

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Von einer Expertengruppe der Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr wurden Vorschläge zur Vereinfachung und Verbesserung der für den Radverkehr geltenden Regeln erarbeitet. Während ein Teil dieser Vorschläge noch näherer Diskussion bedarf, sind einige davon – insbesondere zu den Vorrangregelungen für den Radverkehr und zum Einsatz der Radfahrerüberfahrt – bereits umsetzungsreif und sollen Eingang in die Straßenverkehrsordnung finden. Weiters werden die rechtlichen Rahmenbedingungen zur Verwendung von fahrzeugähnlichem Kinderspielzeug geändert, um eine bedarfsgerechte Benutzung zu ermöglichen. Die Schaffung entsprechender rechtlicher Rahmenbedingungen ermöglicht die Durchführung von Versuchen betreffend „Rechtsabbiegen bei Rot“.

Besonderer Teil

Zu Z 1, 4 und 6 (§ 2 Abs. 1 Z 7, § 11 Abs. 5 und § 19 Abs. 6a):

Das Ende eines Radfahrstreifens ist in Zukunft nicht mehr gesondert durch die Markierung „Ende“ zu kennzeichnen; gleichzeitig wird für den Fall, dass ein Radfahrstreifen endet, die Geltung des Reißverschlussystems explizit angeordnet, um so den Radfahrern ein gleichberechtigtes Einordnen in den anderen Fließverkehr zu ermöglichen. Müssen Radfahrer vom Radfahrstreifen auf den daneben liegenden Fahrstreifen wechseln (etwa um sich zum Linkseinbiegen einzuordnen), so gelten die Regelungen für den Fahrstreifenwechsel; die Radfahrer werden nicht mehr in den Nachrang verwiesen. Ergänzend wird daher auch § 19 Abs. 6a dahingehend modifiziert, dass Radfahrer nur noch dann jedenfalls anderen Fahrzeugen den Vorrang geben müssen, wenn sie von einem Radweg bzw. Geh- und Radweg kommen, der nicht durch eine Radfahrerüberfahrt fortgesetzt wird.

Zu Z 2 und 3 (§ 2 Abs. 1 Z 12a und § 8 Abs. 4a):

Mit diesen Bestimmungen wird das sog. „St. Pöltner Modell“ gesetzlich verankert und zugleich klargestellt, dass ein Befahren von Schutzwegen in Gehrichtung der Fußgänger verboten ist. Die bisherige Rechtslage zwingt die Behörden dazu, auch bei Geh- und Radwegen mit nicht getrennter Führung der Fußgänger und Radfahrer diese getrennt über kreuzende Fahrbahnen zu führen, indem ein Schutzweg und eine Radfahrerüberfahrt nebeneinander angebracht werden. Dies ist weder sinnvoll noch im Sinne der Verkehrssicherheit notwendig, zudem treten in der Praxis immer wieder Platzprobleme auf. Diese Probleme werden durch das zukünftig erlaubte „Übereinanderlegen“ von Schutzweg und Radfahrerüberfahrt bei gleichzeitig ausdrücklich erlaubtem Befahren des Schutzwegs mit Fahrrädern beseitigt.

Zu Z 5 (§ 19 Abs. 5):

Es wird klargestellt, dass geradeaus weiterfahrende Fahrzeuge auch gegenüber Fahrzeugen, die aus dem Parallelverkehr nach rechts abbiegen (z. B. Radfahrer auf einem Radfahrstreifen gegenüber vom daneben liegenden Fahrstreifen rechts einbiegenden Kraftfahrzeugen), den Vorrang haben. Die geltende Rechtslage bleibt damit unverändert.

Zu Z 7 und 8 (§ 38 Abs. 5a und 5b und § 54 Abs. 5 lit. n):

Bereits jetzt ist es aufgrund des § 34 Abs. 5 StVO möglich, eine von den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung abweichende Ausführung von Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs durch Verordnung zu gestatten. Um Versuche hinsichtlich „Rechtsabbiegen bei Rot“ ebenfalls zu ermöglichen, sind entsprechende rechtliche Rahmenbedingungen zu schaffen, die sich inhaltlich sowohl an der Bestimmung des § 34 Abs. 5 StVO als auch an der deutschen Regelung orientieren. Die Voraussetzungen für die Durchführung solcher Versuche werden gesetzlich geregelt, die Kreuzungen sind durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie zu bestimmen. Zusätzlich wird ein Straßenverkehrszeichen geschaffen, das die Straßenverkehrsteilnehmer an der jeweiligen Kreuzung über die Möglichkeit des Rechtsabbiegens bei Rot informiert.

Zu Z 9 (§ 65 Abs. 2):

Üblicherweise werden Kurse für die Radfahrprüfung für Kinder der 4. Klasse Volksschule angeboten. Da die behördliche Bewilligung an die Vollendung des 10. Lebensjahres des Kindes geknüpft ist, entsteht oftmals die Situation, dass Kinder trotz erfolgreicher Ablegung der Radfahrprüfung noch Monate warten müssen, um die behördliche Bewilligung zu erhalten. Mit einer Herabsetzung des Alters auf 9 Jahre und einer gleichzeitigen Verknüpfung mit dem Besuch der 4. Schulstufe ist sichergestellt, dass alle Kinder der 4. Klasse Volksschule nach erfolgreicher Ablegung der Radfahrprüfung die behördliche Bewilligung

erhalten können. Zusätzlich soll die alleinige Anknüpfung an das Alter von 10 Jahren weiterbestehen, damit auch Kinder in der 3. Klasse Volksschule, die bereits 10 Jahre alt sind oder Kinder in einer 1. Klasse einer NMS oder eines Gymnasiums die Radfahrprüfung absolvieren dürfen.

Zu Z 10 (§ 68 Abs. 1):

Wie eine Untersuchung des Landes Wien zeigt, ergibt sich mit Fahrrädern mit einem Nabenabstand von mehr als 1,7m auf Radfahranlagen ein erhöhter Platzbedarf insbesondere in Kurven. Der Platzbedarf in Kurven beträgt, abhängig von den Lenkfertigkeiten der Radfahrer, bis zu einem Meter mehr und kann infrastrukturell nicht auf allen Radfahranlagen gewährleistet werden. Dieser Gruppe von Radfahrern soll es daher freigestellt werden, ob sie die Radfahranlage oder die angrenzende Fahrbahn benützen wollen.

Für Fahrräder mit Anhängern oder mit mehrspurigen Fahrrädern, die eine Maximalbreite von 100cm nicht überschreiten, soll die Benützung von Radfahranlagen zulässig sein. Mit der Erhöhung der Maximalbreite von 80 auf 100cm soll vor allem die Radwegbenutzungspflicht für Lastenfahrräder gelockert werden.

Zu Z 11 (§ 88 Abs. 2):

Für das Befahren von Gehsteigen und Gehwegen mit Kleinfahrzeugen und fahrzeugähnlichem Kinderspielzeug soll in Anlehnung an die maximale Geschwindigkeit für das Fahren mit Fahrrädern in Fußgängerzonen Schrittgeschwindigkeit vorgesehen werden.

Das Befahren von Gehsteigen und Gehwegen mit fahrzeugähnlichem Kinderspielzeug und ähnlichen Bewegungsmitteln ist für Kinder unter 12 Jahren (ausgenommen Kinder, die Inhaber eines Radfahrausweises sind) derzeit nur in Begleitung einer mindestens 16jährigen Person erlaubt. Um eine zeitgemäße und bedarfsgemäße Fortbewegung der Kinder zu ermöglichen, soll eine Begleitung nicht mehr erforderlich sein, wenn das Fortbewegungsmittel mit Muskelkraft betrieben wird und das Kind ein Mindestalter von 8 Jahren erreicht hat. Für elektrisch betriebene, fahrzeugähnliche Kinderspielzeuge oder ähnliche Bewegungsmittel bleibt die Beaufsichtigungspflicht unverändert, da damit wesentlich höhere Geschwindigkeiten erreicht werden können.

Zu Z 12 und 13 (§ 103 Abs. 20 und § 104 Abs. 13):

Mit § 103 Abs. 20 wird das Inkrafttreten der Änderungen mit 1. April 2019 festgelegt. Hinsichtlich der neuen bzw. zu ändernden Bodenmarkierungen wird eine Übergangsfrist von 5 Jahren ab dem Inkrafttreten der Novelle festgelegt.