



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abt IV/ST2 (Rechtsbereich Straßenverkehr)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
wien.arbeiterkammer.at
DVR 0063673
ERREICHBAR MIT DER LINIE D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65 Fax 501 65	Datum
BMVIT- 161.005/0001- IV/ST2/2018	UV-GSt/Ma	Richard Ruziczka	DW12423 DW 142423	18.9.2018

Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (30. StVO-Novelle)

Mit oa Gesetzesentwurf sollen Verbesserungen für den Radverkehr umgesetzt werden, die schon seit mehreren Jahren im Unterausschuss Radverkehr des Verkehrssicherheitsbeirates im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie diskutiert wurden. Insbesondere zu den Vorrangregelungen für den Radverkehr und zur Markierung von Radfahrerüberfahrten werden Gesetzesänderungen vorgeschlagen. Darüber hinaus werden die Bestimmungen zur Verwendung von fahrzeugähnlichem Kinderspielzeug geändert und durch die Festlegung rechtlicher Rahmenbedingungen die Einführung von Versuchen betreffend „Rechtsabbiegen bei Rot“ ermöglicht.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) steht den meisten Änderungen, wie dem Wegfall der generellen Benachrangung des Radverkehrs, wenn eine Radfahranlage verlassen wird, der Benützung von Fahrrädern mit Bewilligung für Kinder ab dem 9. Lebensjahr oder der vorgesehenen Erleichterung der Benützung von fahrzeugähnlichem Kinderspielzeug grundsätzlich positiv gegenüber. Die versuchsweise Ermöglichung des Rechtsabbiegens an bestimmten Kreuzungen bei roter Ampel zur Durchführung wissenschaftlicher Studien muss insbesondere wegen des in mehreren Untersuchungen erhobenen erhöhten Gefährdungspotentials für nichtmotorisierte und hör- und sehbeeinträchtigte VerkehrsteilnehmerInnen kritisch eingeschätzt werden. Zu den einzelnen Bestimmungen des Novellierungsentwurfs und den konkreten Formulierungen wird wie folgt Stellung genommen:

Grundsätzliches:

Wie auch bereits in den letzten Stellungnahmen zu StVO-Novellierungen weist die BAK darauf hin, dass die Straßenverkehrsordnung das Instrument ist, das die Benützung des Straßenraumes regelt und zwar für alle VerkehrsteilnehmerInnen. Vor allem die Bedürfnisse und die Sicherheit der ungeschützten VerkehrsteilnehmerInnen (FußgängerInnen/RadfahrerInnen) sollten besondere Berücksichtigung finden. Neben der „Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs“ sollte daher auch der Grundsatz der Rücksichtnahme auf die jeweils schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen verankert werden. Zusätzlich sollten die Prioritäten so geändert werden, dass die Sicherheit an erster Stelle steht. Was die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs anbelangt, sollten diese nicht ausschließlich aus dem Gesichtspunkt des KfZ-Verkehrs betrachtet werden. Im dicht bebauten Stadtgebiet kann es sein, dass vor allem die Flüssigkeit motorisierten Individualverkehrs zugunsten des nicht motorisierten und des öffentlichen Verkehrs und auch zugunsten der Sicherheit und der Stadtverträglichkeit hintangestellt werden muss.

Zu Z 2 (§ 2 Abs 1 Z 12a):

Hier wird hinsichtlich der Markierung einer Radfahrerüberfahrt, die als Fortsetzung eines Geh- und Radwegs anzubringen ist, das sogenannte „St Pöltner Modell“ umgesetzt: Demnach sind für die Überquerung der Fahrbahn durch Fußgänger und Radfahrer die Quermarkierungen beiderseits des Schutzwegs jeweils versetzt zu den Längsstreifen des Schutzwegs anzubringen.

Grundsätzlich begrüßt die BAK, dass diese Bestimmung umgesetzt wird, die die BAK bereits in ihrer Stellungnahme zur 23. StVO-Novelle vom 16.3.2011 gefordert hat.

Darüber hinaus wird angeregt, die Notwendigkeit von Straßenverkehrszeichen für die Radfahrerüberfahrt neben einem Schutzweg zu überprüfen: Im Jahr 2011 wurden mit der 23. StVO-Novelle in § 53 Abs 1 Z 2c zwei neue Verkehrszeichen eingeführt, die einen Schutzweg und eine unmittelbar danebenliegende Radfahrerüberfahrt anzeigen. Die BAK hat sich in ihrer damaligen Stellungnahme gegen die beiden konkret vorgeschlagenen Verkehrszeichen ausgesprochen, von denen eines im Vordergrund die Radfahrerüberfahrt und im Hintergrund den Schutzweg, und das andere im Vordergrund den Schutzweg und im Hintergrund die Radfahrerüberfahrt symbolisch darstellen, weil diese Unterscheidung von anderen StraßenbenutzerInnen kaum wahrgenommen werden kann.

Nunmehr wird mit der Umsetzung des „St Pöltner Modells“ eine weitere Möglichkeit der gemeinsamen Fahrbahnquerung für Fußgänger- und Radverkehr vorgesehen. Die BAK schlägt vor, ein für alle drei Möglichkeiten der Kombination von Fußgänger- und Fahrradquerungen einheitlich geltendes Verkehrszeichen zu schaffen, das symbolisch den „Mischbetrieb“ von FußgängerInnen und RadfahrerInnen auf einem Schutzweg und einer dazugehörenden Radfahrerüberfahrt wiedergibt, da dies Verkehrszeichen einspart und mithilft den „Schilderwald“ einzudämmen.

Weiters ergibt sich aus Sicht der BAK im Zusammenhang mit der in Z 13 (zu § 104 Abs 13) angefügten Übergangsbestimmung von fünf Jahren für die Anbringung der entsprechenden

Bodenmarkierungen eine gewisse Rechtsunsicherheit: Bisher konnte der StVO nicht entnommen werden, ob das Befahren von Schutzwegen mit Fahrrädern verboten ist (vgl Rechtsausführung UVS Steiermark 1996). Im Vorliegenden Entwurf wird das Befahren eines Schutzweges im Sinn der Gehrichtung durch Fahrzeuge explizit verboten. Ausgenommen ist die neu eingeführte Kategorie nach dem „St. Pöltner Modell“ (Schutzweg und Radfahrerüberfahrt in einem).

Kritisch anzumerken ist, dass nicht klar ist, ob die beschriebene Neuerung (St Pöltner Modell) mit Inkrafttreten der StVO-Novelle von RadfahrerInnen genutzt werden darf oder ob bis zur Anbringung entsprechender Schilder zahlreiche Hauptradrouten auf diese Weise unterbrochen sind und künftig zum Queren der Straße abgestiegen und das Rad geschoben werden muss; ein Weiterradeln wäre rechtlich erst auf der anderen Seite des Geh- und Radweges wieder erlaubt. Seitens der BAK spricht nichts dagegen, wenn ab dem Inkrafttreten dieser novellierten Bestimmung im Sinne des „St Pöltner Modells“ ein Befahren des Schutzweges mit Fahrrädern zulässig ist, wenn dadurch FußgängerInnen weder gefährdet noch behindert werden.

Zu Z 6 (§ 19 Abs 6a):

Im Verkehrssicherheitsbeirat, Unterausschuss Radverkehr, wurden ausführlich die inkonsistenten Vorrangregelungen im Bereich von Radfahranlagen anhand von Praxisfällen dargestellt. Aus Sicht der BAK war und ist es nicht einsichtig, warum BenutzerInnen von Radfahranlagen in jedem Fall benachrangt werden, wenn sie eine Radfahranlage verlassen.

Im gegenständlichen Entwurf sollen laut Erläuterungen durch mehrere Änderungen „die Radfahrer(Innen) nicht mehr in den Nachrang verwiesen“ werden:

- Gemäß der Definition in § 2 Abs 1 Z 7 ist das Ende eines Radfahrstreifens in Zukunft nicht mehr gesondert durch die Markierung „Ende“ zu kennzeichnen.
- Für den Fall, dass ein Radfahrstreifen endet, wird in § 11 Abs 5 die Geltung des „Reißverschlussystems“ vorgeschrieben, um so den RadfahrerInnen ein gleichberechtigtes Einordnen in den anderen Fließverkehr zu ermöglichen.
- Darüber hinaus wird in § 19 Abs 5 klargestellt, dass geradeaus weiterfahrende Fahrzeuge (zB RadfahrerInnen auf einer Radfahrerüberfahrt) auch gegenüber Fahrzeugen, die aus dem Parallelverkehr nach rechts abbiegen, den Vorrang haben.

Im nunmehr vorgeschlagenen Entwurf zu § 19 Abs 6a wird allerdings bestimmt, dass RadfahrerInnen dann jedenfalls anderen Fahrzeugen den Vorrang geben müssen, wenn sie von einem Radweg bzw Geh- und Radweg kommen, der nicht durch eine Radfahrerüberfahrt fortgesetzt wird. Nach Auffassung der BAK steht dies im Widerspruch zu den Zielsetzungen, die Regeln für den Radverkehr zu vereinfachen und deren Akzeptanz zu verbessern. Aus unserer Sicht sollte RadfahrerInnen immer ein gleichberechtigtes Einordnen in den anderen Fließverkehr ermöglicht werden, weil das selbst von motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen in der Praxis dementsprechend verstanden wird.

Es wird daher vorgeschlagen, im Entwurfstext über die Anwendung des „Reißverschlussystems“ das Wort „Radfahrstreifen“ durch das Wort „Radfahranlage“ zu ersetzen und § 19 Abs 6a ersatzlos zu streichen.

Zu Z 7 und Z 8 (§ 38 Abs 5a und 5b, § 54 Abs 5 lit n):

Diese geplanten Bestimmungen ermöglichen dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung Kreuzungen im Bundesgebiet festzulegen, an denen „zur Durchführung wissenschaftlicher Untersuchungen“ für bestimmte Fahrzeuge das Rechtsabbiegen bei roten Ampeln erlaubt werden soll. An diesen „Pilotkreuzungen“ sollen Fahrzeuge – ausgenommen Lkw und Busse mit mehr als 7,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht – bei roter Ampel rechts abbiegen dürfen, wenn zuvor angehalten wurde, eine Behinderung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer „insbesondere des Fußgänger- und Fahrzeugverkehrs der freigegebenen Fahrtrichtung“ ausgeschlossen ist und eine Zusatztafel mit grünem Pfeil angebracht wurde. Die Verordnung selbst darf laut § 38 Abs 5b nur erlassen werden, wenn aus Gründen der Verkehrssicherheit keine Bedenken bestehen und „eine solche Untersuchung im Interesse des Straßenverkehrs gelegen ist.“

Zum konkreten Gesetzesentwurfstext ergeben sich insbesondere drei Kritikpunkte, die eine nochmalige Überprüfung der vorgeschlagenen Gesetzesformulierungen erforderlich erscheinen lassen:

- Laut neuem § 38 Abs 5a Z 2 dürfen andere VerkehrsteilnehmerInnen nicht gefährdet oder behindert werden, insbesondere wenn sie „der freigegebenen Fahrtrichtung“ folgen. Hier vertritt die BAK die Auffassung, dass generell andere VerkehrsteilnehmerInnen – unabhängig davon, welches Verkehrsmittel sie benutzen, oder ob sie zu Fuß gehen – nicht gefährdet oder behindert werden dürfen. Auch wenn sich andere VerkehrsteilnehmerInnen nicht regelkonform verhalten sollten und beispielsweise bei roter Ampel die Kreuzung überqueren wollten, ist dies kein Grund für eine Gefährdung durch RechtseinbiegerInnen bei Rot. Nach Ansicht der BAK ist die Wortfolge „der freigegebenen Fahrtrichtung“ ersatzlos zu streichen.
- Sowohl in § 38 Abs 5a Z 3 und Abs 5b als auch im neuen § 54 Abs 5 lit n wird die neue Zusatztafel mit grünem Pfeil für das „Rechtsabbiegen bei Rot“ geregelt. Dabei wird aber immer nur vorgesehen, dass sie sich „neben dem roten Lichtzeichen“ befinden muss. Nach Meinung der BAK ist hier viel zu unbestimmt und unklar, wo genau diese Zusatztafel angebracht werden muss. Insbesondere wenn man berücksichtigt, dass es sich hier um eine grundlegende Rechtsänderung in der StVO handelt, ist eine eindeutige, klare und übersichtliche Beschilderung der betreffenden Kreuzungen dringend erforderlich. Deshalb sollte der Ort der Anbringung der Zusatztafel im Gesetz genauer bestimmt werden.
- Gemäß § 38 Abs 5b darf ua die gegenständliche Verordnung nur erlassen werden, wenn „eine solche Untersuchung im Interesse des Straßenverkehrs gelegen ist“. Diese allgemeine und unbestimmte Auflage wirft mehr Fragen auf, als sie beantwortet. Zum Straßenverkehr gehören viele verschiedenartige VerkehrsteilnehmerInnen auf verschiedensten Verkehrsmittel mit zum Teil unterschiedlichen Interessen. Welche dieser Interessen sind hier gemeint? Die der

RadfahrerInnen? Der FußgängerInnen? Oder sind hier doch die Interessen der AutofahrerInnen angesprochen? Oder ist vielleicht doch der Bus im öffentlichen Verkehr gemeint, der wegen seines zu hohen Gewichts nicht bei der roten Ampel nach rechts abbiegen darf? Nach Meinung der BAK, sollte die oben genannte Verordnungsaufgabe ersatzlos gestrichen werden.

Das Rechtsabbiegen bei Rot für Kraftfahrzeuge birgt nach Einschätzung der BAK jedenfalls das Potential einer zusätzlichen Gefährdung von Menschen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind.

Bei Einführung des Rechtsabbiegens bei Rot in den USA bspw haben sich die Unfälle mit Radfahrenden zT mehr als verdoppelt, auch die langjährigen Erfahrungen aus Deutschland zeigen hohe Konflikthanfälligkeit auf.

Da sich der Entwurf laut Erläuterungen an deutschen Regelungen orientiert, weist die BAK darauf hin, dass die Einführung des Rechtsabbiegens bei Rot in der DDR in den 1970er-Jahren erfolgte und bis heute nur punktuell genutzt wird. Eine umfangreiche Studie der Technischen Universität Dresden im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer (GDV) aus dem Jahr 2015¹ macht dabei deutlich, dass „der Grünpfeil unterm Strich zu keinen nennenswerten Vorteilen im Verkehrsablauf beiträgt, jedoch zur Behinderung von Fußgängern und Radfahrern führen kann. Der Grünpfeil ist daher rein objektiv betrachtet ein überflüssiges Verkehrszeichen: Er widerspricht den Bemühungen von Städten, den Fuß- und Radverkehr zu fördern und die Straßen barrierefrei zu gestalten. Deshalb sollte seine Anordnung stets kritisch hinterfragt werden.“

Nach Ansicht der BAK fehlen im Gesetzesentwurf folgende, wesentliche Festlegungen für eine entsprechende Verordnungsermächtigung zum „Rechtsabbiegen bei Rot“, die unbedingt noch im Gesetzesentwurf berücksichtigt werden sollen:

- Die Rahmenbedingungen für den Versuch sind in keiner Weise festgelegt. Soll es zB eine Vorher- / Nachher-Untersuchung geben, wie lange ist der Versuchszeitraum anzusetzen.
- Was wird untersucht? Die Immissionsentwicklung? Die Sicherheit und Unfallentwicklung des Verkehrs? Nur dessen Flüssigkeit und Leichtigkeit?
- Welche Voraussetzungen, Anforderungen und Regeln müssen an den Versuchskreuzungen eingehalten werden, damit entschieden werden kann, dass sie sich für das Rechtsabbiegen bei Rot eignen?
- Welche Kriterien sind bei der Auswahl der Kreuzungen einzuhalten? Die verbindliche Vorschreibung von Einsatzkriterien für die Auswahl von Kreuzungen, bei denen das Rechtsabbiegen bei Rot eingesetzt werden kann, fehlt im vorliegenden Entwurf gänzlich. Zur Diskussion und Entscheidung über die Einrichtung von Pilotkreuzungen sollte nach Auffassung der BAK auch die Einsetzung eines Expertengremiums, bestehend insbesondere aus regionalen Verkehrs- bzw RaumplanerInnen, VertreterInnen von Einrichtungen zur Förderung der Verkehrssicherheit, von

¹ https://udv.de/sites/default/files/tx_udvpublications/fb_31_gruenpfeil.pdf

Vereinen, die VerkehrsteilnehmerInnen vertreten und der Sozialpartner, überlegt werden.

- Unabdingbar erscheint auch eine sorgsame Evaluierung der Versuchsergebnisse vor der endgültigen Festsetzung eines Regelbetriebes und eine Veröffentlichung der Ergebnisse dieser Evaluierung.

Dies alles sind nach Auffassung der BAK wichtige Parameter, um eine Aussagewirkung zu erzielen bzw eine objektive Entscheidungshilfe zu bekommen, die schon in einer gesetzlichen Verordnungsermächtigung für eine darauffolgende Verordnung festzulegen wären.

Zu Z 10 (§ 68 Abs 1):

Radfahranlagen sollen künftig nur mehr mit Fahrrädern mit einem Nabenabstand von bis zu 1,7 m benützt werden müssen, weil längere Räder einen erhöhten Platzbedarf insbesondere in Kurven haben. Laut Erläuterungen ist beabsichtigt, dass es RadfahrerInnen mit längeren Rädern freigestellt wird, ob sie die Radfahranlage oder die angrenzende Fahrbahn benützen wollen.

Allerdings fehlt im vorgeschlagenen Gesetzestext selbst in der Aufzählung der Verkehrsmittel, die Radfahranlagen benützen dürfen bzw in jener, die die Fahrbahn benützen müssen, eine entsprechende Erwähnung von Fahrrädern mit einem Nabenabstand von mehr als 1,7 m, so dass für diese Gruppe nicht klar ist, welchen Teil der Straße sie benützen müssen bzw dürfen. Die BAK spricht sich hier für eine Klarstellung im Gesetzestext aus.

Weiters durften bisher mit Fahrrädern mit Anhänger oder mit mehrspurigen Fahrrädern, die jeweils nicht breiter als 80 cm sind, Radfahranlagen benützt werden, breitere Gefährte mussten die Fahrbahn benützen. Nunmehr soll diese Maximalbreite von 80 auf 100 cm erhöht werden.

Damit wird es möglich mit Fahrrädern mit Anhänger zum Lasten- oder Personentransport bzw mit mehrspurigen Fahrrädern von jeweils bis zu 100 cm Breite Radfahranlagen zu benützen, für die teilweise selbst eine Breite von 100 cm als Mindeststandard vorgesehen ist. Nach Ansicht der BAK ist damit eine Zunahme der Konfliktsituationen zwischen RadfahrerInnen mit herkömmlichen Fahrrädern und solchen, mit anderen Verwendungszwecken zu befürchten. Die Infrastruktur für Radfahrer scheint aus Platzgründen nicht für breitere Fahrzeuge geeignet zu sein. Die BAK spricht sich daher für die Beibehaltung der bisherigen Breitenvorgaben aus. Die Erlaubnis der Benützung von Radfahranlagen mit mehr als 80 cm breiten Fahrzeugen wird aus Verkehrssicherheitsgründen sowie aus Gründen der zu schmal dimensionierten Infrastruktur (bzw deren vorgegebener Mindeststandards hinsichtlich ihrer Breite) seitens der BAK abgelehnt. Lediglich für Fahrräder mit über 80 cm breiten Anhängern, mit denen Kinder befördert werden, soll die Benutzung von Radfahranlagen erlaubt sein, diese sollten nicht gezwungen werden, die Fahrbahn zu benutzen.

Zu Z 11 (§ 88 Abs 2):

Das Befahren von Gehsteigen und Gehwegen mit Kleinfahrzeugen und fahrzeugähnlichem Kinderspielzeug soll laut Entwurf künftig „in Schrittgeschwindigkeit“ gestattet werden.

Die BAK befürwortet zwar diese Regeländerung grundsätzlich, spricht sich allerdings für die Streichung der Beschränkung „in Schrittgeschwindigkeit“ und deren Ersetzung durch den Begriff „in angemessener Geschwindigkeit“ aus. Diese Geräte dienen ja gerade zur „Überwindung“ der Schrittgeschwindigkeit, es wäre damit jede Benützung mit einer Gesetzesübertretung verbunden.

Renate Anderl
Präsidentin
FdRdA

Maria Kubitschek
iV des Direktors
FdRdA