



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abt II/ST5 (Rechtsbereich Straßenverkehr)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65-0
<http://wien.arbeiterkammer.at>

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	501 65 Fax	Datum
BMVIT- 160.008/0001- II/ST5/2011	UV-GSt/Ma	Richard Ruziczka	DW 2423	DW 2105	16.3.2011

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

Durch die gegenständliche Novelle werden insbesondere ein grundsätzliches Rücksichtnahmegebot, eine Radhempflcht für Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr eingeführt, sowie Bestimmungen für Fahrradstraßen und für nicht benutzungspflichtige Radwege geschaffen. Die Änderungsvorschläge sollen in erster Linie der Hebung der Verkehrssicherheit vor allem für „schwächere“ (nichtmotorisierte) Verkehrsteilnehmer sowie der Förderung des Radverkehrs dienen.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) unterstützt grundsätzlich die Zielsetzungen der Novelle und begrüßt insbesondere die Einführung des Rücksichtnahmegebotes, die Flexibilisierung der Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen sowie die Einführung des Begriffs Fahrradstraße.

Zu einzelnen Bestimmungen wird wie folgt Stellung genommen:

Zu Z 2 (§ 3 Abs 1):

Die Aufnahme des Rücksichtnahmegebotes in die StVO wird seitens der BAK begrüßt. Die Bestimmung, wonach die Teilnahme am Straßenverkehr ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme erfordert, sollte jedoch um folgenden Satz erweitert und somit präzisiert werden, der bereits ausführlich im Verkehrssicherheitsbeirat des BMVIT, Unterausschuss Radverkehr, diskutiert wurde: „Jeder Straßenbenützer hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“

Zu Z 3 (§ 9 Abs 3):

Gemäß § 12 Abs 5 ist es unter bestimmten Voraussetzungen erlaubt, mit einspurigen Fahrzeugen an stehenden Kolonnen vorbei zu fahren, um sich weiter vorne aufzustellen. Es soll nun durch eine klare gesetzliche Regelung ermöglicht werden, bei ampelgeregelten Kreuzungen zwei parallele Haltelinien anzubringen, wobei nur Motorräder bis zu der weiter vorne liegenden Haltelinie vorfahren dürfen, um sich vor mehrspurigen Fahrzeugen aufzustellen.

Diese Einschränkung der in vielen Städten und Gemeinden bereits erfolgreichen Praxis, dass sich durch die Markierung von „zwei parallelen Haltelinien“ alle einspurigen Fahrzeuge im Kreuzungsbereich vor stehenden mehrspurigen Fahrzeugen aufstellen dürfen, wird seitens der BAK abgelehnt. Die vorgezogenen Aufstellflächen, die auch in anderen Ländern wie Deutschland und den Niederlanden eingesetzt werden, gewährleisten ein sicheres Aufstellen des Radverkehrs, dienen der besseren Wahrnehmbarkeit einspuriger VerkehrsteilnehmerInnen durch andere Kfz-LenkerInnen und sind geeignet, Kollisionen zwischen rechts abbiegenden Kfz und RadfahrerInnen zu vermeiden. Die Richtlinien und Vorschriften für das Verkehrswesen (RVS) empfehlen ebenfalls die Anwendung dieser vorgezogenen Haltelinien.

Die BAK fordert daher, dass die neue Regelung über die vorgezogenen Aufstellflächen nicht auf Motorräder eingeschränkt bleibt, sondern sehr wohl auch auf Fahrräder und Motorräder zur Anwendung gebracht wird.

Zu § 19 Abs 6a:

Im Verkehrssicherheitsbeirat, Unterausschuss Radverkehr, wurden ausführlich die inkonsistenten Vorrangregelungen im Bereich von Radfahranlagen anhand von Praxisfällen dargestellt. Aus Sicht der BAK ist es weiterhin nicht einsichtig, warum BenutzerInnen von Radfahranlagen in jedem Fall benachrangt werden, wenn sie eine Radfahranlage verlassen. Dieses Problem wird durch den gegenständlichen Entwurf mit der Subsumierung der Fahrradstraße unter den Begriff Radfahranlage verschlimmert. Aus Sicht der BAK widerspricht dies der verkehrspolitischen Zielsetzung, die Rahmenbedingungen für den Radverkehr zu verbessern.

Die BAK fordert daher über den Entwurfstext hinausgehend, die zu den allgemeinen Vorrangregelungen in Widerspruch stehenden Benachrangungen des Radverkehrs zu überarbeiten und insbesondere § 19 Abs 6a zu streichen.

Zu Z 12 (§ 53 Abs 1 Z 2c):

Die Einführung eines neuen Verkehrszeichens zur Kennzeichnung der Kombination eines Schutzweges mit einer Radfahrerüberfahrt wird ausdrücklich begrüßt, da es Verkehrszeichen einspart und mithilft den „Schilderwald“ zu entschärfen (bisher waren zwei Tafeln, eine für den Schutzweg und eine für die Radfahrerüberfahrt notwendig).

Die BAK spricht sich jedoch gegen die beiden, konkret vorgeschlagenen Verkehrszeichen aus, von denen eines im Vordergrund die Radfahrerüberfahrt und im Hintergrund

den Schutzweg, und das andere im Vordergrund den Schutzweg und im Hintergrund die Radfahrerüberfahrt symbolisch darstellen. Diese Unterscheidung wird von anderen StraßenbenutzerInnen kaum wahrgenommen werden und darüber hinaus kann es auch schon bei der Aufstellung der Verkehrszeichen zu Verwechslungen kommen. Weiters ist nicht einzusehen, dass vielerorts Geh- und Radwegen gemischt geführt, im Kreuzungsbereich jedoch wieder Fuß- und Radverkehr getrennt werden. Aus diesem Grund wurden in mehreren Städten schon Bodenmarkierungen (zB St Pölten, Feldkirch) verwendet, die auch im Kreuzungsbereich ein gemischtes Queren von Fuß- und Radverkehr sicherstellen. Sollte diese Bodenmarkierungspraxis auch durch die Bodenmarkierungsverordnung ermöglicht werden, müsste außer den beiden im Entwurf vorgeschlagenen Verkehrszeichen ein drittes vorgesehen werden.

Die BAK regt daher an, ein für alle drei Möglichkeiten der Kombination von Fußgänger- und Fahrradquerungen einheitlich geltendes Verkehrszeichen zu schaffen, das symbolisch den „Mischbetrieb“ von Fußgängern und Radfahrern auf einem Schutzweg und einer dazugehörenden Radfahrerüberfahrt wiedergibt.

Zu Z 13 (§ 53 Abs 1 Z 26 – 29):

Die Aufnahme des Begriffs Fahrradstraße in die Definition der Radfahranlage (§ 2 Abs 1 Z 11b) sowie die Einführung eines Verkehrszeichens (Fahrradstraße) wird ausdrücklich begrüßt. Allerdings berücksichtigt der vorliegende Entwurf andere Aspekte nicht, wie zB zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkungen für andere Fahrzeugarten oder das Nebeneinanderfahren von Fahrrädern. Weiters sind die Vorrangregelungen nicht klar und sollten explizit festgehalten werden. Aus Sicht der BAK sollten daher analog zu den Bestimmungen über die Wohnstraße (§ 76b) alle Regelungen und Verhaltensvorschriften in einem eigenen Paragraf zusammengefasst werden.

Die künftige Flexibilisierung der Benützungspflicht von Radfahranlagen stellt ebenfalls eine wichtige Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs dar und wird begrüßt. Das hier vorgeschlagene Verkehrszeichen (rechteckiges blaues Schild, quadratisches weißes Feld mit schwarzem Fahrradsymbol) sollte allerdings noch einmal überdacht werden, weil in einigen anderen Staaten ein blaues quadratisches Schild mit weißem Fahrradsymbol in Verwendung ist.

Zu Z 15 (§ 68 Abs 5):

Die BAK begrüßt, dass zukünftig nicht mehr die Querungsgeschwindigkeit bei Radfahrerüberfahrten auf unregulierten Kreuzungen, sondern die Annäherungsgeschwindigkeit relevant ist.

Die gegenständlich formulierte Helmpflicht für Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr ist aus Sicht der BAK eine geeignete Maßnahme, den bereits jetzt schon sehr hohen Anteil helmtragender Kinder noch weiter zu erhöhen. Nachdem die Helmtragequote von Kindern laut VCÖ ohnedies bei rd 87 % liegt und darüber hinaus für das Nichttragen keine Sanktionen vorgesehen sind, dient sie zwar primär dem besseren Schutz vor Kopfverletzungen, aber daneben vor allem der Bewusstseinsbildung von Kindern und

Erwachsenen und wird auch helfen, das Helmtragen bei den über zehnjährigen Personen zu fördern.

Über den Begutachtungsentwurf hinausgehend möchte die BAK die Gelegenheit nützen, das in Oberösterreich gemeinsam mit der Stadt Linz, dem Verkehrsreferat des Landes OÖ und den Sozialpartnern erarbeitete Konzept einer "Zentrumszone" nochmals vorzubringen, weil eine allfällige Realisierung dieser Idee in die aktuellen Diskussionen um die Einführung eines „Shared Space“ einfließen könnte und auch im Zuge einer StVO-Novelle umzusetzen wäre.

Die Idee "Zentrumszone" sieht - kurz zusammengefasst - vor, dass zusätzlich zu Wohnstraße und Fußgängerzone eine dritte Variante der Verkehrsberuhigung ermöglicht wird, bei welcher tunlichst die Vorteile der beiden anderen vereint und deren Nachteile möglichst vermieden werden. Letztere bestehen bei der Fußgängerzone vor allem darin, dass die Erreichbarkeit auch für BewohnerInnen, vor allem aber für BesucherInnen sehr eingeschränkt ist, während es bei der Wohnstraße Sicherheits- und Haftungsbedenken wegen spielender Kinder auf der Fahrbahn gibt.

Folgende Regelungen sind nach dem neuen Konzept einzuhalten:

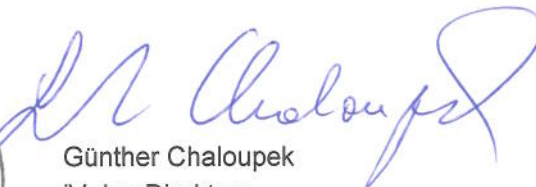
- Fußgänger dürfen und sollen die Fahrbahn benützen
- Geschwindigkeitsbeschränkung von 20 km/h statt „Schrittgeschwindigkeit“ wie bei der Fußgängerzone
- Zu-, Ab- und Durchfahren - im Gegensatz zur Wohnstraße – erlaubt
- nur Halten erlaubt (Parken nur ausnahmsweise, wenn es eigens dafür gekennzeichnete Flächen gibt)
- Spielen auf der Fahrbahn im Gegensatz zur Wohnstraße nicht erlaubt

Ziel sollte sein, dass in der StVO eine solche zusätzliche Variante der Verkehrsberuhigung ermöglicht wird, weil das den Handlungsspielraum der verantwortlichen Personen und Institutionen vor Ort, insbesondere zB der Gemeinden, erweitern würde. Regionale und lokale Verkehrslösungen könnten noch besser den jeweiligen Gegebenheiten angepasst werden.

Mit freundlichen Grüßen



Herbert Tumpel
Präsident



Günther Chaloupek
IV des Direktors