

An das  
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und  
Technologie  
IV/ST2 (Rechtsbereich Straßenverkehr)  
Postfach 201  
1000 Wien  
per E-Mail: [st2@bmvit.gv.at](mailto:st2@bmvit.gv.at); [begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at](mailto:begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at)  
GZ: BMVIT-161.005/0001-IV/ST2/2018

Wien, 17. September 2018

**Betrifft: Entwurf der 30. StVO-Novelle; Stellungnahme FSV**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die FSV (Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr) bedankt sich, für die Übermittlung des Begutachtungsentwurfs zur 30. StVO-Novelle und nimmt dazu fristgerecht wie folgt Stellung:

**Die FSV bildet eine Plattform für Fachleute die sich mit Planung, Bau, Erhaltung, Betrieb und Nutzung von Verkehrsanlagen befassen. Die Gremien der FSV bilden das Netzwerk von weit mehr als 1.400 Personen, die den Stand der Technik in Form von Richtlinien für das Straßenwesen festschreiben.**

Die Stellungnahme der FSV wurde von den fachlich dazu eingerichteten Arbeitsgruppen mit ihren Arbeitsausschüssen erstellt.

**Zusammengefasst möchten wir festhalten, dass der gemeinsame Tenor aller befasster Arbeitsgruppen und Ausschüsse zu folgender Auffassung gelangte:**

- Die vorgesehenen Änderungen bezüglich des Radverkehrs werden grundsätzlich begrüßt, wengleich es im Detail einige Verbesserungsvorschläge gibt.
- Das vorgesehene Einführen von Rechtsabbiegen bei Rot wird sehr kritisch gesehen und ist, zwar mit unterschiedlichen Argumentationen, grundsätzlich abzulehnen.

Nachfolgend legen wir die **Detailstellungen** unserer Ausschüsse bei:

Ass.Prof. DI Dr. Wolfgang J. BERGER	FSV-AG Planung und Verkehrssicherheit (Leiter) FSV-AA Linienführung und Querschnittsgestaltung (Leiter) FSV-AA Strategische Verkehrssicherheit (Mitglied)
Prof. Dr. Ralf RISSER	FSV-AA Strategische Verkehrssicherheit (Leiter)
Mag. Dr. Bettina SCHÜTZHOFER	FSV-AA Strategische Verkehrssicherheit (Mitglied) Verkehrszeichenbeirat (Mitglied)
Em.O.Univ.Prof. DI Dr. Gerd SAMMER	FSV-AG Grundlagen des Verkehrswesens (stv. Leiter)
DI Dr. Sepp SNIZEK	FSV-AA Verkehrspolitik (Leiter)

- Ad Radverkehr: Gegen die Änderungen bezüglich des Radverkehrs ist seitens der FSV nichts einzuwenden. Vielmehr ist vor allem die Änderung der Markierungsart einer Radfahrerüberfahrt gem. § 2 Abs. 1 Z 12a (wie sie bereits derzeit vielfach praktiziert wird) in Verbindung mit der Klarstellung der Fahrordnung gem. § 8 Abs. 4a ausdrücklich zu begrüßen.
- Ad "Rechtsabbiegen bei Rot": Dieses ist in Deutschland, dort gekennzeichnet durch eine Zusatztafel mit grünem Pfeil auf schwarzem Hintergrund, seit den früher 90er-Jahren in der Straßenverkehrsordnung vorgesehen, darf aber nur unter Beachtung zahlreicher Ausschlusskriterien zum Einsatz kommen.

Zu den Auswirkungen von "Rechtsabbiegen bei Rot" wurde im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer (UDV), Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, vor kurzem die umfassende, deutschlandweit durchgeführte Studie Maier et. al (2015): *Sicherheit von Grünpfeilen* veröffentlicht. Aus dieser Studie geht klar hervor,

*"... dass durch die Grünpfeil-Regelung insbesondere nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer gefährdet werden. Dazu kommen Behinderungen durch Fahrzeuge, die bei der Grünpfeilnutzung die Rad- und Fußwege blockieren."*

*"... dass die Regelung von den meisten Verkehrsteilnehmern falsch angewendet wird: Das wichtige Anhalten vor dem Abbiegen wird eher nur ausnahmsweise praktiziert, eine Blockade der Fußgänger-/Radverkehrswege ist häufig zu beobachten. Ein genereller Vorteil für den Verkehrsablauf des motorisierten Verkehrs konnte nicht abgeleitet werden."*

*"Die Grünpfeil-Regelung ... wird offensichtlich auch hinsichtlich des behördlichen Umgangs/Anordnung nicht einfach und korrekt verwendet. Insbesondere die Grenzwerte für die Überprüfung des Unfallgeschehens ... sind nicht praktikabel ... womit eine Abgrenzung für die zuständige Verkehrsbehörde nicht realisierbar ist."*

Dementsprechend lautet die wesentliche Empfehlung der Studie

*"Gerade im Hinblick auf die wachsende Bedeutung des Radverkehrs in den Städten sollten diese Verkehrsmittelarten [Fuß- und Radverkehr] nicht [durch die Grünpfeil-Regelung] zusätzlich gefährdet werden."*

Aufgrund der umfangreichen und wissenschaftlich bestens aufbereiteten Erfahrungen in Deutschland besteht unseres Erachtens:

- Keine Veranlassung, "Rechtsabbiegen bei Rot" in Österreich einzuführen. Warum sollten sich bei einer "Aufweichung" der eindeutigen und einfach zu begreifenden Regelungen an Lichtsignalanlagen durch die Grünpfeil-Regelung österreichische AutofahrerInnen so grundlegend anders – besser – verhalten als deutsche? Und warum sollten sich – bei aller Wertschätzung – österreichische Verkehrsbehörden bei der Abwägung, wo die Grünpfeil-Regelung angewendet werden kann und wo nicht, so viel leichter tun als die deutschen?

- Ganz im Gegenteil ist offenbar zu erwarten, dass das Gefährdungs- und Behinderungspotenzial des Fuß- und Radverkehrs durch "Rechtsabbiegen bei Rot" erhöht wird, ohne einen nennenswerten Vorteil für den Kfz-Verkehr zu generieren (abgesehen von u.U. punktuellen Kapazitätserhöhungen einzelner Zufahrten).

Für 2019 ist ein Pilotversuch der Grünpfeil-Regelung an ausgewählten Lichtsignalanlagen in Linz vorgesehen. Es ist nicht nachvollziehbar, warum dies – medial gut vorbereitet – nicht gem. § 35 Abs. 5 *zum Zwecke der Erprobung im Rahmen der Durchführung wissenschaftlicher Untersuchungen ... durch Verordnung für eine bestimmte Zeit* erfolgt, sondern ungeprüft bereits vorab eine Änderung der StVO nach sich ziehen soll.

Die für die 30. Novelle vorgesehenen **Änderungen für das Ermöglichen des "Rechtsabbiegens bei Rot" sollen daher** zum derzeitigen Zeitpunkt **nicht in die StVO aufgenommen werden.**

Im Entwurf der 30. StVO-Novelle sollte in Z 2 (§ 2 Abs. 1 Z 12a) „Geh- und Radweg“ durch „Geh- und Radweg“ ersetzt werden.

1. Der im Vorblatt zur 30. StVO-Novelle unter der Überschrift „Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag“ angeführte Satz „Aus der gegenständlichen Maßnahme ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen auf den Bund, die Länder, die Gemeinden oder auf die Sozialversicherungsträger“ kann nicht nachvollzogen werden, da für Verkehrssicherheits-Gutachten, Produktion und Anbringen im Zusammenhang mit der Zusatztafel „Grüner Pfeil“ lt. Z 7 (§ 54 Abs. 5 lit. n) sowie für (in spätestens 5 Jahren) zu ändernde Bodenmarkierungen lt. Z 13 (§ 104 Abs. 13) jedenfalls (ohne diese Novelle nicht erforderliche) Kosten für die genannten Organisationen anfallen werden.

2. Lt. der Textgegenüberstellung und den Erläuterungen zur 30. StVO-Novelle unter den Überschriften „Besonderer Teil“ und „Zu Z 1, 4 und 6 (...)“ ist das Ende eines Radfahrstreifens in Zukunft nicht mehr gesondert durch die Markierung „Ende“ zu kennzeichnen.  
Der einander bedingende Zusammenhang mit den weiteren angeführten Änderungen sowie die Vorteile des Entfalls können nicht nachvollzogen werden. Vielmehr kann aus eigener Rad fahrender Erfahrung berichtet werden, dass die Markierung „Ende“ als nutzbringender, aufmerksamkeitssteigernder Hinweis wahrgenommen wird, dass der „Schutz“ der Radfahranlage endet und keine folgende Radfahranlage zur Verfügung steht. Insbesondere vor unübersichtlichen Kreuzungen ist die Markierung ein brauchbarer Hinweis, ob die markierte Radfahranlage nach der Kreuzung fortgeführt wird oder nicht.

3. Lt. den Erläuterungen zur 30. StVO-Novelle unter den Überschriften „Besonderer Teil“ und „Zu Z 10 (...)“ soll mit der Erhöhung der Maximalbreite von 80 auf 100 cm vor allem die Radwegbenutzungspflicht für Lastenfahräder gelockert werden.  
Diese Begründung besagt jedoch das Gegenteil der beabsichtigten Änderung, nach der die schon bisherige Benützungserlaubnis mit Radanhängern um 20 cm ausgeweitet wird.

### 1.1 Kein Befahren von Schutzwegen

Die FSV begrüßt die neue Regelung und Klarstellung, dass ein Befahren von Schutzwegen in Gehrichtung der Fußgänger verboten ist. Dies dient jedenfalls einem höheren Schutz der Fußgänger und ist geeignet, Unfälle und Gefahrensituationen zu reduzieren. Zudem wird auch mit der geplanten Änderung eine zuletzt umstrittene Frage gelöst, die zu mehr Rechtssicherheit für die Verkehrsteilnehmer führt.

### 1.2 Neue Vorrangregel des § 19 Abs 6a StVO

Die neue Regelung lautet wie folgt:

*„Radfahrer, die einen nicht durch eine Radfahrerüberfahrt fortgesetzten (§ 56a) Radweg oder Geh- oder Radweg verlassen, haben den anderen Fahrzeugen im fließenden Verkehr den Vorrang zu geben.“*

Durch diesen neuen Absatz soll nun der alten Bestimmung, dass Radfahrer, die eine Radfahranlage verlassen, immer anderen Fahrzeugen im fließenden Verkehr den Vorrang zu geben haben, derogiert werden. Dazu erlauben wir uns Folgendes festzuhalten:

Die gegenständliche Regelung könnte auch derart ausgelegt werden, dass der Radfahrer beim Verlassen an jeder Stelle des Radweges oder Geh- oder Radweges, der nicht durch eine Radfahrerüberfahrt fortgesetzt ist, dem fließenden Verkehr den Vorrang zu geben hat; oder im Sinne des Umkehrschlusses, dass dieser – abgesehen von dem neu geregelten Fall – ansonsten immer Vorrang hat. Diese Auslegung würde jedoch dem Sinn und Zweck der Novelle widersprechen.

Um diese missverständlichen Auslegungen zu vermeiden, schlagen wir vor, in der neuen Bestimmung konkret die Stelle, an welcher der Radweg oder Geh- oder Radweg verlassen wird, festzulegen. Die neue Bestimmung könnte somit folgendermaßen lauten: *„Radfahrer, die einen nicht durch eine Radfahrerüberfahrt fortgesetzten (§56a) Radweg oder Geh- oder Radweg **an einer Stelle, wo dieser auf eine Fahrbahn trifft**, verlassen, haben den anderen Fahrzeugen im fließenden Verkehr den Vorrang zu geben.“*

### 1.3 Abbiegen bei Rot

Wir schlagen vor, dass im neuen § 38 Abs 5a Z 2 StVO der **gesamte Verkehr** und nicht nur der Fußgänger- und Fahrzeugverkehr der freigegebenen Richtung nicht gefährdet und behindert werden darf. Zudem sollte auch auf die Bedürfnisse der hör- und sehbeeinträchtigten Personen Rücksicht genommen werden, die von dem Abbiegen bei Rot besonders betroffen sind. Dies deswegen, weil es vor allem für blinde Menschen von großer Bedeutung ist, sich bei Überqueren der Straße auf akustische Ampelsignale verlassen zu können. Auch birgt das Rot-Abbiegen erfahrungsgemäß ein größeres Gefahrenpotential für diese Personengruppe, die sich im Wesentlichen auf ihr Gehör verlässt; zumal Hybrid- oder Elektrofahrzeuge kaum mehr hörbar sind. Im Gegensatz dazu muss bei hörbeeinträchtigten Personen die Problematik des Abbiegens bei Rot von umgekehrter Seite betrachtet werden. Diese erleben ihre Umwelt in erster Linie durch Sehen um dadurch den fehlenden Hörsinn zu kompensieren. Probleme könnten somit aufgrund der fehlenden Wahrnehmung akustischer Signale auftreten, weil kurzfristig und unerwartet im Blickfeld erscheinende Fahrzeuge eine Gefahr für hörbeeinträchtigte Menschen darstellen.

All dies sollte im Rahmen der gesetzlichen Implementierung des Abbiegens bei Rot berücksichtigt werden.

## 1.4 Verhalten der Radfahrer iSd § 68 StVO

### 1.4.1 Wahlfreiheit und Benützungspflicht

Mit der neuen Regelung im § 68 Abs 1 erster Satz StVO wollte der Gesetzgeber laut den Erläuternden Bemerkungen den Lenkern von Fahrrädern mit einem Nabenabstand von mehr als 1,7 m ein Wahlrecht geben, ob sie die Radfahranlage oder die angrenzende Fahrbahn benutzen. Mit der Änderung des ersten Satzes des § 68 Abs 1 StVO kommt dies jedoch nicht zum Vorschein, weil dort nur die Pflicht der Benutzung der Radfahranlage für einspurige Fahrräder ohne Anhänger mit einem Abstand der Naben des Vorderrades und des Hinterrades von nicht mehr als 1,7 m geregelt werden sollte:

*„Auf Straßen mit einer Radfahranlage ist mit einspurigen Fahrrädern ohne Anhänger die Radfahranlage zu benutzen, **wenn der Abstand der Naben des Vorderrades und des Hinterrades nicht mehr als 1,7 m beträgt** und das Befahren der Radfahranlage in der vom Radfahrer beabsichtigten Fahrtrichtung gemäß § 8a erlaubt ist.“*

Vielmehr hätte der Gesetzgeber (zusätzlich) im zweiten Satz des § 68 Abs 1 StVO bestimmen müssen, dass mit Fahrrädern, deren Abstand der Naben des Vorderrades und des Hinterrades mehr als 1,7 m beträgt, die Radfahranlage benutzt werden darf. Dies ist jedoch – wie nachstehend im neuen Gesetzestext dargestellt – nicht geschehen:

*„ (...) Mit Fahrrädern mit einem Anhänger, der nicht breiter als 100 cm ist, mit mehrspurigen Fahrrädern, die nicht breiter als 100 cm sind, sowie bei Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern darf die Radfahranlage benutzt werden; (...)“*

Überdies gibt (offenbar irrtümlich) die neue Bestimmung den Lenkern von Fahrrädern mit einem Anhänger zur Personenbeförderung kein Wahlrecht mehr hinsichtlich der Benutzung der Fahrbahn oder der Radfahranlage. Diese dürften in Zukunft somit nur mehr die Fahrbahn benutzen. Zur besseren Veranschaulichung wird nachstehend die derzeitige Rechtslage mit den Bestimmungen der Novelle verglichen. Änderungen wurden mit der Farbe rot gekennzeichnet.

Alte Bestimmung	Neue Bestimmung
Einspurige Fahrräder ohne Anhänger: <i>Pflicht zur Benutzung der Radfahranlage</i>	Einspurige Fahrräder ohne Anhänger mit Abstand der <i>Naben des Vorderrades und des Hinterrades nicht mehr als 1,7 m</i> : <i>Pflicht zur Benutzung der Radfahranlage</i>
Einspurige Fahrräder ohne Anhänger: <i>Pflicht zur Benutzung der Radfahranlage</i>	Einspurige Fahrräder ohne Anhänger mit Abstand der Naben des Vorderrades und des Hinterrades von mehr als 1,7 m: <i>Pflicht zur Benutzung der Fahrbahn</i>
Fahrräder mit einem Anhänger, der nicht breiter als 80 cm ist: <i>Wahlrecht zwischen Fahrradanlage und Fahrbahn</i>	Fahrräder mit einem Anhänger, der nicht breiter als <i>100 cm</i> ist: <i>Wahlrecht zwischen Fahrradanlage und Fahrbahn</i>
Fahrräder mit einem Anhänger zur Personenbeförderung: <i>Wahlrecht zwischen Fahrradanlage und Fahrbahn</i>	Fahrräder mit einem Anhänger zur Personenbeförderung: <i>Pflicht zur Benutzung der Fahrbahn</i>
Mehrspurige Fahrräder, die nicht breiter als 80 cm sind: <i>Wahlrecht zwischen Fahrradanlage und Fahrbahn</i>	Mehrspurige Fahrräder, die nicht breiter als <i>100 cm</i> sind: <i>Wahlrecht zwischen Fahrradanlage und Fahrbahn</i>
Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern: <i>Wahlrecht zwischen Fahrradanlage und Fahrbahn</i>	Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern: <i>Wahlrecht zwischen Fahrradanlage und Fahrbahn</i>

Vor diesem Hintergrund schlagen wir daher folgende Version des § 68 Abs 1 zweiter Satz StVO vor:

„Mit *Fahrrädern mit einem Anhänger, der nicht breiter als 100 cm oder ausschließlich zur Personenbeförderung bestimmt ist, mit mehrspurigen Fahrrädern, die nicht breiter als 100 cm sind, mit Fahrrädern, deren Abstand der Naben des Vorderrades und des Hinterrades mehr als 1,7 m beträgt sowie bei Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern darf die Radfahranlage benützt werden.*“

#### 1.4.2 Radfahren auf Gehsteigen/wegen für hörbeeinträchtigte Kinder

Abgesehen von dem oben Ausgeführten wird überdies eine weitere Änderung des § 68 Abs 1 StVO im Hinblick auf gesundheitlich beeinträchtigte Kinder vorgeschlagen. Dazu nachstehend:

In Österreich sind laut Angaben des BMFJ über 95.000 Kinder und Jugendliche unter 20 Jahren dauerhaft beeinträchtigt (5,4 % der unter 20-Jährigen), wobei die häufigsten Beeinträchtigungen neben der Beweglichkeit und chronischen Erkrankungen das Sehen oder die Wahrnehmung (darunter auch akustische Wahrnehmung) betreffen.

Hörbeeinträchtigte Kinder erleben ihre Umwelt in erster Linie durch Sehen, sie sind im Alltag stets gefordert, den visuellen Sinn verstärkt zu trainieren um dadurch den fehlenden Hörsinn zu kompensieren. Probleme treten auf, weil die fehlende Wahrnehmung akustischer Signale, insbesondere



auch herannahender Fahrzeuge, die sehr kurzfristig ins Blickfeld geraten (z.B. Fahrzeuge, die sich von hinten od. seitlich nähern) eine Gefahr darstellt. Dies bedeutet insbesondere für hörbeeinträchtigte Kinder, die im Straßenverkehr mit dem Fahrrad unterwegs sind, ein großes Risiko.

Die FSV hält daher eine Gesetzesänderung für sinnvoll, die es hörbeeinträchtigten Kindern, die ihre Hörbeeinträchtigung nachweisen können (Behindertenpass mit Vermerk „Gehörlosigkeit“, „Schwere Hörbeeinträchtigung“), und einer Begleitperson ermöglichen soll, als Radfahrer am Straßenverkehr in erleichterter und sicherer Form teilzunehmen, indem ihnen erlaubt wird, Gehsteige/Gehwege zu benutzen:

§ 68 (1) StVO Verhalten der Radfahrer – geltende Fassung	§ 68 (1) StVO Verhalten der Radfahrer – vorgeschlagene Fassung
Auf Gehsteigen und Gehwegen ist das Radfahren in der Längsrichtung verboten.	<i>Auf Gehsteigen und Gehwegen ist das Radfahren in der Längsrichtung verboten. Ausgenommen sind Rad fahrende Kinder unter 12 Jahren, die Inhaber eines Behindertenpasses nach dem Bundesbehindertengesetz, BGBl. Nr. 283/1990 mit der Zusatzeintragung „schwer hörbehindert“ oder „gehörlos“ sind, sowie eine Begleitperson. Fußgänger dürfen weder gefährdet noch behindert werden.</i>
Auf Geh- und Radwegen haben sich Radfahrer so zu verhalten, dass Fußgänger nicht gefährdet werden.	Auf Geh- und Radwegen haben sich Radfahrer so zu verhalten, dass Fußgänger nicht gefährdet werden.

## 1.5 Anpassungen an Mobilitätsbedürfnisse

### 1.5.1 Anpassung an Mobilitätsbedürfnisse der Kinder

Die FSV begrüßt die neue Regelung, dass das Befahren von Gehwegen mit fahrzeugähnlichen Kinderspielzeugen nun in Schrittgeschwindigkeit gestattet werden soll. Diese Neuerung entspricht jedenfalls der Mobilitätsförderung von Kindern und passt sich an deren Bedürfnisse in der Praxis an. Auch steht die FSV der geplanten Regelung, dass die Beaufsichtigungspflicht bei Kindern über acht Jahren bei der Benützung dieser – durch Muskelkraft betriebener – fahrzeugähnlicher Kinderspielzeuge wegfallen soll, sehr positiv gegenüber.

Laut Studien hat sich herausgestellt, dass Kinder ab acht Jahren in der Lage sind, insbesondere mit einem Scooter am Gehsteig zu fahren. Ab diesem Alter entwickeln diese bereits ein Gefahrenbewusstsein; es wird der sicherste und nicht der kürzeste Weg gewählt. Das Fahren auf dem Gehsteig hilft auch Fähigkeiten für ein späteres Radfahren, insbesondere im Hinblick auf den Verkehrssinn, zu entwickeln. Überdies bildet der Gehsteig einen Schonraum mit wesentlich niedrigeren Geschwindigkeiten als auf der Straße. Zu guter Letzt kommt es durch die geplante Änderung zu einer Förderung des Gesundheitsverhaltens der Kinder und auch einer Entlastung der Eltern, weil die Kinder bereits ab acht Jahren ihren Schulweg eigenständig bestreiten können.

Die FSV begrüßt somit diese Neuregelungen.

### 1.5.2 Elektrische Trendsportgeräte



Zusätzlich weist die FSV darauf hin, dass in den letzten Jahren zahlreiche neue Fortbewegungsmittel und damit auch neue Mobilitätstrends entstanden sind. Trendsportgeräte wie bspw E-Micro-Scooter, Elektro-Scooter und E-Bikeboard werden auf der einen Seite vor allem in der Freizeit, auf der anderen Seite hingegen zum Einkaufen, am Arbeitsweg, aber auch zur Bewältigung der Strecke von daheim zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs und retour verwendet. Dabei herrscht jedoch in der Bevölkerung oft Unklarheit, was mit den elektrischen Trendsportgeräten erlaubt ist und was nicht.

Um diesem neuen Trend und dem Mobilitätsbedürfnis der Bürgerinnen und Bürger zu entsprechen, sollten klare und übersichtliche Regeln für die elektrischen Trendsportgeräte geschaffen werden. Nach dem Vorbild der skandinavischen Länder (Stichwort: „Personal Light Electric Vehicles“) könnten neue Bestimmungen für das zur Verwendung außerhalb der Fahrbahn bestimmte elektrische Kleinfahrzeug und das fahrzeugähnliche elektrische Kinderspielzeug in die StVO aufgenommen werden.

Regelungstechnisch könnte § 88a StVO („Rollschuhfahren“) auch für elektrische Trendsportgeräte herangezogen werden und folgendermaßen lauten:

§ 88a StVO Rollschuhfahren – geltende Fassung	§ 88a StVO <b>Weitere Fortbewegungsarten</b> – vorgeschlagene Fassung
<p>§ 88a. (1) Das Rollschuhfahren ist auf Gehsteigen, Gehwegen und Schutzwegen erlaubt. Das Befahren der Fahrbahn mit Rollschuhen in der Längsrichtung ist verboten; ausgenommen von diesem Verbot sind:</p>	<p>§ 88a. (1) Das Rollschuhfahren, <i>das Benutzen von fahrzeugähnlichem elektrischem Kinderspielzeug und das Benutzen von elektrischem Kleinfahrzeug, das vorwiegend zur Verwendung außerhalb der Fahrbahn bestimmt ist, ist</i> auf Gehsteigen, Gehwegen und Schutzwegen erlaubt. Das Befahren der Fahrbahn <i>mit Rollschuhen</i> in der Längsrichtung ist verboten; ausgenommen von diesem Verbot sind:</p>
<p>1. Radfahranlagen, nicht jedoch Radfahrstreifen außerhalb des Ortsgebietes,</p>	<p>1. Radfahranlagen, nicht jedoch Radfahrstreifen außerhalb des Ortsgebietes,</p>
<p>2. Wohnstraßen, Begegnungszonen und Fußgängerzonen,</p>	<p>2. Wohnstraßen, Begegnungszonen und Fußgängerzonen,</p>
<p>3. Fahrbahnen, die gemäß § 88 Abs. 1 vom Verbot des Spielens auf der Fahrbahn ausgenommen wurden und</p>	<p>3. Fahrbahnen, die gemäß § 88 Abs. 1 vom Verbot des Spielens auf der Fahrbahn ausgenommen wurden und</p>
<p>4. Fahrbahnen, auf denen durch Verordnung der zuständigen Behörde das Fahren mit Rollschuhen zugelassen wurde.</p>	<p>4. Fahrbahnen, auf denen durch Verordnung der zuständigen Behörde das Fahren mit Rollschuhen und <i>die Benutzung der in Abs. 1 genannten Fahrzeuge</i> zugelassen wurde.</p>
<p>(2) Bei der Benützung von Radfahranlagen haben Rollschuhfahrer die gemäß § 8a vorgeschriebene Fahrtrichtung einzuhalten und die für Radfahrer geltenden Verhaltensvorschriften zu beachten.</p>	<p>(2) Bei der Benützung von Radfahranlagen haben Rollschuhfahrer <i>und die Benutzer der in Abs. 1 genannten Fahrzeuge</i> die gemäß § 8a vorgeschriebene Fahrtrichtung einzuhalten und die für Radfahrer geltenden Verhaltensvorschriften zu beachten.</p>

(3) Rollschuhfahrer haben sich so zu verhalten, dass andere Verkehrsteilnehmer weder gefährdet noch behindert werden; insbesondere haben sie ihre Geschwindigkeit auf Gehsteigen, Gehwegen, Schutzwegen, in Fußgängerzonen, in Wohnstraßen und in Begegnungszonen dem Fußgängerverkehr anzupassen. Abgesehen von Abs. 2 haben Rollschuhfahrer die für Fußgänger geltenden Verhaltensvorschriften zu beachten.

(3) Rollschuhfahrer *und die Benutzer der in Abs. 1 genannten Fahrzeuge* haben sich so zu verhalten, dass andere Verkehrsteilnehmer weder gefährdet noch behindert werden; insbesondere haben sie ihre Geschwindigkeit auf Gehsteigen, Gehwegen, Schutzwegen, in Fußgängerzonen, in Wohnstraßen und in Begegnungszonen dem Fußgängerverkehr anzupassen. Abgesehen von Abs. 2 haben Rollschuhfahrer *und die Benutzer der in Abs. 1 genannten Fahrzeuge* die für Fußgänger geltenden Verhaltensvorschriften zu beachten.

(4) Kinder unter zwölf Jahren dürfen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr, außer in Wohnstraßen, nur unter Aufsicht einer Person, die das 16. Lebensjahr vollendet hat, rollschuhfahren, wenn sie nicht Inhaber eines Radfahrausweises gemäß § 65 sind.

(4) Kinder unter zwölf Jahren dürfen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr, außer in Wohnstraßen, nur unter Aufsicht einer Person, die das 16. Lebensjahr vollendet hat, rollschuhfahren *und die in Abs. 1 genannten Fahrzeuge benutzen*, wenn sie nicht Inhaber eines Radfahrausweises gemäß § 65 sind.

## 2. Zusätzliche Anregungen

Um die Verkehrssicherheit auf der Straße zu verbessern, sollten aus FSV-Sicht zusätzlich folgende gesetzliche Änderungen im Rahmen der gegenständlichen Novelle vorgenommen werden:

### 2.1 Sicherheitsabstand

Laut den Unfalldaten waren in Österreich im Jahr 2017 an 3.490 Kfz-Unfällen auch Radfahrer beteiligt. Die Zahl der Autounfälle mit Beteiligung eines Fahrrades steigt stetig an. Die gegenseitige Rücksichtnahme von Autofahrern und Radfahrern ist jedoch für ein unfallfreies Miteinander unerlässlich. Ein hohes Risiko und Konfliktpotential birgt die Nichteinhaltung des notwendigen seitlichen Sicherheitsabstandes von 150 cm beim Überholen von Radfahrern. Dieser Abstand ist bereits seit Langem fester Bestandteil der Lehre in der Fahrschulpraxis. Auch steht dezidiert im Fahrprüferhandbuch des BMVIT, dass beim Überholen ein Seitenabstand von mindestens 1,5 m gegenüber einspurigen Fahrzeugen einzuhalten ist.

Nur jeder siebente Autofahrer hält einen ausreichenden seitlichen Sicherheitsabstand von mindestens 150 cm zum Radfahrer ein. 80 % der Überholvorgänge erfolgen mit zu geringem seitlichen Sicherheitsabstand. Die überwiegende Mehrheit der Autofahrer schätzen den notwendigen Sicherheitsabstand zum Radfahrer überhaupt zu gering ein; 13 % sogar mit lebensgefährlichen 50 cm. Dieses Überholverhalten spiegelt sich auch in den stetig steigenden Unfallzahlen mit Beteiligung von Kfz und Radfahrern, die als ungeschützte Verkehrsteilnehmer besonders gefährdet sind, wider.

Damit Radfahrer im Straßenverkehr somit besser geschützt sind, sollte in § 15 Abs 4 StVO ein **verpflichtender seitlicher Sicherheitsabstand mit mindestens 1,5 Metern** festgelegt werden. Denn die derzeitige Bestimmung: *„Beim Überholen ist ein der Verkehrssicherheit und der Fahrgeschwindigkeit entsprechender seitlicher Abstand vom Fahrzeug, das überholt wird, einzuhalten“* ist eindeutig zu unklar und unverständlich formuliert. Zudem ist diese für die Verkehrsteilnehmer keine klare Determinante, aus welcher diese richtiges Verhalten beim Überholen und einen der Verkehrssicherheit entsprechenden Sicherheitsabstand ableiten könnten.

Aus diesem Grund regt die FSV an, dass § 15 Abs 4 StVO folgendermaßen ergänzt wird: *„Beim Überholen ist ein der Verkehrssicherheit und der Fahrgeschwindigkeit entsprechender seitlicher Abstand vom Fahrzeug, das überholt wird, einzuhalten. Beim Überholen von Fahrrädern ist zumindest ein seitlicher Abstand von 1,5 m einzuhalten.“*

## 2.2 Speicherung von Daten

Für Forschungseinrichtungen bieten Daten aus der Verkehrspraxis eine wichtige Grundlage für die Unfallursachenerhebung aber auch für die Weiterentwicklung neuer Mobilitätssysteme (z.B. Autonomes Fahren). Insbesondere Aufnahmen aus der Vogelperspektive sind besonders wichtig, weil diese das gesamte Verkehrsgeschehen wiedergeben und dadurch die besten Lerneffekte für die Verbesserung der automatisierten Systeme im Straßenverkehr erzielt werden können.

Zur Evaluierung des gesamten Verkehrsgeschehens sollten daher die Daten aufgezeichnet werden dürfen. Personenbezogene Daten könnten gemäß DSGVO sofort anonymisiert werden. § 98f Abs 3 erster Satz StVO verbietet dies jedoch: *„Eine Speicherung von gemäß Abs. 1 gewonnenen Daten ist nicht zulässig.“*

Aus diesem Grund regt die FSV an, diese Bestimmung dahingehend abzuändern, dass die Daten für Forschungszwecke unter der Bedingung der sofortigen Anonymisierung sehr wohl gespeichert werden dürfen.

## 2.3 Benützung von Gehsteigen

Im § 8 Abs 4 StVO ist das Benützungsverbot von Gehsteigen, Gehwegen und Schutzinseln sowie die Ausnahmen davon geregelt.

Im Sinne der Z 1 leg cit dürfen Gehsteige, Gehwege und Radfahranlagen mit Fahrzeugen auf den hierfür vorgesehenen Stellen überquert werden. Diese Bestimmung erscheint vor dem Hintergrund problematisch, dass diese keinen Schutz der Fußgänger vorsieht. Daher wird vorgeschlagen, die gegenständliche Ziffer dahingehend abzuändern, dass dieses Verbot nicht *„für das Überqueren von Gehsteigen, Gehwegen und Radfahranlagen mit Fahrzeugen auf den hierfür vorgesehenen Stellen, wenn dadurch Fußgänger und Radfahrer weder gefährdet noch behindert werden“* gilt.

Ebenfalls dürfen im Sinne der Z 3 leg cit für Arbeitsfahrten mit Fahrzeugen oder Arbeitsmaschinen, die nicht mehr als 1.500 kg Gesamtgewicht haben und für die Schneeräumung, die Streuung, die Reinigung oder Pflege verwendet werden, die Gehsteige, Gehwege und Schutzinseln verwendet werden. Auch an dieser Stelle fehlt jedoch der Schutz der Fußgänger. Daher wird auch an dieser Stelle angeregt, dass diese Fahrzeuge nur dann verwendet werden dürfen, wenn dadurch Fußgänger und Radfahrer nicht gefährdet werden.

#### Änderungen betreffend § 2 Abs 1 Z 12a:

Die Schaffung einer Kombination von Schutzweg und Radfahrerüberfahrt bei Fortsetzung eines Geh- und Radwegs über eine andere Fahrbahn hinweg bringt eine Erleichterung für bisher oft umständlich oder rechtswidrig zu lösende Verkehrssituationen. Es wird jedoch notwendig sein, gleichzeitig ein entsprechendes Hinweiszeichen einzuführen, da die bisherigen Varianten gemäß § 53 Abs 1 Z 2a – 2c nicht geeignet sind, um die Situation ausreichend abzubilden. Die in § 53 Abs 1 Z 2c genannten Hinweiszeichen „Kennzeichnung eines Schutzweges und einer Radfahrerüberfahrt“ zeigen explizit „...*einen Schutzweg und eine unmittelbar daneben liegende Radfahrerüberfahrt an*...“ (§ 53 Abs 1 Z 2c). Auch die vormals in der Praxis oft angewendete Variante der Anbringung je eines Zeichens „Kennzeichnung eines Schutzweges“ (§ 53 Abs 1 Z 2a) und „Kennzeichnung einer Radfahrerüberfahrt“ (§ 53 Abs 1 Z 2a) ist angesichts der Zielsetzung der Verringerung des „Schilderwaldes“ ungeeignet.

Denkbar wäre daher eine Variante § 53 Abs 1 Z 2d „Kennzeichnung eines Schutzweges und einer Radfahrerüberfahrt“, die ähnlich wie die beiden Zeichen aus 2c beschaffen ist, jedoch lediglich über zwei strichlierte Querlinien verfügt (die mittlere strichlierte Querlinie fällt weg).

Folgender Text wäre denkbar:

*(2d). „KENNZEICHNUNG EINES SCHUTZWEGS UND EINER RADFAHRERÜBERFAHRT“*

*Dieses Zeichen zeigt eine Kombination zwischen einem Schutzweg und einer Radfahrerüberfahrt als Fortsetzung eines Geh- und Radwegs an und kann an Stelle von zwei Zeichen gemäß Z 2a und 2b verwendet werden.*

Die Bezeichnung in 2c wird geändert in

(2c) „KENNZEICHNUNG EINES SCHUTZWEGS UND EINER **ANGRENZENDEN**  
**RADFAHRERÜBERFAHRT**“

- Änderungen betreffend § 11

Die Anwendung des Reißverschlussystems bei Beendigung oder Behinderung eines Radfahrstreifens entspricht der bisher gelebten Praxis und schafft eine Verbesserung des Verkehrsflusses. Im Gesetzestext unberücksichtigt bleibt mit gleichzeitiger Änderung von § 19 Abs 6a die Situation, wenn ein Radfahrer einen durchgehend befahrbaren Radfahrstreifen verlässt, beispielsweise um nach links einzubiegen oder einen anderen Radfahrer zu überholen. Aus diesem Grund ist eine Ergänzung von § 11 Abs 1-3 notwendig, da ein Radfahrstreifen schon alleine per Definition kein Fahrstreifen sein kann (§ 2 Abs 1 Z 5: *Fahrstreifen: ein Teil der Fahrbahn, dessen Breite für die Fortbewegung einer Reihe mehrspuriger Fahrzeuge ausreicht;*).

§ 11 Abs 1-3 ist daher wie folgt zu ergänzen:

*§ 11. Änderung der Fahrtrichtung und Wechsel des Fahrstreifens.*

(1) *Der Lenker eines Fahrzeuges darf die Fahrtrichtung nur ändern, den Fahrstreifen wechseln oder einen Radfahrstreifen verlassen, nachdem er sich davon überzeugt hat, dass dies ohne Gefährdung oder Behinderung anderer Straßenbenützer möglich ist.*

(2) *Der Lenker eines Fahrzeuges hat die bevorstehende Änderung der Fahrtrichtung, den bevorstehenden Wechsel des Fahrstreifens oder das Verlassen eines Radfahrstreifens so rechtzeitig anzuzeigen, dass sich andere Straßenbenützer auf den angezeigten Vorgang einstellen können. Er hat die Anzeige zu beenden, wenn er sein Vorhaben ausgeführt hat oder von ihm Abstand nimmt.*

(3) *Die Änderung der Fahrtrichtung, der Wechsel des Fahrstreifens oder das Verlassen eines Radfahrstreifens ist mit den hierfür bestimmten, am Fahrzeug angebrachten Vorrichtungen anzuzeigen. Sind solche Vorrichtungen nicht vorhanden oder gestört, so ist die Anzeige durch deutlich erkennbare Handzeichen durchzuführen. Wenn diese Zeichen jedoch wegen der Beschaffenheit des Fahrzeuges oder seiner Ladung nicht erkennbar sind, so sind sie mit einer Signalstange zu geben.*

- Änderungen betreffend § 19 Abs 5:

Die neue Regelung der Vorfahrt stellt ebenfalls eine alltagstaugliche Erleichterung einiger Situationen dar. Allerdings wird nicht berücksichtigt, dass auch beim gleichzeitigen Rechtsabbiegen zweier Fahrzeuge Konflikte entstehen können, für die es nach wie vor keine Regelung gibt.

Ebenso wird klarzustellen sein, dass die Regeln betreffend dem Vorbeischlängeln an einer verkehrsbedingt zum Stillstand gekommenen Kolonne davon nicht beeinträchtigt werden.

Folgender Text wäre denkbar:

*(5) Fahrzeuge, die ihre Fahrtrichtung beibehalten oder nach rechts einbiegen, haben, sofern sich aus Abs. 4 nichts anderes ergibt, den Vorrang gegenüber entgegenkommenden, nach links einbiegenden Fahrzeugen; Fahrzeuge, die ihre Fahrtrichtung beibehalten oder von einem weiter rechts befindlichen Teil der Fahrbahn oder einer weiter rechts befindlichen Verkehrsfläche nach rechts einbiegen, haben den Vorrang auch gegenüber aus derselben Richtung kommenden, nach rechts einbiegenden Fahrzeugen, sofern sich aus Abs 1 bis 4, Abs 6a bis 8 und § 12 Abs 5 nichts anderes ergibt.*

- Änderungen betreffend § 38

Rechtsabbiegen bei Rot ist ein gefährliches Fahrmanöver mit hohem Konfliktpotenzial. Wie Studien beispielsweise aus Deutschland belegen, ist eine sorgfältige Definition von Kriterien erforderlich, um eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit zu vermeiden. Angesichts des Umstandes, dass bereits gegenwärtig diverse Verwaltungseinheiten verkehrsunsichere Situationen im Straßenverkehr durch rechtswidrige und/oder unüberlegte Planungen schaffen, wird es notwendig sein, eine Einhaltung bestimmter Kriterien sicherzustellen. Zu diesem Zweck empfiehlt sich entweder eine Festlegung in der StVO oder in den Planungsrichtlinien der FSV, etwa in Form einer RVS oder einem Arbeitspapier. Eine Verbindlichkeitserklärung seitens des BMVIT zur verpflichtenden Anwendung der Planungsrichtlinie oder dem Arbeitspapier wird in diesem Fall notwendig sein.



- Änderungen betreffend § 54

Das im Entwurf vorgesehene Straßenverkehrszeichen, mit dem die Erlaubnis für Rechtsabbiegen bei Rot angezeigt wird, ist ungeeignet. Einerseits ist die Ähnlichkeit mit bereits in Verwendung befindlichen Zusatztafeln an Lichtsignalanlagen zu groß, noch dazu bei dunkelgrünem Farbton. Andererseits signalisiert grünes Licht die Aufforderung zur Weiterfahrt. Besser geeignet wäre beispielsweise ein gelber Pfeil auf schwarzem Untergrund, der grundsätzlich „Vorsicht“ und „Halt“ signalisiert. Gerade bei Annäherung an eine Kreuzung werden Fahrzeuglenker bei gelbem Pfeil daher zunächst ihre Geschwindigkeit reduzieren und möglicherweise eher die Anhaltepflicht beachten.

Folgendes Zeichen wäre – eventuell ohne Schriftzug „nach STOP“ – geeignet:



Quelle: Nagler, M. (2015), Untersuchung verschiedener internationaler Varianten von Rechtsabbiegen bei Rot in Hinblick auf die Verkehrssicherheit, Wien.

- Änderungen betreffend § 68

Mit der Erhöhung der zulässigen Dimensionen von Fahrrädern auf Radfahranlagen wird vermutlich der zunehmenden Nutzung von Lastenfahrrädern Rechnung getragen. Eine Einschränkung abhängig von den Fahrzeugdimensionen ist notwendig, um ein sicheres und flüssiges Befahren bestehender und künftiger Radfahranlagen sicherzustellen. Angesichts der Vielfalt der im Umlauf befindlichen Fahrzeuge erscheint die momentane Setzung von Grenzwerten allerdings nicht ganz ausreichend.



Notwendig wäre eine Einschränkung für sämtliche Fahrräder, die nicht breiter als 100 cm sind, unabhängig davon, ob diese ein- oder mehrspurig sind.

§ 68 Abs. 1 sollte demnach lauten:

*(1) Auf Straßen mit einer Radfahranlage ist mit einspurigen Fahrrädern ohne Anhänger die Radfahranlage zu benutzen, wenn der Abstand der Naben des Vorderrades und des Hinterrades nicht mehr als 1,7 m beträgt **oder die Gesamtbreite nicht mehr als 100 cm beträgt, sofern** das Befahren der Radfahranlage in der vom Radfahrer beabsichtigten Fahrtrichtung gemäß § 8a erlaubt ist. Mit Fahrrädern mit einem Anhänger, der nicht breiter als 100 cm ist, mit Fahrrädern, die nicht breiter als 100 cm sind, sowie bei Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern darf die Radfahranlage benutzt werden; mit Fahrrädern mit einem sonstigen Anhänger **oder mit sonstigen Fahrrädern** ist die für den übrigen Verkehr bestimmte Fahrbahn zu benutzen. Auf Gehsteigen und Gehwegen ist das Radfahren in Längsrichtung verboten. Auf Geh- und Radwegen haben sich Radfahrer so zu verhalten, dass Fußgänger nicht gefährdet werden.*

Dipl.-Ing. Egmont FUCHS

FSV-AA Verkehrstechnische Sachverständige (Leiter)

Zu §2 Abs.1 Z7:

In Anbetracht der Änderung von §11 Abs. 5 StVO erscheint diese Änderung als plausibel.

Zu §2 Abs. 1Z 12a:

Durch diese Änderung wird eine lange bestehende Gesetzeslücke geschlossen und damit auch den Forderungen der verkehrstechnischen Sachverständigen der Bundesländer Rechnung getragen.

Dieses „Modell St.Pölten“ der kombinierten Anbringung eines Schutzweges im Zusammenhang mit einer Radfahrerüberfahrt wurde im Arbeitsausschuss „Verkehrstechnische Sachverständige“ der FSV bereits 2010 gefordert und entspricht einer in Niederösterreich weit verbreiteten Praxis der Markierung.

Es erscheint als erforderlich zur Kennzeichnung der Radfahrerüberfahrt in Kombination mit einem Schutzweg auch ein passendes Hinweiszeichen gem. §53 Zif. 2d in die St VO aufzunehmen.

Zu §8 Abs. 4a

Diese Regelung wird im Zusammenhang mit der Änderung von §2 Abs. 1 Z 12a erforderlich

Zu §11 Abs. 5:

Das Ersetzen der bisher geltenden Vorrangregelung am Ende eines Radfahrstreifens durch das „Reißverschlussystem“ entspricht der gelebten Realität und ist auch im Sinne der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs günstiger, da ein kontinuierlicherer Verkehrsfluss bei Einhaltung der geänderten Verhaltensregeln zu erwarten ist.

Zu §19 Abs. 5:

Diese Klarstellung durch Aufnahme einer expliziten Regelung für den Konflikt der Rechtsabbieger in gleicher Fahrtrichtung mit geradeaus fahrenden Fahrzeugen ist vor allem für den Konfliktfall der Rechtsabbieger aus bevorrangten Straßenzügen mit in gleicher Fahrtrichtung geradeaus fahrenden Radfahrern, welche nicht über eine Radfahrerüberfahrt geführt werden, von Bedeutung.

Zu §19 Abs. 6a:

Durch diese Änderung bleibt die Frage des Vorranges beim Verlassen eines durch eine Radfahrerüberfahrt fortgesetzten Rad- oder Geh- und Radweges offen. (Anm.: Wie sieht es mit dem Konfliktfall eines rechts abbiegenden Fahrzeuges mit einem in gleicher Fahrtrichtung nach rechts oder links den Radweg verlassenden Radfahrer aus?); eine Klarstellung ist erforderlich.

Zu §38 Abs. 5a und 5b:

Dieses Thema wurde im Ausland (USA, D,...) untersucht. Die Deutsche Forschungsgemeinschaft Straße (FGSV) Verkehr hat zuletzt zusammengefasst:

Der Grünpfeil hat ein nicht zu unterschätzendes Gefährdungspotential und darf deshalb nur unter strikter Beachtung der Hinweise der Verwaltungsvorschrift zur StVO und des Grünpfeil-Berichts der Projektgruppe ‚Grünpfeil‘ angewendet werden.“ (Lagemann, Topp 2003).

Das Proargument der Verringerung der Wartezeit und des Treibstoffverbrauches ist nur sehr bedingt haltbar, da durch eine derartige Regelung verglichen mit einer VLSA -Regelung der Rechtsabbieger die Zahl der Anhalte- und Anfahrvorgänge erhöht werden kann und dadurch der Treibstoffverbrauch auch zunehmen kann. Weiters ist unter Umständen auch aus psychologischer Sicht das Einfahren in eine Kreuzung bei Rotlicht einer regelkonformen Prägung des Verhaltens der Fahrzeuglenker abträglich.

In Anbetracht der Erfahrungen aus Deutschland, wonach nur mehr auf einer zu vernachlässigende Anzahl von Kreuzungen das Rechtsabbiegen bei Rot gestattet wird, stellt sich die Frage der Sinnhaftigkeit des Vorhabens, wofür in erster Linie politische Motive zu vermuten sind.

Wenn nicht eine hinreichend große Anzahl von Kreuzungen in den Versuch einbezogen wird, werden statistisch bedeutsame Ergebnisse insbesondere aus Unfallanalysen nicht abzuleiten sein.

Zu §54 Abs. 5:

Änderung wird im Zusammenhang mit dem Vorhaben Rechtsabbiegen bei Rot notwendig

Zu §65 Abs.2.1

In dieser Frage sind Bedenken von Verkehrspsychologen bekannt und sollten berücksichtigt werden.

Zu §68 Abs.1:

Die Beschränkung des Radstandes der Fahrräder auf Gehsteigen erscheint in Anbetracht von sehr langen Lastenfahrrädern, die Probleme bei der Kurvenfahrt auf Radwegen ergeben können, als erforderlich.

In der RVS 03.02.13 (Radverkehr) sind Breiten der mehrspurigen Räder von bis zu 0,9m berücksichtigt; dies bedeutet, dass bei der o.a. Erhöhung der zulässigen Breiten von 0,8m auf 1,0m eine Unterdimensionierung vieler bestehender Radverkehrsanlagen im Bestand in Kauf genommen wird. Es wäre daher günstig, die höchstzulässigen Breiten lediglich auf 0,9m zu erhöhen.

Zu §88 Abs.2:

Durch die Neuformulierung wird die Einschränkung auf die Schrittgeschwindigkeit festgelegt, was jedenfalls aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich ist.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen

ÖSTERREICHISCHE FORSCHUNGSGESELLSCHAFT  
STRASSE – SCHIENE – VERKEHR



Univ.-Prof. Dr.-Ing. Martin Fellendorf  
Vorstandsvorsitzender



Dipl.-Ing. Martin Car  
Generalsekretär