

An das

Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

per E-Mail: begutachtung@parlament.gv.at

Wien, am 17. September 2018

Betrifft: GZ BMVIT-161.005/0001-IV/ST2/2018

Entwurf zur 30. Novelle der Straßenverkehrsordnung; Begutachtung

Sehr geehrte Damen und Herren,
ich bedanke mich für die Möglichkeit zum Entwurf der 30. Novelle der Straßenverkehrsordnung
Stellung nehmen zu können.

Zu Z 1 (§ 1 Abs. 1 Z 7):

Es ist in der Praxis aktuell bereits schwierig einen Radfahr- von einem Mehrzweckstreifen zu unterscheiden, da Radfahrstreifen oftmals nicht durch eine Sperrlinie von der allgemeinen Fahrbahn abgetrennt werden, um das legale Erreichen von Parkplätzen zu ermöglichen. Eine Fallunterscheidung im vorgeschriebenen Verhalten von Radfahrenden am Ende eines Radfahrstreifens zu jenem am Ende eines Mehrzweckstreifens scheint daher problematisch. In alltäglichen Verkehrsabläufen und besonders beim Wechsel zwischen den genannten Anlagearten ist ein korrektes Verhalten am Ende der jeweiligen Anlage nicht erwartbar.

Wie die Erfahrung mit dem wachsenden Radverkehrs zeigt sind Mehrzweckstreifen ohnehin kein geeignetes Mittel eines breiten Masse von Radfahrenden den notwendigen Schutz zukommen zu lassen, da Radfahrende beim parallelen Verlauf von Parkstreifen Abstand zu geparkten Fahrzeugen einhalten müssen, um sich nicht der Gefahr des unachtsamen Öffnens einer Fahrzeugtür auszusetzen. Andererseits sind überholende Fahrzeuge einen „der Verkehrssicherheit und der Fahrgeschwindigkeit entsprechender seitlicher Abstand vom Fahrzeug, das überholt wird, einzuhalten.“ Unter den gegebenen Voraussetzungen und den Mindestbreiten, nach denen Mehrzweckstreifen in der Praxis oftmals ausgeführt werden, ist diese Anlageart nicht geeignet und sollte daher bei Umsetzung der geplanten Änderung als Anlageart aus der StVO gestrichen werden. Stattdessen ist die Empfehlung auszusprechen Mischverkehr bei einer Maximalgeschwindigkeit von 30km/h einzurichten.

Zu Z 2 (§ 2 Abs. 1 Z 12a):

Grundsätzlich ist die neue Regelung positiv zu sehen, da es nicht sinnvoll erscheint einen gemischten Geh- und Radweg an Kreuzungen zu trennen.

Zu Z 3 (§ 8 Abs. 4a)

Ein explizites Verbot zum Befahren von Schutzwegen in Gehrichtung der Fußgänger mit Fahrrädern ist problematisch zu sehen, da es österreichweit bereits viele Kreuzungen gibt, an denen über die gesamte Breite einer Geh- und Radweges ein Schutzweg markiert ist und daher eine Befahren dieses in Gehrichtung der Fußgänger dem intuitiven Verlauf der Radfahranlage entspricht. Bis zur Neuanbringung der vorgeschlagenen neuen Markierung, entsprechend Übergangsbestimmungen bis

zu 5 Jahre ab Inkrafttreten, gäbe es hier rechtlich neue Schiebestrecken für den Radverkehr, was als nicht praxisgerecht bewertet wird.

Zu Z 4 (§ 11 Abs. 5):

Eine Klarstellung ist hier positiv zu sehen. Es muss für jedoch für alle Verkehrsteilnehmer leicht erkennbar sein, wann diese Regelung zutrifft. Siehe Stellungnahme zu Z 1 (§ 1 Abs. 1 Z 7).

Zu Z 6 (§ 19 Abs. 6a)

Die vorgeschlagene Änderung ist ebenfalls positiv zu beurteilen, jedoch sollte der Absatz als ganzes gestrichen werden, da Radfahrende, die einen Radweg oder Geh- und Radweg verlassen sinngemäß ebenso zum fließenden Verkehr zählen und daher als solcher zu behandeln sind.

Zu Z 7 (§ 38 Abs. 5a und 5b):

Es ist positiv zu sehen, dass es mit der Novelle im Zuge wissenschaftlicher Untersuchungen die Möglichkeit einer geänderten Bedeutung der Lichtzeichen geben soll. Laut vorliegendem Entwurf sollen nur „Lenker von Lastkraftfahrzeugen oder Bussen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von jeweils mehr als 7,5 t“ von der Möglichkeit des rechts Abbiegens trotz rotem Licht ausgenommen werden. Dies ist insofern kritisch zu sehen da bereits Lastkraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 7,5t eine ähnliche Sitzhöhe wie größere Lastkraftfahrzeuge aufweisen und nicht über den notwendigen, leicht möglichen Rundumblick verfügen, um die geforderte Behinderung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer auszuschließen. Ebenso sind viele Kraftfahrzeuge bis 3,5t bauartbedingt nicht dazu geeignet, einen leichten Rundumblick zu gewährleisten. Auch für Moped- und Motorradfahrende vorgeschriebene Sturzhelme beschränken das notwendige Sichtumfeld. Daher sind nur Radfahrende durch ihr freies Sichtfeld in der Situation die Verkehrslage derart zu beurteilen, ein Behinderung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer auszuschließen. Auch im Sinne der Förderung der Radverkehrs sollte der Versuch vorerst auf Radfahrende beschränkt werden, da hier am wenigsten Probleme zu erwarten sind.

Zu Abs. 10 (§68 Abs 1):

Es ist positiv zu beurteilen, dass für weitere Fahrräder die Möglichkeit geschaffen wurde statt eine Radverkehrsanlage die allgemeine Fahrbahn zu benutzen. Die zwei neuen Regelungen verkomplizieren die bestehende Regelung aber weiter. Bereits aktuell sind diese vielen, besonders nicht unmittelbar betroffenen, Personen nicht bekannt und verständlich. Dies führt im täglichen Miteinander des Straßenverkehrs bereits jetzt zu Missverständnissen, die durch die vorgeschlagene Änderung weiter gefördert werden. Mit dem Ziel einer einfachen, klaren und für alle verständlichen Regelung sollte die Benutzungspflicht generell abgeschafft werden, um Radfahrenden die Wahlfreiheit über den ihrer jeweiligen Situation entsprechenden besten und sichersten Weg zu geben.