



Stellungnahme zum Ministerialentwurf betreffend die 33. StVO-Novelle

**von
Verkehrswende Tulln-Klosterneuburg
Parents For Future Österreich
Radlobby Niederösterreich
Radlobby Klosterneuburg**

30.5.2022

Zu dem vorliegenden Entwurf der 33. StVO-Novelle nehmen die Verkehrswende Tulln-Klosterneuburg, die Parents For Future Österreich, die Radlobby Niederösterreich und die Radlobby Klosterneuburg gemeinsam wie folgt Stellung:

Als Ziel der 33. Novelle der Straßenverkehrsordnung ist die „Förderung der sanften Mobilität sowie Steigerung der Verkehrssicherheit speziell für Kinder und Jugendliche“ angeführt. Beides ist auch uns ein großes Anliegen. Wir nehmen daher an der Begutachtung der anstehenden Novelle teil, da wir selbst immer wieder erleben, wie sehr sich die Bundesgesetzgebung auf die Umsetzung von lokalen Sicherheitsmaßnahmen für schwächere Verkehrsteilnehmer*innen auswirkt.

Wir begrüßen einige der angestrebten Änderungen ausdrücklich (Mindest-Überholabstände, Einbahnöffnung, Beschränkung des Blockierens von Gehsteigen etc.), sind jedoch der Überzeugung, dass diese alleine nicht ausreichen, um substanzielle Fortschritte in der Mobilitätswende und der Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erzielen.

Im Folgenden möchten wir unsere konkreten Vorschläge, geordnet nach Nummer des Paragraphen, darlegen. **Unsere Änderungen sind grün hinterlegt, jene des Novellen-Entwurfs gelb.**

§ 2. Begriffsbestimmungen

Es fehlt hier eine grundlegende Begriffsbestimmung für den Begriff „Verkehr“. Es müsste klargestellt werden, dass auch Fuß- und Radverkehr – auch auf Nebenanlagen der Straße – Teil des Verkehrs im Sinne der StVO sind.

Die Formulierung „Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs“ wird heute oftmals (z.B. im Zuge von Verkehrsverhandlungen) als Begründung dafür herangezogen, den Autoverkehr durch Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr nicht zu behindern. Der Fuß- und Radverkehr müssen in die Begriffsbestimmung von Verkehr ausdrücklich eingeschlossen werden, denn in der Praxis wird die Flüssigkeit der aktiven Mobilität vielerorts massiv behindert – z.B. durch viel zu schmale oder fehlende Gehsteige/Radwege, fehlende Querungshilfen, „Bettelampeln“ mit langen Wartezeiten für Fußgänger*innen oder die Verkehrszeichen „(Geh- und) Radweg Ende“ oder „Stopp“ selbst auf Hauptradverbindungen.

§ 15. Überholen

Das Festschreiben eines Mindestüberholabstandes (1,5 m innerorts und 2 m im Freiland) ist ausdrücklich zu begrüßen. Ein zu geringer Überholabstand sollte jedoch zusätzlich im FSG als Vormerkdelikt gehandhabt werden. Nachdem laut § 2 das Vorbeibewegen an Radfahrenden auf Radfahrstreifen nicht als Überholen gilt, ist der seitliche Mindestabstand auch für das Vorbeifahren vorzusehen. Die Gefährlichkeit des zu knappen Seitenabstands zu Radfahrer*innen bleibt gleich hoch, egal wie man diesen Vorgang definiert, egal ob sich eine Bodenmarkierung zwischen Kfz und Rad befindet.

Hilfreich wäre auch eine rechtliche Klarstellung, unter welchen Umständen das Fahren und Filmen mit einer Dash-Cam erlaubt ist und als Beweismittel anerkannt wird. Kontrollen in Sachen gefährliches Überholen sind schwierig – und so wird dieses Delikt auch kaum geahndet. Video-Aufnahmen können die Gefährlichkeit derartiger Situation dokumentieren und Radfahrenden die Möglichkeit eröffnen, besonders gefährliche Überholmanöver zur Anzeige zu bringen.

<p>§ 15 (4) Beim Überholen ist ein der Verkehrssicherheit und der Fahrgeschwindigkeit entsprechender seitlicher Abstand vom Fahrzeug, das überholt wird, einzuhalten.</p>	<p>§ 15 (4) Beim Überholen ist ein der Verkehrssicherheit und der Fahrgeschwindigkeit entsprechender seitlicher Abstand vom Fahrzeug, das überholt wird, einzuhalten. Beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von Radfahrern und Rollerfahrern (§ 88b) hat der Seitenabstand im Ortsgebiet mindestens 1, 5 m und außerhalb des Ortsgebietes mindesten 2 m zu betragen; bei einer höchst zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h kann der Seitenabstand reduziert werden.</p>
--	--

Begründung:

Eine Reduzierung des seitlichen Sicherheitsabstandes beim Überholen bei Tempo 30 halten wir für kontraproduktiv. Radfahrer*innen können auch in Tempo-30-Zonen von einer Windböe erwischt und „versetzt“ werden. Weiters werden Kfz-Lenker*innen durch diese Ausnahme dazu eingeladen, Radfahrer*innen auch in engen Gassen zu überholen – was letztlich zu einer Dooringefahr für beide Verkehrsteilnehmer*innen führt. Bei erlaubten 30 km/h nur unwesentlich langsamer hinter Radfahrer*innen zu fahren, statt sie zu überholen, ist mit keinem großen Zeitverlust verbunden und daher zumutbar.

§ 19. Vorrang

§ 16 Abs. 6a Radfahrer, die einen nicht durch eine Radfahrerüberfahrt fortgesetzten (§ 56a) Radweg oder Geh- und Radweg verlassen, haben anderen Fahrzeugen im fließenden Verkehr, ausgenommen in Fällen parallel einmündender Radwege innerhalb des Ortsgebietes (§ 11 Abs. 5 letzter Satz), den Vorrang zu geben.	§ 16 Abs. 6a Streichung
--	--

Begründung:

Wir erachten diese Regelung als Diskriminierung der Radfahrer*innen und schlagen die ersatzlose Streichung dieses Passus vor. Es sollten die üblichen Verkehrsregeln (Rechtsvorrang etc.) in diesem Fall gelten.

§ 20. Fahrgeschwindigkeit

§ 20 Abs. 1 (1) Der Lenker eines Fahrzeuges hat die Fahrgeschwindigkeit den gegebenen oder durch Straßenverkehrszeichen angekündigten Umständen, insbesondere den Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen, sowie den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen. Er darf auch nicht so schnell fahren, daß er andere Straßenbenützer oder an der Straße gelegene Sachen beschmutzt oder Vieh verletzt, wenn dies vermeidbar ist. Er darf auch nicht ohne zwingenden Grund so langsam fahren, daß er den übrigen Verkehr behindert.	§ 20 Abs. 1 Der Lenker eines Fahrzeuges hat die Fahrgeschwindigkeit den gegebenen oder durch Straßenverkehrszeichen angekündigten Umständen, insbesondere den Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen, sowie den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen. Er darf auch nicht so schnell fahren, daß er andere Straßenbenützer gefährdet oder verletzt oder an der Straße gelegene Sachen beschmutzt oder Vieh verletzt, wenn dies vermeidbar ist. Er darf auch nicht ohne zwingenden Grund so langsam fahren, daß er den übrigen Verkehr behindert.
---	--

Begründung:

In § 20 Abs. 1 StVO wird zwar ausdrücklich das Beschmutzen anderer Straßenbenützer*innen oder Sachen, sowie das Verletzen von Vieh erwähnt, zur Gefährdung anderer Straßenbenützer*innen findet sich jedoch kein einziges Wort. Dies sollte unserer Ansicht nach dringend ergänzt werden.

§ 20 Abs. 2

(2) Sofern die Behörde nicht gemäß § 43 eine geringere Höchstgeschwindigkeit erlässt oder eine höhere Geschwindigkeit erlaubt, darf der Lenker eines Fahrzeuges im Ortsgebiet nicht schneller als 50 km/h, auf Autobahnen nicht schneller als 130 km/h und auf den übrigen Freilandstraßen nicht schneller als 100 km/h fahren.

§ 20 Abs. 2

(2) Sofern die Behörde nicht gemäß § 43 eine geringere Höchstgeschwindigkeit erlässt oder eine höhere Geschwindigkeit erlaubt, darf der Lenker eines Fahrzeuges **im Ortsgebiet nicht schneller als 30 km/h, auf Autobahnen nicht schneller als 100 km/h, auf Freilandstraßen nicht schneller als 80 km/h fahren.**

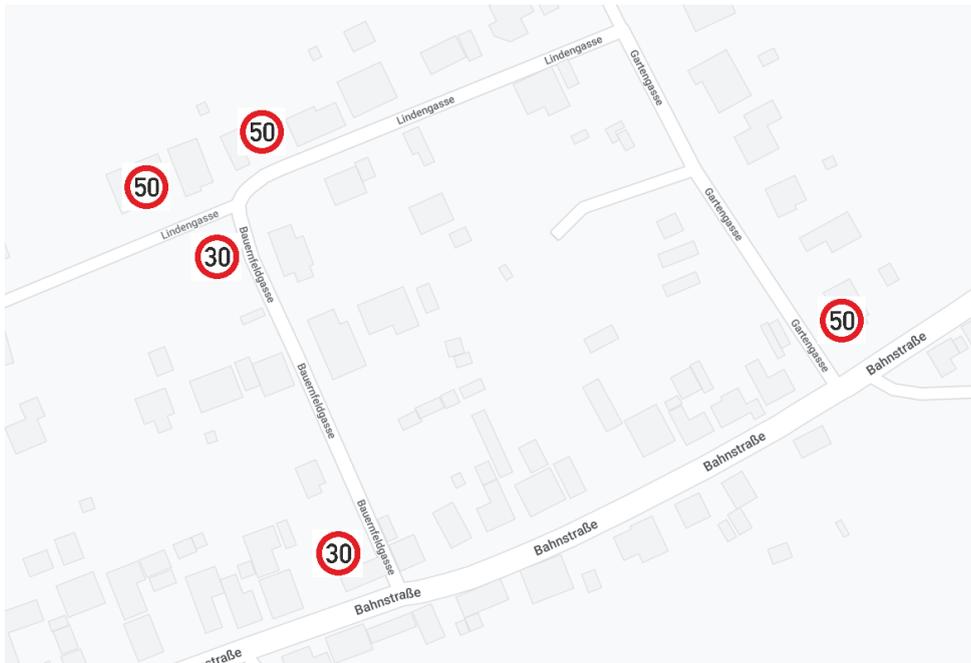
Begründung:

„Etwa jedes dritte Verkehrsoffer in Österreich stirbt wegen überhöhter Geschwindigkeit. Ein Senken der Tempolimits hat positive Effekte auf die Verkehrssicherheit, reduziert die Umweltbelastung, kostet wenig, lässt sich rasch umsetzen – und verbessert die Lebensqualität vor Ort“, schreibt der VCÖ auf seiner Homepage:

<https://www.vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/vcoe-factsheet-tempo-reduktion-im-verkehr-bringt-vielfachen-nutzen>

Wir plädieren daher für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts mit Ausnahme von Hauptstraßen, entlang derer es eine sichere Infrastruktur für Radfahrende und Zufußgehende gibt. Jedoch sollte gerade auch auf Hauptverkehrsstraßen – weil hier auch oft verschiedenste Infrastruktur (Schulen, Kindergärten, Geschäfte etc.) anzutreffen ist – das Tempo in sensiblen Bereichen auf 30 km/h gesenkt werden (siehe § 43). Durch eine einheitliche Regelung können sowohl Willkür und Wildwuchs als auch gefährliche bzw. irritierende Zustände vermieden werden.

Beispiel Atzenbrugg: Auf Initiative der Anrainer*innen in der Bauernfeldgasse gilt jetzt in einer der Gassen der Siedlung Tempo 30, in den anderen nicht – warum nicht generell? Hier eine Grafik zur Veranschaulichung, wie Tempo 30 derzeit als Flickwerk verordnet wird:



§ 23. Halten und Parken – Hindernisse auf Gehsteigen

<p>§ 23 Abs. 1</p> <p>Der Lenker hat das Fahrzeug zum Halten oder Parken unter Bedachtnahme auf die beste Ausnützung des vorhandenen Platzes so aufzustellen, dass kein Straßenbenützer gefährdet und kein Lenker eines anderen Fahrzeuges am Vorbeifahren oder am Wegfahren gehindert wird. Das Hineinragen von Teilen des aufgestellten Fahrzeuges auf Verkehrsflächen, die dem Fußgängerverkehr oder dem Fahrradverkehr vorbehalten sind, ist verboten. Ausgenommen davon ist im Falle von Verkehrsflächen des Fußgängerverkehrs ein Hineinragen in geringfügigem Ausmaß (z. B. Seitenspiegel, Stoßstange) sowie für Ladetätigkeiten bis zu 10 Minuten. In jedem Fall hat dabei der freibleibende Querschnitt mindestens 1,5 m zu betragen. Weiters hat auf Verkehrsflächen des Fußgängerverkehrs ein Querschnitt von mindestens 1,5 m in Fällen der Aufstellung oder Anbringung von Gegenständen und Einbauten freizubleiben; die Aufstellung von temporären Hindernissen wie Gerüsten oder Leitern zur Durchführung von zwingend notwendigen Bau- oder Reparaturmaßnahmen ist zulässig.</p>	<p>§ 23 Abs. 1</p> <p>Der Lenker hat das Fahrzeug zum Halten oder Parken unter Bedachtnahme auf die beste Ausnützung des vorhandenen Platzes so aufzustellen, dass kein Straßenbenützer gefährdet und kein Lenker eines anderen Fahrzeuges am Vorbeifahren oder am Wegfahren gehindert wird. Das Hineinragen von Teilen des aufgestellten Fahrzeuges auf Verkehrsflächen, die dem Fußgängerverkehr oder dem Fahrradverkehr vorbehalten sind, ist verboten. Ausgenommen davon ist im Falle von Verkehrsflächen des Fußgängerverkehrs ein Hineinragen in geringfügigem Ausmaß (z. B. Seitenspiegel, Stoßstange) sowie für Ladetätigkeiten bis zu 10 Minuten. In jedem Fall hat dabei der freibleibende Querschnitt mindestens 1,5 m zu betragen. Weiters hat auf Verkehrsflächen des Fußgängerverkehrs ein Querschnitt von mindestens 1,5 m in Fällen der Aufstellung oder Anbringung von Gegenständen (z.B. Mistkübeln) und Einbauten freizubleiben; die Aufstellung von temporären Hindernissen wie Gerüsten oder Leitern zur Durchführung von zwingend notwendigen Bau- oder Reparaturmaßnahmen ist zulässig. In solchen Fällen muss für den Fußverkehr eine Umleitung eingerichtet werden oder eine Durchgangsmöglichkeit gegeben sein.</p>
---	--

Begründung:

Die Neuformulierung von §23 (1) stellt eine wirklich wichtige Maßnahme für die Sicherheit und Attraktivität des Fußverkehrs dar.

Beim Aufstellen von Gerüsten oder Leitern sollte in jedem Fall eine Umleitung eingerichtet werden oder die Durchgangsmöglichkeit gegeben sein.

Das Abstellen von Mistkübeln auf Gehsteigen stellte bisher ein großes Problem – zumindest in manchen Gemeinden – dar. Wir möchten dies mit einigen Fotos weiter unten unterstreichen. Wie in den Erläuterungen dargelegt, sollte auch im Gesetzestext selbst ausdrücklich erwähnt werden, dass auch beim Abstellen von Mistkübeln auf Gehsteigen jedenfalls ein Restquerschnitt von 1,5 m verbleiben muss.



§ 24. Halte- und Parkverbote

<p>§ 24 Abs. 1</p> <p>Das Halten und das Parken ist verboten</p> <p>g) wenn durch das haltende oder parkende Fahrzeug der Lenker eines anderen Fahrzeuges gehindert wird, Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs rechtzeitig wahrzunehmen,</p>	<p>§ 24 Abs. 1</p> <p>Das Halten und das Parken ist verboten</p> <p>g) wenn durch das haltende oder parkende Fahrzeug der Lenker eines anderen Fahrzeuges oder auch Fußgänger*innen gehindert werden, Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs rechtzeitig wahrzunehmen, oder dazu genötigt werden, Verkehrsregeln zu missachten.</p>
--	--

Begründung:

Wird der Rad- und/oder Fußweg durch ein parkendes Fahrzeug versperrt, sind die Radfahrer*innen bzw. Fußgänger*innen mitunter gezwungen, Verkehrsregeln zu missachten, indem sie auf die Fahrbahn oder einen Gehweg ausweichen müssen, um das Hindernis zu überwinden. Auch hier müssen die Radfahrer*innen und Fußgänger*innen in die Formulierung mit aufgenommen werden.

§ 43. Verkehrsverbote, Verkehrserleichterungen und Hinweise

<p>§ 43 Abs. 1</p> <p>Die Behörde hat für bestimmte Straßen oder Straßenstrecken oder für Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes durch Verordnung</p> <p>b) wenn und insoweit es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des sich bewegenden oder die Ordnung des ruhenden Verkehrs, die Lage, Widmung, Pflege, Reinigung oder Beschaffenheit der Straße, die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines an der Straße gelegenen Gebäudes oder Gebietes oder wenn und insoweit es die Sicherheit eines Gebäudes oder Gebietes und/oder der Personen, die sich dort aufhalten, erfordert,</p> <p>1. dauernde oder vorübergehende Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote, insbesondere die Erklärung von Straßen zu Einbahnstraßen, Maß-, Gewichts- oder Geschwindigkeitsbeschränkungen, Halte- oder Parkverbote und dergleichen, zu erlassen,</p>	<p>§ 43 Abs. 1</p> <p>Die Behörde hat für bestimmte Straßen oder Straßenstrecken oder für Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes durch Verordnung</p> <p>b) wenn und insoweit es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des sich bewegenden oder die Ordnung des ruhenden Verkehrs (einschließlich des Fuß- und Radverkehrs), die Lage, Widmung, Pflege, Reinigung oder Beschaffenheit der Straße, die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines an der Straße gelegenen Gebäudes oder Gebietes oder wenn und insoweit es die Sicherheit eines Gebäudes oder Gebietes und/oder der Personen, die sich dort aufhalten, erfordert,</p> <p>1. dauernde oder vorübergehende Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote, insbesondere die Erklärung von Straßen zu Einbahnstraßen, Maß-, Gewichts- oder Geschwindigkeitsbeschränkungen, Halte- oder Parkverbote und dergleichen, zu erlassen. Dabei ist insbesondere auf die Sicherheit und die Bedürfnisse von Fußgängern und Radfahrern Rücksicht zu nehmen. Die Erlassung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist zwingend erforderlich im Ortsgebiet auf Straßen ohne Gehsteig bzw. mit zu schmalen Gehsteigen, in</p>
--	--

	besonders sensiblen Bereichen und außerhalb des Ortsgebietes auf Straßen ohne getrennte Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger.
--	--

Begründung:

Hier sollte der Fuß- und Radverkehr ausdrücklich eingeschlossen werden (siehe auch die fehlende Begriffsbestimmung von „Verkehr“ unter § 2). Mit dieser Änderung sollte vor allem Folgendes erreicht werden:

- a) Temporeduktion auf Freilandstraßen ohne Rad-/Geh-Infrastruktur
- b) Tempo 30 im Umfeld von Kindergärten, Schulen, Pensionistenwohnheimen, Krankenhäusern, Spielplätzen und anderen sensiblen Bereichen
- c) Temporeduktion auf Fahrbahnen neben zu schmalen oder nicht vorhandenen Gehsteigen

a) Temporeduktion auf Freilandstraßen ohne Rad-/Geh-Infrastruktur

Auf Freilandstraßen ohne getrennte Rad-/Geh-Infrastruktur sollte das Tempolimit auf höchstens 70 km/h reduziert werden. In den RVS für den Radverkehr ist eine getrennte Führung von Kfz- und Radverkehr bereits ab 50 km/h vorgesehen.

Begründung:

Die derzeitige Situation auf Freilandstraßen ohne Infrastruktur für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen ist sehr gefährlich und führt dazu, dass das mögliche Potenzial, insbesondere des Radverkehrs, aus Angst vor Unfällen nicht annähernd erreicht wird. Nur wenn die Strecke sicher zu befahren ist, werden Menschen mit dem Rad in den Nachbarort einkaufen, zur Arbeit oder in die Schule fahren. Sichere Rad- und Fußverbindungen zwischen Städten und Dörfern (legistisch und baulich) zu schaffen, ist essenziell zur Steigerung des Radverkehrsanteils.

b) Tempo 30 im Umfeld von Kindergärten, Schulen, Pensionistenwohnheimen, Krankenhäusern und Spielplätzen

Bei Schulstandorten, die an Hauptverkehrsstraßen liegen, ist die Verordnung einer Schulstraße nicht realistisch, da dies mit der Sperre für den Fahrzeugverkehr einher ginge. Deshalb sollte zur Steigerung der Verkehrssicherheit die Ermöglichung von Tempo 30 in Ortskernen und vor Schulen sowie an Unfallhäufungsstellen (auch auf Landesstraßen!) ebenfalls aufgenommen werden. Diese Maßnahme wird auch im Regierungsprogramm 2020-2024 (www.bundeskanzleramt.gv.at/dam/jcr:7b9e6755-2115-440c-b2ec-cbf64a931aa8/RegProgramm-lang.pdf, S. 87) sowie in der Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030 genannt (www.bmk.gv.at/dam/jcr:e3798e81-353e-4b44-bccd-ddab0345fe54/BMK_VSS_2021-2030_UA.pdf, S. 31). Dies stünde überdies im Einklang mit Erkenntnissen der Verkehrssicherheitsforschung (siehe z.B. Kuratorium für Verkehrssicherheit - Aktion „Tempo 30 vor Schulen – Kindersicherer Straßenverkehr“ www.kfv-aktionen.at/tempo-30-vor-schulen).

Selbiges sollte natürlich auch im Bereich von Kindergärten, Pensionistenwohnheimen, Spitälern, Spielplätzen, Behinderteneinrichtungen und in anderen sensiblen Bereichen ermöglicht werden. Ein Richtwert könnte z.B. ein Umkreis von 200 Metern eines solchen sensiblen Punktes sein.



Beispiel: Klosterneuburg, Volksschule Albrechtstraße. Hier konnten letztes Jahr Tempo 30 erreicht werden.

Begründung:

Aus unseren Erfahrungen aus diversen Verkehrsverhandlungen zum Thema Verkehrsberuhigung bei Schulen und Kindergärten im Zuge unserer Petition „Verkehrsberuhigung bei Schulen und Kindergärten im Bezirk Tulln“ (www.openpetition.eu/tukg) wissen wir, dass Amtssachverständige Temporeduktionen bei Schulen und Kindergärten nicht verordnen (z.B: Volksschule Kierling, Volksschule Kritzendorf, Volksschule Sieghartkirchen), weil es nach der geltenden Gesetzeslage keine ausreichende Begründung dafür gibt (keine Unfälle mit Personenschaden). Sie meinen sogar, sich des Amtsmissbrauches schuldig zu machen, würden sie eine Temporeduktion ohne ausreichende Begründung verordnen. Die Existenz einer Schule / eines Kindergartens etc. ist nach derzeit gültiger Rechtslage offenbar keine ausreichende Begründung zur Verordnung einer Temporeduktion, welche so dringend notwendig wäre.

c) Temporeduktion auf Fahrbahnen neben zu schmalen oder nicht vorhandenen Gehsteigen

Wo im Ortsgebiet kein Gehsteig bzw. nur ein zu schmaler Gehsteig vorhanden ist, sollte die Höchstgeschwindigkeit auf der danebenliegenden Fahrbahn zwingend herabgesetzt werden – notfalls sogar auf Schrittgeschwindigkeit.

Begründung:



Ein großes Problem für Fußgänger*innen sind viel zu schmale oder fehlende Gehsteige, oftmals ohne Schutzstreifen zu Fahrbahnen, manchmal zur Fahrbahn hin geneigt (siehe 2. Foto). Fahren dann Autos oder gar LKWs sehr knapp an den Fußgänger*innen vorbei, ist das für diese eine höchst unangenehme und mitunter gefährliche Situation.

Im vorliegenden Entwurf für die StVO-Novelle fehlt eine Regelung, die in diesem Fall zumindest die Geschwindigkeit auf der Fahrbahn deutlich senkt.

Zudem sind laut § 29b Menschen mit Behinderungen bevorzugte Straßenbenützer*innen. Dies bedeutet, dass sie auch auf Nebenanlagen (Radwege, Gehsteige) bevorzugt zu behandeln sind. Daraus ergibt sich unserer Auffassung nach eine zwingende Mindestbreite von Gehsteigen, sodass mit einem Rollstuhl oder einem Rollator gefahren werden kann.



§ 48. Anbringung der Straßenverkehrszeichen

	<p>§ 48. Abs. 7 - neu Bei der Anbringung von Straßenverkehrszeichen auf Verkehrsflächen des Fuß- und Radverkehrs hat zwingend ein Querschnitt von mindestens 1,5 m frei zu bleiben. Schilder müssen in einer solchen Höhe angebracht werden, dass sie Fußgänger*innen und Radfahrer*innen nicht gefährden oder behindern. Die Sicherheit und Flüssigkeit des Geh- und Radverkehrs dürfen nicht beeinträchtigt werden.</p>
--	--



Begründung:

Verkehrszeichen werden fast ausschließlich auf Gehsteigen angebracht, obwohl sie in fast allen Fällen den Verkehr auf der Fahrbahn betreffen. Auch bei der Anbringung von Verkehrszeichen wäre darauf zu achten, dass die „Sicherheit und Flüssigkeit“ des Fußverkehrs nicht beeinträchtigt wird. Jedenfalls darf eine Restbreite des Gehsteigs von 1,5 Metern nicht unterschritten werden.

Am Bild links hätte nach RVS für den Fußverkehr eigentlich eine Wandmontage erfolgen müssen, da es sich um einen Gehsteig ohne Schutzstreifen handelt.

§ 56. Schutzwegmarkierungen

<p>§ 56. Abs. 2 Auf anderen als den in Abs. 1 bezeichneten Straßenstellen sind Schutzwege dann anzulegen, wenn es Sicherheit und Umfang des Fußgängerverkehrs erfordern. Die Benützung solcher Schutzwege ist durch Lichtzeichen zu regeln.</p>	<p>§ 56. Abs. 2 Auf anderen als den in Abs. 1 bezeichneten Straßenstellen sind Schutzwege dann anzulegen, wenn es die Sicherheit und Flüssigkeit des Fußgängerverkehrs erfordern. Die Benützung solcher Schutzwege ist durch Lichtzeichen zu regeln.</p>
--	---

Es sollte ein Richtwert in die StVO aufgenommen werden, wie viele Querungsmöglichkeiten auf einer bestimmten Strecke innerhalb des Ortsgebietes mindestens anzulegen sind.



Begründung:

Eine großes Problem für den Fußverkehr, insbesondere für Kinder und Jugendliche sind zu wenige Querungsmöglichkeiten und Schutzwege. Die Sicherheit und Flüssigkeit des Fußverkehrs ist dadurch nicht gegeben. Die in den RVS vorgesehenen Schwellenwerte zur Einrichtung von Schutzwegen werden selten erreicht. Die Entscheidung für das Anlegen eines Schutzweges sollte nicht auf Frequenzzählungen fußen. Unserer Meinung nach sind Schutzwege und andere Querungshilfen nicht als Bedarfs-, sondern als Angebotsplanung zu behandeln.

Beispiel 3400 Maria Gugging/Kierling:

*Auf der stark befahrenen B14 (DTV 8.000) im Ortsgebiet zwischen dem IST Austria in Maria Gugging und der Volksschule Kierling befindet sich auf einer Länge von 1,2 km trotz dreier Bushalttestellen keine Querungshilfe, geschweige denn ein Schutzweg für Fußgänger*innen.*

Nicht-Anlegen bzw. Entfernen von Schutzwegen

Erscheint das Anlegen eines Schutzweges an einer bestimmten Stelle als nicht sicher bzw. muss sogar ein Schutzweg entfernt werden, weil er keine ausreichende Sicherheit für Fußgänger*innen bietet, sollten verpflichtend zwingend auch andere Maßnahmen zur Sicherung und Aufrechterhaltung des Fußverkehrs ergriffen werden. Bevor auf einen Schutzweg verzichtet wird, müsste die Sicherheit durch Maßnahmen wie die Verordnung einer Geschwindigkeitsreduktion, die Vorankündigung der Querungshilfe durch Verkehrszeichen, Ampeln oder farbliche Bodenmarkierungen erhöht werden.

Beispiel 3423 St. Andrä-Wördern, Lehnergasse 6:

Hier wurde ein seit langer Zeit bestehender Schutzweg ersatzlos entfernt. Begründet wurde dies mit nicht ausreichenden Sichtbeziehungen. Es wurden jedoch keine Maßnahmen getroffen, die eine alternative Sicherung für den Fußverkehr böten. Die Querungsmöglichkeit an dieser Stelle für den Fußverkehr ist jedoch wichtig.

§ 65. Benützung von Fahrrädern

Die Altersgrenze, ab der man selbständig fahren darf, ist zu streichen. Diese Entscheidung sollte den Eltern überlassen werden – abhängig von den körperlichen und geistigen Fähigkeiten ihrer Kinder sowie der Beschaffenheit der lokalen Radverkehrsinfrastruktur.

Erfahrungswerte von anderen Ländern nutzen - z.B. Niederlande.

§ 68. Verhalten der Radfahrer

<p>§ 68 Abs. 1</p> <p>Auf Straßen mit einer Radfahranlage ist mit einspurigen Fahrrädern ohne Anhänger die Radfahranlage zu benützen, 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 benützt werden; mit Fahrrädern mit einem sonstigen Anhänger oder mit sonstigen mehrspurigen Fahrrädern ist die für den übrigen Verkehr bestimmte Fahrbahn zu benützen. 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.</p>	<p>§ 68 Abs. 1</p> <p>Auf Straßen mit einer Radfahranlage ist mit einspurigen Fahrrädern ohne Anhänger die Radfahranlage zu benützen, 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. Die Benützungspflicht für Radfahranlagen gilt nicht, wenn durch deren Beschaffenheit ein sicheres und komfortables Befahren nicht gewährleistet ist, insbesondere wenn kein ausreichender Seitenabstand zum fließenden und ruhenden Verkehr gegeben ist, wenn die Radfahranlage durch Fahrzeuge, Gegenstände oder Personenansammlungen blockiert wird, stark verschmutzt oder nicht vom Schnee geräumt ist. Mit Fahrrädern mit einem Anhänger ...</p>
--	--

Begründung:

Aufgrund der zahlreichen Doring-Unfälle in den vergangenen Jahren ist die Benützungspflicht von Radfahranlagen (insbesondere von Fahrrad- und Mehrzweckstreifen sowie von direkt neben parkenden Kraftfahrzeugen angelegte Radwege) aufzuheben, wenn durch die bauliche Beschaffenheit oder Bodenmarkierungen kein ausreichender Sicherheitsabstand zu parkenden Fahrzeugen eingehalten werden kann. Um Unfälle durch unachtsam geöffnete Autotüren zu verhindern, ist von Radfahrenden ein Seitenabstand von mindestens 1,2 Metern zu parkenden Autos erforderlich (vgl. <https://www.radlobby.at/oesterreich/kampagne-abstand-macht-sicher>). Radverkehrsanlagen, die diesen nicht ermöglichen, sind eine schwerwiegende Gefahr und haben bereits zu zahlreichen Todesopfern geführt. Auch eine mangelhafte Oberflächenqualität des Radweges sollte die Aufhebung der Benützungspflicht zur Folge haben.

<p>§ 68 Abs. 2</p> <p>Radfahrer dürfen nur auf Radwegen, in Fahrradstraßen, in Wohnstraßen, in Begegnungszonen sowie – auf sonstigen Straßen mit öffentlichem Verkehr – bei Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern nebeneinander fahren; beim Nebeneinanderfahren darf nur der äußerste rechte Fahrstreifen benützt werden. In Fußgängerzonen dürfen Radfahrer nebeneinander fahren, wenn das Befahren der</p>	<p>§ 68 Abs. 2</p> <p>Radfahrer dürfen auf Radwegen, in Fahrradstraßen, in Wohnstraßen, in Orts- und Freilandstraßen und in Begegnungszonen neben einem anderen Radfahrer fahren sowie bei Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern nebeneinander fahren, es sei denn, der sonstige Verkehr wird hierdurch behindert oder die Verkehrssituation lässt es nicht zu. In Fußgängerzonen dürfen Radfahrer neben einem anderen Radfahrer fahren, wenn das</p>
--	---

Fußgängerzone mit Fahrrädern erlaubt ist.	Befahren der Fußgängerzone mit Fahrrädern erlaubt ist. Radfahrer in Gruppen ab zehn Personen ist das Queren 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 voran fahrende Radfahrer hat im Kreuzungsbereich den übrigen Fahrzeuglenkern das Ende der Gruppe durch Handzeichen zu signalisieren und erforderlichenfalls vom Fahrrad abzustiegen. Der erste und letzte Radfahrer der Gruppe haben dabei eine reflektierende Warnweste zu tragen.
---	---

Wir begrüßen diese Änderung, regen jedoch an, das Radfahren in Fußgängerzonen mit Schrittgeschwindigkeit generell zu gestatten.

§ 76. Verhalten der Fußgänger

<p>§ 76 Abs. 1</p> <p>Fußgänger haben, auch wenn sie Kinderwagen oder Rollstühle schieben oder ziehen, auf Gehsteigen oder Gehwegen zu gehen; sie dürfen nicht überraschend die Fahrbahn betreten. Sind Gehsteige oder Gehwege nicht vorhanden, so haben Fußgänger das Straßenbankett und, wenn auch dieses fehlt, den äußersten Fahrbahnrand zu benützen; hierbei haben sie auf Freilandstraßen, außer im Falle der Unzumutbarkeit, auf dem linken Straßenbankett (auf dem linken Fahrbahnrand) zu gehen. Benützer von selbstfahrenden Rollstühlen dürfen Gehsteige, Gehwege und Fußgängerzonen in Schrittgeschwindigkeit befahren.</p>	<p>§ 76 Abs. 1</p> <p>Fußgänger haben, auch wenn sie Kinderwagen oder Rollstühle schieben oder ziehen, auf Gehsteigen oder Gehwegen zu gehen; sie dürfen nicht überraschend die Fahrbahn betreten. Sind Gehsteige oder Gehwege nicht vorhanden oder zu schmal, so haben Fußgänger den Fahrbahnrand oder das Straßenbankett zu benützen; hierbei haben sie auf Freilandstraßen, außer im Falle der Unzumutbarkeit, auf der linken Straßenseite zu gehen. Benützer von selbstfahrenden Rollstühlen dürfen Gehsteige, Gehwege und Fußgängerzonen in Schrittgeschwindigkeit befahren.</p>
---	--

Begründung:

Wie definiert sich die Unzumutbarkeit? Diese wird bei jedem Fall individuell zu entscheiden sein und birgt daher eine große Unsicherheit anstatt Schutz für die Fußgänger*innen. Sie dürfen daher nicht gezwungen werden, das Straßenbankett zu benützen.

§ 76d. Schulstraße

Der vorgeschlagene § 76d. zur Schulstraße ist zu begrüßen, jedoch gibt es viele Schulstandorte, an denen die Verordnung einer solchen nicht realistisch ist, da die Schule an einer Hauptverkehrsstraße liegt. Wir verweisen daher auf unsere Anmerkung b) betreffend § 43.

§ 94f. Mitwirkung

<p>§ 94f Abs. 1</p> <p>Vor Erlassung einer Verordnung ist, außer bei Gefahr im Verzuge und bei Verordnungen gemäß § 43 Abs. 1a, die Autobahnen betreffen, anzuhören:</p> <p>a) von der Landesregierung und von der Bezirksverwaltungsbehörde:</p> <ol style="list-style-type: none">1. die betroffene Gemeinde,2. wenn sich der Geltungsbereich einer Verordnung auch auf das Gebiet einer Gemeinde, für das die Landespolizeidirektion zugleich Sicherheitsbehörde erster Instanz ist, erstrecken soll, diese Behörde,3. wenn Interessen von Mitgliedern einer Berufsgruppe berührt werden, die gesetzliche Interessenvertretung dieser Berufsgruppe; <p>b) von der Gemeinde (§ 94c und d):</p> <ol style="list-style-type: none">1. wenn sich der Geltungsbereich einer Verordnung auch auf das Gebiet einer Gemeinde, für das die Landespolizeidirektion zugleich Sicherheitsbehörde erster Instanz ist, erstrecken soll, diese Behörde,2. wenn Interessen von Mitgliedern einer Berufsgruppe berührt werden, die gesetzliche Interessenvertretung dieser Berufsgruppe.	<p>§ 94f Abs. 1</p> <p>...</p> <p>4. wenn die Interessen von Fußgängern und Radfahrern betroffen sind, deren Interessensvertretungen und insbesondere lokale und regionale Initiativen zu den Themen Mobilitätswende, aktive Mobilität und Verkehrssicherheit.</p> <p>...</p> <p>3. wenn die Interessen von Fußgängern und Radfahrern betroffen sind, deren Interessensvertretungen und insbesondere lokale und regionale Initiativen zu den Themen Mobilitätswende, aktive Mobilität und Verkehrssicherheit.</p>
--	--

Begründung:

Während Wirtschaftskammer, Bauernkammer und Arbeiterkammer standardmäßig zu Verkehrsverhandlungen eingeladen werden, werden lokale/regionale Verkehrsinitiativen nicht kontaktiert - und wenn dann nur auf eigenen Nachdruck hin. Sie hätten jedoch ein großes Interesse daran, in Verkehrsplanungen frühzeitig einbezogen zu werden. Aufgrund ihres Wissens zu den örtlichen Gegebenheiten könnten sie Entscheidendes beitragen. Wir schlagen daher die automatische Parteistellung von lokalen/regionalen Verkehrsinitiativen sowie von Interessensvertretungen für den Rad- und Fußverkehr bei Verkehrsplanungsverfahren und Verkehrsverhandlungen vor.

Wir sind davon überzeugt, dass die frühzeitige Einbeziehung beispielsweise von lokalen Radlobby-Gruppen und regionalen Verkehrsinitiativen wie der Verkehrswende TUKG, die Qualität von Planungen erhöhen können. Zahlreiche solche Initiativen sind z.B. unter verkehrswende.at eingetragen oder bei der Radlobby organisiert.

Mitunter würde dies auch dazu führen, dass langwierige und kostenintensive nachträgliche Umplanungen aufgrund von Fehlplanungen (Bsp: Tulln: Unterführung bei der neuen Straße Richtung Kronau) vermieden werden könnten.

99. Strafbestimmungen

Verschärfung von Strafen für Verkehrsdelikte

Wir begrüßen die von der Bundesregierung im Rahmen des „Raserpakets“ beschlossene Verschärfung von Strafen für Verkehrsdelikte. Allerdings gehen die gesetzten Schritte unserer Meinung nach nicht weit genug, um Fußgänger*innen und Radfahrer*innen ausreichend zu schützen. Dazu nur ein Beispiel: Derzeit kann man in Österreich bei verordnetem Tempo 50 bis zu 95 km/h

fahren, ohne dass ein Führerscheinentzug droht. Wir treten dafür ein, dass sich Österreich die Schweizer Straftatbestände und Strafhöhen sowie das „Flensburger Punktemodell“ in Deutschland zum Vorbild nimmt.

Es ist uns nicht verständlich, warum „Temposünden“ im Führerscheingesetz (FSG) nicht als Vormerkdelikte gelten. Alle Delikte, die andere Verkehrsteilnehmende (insbesondere die schwächeren) gefährden, sollten Vormerkdelikte werden. Weiters ist unserer Ansicht nach die Dauer des Führerscheinentzugs bei schweren Verkehrsdelikten viel zu gering. Wer durch dreimaliges grob fahrlässiges Verhalten im Straßenverkehr hinlänglich bewiesen hat, dass er/sie eine Gefahr für das Leben und die Unversehrtheit anderer Menschen darstellt, sollte mit einem lebenslanglichem Entzug des Führerscheins rechnen müssen.

<p>§ 99 Abs. 2c</p> <p>Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist mit einer Geldstrafe von 72 Euro bis 2 180 Euro, im Fall ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe von 24 Stunden bis sechs Wochen, zu bestrafen, wer als Lenker eines Fahrzeuges ...</p>	<p>§ 99 Abs. 2c</p> <p>Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist mit einer Geldstrafe von 72 Euro bis 2 180 Euro, im Fall ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe von 24 Stunden bis sechs Wochen, zu bestrafen, wer als Lenker eines Fahrzeuges ...</p> <p>11. Fußgänger durch Nicht-Anhalten an der Benützung eines Schutzweges hindert,</p> <p>12. Radfahrer durch Nicht-Anhalten an der Benützung einer Radfahrerüberfahrt hindert,</p> <p>13. Radfahrer mit einem zu geringen seitlichen Abstand überholt oder an ihnen vorbeifährt.</p>
---	--

Begründung:

Diese drei Tatbestände sollten in die Strafbestimmungen aufgenommen werden, da ansonsten von einer noch schlechteren Einhaltung dieser Regelungen auszugehen ist.

Oftmals halten Fahrzeuglenker*innen bei Schutzwegen und Radfahrerüberfahrten nicht an, obwohl man als Fußgänger*in oder Radfahrer*in signalisiert, dass man queren möchte.

Der in der Novelle vorgeschlagene seitliche Überholabstand sollte natürlich auch in die Strafbestimmungen aufgenommen werden, da zu knappes Überholen sehr gefährlich ist.

Die Verkehrswende Tulln-Klosterneuburg, die Parents For Future Österreich, die Radlobby Niederösterreich und die Radlobby Klosterneuburg ersuchen, diese Vorschläge in die gegenständliche Novelle miteinzubeziehen.



Rückfragen an:

Verkehrswende Tulln-Klosterneuburg

www.verkehrswende-tukg.at

kontakt@verkehrswende-tukg.at

3423 St. Andrä-Wördern



NIEDERÖSTERREICH