

Stellungnahme zum Ministerialentwurf betreffend die 35. StVO-Novelle

von der
Verkehrswende Tulln-Klosterneuburg

20.2.2024

Sehr geehrte Damen und Herren,
die Steigerung der Verkehrssicherheit speziell für Kinder und Jugendliche, aber auch ältere Personen – generell für ungeschützte Verkehrsteilnehmer*innen – ist uns ein großes Anliegen. Wir erleben immer wieder, wie sehr sich Bestimmungen in der Straßenverkehrsordnung auf diese Gruppe auswirken.

Deswegen werden wir in unserer Stellungnahme nicht nur auf die im Begutachtungsentwurf vorgeschlagenen Änderungen eingehen, sondern darüber hinaus auch weitere Änderungsvorschläge vorbringen. Zu dem vorliegenden Entwurf der 35. StVO-Novelle nimmt die Verkehrswende Tulln-Klosterneuburg, daher wie folgt Stellung:

§ 2. Begriffsbestimmungen

StVO 1960 i.d.g.F.	Änderungsvorschlag d. TUKG
	<p>§ 2 Abs. 0 (neu)</p> <p>Verkehr: Fußgängerverkehr, Radverkehr, Kfz-Verkehr</p>
<p>Begründung: Es fehlt in der StVO bislang eine Begriffsbestimmung für „Verkehr“. Der Begriff „Verkehr“ und insbesondere die Formulierung „Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs“ wird heute (z.B. im Zuge von Verkehrsverhandlungen) oftmals im Sinne des Kfz-Verkehrs ausgelegt und als Begründung dafür herangezogen, den Autoverkehr durch Maßnahmen für den Fuß- und Radverkehr nicht zu behindern. Im Gegenzug wird der Sicherheit und Flüssigkeit des Fuß- und Radverkehrs oft wenig Gewicht beigemessen und die aktive Mobilität vielerorts massiv behindert – z.B. durch viel zu schmale oder fehlende Querungshilfen, „Bettelampeln“ mit langen Wartezeiten für Fußgänger*innen oder die Verkehrszeichen „(Geh- und) Radweg Ende“ oder „Stopp“ selbst auf Hauptradverbindungen.</p> <p>Aus diesem Grund sollte eine Begriffsbestimmung für „Verkehr“ geschaffen werden, mit der klargestellt wird, dass auch der Fuß- und Radverkehr – auch auf Nebenanlagen der Straße – Teil des Verkehrs im Sinne der StVO sind.</p>	

StVO 1960 i.d.g.F.	Änderungsvorschlag d. TUKG
<p>§ 2 Z. 29 und 30</p> <p>29.Überholen: das Vorbeibewegen eines Fahrzeuges an einem auf derselben Fahrbahn in der gleichen Richtung fahrenden Fahrzeug; nicht als Überholen gelten das Vorbeibewegen an einem auf einem Verzögerungs- oder Beschleunigungsstreifen fahrenden Fahrzeug oder an einem auf einem Radfahrstreifen fahrenden Radfahrer sowie das Nebeneinanderfahren von Fahrzeugreihen, auch mit unterschiedlicher Geschwindigkeit, auf Fahrbahnen mit mehr als einem Fahrstreifen für die betreffende Fahrtrichtung und das Nebeneinanderfahren, auch mit unterschiedlicher Geschwindigkeit, im Sinne des § 7 Abs. 3a.</p>	<p>§ 2 Z. 29 und 30</p> <p>29.Überholen: das Vorbeibewegen eines Fahrzeuges an einem auf derselben Fahrbahn in der gleichen Richtung fahrenden Fahrzeug; nicht als Überholen gelten das Vorbeibewegen an einem auf einem Verzögerungs- oder Beschleunigungsstreifen fahrenden Fahrzeug oder an einem auf einem Radfahrstreifen fahrenden Radfahrer oder Rollerfahrer sowie das Nebeneinanderfahren von Fahrzeugreihen, auch mit unterschiedlicher Geschwindigkeit, auf Fahrbahnen mit mehr als einem Fahrstreifen für die betreffende Fahrtrichtung und das Nebeneinanderfahren, auch mit unterschiedlicher Geschwindigkeit, im Sinne des § 7 Abs. 3a. Beim Vorbeibewegen mit Kraftfahrzeugen an Radfahrern und Rollerfahrern hat der Seitenabstand im Ortsgebiet mindestens 1,5 m und außerhalb des Ortsgebietes mindestens 2 m zu betragen.</p>
<p>Begründung:</p> <p>Der in §15 StVO festgelegte seitliche Abstand sollte auch beim Vorbeibewegen an Radfahrer*innen bzw. Rollerfahrer*innen, die sich auf Radfahrstreifen fortbewegen, Gültigkeit haben. Auch Rollerfahrer*innen sollten hier explizit aufgenommen werden.</p> <p>Die Gefährlichkeit des zu knappen Seitenabstands zu Radfahrer*innen und Rollerfahrer*innen bleibt gleich hoch, egal wie man diesen Vorgang definiert, egal ob sich eine Bodenmarkierung zwischen Kfz und Rad befindet oder nicht.</p>	

§ 15. Überholen

StVO 1960 i.d.g.F.	Änderungsvorschlag d. TUKG
<p>§ 15 Abs. 4 (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 gefahrenen Geschwindigkeit des überholenden Kraftfahrzeuges von höchstens 30 km/h kann der Seitenabstand der Verkehrssicherheit entsprechend reduziert werden.</p>	<p>§ 15 Abs. 4 (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 gefahrenen Geschwindigkeit des überholenden Kraftfahrzeuges von höchstens 30 km/h kann der Seitenabstand der Verkehrssicherheit entsprechend reduziert werden.</p>
<p>Begründung: Wir begrüßen die Einführung gesetzlichen Mindestüberholabstandes beim Überholen von Radfahrern mit der 33. StVO-Novelle. Die bestehende Ausnahmeregelung zum Mindestüberholabstand ist jedoch nicht nachvollziehbar und sollte gestrichen werden. 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. Zudem ist anzuführen, dass Tempo-30-Beschränkungen oft nicht eingehalten werden. Wird Tempo 30 jedoch eingehalten, ist es fraglich, ob der nach §16 1b geforderte Geschwindigkeitsunterschied beim Überholen zu erreichen ist. Schließlich sind Radfahrende (und E-Bike-Nutzer*innen) oft mit 20, 25 und mehr km/h unterwegs. 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. Da Kontrollen in Sachen gefährliches Überholen schwierig sind und diese Delikte bislang kaum geahndet werden, sollte das Filmen mit einer Dash-Cam erlaubt und die Videos als Beweismittel anerkannt werden. Video-Aufnahmen können die Gefährlichkeit derartiger Situation dokumentieren und Radfahrenden die Möglichkeit eröffnen, besonders gefährliche Überholmanöver zur Anzeige zu bringen.</p>	

§ 19. Vorrang

StVO 1960 i.d.g.F.	Änderungsvorschlag d. TUKG
<p>§ 16 Abs. 6a (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.</p>	<p>§ 16 Abs. 6a Streichung</p>
<p>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.</p>	

§ 20. Fahrgeschwindigkeit

StVO 1960 i.d.g.F.	Änderungsvorschlag d. TUKG
<p>§ 20 Abs. 1</p> <p>(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.</p>	<p>§ 20 Abs. 1</p> <p>(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.</p>
<p>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.</p>	

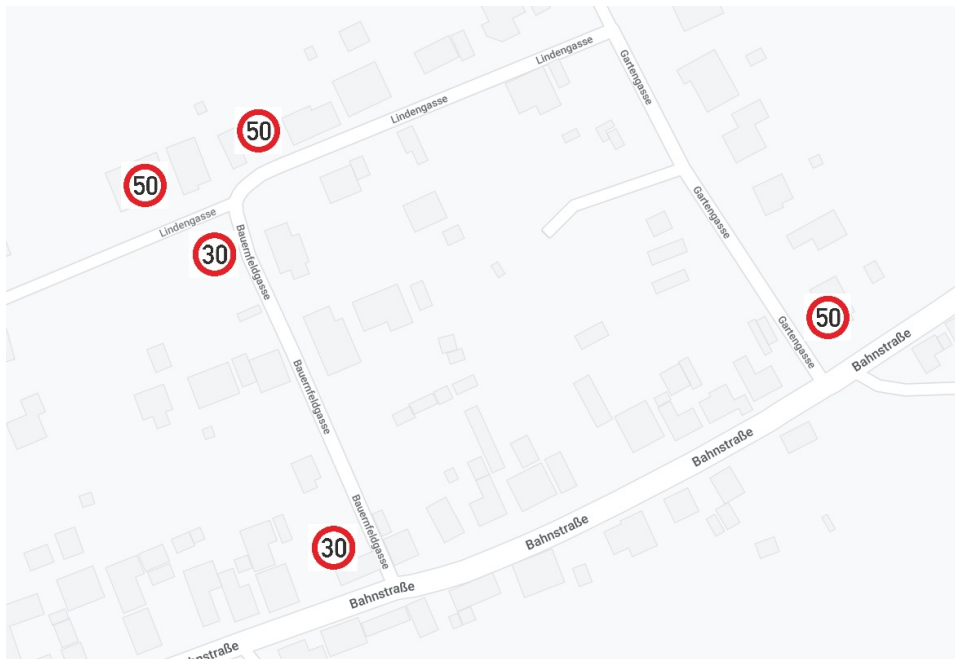
StVO 1960 i.d.g.F.	Änderungsvorschlag d. TUKG
<p>§ 20 Abs. 2</p> <p>(2) Sofern die Behörde nicht gemäß § 43 eine geringere Höchstgeschwindigkeit erlässt oder eine höhere Geschwindigkeit erlaubt, darf der Lenker eines Fahrzeuges im Ortsgebiet nicht schneller als 50 km/h, auf Autobahnen nicht schneller als 130 km/h und auf den übrigen Freilandstraßen nicht schneller als 100 km/h fahren.</p>	<p>§ 20 Abs. 2</p> <p>(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 und auf den übrigen Freilandstraßen nicht schneller als 80 km/h fahren.</p>
<p>Begründung: Wir plädieren für ein generelles Herabsetzen der normalen Höchstgeschwindigkeiten – sowohl im Ortsgebiet, als auch auf Freilandstraßen und Autobahnen. „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“. (https://www.vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/vcoe-factsheet-tempo-reduktion-im-verkehr-bringt-vielfachen-nutzen) Nur in begründeten Fällen sollte ein Hinaufsetzen der Höchstgeschwindigkeit über § 43 Abs. 4 möglich sein. Jetzt ist es genau umgekehrt. Bsp: Eine Reduktion der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h im Ortsgebiet muss begründet werden.</p> <p>Ortsgebiet: Im Jahr 2023 wurden in Österreich 49 FußgängerInnen im Verkehr getötet und jeder dritte getötete</p>	

Fußgänger war älter als 80 Jahre. (<https://www.sn.at/panorama/oesterreich/jeder-fussgaenger-jahre-151256839>)

Es wäre daher dringend notwendig, Maßnahmen zu setzen, die die Sicherheit der am wenigsten geschützten VerkehrsteilnehmerInnen zu erhöhen.

Wir plädieren daher für Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts, da dies den Anhalteweg gegenüber Tempo 50 sehr stark reduziert. Ein Heraufsetzen der höchstzulässigen Geschwindigkeit über § 43 Abs. 4 sollte hier nur möglich sein, wenn es z.B. ausreichend breite Gehsteige oder Schutzstreifen zur Fahrbahn hin gibt. Durch eine einheitliche Regelung von 30 km/h als Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet können darüber hinaus 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 von den Behörden als Flickwerk verordnet wird:



Freiland:

Auf Freilandstraßen sind fast zwei Drittel aller Getöteten im Straßenverkehr bei nur 35% der Fahrleistung zu beklagen (vgl. [Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030 S. 33](#)). Aus unserer Sicht sollte die normal höchstzulässige Geschwindigkeit auf Freilandstraßen auf 80 km/h reduziert werden. Dies ist auch der Tenor in der Öst. Verkehrssicherheitsstrategie (vgl. S. 33-36).

Ein Heraufsetzen der höchstzulässigen Geschwindigkeit über § 43 Abs. 4 sollte hier nur möglich sein wenn getrennte Geh- und Radinfrastruktur im Freiland und Schutzstreifen zur Fahrbahn hin vorhanden sind.

Autobahnen:

Neben der höheren Verkehrssicherheit spricht auch das Argument von geringerem Treibstoffverbrauch für eine niedrigere generelle Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen.

„Neben den ökonomischen Maßnahmen identifizierte das Umweltbundesamt die Anpassung der generellen Höchstgeschwindigkeit für PKW und leichte Nutzfahrzeuge auf Autobahnen und Autostraßen (ausgenommen emissionsfreie Fahrzeuge) als wirksamste Maßnahme im Bereich des Personenverkehrs. Dies würde bei einer Verringerung der Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h außerhalb von Ortsgebieten und 100 km/h auf Autobahnen und Schnellstraßen ab 2020 zu einer Treibhausgas-Reduktion von rund 828.000 t CO₂-Äquivalenten im Jahr 2030 führen.“ (vgl. Sachstandsbericht Mobilität des Umweltbundesamtes zitiert in Rechnungshofbericht „Klimaschutz in Österreich“)

§ 24. Halte- und Parkverbote

StVO 1960 i.d.g.F.	Änderungsvorschlag d. TUKG
<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 ein anderer Verkehrsteilnehmer gehindert wird, Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs rechtzeitig wahrzunehmen, oder dazu genötigt wird, Verkehrsregeln zu missachten.</p>
<p>Begründung:</p> <p>Auch Fußgänger oder Radfahrer können durch ein haltendes oder parkendes Fahrzeug daran gehindert werden, Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs rechtzeitig wahrzunehmen. Deswegen schlagen wir eine neutrale Formulierung vor.</p> <p>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.</p>	

§ 43. Verkehrsverbote, Verkehrserleichterungen und Hinweise

StVO 1960 i.d.g.F.	Änderungsvorschlag d. TUKG
<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>a) wenn ein Elementarereignis bereits eingetreten oder nach den örtlich gewonnenen Erfahrungen oder nach sonst erheblichen Umständen mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist, die zum Schutze der Straßenbenützer oder zur Verkehrsabwicklung erforderlichen Verkehrsverbote oder Verkehrsbeschränkungen zu erlassen;</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</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>a) wenn ein Elementarereignis bereits eingetreten oder nach den örtlich gewonnenen Erfahrungen oder nach sonst erheblichen Umständen mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist, die zum Schutze der Straßenbenützer oder zur Verkehrsabwicklung erforderlichen Verkehrsverbote oder Verkehrsbeschränkungen zu erlassen;</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</p>

<p>Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote, insbesondere die Erklärung von Straßen zu Einbahnstraßen, Maß-, Gewichts- oder Geschwindigkeitsbeschränkungen, Halte- oder Parkverbote und dergleichen, zu erlassen,</p> <p>2. den Straßenbenützern ein bestimmtes Verhalten vorzuschreiben, insbesondere bestimmte Gruppen von der Benützung einer Straße oder eines Straßenteiles auszuschließen oder sie auf besonders bezeichnete Straßenteile zu verweisen;</p>	<p>Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote, insbesondere die Erklärung von Straßen zu Einbahnstraßen, Maß-, Gewichts- oder Geschwindigkeitsbeschränkungen, Halte- oder Parkverbote und dergleichen, zu erlassen. <i>Dabei ist insbesondere auf die Sicherheit und die Bedürfnisse von Fußgängern und Radfahrern Rücksicht zu nehmen.</i></p> <p>2. den Straßenbenützern ein bestimmtes Verhalten vorzuschreiben, insbesondere bestimmte Gruppen von der Benützung einer Straße oder eines Straßenteiles auszuschließen oder sie auf besonders bezeichnete Straßenteile zu verweisen;</p>
<p>Begründung: Die Sicherheit und die Bedürfnisse von Fußgängern sollten hier prioritär Berücksichtigung finden. (siehe auch unsere Anmerkungen zur fehlende Begriffsbestimmung von „Verkehr“ unter § 2). Abgesehen von den im neu vorgeschlagenen § 43 Abs. 4a genannten sensiblen Bereichen gibt es noch viele weitere Bereiche wo eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit angezeigt wäre, um die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer zu erhöhen. (z.B. ÖPNV-Haltestellen, Engstellen, Bereiche mit fehlender Radverkehrsinfrastruktur oder zu schmalen Gehsteigen. (Siehe dazu auch Anmerkungen zu § 43 Abs. 4b und 4c). Besser als punktuelle Herabsetzungen der Höchstgeschwindigkeit in besonders schützenswerten Bereichen über §43 wie im Begutachtungsentwurf dargelegt, wäre es aus unserer Sicht, generell niedrigere höchstzulässige Geschwindigkeiten in §20 Absatz 2 StVO zu verankern.</p>	

StVO 1960 i.d.g.F.	Begutachtungsentwurf	Änderungsvorschlag d. TUKG
	<p>§ 43 Abs. 4a (neu)</p> <p>(4a) Die Behörde kann in Ortsgebieten in Bereichen mit besonderem Schutzbedürfnis wie z. B. Schulen, Kindergärten, Freizeiteinrichtungen, Krankenhäusern oder Senioreneinrichtungen die gemäß § 20 Abs. 2 erlaubte Höchstgeschwindigkeit verringern, sofern die Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere von Fußgängern oder Radfahrern geeignet ist.</p>	<p>§ 43 Abs. 4a (neu)</p> <p>(4a) Die Behörde hat in Ortsgebieten in Bereichen mit besonderem Schutzbedürfnis wie z. B. Schulen, Kindergärten, Freizeiteinrichtungen, Krankenhäusern oder Senioreneinrichtungen die gemäß § 20 Abs. 2 erlaubte Höchstgeschwindigkeit zu verringern. sofern die Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere von Fußgängern oder Radfahrern geeignet ist.</p>

Begründung:

Obwohl wir eine generelle niedrigere Höchstgeschwindigkeit im gesamten Ortsgebiet befürworten (siehe unsere Anmerkungen zu § 20 weiter oben), ist die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in sensiblen Bereichen wie im vorliegenden Begutachtungsentwurf dargelegt das Mindeste, das getan werden muss.

Aus unseren Erfahrungen aus diversen Verkehrsverhandlungen 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 derzeit nicht verordnen 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 keine ausreichende Begründung zur Verordnung einer Temporeduktion, welche so dringend notwendig wäre.

Dies könnte sich mit dem im vorliegenden Begutachtungsentwurf vorgesehenen § 43 Abs. 4a nun endlich ändern. Eine Temporeduktion ist neben der Errichtung einer sicheren Infrastruktur für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen eine der wichtigsten Maßnahmen um für mehr Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer*innen zu sorgen, weil sich dadurch der Anhalteweg reduziert.

Wir begrüßen daher grundsätzlich diesen neuen Abs. 4a – auch dass die sensiblen Bereiche auf mehrere Einrichtungen ausgedehnt wurden, möchten jedoch auf die folgenden Punkte hinweisen:

- Kann- oder Hat-Bestimmung: § 43 Abs. 1 ist als hat-Bestimmung formuliert. Für den vorgeschlagenen § 43 Abs. 4 ist jedoch nur eine Kann-Bestimmung vorgesehen. Es ist nicht einzusehen, warum die Behörde hier im Falle von Bereichen mit besonderen Schutzbedürfnissen nicht ebenfalls handeln muss.
- Unsere Erfahrung ist es, dass die Behörde Temporeduktionen im Bereich von Schulen bisher nur in Ausnahmefällen – wenn auch die Gemeinde eine solche befürwortete – verordnete.

Beispiel: Klosterneuburg (B14), VS Albrechtstraße. Hier wurde vergangenes Jahr Tempo 30 verordnet, weil auch die Stadtgemeinde Klosterneuburg dies befürwortete. Bei anderen Volksschulen, die ebenfalls an der B14 (VS Kierling) bzw. an der L118 (VS Kritzendorf) lagen, wurde eine Temporeduktion hingegen abgelehnt. Die Stadtgemeinde Klosterneuburg befürwortete eine Senkung in diesen Fällen zunächst nicht, stellte heuer jedoch bei der BH einen Antrag für Tempo 30 vor der Volksschule Kritzendorf.

Es braucht daher ganz klare Vorgaben, dass z.B. bei einer Schule die Höchstgeschwindigkeit zu verringern ist. Schulstandorte dürfen nicht ungleich behandelt werden. Die Entscheidung für oder gegen Tempo 30 nicht von der Willkür Einzelner oder der Gemeindevertreter*innen abhängen.



- Wir erachten den Zusatz „sofern die Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere von Fußgängern oder Radfahrern geeignet ist“ für hinterfragenswert. Temporeduktion erscheint immer geeignet, um die Verkehrssicherheit von Fußgängern und Radfahrern – ja, eigentlich aller Verkehrsteilnehmer – zu erhöhen. (<https://www.tempolimit-jetzt.at/studien/>
<https://vcoe.at/files/vcoe/uploads/News/VCOe-Factsheets/2023/Tempo%2030%20für%20mehr%20Lebensqualität%20umsetzen/VCO-Factsheet%20Tempo%2030%20für%20mehr%20Lebensqualität%20umsetzen.pdf>)

Dieser Zusatz könnte von Amtssachverständigen möglicherweise so ausgelegt werden, dass sie in ihren Gutachten beweisen müssen, dass das Senken der erlaubten Höchstgeschwindigkeit geeignet ist, die Verkehrssicherheit insbesondere von Fußgängern und Radfahrern zu erhöhen. Dies würde wahrscheinlich dazu führen, dass sie in der Unfalldatenbank nachschauen, ob in der Vergangenheit Unfälle mit Fußgängern und/oder Radfahrern stattgefunden haben. Wenn das nicht der Fall war, werden sie schlussfolgern, dass die Verkehrssicherheit von Fußgängern und Radfahrern auch schon jetzt gegeben ist und eine Temporeduktion daher nicht notwendig ist. Dies sollte jedenfalls verhindert werden.

- Die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit sollte ausdrücklich auch auf Hauptverkehrsstraßen (Landesstraßen, Bundesstraßen) möglich sein, denn hier befindet sich einerseits oft verschiedenste Infrastruktur (Schulen, Kindergärten, Geschäfte, etc.), andererseits ist das Verkehrsaufkommen meist hoch.
- „... in Bereichen mit besonderem Schutzbedürfnis ...“: Als Schulumfeld werden in der RVS 03.04.14 (Gestaltung des Schulumfeldes) die öffentlichen Flächen im Umkreis von ca. 250 m (mindestens jedoch 60 m) zum Schuleingang definiert, wenn diese für Schulwege relevant sind (siehe S. 2). Ein Richtwert könnte daher ein Umkreis von 250 Metern eines solchen sensiblen Punktes sein.

Abgesehen von der angestrebten leichteren Verordnung von Temporeduktionen in sensiblen Bereichen möchten wir darauf aufmerksam machen, dass die Infrastruktur für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen oft mangelhaft ist (z.B. zu schmale Gehsteige) oder gänzlich fehlt. (Auf lange Sicht sollte natürlich die Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer ertüchtigt werden und den Qualitätsstandards entsprechen.) Auch aus diesen Gründen der fehlenden Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer sollte es daher zu einer Reduktion der erlaubten Höchstgeschwindigkeit kommen.

StVO 1960 i.d.g.F.	Änderungsvorschlag d. TUKG
	<p>§ 43 Abs. 4b (neu)</p> <p><i>(4b) Die Behörde hat im Ortsgebiet die gemäß § 20 Abs. 2 erlaubte Höchstgeschwindigkeit zu verringern wenn Infrastruktur für Fußgänger oder Radfahrer zu schmal ist oder fehlt.</i></p>
<p>Begründung:</p> <p>Ein großes Problem für Fußgänger*innen sind viel zu schmale oder fehlende Gehsteige, oftmals ohne Schutzstreifen zu Fahrbahnen, manchmal zur Fahrbahn hin geneigt (siehe 1. Foto). Man kann Kinder oft nicht neben sich an der Hand führen. 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. Wo im Ortsgebiet kein Gehsteig bzw. nur ein zu schmaler Gehsteig vorhanden ist, sollte die Höchstgeschwindigkeit auf der danebenliegenden Fahrbahn zwingend herabgesetzt werden.</p> <p>Zudem sind laut § 29b Menschen mit Behinderungen bevorzugte Straßenbenutzer*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.</p> <p>Wie auch das KfV fordern wir, dass die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen betreffend den Fuß- und Radverkehr verbindlich sein sollten.</p> <p>Im Folgenden einige Fotos von zu schmaler Infrastruktur für Fußgänger.</p>	



StVO 1960 i.d.g.F.	Änderungsvorschlag d. TUKG
	<p>§ 43 Abs. 4c (neu)</p> <p>(4c) Die Behörde hat im Freiland die gemäß § 20 Abs. 2 erlaubte Höchstgeschwindigkeit zu verringern wenn keine sichere und getrennte Infrastruktur für Fußgänger und/oder Radfahrer vorhanden ist.</p>
<p>Begründung:</p> <p>Wir plädieren für eine grundsätzliche Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf Freilandstraßen (siehe Anm. zu § 20 StVO). Darüber hinaus sollte die üblicherweise geltende Höchstgeschwindigkeit gesenkt werden, wenn auf einer Freilandstraße keine getrennte Infrastruktur für Fußgänger und/oder Radfahrer vorhanden ist. In den RVS für den Radverkehr ist eine getrennte Führung von Kfz- und Radverkehr bereits ab 50 km/h vorgesehen.</p> <p>Die derzeitige Situation auf Freilandstraßen ohne Infrastruktur für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen ist sehr gefährlich. Viele Menschen trauen sich nicht, auf solchen Strecken mit dem Fahrrad zu fahren. Dies führt dazu, dass das Potential an Radverkehr derzeit nicht annähernd ausgeschöpft wird.</p> <p>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.</p>	

§ 48. Anbringung der Straßenverkehrszeichen

StVO 1960 i.d.g.F.	Änderungsvorschlag d. TUKG
<p>§ 48. Abs. 5</p> <p>(5) Der Abstand zwischen dem unteren Rand eines Straßenverkehrszeichens und der Fahrbahn darf bei seitlicher Anbringung nicht weniger als 0,60 m und nur in Ausnahmefällen mehr als 2,50 m, bei Anbringung oberhalb der Fahrbahn nicht weniger als 4,50 m und nur in Ausnahmefällen oder bei Verwendung beleuchteter Straßenverkehrszeichen mehr als 5,50 m betragen, sofern sich aus den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes bei einzelnen Straßenverkehrszeichen nichts anderes ergibt; der Abstand zwischen dem unteren Rand eines Straßenverkehrszeichens und einer für den Fußgängerverkehr bestimmten Fläche darf bei Anbringung auf einer solchen Fläche nur in Ausnahmefällen weniger als 2,20 m betragen.</p> <p>Bei seitlicher Anbringung darf unter Berücksichtigung des fließenden und ruhenden</p>	<p>§ 48. Abs. 5</p> <p>(5) Der Abstand zwischen dem unteren Rand eines Straßenverkehrszeichens und der Fahrbahn darf bei seitlicher Anbringung nicht weniger als 0,60 m und nur in Ausnahmefällen mehr als 2,50 m, bei Anbringung oberhalb der Fahrbahn nicht weniger als 4,50 m und nur in Ausnahmefällen oder bei Verwendung beleuchteter Straßenverkehrszeichen mehr als 5,50 m betragen, sofern sich aus den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes bei einzelnen Straßenverkehrszeichen nichts anderes ergibt; der Abstand zwischen dem unteren Rand eines Straßenverkehrszeichens und einer für den Fuß- oder Radverkehr bestimmten Fläche darf bei Anbringung auf einer solchen Fläche nur in Ausnahmefällen weniger als 2,20 m betragen.</p> <p>Bei der Anbringung von Straßenverkehrszeichen auf Verkehrsflächen des Fuß- und Radverkehrs hat in jedem Fall der freibleibende Querschnitt mindestens 1,5m zu betragen.</p> <p>Bei seitlicher Anbringung darf unter Berücksichtigung des fließenden und ruhenden</p>

Verkehrs der seitliche Abstand zwischen dem der Fahrbahn zunächst liegenden Rand eines Straßenverkehrszeichens und dem Fahrbahnrand im Ortsgebiet zwischen 0 m und nur im Ausnahmefall mehr als 2, 50 m, auf Freilandstraßen nur in Ausnahmefällen weniger als 30 cm und mehr als 2, 50 m betragen. Eine nicht fest mit dem Untergrund verbundene Anbringungs Vorrichtung darf auch auf der Fahrbahn angebracht werden, wenn die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des fließenden Verkehrs nicht gefährdet wird; in diesem Fall darf der seitliche Abstand zwischen dem dem Fahrbahnrand zunächst liegenden Rand eines Straßenverkehrszeichens und dem Fahrbahnrand nicht mehr als 0,30 m betragen. Sind auf einer Anbringungs Vorrichtung mehr als ein Straßenverkehrszeichen angebracht, so gelten bei untereinander angebrachten Zeichen die Maßangaben bezüglich des Höhenabstandes für das untere Zeichen, bei nebeneinander angebrachten Zeichen die Maßangaben bezüglich des Seitenabstandes für das näher der Fahrbahn angebrachte Zeichen. Die weiteren Zeichen sind in einem solchen Fall entsprechend den Größenverhältnissen anzubringen.

Verkehrs der seitliche Abstand zwischen dem der Fahrbahn zunächst liegenden Rand eines Straßenverkehrszeichens und dem Fahrbahnrand im Ortsgebiet zwischen 0 m und nur im Ausnahmefall mehr als 2, 50 m, auf Freilandstraßen nur in Ausnahmefällen weniger als 30 cm und mehr als 2, 50 m betragen. Eine nicht fest mit dem Untergrund verbundene Anbringungs Vorrichtung darf auch auf der Fahrbahn angebracht werden, wenn die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des fließenden Verkehrs nicht gefährdet wird; in diesem Fall darf der seitliche Abstand zwischen dem dem Fahrbahnrand zunächst liegenden Rand eines Straßenverkehrszeichens und dem Fahrbahnrand nicht mehr als 0,30 m betragen. Sind auf einer Anbringungs Vorrichtung mehr als ein Straßenverkehrszeichen angebracht, so gelten bei untereinander angebrachten Zeichen die Maßangaben bezüglich des Höhenabstandes für das untere Zeichen, bei nebeneinander angebrachten Zeichen die Maßangaben bezüglich des Seitenabstandes für das näher der Fahrbahn angebrachte Zeichen. Die weiteren Zeichen sind in einem solchen Fall entsprechend den Größenverhältnissen anzubringen.



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

StVO 1960 i.d.g.F.	Änderungsvorschlag d. TUKG
<p>§ 56 (1) In Ortsgebieten sind auf Straßenstellen, wo ständig betriebene Lichtzeichen zur Regelung des Verkehrs oder zur Abgabe blinkenden gelben Lichtes vorhanden sind, auch Schutzwege (§ 2 Abs. 1 Z 12) in entsprechender Anzahl anzulegen, sofern für den Fußgängerverkehr nicht in anderer Weise, etwa durch Über- oder Unterführungen, Vorsorge getroffen ist.</p> <p>(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>(3) Solange es die Verkehrsverhältnisse nicht erfordern, kann von einer Regelung des Verkehrs durch Lichtzeichen bei den in Abs. 2 genannten Schutzwegen Abstand genommen werden. In diesem Falle ist der Schutzweg mit blinkendem gelbem Licht (§ 38 Abs. 3) oder mit dem Hinweiszeichen nach § 53 Z 2a („Kennzeichnung eines Schutzweges“) zu kennzeichnen.</p>	<p>§ 56 (1) In Ortsgebieten sind auf Straßenstellen, wo ständig betriebene Lichtzeichen zur Regelung des Verkehrs oder zur Abgabe blinkenden gelben Lichtes vorhanden sind, auch Schutzwege (§ 2 Abs. 1 Z 12) in entsprechender Anzahl anzulegen, sofern für den Fußgängerverkehr nicht in anderer Weise, etwa durch Über- oder Unterführungen, Vorsorge getroffen ist.</p> <p>(2) Auf anderen als den in Abs. 1 bezeichneten Straßenstellen sind Schutzwege dann anzulegen, wenn es Sicherheit und Flüssigkeit des Fußgängerverkehrs erfordern. Die Benützung solcher Schutzwege ist durch Lichtzeichen zu regeln.</p> <p>(2a) Bei Bushaltestellen sind Schutzwege anzulegen. Die Benützung solcher Schutzwege ist durch Lichtzeichen zu regeln.</p> <p>(3) Solange es die Verkehrsverhältnisse nicht erfordern, kann von einer Regelung des Verkehrs durch Lichtzeichen bei den in Abs. 2 und 2a genannten Schutzwegen Abstand genommen werden. In diesem Falle ist der Schutzweg mit blinkendem gelbem Licht (§ 38 Abs. 3) oder mit dem Hinweiszeichen nach § 53 Z 2a („Kennzeichnung eines Schutzweges“) zu kennzeichnen.</p>
<p>Begründung: Eine großes Problem für den Fußverkehr, insbesondere für Kinder und Jugendliche sind zu wenige Querungsmöglichkeiten und Schutzwege. Derzeit werden Schutzwege erst nach einer Frequenzzählung bei Überschreiten gewisser Schwellenwerte, („Umfang des Fugängerverkehrs“), welche in den RVS festgelegt sind, verordnet. Diese Schwellenwerte werden jedoch nur selten erreicht. Es zeigt sich jedoch, dass sobald ein Schutzweg angelegt wurde, die Zahl an Fußgängerquerungen steigt. Zum Beispiel erlauben Eltern ihren Kindern dann einen Schulweg zu nehmen, den sie ihnen ohne Schutzweg nicht erlaubt haben.</p> <p>Die Entscheidung für das Anlegen eines Schutzweges sollte daher keine Bedarfsplanung sein und daher nicht auf Frequenzzählungen fußen. Vielmehr sollten Schutzwege und andere Querungshilfen im Sinne von Angebotsplanung behandelt werden.</p> <p>Wir schlagen daher vor, das Wort „Umfang“ durch „Flüssigkeit“ zu ersetzen. Flüssigkeit des Fußgängerverkehrs ist dann gegeben, wenn Fußgänger, ohne lange warten zu müssen, eine Straße queren können.</p> <p>Bei jeder Bushaltestelle sollte es einen Schutzweg geben. Zudem sollte ein gesetzlicher Richtwert geschaffen werden, wie viele Querungsmöglichkeiten auf einer bestimmten Strecke innerhalb des Ortsgebietes mindestens anzulegen sind. Kilometerlange Strecken entlang von höherrangigen Straßen ohne Querungshilfen sind inakzeptabel – speziell wenn es um Kinder geht.</p>	

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 Bushaltestellen keine Querungshilfe, geschweige denn ein Schutzweg für Fußgänger*innen.*

Derzeit ist die Lage so, dass bestehende Schutzwege sogar entfernt werden, wenn sie von der Behörde als nicht sicher angesehen werden. Dies darf unserer Sicht nach nur die letzte mögliche Maßnahme sein. Vorher sollten verpflichtend andere Maßnahmen gesetzt werden, um die Sicherheit der Fußgänger*innen zu erhöhen und den Fußverkehr an dieser Stelle aufrecht zu erhalten (z.B: Herabsetzung der höchstzulässigen Geschwindigkeit, farbige Bodenmarkierungen, Vorankündigung durch Straßenverkehrszeichen, Regelung durch Lichtverkehrsanlage etc.).

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.

§ 68. Fahrradverkehr

StVO 1960 i.d.g.F.	Änderungsvorschlag d. TUKG
<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.</p> <p>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.</p> <p>Auf Gehsteigen und Gehwegen ist das Radfahren in Längsrichtung verboten.</p> <p>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.</p> <p>Die Benutzungspflicht 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.</p> <p>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;</p> <p>mit Fahrrädern mit einem sonstigen Anhänger oder mit sonstigen mehrspurigen Fahrrädern ist die für den übrigen Verkehr bestimmte Fahrbahn zu benützen.</p> <p>Auf Gehsteigen und Gehwegen ist das Radfahren in Längsrichtung verboten.</p> <p>Auf Geh- und Radwegen haben sich Radfahrer so zu verhalten, dass Fußgänger nicht gefährdet werden.</p> <p>Beim Überholen von Fußgängern auf Geh- und Radwegen ist ein seitlicher Abstand von zumindest 0,5m einzuhalten.</p>
<p>Begründung:</p> <p>Aufgrund der zahlreichen Dooring-Unfälle in den vergangenen Jahren ist die Benutzungspflicht von Radfahranlagen (insbesondere von Fahrrad- und Mehrzweckstreifen sowie von direkt neben parkenden Kraftfahrzeugen angelegten Radwegen) 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 Benutzungspflicht zur Folge haben.</p> <p>Es gibt derzeit keinen festgelegten Mindest-Überholabstand, den Radfahrer auf Geh- und Radwegen einzuhalten haben, wenn sie Fußgänger*innen überholen. Ein zu knappes Überholt-Werden ist für Fußgänger auf gemischten Geh- und Radwegen jedoch höchst unangenehm und mitunter ebenfalls gefährlich, wenn die Geschwindigkeit des Radfahrers hoch ist. Speziell wenn man mit Kindern und/oder Senioren unterwegs ist, kommt es immer wieder zu brenzlichen Situationen. Es sollte deshalb ein Mindest-Überholabstand von 0,5 m beim Überholen von Fußgängern gesetzlich festgelegt werden.</p>	

§ 94c. Übertragener Wirkungsbereich der Gemeinde

StVO 1960 i.d.g.F.	Begutachtungsentwurf	Änderungsvorschlag TUKG
<p>§ 94c Abs 3</p> <p>(3) Sofern eine Gemeinde über einen Gemeindevachkörper verfügt, kann ihr die Handhabung der Verkehrspolizei (§ 94b Abs. 1 lit. a) durch diesen übertragen werden. Hiebei können alle oder nur bestimmte Angelegenheiten der Verkehrspolizei hinsichtlich aller oder nur einzelner Straßen übertragen werden.</p> <p>Die Ermächtigung der übrigen Organe der Straßenaufsicht, die Verkehrspolizei im Gemeindegebiet zu handhaben, bleibt unberührt.“</p>	<p>§ 94c Abs 3</p> <p>(3) Sofern eine Gemeinde über einen Gemeindevachkörper verfügt, kann ihr die Handhabung der Verkehrspolizei (§ 94b Abs. 1 lit. a) durch diesen übertragen werden. Hiebei können alle oder nur bestimmte Angelegenheiten der Verkehrspolizei hinsichtlich aller oder nur einzelner Straßen übertragen werden.</p> <p><i>Verfügt eine Gemeinde über keinen Gemeindevachkörper, so darf ihr die Handhabung der Verkehrspolizei ausschließlich hinsichtlich der punktuellen Geschwindigkeitsmessung gemäß § 98b hinsichtlich aller oder nur einzelner Straßen übertragen werden, wenn dies aus Gründen der Verkehrssicherheit (z. B. bei vermehrtem Unfallgeschehen oder zum Schutz schwacher Verkehrsteilnehmer) erforderlich und sichergestellt ist, dass diese Aufgabe von der Gemeinde mit den ihr zur Verfügung gestellten Mitteln besorgt werden kann. Im Gebiet einer Gemeinde, für das die Landespolizeidirektion zugleich Sicherheitsbehörde erster Instanz ist, ist eine Übertragung der Handhabung der Verkehrspolizei nicht zulässig.</i></p> <p>Die Ermächtigung der übrigen Organe der Straßenaufsicht, die Verkehrspolizei im Gemeindegebiet zu handhaben, bleibt unberührt.“</p>	<p>- keiner - (siehe aber unsere Anmerkung)</p>
<p>Anmerkung: Wir unterstützen diesen Vorschlag im Begutachtungsentwurf, möchten jedoch hinzufügen, dass die Details dieser Übertragungsverfahren – möglicherweise an anderer Stelle, ev. in den Erläuterungen – ganz klar darzulegen sind. Ohne solche ist es für GemeindevertreterInnen mitunter nicht möglich, die für die Gemeinde so wichtigen möglichen Rechtsspielräume auszunutzen.</p>		

§ 94f. Mitwirkung

StVO 1960 i.d.g.F.	Änderungsvorschlag d. TUKG
<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>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; 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>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. 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:</p> <p>Während Wirtschaftskammer, Bauernkammer und Arbeiterkammer standardmäßig zu Verkehrsverhandlungen eingeladen werden, kontaktiert man lokale/regionale Verkehrsinitiativen bislang nicht – und wenn, dann nur auf eigenen Nachdruck hin. Es wäre jedoch sinnvoll, lokale Radlobby-Gruppen und regionale Verkehrsinitiativen wie der Verkehrswende TUKG frühzeitig in Verkehrsplanungen einzubeziehen. Ihr Wissen um die örtlichen Gegebenheiten könnten die Qualität von Planungen erhöhen und teure Fehlplanungen vermeiden helfen (Bsp. Tulln: Fehlplanung der Unterführung bei der neuen Straße Richtung Kronau).</p> <p>Wir schlagen daher die automatische Parteistellung von lokalen/regionalen Verkehrsinitiativen sowie von Interessensvertretungen für den Rad- und Fußverkehr bei Verkehrsplanungsverfahren und Verkehrsverhandlungen vor. Zahlreiche Initiativen sind z.B. unter verkehrswende.at eingetragen.</p>	

§ 99. Strafbestimmungen

StVO 1960 i.d.g.F.	Änderungsvorschlag d. TUKG
<p>§ 99 Abs. 2c</p> <p>(2c) 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> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fußgänger, die Schutzwege vorschriftsmäßig benützen, gefährdet, 2. Radfahrer, die Radfahrerüberfahrten vorschriftsmäßig benützen, gefährdet, 3. Fußgänger, die Schutzwege vorschriftsmäßig benützen oder Radfahrer, die Radfahrerüberfahrten vorschriftsmäßig benützen, behindert, 4. den erforderlichen Sicherheitsabstand zum nächsten vor ihm fahrenden Fahrzeug gemäß § 18 Abs. 1 nicht einhält, sofern der zeitliche Sicherheitsabstand 0,2 Sekunden oder mehr, aber weniger als 0,4 Sekunden beträgt, 5. unter Nichtbeachtung des Vorschriftszeichens „Halt“ gegen § 19 Abs. 7 verstößt, 6. bei rotem Licht nicht anhält und dadurch Lenker von Fahrzeugen, für die gemäß § 38 Abs. 4 auf Grund grünen Lichts „Freie Fahrt“ gilt, zu unvermitteltem Bremsen oder zum Ablenken ihrer Fahrzeuge nötigt, 7. verbotenerweise den Pannestreifen auf der Autobahn mit einem mehrspurigen Kraftfahrzeug befährt, wenn damit eine Behinderung von Einsatzfahrzeugen, Fahrzeugen des Straßendienstes, der Straßenaufsicht oder des Pannendienstes verbunden ist, 8. verbotenerweise den Pannestreifen auf der Autobahn mit einem einspurigen Kraftfahrzeug befährt, wenn damit eine Behinderung von Einsatzfahrzeugen, Fahrzeugen des 	<p>§ 99 Abs. 2c</p> <p>(2c) 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> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fußgänger, die Schutzwege vorschriftsmäßig benützen, gefährdet, 2. Radfahrer, die Radfahrerüberfahrten vorschriftsmäßig benützen, gefährdet, 3. Fußgänger, die Schutzwege vorschriftsmäßig benützen oder Radfahrer, die Radfahrerüberfahrten vorschriftsmäßig benützen, behindert, oder sie an der Benützung dieser Anlagen durch Nicht-Anhalten hindert. 4. den erforderlichen Sicherheitsabstand zum nächsten vor ihm fahrenden Fahrzeug gemäß § 18 Abs. 1 nicht einhält, sofern der zeitliche Sicherheitsabstand 0,2 Sekunden oder mehr, aber weniger als 0,4 Sekunden beträgt, <p>4a. den erforderlichen seitlichen Abstand beim Überholen eines anderen Fahrzeuges gemäß §15 Abs. 4 nicht einhält.</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. unter Nichtbeachtung des Vorschriftszeichens „Halt“ gegen § 19 Abs. 7 verstößt, 6. bei rotem Licht nicht anhält und dadurch Lenker von Fahrzeugen, für die gemäß § 38 Abs. 4 auf Grund grünen Lichts „Freie Fahrt“ gilt, zu unvermitteltem Bremsen oder zum Ablenken ihrer Fahrzeuge nötigt, 7. verbotenerweise den Pannestreifen auf der Autobahn mit einem mehrspurigen Kraftfahrzeug befährt, wenn damit eine Behinderung von Einsatzfahrzeugen, Fahrzeugen des Straßendienstes, der Straßenaufsicht oder des Pannendienstes verbunden ist, 8. verbotenerweise den Pannestreifen auf der Autobahn mit einem einspurigen Kraftfahrzeug befährt, wenn damit eine Behinderung von Einsatzfahrzeugen, Fahrzeugen des

<p>Straßendienstes, der Straßenaufsicht oder des Pannendienstes verbunden ist,</p> <p>9. trotz Vorliegens der Voraussetzungen keine Rettungsgasse bildet, wenn damit eine Behinderung von Einsatzfahrzeugen, Fahrzeugen des Straßendienstes oder Fahrzeugen des Pannendienstes verbunden ist,</p> <p>10. verbotenerweise eine Rettungsgasse befährt, wenn damit eine Behinderung von Einsatzfahrzeugen, Fahrzeugen des Straßendienstes oder Fahrzeugen des Pannendienstes verbunden ist.</p>	<p>Straßendienstes, der Straßenaufsicht oder des Pannendienstes verbunden ist,</p> <p>9. trotz Vorliegens der Voraussetzungen keine Rettungsgasse bildet, wenn damit eine Behinderung von Einsatzfahrzeugen, Fahrzeugen des Straßendienstes oder Fahrzeugen des Pannendienstes verbunden ist,</p> <p>10. verbotenerweise eine Rettungsgasse befährt, wenn damit eine Behinderung von Einsatzfahrzeugen, Fahrzeugen des Straßendienstes oder Fahrzeugen des Pannendienstes verbunden ist.</p>
<p>Begründung:</p> <p>Betr. 3: Oftmals halten Fahrzeuglenker*innen bei Schutzwegen und Radfahrerüberfahrten nicht an, obwohl man als Fußgänger*in oder Radfahrer*in signalisiert, dass man queren möchte. Dieser Tatbestand sollte in die Strafbestimmungen aufgenommen werden, da ansonsten von einer noch schlechteren Einhaltung dieser Regelungen auszugehen ist.</p> <p>Betr. 4a: Mit der 33. StVO-Novelle wurde ein gesetzlicher Mindestüberholabstand beim Überholen von Radfahrern normiert (1,5m im Ortsgebiet, 2m im Freiland). Dieser wird jedoch vielen Fällen nicht eingehalten. <i>“Auf Tempo-50-Straßen im Ortsgebiet beispielsweise haben die Kfz beim Überholen der Fahrräder in 73 Prozent der Fälle den gesetzlich vorgeschriebenen Mindestseitenabstand von 1,5 Metern missachtet. Wie Stichproben im Freiland zeigen, wurde der dort geltende Überholabstand von 2 Metern von 87 Prozent missachtet. 58 Prozent der Kfz hielten beim Überholen sogar weniger als 1,5 Meter Abstand ein.”</i> (https://www.kfv.at/fahrrad-ueberholabstand-im-ortsgebiet/) Deshalb sollte dies in die Strafbestimmungen aufgenommen werden. Ein zu geringer seitlicher Mindestüberholabstand sollte zudem als Vormerkdeldikt ins Führerscheingesetz aufgenommen werden. Die Exekutive sollte darüber hinaus technische Überwachungsmöglichkeiten zur Kontrolle der Mindestüberholabstände erhalten.</p>	

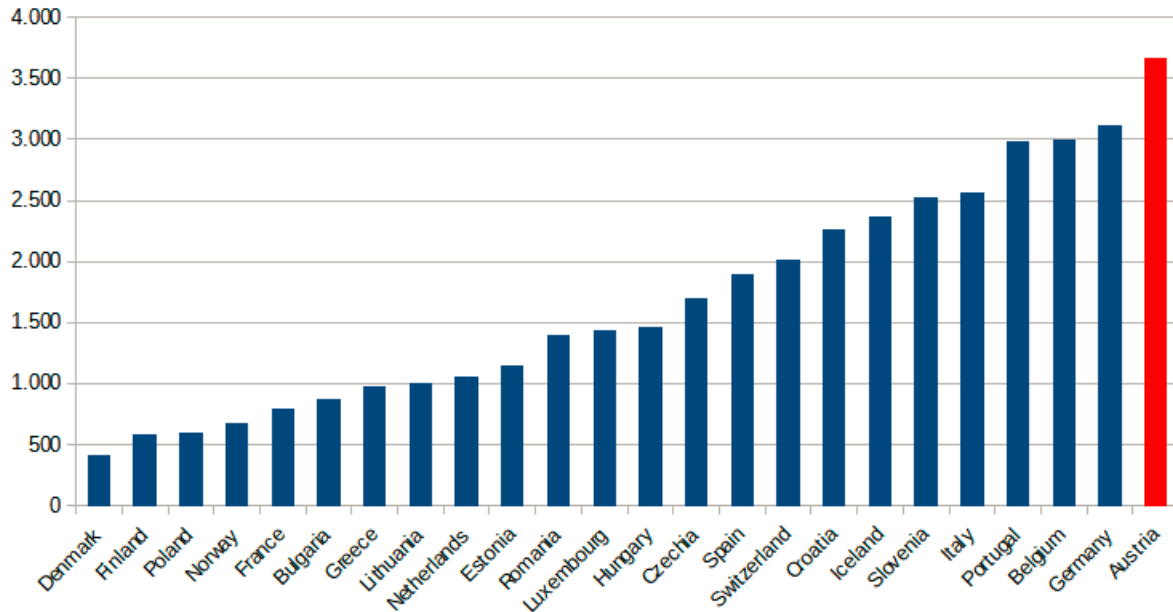
StVO 1960 i.d.g.F.	Änderungsvorschlag d. TUKG
<p>§ 99 Abs. 4</p> <p>(4) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist mit einer Geldstrafe bis zu 72 Euro, im Fall ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu 48 Stunden, zu bestrafen,</p> <ul style="list-style-type: none"> a) wer auf fahrende Fahrzeuge aufspringt oder von ihnen abspringt, b) wer Erwerbstätigkeiten auf Straßen entgegen den Bestimmungen des § 85 Abs. 1 ausübt oder durch Arbeiten an Schaufenstern den Verkehr behindert (§ 85 Abs. 2), c) wer Versammlungen, öffentliche oder ortsübliche Umzüge, volkstümliche Feste, Prozessionen und Leichenbegängnisse nicht gemäß § 86 anzeigt, d) wer auf Straßen trotz Verbot Wintersport betreibt, e) wer durch Spiele auf oder neben der Straße oder sonst gegen die Bestimmungen des § 88 verstößt oder als gesetzlicher Vertreter von Kindern zulässt, daß sie gegen diese Bestimmungen verstoßen, f) wer an Einfriedungen spitze Gegenstände anbringt oder frisch gestrichene Gegenstände nicht kenntlich macht (§ 91), g) wer Straßen gröblich verunreinigt oder als Besitzer oder Verwahrer eines Hundes die in § 92 bezeichnete Sorgfaltspflicht verletzt, h) wer entgegen der sich für ihn aus § 93 ergebenden Verpflichtung nicht für die Säuberung oder Bestreuung der Straße sorgt, 	<p>§ 99 Abs. 4</p> <p>(4) Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist mit einer Geldstrafe bis zu 72 Euro, im Fall ihrer Uneinbringlichkeit mit Freiheitsstrafe bis zu 48 Stunden, zu bestrafen,</p> <ul style="list-style-type: none"> a) wer auf fahrende Fahrzeuge aufspringt oder von ihnen abspringt, b) wer Erwerbstätigkeiten auf Straßen entgegen den Bestimmungen des § 85 Abs. 1 ausübt oder durch Arbeiten an Schaufenstern den Verkehr behindert (§ 85 Abs. 2), c) wer Versammlungen, öffentliche oder ortsübliche Umzüge, volkstümliche Feste, Prozessionen und Leichenbegängnisse nicht gemäß § 86 anzeigt, d) wer auf Straßen trotz Verbot Wintersport betreibt, e) wer durch Spiele auf oder neben der Straße oder sonst gegen die Bestimmungen des § 88 verstößt oder als gesetzlicher Vertreter von Kindern zulässt, daß sie gegen diese Bestimmungen verstoßen, f) wer an Einfriedungen spitze Gegenstände anbringt oder frisch gestrichene Gegenstände nicht kenntlich macht (§ 91), g) wer Straßen gröblich verunreinigt oder als Besitzer oder Verwahrer eines Hundes die in § 92 bezeichnete Sorgfaltspflicht verletzt, h) wer entgegen der sich für ihn aus § 93 ergebenden Verpflichtung nicht für die Säuberung oder Bestreuung der Straße sorgt, i) wer Verkehrsflächen für den Fußgänger- oder Radverkehr mit Fahrzeugen oder Gegenständen verstellt, sodass der freibleibende Querschnitt weniger als 1,5 Meter beträgt (§23 Abs. 1).
<p>Begründung:</p> <p>Durch die 33. StVO-Novelle wurde folgender Zusatz in §23 Abs 1 aufgenommen: <i>“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 Bau- oder Reparaturmaßnahmen ist zulässig.”</i></p> <p>Dieser Zusatz hat leider nicht dazu geführt, dass z.B. Mistkübel nicht mehr verkehrsbehindernd für den Fußgängerverkehr auf Gehsteigen abgestellt werden. Das Abstellen von Mistkübeln auf Gehsteigen stellt weiterhin ein großes Problem – zumindest in manchen Gemeinden – dar. Fußgänger müssen oft auf die Fahrbahn ausweichen. Wenn der freizuhaltende Querschnitt unterschritten wird, sollte dies in die Strafbestimmungen aufgenommen werden. Wir möchten dies mit einigen Fotos weiter unten unterstreichen.</p>	



Grundlegende Änderungen in den Verkehrsgesetzen

Abschließend möchten wir noch auf einen besonders wichtigen Punkt hinweisen: Die Verkehrsgesetze in Österreich sind derzeit nicht geeignet, aktiv mobile Personen ausreichend zu schützen und diese Mobilitätsarten in weiterer Folge zu fördern. Es bräuchte dringend eine grundlegende Neufassung der Straßenverkehrsordnung und anderer Gesetze im Verkehrsbereich, um der aktiven Mobilität Priorität einzuräumen. Als Beispiel möchten wir hier einen Vergleich mit den Niederlanden heranziehen. Österreich wies im Vergleich mit anderen europäischen Ländern mit 3.669 Unfällen im Jahr 2021 die meisten Straßenverkehrsunfälle pro Mio. Einwohner auf. Dieser Wert ist 3,5 Mal so hoch wie in den Niederlanden.

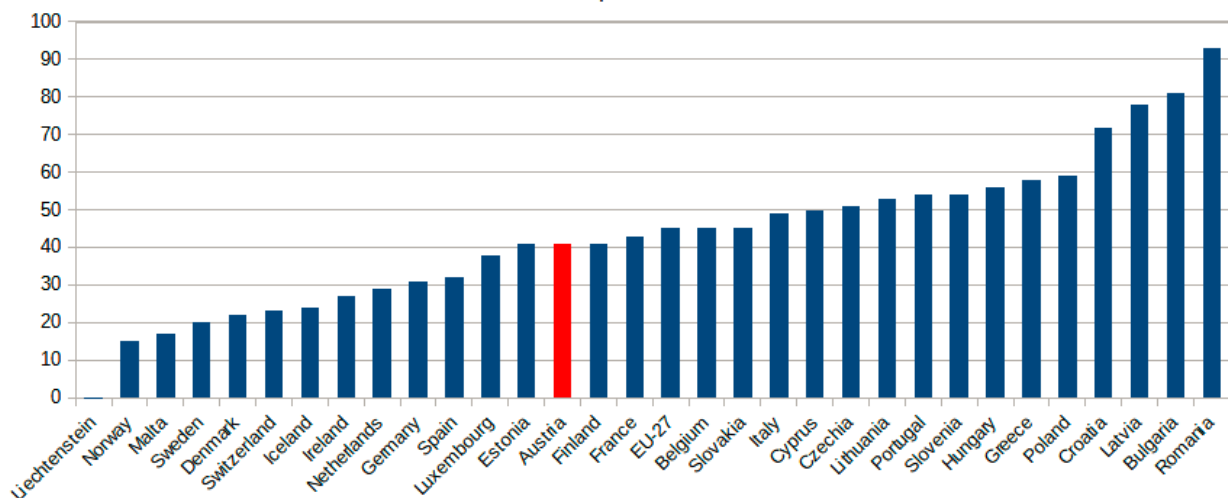
Straßenverkehrsunfälle pro Mio. Einwohner 2021



Quelle: Eurostat; eigene Erstellung.

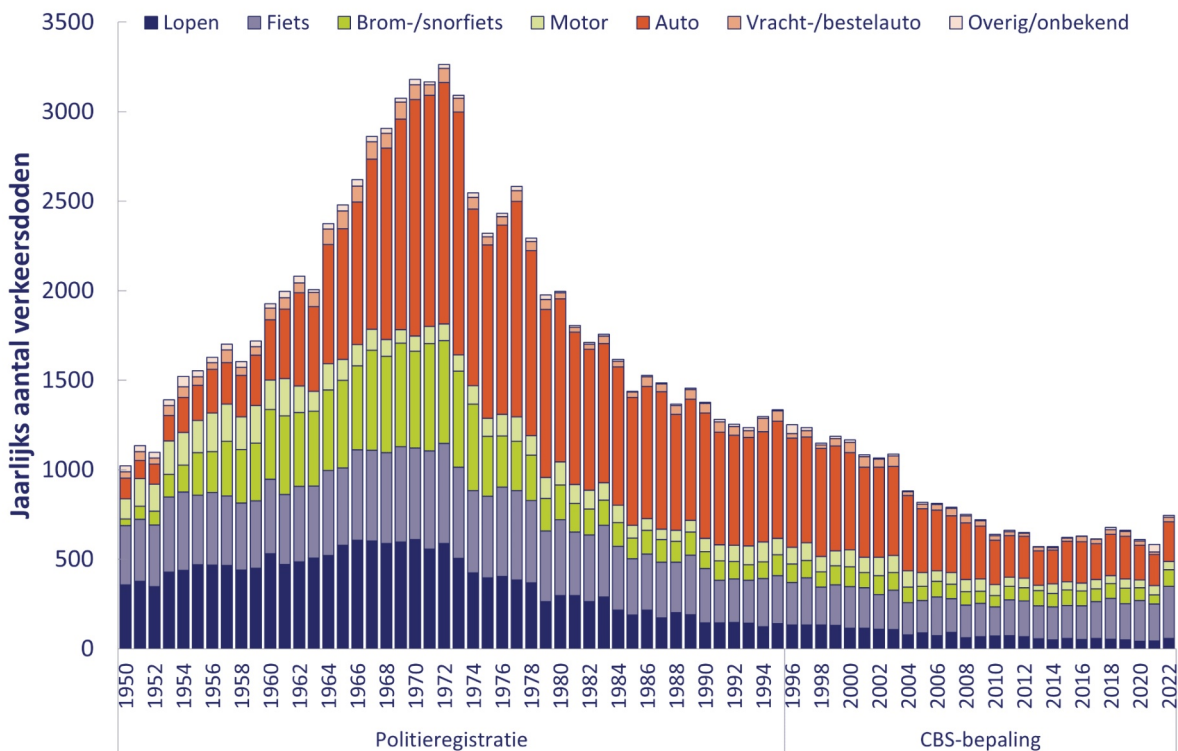
Bei der Anzahl der getöteten Personen im Straßenverkehr lag Österreich 2021 im EU-Mittelfeld, jedoch immer noch 1,4 Mal so hoch wie in den Niederlanden.

Straßenverkehrstote pro Mio. Einwohner 2021



Quelle: Eurostat; eigene Erstellung.

Im Jahr 1950 gab es in den Niederlanden ungefähr 1000 getötete Personen im Straßenverkehr. Im Jahr 1972 waren es fast 3400. Die Zahl der Verletzten im Straßenverkehr lag damals noch weitaus höher. In folgender Grafik ist dargestellt, wie sich die tödlichen Straßenverkehrsunfälle in den Niederlanden seit 1950 entwickelt haben, aufgeschlüsselt nach Verkehrsteilnehmern:



Quelle: CROW/SWOV

Im Jahr 1990 wurde das alte Straßenverkehrsgesetz, das *Wegenverkeerwet - Stb 1935, 554*, durch das „Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)“ (übersetzt: Verkehrsregeln- und Verkehrszeichen-Regelung 1990) abgelöst. (<https://wetten.overheid.nl/BWBR0004825/2023-07-01>) Durch das neue Gesetz wurden unnötige und teils gemeingefährliche Regelungen reduziert. 1994 wurde das RVV 1990 durch das „Wegenverkeerwet 1994 - WWV“ (übersetzt: Straßenverkehrsgesetz) ergänzt. (<https://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/2024-01-01>). Darin wurde das Recht des Schwächeren festgeschrieben: In Artikel 1 Punkt ta werden „verwundbare Verkehrsteilnehmer“ definiert:

<p>Wegenverkeerwet 1994 - Straßenverkehrsgesetz 1994 Artikel 1 Punkt ta https://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/2024-01-01#Hoofdstuk1</p>
<p><i>kwetsbare weggebruikers</i>: niet-gemotoriseerde weggebruikers, zoals fietsers en voetgangers en weggebruikers die gebruik maken van gemotoriseerde voertuigen zoals twee- of driewielers;</p>
<p>Verwundbare Verkeerteilnehmer: <i>nicht motorisierte Verkeerteilnehmer wie Radfahrer und Fußgänger sowie Verkeerteilnehmer, die motorisierte Fahrzeuge wie Zwei- oder Dreiräder benutzen</i></p>

In Artikel 185 des Straßenverkehrsgesetzes 1994 wurde die zivilrechtliche Haftung zum Vorteil der verletzten Verkeerteilnehmer geregelt. Es gibt sogar einen eigenen Wikipedia-Eintrag zu diesem Artikel: https://nl.wikipedia.org/wiki/Artikel_185_Wegenverkeerwet

Wegenverkeerswet 1994 - Straßenverkehrsgesetz 1994
Hoofdstuk XII. Civiele aansprakelijkheid - Abschnitt XII. Zivilrechtliche Haftung
Artikel 185

<https://wetten.overheid.nl/BWBR0006622/2024-01-01#HoofdstukXII>

1. Indien een motorrijtuig waarmee op de weg wordt gereden, betrokken is bij een verkeersongeval waardoor schade wordt toegebracht aan, niet door dat motorrijtuig vervoerde, personen of zaken, is de eigenaar van het motorrijtuig of - indien er een houder van het motorrijtuig is - de houder verplicht om die schade te vergoeden, tenzij aannemelijk is dat het ongeval is te wijten aan overmacht, daaronder begrepen het geval dat het is veroorzaakt door iemand, voor wie onderscheidenlijk de eigenaar of de houder niet aansprakelijk is.
2. De eigenaar of houder die het motorrijtuig niet zelf bestuurt, is aansprakelijk voor de gedragingen van degene door wie hij dat motorrijtuig doet of laat rijden.
3. Het eerste en het tweede lid vinden geen toepassing ten aanzien van schade, door een motorrijtuig toegebracht aan loslopende dieren, aan een ander motorrijtuig in beweging of aan personen en zaken die daarmee worden vervoerd.
4. Dit artikel laat onverkort de uit andere wettelijke bepalingen voortvloeiende aansprakelijkheid.

1. Ist ein im Straßenverkehr geführtes Motorfahrzeug in einen Verkehrsunfall verwickelt, bei dem Personen oder Sachen zu Schaden kommen, die nicht von diesem Kraftfahrzeug mitgeführt werden, so ist der Eigentümer des Motorfahrzeugs oder - wenn ein Halter des Motorfahrzeugs vorhanden ist - der Halter des Motorfahrzeugs verpflichtet, diesen Schaden zu ersetzen, es sei denn, es ist plausibel, dass der Unfall auf höhere Gewalt zurückzuführen ist, auch dann, wenn sie von einer Person verursacht wurde, für die der Eigentümer oder der Halter nicht haftet.
2. Der Eigentümer oder Halter, der das Motorfahrzeug nicht selbst führt, haftet für das Verhalten desjenigen, von dem er das Motorfahrzeug führt oder führen lässt.
3. Die Absätze 1 und 2 gelten nicht für Schäden, die ein Motorfahrzeug an streunenden Tieren, an einem anderen fahrenden Motorfahrzeug oder an damit beförderten Personen und Sachen verursacht.
4. Eine Haftung aus anderen gesetzlichen Bestimmungen bleibt unberührt.

In den Niederlanden beruht das System, neben dem Recht des Schwächeren, auch auf politischer Verantwortung. Im Straßenverkehrsgesetz 1994 wurde auch eine Mithaftung für die Straßenerhalter festgelegt. Die Mithaftung der Behörden macht es wahrscheinlicher, dass Empfehlungen für den Bau von Fuß- und Radinfrastruktur oder deren Instandhaltung meist umgesetzt werden.

In den Niederlanden gibt es zwei offizielle Stellen (CROW und SWOV), die dafür zuständig sind, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur aus den Blickwinkeln aller Verkehrsteilnehmer:innen laufend zu prüfen und zu messen. Straßen, Kreuzungen, Ampeln, Kreisverkehre, Gabelungen werden aus dem Standpunkt aller Verkehrsteilnehmer*innen betrachtet und mit den verschiedensten Fahrzeugen (Autos, Motorräder, Mopeds, Fahrräder, Lastenräder) getestet. Es werden unter anderem Radverkehrszahlen gemessen, Poller auf ihre Sichtbarkeit beurteilt, darauf geachtet, dass Verkehrstafeln nicht im Weg sind.

Die Empfehlungen von CROW und SWOV werden laufend erneuert und fallen meist zugunsten der aktiven Mobilität aus. Sie sind nicht verpflichtend umzusetzen. Kommt es jedoch zu einem Unfall an einer Stelle, die von CROW/SWOV bereits in der Vergangenheit beanstandet wurde, sind ist zuständige Behörde mit haftbar. 2021 entschied beispielsweise das Berufungsgerichts Arnhem-Leeuwarden, dass die Gemeinde Bunnik für Verletzungen einer Radfahrerin, die sie sich durch einen schlecht sichtbaren Poller zuzog, Schadensersatz und Schmerzensgeld bezahlen muss. Die Gefahrenstelle war bereits von CROW dokumentiert worden. (<https://www.jurilex.nl/blog/fietsongeval-door-paaltje-op-de-weg/>)

Die Verkehrswende Tulln-Klosterneuburg ersucht, diese Vorschläge in die 35. Novelle der Straßenverkehrsordnung miteinzubeziehen.

Mit besten Grüßen



Rückfragen an:

Verkehrswende Tulln-Klosterneuburg

www.verkehrswende-tukg.at

kontakt@verkehrswende-tukg.at

3423 St. Andrä-Wördern