiten, die in den vorbildlichen Rad-Ländern Europas unbekannt sind. Die Sonderregeln für RadfahrerInnen (wie z.B. die 10km/h-Beschränkung auf Radfahrerüberfahrten) sind normal gebildeten VerkehrsteilnehmerInnen unbekannt. Sie werden weder eingehalten noch überwacht. Wir sind für eine wesentliche Abschlankung: einfachere Regeln, die von VerkehrsteilnehmerInnen und Polizei verstanden und ernst genommen werden, sind unser Ziel. Die ARGUS ist immer dazu bereit, konstruktiv an solchen Reformen mitzuarbeiten.

Stellungnahme von ARGUS - Die Radlobby zum  
Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (23. StVO-Novelle).

## Stellungnahme zum vorliegenden Entwurf

### zu 1.) § 2 Abs. 1 Z 11b: RADFAHRANLAGE

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

Beim Verlassen von Radverkehrsanlagen herrscht nach aktueller StVO Nachrang für RadfahrerInnen. Diese Regelung sollte im Interesse einer verständlichen und praktikablen StVO in dieser Novelle geändert werden.

Den Begriff Radfahranlage beizubehalten und die Definition um die „Fahrradstraße“ zu ergänzen ist nicht zielführend.

#### **ARGUS-Vorschlag:**

- ▶ Fahrradstraße nicht als Radfahranlage definieren (§ 2 Abs. 1 Z 11b)
  - ▶ Ersatzlose Streichung des Begriffs „Radfahranlage“ (§ 2 Abs. 1 Z 11b). Ersetzen im Text durch die konkret gemeinte Anlageform. Das sind in den meisten Fällen „Radweg“ bzw. „Geh- und Radweg“.
- 

### zu 2.) § 3 RÜCKSICHTNAHMEGEBOT und VERTRAUENSGRUNDSATZ

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

In der geplanten Ergänzung zum §3 wurde der 1. Absatz unseres Vorschlages übernommen, es fehlt jedoch der 2. entscheidende Absatz.

#### **ARGUS-Vorschlag:**

- ▶ Der 2. Absatz ist zu §3 (1) ergänzen: „Jeder Straßenbenützer hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“
- 

### Zu 3.) § 9 Abs. 3: HALTELINIEN

*„(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.“*

In der Radverkehrsplanung sind „parallele Haltelinien“ seit langem in vielen Städten Österreichs verbreitet (Aufgeweiteter/aufgeblasener Fahrradstreifen, vorgezogene Haltelinie, "Bike-Box"). Auch in der RVS 03.02.13 Radverkehr wird diese Lösung ausdrücklich zur Anwendung empfohlen.

Mit der geplanten Novelle würden parallele Haltelinien nur noch für Motorräder gültig sein – und ausdrücklich nicht für Fahrräder. Diese Neuerung widerspricht aus unserer Sicht durch die Bevorzugung des energieineffizientesten und unfallreichsten MIV Motorrad fundamental den Zielrichtungen moderner Verkehrsorganisation.

Stellungnahme von ARGUS - Die Radlobby zum  
Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (23. StVO-Novelle).

Vorgezogene Haltelinien für Fahrräder sind eine wichtige Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs und die einzige Möglichkeit zum sicheren Aufstellen außerhalb des toten Winkels abbiegender Lkw. Diese kontraproduktive Änderung ist im Sinne der Verkehrssicherheit entschieden abzulehnen.

### ARGUS-Vorschlag:

- ▶ §9 (3) ersetzen von „Motorrädern“ durch „Fahrrädern“
- 

### Zu 13.) § 53 Abs. 1: FAHRRADSTRASSE

„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.“

Dieser Definition der Fahrradstraße fehlen die 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 gibt. Als Beispiel ist die deutsche Regelung (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.“

### ARGUS-Vorschlag:

- ▶ Alle Inhalte der deutschen StVO zur Fahrradstraße sind zu übernehmen:
    - Kfz-Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h,
    - eine Behinderungsverbot des Radverkehrs,
    - eine Nebeneinfahrerlaubnis und
    - keine Sonder-Vorrangsregelung.
- 

### Zu 13.) zu Z 27 bis 29, Flexibilisierung der RADWEGBENÜTZUNGSPFLICHT:

„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).“

Stellungnahme von ARGUS - Die Radlobby zum Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (23. StVO-Novelle).

Für die Beschilderung nicht benutzungspflichtiger Radwege wurden in diesem StVO-Entwurf neuartige Verkehrszeichen entwickelt. Eine Recherche der ARGUS hat gezeigt, dass es in Europa bereits in mehreren Länder Verkehrszeichen für nicht benutzungspflichtige Radwege gibt. (Detaillierte Analyse auf Anfrage bzw. [hier](#) erhältlich).



Frankreich



Norwegen



Belgien

### ARGUS-Vorschlag:

Quadratische VZ mit weissen Piktogrammen auf blauem Grund für nicht benutzungspflichtige (Geh- und) Radwege.

### Zu 15.) §68 (1) Flexibilisierung der BENÜTZUNGSPFLICHT

„§ 68. (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 Benutzungspflicht zu flexibilisieren. Dennoch fordert die ARGUS weiterhin die grundsätzliche Aufhebung der Benutzungspflicht.

### Zu 15.) §68 (3) NEBENEINANDER FAHREN

„§ 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 nebeneinander fahren, wenn das Befahren der Fußgängerzone mit Fahrrädern erlaubt ist.“

Die ARGUS begrüßt die Ergänzung der Fußgängerzonen, jedoch ist es unverständlich, gleichzeitig in Fahrradstraßen das nebeneinander Rad fahren zu verbieten.

Nebeneinander-Radfahren sollte generell flexibilisiert werden, dies ist besonders bei größeren Gruppen und bei Ausfahrten mit Kindern aus Verkehrssicherheitsgründen geboten.

### ARGUS-Vorschlag:

- ▶ Aufnahme der Fahrradstraße in die Aufzählung des §68 (3)
- ▶ Nebeneinanderfahren generell am rechten Fahrstreifen zulassen.

Stellungnahme von ARGUS - Die Radlobby zum  
Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (23. StVO-Novelle).

## Zu 15.) § 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 genauso realitätsfern wie die Vorgängerbestimmung der 10km/h-Überquerung. Das Verhalten beim Annähern an die Radfahrerüberfahrt ist mit „nicht unmittelbar queren und nicht überraschend befahren“ ausreichend geregelt.

Noch wichtiger ist aber den Einsatz der Radfahrerüberfahrt überhaupt zu reduzieren (keine Radfahrerüberfahrt im Verlauf von Radfahrstreifen, Einschränkung des Einsatzes der Radfahrerüberfahrt auf aus Sicht der Verkehrssicherheit erforderliche Einzelfälle - analog Schutzweg). Eine Änderung der Bodenmarkierungsverordnung parallel zu dieser StVO-Novelle ist notwendig.

### **ARGUS-Vorschlag:**

- ▶ Gänzlicher Streichung anstatt Umformulierung der 10 km/h-Regelung im § 68 (5).
- ▶ dazu ergänzend:  
Weglassen des 1. Satzes des §17 Abs.1 der BMVO

---

## Zu 15.) §68, (8) KINDERHELMPFLICHT

*„(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.“*

ARGUS befürwortet ausdrücklich das Helmtragen und wir würden selbstverständlich jede Maßnahme unterstützen, die eine realistische Aussicht darauf bietet, Verletzungen bei Kindern zu reduzieren. Wir sind aber der Auffassung, dass eine Helmtragepflicht kein geeignetes Mittel ist, um diese Ziele zu erreichen. Die Helmtragequote bei Kindern bis 10 Jahren ist schon sehr hoch. Leider hat aber die massive Zunahme des Helmtragens in Österreich keinen großen Rückgang von Kopfverletzungen bewirkt: offenbar wirken hier auch andere Faktoren maßgeblich. Dagegen ist unzweifelhaft, dass jede Art von Helmpflicht dem Ziel dieser StVO-Novelle - der Förderung des Radverkehrs - widerspricht.

### **ARGUS-Vorschlag:**

- ▶ Entfall des §68, (8) Kinderhelmpflicht

Rückfragen: Dr. Benjamin Hemmens Tel. 0699 / 1102 1623 mail@dr-ben.at
---



**Radfahren ist die Lösung und nicht das Problem**

Warum sollen Radfahrende „büßen“? Sie gefährden andere am Verkehr teilnehmende Menschen kaum. Sie bewegen sich und schonen damit das Gesundheitswesen. Sie verhalten sich energieeffizient, beanspruchen wenig Verkehrsfläche und verursachen geringe Kosten.

**Radfahren soll Spaß machen und sicherer werden. Aber dafür ist die Helmpflicht keine Lösung, sondern kontraproduktiv.**



**Radfahren im Alltag ist keine Risikosportart!**

Es ist klar, dass beim „Downhillen“ und Mountainbiken Risiken in Kauf genommen werden, gegen die sich zu schützen wichtig ist. Aber Radfahren im Alltag ist kein Sport. Eine Radhelmpflicht schießt weit über das Ziel hinaus und lenkt von den wahren Verkehrssicherheitsproblemen ab.



**Die Radlobby-Organisationen und der VCÖ befürworten das freiwillige Tragen des Fahrradhelms, lehnen aber eine Helmpflicht ab, auch für Kinder und Jugendliche.**

**Radfahren ohne Helm ist nicht verantwortungslos!**

> **RADLOBBY.AT:**  
<http://radlobby.at>

**IGF – Interessensgemeinschaft Fahrrad:**  
<http://lobby.ig-fahrrad.at>

**ARGUS:**  
<http://www.argus.or.at>

Impressum: RADLOBBY.AT c/o IG Fahrrad Floßgasse 2, 1020 Wien  
Text und Fotos: Freundlicherweise von VCÖ bereitgestellt  
Layout: ZAUNER MEDIADISEIGN

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.



**Radfahren ist die Lösung und nicht das Problem**

**Zehn gute Gründe, warum die Helmpflicht für Kinder und Jugendliche keine Probleme löst.**



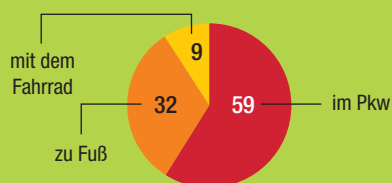
**1 Fahrradförderung erhöht die Verkehrssicherheit – mit und ohne Helm**  
**Je mehr Personen mit dem Fahrrad fahren, desto sicherer ist Radfahren.** Das zeigen internationale Erfahrungen. Verdoppelt sich der Radverkehrsanteil, verringert sich das tödliche Unfallrisiko beim Radfahren um 37 Prozent.

**2 Eine Helmpflicht verleidet Kindern das Radfahren**

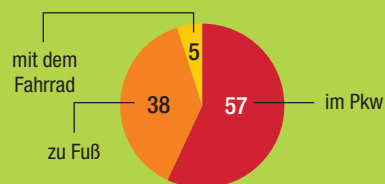
Ein Helmszwang führt bei Kindern zu einer Abschreckung. Das Resultat: **Die Fahrradnutzung nimmt ab.** Das belegen Studien aus zahlreichen Staaten.

## Kindergerechter Verkehr statt Radhelmpflicht

Anteil verletzte Kinder im Straßenverkehr unter 10 Jahren in den Jahren 2005 bis 2010 in Prozent



Anteil tödlich verunglückte Kinder im Straßenverkehr unter 10 Jahren in den Jahren 2005 bis 2010 in Prozent



Quelle: Statistik Austria, VCÖ 2011, Grafik: VCÖ 2011

### Hauptunfallursache Kfz-Verkehr:

Die meisten Kinder verunglücken als Pkw-Insassen oder werden beim Gehen Opfer eines Verkehrsunfalls. Maßnahmen für mehr Verkehrssicherheit müssen bei den größten Unfallgefahren für Kinder ansetzen – beim Kfz-Verkehr.

52/SN-261/ME XXIV. GP - Stellungnahme zum Entwurf elektronisch übermittelt

**3 Unnötige Einschränkung der Bewegung von Kindern – zu Lasten ihrer Gesundheit**

Bewegung ist gesund, ganz besonders für Kinder. Fahrradfahren macht Spaß und ist auch zu fördern. Wenn Kinder Helme tragen müssen, schränkt das ihren Bewegungsdrang ein. **Die spontane Benützung des Fahrrads ist mit Helmpflicht oft nicht mehr möglich.**

**4 Helmpflicht: Weniger statt mehr Schutz**

Schon heute versuchen Versicherungen Leistungen zu kürzen, wenn ein Unfallopfer beim Radfahren keinen Helm getragen hat. Dies auch dann, wenn Radfahrende am Unfall gar nicht schuld waren. Die Helmpflicht wird daher dazu führen, dass **Kinder bei Unfällen finanziell weniger gut geschützt sind als heute.**

**5 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.

**6 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 Helmszwang 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.**

**7 Der Helm nützt weniger als in der Werbung suggeriert wird**

Der Fahrradhelm schützt den Kopf nicht so umfassend, wie viele glauben. Gerade bei schweren Kopfverletzungen hilft der Helm wenig. Und er kann Kinder zu risikoreicherem Verhalten verleiten. Zudem tragen Kinder den Helm oft falsch: zu groß, zu locker, zu weit im Nacken. Das kann zu schweren Halsverletzungen führen. **Übrigens: Weniger als zehn Prozent der Radunfälle führen zu Kopfverletzungen.**

**8 Unterstützung statt Bestrafung für sicheres Verhalten**

Auch auf kürzesten Fahrten im Wohngebiet müssten Kinder bei einer Helmpflicht Helme tragen – jederzeit und überall. Die Polizei hätte Kinder und Eltern zu kontrollieren, statt sicheres Verhalten zu fördern. **Das führt zu Mehraufwand für nichts.**

**9 Weltweit kein messbarer Sicherheitsgewinn beim Radfahren durch Helmpflicht bei Kindern**

Weltweit konnte in keinem einzigen Staat mit Radhelmpflicht für Kinder eine positive Sicherheitswirkung nachgewiesen werden. Die EU-Kommission hat die Wirksamkeit von Radhelmen untersucht und **ist zu keinem positiven Ergebnis gekommen.**

**10 Renommiertere Ärzte und Wissenschaftler sprechen sich gegen eine Radhelmpflicht für Kinder aus.**

Lesen Sie mehr unter [www.vcoe.at/radfahren](http://www.vcoe.at/radfahren)



**RADLOBBY.AT**