
Rathaus, 1082 Wien

Telefon +43 (0)1 4000 89980
Fax +43 (0)1 4000 7135
post@staedtebund.gv.at
www.staedtebund.gv.at

DVR 0656097 | ZVR 776697963

Unser Zeichen:
60-10-(2018-1977)

bearbeitet von:
Dfin Schwer DW 89970 | Hanna Zeiner

elektronisch erreichbar:
stephanie.schwer@staedtebund.gv.at

An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie

per E-Mail:
st2@bmvit.gv.at;
begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at;
begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

Wien, 17. September 2018

**BMVIT-161.005/0001-IV/ST2/2018 -
Entwurf einer 30. Novelle der
Straßenverkehrsordnung -
Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Österreichische Städtebund begrüßt die schon seit Langem von den Städten geforderten Verbesserungen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen (die mit der vorliegenden Novelle der Straßenverkehrsordnung implementiert werden - nach ausführlichen Abstimmungen im Unterausschuss Radverkehr des Verkehrssicherheitsbeirats nicht zuletzt unter tatkräftiger Mitwirkung des Städtebundes.

Dies betrifft insbesondere die Anpassung der Vorrangregelungen (§ 2 Abs.7, § 11 Abs. 5, §19 Abs. 5 und 6a), sowie die Ermöglichung der gemischten Überfahrt (§2 Z12a), die verbesserten Rahmenbedingungen des Spiels auf der Straße (§ 88 Abs. 2), sowie die Anpassung des Alterslimits zur Erlangung des Radfahrausweises an die 4. Schulstufe und die Herabsetzung der Altersgrenze für die selbständige Nutzung fahrzeugähnlicher Geräte auf Gehsteigen.

Bedenken bestehen unsererseits jedoch hinsichtlich einiger vorgeschlagener Rahmenbedingungen der Umsetzung, sowie generell in Bezug auf den Probeversuch des Rechtsabbiegens bei Rot.

Zu den Punkten im Einzelnen:

Ad § 2 Z12a und § 104 Abs. 13

Diese Bestimmung ist grundsätzlich zu begrüßen. Die Möglichkeit, auf eine Längsmarkierung der Radfahrerüberfahrt zu verzichten und die Markierungen unter bestimmten Umständen beidseitig des Schutzweges anzubringen, stellt eine Verbesserung dar und wird insbesondere dann begrüßt, wenn aus Platzgründen die bisherige Markierung ein Problem darstellte. Es sollte aber jedenfalls im 2. Halbsatz des § 2 Abs. 1 Z. 12a die „Muss“-Bestimmung einer „Kann“-Bestimmung weichen (genauso wie auch im ersten Halbsatz). Dies deshalb, weil derzeit Blinden und Sehbehinderten mit einem Niveauunterschied von 3 cm zw. Gehsteig und Fahrbahn angezeigt wird, wo der Schutzweg beginnt, die Radfahrerüberfahrten werden aber – zur besseren Befahrbarkeit - niveaugleich über die Fahrbahn geführt. Blicke die Verpflichtung, bei Geh und Radwegen beide gemeinsam über die Straße zu führen (mittels Schutzwegmarkierung und links und rechts davon Blockmarkierung), müsste innerhalb der 5- Jahresfrist der Niveauunterschied ausgeglichen werden; im Gegenzug müssten taktile Systeme in bestehende Übergänge für FußgängerInnen und RadfahrerInnen eingebaut werden, um auch den Bedürfnissen der Sehbehinderten gerecht zu werden, was hohe Kosten verursachen würde. § 104 Abs. 13, 1. Satz hat zu entfallen, wenn dem Vorschlag, der Behörde freizustellen, ob und in welchen Fällen sie beide neuen Bodenmarkierungen nach § 2 Abs. 1 Z. 12a umsetzt, entsprochen wird.

Sollte die „Muss“-Bestimmung dennoch bleiben, so ist die Frist des § 104 Abs. 13 jedenfalls zu kurz. Nach Rücksprache mit ExpertInnen der Städte werden die Markierungen auf Hauptverkehrsverbindungen etwa alle 8 - 10 Jahre und auf Nebenrouten alle 15 Jahre erneuert.

Mehraufwände sind in finanzieller und personeller Hinsicht zu erwarten, wenn die derzeit im „§ 2 Abs. 1 Z. 12a 2. Halbsatz normierte Verpflichtung zur Markierung bleiben sollte (anstelle es der Behörde freizustellen) und weiters die Frist für die verpflichtende Erneuerung aller Bodenmarkierungen lt. § 104 Abs. 13 dieser Novelle mit 5 Jahren bestehen bleibt. Es geht hier um entsprechenden

Aufwand für Personal und Baumittel (Umbau der Straße, Herstellung Niveaugleichheit und Bau eines taktilen Systems im Gehsteig, Ummarkierung von Übergängen, die sonst erst später neu markiert würden).

Es wird daher (im Falle der Umsetzung der Verpflichtung der Behörde zur Markierung im Sinne des § 2 Abs. 1 Z. 12a) vorgeschlagen, diese Frist auf 15 Jahre auszuweiten.

Weiters sollte die Anwendungsmöglichkeit der gemeinsamen Überführung nicht auf Geh- und Radwege gemäß § 52 Z 17a lit. a beschränkt werden, sondern auch bei getrennt geführten Geh- und Radwegen gemäß § 52 Z 17a lit. b (z.B. bei nachfolgendem Seitenwechsel der Fuß-/Radwegführung, bei beengten Platzverhältnissen) und bei Geh- und Radwegen ohne Benützungspflicht gemäß § 53 Z 28a und 28b möglich sein.

Bei dieser Gelegenheit darf darauf hingewiesen werden, dass die Bestimmung des § 53 Z 29 „Ende einer Fahrradstraße, eines Radweges oder Geh- und Radweges ohne Benützungspflicht“ hinsichtlich der Anbringungsmöglichkeit auf der Rückseite wegen häufig auftretender Platzprobleme analog zu § 52 Z 22a „Ende eines Gebotes“ dringend ergänzt werden sollte!

Ad §8 Abs. 4a

Das Befahren von Schutzwegen mit Fahrzeugen im Sinne der Gehrichtung der FußgängerInnen generell zu verbieten wird nicht befürwortet bzw. als überschießend betrachtet, da, wie nachstehende Beispiele zeigen, die örtlichen Gegebenheiten oft ein Befahren des Schutzweges im Sinne der Gehrichtung erfordern (Geh- und Radweg/Grundstücksausfahrt mündet in eine Fahrbahn ein; links in die Fahrbahn einbiegende FahrzeuglenkerInnen befahren den Schutzweg im Sinne der Gehrichtung der FußgängerInnen).



Ad § 19 Abs. 6a:

Bei der 10. Novelle der StVO (1983) sind Sonderbestimmungen, die bis dahin nur für die Benützung von Radwegen gegolten haben, auch auf die Benützung von Radfahrstreifen ausgeweitet worden: die Radwegbenutzungspflicht (§ 68 Abs. 1) und die Sondervorrangregeln (§ 19 Abs. 6a). Die Neuformulierung des § 19 Abs. 6a beschränkt die Sondervorrangregeln wieder auf Radwege. Der Österreichische Städtebund begrüßt dies. Für die BenutzerInnen von Radfahrstreifen gelten somit wieder die allgemeinen Vorrangregeln.

Ad § 38 Abs. 5a und 5b:

Mit den gegenständlichen Bestimmungen soll es dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ermöglicht werden, Probeversuche im Hinblick auf Rechtsabbiegen bei Rotlicht vorzusehen.

Untersucht werden sollte die Auswirkung der Erlaubnis bei Rot in die Kreuzung einzubiegen auf das gesamte Rotlichtverhalten.

Nach den Erfahrungen auf lokaler Ebene nehmen Rotlichtüberfahrten generell zu – zulasten der schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen.

Im Hinblick auf die in § 38 Abs. 5a Z 1 festgelegte Anhalteverpflichtung erscheint eine Konkretisierung angebracht, dass dort angehalten werden soll, wo

der von links kommende Verkehr gut einsehbar ist. Die Haltelinien bei Verkehrslichtanlagen (VLSA) sind nicht automatisch ident mit den Sichtlinien. Das Anhalten an der Haltelinie bei VLSA-geregelten Kreuzungen verschafft daher nicht immer eine gute Einsicht in die Kreuzung. Grundsätzlich sollte vor dem Schutzweg, der auf dem gegenständlichen Kreuzungsast gelegen ist, angehalten werden und sodann sollte zur besseren Einsicht in die Kreuzung wieder angehalten werden. Dies sollte im Gesetzestext eindeutig geregelt werden.

Generell wird durch die Öffnung des Rechtsabbiegens bei Rot eine Schlechterstellung der FußgängerInnen ausgelöst werden, die durch in die Kreuzung ein-fahrende Pkws, schlechter sichtbar sein werden und ihrerseits Einschränkungen bei der Einsehbarkeit in Kreuzungen hinnehmen müssen. Daraus ergeben sich unnötige Gefährdungssituationen.

Rechtsabbiegen bei Rot macht den Straßenverkehr komplizierter. Straßenbe-nützer müssen Entscheidungen oft innerhalb von Sekundenbruchteilen treffen.

Es stellt sich die Frage, ob das grundsätzlich richtige Ziel, unnötige Wartezeiten an Kreuzungen zu verringern, nicht durch andere Lösungen wie insbesondere Kreisverkehre besser erreicht werden könnte.

Beim Verkehrszeichen gem. § 54 Abs. 5 StVO sollte noch durch ein Symbol (LKW und Bus durchgestrichen) zu erkennen geben werden, dass Rechtsabbie-gen bei Rot für LKW und Busse nicht zulässig ist. Dies würde die Rechtslage klären.

Die gegenständliche Maßnahme erscheint aus den skizzierten Überlegungen nicht unproblematisch. Aus unserer Sicht dürfen Sicherheitsüberlegungen kei-nesfalls zurückgestellt werden – schon gar nicht aus Überlegungen des „Zeitge-winns“, welche ohnehin fraglich sind, weil es durch die vorgeschlagene Maß-nahme zur einer weiteren Attraktivierung des motorisierten Individualver-kehrs(MIV) kommt, was systemisch betrachtet, gesteigerte MIV- Nachfrage und somit vermehrten Stau mit sich bringt.

Der Österreichische Städtebund ersucht, alle derartigen Fragestellungen im Rahmen des Pilotversuchs zu untersuchen.

Ad § 65

Das Herabsetzen des Alterslimits zum Ablegen der Fahrradprüfung wird unterstützt. Allerdings wird darauf hingewiesen, dass mit der im Entwurf enthaltenen Formulierung ältere Kinder einer höheren Schulstufe dann nicht mehr die Fahrradprüfung noch ablegen können. Da dies vermutlich nicht beabsichtigt ist, sollte der Text dahingehend angepasst werden.

Ad § 68 Abs. 1:

Der Städtebund tritt schon seit Jahren für die generelle Aufhebung der Benützungspflicht im Ortsgebiet und eine Einschränkung der Benützungspflicht auf Radwege ein.

Die vorliegende Ausweitung der Wahlmöglichkeit zwischen Fahrbahn und Radweg auf weitere Gruppen von RadfahrerInnen (Aufhebung der Benützungspflicht für lange Räder, sowie Möglichkeit der Nutzung von Radverkehrsanlagen mit Anhängern bis zu 100cm Breite) wird grundsätzlich begrüßt. Eine Anpassung der Regelbreiten in den RVS-Richtlinien wird in weiterer Folge angeraten.

Wir weisen weiters darauf hin, dass mit der vorliegenden Novelle die unsachgerechte Gleichbehandlung von Radwegen und Radfahrstreifen bei der Radwegbenützungspflicht, die gleichzeitig ein Benützungsverbot für bestimmte Fahrräder ist, weiterhin bestehen bleibt.

So wäre es unserem Erachten nach nicht notwendig, die Benützungspflicht auf Radfahrstreifen (inkl. Mehrzweckstreifen als deren Sonderform) aufrecht zu halten. Die Benützung von Radfahrstreifen wird bereits durch das Rechtsfahrgebot (§ 7 Abs. 1) sowie durch die Bestimmungen über den Fahrstreifenwechsel (§ 11) und über das Einordnen vor Kreuzungen (§ 12) ausreichend und vor allem sinnvoll geregelt. Die Benützungspflicht sollte - sofern sie im Optimalfall nicht ohnehin im Ortsgebiet generell abgeschafft wird – jedenfalls auf Radwege bzw. Geh- und Radwege beschränkt werden.

Weiters könnten RadfahrerInnen im Falle einer Beschränkung der Benützungspflicht auf Radwege bzw. Geh- und Radwege mit überbreiten mehrspurigen Fahrrädern oder mit überbreiten Anhängern wieder auf der Fahrbahn den Radfahrstreifen benützen und müssen nicht mehr - wie bisher - daneben fahren.

Ad § 88 Abs. 2

Mit der Herabsetzung der Altersgrenze für Kinder, die fahrzeugähnliche Geräte (wie insbesondere Miniroller) benützen, wird ein bisher verbotenes aber übliches und unschädliches Verhalten endlich legalisiert. Die Bestimmung sollte jedoch unbedingt so formuliert werden, dass FußgängerInnen (sowohl Kinder als auch Erwachsene) diese Bewegungsmittel auch überall verwenden dürfen, wo sie als FußgängerInnen Fahrbahnen überqueren oder benützen dürfen. Die Regelung für RollschuhfahrerInnen (§ 88a) könnte hier durchaus als Vorbild dienen. Kontraintuitive und lebensfremde Verbote unterminieren das Vertrauen in die Sinnhaftigkeit von Gesetzen und die Regeltreue der Bevölkerung.

Über die gegenständliche Novelle hinausgehende Anregungen:**Ad § 68 Abs. 3a:**

Die schematische Begrenzung der Annäherungsgeschwindigkeit an eine unregelmäßige Radfahrerüberfahrt entstammt dem Umstand, dass die Radfahrerüberfahrt legisativ dem Schutzweg für Fußgänger nachgebildet worden ist. Eine solche schematische Geschwindigkeitsbegrenzung - unabhängig von der örtlichen Situation - ist jedoch keine sachgerechte Lösung für den Fahrzeugverkehr und deshalb auch international ein Unikum.

Die Regelung ist mehrfach problematisch.

1. Selbst an Kreuzungen, an denen der Radfahrer sieht, dass er weit und breit der einzige Straßenbenützer ist, wird er derzeit gezwungen, auf 10 km/h herunter zu bremsen. Bei einer ursprünglichen Fahrgeschwindigkeit von 20 km/h muss er dazu $\frac{3}{4}$, bei 30 km/h sogar $\frac{8}{9}$ seiner kinetischen Energie vernichten.
2. Auch entspricht das Herabsetzen der Geschwindigkeit bei sämtlichen unregelmäßigen Kreuzungen - inklusive jener auf denen RadfahrerInnen Vorrang haben - nicht der Lebensrealität: man stelle sich vor, jeder Pkw müsste auf einer Kreuzung, selbst wenn er bevorrangt ist, abbremsen.
3. Radfahrer können zudem nicht überprüfen, wie schnell sie unterwegs sind (es besteht keine Tachopflicht).
4. Bei einer Gerichtsverhandlung nach einem Unfall wird Radfahrenden deshalb meist eine Teilschuld zugesprochen.

Für die verkehrssichere Organisation unregelter Kreuzungen von Radwegen mit Straßen gibt es wesentlich bessere Instrumente, mit denen auch die konkreten örtlichen Verhältnisse klar und eindeutig berücksichtigt werden können:

- „Vorrang geben“ (§ 52 lit. 23) für die Fahrzeuge, die vom Radweg kommen oder
- „Vorrang geben“ (§ 52 lit. 23) für die Fahrzeuge, die von der Straße kommen

Bei sehr schwer einsehbaren Kreuzungen:

- „Halt“ (§ 52 lit. 24) für die Fahrzeuge, die vom Radweg kommen oder
- „Halt“ (§ 52 lit. 24) für die Fahrzeuge, die von der Straße kommen

Der Städtebund empfiehlt daher, § 68 Abs. 3a dahingehend zu novellieren:

(3a) Radfahrer dürfen **sich** Radfahrerüberfahrten, wo der Verkehr nicht durch Arm- oder Lichtzeichen geregelt wird, **nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 10 km/h nähern und diese** nicht unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug und für dessen Lenker überraschend befahren.

Damit wäre auch ein weiterer Beitrag dahingehend geleistet, das Radfahren zu attraktiveren und sich den Ziel anzunähern, den Radverkehrsanteil in Österreich im Sinne der Klima- und Energiestrategie bis 2025 zu verdoppeln.

Wir ersuchen um Einarbeitung der vorgeschlagenen Änderungen und verbleiben

Mit freundlichen Grüßen



OSR Mag. Dr. Thomas Weninger, MLS
Generalsekretär