

Bundesministerium Klimaschutz,
Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2

Wien, 01.06.2022

1030 Wien

per E-Mail an:

st2@bmvit.gv.at

begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at

Stellungnahme des Forum Wissenschaft & Umwelt zum Entwurf einer 33. Novelle der Straßenverkehrsordnung; Begutachtungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren!

Das Forum Wissenschaft & Umwelt dankt für die Möglichkeit, eine Stellungnahme einbringen zu dürfen.

Wir bedauern sehr, dass wünschenswerte Änderungen im Sinne menschengerechter Mobilität und Klimaneutralität 2040 insbesondere beim Geltungsbereich oder zulässigen Geschwindigkeiten nicht vorgenommen wurden.

Der Novelle ging ein Beteiligungsprozess des Umweltbundesamtes zur Erhebung von Schwachstellen und Vorschlägen zur Verbesserung der StVO voraus. Der Begutachtungsentwurf erweckt den Eindruck, dass für die Novelle ausgewählte Inhalte der deutschen StVO sowie der Schweizer Signalverordnung (Durchlässigkeit von Einbahnen) als Vorlage dienten, ferner Kompromisse (§ 21. (1) bis (2)... Schrittgeschwindigkeit – eine Kombination mit Abbiegeassistenten fehlt) eingegangen und Kann-Bestimmungen (z.B. grüner Pfeil) formuliert wurden. Zum Teil wurden Vorschläge nicht zu Ende gedacht (z.B. Vorbeifahrvorbot an öffentlichen Verkehrsmitteln in Haltestellen).

Das Abstellen von Defiziten betreffend Aufstellen temporärer Schilder auf Gehwegen, was auch Gegenstand des Beteiligungsprozesses des Umweltbundesamtes war, sucht man in der Novelle vergebens.

Positiv zu bewerten ist z.B. das Vorbeifahrvorbot an öffentlichen Verkehrsmitteln in Haltestellen, ein Punkt, der auch schon lange diskutiert wurde.

Erfreulich ist, dass parallel zum Begutachtungsverfahren klimarelevante Inhalte der Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) kostenfrei zugänglich wurden. Es bleibt zu hoffen, dass weitere folgen werden (z.B. 03.04 Straßen im Ortsgebiet, 03.05 Knoten, 03.07 Nebenanlagen und sonstige Verkehrsflächen, 05.03 Bodenmarkierungen, 05.04 Verkehrssteuerung, 05.05 Verkehrsführung bei Baustellen) und ebenso verkehrsrelevante ÖNORMEN bzw. betreffend mobilitätseingeschränkter, sehgeschwacher und blinder Personen (z.B. ÖNORM B1600 Barrierefreies Bauen) kostenlos zugänglich werden.

Darüber hinaus ist es erforderlich, dass mobilitätsrelevante RVS und ÖNORMEN rechtsverbindlich werden, denn in der Praxis finden sich leider zahlreiche Beispiele, die zeigen, dass Vorgaben nicht eingehalten werden.

Des Weiteren sollten österreichische verkehrsbezogene Richtlinien und Normen mit Inhalten entsprechender Vorgaben aus Dänemark, der Niederlande und der Schweiz (siehe Radverkehrsanteile bzw. Maßnahmen für den Radverkehr) abgeglichen und im Sinne der menschengerechten Mobilität ergänzt werden.

Es bleibt darüber hinaus zu wünschen, dass die Arbeit an einem österreichischen Mobilitätsgesetz fortgesetzt wird und man sich betreffend menschengerechter Mobilität z.B. an Inhalten des (geplanten) Schweizer Velogesetzes sowie des Fuß- und Wanderweggesetzes orientiert.

Die Klimaneutralität 2040 sollte unbedingt angemessene Berücksichtigung finden. Darüber hinaus ist es unabdingbar erforderlich, auch andere Rechtsmaterien anzupassen (jedenfalls das Bundesstraßengesetz 1971, aber z.B. auch die Bauordnung für Wien bzw. Raumordnungsgesetze der Länder – Ermöglichung des autofreien Wohnens, Umnutzung von Straßenflächen; ÖPNRV-G) sowie Richtlinien (OIB-RL, ...), Normen oder Vorgaben betreffend Gebäudezertifikate und Mobilität.

Bitte finden Sie nachfolgend die Stellungnahme des Forum Wissenschaft & Umwelt zu einzelnen Paragraphen sowie unsere Vorschläge dazu. Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr. Reinhold Christian
geschäftsführender Präsident

§ 1. Geltungsbereich.

Vorschläge für einen neuen Punkt (3):¹

- *„Dieses Bundesgesetz soll der Stärkung der umweltfreundlichen Mobilität, des menschengerechten Verkehrs, des Umweltverbundes und der Fortbewegung mit den Füßen, dem Rad, öffentlichen Verkehrsmitteln sowie Alternativen zum MIV, dem umweltverträglichen Wirtschaftsverkehr, der Sicherheit im öffentlichen Raum, der Minimierung von Gesundheits- und Umweltbeeinträchtigungen durch den MIV dienen.“*
- *„Verkehrsbedingte Beeinträchtigungen von Klima, Boden und Umwelt sollen durch Vermeidung, Verlagerung von Wegen auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie durch den Einsatz umweltfreundlicher Technologien (öffentliches Interesse) im Sinne der Klimaneutralität 2040 reduziert werden.“*
- *„Den Fußgeher:innen gilt ganz besonderer Schutz, gefolgt von Radfahrer:innen und den Nutzer:innen der öffentlichen Verkehrsmittel“.*
- *„Dem Umweltverbund soll Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden. Dieser Vorrang ist insbesondere bei der Aufteilung des Straßenraums (für Fußgeher:innen: z.B. die Möglichkeit, Fahrbahnen, die durch Mittelinsel oder einen Fahrbahnteiler getrennt und mit einer Lichtsignalanlage gesichert sind, bequem in einem Zug zu queren; niveaugleiche Übergänge Gehsteig-Fahrbahn*) bei der Straßenraumgestaltung sowie bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen umzusetzen (für Fußgeher:innen: z.B. komfortables Queren der Fahrbahn innerhalb der Grünphase; *Abweichung jeweils, sofern der öffentliche Verkehr behindert wird; einheitlich nutzbare Vorrichtungen für blinde und sehbehinderte Personen).“*
- *„Durch die Gestaltung der Straßenverkehrsinfrastruktur und durch möglichst geringe Rauminanspruchnahme des fließenden und ruhenden Verkehrs soll die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums und die Lebensqualität verbessert werden.“*
- *„Der Gebrauch richtet sich auf die Nutzung der Straße zu Zwecken des Verkehrs und des Aufenthalts. Im öffentlichen Interesse sollen auch Nutzungen nicht verkehrlicher Art sowie die Freihaltung von Flächen von verkehrlicher Nutzung bestimmt werden.“*
- *„Bei allen Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum sind die Belange der umweltfreundlichen Mobilität vor dem MIV zu berücksichtigen.“*
- *„Bei der Neu- und Umplanung sollen künftig auch Maßnahmen zur Anpassung an klimatische Veränderungen berücksichtigt werden.“*
- *„In Städten und Dörfern sollen Räume geschaffen werden, in denen der motorisierte Individualverkehr keine oder nur noch eine untergeordnete Rolle spielt (siehe dazu auch § 76 ff in der geltenden Fassung der österreichischen StVO). Die Beleuchtung von Straßen, Wegen und Plätzen soll an den Bedürfnissen der Menschen ausgerichtet sein. Insbesondere soll eine ausreichende Beleuchtung von Geh- und*

¹ insbesondere Berliner Mobilitätsgesetz, <https://gesetze.berlin.de/bsbe/document/jlr-MobGBERahmen> (30.04.2022)

Radwegen, auch abseits von Straßen, dazu anregen, Wege auch bei Dunkelheit im Fuß- und Radverkehr zurückzulegen. Bei der Umsetzung ist auf eine ressourcenschonende und „Lichtverschmutzung“ vermeidende Beleuchtung zu achten.“

- *„Orte des öffentlichen Lebens, der Bildung, der Arbeit, der Freizeit, des Wohnens, des Fernverkehrs sollen an die Netze des Fußverkehrs, des Radverkehrs, der öffentlichen Verkehrsmittel angebunden sein. Dies umfasst auch Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit und zur Vermeidung von Umwegen.“*
- *„Bei der Ansiedlung von Industrieproduktion ist die Anbindung an das Schienensystem zu favorisieren.“*
- *„Anzustreben ist eine selbsterklärende und verkehrssichere Verkehrsinfrastruktur, die regelkonformes Verhalten fördert.“*
- *„Bundesländer sollen per Verordnung und in Kooperation untereinander sowie mit dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) Leitlinien für alle Planungen, Standards und Maßnahmen mit positiven Auswirkungen auf Fußwege und Radwege erarbeiten.“*

§ 2 Begriffsbestimmungen/III. ABSCHNITT Bevorzugte Straßenbenutzer

Anmerkung/Ergänzung: Es wäre hier eine Definition der Schrittgeschwindigkeit einzuführen (maximal 10 km/h). Ferner auch zur Barrierefreiheit: *„Insbesondere durch bauliche Maßnahmen den öffentlichen Raum ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar im Sinne des Bundes-Behindertengleichstellungsgesetzes zu machen.“*

Es sollte in der österreichischen StVO auch ein Punkt betreffend *„Mobilitätspunkte“* eingefügt werden (siehe Ausführungen dazu in der gegenständlichen Stellungnahme vor § 68).

§ 3 (1)

Ergänzung nach *„Rücksichtnahme“*: *„auf schwächere Verkehrsteilnehmer, insbesondere Fußgänger und Radfahrer, ist besonders Rücksicht zu nehmen.“*

§7 (5)

„...Dies gilt nicht für bestimmte Gruppen von Straßenbenutzern, die hievon durch Verordnung ausgenommen werden, und für Radfahrer in solchen Einbahnstraßen, die zugleich Wohnstraßen im Sinne des § 76b oder Begegnungszonen im Sinne des § 76 c sind. Außer in Wohnstraßen und Begegnungszonen sind in diesen Fällen Leit- oder Sperrlinien zur Trennung der entgegen der Einbahnstraße fahrenden Verkehrsteilnehmer vom übrigen

Fahrzeugverkehr anzubringen, sofern die Sicherheit oder die Flüssigkeit des Verkehrs dies erfordern.“

Ergänzung nach „, ... § 76c sind und bei denen zusätzlich durch Beschilderung die Befahrung entgegen der Einbahn ausgewiesen ist.“

§7 (6)

Anmerkung: Die Öffnung von Einbahnen ist zu begrüßen. Allerdings ergibt sich aus der derzeitigen Gestaltung bzw. verfügbaren Fläche ein Problem (Verfügbarkeit von Querschnitten von mehr als 4 m ohne angrenzende Parkplätze)!

Genereller Hinweis: Die RVS 03.02.13 enthält Empfehlungen zum Radverkehr gegen die Einbahn. Daran sollte man sich orientieren. In RVS oder in der StVO müsste Längs- und Schrägparken zumindest auf der Seite des Radverkehrs gegen die Einbahn verboten werden!

Zusatz:

In einem zusätzlichen Abs. (8) sollten Lenker von KFZ verpflichtet werden, unnötigen Lärm zu vermeiden (hohtouriges Fahren, laute Autoradios, ...).

§ 8 a (3) korrigieren!

„(3) Die Behörde kann, abweichend von Abs. 2, das Befahren von Radfahranlagen mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen und, jedoch nur außerhalb des Ortsgebietes, Fahrzeugen der Klasse L1e mit elektrischem Antrieb erlauben. Auf Geh- und Radwegen dürfen Lenker von Kraftfahrzeugen, wenn sie sich Fußgängern nähern, mit einer Geschwindigkeit von höchstens 25 km/h fahren.“

Anmerkung/Ergänzung:

Kraftfahrzeuge haben im Allgemeinen auf Geh- und Radwegen nicht zu fahren. In Ausnahmefällen sind höchsten 10 km/h zu gestatten und dürfen Fußgänger und Radfahrer nicht gefährdet werden.

Dies wird auch in einem im Entwurf befindlichen RVS-Papier vorgeschlagen. Dieses Papier sollte ebenfalls kostenfrei zugänglich gemacht werden.

§ 11, Abs. (5) Reißverschlussystem

Grundsätzlich ist dieser Vorschlag eine positive Neuerung für den Radverkehr. Ergänzend dazu müsste durch Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer:innen erhöht werden.

§ 15 (4)

„Beim Überholen mit Kraftfahrzeugen von Radfahrern und Rollerfahrern (§ 88b) hat der Seitenabstand im Ortsgebiet mindestens 1,5 m und außerhalb des Ortsgebietes mindestens 2 m zu betragen; bei einer höchst zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h kann der Seitenabstand reduziert werden.“

Entfernen: *„bei einer höchst zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h kann der Seitenabstand reduziert werden.“*

§ 17 (2) Vorbeifahrverbot an öffentlichen Verkehrsmitteln in Haltestellen.

Der Vorschlag ist bedingt zu begrüßen. Abgeändert werden muss: *„Der Lenker eines Fahrzeugs darf dann vorbeifahren, wenn alle Türen des öffentlichen Verkehrsmittels wieder geschlossen sind und er sich vergewissert hat, dass keine Personen mehr zum öffentlichen Verkehrsmittel zulaufen.“*

durch Ergänzung: *„...dann in Schrittgeschwindigkeit vorbeifahren, ...“*

Es ist jedenfalls zu gewährleisten, dass die Länge der Haltestellenkaps eindeutig erkennbar ist (vgl. RVS, ...) und durch farbliche Markierungen am Gehsteig oder Bodenmarkierungen auf der Fahrbahn und/oder durch Hinweiszeichen zu Beginn und Ende des Haltestellenbereichs sichtbar gemacht wird. Die Abgrenzung des Haltestellenbereichs ist an die Länge moderner Niederflurstraßenbahnen (länger als 30 m) anzupassen. Darüber hinaus sind an den ÖPNV-Fahrzeugen Lichtzeichen während des Ein- und Aussteigevorgangs zu aktivieren.

§ 19. (1) bis (6)...

„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.“

Der Vorschlag ist auch zu begrüßen.

§ 20 Fahrgeschwindigkeit

Anmerkung (Änderungen fehlen in der Novelle): Fahrgeschwindigkeiten sollten auf Autobahnen für den MIV auf 100 km/h, auf Freilandstraßen auf 80 km/h und in Ortschaften auf 30 km/h (Landesstraßen, auf jeden Fall in Nebenfahrbahnen) abgesenkt werden.

Dies wird auch in einem im Entwurf befindlichen RVS-Papier vorgeschlagen. Dieses Papier sollte ebenfalls kostenfrei zugänglich gemacht werden.

Jedenfalls sollte im Umkreis von mindestens 500 m im Bereich von Kindergärten, Schulen, Universitäten, Fachhochschulen, Volkshochschulen, Musikschulen, Alten- und Pflegeheimen, Krankenhäusern und dergleichen eine Maximalgeschwindigkeit von höher als Schrittgeschwindigkeit (siehe Definition vorn mit 10 km/h) unzulässig sein. In Einbahnen sollte die maximal zulässige Geschwindigkeit 30 km/h sein.

§ 21. (1) bis (2)...

„(3) Lenker von Kraftfahrzeugen mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von über 3,5 t haben innerhalb des Ortsgebietes beim Rechtsabbiegen mit Schrittgeschwindigkeit zu fahren, wenn mit geradeaus fahrendem Fahrradverkehr, in selber Fahrtrichtung rechts abbiegendem Fahrradverkehr oder im unmittelbaren Bereich des Einbiegens mit der Fahrbahn überquerendem Fußgängerverkehr zu rechnen ist.“

Der Vorschlag sollte auf niedrigere Gesamtgewichte ausgeweitet werden. Parallel dazu sollten Abbiegeassistenz-Systeme verpflichtend vorgeschrieben werden.

§ 23. Halten und Parken.

„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.“

Anmerkungen:

Die Ausnahme bei Fußgeher:innen sollte möglich sein, wenn mindestens 2,00 m Querschnitt vom Gehsteig übrig bleiben und ansonsten Vorgaben der RVS 03.04.12/03.02.12) eingehalten werden. Geringfügige Ausnahmen gegenüber dem Lieferverkehr können toleriert werden.

Für Müllcontainer und Einbauten auf Gehwegen bräuchte es ebenso eine Lösung über die StVO oder RVS. Jedenfalls sollten diese Behältnisse nur auf Gehwegen zu finden sein, wenn eine Breite von min. 2 m für Fußgänger vorhanden bleibt.

Schräg- und Senkrechtparken sollte verboten werden.

Der Inhalt des Vorschlags muss sich auch in § 48 (5) betreffend temporäre Schilder widerspiegeln und sollte konsistent mit den RVS sein. Der freibleibende Querschnitt sollte min. 2,00 m betragen!

Ergänzungsvorschlag: „*Paralleles Parken neben Radwegen oder Radmehrzweckstreifen ist nur erlaubt, wenn zwischen parkenden Fahrzeug und Radweg (bzw. Radmehrzweckstreifen) min. 0,75 m Sicherheitsabstand vorhanden ist. Dem Bau von Radwegen ist Vorrang gegenüber Dauerparkern an der Oberfläche zu geben.*“

§ 24. Halte- und Parkverbote.

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

Anmerkung/Ergänzung: „, ... wenn im Bereich keine Bäume gepflanzt sind.“

Unabhängig von den 8 m darf eine fundierte Verkehrssicherheitsprüfung nicht entfallen. Die Übergangsfrist zur Schaffung solcher Verhältnisse sollte nach dem 01.03.2024 verlängert werden.

Dauerparkverbote entlang von Straßenbahnlinien sollten geprüft und ergänzt werden.

26a. (1)

„, ...und, sofern es sich um einspurige Fahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von höchstens 45 km/h handelt, auch Radfahranlagen benutzen. Die Lenker von Fahrzeugen des öffentlichen Sicherheitsdienstes dürfen Radfahranlagen auch dann benutzen, wenn dies für die ordnungsgemäße Ausübung des Dienstes unerlässlich ist.“

Hinweis: Dies geschieht bereits jetzt und führt zu Behinderungen des Radverkehrs.

§ 28 a)

Anmerkung: Gemeinsame Fuß- und Radwege sollten abgeschafft werden (siehe dazu auch RVS!).

§ 36 (1)

„(2) Die Armzeichen und Lichtzeichen sind von den Organen der Straßenaufsicht (Verkehrsposten), und zwar unter Bedachtnahme auf die jeweilige Verkehrslage und nach den Erfordernissen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie der Bedürfnisse von Fußgängern, nach kurzer Wartezeit und ohne Eile queren zu können, zu geben. Lichtzeichen dürfen jedoch auch automatisch oder von Straßenbenützern ausgelöst werden; die mißbräuchliche Auslösung der Lichtzeichen ist verboten.“

Die geplanten Änderungen sind hier auch zu begrüßen. Jedenfalls muss die Grünphase bei Verkehrslichtsignalanlagen für Fußgeher:innen ausgedehnt werden.

§ 38. 5a (Abbiegen an Kreuzungen durch Fahrradfahrer:innen, roter Pfeil)

„(5a) Die Behörde kann durch Verordnung Kreuzungen bestimmen, an denen abweichend von Abs. 5 die Lenker von Fahrrädern trotz rotem Licht rechts abbiegen oder, bei T-Kreuzungen, geradeaus fahren dürfen, wenn

- 1. sie zuvor angehalten haben,*
- 2. eine Behinderung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere des Fußgänger- und Fahrzeugverkehrs in der freigegebenen Fahrtrichtung, nicht zu erwarten 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; der jeweilige Stand der Technik ist dabei zu berücksichtigen. In der Verordnung ist die Fahrtroute anzugeben, für die die Erlaubnis, bei rotem Licht rechts abzubiegen oder geradeaus zu fahren, gilt. An den in der Verordnung genannten Kreuzungen ist neben dem roten Lichtzeichen eine Zusatztafel gemäß § 54 Abs. 5 lit. n anzubringen.“

Anmerkung:

Der Vorschlag sollte im Sinne des § 37 betreffend Grünpfeil in der deutschen StVO oder der Schweizer Signalisationsverordnung Art 69a (siehe nachfolgend) vereinfacht werden. Kann - Bestimmungen sollten vermieden werden! Zuerst sind unbedingt Einsatzkriterien (z.B. über RVS) festzulegen. Auf Kreuzungen, die aufgrund der Einsatzkriterien festgelegt wurden, ist ein Probetrieb durchzuführen und zu evaluieren.

[Zusatztafeln zu Lichtsignalen](#)

¹ Ist neben dem roten Licht das Signal «Rechtsabbiegen für Radfahrer gestattet» (5.18) angebracht, so dürfen Radfahrer und Motorfahrradfahrer bei Rot nach rechts abbiegen. Die Kombination aus rotem Licht und der Signaltafel bedeutet für die zum Rechtsabbiegen Berechtigten «Kein Vortritt» (Art. 36 Abs. 2).

² Das Signal «Rechtsabbiegen für Radfahrer gestattet» (5.18) darf nur dann neben dem roten Licht angebracht werden, wenn die Verkehrssicherheit gewährleistet ist. Der entsprechende Fahrstreifen muss einen Radstreifen aufweisen sowie eine gelbe Haltelinie, die nach der für den übrigen Fahrzeugverkehr geltenden weissen Haltelinie markiert ist. Kein Radstreifen ist nötig, wenn:

- a.
ein separater Fahrstreifen zum Rechtsabbiegen besteht oder den anderen Fahrzeugen das Rechtsabbiegen nicht gestattet ist; und
- b.
der Fahrstreifen über eine ausreichende Breite verfügt.“

§ 43. Verkehrsverbote, Verkehrserleichterungen und Hinweise.

(1) a): „ ... hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist, die zum Schutze der Straßenbenützer oder zur Verkehrsabwicklung erforderlichen Verkehrsverbote oder Verkehrsbeschränkungen zu erlassen;

Vorschlag zur Ergänzung:

„ ... hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist, die zum Schutze der Straßenbenützer, **des Klimas, der Bevölkerung** oder zur Verkehrsabwicklung erforderlichen Verkehrsverbote oder Verkehrsbeschränkungen zu erlassen; **Ausnahmen für Elektromobilität sind zu prüfen.**“

(entsprechende Änderungen sollten auch in § 42 (2) vorgenommen werden!)

Ergänzung:

„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,“

Ergänzung nach „, ...bewegenden, (auch nichtmotorisierten) Individualverkehrs, ...“

Andenken sollte man im § 43 (2) auch die Schaffung von (dauerhaften) Busspuren auf Bundesstraßen sowie ferner explizit die Schaffung autofreier Innenstädte. Zur Vermeidung von vollgestauten Innenstadtstraßen in den Stoßzeiten, vorsorgend aber auch generell zur Sicherung der Funktionsfähigkeit sollten Vorrangzonen des öffentlichen Verkehrs vorgesehen werden.

§ 48 (5):

Maßnahmen betreffend das Aufstellen von temporären Schildern in erster Linie auf der Fahrbahn wurden in dieser Novelle vergessen!

Dementsprechend sollte umformuliert werden:

„Eine nicht fest mit dem Untergrund verbundene Anbringungsrichtung darf auch auf der Fahrbahn angebracht werden, wenn die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des fließenden Verkehrs nicht gefährdet wird;“

in:

*„Eine nicht fest mit dem Untergrund verbundene Anbringungsrichtung **muss** auf der Fahrbahn angebracht werden, **sofern der Gehweg nicht eine Breite von größer 2,00 m aufweist**. ~~sofern die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des fließenden Verkehrs nicht gefährdet wird;~~“*

Ferner wären jetzige Defizite beim Abstand von Stangen bzw. Pfosten zur Befestigung von Straßenverkehrszeichen in Richtung Hauswänden u.dgl. zu beseitigen indem Vorgaben in den RVS auch hier rechtsverbindlich werden und der Bestand verbindlich nach den Inhalten der RVS nachgebessert wird. In der Praxis sollte ferner darauf geachtet werden, dass Schilder nicht scharfkantig sind, da sie sonst eine Gefahr für blinde und sehbehinderte Menschen darstellen können.

§ 53

„2c. Kennzeichnung eines gemeinsam geführten Schutzweges und einer Radfahrerüberfahrt“

„Dieses Zeichen kennzeichnet die Fortsetzung eines Geh- und Radwegs für die Überquerung der Fahrbahn durch Fußgänger und Radfahrer. Für die Anbringung dieses Zeichens gelten die Bestimmungen der Z 2a sinngemäß.“

Ergänzung: Im Sinne des Schutzes von Fußgeher:innen: *„Schutzweg für Fußgänger und Radfahrerüberfahrt sind baulich getrennt.“*

§ 54 (Schilder)

Anmerkung: Wenn gemeinsames Abbiegen nach rechts und die Geradeausfahrt möglich sind, dann sollte dies durch ein Schild und nicht mehrere sichtbar gemacht werden können.

Fahrradstraße § 67.

Sollte das „Experimentierfeld“ - fahrradfreundliche Straße - (siehe Wien) unterbunden werden?

„(1) In einer solchen Fahrradstraße ist außer dem Fahrradverkehr jeder Fahrzeugverkehr verboten; ausgenommen davon ist das Befahren mit den in § 76a Abs. 5 genannten Fahrzeugen sowie das Befahren zum Zweck des Zu- und Abfahrens.“

Ergänzung hinter: „dem Fahrradverkehr sowie Elektrokleinfahrzeugen“

Bei Bedarf zusätzlich Ergänzung in § 2 (1) 19. Elektrokleinfahrzeuge: E-Roller, ...

„(3) Die Lenker von Fahrzeugen dürfen in Fahrradstraßen nicht schneller als 30 km/h fahren. Radfahrer dürfen weder gefährdet noch behindert werden.“

Zur ergänzen wäre der § 67 zur Fahrradstraße zusätzlich mit einem § zu Radschnellverbindungen (ferner wäre hierfür ein Verkehrsschild einzuführen). Zusätzlich einfügen vor § 68:

- *„Radschnellverbindungen sind Verbindungen im Radverkehrsnetz, die wichtige Quell- und Zielbereiche mit entsprechend hohen Potenzialen über größere Entfernungen verknüpfen und durchgängig ein sicheres und attraktives Befahren auch mit hohen Reisegeschwindigkeiten ermöglichen.“*
- *„Um durch die Schaffung eines zusammenhängenden Netzes von Radschnellwegen über die Ländergrenzen den Fahrradverkehr zu attraktiveren und erleichtern, sollen die Bundes-, Landes- und Gemeindeorgane bei der Schaffung (Finanzierung, Qualitätsstandards, Netzverknüpfung, der Ausgestaltung und begleitenden Ausstattung sowie der Erkennbarkeit) kooperieren.“*

„Straßen oder Fahrspur für den öffentlichen Verkehr“

Zusätzlich sollte ein neuer § „Straßen oder Fahrspur für den öffentlichen Verkehr“ eingeführt werden (ferner wäre hierfür ein Verkehrsschild einzuführen).

Ausweisung von „Straßen oder Fahrspuren für den öffentlichen Verkehr“, auf denen anderweitiger Verkehr nur durch Zusatzschilder oder Ausnahmegenehmigungen gestattet werden kann.

„Mobilitätspunkte“

Zusätzlich sollte ein neuer § „Mobilitätspunkte“ eingeführt werden (ferner wäre hierfür ein Verkehrsschild einzuführen).

„Mobilitätspunkte sind Standorte mit mietbaren Alternativen zu privaten motorisierten Verkehrsmitteln, Fahrrädern, Diese Standorte können z.B. umfassen: E-Roller, Leihräder, Elektro-Leihauto(s). Die Standorte sind auf Flächen von bisherigen Dauerparkern, im Umfeld

von Ladesäulen, von Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel, in neuen Stadtentwicklungsgebieten, ... zu errichten.“

§ 68. Fahrradverkehr

In den Niederlanden verfügen viele Radverkehrsanlagen über eigene Signalgebung und getrennte Verkehrsführung. Expert:innen, die an der Ausarbeitung des Begutachtungsentwurfs der Novelle zur StVO beteiligt waren, sollten dies dementsprechend näher durchleuchten und den § 68 ergänzen. Gleichzeitig sollten so auch Fußgänger bevorzugt werden (§ 76).

(2) Ergänzung: *„In Fußgängerzonen dürfen Radfahrer neben einem anderen Radfahrer fahren, wenn das Befahren der Fußgängerzone mit Fahrrädern erlaubt ist und einer von diesen Radfahrern ein Kind ist.“*

(4)

Darüber hinaus wäre es sinnvoll, in bestimmten Bereichen (z.B. Haltestellenbereich, vor öffentlichen Gebäuden, im Ein- und Ausgangsbereich von Fußgängerzonen, ...) in der StVO eine Verpflichtung zur Aufstellung von Fahrradständern vorzusehen:

„Im Haltestellenbereich öffentlicher Verkehrsmittel, vor öffentlichen Gebäuden, vor Handelseinrichtungen, vor Arbeitsstätten, an Bahnhöfen sowie im Ein- und Ausgangsbereich von Fußgängerzonen sind ausreichend Fahrradständer aufzustellen. An Regionalbahnhöfen sowie wichtigen Stationen und Haltestellen des ÖPNV sollen innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes Fahrradparkhäuser und Fahrradstationen geschaffen werden.“

§ 76

Entschärfung der bisherigen Formulierungen im Sinne des menschengerechten Verkehrs z.B. *„Fußgänger haben die Fahrbahn vorsichtig und auf dem geeignetsten Weg zu überschreiten, nach Möglichkeit auf einem Schutzstreifen, ...“*

§ 76a. Fußgängerzone, § 76b. Wohnstraße, Begegnungszonen § 76c.

Hier sollte jeweils explizit festgehalten werden, dass Fußgängerzonen, Wohnstraßen sowie Begegnungszonen ohne Gehsteig ausgeführt werden können (etwaige Anpassungen in der entsprechenden RVS sind zu prüfen!). Ferner wäre in (1) jeweils auch zu ergänzen hinter *„... Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, ...“*: *„zugunsten des Umwelt- oder Anrainerschutzes, ...“*.

Jeweils hinter *„die Entflechtung des Verkehrs“* wäre zu ergänzen:

(„motorisierter gebietsfremder Verkehr, der weder seine Quelle noch sein Ziel in diesem Gebiet hat; Verknüpfung mit dem ÖPNV und Ausstattung mit Alternativen zum privaten MIV sind zu fördern“)

§ 76b. Wohnstraße

„(1) Die Behörde kann, ...“ durch „muss“ ersetzen! Zusätzlich am Ende: „Es ist zulässig mehrere angrenzende Straßen zu Wohnstraßen zu erklären.“ „Dauerparkende Fahrzeuge sind von der Oberfläche zu entfernen.“ „Wohnstraßen sollen in erster Linie in Wohngebieten und im Umfeld von Schulen eingeführt werden. In Hauptadtrouten sollen keine Wohnstraßen errichtet werden.“

„(4) Die Anbringung von Schwellen, Rillen, Bordsteinen u. dgl. sowie von horizontalen baulichen Einrichtungen ist in verkehrsgerechter Gestaltung zulässig, wenn dadurch die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit nach Abs. 3 gewährleistet wird.“

„zulässig“ mit „durchzuführen“ ersetzen (In Wien werden Vorgaben für Wohnstraßen immer wieder durch MIV-Lenker:innen missachtet.)

Hinweis: In Wien gibt es mit der Josefgasse im 08. Bezirk eine Wohnstraße, in der z.B. ein Hotel, ein Theater oder eine Botschaft ansässig sind. Diese Wohnstraße liegt zudem in einer Hauptadtroute. Die Othmargasse im 20. Wiener Bezirk ist eine Wohnstraße im Umfeld des Hannovermarktes, der z.B. durch Marktfahrer angefahren wird.

In Wien gibt es mindestens eine Wohnstraße mit Tempo 30 Zone (beim Adele-Jellinek-Park im 16. Bezirk, siehe nachfolgende Abbildung), obwohl im Allgemeinen Schrittgeschwindigkeit in Wohnstraßen definiert ist. Dies gilt es rechtlich zu klären.



Quelle: Forum Wissenschaft & Umwelt, 26.05.2022

Begegnungszonen

„§ 76c. (1) Die Behörde kann, ..“ durch „muss“ ersetzen! Zusätzlich einfügen: *„In allen Nebenfahrbahnen, wo Gehsteige eine Mindestbreite von 2 m nicht erreichen, sind Begegnungszonen oder Wohnstraßen anzuordnen. Dauerparkende Fahrzeuge sind von der Oberfläche zu entfernen.“* Zusätzlich am Ende: *„Es ist zulässig mehrere angrenzende Straßen zu Begegnungszonen zu erklären. Straßen mit Hauptradrouten können zu Begegnungszonen erklärt werden.“*

„(4) Die Anbringung von Schwellen, Rillen, Bordsteinen und dergleichen sowie von horizontalen baulichen Einrichtungen ist in verkehrsgerechter Gestaltung zulässig, wenn dadurch die Verkehrssicherheit gefördert oder die Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit unterstützt wird.“

„zulässig“ mit „durchzuführen“ ersetzen

Entfernen:

„(6) Wenn es der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs dient und aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs keine Bedenken dagegen bestehen, kann die Behörde in der Verordnung nach Abs. 1 die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erhöhen.“

§ 76d. Schulstraße

(1) „...durch Verordnung Straßenstellen oder Gebiete in der unmittelbaren Umgebung von Schulgebäuden, zu Schulstraßen erklären, ...“

Ergänzung hinter „Umgebung von Schulgebäuden“ (min. 500 m ist zu prüfen)“

Ergänzung hinter Fahrzeugverkehr:

„(2) In Schulstraßen ist der Fahrzeugverkehr verboten; Ausnahmen für Anrainer und Lieferverkehr sind zulässig, dauerhaftes Parken ist verboten;“

Des Weiteren sollten aus den §§ zur Wohnstraße und Begegnungszone Ausführungen zur Umgestaltung der Oberfläche übernommen werden!

„Die Anbringung von Schwellen, Rillen, Bordsteinen und dergleichen sowie von horizontalen baulichen Einrichtungen ist in verkehrsgerechter Gestaltung durchzuführen, wenn dadurch die Verkehrssicherheit gefördert oder die Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit unterstützt wird.“

§ 76e

Anmerkung: Es ist darüber hinaus ein §76e einzufügen, der die Schaffung von Ersatz-Gehsteigen und -Radwegen bei Bauarbeiten zu Lasten des MIV bzw. Parkplätzen definiert.

Zusätzlich:

„Während aller Baumaßnahmen mit Auswirkungen auf den öffentlichen Straßenraum soll die Führung des Fuß- und Radverkehrs sowie der öffentlichen Verkehrsmittel weitgehend ohne Umwege, ohne Wechsel der Straßenseite und barrierefrei, gewährleistet werden. Falls ein Wechsel der Straßenseite unabdingbar ist, muss eine sichere Querung gewährleistet werden. Baustellenbedingte Lichtzeichenanlagen müssen mit akustischen Signalgebern ausgestattet sein.“

§ 88b. Rollerfahren

Anmerkung/Ergänzung: Vorschrift dahingehend ergänzen, dass das Parken von E-Rollern, ... auf Gehsteigen und Radwegen verboten ist! Des Weiteren:

„Anbieter haben durch technische Maßnahmen dafür zu sorgen, dass das Abstellen von E-Rollern auf Gehsteigen nicht möglich ist.“

§ 94d. Eigener Wirkungsbereich der Gemeinde

„Sofern der Akt der Vollziehung nur für das Gebiet der betreffenden Gemeinde wirksam werden und sich auf Straßen, die nach den Rechtsvorschriften weder als Autobahnen, Autostraßen, Bundesstraßen oder Landesstraßen gelten noch diesen Straßen gleichzuhalten sind, beziehen soll, sind folgende Angelegenheiten von der Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich zu besorgen:“

„...“

*„4. die Erlassung von Verordnungen nach § 43, mit denen
a) Beschränkungen für das Halten und Parken,“*

Ergänzung *„...Parken, (z.B. zur Bewirtschaftung des Parkraums, zur Abwehr von und zur Vorbeugung vor Gefahren und Belästigungen im und durch den Verkehr, zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung, zum Schutz vor Lärm und Abgasen oder sonst zum Schutz der Umwelt – Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen können mit einer geeigneten Beschilderung für ganze Ortschaften angeordnet werden, ggf. unter Kennzeichnung am Ortseingang)“*

neu:

„e) Ausweisung von „Straßen oder Fahrspuren für den öffentlichen Verkehr“, auf denen anderweitiger Verkehr nur durch Zusatzschilder oder Ausnahmegenehmigungen gestattet werden kann“

§ 99. Strafbestimmungen Abs. (1) bis (3) lit. k...

Diese Bestimmung ist einerseits als Vereinfachung und andererseits zur Vermeidung kumulierter und im Verhältnis zu Gefährdungspotenzial der Übertretungen hoher Strafen zu begrüßen.

Anmerkung: „einzelne“ sollte durch „einzig“ ersetzt werden.