



Verkehrswende Tulln-Klosterneuburg
Kunnenberggasse 16, 3423 St. Andrä
kontakt@verkehrswende-tukg.at
www.verkehrswende-tukg.at

St. Andrä-Wördern am 6.10.2021

Betrifft: Änderungsvorschläge für die StVO

Sehr geehrte Frau Bundesministerin Gewessler!

Da im Bezirk Tulln nach wie vor viele Schul- und Kindergartenstandorte nicht verkehrsberuhigt sind und mitunter an Landesstraßen liegen, auf denen Tempo 50 herrscht, hat die [Verkehrswende Tulln-Klosterneuburg \(TUKG\)](#) die [Petition zur Verkehrsberuhigung im Umfeld von Schulen und Kindergärten im Bezirk Tulln](#) gestartet. Die Petition wurde bereits von mehr als 1.300 Menschen unterschrieben.

In den Verkehrsverhandlungen betreffend die Verkehrssituation im Bereich von Schulstandorten, an denen wir als Verkehrswende TUKG teilgenommen haben, hat sich gezeigt, dass eine Verordnung von Tempo 30 auf Landesstraßen im Ortsgebiet auch bei Schulen und Kindergärten nach der derzeit geltenden Rechtslage de facto nur in Ausnahmefällen möglich ist.

Die Amtssachverständigen berufen sich darauf, dass im Ortsgebiet Tempo 50 als Regelgeschwindigkeit festgeschrieben ist, eine Senkung des Tempolimits daher immer ausreichend begründet werden muss und sie sich des Amtsmissbrauches schuldig machen würden, wenn sie Tempo 30 ohne ausreichende Begründung verordnen. Die Existenz einer Schule oder eines Kindergartens, der täglich von vielen Kindern besucht wird, ist offensichtlich keine ausreichende Begründung, um eine Geschwindigkeitsreduktion zu verordnen.

Wo Tempo 30 auf Landesstraßen von den Amtssachverständigen doch in Aussicht gestellt wird, werden zuerst teure baulichen Maßnahmen verlangt (siehe z.B. St. Andrä-Wördern). Das Geld fehlt dann an anderer Stelle, z.B. für den dringend notwendigen Radwegeausbau.

In unserer Arbeit als Verkehrsinitiative stoßen wir auch immer auf das Dilemma zwischen Angebot und Nachfrage. So können beispielsweise Fußgängerübergänge und -inseln nur dann errichtet werden, wenn eine bestimmte Fußgängerfrequenz erreicht wird. Diese Frequenz zu erreichen ist jedoch oft schwierig, wenn es an besagten Stellen eben noch keine Querungshilfen gibt.

In Zeiten der drohenden Klimakatastrophe ist es unumgänglich, im Fußgänger*innen- und Radbereich mit einer **Angebotsplanung** zu wirken, anstatt aktive Mobilität mit einer veralteten Bedarfsplanung zu verhindern. Denn einer der Hauptgründe, warum Menschen heute nicht zu Fuß gehen oder Rad fahren ist, dass ihnen die bestehende Infrastruktur dazu als zu unsicher und/oder unattraktiv erscheint.

Die Verkehrsberuhigung scheitert also oftmals an der Straßenverkehrsordnung selbst.

Wir möchten dies daher zum Anlass nehmen, Ihnen unsere Änderungsvorschläge für die Straßenverkehrsordnung zu unterbreiten – sowohl in Hinblick auf Verkehrsberuhigung bei Schulen und Kindergärten, aber auch darüber hinaus. Unsere Vorschläge zielen primär auf eine **Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen** ab. **Aktive Mobilität** unterstützende Regelungen haben gleichzeitig eine **positive Auswirkung auf das Klima**.

Änderungsvorschläge für die Straßenverkehrsordnung:

Tempo 30 im Ortsgebiet

Wir befürworten die Vorschläge für 30 km/h als neue Regelgeschwindigkeit mit Ausnahmen für den öffentlichen Verkehr, da dies, abgesehen von vielen weiteren Vorteilen, vor allem zu mehr Sicherheit für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen führt.

Zumindest aber müsste die im türkis-grünen Regierungsprogramm angekündigte leichtere Verordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Umfeld von Schulen – auch auf Landesstraßen – in die StVO aufgenommen werden. Wir möchten ergänzen, dass dies auch im Bereich von Kindergärten, Pensionistenwohnheimen, Spitälern, Spielplätzen und in anderen sensiblen Bereichen gelten sollte.

Schutzwege und andere Querungshilfen

Die in den RVS vorgesehenen Schwellenwerte zur Einrichtung eines Schutzweges sind zu hoch bzw. sollte diese Entscheidung nicht auf Frequenzzählungen fußen.

Darüber hinaus wurden in unserer Region in letzter Zeit mehrere Schutzwege ersatzlos entfernt. Begründet wurde dies meist mit nicht ausreichenden Sichtbeziehungen. Bevor eine derartige Maßnahme ergriffen wird, müssten unserer Meinung nach alle möglichen anderen Möglichkeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit verpflichtend genutzt werden (z.B. Temporeduktion, farbliche Markierung, Beschilderung, etc.).

Tempolimit auf Landesstraßen ohne getrennte Geh- und Radinfrastruktur

Die derzeitige Situation auf Freilandstraßen ist für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sehr gefährlich und führt dazu, dass das mögliche Potenzial, insbesondere des Radverkehrs, aus Angst vor Unfällen nicht annähernd erreicht wird. Auf folgendem Video sieht man, wie sich die Situation aus Sicht der Radfahrer*innen auf der B14 im Hagental darstellt: <https://youtu.be/TMfNlwH7dIU>

Wir schlagen daher vor, auf Freilandstraßen ohne Geh- und Radinfrastruktur das Tempolimit auf 50 km/h zu reduzieren. Auch in den RVS ist eine getrennte Führung von Kfz- und Radverkehr ab dieser Geschwindigkeit vorgesehen.

Fahrgeschwindigkeit (§ 20. Abs. 1 StVO) – Gefährdung anderer Straßenbenützer

In § 20 Abs. 1 StVO wird zwar ausdrücklich das Beschmutzen anderer Straßenbenützer 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.

Mindest-Überholabstand von Radfahrer*innen

In der StVO sollte ein Mindest-Überholabstand von Radfahrer*innen mit 1,5 Metern innerorts und 2 Metern außerorts gesetzlich festgeschrieben werden. Hilfreich wäre auch eine rechtliche Klarstellung, unter welchen Umständen das Fahren mit einer Dash Cam erlaubt ist und als Beweismittel anerkannt wird. Mitunter erscheinen Anzeigen von zu nah überholenden Fahrern als einzige Möglichkeit für Radfahrer, diesen dringend benötigten Seitenabstand „einzuklagen“.

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.

Wir treten dafür ein, dass sich Österreich die Schweizer Straftatbestände und Strafhöhen zum Vorbild nimmt. Dies hätte darüber hinaus auch den Vorteil, dass durch die zu erwartende bessere Einhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen teure bauliche Maßnahmen zur Entschleunigung nicht im bisherigen Ausmaß nötig wären.

Aktive Mobilität als Lehrinhalt

Mobilität aus der Sicht von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sollte verpflichtend als Lehrinhalt in die Ausbildung von Führerscheinanwärter*innen, Verkehrssachverständigen und Verkehrsplaner*innen im Sinne von „selbst erleben lassen“ aufgenommen werden. Auch für EntscheidungsträgerInnen vor Ort (Bürgermeister*innen, Mobilitätsbeauftragte) wäre dies anzudenken.

Unser Eindruck ist weiters, dass die Funktion als Verkehrssachverständiger vor allem von Männern ausgeübt wird. Es wäre zu begrüßen, wenn man mehr Frauen für diesen Beruf gewinnen könnte.

Verpflichtende Einladung von lokalen/regionalen Verkehrsinitiativen (z.B. Radlobby) zu Verkehrsverhandlungen.

Lokale/regionale Verkehrsinitiativen hätten ein großes Interesse, in Verkehrsplanungen frühzeitig einbezogen zu werden und zu Verkehrsverhandlungen eingeladen zu werden. Sie können aufgrund ihres Wissens zu den örtlichen Gegebenheiten Entscheidendes beitragen. Derzeit passiert dies jedoch kaum und wenn, dann nur auf deren eigenen Nachdruck hin.

Eine frühzeitige Einbindung würde dazu führen, dass langwierige und kostenintensive nachträgliche Umplanungen aufgrund von Fehlplanungen vermieden werden könnten.

Wir schlagen daher die automatische Parteistellung von lokalen/regionalen Verkehrsinitiativen bei Verkehrsplanungsverfahren und Verkehrsverhandlungen vor.

Überarbeitung und Veröffentlichung der RVS

Derzeit sind die RVS nur käuflich zu erwerben. Sie sollten jedoch für alle frei und kostenlos zugänglich sein. Schließlich finanzieren wir als Steuerzahler*innen die Erstellung und Überarbeitung der RVS mit – ebenso wie die sich daraus ergebenden Planungen.

Gleichzeitig ersuchen wir Sie, die RVS insofern überarbeiten zu lassen, dass nachhaltige Mobilitätsformen eindeutig gegenüber nicht oder weniger nachhaltigen Verkehrsarten bevorzugt werden (betrifft z.B. Vorrangregeln; Beispiel: Ende Radweg/Anfang Radweg).

Standards für Errichtung von Geh- und Radweginfrastruktur – kein Totschlagargument

Es ist prinzipiell gut, wenn die Standards für die Errichtung von neuer Geh- und Radinfrastruktur in den RVS hoch sind. Wo die Vorgaben erfüllt werden können, sollte dies bitte gemacht werden.

Jedoch können geographische/lokale Gegebenheiten (z.B. Platzgründe) eine Ausführung nach den Standards der RVS unmöglich machen. In solchen Fällen sollte es unkompliziert möglich sein, trotzdem eine gute und sichere Lösung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zu finden (ev. auch provisorische), ohne dass gleich das gesamte Vorhaben fallengelassen wird. Auch eventuelle Förderungen sollten auf solche Umstände Rücksicht nehmen.

Wir haben hier die aus unserer Sicht absolut dringlichsten Änderungen angeführt. Darüber hinaus gäbe es noch weitere andere Sachverhalte, die in der StVO in Hinblick auf aktive Mobilität geändert

werden sollten. Nach mehr als 60 Jahren wäre es endlich an der Zeit, die Straßenverkehrsordnung grundlegend neu zu überarbeiten, da diese seit 1960 immer nur novelliert wurde.

Ein abschließender Punkt, auf den wir hinweisen möchten, der jedoch nicht direkt die StVO betrifft: Bei jedem Straßenneubau sowie bei größeren Sanierungsarbeiten – insbesondere auf Landesstraßen im Freilandbereich – sollte die Schaffung einer sicheren und attraktiven Geh- und Radweginfrastruktur verpflichtend sein. Die derzeitige Vorgangsweise, die Geh- und Radinfrastruktur nicht mitzuplanen und daher im Zuge des Straßenbaus bzw. der Straßensanierung auch nicht zu bauen ist weder zukunftsorientiert noch kosteneffizient. Ziel sollte eine lückenlose, gemeindeübergreifende, attraktive Infrastruktur für aktive Mobilität sein.

Darüber hinaus sollte gesetzlich eindeutig geregelt werden, dass die Länder auch für die Errichtung und die Instandhaltung von Geh- und Radinfrastruktur entlang von Landesstraßen zuständig sind. Derzeit wird nämlich zumindest die Instandhaltung und oft auch die Errichtung – zumindest in Niederösterreich – den Gemeinden „umgehängt“.

Wir danken Ihnen für Ihren Einsatz im Sinne des Klimaschutzes und freuen uns über Ihre Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen



Mag. Eva Seibold



Dipl.-Ing. Werner Palfinger



Mag. Robert Koch



Zsófi Schmitz, MSc.