

Entwurf

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

Der Nationalrat hat beschlossen:

Die Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960), BGBl. Nr. 159/1960, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 42/2018, wird wie folgt geändert:

1. § 2 Abs. 1 Z 7 lautet:

„7. Radfahrstreifen: ein für den Fahrradverkehr bestimmter und besonders gekennzeichnete Teil der Fahrbahn, wobei der Verlauf durch wiederholte Markierung mit Fahrradsymbolen angezeigt wird;“

2. § 2 Abs. 1 Z 12a lautet:

„12a. Radfahrerüberfahrt: ein auf beiden Seiten durch gleichmäßig unterbrochene Quermarkierungen gekennzeichnete, für die Überquerung der Fahrbahn durch Radfahrer bestimmter Fahrbahnteil; ist unmittelbar neben der Radfahrerüberfahrt ein Schutzweg markiert, so kann auf dieser Seite der Radfahrerüberfahrt die Quermarkierung entfallen; ist derselbe Fahrbahnteil in Fortsetzung eines Geh- und Radwegs gemäß § 52 Z 17a lit. a für die Überquerung der Fahrbahn durch Fußgänger und Radfahrer bestimmt, so sind die Quermarkierungen beiderseits des Schutzwegs jeweils versetzt zu den Längsstreifen des Schutzwegs anzubringen;“

3. In § 8 wird folgender Abs. 4a eingefügt:

„(4a) Das Befahren von Schutzwegen mit Fahrzeugen im Sinne der Gehrichtung der Fußgänger ist verboten; ausgenommen ist das Befahren mit Fahrrädern, wenn links und rechts des Schutzwegs Quermarkierungen gemäß § 2 Abs. 1 Z 12a angebracht sind.“

4. § 11 Abs. 5 lautet:

„(5) Wenn auf Straßen mit mehr als einem Fahrstreifen für die betreffende Fahrtrichtung das durchgehende Befahren eines Fahrstreifens nicht möglich oder nicht zulässig ist oder ein Fahrstreifen endet, ist den am Weiterfahren gehinderten Fahrzeugen der Wechsel auf den zunächst gelegen verbleibenden Fahrstreifen in der Weise zu ermöglichen, dass diese Fahrzeuge jeweils im Wechsel einem auf dem durchgehenden Fahrstreifen fahrenden Fahrzeug nachfolgen können (Reißverschlussystem). Das Reißverschlussystem ist auch anzuwenden, wenn die beschriebenen Umstände in Bezug auf einen Radfahrstreifen auftreten.“

5. § 19 Abs. 5 lautet:

„(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.“

6. § 19 Abs. 6a lautet:

„(6a) Radfahrer, die einen nicht durch eine Radfahrerüberfahrt fortgesetzten (§ 56a) Radweg oder Geh- und Radweg verlassen, haben anderen Fahrzeugen im fließenden Verkehr den Vorrang zu geben.“

7. In § 38 werden nach Abs. 5 folgende Abs. 5a und 5b eingefügt:

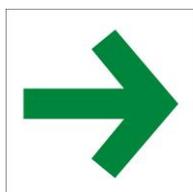
„(5a) Zur Durchführung wissenschaftlicher Untersuchungen kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung Kreuzungen bestimmen, an denen abweichend von Abs. 5 die Lenker von Fahrzeugen – mit Ausnahme der Lenker von Lastkraftfahrzeugen oder Bussen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von jeweils mehr als 7,5 t – trotz rotem Licht rechts abbiegen dürfen, wenn

1. sie zuvor angehalten haben,
2. eine Behinderung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere des Fußgänger- und Fahrzeugverkehrs der freigegebenen Fahrtrichtung, ausgeschlossen ist und
3. neben dem roten Lichtzeichen eine Zusatztafel gemäß § 54 Abs. 5 lit. n angebracht ist.

(5b) Eine Verordnung nach Abs. 5a darf nur erlassen werden, wenn hinsichtlich der dadurch bestimmten Kreuzungen aus Gründen der Verkehrssicherheit keine Bedenken bestehen und eine solche Untersuchung im Interesse des Straßenverkehrs gelegen ist. In der Verordnung ist die Fahrtroute anzugeben, für die die Erlaubnis, bei rotem Licht rechts abzubiegen, gilt. An den in der Verordnung genannten Kreuzungen ist neben dem roten Lichtzeichen eine Zusatztafel gemäß § 54 Abs. 5 lit. n anzubringen.“

8. In § 54 Abs. 5 wird nach lit. m folgende lit. n angefügt:

„n)



Eine solche Zusatztafel neben einem roten Lichtzeichen zeigt an, dass i.S. von § 38 Abs. 5a die Lenker von Fahrzeugen – mit Ausnahme der Lenker von Lastkraftfahrzeugen oder Bussen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von jeweils mehr als 7,5 t – trotz rotem Licht rechts abbiegen dürfen.“

9. § 65 Abs. 2 1. Satz lautet:

„Die Behörde hat auf Antrag des gesetzlichen Vertreters des Kindes die Bewilligung nach Abs. 1 zu erteilen, wenn das Kind das 9. Lebensjahr vollendet hat, die 4. Schulstufe besucht und anzunehmen ist, dass es die erforderliche körperliche und geistige Eignung sowie Kenntnisse der straßenpolizeilichen Vorschriften besitzt.“

10. § 68 Abs. 1 lautet:

„(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 und 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 mehrspurigen 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 mehrspurigen 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.“

11. § 88 Abs. 2 lautet:

„(2) Spiele auf Gehsteigen oder Gehwegen und deren Befahren mit fahrzeugähnlichem Kinderspielzeug und ähnlichen Bewegungsmitteln in Schrittgeschwindigkeit sind gestattet, wenn hiedurch der Verkehr auf der Fahrbahn oder Fußgänger nicht gefährdet oder behindert werden. Kinder unter zwölf Jahren müssen beim Befahren von Gehsteigen oder Gehwegen mit den genannten Geräten von einer Person, die das 16. Lebensjahr vollendet hat, beaufsichtigt werden, wenn sie nicht Inhaber eines Radfahrausweises gemäß § 65 sind. Die Beaufsichtigungspflicht entfällt für Kinder über 8 Jahren für die Benutzung der genannten Geräte, sofern diese ausschließlich durch Muskelkraft betrieben werden.“

12. An § 103 wird folgender Abs. 20 angefügt:

„(20) § 2 Abs. 1 Z 7 und 12a, § 8 Abs. 4a, § 11 Abs. 5, § 19 Abs. 5 und 6a, § 38 Abs. 5a und 5b, § 54 Abs. 5 lit. n, § 65 Abs. 2, § 68 Abs. 1, § 88 Abs. 2 und § 104 Abs. 13 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. .../2018 treten mit.....[Datum der Kundmachung] in Kraft.“

13. An § 104 wird folgender Abs. 13 angefügt:

„(13) Bodenmarkierungen, die den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. .../2018 nicht entsprechen, sind bei einer allfälligen Neuanbringung, spätestens aber bis[5 Jahre ab Inkrafttreten]....., durch Bodenmarkierungen nach diesem Bundesgesetz zu ersetzen. Nach den Bestimmungen des § 56a Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. .../2018 nicht mehr vorgesehene Radfahrerüberfahrten sind spätestens bis ...[5 Jahre nach Inkrafttreten]..... zu entfernen.“

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

Vereinfachte wirkungsorientierte Folgenabschätzung

Einbringende Stelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Vorhabensart: Bundesgesetz
Laufendes Finanzjahr: 2018
Inkrafttreten/ Wirksamwerden: 2018

Vorblatt

Problemanalyse

Durch die Überarbeitung der Regeln für den Radverkehr und für die Benützung von Kleinfahrzeugen soll eine Vereinfachung und Verbesserung der Akzeptanz erreicht werden; Versuche bezüglich „Rechtsabbiegen bei Rot“ sind derzeit nicht zulässig und sollen nunmehr erlaubt werden.

Ziel(e)

Vereinfachung der Regeln für den Radverkehr und für die Benützung von Kleinfahrzeugen
Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen für Versuche bezüglich „Rechtsabbiegen bei Rot“

Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme(n):

- Änderung von Verhaltensregeln für Radfahrer sowie Schaffung eines neuen Modells für Radfahrerüberfahrten
- Änderung der Modalitäten für den Radfahrausweis
- Änderung der Benutzungsregeln von Kleinfahrzeugen und fahrzeugähnlichem Kinderspielzeug
- Schaffung der rechtlichen Rahmenbedingungen für die Durchführung von Versuchen betreffend „Rechtsabbiegen bei Rot“

Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag

Das Vorhaben trägt zur Maßnahme „Erarbeitung verkehrspolitischer Rahmenbedingungen insbesondere zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger und einer nachhaltigen Mobilität“ für das Wirkungsziel „Verbesserung der Verkehrssicherheit“ der Untergliederung 41 Verkehr, Innovation und Technologie im Bundesvoranschlag des Jahres 2018 bei.

Aus der gegenständlichen Maßnahme ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen auf den Bund, die Länder, die Gemeinden oder auf die Sozialversicherungsträger

Anmerkungen zu sonstigen, nicht wesentlichen Auswirkungen:

Es ist von einer besseren Akzeptanz der Verhaltensregeln durch Radfahrer auszugehen.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union

Die vorgesehenen Regelungen fallen nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens

Keine.

Diese Folgenabschätzung wurde mit der Version 5.4 des WFA – Tools erstellt (Hash-ID: 438111965).

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Von einer Expertengruppe der Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr wurden Vorschläge zur Vereinfachung und Verbesserung der für den Radverkehr geltenden Regeln erarbeitet. Während ein Teil dieser Vorschläge noch näherer Diskussion bedarf, sind einige davon – insbesondere zu den Vorrangregelungen für den Radverkehr und zum Einsatz der Radfahrerüberfahrt – bereits umsetzungsreif und sollen Eingang in die Straßenverkehrsordnung finden. Weiters werden die rechtlichen Rahmenbedingungen zur Verwendung von fahrzeugähnlichem Kinderspielzeug geändert, um eine bedarfsgerechte Benutzung zu ermöglichen. Die Schaffung entsprechender rechtlicher Rahmenbedingungen ermöglicht die Durchführung von Versuchen betreffend „Rechtsabbiegen bei Rot“.

Besonderer Teil

Zu Z 1, 4 und 6 (§ 2 Abs. 1 Z 7, § 11 Abs. 5 und § 19 Abs. 6a):

Das Ende eines Radfahrstreifens ist in Zukunft nicht mehr gesondert durch die Markierung „Ende“ zu kennzeichnen; gleichzeitig wird für den Fall, dass ein Radfahrstreifen endet, die Geltung des Reißverschlussystems explizit angeordnet, um so den Radfahrern ein gleichberechtigtes Einordnen in den anderen Fließverkehr zu ermöglichen. Müssen Radfahrer vom Radfahrstreifen auf den daneben liegenden Fahrstreifen wechseln (etwa um sich zum Linkseinbiegen einzuordnen), so gelten die Regelungen für den Fahrstreifenwechsel; die Radfahrer werden nicht mehr in den Nachrang verwiesen. Ergänzend wird daher auch § 19 Abs. 6a dahingehend modifiziert, dass Radfahrer nur noch 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.

Zu Z 2 und 3 (§ 2 Abs. 1 Z 12a und § 8 Abs. 4a):

Mit diesen Bestimmungen wird das sog. „St. Pöltner Modell“ gesetzlich verankert und zugleich klargestellt, dass ein Befahren von Schutzwegen in Gehrichtung der Fußgänger verboten ist. Die bisherige Rechtslage zwingt die Behörden dazu, auch bei Geh- und Radwegen mit nicht getrennter Führung der Fußgänger und Radfahrer diese getrennt über kreuzende Fahrbahnen zu führen, indem ein Schutzweg und eine Radfahrerüberfahrt nebeneinander angebracht werden. Dies ist weder sinnvoll noch im Sinne der Verkehrssicherheit notwendig, zudem treten in der Praxis immer wieder Platzprobleme auf. Diese Probleme werden durch das zukünftig erlaubte „Übereinanderlegen“ von Schutzweg und Radfahrerüberfahrt bei gleichzeitig ausdrücklich erlaubtem Befahren des Schutzwegs mit Fahrrädern beseitigt.

Das Befahren von Schutzwegen mit fahrzeugähnlichem Kinderspielzeug und ähnlichen Bewegungsmitteln soll ebenfalls erlaubt werden.

Zu Z 5 (§ 19 Abs. 5):

Es wird klargestellt, dass geradeaus weiterfahrende Fahrzeuge auch gegenüber Fahrzeugen, die aus dem Parallelverkehr nach rechts abbiegen (z. B. Radfahrer auf einem Radfahrstreifen gegenüber vom danebenliegenden Fahrstreifen rechts einbiegenden Kraftfahrzeugen), den Vorrang haben. Die geltende Rechtslage bleibt damit unverändert.

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

Bereits jetzt ist es aufgrund des § 34 Abs. 5 StVO möglich, eine von den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung abweichende Ausführung von Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs durch Verordnung zu gestatten. Um Versuche hinsichtlich „Rechtsabbiegen bei Rot“ ebenfalls zu ermöglichen, sind entsprechende rechtliche Rahmenbedingungen zu schaffen, die sich inhaltlich sowohl an der Bestimmung des § 34 Abs. 5 StVO als auch an der deutschen Regelung orientieren. Die Voraussetzungen für die Durchführung solcher Versuche werden gesetzlich geregelt, die Kreuzungen sind durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie zu bestimmen. Zusätzlich wird ein Straßenverkehrszeichen geschaffen, das die Straßenverkehrsteilnehmer an der jeweiligen Kreuzung über die Möglichkeit des Rechtsabbiegens bei Rot informiert.

Zu Z 9 (§ 65 Abs. 2):

Üblicherweise werden Kurse für die Radfahrprüfung für Kinder der 4. Klasse Volksschule angeboten. Da die behördliche Bewilligung an die Vollendung des 10. Lebensjahres des Kindes geknüpft ist, entsteht oftmals die Situation, dass Kinder trotz erfolgreicher Ablegung der Radfahrprüfung noch Monate warten

müssen, um die behördliche Bewilligung zu erhalten. Mit einer Herabsetzung des Alters auf 9 Jahre und einer gleichzeitigen Verknüpfung mit dem Besuch der 4. Schulstufe ist sichergestellt, dass alle Kinder der 4. Klasse Volksschule nach erfolgreicher Ablegung der Radfahrprüfung die behördliche Bewilligung erhalten können.

Zu Z 10 (§ 68 Abs. 1):

Wie eine Untersuchung des Landes Wien zeigt, ergibt sich mit Fahrrädern mit einem Nabenabstand von mehr als 1,7m auf Radfahranlagen ein erhöhter Platzbedarf insbesondere in Kurven. Der Platzbedarf in Kurven beträgt, abhängig von den Lenkfertigkeiten der Radfahrer, bis zu einem Meter mehr und kann infrastrukturell nicht auf allen Radfahranlagen gewährleistet werden. Dieser Gruppe von Radfahrern soll es daher freigestellt werden, ob sie die Radfahranlage oder die angrenzende Fahrbahn benützen wollen.

Für Fahrräder mit Anhängern oder mit mehrspurigen Fahrrädern, die eine Maximalbreite von 100cm nicht überschreiten, soll die Benützung von Radfahranlagen zulässig sein. Mit der Erhöhung der Maximalbreite von 80 auf 100cm soll vor allem die Radwegbenutzungspflicht für Lastenfahrräder gelockert werden.

Zu Z 11 (§ 88 Abs. 2):

Für das Befahren von Gehsteigen und Gehwegen mit Kleinfahrzeugen und fahrzeugähnlichem Kinderspielzeug soll in Anlehnung an die maximale Geschwindigkeit für das Fahren mit Fahrrädern in Fußgängerzonen Schrittgeschwindigkeit vorgesehen werden.

Das Befahren von Gehsteigen und Gehwegen mit fahrzeugähnlichem Kinderspielzeug und ähnlichen Bewegungsmitteln ist für Kinder unter 12 Jahren (ausgenommen Kinder, die Inhaber eines Radfahrausweises sind) derzeit nur in Begleitung einer mindestens 16jährigen Person erlaubt. Um eine zeitgemäße und bedarfsgemäße Fortbewegung der Kinder zu ermöglichen, soll eine Begleitung nicht mehr erforderlich sein, wenn das Fortbewegungsmittel mit Muskelkraft betrieben wird und das Kind ein Mindestalter von 8 Jahren erreicht hat; die unbegleitete Benützung ist auch in Fußgängerzonen und Begegnungszonen zulässig. Für elektrisch betriebene, fahrzeugähnliche Kinderspielzeuge oder ähnliche Bewegungsmittel bleibt die Beaufsichtigungspflicht unverändert, da damit wesentlich höhere Geschwindigkeiten erreicht werden können.

Zu Z 12 und 13 (§ 103 Abs. 20 und § 104 Abs. 13):

Mit § 103 Abs. 20 wird das Inkrafttreten der Änderungen mit festgelegt. Hinsichtlich der neuen bzw. zu ändernden Bodenmarkierungen wird eine Übergangsfrist von 5 Jahren ab dem Inkrafttreten der Novelle festgelegt.