

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Abteilung für Rechtspolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T 05 90 900-4027 | F 05 90 900-233
E rp@wko.at
W <https://news.wko.at/rp>

per E-Mail:
st2@bmvit.gv.at
per Webformular:
Parlamentarisches Begutachtungsverfahren

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
2022-0.045.385	Rp 25976/02/2022/DU/Sa	4027	24.05.2022
28.04.2022	Mag. David Ulbrich		

Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (33. StVO-Novelle); Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Mag. Ingrid Holzerbauer-Högler!

Wir bedanken uns für die Übermittlung der Unterlagen zur 33. StVO-Novelle und nehmen dazu
binnen offener Frist Stellung.

I. Allgemeines

Erklärtes Ziel des vorliegenden Entwurfs ist die Stärkung des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs. Damit soll auch ein signifikanter Beitrag zur Entlastung des Verkehrssystems geleistet werden. Diese Ziele unterstützen wir grundsätzlich. Dabei darf nicht übersehen werden, dass der Fahrradverkehr Teil des Gesamtsystems Mobilität und somit auch den Grundregeln des Straßenverkehrs unterworfen ist und auch daran gemessen wird. Schon allein aus Sicherheitsüberlegungen - sowohl für die Fahrradfahrer selbst als auch für andere Verkehrsteilnehmer - sollen daher bisher allgemein gültige Regelungen nicht ohne weiteres aufgehoben bzw. abgeändert werden. Eine rechtliche Besserstellung des Fahrradverkehrs wird nicht zwangsläufig zu einer Reduzierung der Unfälle führen.

Es ist unbestritten, dass dem umweltfreundlichen Verkehrsmittel Fahrrad mehr Aufmerksamkeit zusteht und auch durch Änderung der gesetzlichen Rahmenbedingungen hier Schritte in Richtung Gleichstellung sinnvoll sind.

Der Radverkehr wird rechtlich gefördert und die Zahl der Fahrradfahrer nimmt stetig zu. Es ist also erforderlich, dass Fahrradfahrer sich an die geltenden Regeln halten. Gerade, weil die Teilnahme am Straßenverkehr für Personen ab 12 Jahren ohne Ausbildung erlaubt ist, müssen diese Regeln so einfach und klar wie nur möglich sein. Ob eben dieses Ziel mit dem vorliegenden Entwurf erreicht werden kann, ist unsicher. Ausnahmen wie die vorgeschlagene Aufweichung des Anhaltegebots bei rotem Ampellicht und die Verwendung unbestimmter Rechtsbegriffe lassen die

Einhaltung der geplanten Vorschriften nicht erwarten. Dies könnte insgesamt zu einem starken Anstieg der Gefahren für Fahrradfahrer führen.

Im Sinne eines gedeihlichen Miteinanders aller am Verkehr teilnehmenden Gruppen sollte der Gesetzgeber versuchen, Konfliktpotentiale zu entschärfen. Die geplanten Änderungen bevorzugen einseitig den Fahrrad- und E-Scooterverkehr. Die vorgeschlagenen Verbesserungen für den Fußgängerverkehr relativieren sich dadurch, denn es sind primär Fahrrad- und E-Scooterfahrer, die in die für den Fußgängerverkehr vorbehaltenen Verkehrsflächen eindringen. Das KfV geht auf diesen Umstand ein - analysiert Teile der Lage in einem Artikel in der aktuellen Ausgabe der Zeitschrift für Verkehrsrecht (ZVR 2022/83).

Wir regen daher beim BMK eine Informationsoffensive an, mit der speziell Nutzer und Nutzerinnen von Fahrrädern und E-Scootern auf die für sie geltenden Vorschriften der StVO hingewiesen sowie zu deren Einhaltung und zur Rücksichtnahme aufgefordert werden. Unsere Vorstellungen zu einer solchen Informations- und Aufklärungsoffensive können wir dem BMK jederzeit unterbreiten und stehen für entsprechende Gespräche gerne zur Verfügung.

Ein weiteres Problem ist die fortschreitende Einschränkung des Straßenraums für den Individualverkehr mit Kfz. Das schränkt auch den zur Verfügung stehenden Raum für Fahrzeuge der Wirtschaft empfindlich ein. Einschränkungen, wie das Nachtparkverbot in § 24 Abs. 3 lit f und i StVO für schwere LKW und Busse etwa sollten nach den Erläuterungen durch die Schaffung von Zonen zum Abstellen von schweren LKW und Bussen ausgeglichen werden. Dies wird kaum umgesetzt. Das alles führt dazu, dass Unternehmen ihre wirtschaftliche Tätigkeit - sofern sie dabei auf Kfz angewiesen sind - unter fortschreitend erschwerten Bedingungen ausüben müssen.

II. Im Detail

Zu Z 1 - Öffnung von Einbahnstraßen für den Fahrradverkehr

Einbahnstraßen im untergeordneten Straßennetz mit nur einem Fahrstreifen, in denen eine Höchstgeschwindigkeit bis zu 30 km/h gilt und die Fahrbahn einen Querschnitt von mehr als 4 m ohne angrenzende Parkplätze aufweist, sollen für das Befahren mit dem Fahrrad gegen die Einbahn freigegeben werden, wenn dagegen aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs keine Bedenken bestehen. Die Möglichkeit, Einbahnstraßen mit einem geringeren Querschnitt gemäß dem Stand der Technik für das Befahren mit dem Fahrrad gegen die Einbahn freizugeben, soll davon unberührt bleiben.

Grundsätzlich gibt es schon viele Einbahnen, in denen durch klare Kennzeichnung Fahrradfahrern das Fahren gegen die Einbahnen erlaubt ist. In urbanen Bereichen haben die Behörden längst alle in Frage kommenden Einbahnen überprüft und dort, wo es möglich und sicher ist, das gegen die Einbahn Fahren auch erlaubt.

Ohne ein klares Sicherheitskonzept wird eine generelle Regelung - wie die vorgeschlagene - nicht zur Sicherheit im Straßenverkehr beitragen.

Parkplätze sind nicht auf allen Straßen gekennzeichnet. Es dürfte daher schwierig werden, festzustellen, was ein „Querschnitt von mehr als 4 m ohne angrenzende Parkplätze“ in der Praxis bedeutet, wenn sehr breite Fahrzeuge (SUV, LKW usw.) auf der Fahrbahn abgestellt sind und faktisch einen geringeren Querschnitt als 4 m frei lassen. Oft wird nicht auf einem Parkplatz, sondern auf der Fahrbahn am Fahrbahnrand geparkt. Somit bleibt auf einer z.B. 4 m breiten Fahrbahn ohne angrenzenden Parkplatz nur noch ca. 2,5 Restfahrbahnbreite, weil ein Kfz

regelkonform parallel zur Fahrbahn und am Fahrbahnrand parken dürfte. Nach dem Wortlaut des Vorschlags muss die Behörde dennoch in solchen Straßen das Fahren gegen die Einbahn für Fahrräder erlauben.

Sollte an dieser Bestimmung festgehalten werden, sollte sie zumindest wie folgt ergänzt werden: *„Die Behörde hat Einbahnstraßen im untergeordneten Straßennetz mit nur einem Fahrstreifen, ausgenommen Abbiegespuren, in denen eine Höchstgeschwindigkeit bis zu 30 km/h gilt und die Fahrbahn einen Querschnitt von mehr als 4 m ohne angrenzende Parkplätze aufweist, für das Befahren mit dem Fahrrad gegen die Einbahn freizugeben, wenn dagegen aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs keine Bedenken bestehen und dort keine Kraftfahrlinien oder Straßenbahnen geführt werden.“*

Es wäre weiters zu überlegen, § 7 Abs. 6 letzter Satz dahingehend zu ergänzen, dass zusätzlich zur Beschilderung in allen Fahrtrichtungen auch eine entsprechende Bodenmarkierung aufzubringen ist.

In Z 1 findet sich auch folgender Vorschlag:

„(7) Mit Kraftfahrzeugen ist es verboten, dieselbe Straße oder dieselben Straßenzüge innerhalb eines örtlichen Bereiches ohne zwingenden Grund mehrmals hintereinander zu befahren oder den Motor am Stand länger als unbedingt notwendig laufen zu lassen.“

Hier wäre eine Ausnahme im Winter bei tiefen Temperaturen für am Taxistandplatz wartende Taxis bzw. zumindest für Elektrotaxis wünschenswert. Hier geht es sowohl um den Schutz der Lenker als auch um Kundenerwartungen.

Weiters muss sichergestellt werden, dass das Einhalten des praktischen Fahrschul-Lehrplanes gemäß KDV einen zwingenden Grund iSd Vorschlags darstellt, der es erlaubt, in praktischen Fahrstunden dieselben Straßen(züge) mehrmals hintereinander zu befahren. In der Praxis häufen sich nämlich schon seit Jahren bei stark frequentierten Übungsplätzen im städtischen Bereich Anrainerbeschwerden in diese Richtung, z.B. bei dem in Wien bekannten „Donauturm-Übungsplatz“. Es ist daher zu befürchten, dass für Anrainer jetzt eine rechtliche Handhabe in der StVO geschaffen wird. Eine Möglichkeit dem vorzubeugen, wäre ein entsprechender Erlass des BMK, der klarstellt, dass Fahrschulunterricht ein „zwingender Grund“ ist.

Zu Z 3 - Befahren von Radfahranlagen mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen, S-Pedelecs und E-Mopeds

Die Kundmachung soll per entsprechendem Straßenverkehrszeichen mit einer Zusatztafel erfolgen. Diese Möglichkeit für Verordnungen soll hinsichtlich S-Pedelecs und E-Mopeds nur außerhalb des Ortsgebietes gelten (§ 8 Abs. 3).

Diesen Vorschlag sehen wir kritisch. Gerade landwirtschaftliche Güterwege werden zum Teil von Großtraktoren samt Anhängern befahren. Dies wird immer wieder zu Konfliktsituationen führen, die es eigentlich zu vermeiden gilt.

Außerdem scheint eine Geschwindigkeit von 25 km/h, *„wenn sie sich Fußgängern nähern“*, zu hoch. Das bedeutet auch, dass z.B. Traktoren in allen anderen Fällen 50 oder gar 60 km/h (je nach Bauartgeschwindigkeit) auf einem Geh- und Radweg fahren dürften. Fußgänger, die etwa plötzlich aus einem Wald auf dem Radweg auftauchen, würden dadurch gefährdet werden, ebenso Fußgänger, die sich hinter einer Kurve oder Kuppe befinden.

Auch die Wortfolge „*wenn sie sich Fußgängern nähern*“ ist unklar. Bedeutet die Wortfolge „sobald der Lenker den Fußgänger sieht“, also auch aus mehreren hundert Metern Entfernung? Oder umfasst die Wortfolge auch jene Fälle, in welchen der Lenker annehmen muss, dass man sich einem Fußgänger nähern könnte, wie etwa vor einer unübersichtlichen Kurve oder Kuppe?

Eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf z.B. 10 km/h auf Gehwegen für Kfz würde jedenfalls für mehr Sicherheit sorgen, falls dieser Vorschlag nicht gestrichen wird.

Zu 4 und Z 7 - Kein Vorrang für Fahrräder bei Verlassen des Radfahrstreifens oder Radwegs in den parallelen Fließverkehr

Das Reißverschlussystem soll anstelle der bisherigen Sondervorrangregel für den Fahrradverkehr beim Verlassen eines Radfahrstreifens oder eines Radweges gelten, wenn der Radweg parallel in den Fließverkehr einmündet.

Dieser Vorschlag könnte sich als problematisch oder gar gefährlich erweisen. Radwege sind von der Fahrbahn definitionsgemäß getrennt. Fahrradfahrer könnten leicht übersehen werden, wenn sie sich dem Sichtfeld des Kfz-Lenkers entziehen (z.B. wegen Kfz-Abstellplätzen zwischen Fahrbahn und Radweg). In solchen Fällen ist die Sicht des Radfahrers auf Kraftfahrzeuge im fließenden Verkehr ebenfalls durch parkende Fahrzeuge behindert. Aus Sicht der Kfz-Lenker könnten also Radfahrer überraschend auf der Fahrbahn „auftauchen“.

Zu Z 5 - Mindestabstand beim Überholen von Fahrrädern und Rollern

Der vorgeschlagene Mindestabstand beim Überholen von Fahrrädern und Rollern soll im Ortsgebiet in der Regel mindestens 1,5 m (außerhalb des Ortsgebietes mindestens 2 m) betragen. Bei einer gefahrenen Geschwindigkeit von höchstens 30 km/h soll er auch reduziert werden können. Das Rechtsfahrgebot für Radfahrer und Fahrer von Rollern soll unverändert gelten.

Diese Regelung wird schwierig zu exekutieren sein. Wie soll ein Seitenabstand von 1,5 m konkret gemessen werden? Unter 30 km/h soll der Seitenabstand von 1,5 m auch unterschritten werden können, das Straßenaufsichtsorgan muss also einerseits die Geschwindigkeit und auch gleichzeitig den Seitenabstand verlässlich messen können, um diese Regelung zu vollziehen.

Es spricht aus unserer Sicht nichts dagegen, die bisherige Regelung „*einen der Verkehrssicherheit entsprechenden Abstand zu halten*“ beizubehalten.

Zu Z 6 - Neuregelung des Vorbeifahrens an in Haltestellen stehenden Schienenfahrzeugen und Omnibussen

Diese Änderung wird ausdrücklich begrüßt, weil dadurch der Fahrgastwechsel sicherer und bequemer gestaltet und beschleunigt werden kann.

Zu Z 8 - Rechtsabbiegen von Kfz mit einem hzG über 3,5 t mit Schrittgeschwindigkeit

In Städten ist zu jeder Tages- und nahezu jeder Nachtzeit an nahezu allen Kreuzungen mit geradeaus oder in derselben Fahrtrichtung rechts abbiegenden Radfahrern zu rechnen. Der Vorschlag könnte sich also negativ auf die Flüssigkeit des Verkehrs auswirken. Auf Grund von Überlegungen zur Straßenverkehrssicherheit könne andererseits schlüssig argumentiert werden, dass diese Bestimmung auf alle Fahrzeuge ausgeweitet werden soll.

Jedenfalls sollten daher Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs ausgenommen werden, die allesamt über 3,5t Gesamtgewicht aufweisen. Solche Fahrzeuge könnten sonst durchgehend nur

in Schrittgeschwindigkeit rechts abbiegen, was zu ähnlich massiven Behinderungen des öffentlichen Verkehrs führen würde, wie es bereits bei der Änderung des § 19 Abs. 5 durch die 30. Novelle der StVO der Fall war. Die Umsetzung in der geplanten Fassung würde zu einer Verlangsamung des öffentlichen Verkehrs und somit zu dessen deutlicher Schlechterstellung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr führen.

Die im innerstädtischen Kraftfahrlinienbetrieb eingesetzte Niederflerbusflotte weist bauartbedingt einen minimalen toten Winkel auf, der jedoch die Schrittgeschwindigkeit nicht zu rechtfertigen vermag.

Betreffend Schienenfahrzeuge bedarf jedenfalls einer expliziten Ausnahme.

Weiters ist eine genaue Definition der unklaren Wortfolge „*wenn damit zu rechnen ist*“ erforderlich. Alternativ wäre eine Streichung der Wortfolge anzudenken, weil im Ortsgebiet grundsätzlich immer mit Fahrrad- oder Fußgängerverkehr zu rechnen ist.

Bis zur 30. StVO-Novelle im Jahr 2019 hatten Schienenfahrzeuge generell Vorrang. Diese Regelung wurde aufgeweicht und damit eine nicht intendierte, potenzielle Gefahrenquelle, insbesondere für Fahrradfahrer, aber auch alle anderen Fahrzeuge geschaffen. Diese sollte im Rahmen der vorliegenden Novelle beseitigt und die ursprünglich bewährte Rechtslage wieder hergestellt werden.

§ 19 Abs. 5 2. Satz StVO idGF sieht vor, dass Fahrzeuge, die ihre Fahrtrichtung beibehalten, den Vorrang auch gegenüber aus derselben Richtung kommenden, nach rechts einbiegenden Fahrzeugen haben. So haben nun etwa Fahrradfahrer auf einer Radfahranlage, aber auch alle anderen Fahrzeuge gegenüber den vom angrenzenden Fahrstreifen rechts einbiegenden Kraftfahrzeugen Vorrang. Diese Bestimmung gilt für alle Fahrzeuge - somit auch für Schienenfahrzeuge - wenn diese rechts abbiegen und einen angrenzenden Fahrstreifen queren. Dadurch ist es in den vergangenen Jahren wiederholt zu gefährlichen Situationen mit Pkw und Radfahrern gekommen: Straßenbahnfahrer haben keine bzw. nur eine sehr eingeschränkte Seitensicht. Dazu kommt die beträchtliche Länge von Schienenfahrzeugen (von 24 m bis zu 75 m), deren Spurbundenheit und dass Schienenfahrzeuge bauartbedingt einen besonders langen Bremsweg haben.

Im Interesse der Verkehrssicherheit und der weiteren Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs sollte die geplante Novelle jedenfalls dazu genutzt werden, dieses Gefährdungspotential zu entschärfen und die für die Straßenbahn ursprüngliche Rechtslage wieder einzuführen. Die gegenständliche Bestimmung wäre daher wie folgt zu adaptieren:

§ 19 Abs 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, haben den Vorrang auch gegenüber aus derselben Richtung kommenden, nach rechts einbiegenden Fahrzeugen, sofern es sich nicht um Schienenfahrzeuge handelt.“

Zu Z 9 - Kein Hineinragen von Fahrzeugteilen auf Gehsteige und Radfahranlagen beim Schrägparken

Beim Schrägparken ragen Fahrzeugteile manchmal in den Gehsteig oder auf Radfahranlagen hinein, sodass der Fußgänger- bzw. Fahrradverkehr behindert wird. Das Hineinragen soll

nunmehr generell verboten werden. Zulässig bleiben soll im Fall von Gehsteigen und Gehwegen das Hineinragen im geringfügigen Ausmaß, wie Seitenspiegel oder Stoßstange und für kurze Ladetätigkeiten (§ 23 Abs. 1 StVO).

Die bisherige Regelung, dass der Fußgänger- oder Fahrradverkehr nicht behindert werden darf, ist aus Sicht der Wirtschaft ausreichend. Die vorgeschlagene neue Regelung wird es vielen Lenkern verunmöglichen, einen Schrägparkplatz zu nützen, da bei Einhaltung dieser Norm das Heck zu weit in die Fahrbahn ragen würde und so der Fahrzeugverkehr auf der Fahrbahn behindert werden würde.

Diese Bestimmung würde im Stadtgebiet also praktisch alle Schrägparkordnungen verunmöglichen. Dadurch würden unzählige Parkplätze verloren gehen und damit auch Platz für den Wirtschaftsverkehr. Die Bestimmung, dass für kurze Ladetätigkeiten der Gehsteig doch überragt werden darf, wäre dafür kein Ausgleich. Längere Wirtschaftsfahrzeuge könnten dann gar nicht mehr in Schrägparkordnungen abgestellt werden.

Auch die Bestimmung, dass überall ein durchgehender Gehsteig von 1,5 m frei bleiben muss, ist in dieser generalisierten Form wohl kaum umsetzbar. Das intendierte Ziel könnten auch die Länder und Kommunen mit den Mitteln der Verordnungen, Bauordnungen und Bebauungsplänen viel bürgernäher regeln.

Im letzten Satz ist ein Widerspruch zu den Erläuterungen enthalten. Während im Textvorschlag der Novelle „von zwingend notwendigen Bau- oder Reparaturmaßnahmen“ die Rede ist, steht in den Erläuterungen „die für Reparaturmaßnahmen oder Baustellen unerlässlich sind“. Im Gesetzestext wird also auf „notwendige Baumaßnahmen“ abgestellt. Man könnte also zum Schluss kommen, dass etwa bei Dachbodenausbauten oder Baumaßnahmen, die zwar nicht notwendig sind, aber der Verschönerung oder Aufwertung dienen, trotz Gerüst eine Mindestbreite von 1,5 m am Gehsteig erhalten bleiben muss. In den Erläuterungen hingegen ist nur von Baumaßnahmen die Rede, für die die Lagerung von Gegenständen unerlässlich ist.

Die Norm bezieht sich ausdrücklich auf Fahrzeuge und könnte somit - unbeabsichtigt - ein Abstellverbot für Fahrräder und E-Scooter auf Gehsteigen bedeuten, da ja auch diese Fahrzeuge im Sinne der StVO sind (vgl. § 2 Z 22). Der Vorschlag sollte sohin zumindest dahingehend abgeändert werden, dass es zulässig ist, Fahrzeugteile auf den Gehsteig ragen zu lassen, wenn eine Restbreite von zumindest 1,5 m auf dem Gehsteig frei bleibt.

Zu Z 10 - Ausweitung der 5-Meterzone im Kreuzungsbereich

Der Novellierungsvorschlag lautet:

„d) unbeschadet der Regelung des § 23 Abs. 3a im Bereich von weniger als 5 m vom nächsten Schnittpunkt aneinandergrenzender Fahrbahnränder; wenn die Sichtbeziehungen in Relation zur zulässigen Fahrgeschwindigkeit nicht ausreichend sind, ist dieser Bereich mittels Sperrfläche oder baulichen Maßnahmen auf 8 m zu erweitern,“

Zusätzlich zum Halteverbot im Kreuzungsbereich (5 m) soll also eine Verlängerung des Halteverbotbereichs auf 8 m normiert werden, wenn die nötigen Sichtbeziehungen fehlen. Diese Vorgangsweise zur Hebung der Verkehrssicherheit wird in vielen Gemeinden jetzt schon ohne eine bundesgesetzliche Pflicht, allein aus Gründen der Verkehrssicherheit umgesetzt. Ob eine bundesgesetzliche Vorgabe erforderlich ist, darf angezweifelt werden. Die Sichtbeziehungen werden ohnehin von den Behörden der Länder beurteilt. Wenn diese Beurteilung im Anlassfall einen kürzeren Halteverbotsbereich nahelegt, z.B. 6 m oder 7 m, müsste dieser Bereich dennoch

in jedem Fall auf 8 m ausgeweitet werden. Diese Bestimmung scheint also überschießend zu sein.

Jedenfalls müsste Vorsorge dafür getroffen werden, dass für Taxis die Anwendung von § 23 Abs. 3a im neuen Bereich von 8 m nicht durch die Sperrflächenmarkierung ausgehebelt wird.

Zu Z 11 - Abstellen von Fahrrädern in Fußgängerzonen

Das Abstellen von Fahrrädern in Fußgängerzonen soll erlaubt werden. Dagegen erheben wir keinen grundsätzlichen Einwand, geben jedoch zu bedenken: Diese Norm würde das legale Abstellen von Faxis, die auf Kunden warten, in unbegrenzter Anzahl ermöglichen. Auch eine große Anzahl an Fahrrädern könnte dann in einer Fußgängerzone abgestellt werden, was aus Sicht der Fahrradfahrer jedenfalls angenehmer ist, als in den angrenzenden Seitengassen einer Fußgängerzone einen Abstellplatz zu suchen. Ebenso könnten unzählige E-Scooter dann in der Fußgängerzone abgestellt werden.

Wir schlagen daher vor, das Abstellen von Fahrrädern in Fußgängerzonen nur auf dafür vorgesehenen und ausgewiesenen Abstellflächen zu erlauben.

Zu Z 16 - Arm- und Lichtzeichen

Wir schlagen vor, den Entwurf durch eine explizite Bestimmung zu ergänzen, wonach Veränderungen an VLSA-Programmen keine Verschlechterungen für den öffentlichen Verkehr nach sich ziehen dürfen.

Zu Z 17 - Rechtsabbiegen bei Rot

Die Möglichkeit, zu Versuchszwecken das Rechtsabbiegen bei Rot für alle Fahrzeuggruppen (mit Ausnahme schwerer LKW) für bestimmte Kreuzungen zu erlauben, soll entfallen. Nunmehr soll die Möglichkeit für die Behörden geschaffen werden, sowohl das Rechtsabbiegen als auch das Geradeausfahren bei T-Kreuzungen (auf Fahrtrouten, auf die Fahrzeuge aus anderen Fahrtrichtungen lediglich einbiegen, diese jedoch nicht queren können/dürfen) bei rotem Ampellichtsignal für den Fahrradverkehr zu erlauben. Die Verordnung muss dabei nicht an Versuchszwecke geknüpft werden, sondern kann dauerhaft bestehen.

Aus unserer Sicht gibt es keinen Grund, das Abbiegen von Kraftfahrzeugen bei Rotlicht zu Versuchszwecken nicht zu erlauben, bis diese Versuche abgeschlossen und evaluiert sind. Derzeit gibt es unseres Wissens noch keine Studien zu Wirksamkeit und Gefahr des Rechtsabbiegens für Kfz bis 3,5 t hzG.

Es ist zu befürchten, dass die stellenweise Verwässerung der Anhalteverpflichtung bei rotem Ampellicht in zahlreichen anderen Fällen ebenfalls zu einer Ignorierung der grundsätzlichen Pflicht führen wird. Ob dies gerade im urbanen Raum der Verkehrssicherheit dienlich ist, darf zumindest bezweifelt werden.

Statistisch ereignet sich die Hälfte aller Unfälle mit Radfahrenden an Kreuzungen. Es muss also sichergestellt sein, dass diese Norm nicht zu einem gehäuften Unfallgeschehen führt. Begleitende Maßnahmen sind, soweit ersichtlich, jedoch nicht beabsichtigt.

Zu Z 18 - Beifahrer statt Assistenzsystem

Die Regelung, wonach ein fehlendes Assistenzsystem durch einen volljährigen Beifahrer „ersetzt werden kann“, ist zwar grundsätzlich positiv zu bewerten, wird aber in der Praxis kaum zu einer

Veränderung führen, da zumindest im gewerblichen Güterverkehr der Einsatz von LKW mit einem Lenker und einem zusätzlichen Erwachsenen schon aus Kostengründen nicht umsetzbar ist.

Zu Z 20 - Erweiterung des Parkpickerls

Wir begrüßen ausdrücklich, dass Langzeitmieten und andere Dauernutzungsverhältnisse zukünftig beim Erwerb eines Parkpickerls den Leasingverträgen gleichgestellt werden sollen. Dies entspricht den wirtschaftlichen Gepflogenheiten und neuen Modellen der Fahrzeugnutzung.

Folgendes häufig vorkommende Problem wird mit dem Vorschlag wahrscheinlich nicht zu lösen sein: Lenker von Taxis mit Kennzeichen von Bezirkshauptmannschaften rund um Wien, insb. Schwechat, wohnen zumeist in Wien. Die Taxis dürfen außer für die Fahrt vor Arbeitsbeginn bzw. nach Arbeitsende zum Taxistandplatz in Schwechat bzw. zum Wohnsitz in Wien meist nicht privat genutzt werden. Dieses Problem betrifft auch viele andere Arbeitnehmer. Hier wäre jedenfalls die Schaffung einer Bezugsmöglichkeit für ein Parkpickerl - auch sozial - wünschenswert.

Zu Z 21 - Anbringungsabstände von Verkehrszeichen sollen flexibler werden

Im Ortsgebiet sollen bei seitlicher Anbringung eines Straßenverkehrszeichens die Anbringungsabstände erweitert bzw. flexibler werden. So soll zum Schutz des Fußgänger- und Fahrradverkehrs der seitliche Mindestabstand entfallen und höchstens 2,50 m betragen können.

Diese Regelung kann Gefährdungslagen schaffen, dann etwa, wenn Verkehrszeichen nah am Fahrbahnrand stehen und daher breite Fahrzeuge, wie LKW, Busse etc. in Richtung Fahrbahnmitte ausweichen müssen.

Zu Z 25 - Hinweiszeichen E-Ladestelle

Ausdrücklich begrüßen wir die Einführung eines Hinweiszeichens „E-Ladestelle“.

Zusätzlich sollte auch ein Hinweiszeichen geschaffen werden, mit welchem die Verkehrsteilnehmer auf Videoüberwachungen hingewiesen werden. Dies ist schon deswegen politisch geboten, weil etwa in Wien eine weiterreichende Zufahrtsbeschränkung für den 1. Bezirk geplant ist und diese durch Kamerasysteme überwacht werden soll. Durch eine einheitliche Kennzeichnung könnte somit auch für deutlich mehr Transparenz - auch im Einfahrtbereich von überwachten Parkhäusern, Parkgaragen und Parkplätzen - gesorgt werden.

Zu Z 31- Fahrradverkehr

Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern und das Radfahren im Verband sollen erleichtert werden. Bisher ist das Nebeneinanderfahren von Radfahrern nur auf bestimmten Straßen (Radwegen, Fahrradstraßen, Wohnstraßen und Begegnungszonen) sowie für Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern zulässig. Mit der Neuregelung soll das Nebeneinanderfahren von zwei Radfahrern auf Fahrbahnen und auf Radfahranlagen erlaubt werden, sofern es das Verkehrsaufkommen zulässt, niemand gefährdet wird und es sich nicht um Schienenstraßen oder Vorrangstraßen handelt. Das bedeutet auch, dass das Nebeneinanderfahren auf Radfahranlagen und der angrenzenden Fahrbahn unter den genannten Voraussetzungen erlaubt ist. Im Falle der Begleitung eines Rad fahrenden Kindes unter 12 Jahren soll das Nebeneinanderfahren, ausgenommen auf Schienenstraßen, immer zulässig sein.

Hinsichtlich dieser Regelung hegen wir Sicherheitsbedenken. Die bisherige Regelung, wonach das Nebeneinanderfahren auf Radwegen und Fahrradstraßen erlaubt war, scheint aus Sicherheitsgründen durchaus ausreichend. Die vage Formulierung „wenn es das

Verkehrsaufkommen zulässt“ öffnet Tür und Tor für gefährliche Situationen, in denen Lenker von Kfz zu riskanten Überholmanövern neigen könnten.

Was konkret bedeutet die Wortfolge *„sofern das Verkehrsaufkommen es zulässt“*? Lässt es das Verkehrsaufkommen von einem mehrspurigen Kraftfahrzeug noch zu, dass Fahrradfahrer nebeneinander fahren oder ist das Nebeneinanderfahren dann bereits verboten? Welcher Verkehr ist gemeint, Fußgänger- und/oder Fahrzeugverkehr?

Andererseits könnte argumentiert werden, dass die Einschränkung, dass das Nebeneinanderfahren von Radfahrern nur dann erlaubt ist, wenn es die Verkehrslage erlaubt und *„ein Überholen nicht verhindert wird“*, de facto ein Nebeneinanderfahren verbietet, wenn gleichzeitig die Regelung in Kraft tritt, dass beim Überholen von Radfahrern ein Seitenabstand von mindestens 1,5 m eingehalten werden muss. Entweder lässt man Fahrradfahrer uneingeschränkt nebeneinanderfahren, was zu Verkehrsbehinderungen führen wird oder man bleibt beim Verbot des Nebeneinanderfahrens.

Die hier angedachte Regelung wird wohl zu weiterer Verunsicherung führen, weil nicht eindeutig klar sein kann, ob in einer konkreten Situation das Nebeneinanderfahren nun verboten oder erlaubt ist.

Aus Sicherheitserwägungen empfehlen wir dringend, diese Regelungen zu überdenken.

§ 68 Abs. 2 vorletzter und letzter Satz des Vorschlags lauten:

„Radfahrer in Gruppen ab zehn Personen ist das Querens einer Kreuzung im Verband durch den übrigen Fahrzeugverkehr zu erlauben. Dabei sind beim Einfahren in die Kreuzung die für Radfahrer geltenden Vorrangregeln zu beachten; der voranfahrende Radfahrer hat im Kreuzungsbereich den übrigen Fahrzeuglenkern das Ende der Gruppe durch Handzeichen zu signalisieren und erforderlichenfalls vom Fahrrad abzusteigen. Der erste und letzte Radfahrer der Gruppe haben dabei eine reflektierende Warnweste zu tragen.“

Die Gestattung des Querens von geregelten Kreuzungen im Radfahrerverband lehnen wir ab, weil dies - insbesondere bei großen Gruppen - zu gefährlichen Situationen führen kann und daher die Verkehrssicherheit nicht erhöhen kann - im Gegenteil.

§ 68 Abs. 3a lautet:

„(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, es sei denn, dass in unmittelbarer Nähe kein motorisierter Verkehr aktuell fährt.“

Hier sollte auch auf die konkreten Einsichtmöglichkeiten und Sichtbeziehungen vor Ort Bezug genommen werden. Die Einschränkung auf den motorisierten Verkehr ist gefährlich, weil sich Unfälle auch zwischen Radfahrern ereignen.

Die Wortfolge *„es sei denn, dass in unmittelbarer Nähe kein motorisierter Verkehr aktuell fährt“* ist darüber hinaus unklar. Den Ausdruck *„unmittelbar“* als Ortsangabe kennt die StVO und auch die der Eisenbahnkreuzungs-Verordnung. Nach herrschender Judikatur ist unter *„unmittelbar“* etwa eine Fahrzeuglänge zu verstehen. Dem Gesetzgeber kann wohl nicht unterstellt werden, eine solche äußerst gefährliche unmittelbare Nähe gemeint zu haben, sollte

die Regelung so in Kraft treten. Gerade an unregelmäßigten Kreuzungen ist darüber hinaus nicht leicht festzustellen, ob sich „motorisierter Verkehr“ in „unmittelbarer Nähe“ befindet.

Der Ausdruck „motorisierter Verkehr“ wird weder in § 2 StVO noch in § 2 KFG verwendet oder definiert. Fällt nun ein E-Roller unter motorisierten Verkehr? Anstelle des systemfremden Ausdrucks motorisierter Verkehr könnte einfach das Wort „Kraftfahrzeug“ verwendet werden. Damit wäre klargestellt, dass E-Roller, E-Mini-Scooter und E-Fahrräder bis 600 Watt Leistung und 25 km/h Bauartgeschwindigkeit nicht gemeint sind.

Es wäre anzudenken, die 10 km/h-Beschränkung auch auf geregelte Radfahrerüberfahrten auszudehnen. Gerade beim Abbiegen kann es zu gefährlichen Situationen kommen, wenn ein Fahrradfahrer sich im Ortsgebiet mit bis zu 50 km/h an eine geregelte Radfahrerüberfahrt annähern darf.

Zu Z 34 - Fußverkehr

Zur Förderung des Fußgängerverkehrs soll die Fahrbahnquerung durch kurze Wartezeiten und eine zuzugestehende längere Zeitdauer erleichtert werden. Auch dieser Vorschlag wird kritisch gesehen: Diese Wartezeiten müssen im Verhältnis zum übrigen Verkehr weiterhin im Einklang stehen. Noch sind sehr viele Menschen in Österreich - auch Arbeitnehmer - auf das Kfz angewiesen, um in die Arbeit zu fahren. Die Verzögerung der Anfahrt muss für diese Menschen unbedingt verhindert werden. Zudem sollte mitbedacht werden, dass ein längeres Warten an Ampeln auch einen wesentlich höheren CO₂-Ausstoß verursacht und somit die Bestrebungen hin zur CO₂-Neutralität konterkariert.

Weiters sollte die „angemessene Eile“ als Anforderung beim Überqueren einer Straße durch Fußgänger erhalten bleiben. Der „direkte Weg“ ist kein gleichwertiger Ersatz dafür.

Bedauerlicherweise wurde der eindeutige Ausdruck „auf kürzestem Wege“ durch den unklaren Ausdruck „auf geradem Weg“ ersetzt. Dies würde bedeuten, dass der Fußgänger die Fahrbahn nun auch diagonal queren darf, sofern er nicht Schlangenlinien, sondern gerade geht. Solches Verhalten würde jedenfalls zu Verkehrsbehinderungen führen.

Die Wortfolge „nicht übermäßig behindern“ würde es Fußgängern erlauben, den Fahrzeugverkehr auf der Fahrbahn zu behindern, bloß das „übermäßige“ Behindern wäre verboten. Der Ausdruck „übermäßig“ sollte daher präzisiert oder gestrichen werden.

Zu Z 37 - Schulstraße

Wir schlagen folgende Ergänzung in Abs. 1 vor: *„Die Behörde kann, wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs, erfordert, durch Verordnung Straßenstellen oder Gebiete in der unmittelbaren Umgebung von Schulgebäuden zu Schulstraßen erklären, sofern es sich nicht um Schienenstraßen handelt.“*

Sollte Abs. 1 nicht wie vorgeschlagen ergänzt werden, sollte zumindest in Abs. 2 festgehalten werden, dass Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs das Zu-, Ab- und Durchfahren von Schulstraßen gestattet ist.

Zu Z 39 - Verhalten auf Verkehrsflächen mit Fußverkehr

Auch hier enthält der Vorschlag eine unklare Formulierung. Das bislang verwendete Wort „gehindert“ bedeutet, dass es unmöglich ist, am Hindernis vorbeizugehen. Durch die Verwendung des Wortes „behindert“ wird in Zukunft geklärt werden müssen, ob eine

Behinderung im konkreten Fall vorlag und wenn ja, ob diese auch erheblich war. Zur Rechtssicherheit vermag diese Formulierung nichts beizutragen.

Zu Z 42 - Strafbestimmungen

Verstöße gegen die Ausrüstungsbestimmungen des § 1 Abs. 1 der Fahrradverordnung sollen nunmehr einem eigenen Straftatbestand unterliegen. Ob ein oder mehrere Verstöße gegen eine oder mehrere Ziffern des § 1 Abs. 1 der Fahrradverordnung vorliegen - dabei handelt es sich um diverse Ausrüstungsgegenstände - soll dabei unerheblich sein. Werden also mehrere Verstöße gegen § 1 Abs. 1 Fahrradverordnung festgestellt, wird damit trotzdem nur ein Straftatbestand verwirklicht und ist daher auch nur eine Strafe zu verhängen.

Diese Regelung sollte für viele andere Bereiche im Straßenverkehr in Zukunft auch auf andere Delikte angewandt werden. Die kumulativen Bestrafungen nach dem VStG werden von uns schon seit langer Zeit kritisiert und sollten endlich abgeschafft werden. Diese Änderung sollte zum Anlass genommen werden, auch im Kraftfahrrecht endlich die Mehrfachbestrafungen abzuschaffen. In diesem Bereich werden in der Regel bei jedem einzelnen Verstoß sowohl der Lenker als auch der Zulassungsbesitzer bestraft. Selbst wenn Lenker und Zulassungsbesitzer ein und dieselbe Person sind, erfolgt die Bestrafung doppelt.

III. Zusammenfassung

Es ist festzuhalten, dass manche der geplanten Bestimmungen grundsätzlich das Potential haben, Konflikte unter den Verkehrsteilnehmern zu schüren (längere Wartezeiten für Autos an Ampeln, das Fahren von Radfahrern nebeneinander). Hier muss eine ausgewogene Lösung gefunden werden, um Aggressivität und Auseinandersetzungen auf den Straßen nicht zu fördern und die Verkehrssicherheit nicht zu gefährden.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Anmerkungen. Diese Stellungnahme wird auch per Webformular im Rahmen des parlamentarischen Begutachtungsverfahrens übermittelt.

Freundliche Grüße

Dr. Harald Mahrer
Präsident

Karlheinz Kopf
Generalsekretär