



Bundesministerium  
Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie  
IV/ST2 (Rechtsbereich Straßenverkehr)  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ-EUGEN-STRASSE 20-22  
1040 WIEN  
[www.arbeiterkammer.at](http://www.arbeiterkammer.at)  
erreichbar mit der Linie D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel <b>501 65</b>	Fax <b>501 65</b>	Datum
2022- 0.045.385	UV/GSt/PR/SP	Stefanie Pressinger	DW 12818	DW 142818	17.05.2022

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

Die Bundesarbeitskammer (BAK) bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfs und nimmt dazu wie folgt Stellung:

### **Inhalt des Entwurfs:**

Ziel der vorliegenden 33. Novelle ist zum einen eine Förderung und Attraktivierung des Radverkehrs als nachhaltige Mobilitätsform und zum anderen die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger:innen und alle anderen Verkehrsteilnehmer:innen. Darüber hinaus sollen weitere Maßnahmen im örtlichen Bereich von Schulen zu mehr Sicherheit von Kindern und Jugendlichen beitragen. Diese Ziele werden von der BAK grundsätzlich sehr begrüßt.

Gerade auch im Hinblick auf den Klimawandel und auf die Forderung nach Verringerung schädlicher Emissionen werden die geplanten Vorhaben seitens der BAK ebenfalls unterstützt.

Mittel- und langfristig ist durch die geplanten Maßnahmen ein Rückgang motorisierter Fahrzeuge und schädlicher Emissionen in der Stadt zu erwarten, was ebenfalls von der BAK goutiert wird.

**Das Wichtigste in Kürze:**

- Es werden vor allem Verhaltensvorschriften im Straßenverkehr geregelt, die den Rad- und Fußverkehr fördern sollen; dabei gilt das Augenmerk der Verkehrssicherheit.
- Die Verkehrssicherheit soll insbesondere für Kinder und Jugendliche im Straßenverkehr erhöht werden.
- Einbahnen sollen in größerem Umfang für den Radverkehr geöffnet werden.
- Neue Straßenverkehrszeichen für den Radverkehr werden in die StVO aufgenommen, um vor allem für Radfahrer:innen mehr Orientierung zu geben.

**Zu den wesentlichen Bestimmungen des geplanten Entwurfs:****Zu Z 1 (§ 7 Abs 6)**

Die Öffnung von Einbahnen wird durch die BAK ausdrücklich begrüßt. Die Möglichkeit, Radfahren gegen die Einbahn zu erlauben, wird von österreichischen Städten und Gemeinden unterschiedlich genutzt. Nachgewiesen ist, dass geöffnete Einbahnen die Netzqualität für Radfahrer:innen enorm erhöhen, wobei die Umsetzung vergleichsweise kostengünstig erfolgen kann. Der nunmehr gesetzliche Auftrag zur Prüfung bzw Öffnung von Einbahnen bei gleichzeitigem Tempo 30 und bei einem Fahrbahnquerschnitt von mehr als 4 Metern wird befürwortet. Noch begrüßenswerter wäre allerdings, den Stand der Technik – wie in den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) Radverkehr verankert – als Referenz heranzuziehen, was eine Öffnung bereits bei einer Fahrbahnbreite von 3,5 Metern mit sich bringen würde.

**Zu Z 2 (§ 8)**

Fahrzeuge dürfen Gehsteige überqueren, wenn keine Gefährdung von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen stattfindet. In der Praxis ist dies bei Einfahrten (Garagen usw) oft schwierig, da die Einsehbarkeit nicht gegeben ist bzw erst dann gegeben ist, wenn die Motorhaube und das Fahrerseitenfenster bereits unmittelbar am Gehsteig sind (= 90 % der Gehsteigfläche beansprucht). Hier kommt es immer wieder zu brenzligen Situationen mit Fußgänger:innen, besonders mit Kindern. Ebenso können (vgl § 8a) Gehwege auch mit 25 km/h befahren werden, auch hier ist eine rasche Antizipation erforderlich. Es sollte eine Bestimmung aufgenommen werden, wonach bei Einfahrten sicher zu stellen ist, dass der querende Fußgänger:innenverkehr rechtzeitig erkannt werden kann. Sinnvollerweise erfolgt dies durch das Anbringen von Spiegeln am Gebäude. Eine zweijährige Übergangsfrist für das Nachrüsten erscheint ausreichend.

**Zu Z 3 (§ 8a)**

Gemäß dieser Bestimmung soll ein Befahren von Radfahranlagen mit bestimmten Kraftfahrzeugen ermöglicht werden. So sich das nicht aus § 8 Abs 4 Z 1 ergibt, sollte ein Passus aufgenommen werden, der besagt, dass dabei der Rad- und Fußverkehr nicht gefährdet werden darf. 25 km/h erscheinen auf Gehwegen doch sehr hoch. Es wird in diesem

Zusammenhang ausdrücklich auf Hauseingänge und Zugangswege (inkl vor Schulen, Kindergärten, Parks) sowie auf Garageneinfahrten verwiesen.

#### **Zu Z 5 (§ 15 Abs 4)**

Beim Überholen musste auch bisher ein der Verkehrssicherheit und der Fahrgeschwindigkeit entsprechender, seitlicher Abstand vom Fahrzeug, welches überholt wird, eingehalten werden. Diese Regelung ist allerdings sehr vage und gibt keine Rechtsicherheit, da die konkrete Angabe fehlt, auf wieviel der Seitenabstand reduziert werden kann. In den Fahrschulen wird als Faustregel gelehrt, dass 1 Meter plus 1 Zentimeter je gefahrenem Stundenkilometer eingehalten werden soll. Das sind bei 30 km/h also 1,3 Meter Abstand. Die nunmehrige Festlegung eines einzuhaltenden Mindestabstandes beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von Rad- bzw Rollerfahrer:innen im Ortsgebiet mit mindestens 1,5 Metern und außerhalb des Ortsgebietes mit mindestens 2 Metern wird begrüßt. Wenn bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h der Entwurf eine Verringerung des Seitenabstands gestatte, sollte dies aus Gründen der Rechtssicherheit und der Verkehrssicherheit um die klare Angabe ergänzt werden, auf welches Maß der Abstand reduziert werden darf. Unter die oben zitierte Norm von 1,3 Metern sollte jedenfalls nicht gegangen werden.

#### **Zu Z 9 (§ 23 Abs 1)**

Das Verbot des Hineinragens großer Fahrzeugteile auf Gehsteigen sowie Geh- und Radwegen wird ausdrücklich befürwortet. Bei der Aufstellung oder Anbringung von Gegenständen und Einbauten, die kurzzeitig oder dauerhaft aufgestellt bzw baulich angebracht werden, ist laut Entwurf auf Verkehrsflächen des Fußgängerverkehrs ein Querschnitt von 1,5 Metern freizuhalten. Nach Meinung der BAK ist das zu gering. Zur Förderung des Fußverkehrs und zur Sicherstellung eines hindernisfreien Vorankommens auf Gehsteigen und -wegen, insbesondere in dicht bebauten Ballungsgebieten, braucht es eine freie Durchgangsbreite von mindestens 2 Metern. Weiters ist die Ausnahmeregelung für Stoßstangen ersatzlos zu streichen, da sie schwer zu exekutieren ist und die Intention der Novelle konterkariert, dem Fußverkehr seinen Platz zu geben.

#### **Zu Z 17 (§ 38)**

In Zukunft soll es der Behörde per Verordnung möglich sein, Kreuzungen zu bestimmen, an denen die Lenker:innen von Fahrrädern trotz rotem Licht rechts abbiegen dürfen, wenn sie zuvor angehalten haben, eine Behinderung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer:innen nicht zu erwarten ist und neben dem roten Lichtzeichen eine Zusatztafel angebracht ist.

Das Rechtsabbiegen bei Rot für Fahrradfahrer:innen birgt nach Einschätzung der BAK jedenfalls das Potential einer zusätzlichen Gefährdung für ebendiese. Eine Studie, die im Auftrag der Unfallforschung der Versicherer (GDV) in Deutschland erstellt wurde, macht deutlich, dass „der Grünpfeil“ keine nennenswerten Vorteile im Verkehrsablauf mit sich bringt,

jedoch Unfalhäufungen an Kreuzungen mit Grünpfeil festgestellt wurden. Im Hinblick auf die wachsende Bedeutung des Radverkehrs sollte die Anordnung laut dieser Studie grundsätzlich kritisch hinterfragt werden. Zusätzlich zur generellen Skepsis gegenüber diesem Vorschlag ist die Auswahl der Kreuzungen für die BAK nicht nachvollziehbar. Etwaige verbindliche Auswahlkriterien für Kreuzungen, bei denen das Rechtsabbiegen bei Rot eingesetzt werden kann, fehlen im aktuellen Entwurf.

Nach Ansicht der BAK ist es unerlässlich die ungeschützten Verkehrsteilnehmer:innen, wie Radfahrer:innen und Fußgänger:innen im Straßenverkehr bestmöglich zu schützen. Selbstverständlich soll der Radverkehr im Zuge der notwendigen Ökologisierung eine wichtige Rolle spielen, jedoch sollten sämtliche Maßnahmen vor Inkrafttreten auf eine zwischen den Verkehrsteilnehmer:innen konfliktfreie und praxisnahe Umsetzung geprüft werden.

### **Zu Z 31 (§ 68 Abs 2)**

Hier wird künftig das Nebeneinanderfahren von Radfahrer:innen erlaubt, wobei es Ausnahmen und Einschränkungen für Vorrangstraßen und Schienenstraßen geben wird. Besonders wird befürwortet, dass Kinder unter 12 Jahren nunmehr begleitet werden können, indem nebeneinander gefahren wird. Eine nachvollziehbare Ausnahme hiervon gilt nur auf Schienenstraßen. Ausdrücklich festgehalten wird in diesem Zusammenhang, dass Fahrzeuge des Kraftfahrlineverkehrs durch diese Neuerung nicht behindert werden dürfen.

### **Zu Z 39 (§ 89)**

Der Ausdruck „Behinderte“ ist aus sprachlichen und sachlichen Gründen zu ersetzen durch den Ausdruck „Menschen mit Behinderung, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind“.

### **Ergänzende Anmerkungen:**

Bezüglich der gewünschten und geförderten Verkehrssicherheit sind abschließend noch folgende Feststellungen notwendig:

Die derzeitigen „freiwilligen“ Selbstverpflichtungen der Unternehmen, die Roller vermieten, für ein ordnungsgemäßes Abstellen von Mietrollern zu sorgen, funktionieren nicht. Im Sinne einer korrekten Umsetzung der Barrierefreiheit und im Sinne der Förderung des Fußgänger:innen-Verkehrs sollten Roller nicht auf Gehsteigen geparkt werden. In jedem Fall sind Strafen für Rollerhalter:innen vorzusehen, sofern Roller vorschriftswidrig geparkt werden.

Parkraumbewirtschaftung findet insbesondere im dicht bebauten Gebiet statt. In Agglomerationen besitzt ein hoher Anteil der Einwohner:innen keinen eigenen Pkw. Statt auf Besitz und/oder Eigentum wird auf den Umweltverbund und nur im Bedarfsfall auf Car-Sharing und Mietwägen gesetzt. Der motorisierte Individualverkehr wird von diesen Personen weitaus seltener genutzt, mit dem Effekt, die Belastungen für Umwelt, Agglomeration und Mitmenschen zu minimieren. Das entspricht den Zielen der Europäischen Union (Strategie über nachhaltige und intelligente Mobilität COM(2020) 789) und der Bundesregierung. Genau

diese Personengruppe wird in der StVO nur unzureichend berücksichtigt. Zum Teil wird sie, trotz erwünschten Verhaltens, benachteiligt. Bei tage- oder wochenweiser Anmiete eines Pkw haben sie keinen Anspruch auf Anwohner:innenvergünstigungen wie Parkberechtigungen (vgl § 43 (2a) und § 45 Abs 4 StVO, BGBl 159/1960), etwa das Parkpickerl in Wien. Sie dürfen daher nicht in Anwohner:innenzonen parken, müssen das Fahrzeug zumindest alle zwei Stunden bewegen und bezahlen (mittels Parkschein) ein Vielfaches dessen, was ihre Pkw-besitzenden Nachbar:innen bezahlen. So bezahlt man in Wien als Nicht-Pkw-Besitzer:in für eine halbe Stunde Parken mehr als Parkpickerlbesitzer:innen für einen ganzen Tag. Hier werden zwei Klassen von Anrainer:innen unterschieden, was sachlich nicht gerechtfertigt ist.

Die BAK ersucht um Berücksichtigung ihrer Anliegen und Anregungen.

