

Neue StVO-Novellen Auswirkungen auf die NÖ Gemeinde

Radland-Preis 2024 in Schweiggers NÖ, 12.6.2024

Univ. Lektor Dipl.-Ing. Klaus Robatsch
Bereichsleiter für Verkehrssicherheit
KFV – Kuratorium für Verkehrssicherheit

1

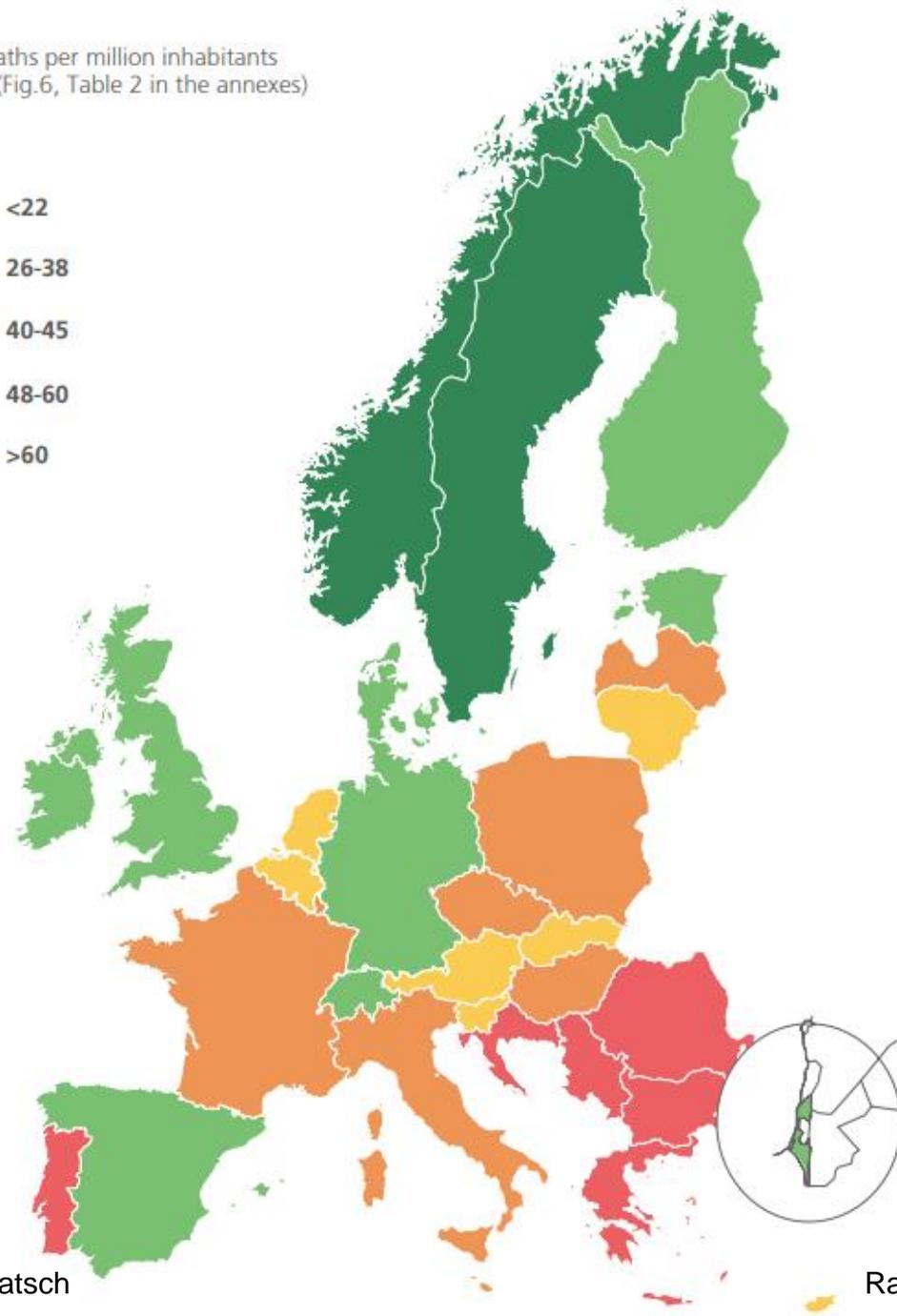
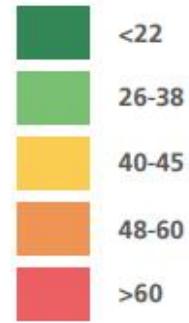
Straßenverkehr **Unfallgeschehen und** **Unfallanalyse**



Getötete im Straßenverkehr

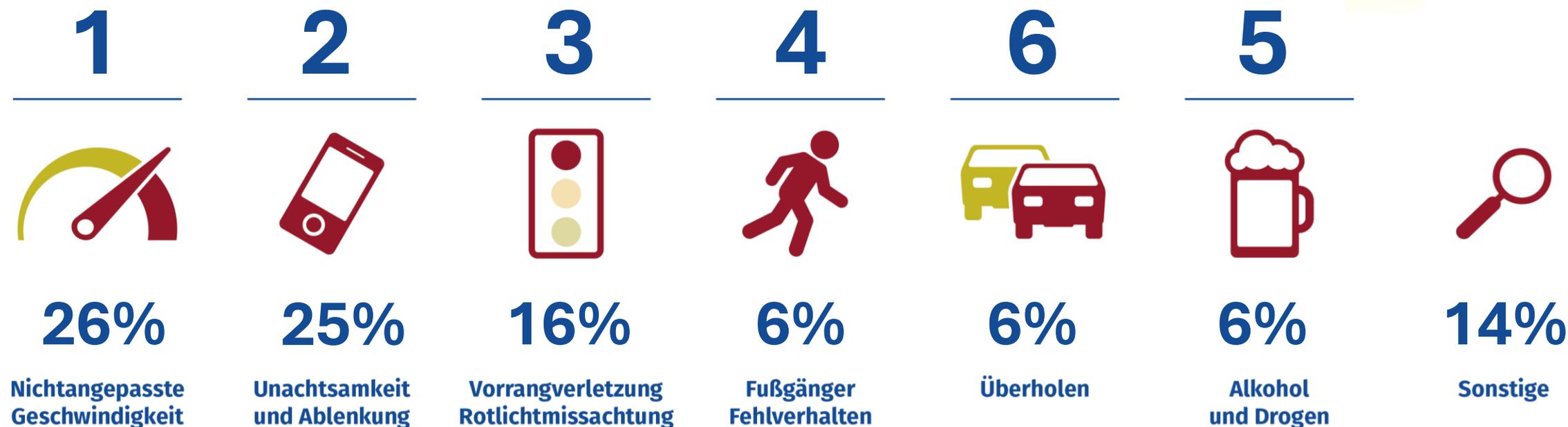
MAP 2:

Road deaths per million inhabitants
in 2022 (Fig.6, Table 2 in the annexes)



Hauptunfallursachen Getötete in Österreich

Durchschnitt der Getöteten in Prozent 2018-2022, ($n_{\text{Summe}} = 1.901$)



Year	1	2	3	4	6	5	Sonstige
2023	25%	31%	13%	6%	10%	4%	11%

Getötete nach Hauptunfallursache in Prozent 2023

Einstellungen zur Verkehrssicherheit

Geschwindigkeit

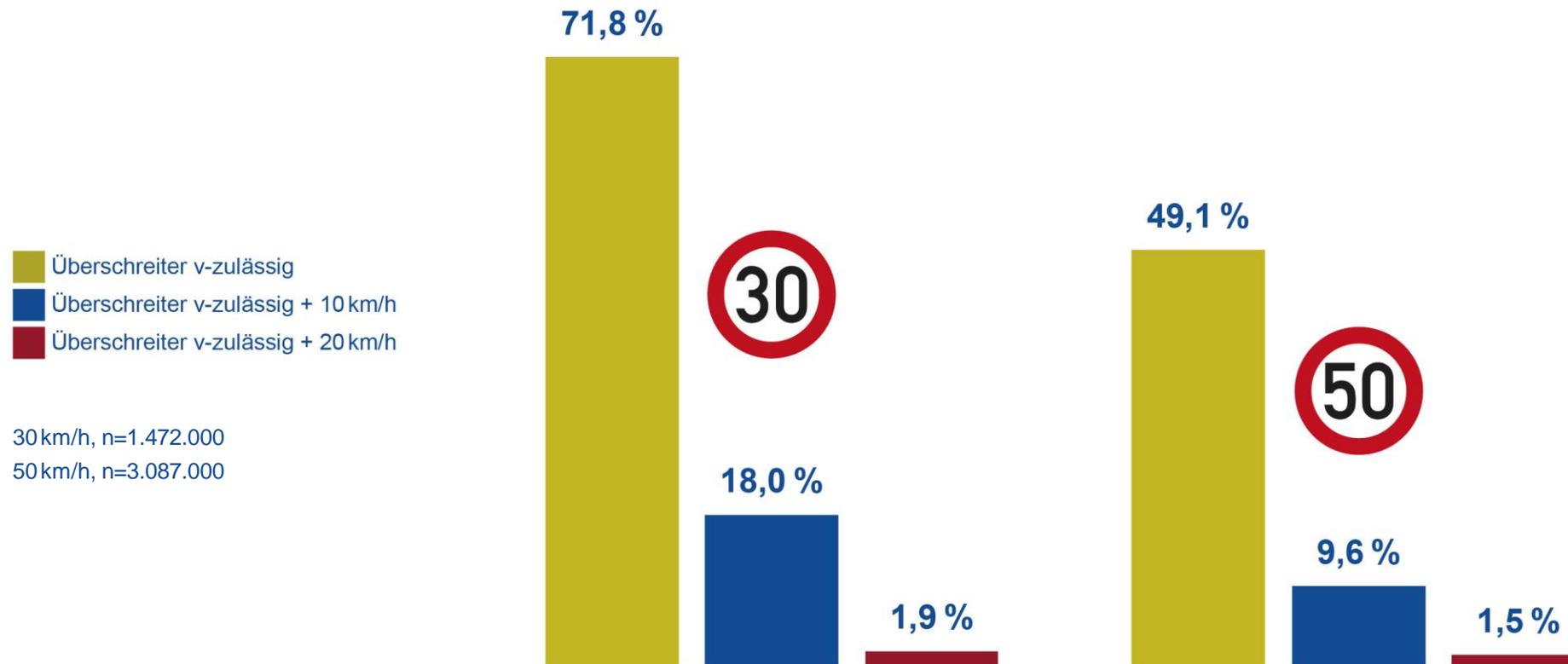
Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?

Anteil der Zustimmung in Prozent, Basis: PKW-Lenker



Überschreitungen der Geschwindigkeit im Ortsgebiet

Prozentsatz der Fahrzeuge

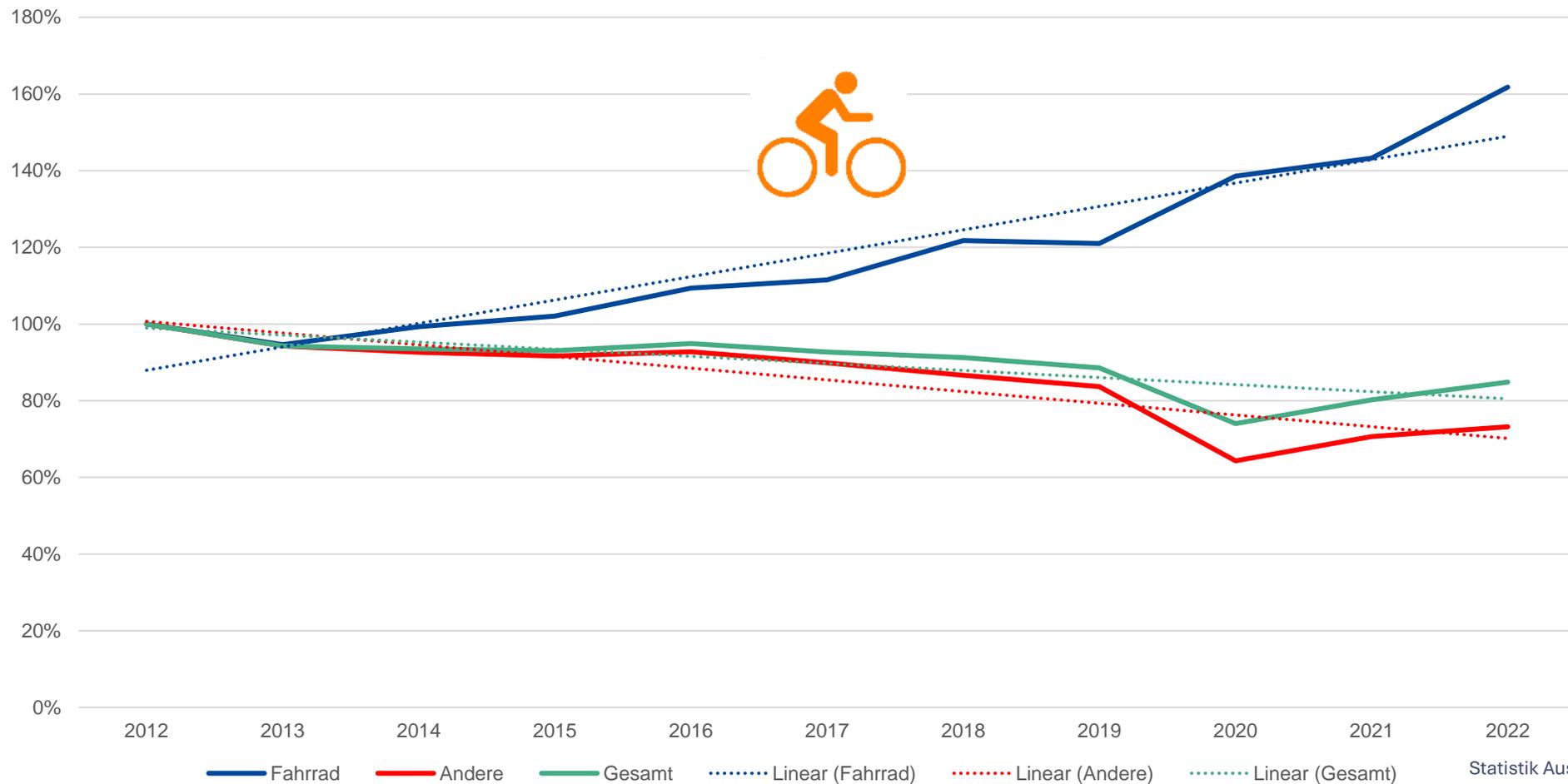


Numerische Ziele ÖVSP:
Innerorts 30 km/h max. 40%
Innerorts 50 km/h max. 25%

30 km/h, n=1.472.000
50 km/h, n=3.087.000

Quelle: Erhebungen KFV, 2022

Entwicklung der verunglückten Radfahrenden im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmenden (2012 bis 2022)



Plus 62%

plus 19% von 2021 auf 2022

Minus 27%

plus 2% von 2021 auf 2022

Statistik Austria/KFV, 2023



Ich muss mal.

Wir wollen hier plaudern.

Ich will hier rasch durch.

Ich will hier sicher über die Straße.

Ich will hier Rad fahren.

Ich will hier einkaufen.

Ich will hier arbeiten.

Ich will hier spazieren gehen.

Ich will hier Platz zum Spielen.

Die Straße ist für alle da.

2

33. StVO-Novelle
(seit 1.10.2022)

34. StVO-Novelle
(seit 1.3.2024)

1. Einführung der Schulstraße

(§ 53 Abs 1 Z 26a und 29, § 76d)



Einrichtung in der unmittelbaren Umgebung von Schulgebäuden möglich

Schulstraße = zeitlich begrenzt einzurichten (Achtung auf Zusatztafel)



Factbox Schulstraße die wichtigsten Regeln:

- **Kfz-Verkehr** verboten
- **Radfahrer** und **E-Scooter-Fahrer**: Durchfahrt in Schrittgeschwindigkeit erlaubt
- **Anreiner**: Zu- und Abfahrt in Schrittgeschwindigkeit erlaubt
- **Fahrzeuge im öffentlichen Dienst**, nicht rein private Schülertransporte, Pannenhilfe u.ä.: Zu- und Abfahrt in Schrittgeschwindigkeit erlaubt
- **Fußgänger** dürfen auf der Fahrbahn gehen (keine mutwillige Behinderung von Fahrzeugen)
- **Fahrzeuglenker** dürfen Fußgänger nicht gefährden oder behindern



Begleitmaßnahmen:

- Keine Verlagerung auf andere Straßen
- generell vor Schulen max. 30 km/h Geschwindigkeitsbeschränkung festlegen

2. Abstellen des Kfz neben einem Gehsteig bzw. Radweg

Haltende oder parkende Fahrzeuge dürfen zukünftig nicht mehr in Gehsteige, Gehwege oder RFA hineinragen



Ausnahme Gehsteig/Gehweg:

- Geringfügiges Hineinragen (z.B. Seitenspiegel, Stoßstange) oder Ladetätigkeit max. 10 min zulässig
→ **ABER: 1,5 m müssen freibleiben**
- **Radfahranlagen: hineinragen keinesfalls erlaubt!**



3. Rechtsabbiegen für Radfahrer bei Rot

(§ 38 Abs 5a und 5b, § 54 Abs 5 lit n)

- Radfahrende dürfen in Zukunft nur dann bei roter Ampel rechts abbiegen oder geradeausfahren, wenn eine Zusatztafel mit Grünpfeil das bei der Ampel anzeigt.



- Radfahrende muss **anhalten** und darf nur weiterfahren, wenn niemand behindert oder gefährdet wird (Achtung auf Fußgänger, andere Radfahrende, Kfz für die die Ampel grünes Licht zeigt!!!).

Problem:

- **Verunsicherung** der Verkehrsteilnehmenden (insb. Kinder, ältere Personen), wenn Rotlicht nicht mehr 100% stehenbleiben bedeutet
- Viele Radfahrende wissen nicht, dass die Voraussetzung eine Zusatztafel mit Grünpfeil ist und werden **generell** bei Rot abbiegen

3. Rechtsabbiegen für Radfahrer bei Rot

(§ 38 Abs 5a und 5b, § 54 Abs 5 lit n)



Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:



Negativ

NEUTRAL

wenn die Einsatzkriterien passen und eingehalten werden bzw. Radfahrende sich an die Regeln halten

Begleitmaßnahmen:



- Nur wenn Einsatzkriterien passen (Grundlage: FSV Arbeitspapier)
- Wissenschaftlich evaluierter Testbetrieb notwendig
- Bewusstseinsbildung (insbes. bei Radfahrenden) erforderlich
- Überprüfung ob Radfahrende wirklich anhalten und keine anderen VT behindern oder gefährden



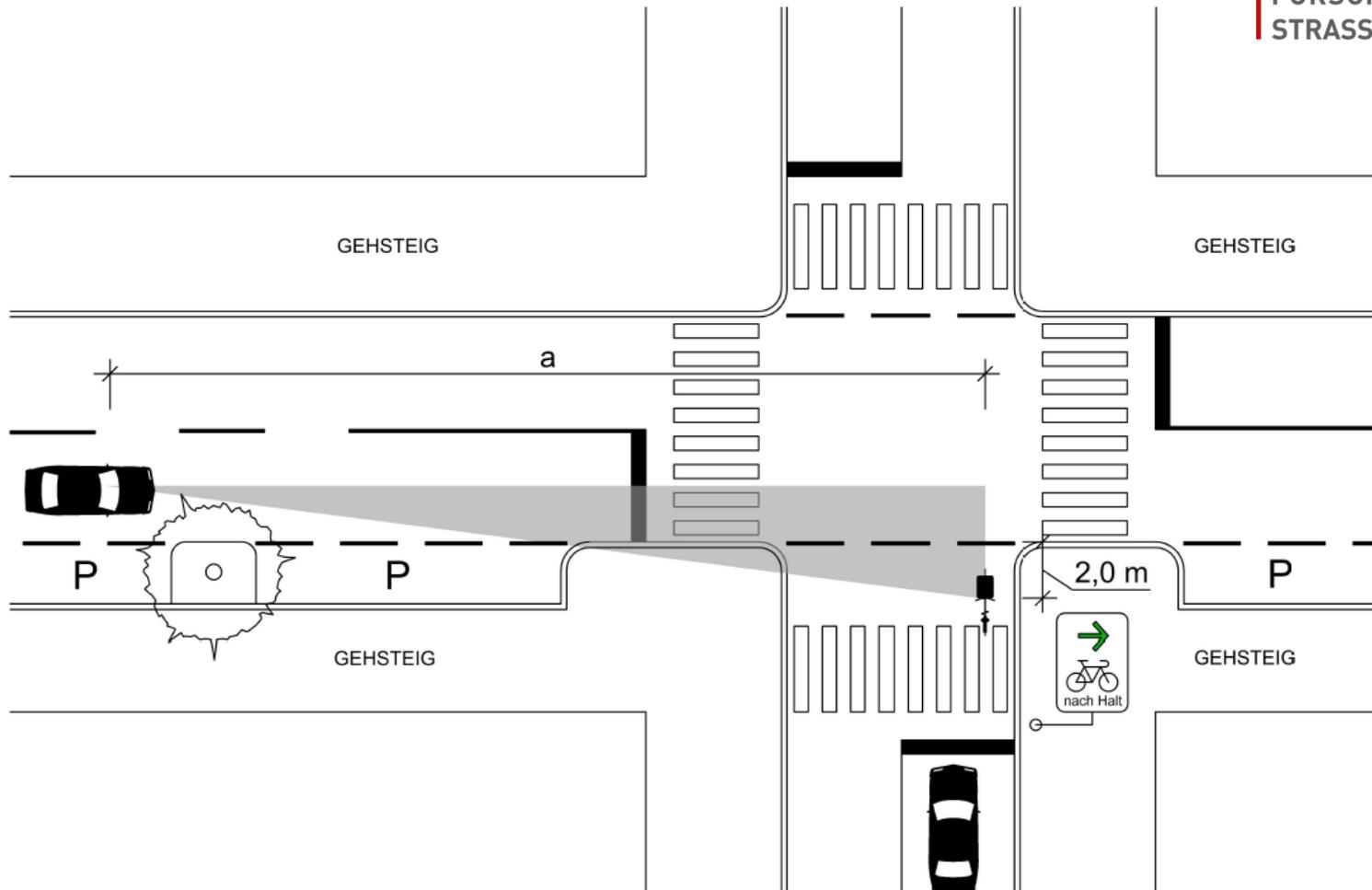
Ausschlusskriterien

u.a. höchstzulässige
Geschwindigkeit >50 km/h, hoher
Schwerverkehrsanteil, Ausfahrt in
eine Schienenstraße, gegenläufiger
Linksabbiege-verkehr mit eigener
gesicherter Phase, bestehende
UHS mit unerlaubtem
Rechtsabbiegen bei Rot durch
Radfahrende

Sonstige Kriterien (können sich
ungünstig auswirken und sind im
Einzelfall zu prüfen)

u.a. geringe Breite in der Zufahrt im
Mischverkehr, schmale Radfahr- bzw.
Mehrzweckstreifen ohne vorgezogene
Haltelinie in der Zufahrt, hohes
Radverkehrsaufkommen im
Querverkehr, starkes Gefälle, hohe
Verkehrsstärken in der Ausfahrt

Ausschlusskriterien: mangelnde Sichtweite



v_{zul} im Querverkehr auf der Fahrbahn [km/h]	Anfahrtsichtweite a [m]
10	10
20	20
30	35
40	50
50	70

Abbildung 4: Erforderliche Anfahrtsichtweiten auf den Verkehr in Zufahrt 2 für die Anbringung der Zusatztafel Grünpfeil für den Fahrradverkehr nach Halt bei der Führung des Fahrradverkehrs in der Ausfahrt im Mischverkehr mit Kfz; der maßgebende Sehpunkt befindet sich hinter der Haltelinie

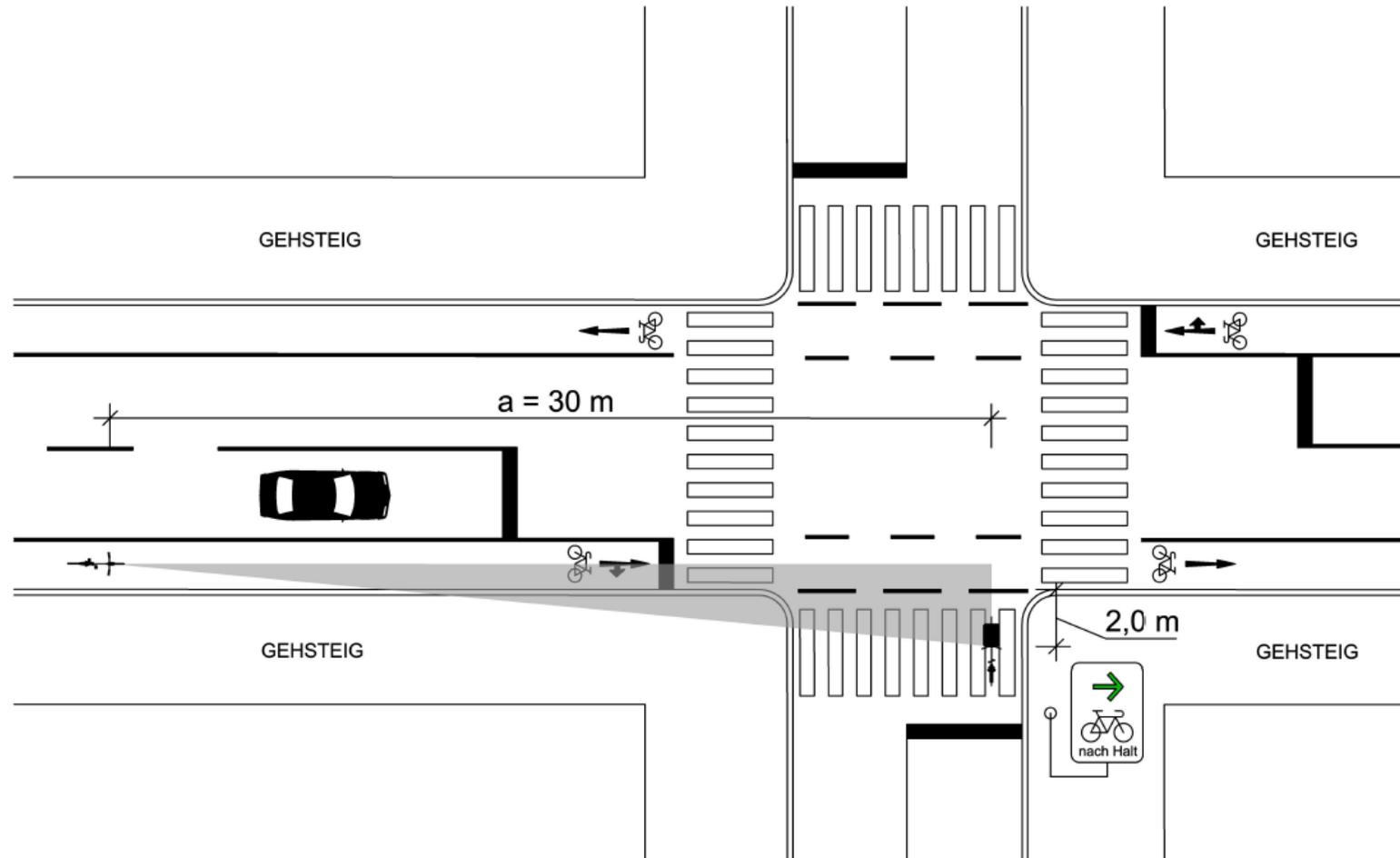


Abbildung 5: Erforderliche Anfahrtsichtweiten auf den Verkehr in Zufahrt 2 für die Anbringung der Zusatztafel Grünpfeil für den Fahrradverkehr nach Halt bei der getrennten Führung des Fahrradverkehrs in der Ausfahrt; der maßgebende Sehpunkt befindet sich hinter der Haltelinie

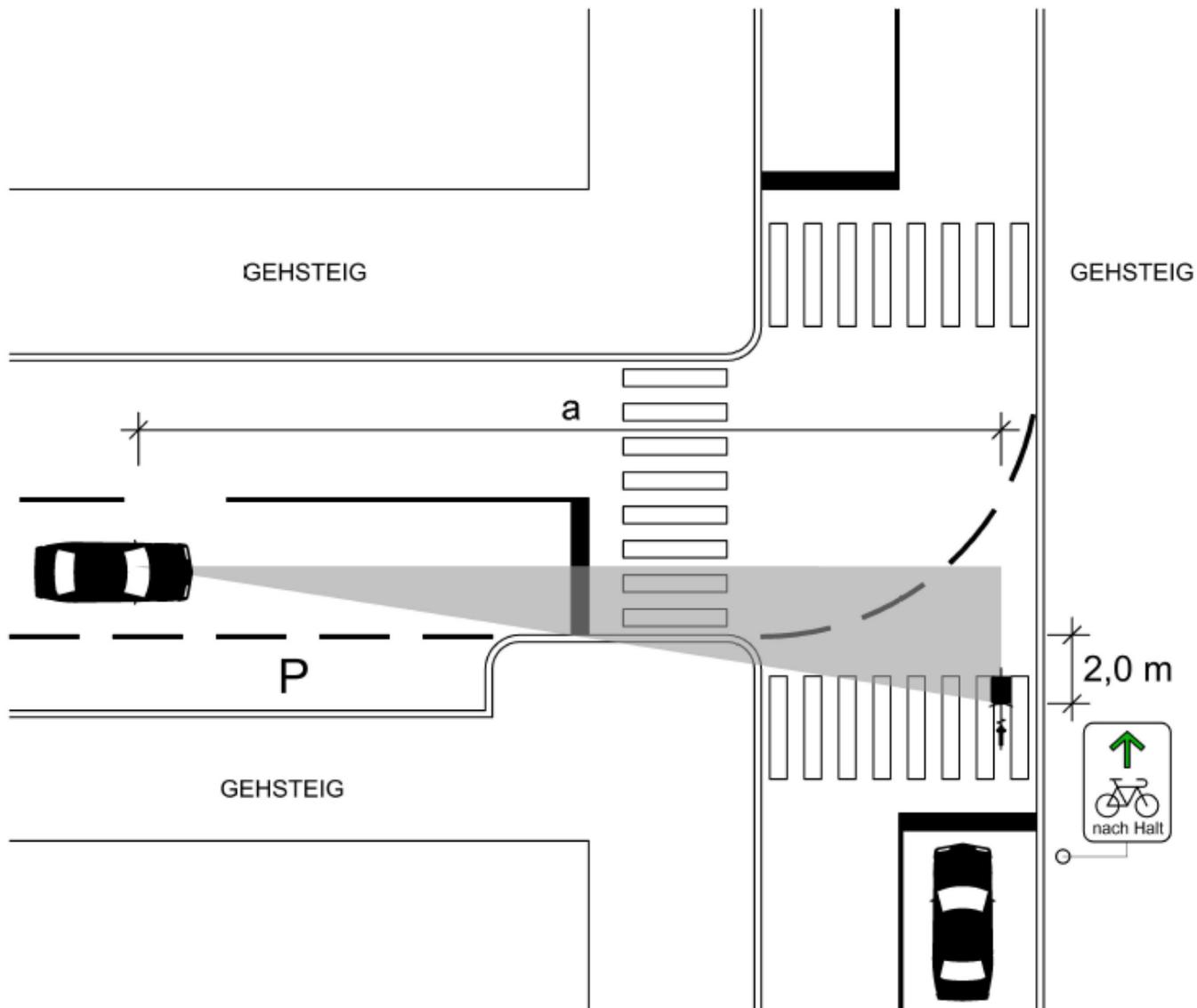


Abbildung 6: Erforderliche Anfahrtsichtweiten für die Anbringung der Zusatztafel Grünpfeil für den Fahrradverkehr nach Halt beim Geradeausfahren an T-Kreuzungen; der maßgebende Sehpunkt befindet sich hinter der Haltelinie

4. Neugestaltung der Verhaltensvorschriften von Fußgängern beim Queren

Queren abseits des Schutzweges (innerhalb der 25m-Benutzungspflicht) **zulässig**, wenn es die Verkehrslage zweifellos zulässt und der Fahrzeugverkehr nicht behindert wird.

Problem: Von der Bündelung von FG-Querungsströmen an Kreuzungen bzw. Schutzweg abzuweichen ist nicht sinnvoll weil:

- Beleuchtung wird auf Kreuzung und Schutzweg ausgerichtet, FG werden beim Queren schlechter gesehen
- Die Gemeinden werden weniger Schutzwege verordnen



Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:



Negativ



Maßnahmen:

- Schutzwegbeleuchtung muss neu bewertet ggf. neu eingerichtet werden
- Neue Einsatzkriterien für Schutzwege festlegen

Die Beleuchtung richtet sich auf den Schutzweg und nicht auf den Bereich vor und nach dem Schutzweg!!!!



4. Entfall der Benützungspflicht von Ober- und Unterführungen

Ober- und Unterführungen müssen nicht mehr zwingend benützt werden. Die Fahrbahn darf auch in der Nähe von Ober- und Unterführungen überall gequert werden.

Problem:

- Ober- und Unterführungen werden meist dort errichtet, wo das Queren der Fahrbahn zu gefährlich ist
- Die Gemeinden werden weniger Schutzwege verordnen



Maßnahmen:

- Hinweisen, dass sie Fahrbahnquerung gefährlich sein kann
- Neue Eissatzkriterien für Ober- und Unterführungen festlegen

5. Vorbeifahren in der Haltestelle

(§ 17 Abs 2)

Auswirkungen
auf die
Verkehrssicherheit:

Sehr positiv

	Alte Regel	Neue Regel
Bus oder Straßenbahn fährt in die Haltestelle ein	-	Vorbeifahrverbot
Bus oder Straßenbahn steht in der Haltestelle	Vorbeifahren in Schrittgeschwindigkeit in einem der Verkehrssicherheit entsprechenden Seitenabstand. Keine Gefährdung oder Behinderung ein- oder aussteigender Personen, erforderlichenfalls anhalten	Vorbeifahrverbot
Bus oder Straßenbahn hat alle Türen bereits wieder geschlossen		Vorbeifahren in Schrittgeschwindigkeit, wenn keine Personen mehr zulaufen, erforderlichenfalls anhalten



Begleitmaßnahmen:

Bewusstseinsbildung bei Kfz-Lenkenden und Radfahrenden, ggf. Überwachung

6. Änderung der Vorrangregeln für Radfahrer

(§§ 11 Abs 5 und 19 Abs 6a)

Parallel einmündender Radweg im Ortsgebiet:
Reißverschlussprinzip (wenn der Radfahrende die Fahrtrichtung beibehält).

Probleme:

- Noch eine weitere komplizierte Vorrangregel → es ist von einer Überforderung der Verkehrsteilnehmer auszugehen
- Grundsätzlich: Vorrangregeln müssen leicht verständlich sein → dzt. viel zu komplexe Vorrangregeln für Radfahrende
- Wann behält der Radfahrende die Richtung bei?



6. Änderung der Vorrangregeln für Radfahrer

(§§ 11 Abs 5 und 19 Abs 6a)



Begleitmaßnahmen:

- Andere Infrastrukturgestaltung wählen (z.B. den Radweg zuvor in einen Radfahrstreifen übergehen lassen)
- Kfz-Lenkende über diese Regelung informieren

7. Nebeneinanderfahren von Radfahrern erlaubt

(§ 68 Abs 2)

Nebeneinanderfahren von 2 einspurigen Fahrrädern

auf allen Radfahranlagen und auf Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr wenn max. 30 km/h Höchstgeschwindigkeit erlaubt sind (ausgen. Vorrangstraßen, Einbahnstraßen gegen die Fahrtrichtung, Schienenstraßen etc.)

Voraussetzung: keine Gefährdung eines Anderen, andere Fahrzeuge dürfen nicht am Überholen gehindert werden, der Verkehr muss es erlauben

Begleitung eines Kindes unter 12 Jahren:

Kind und Begleitperson dürfen

- auf allen Fahrbahnen (ausgenommen Schienenstraßen) und
- auch bei Geschwindigkeiten > 30 km/h nebeneinander fahren



8. Gruppen von Radfahrenden

Auswirkungen
auf die
Verkehrssicherheit:
Neutral

Vorrang für Radfahrende in einer **Gruppe ab 10 Personen** die gemeinsam die Kreuzung überqueren lassen.

Die gesamte Gruppe darf die Kreuzung **gemeinsam queren**, selbst wenn die Ampel inzwischen auf Rot umschaltet.

Der voranfahrende Radfahrer muss an der Kreuzung den übrigen Fahrzeuglenkern das **Ende der Gruppe** durch Handzeichen anzeigen.

Der erste und der letzte Radfahrer müssen eine **Warnweste** tragen.



Vorteil:

Andere Gruppe wird besser gesehen, im Verband fährt man sicherer als einzelne Radfahrer

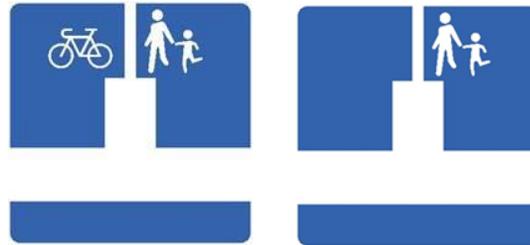


Nachteil:

Kfz übersehen Radfahrer, Radfahrende sind ohne Warnweste unterwegs

9. Neue Verkehrszeichen

Sackgasse, in der Fußgänger weitergehen bzw. Radfahrer weiterfahren können



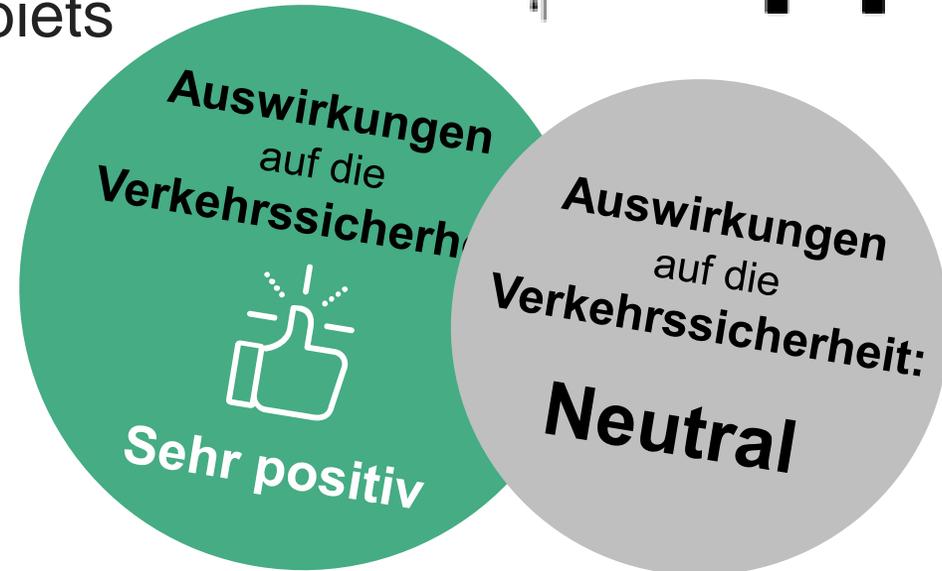
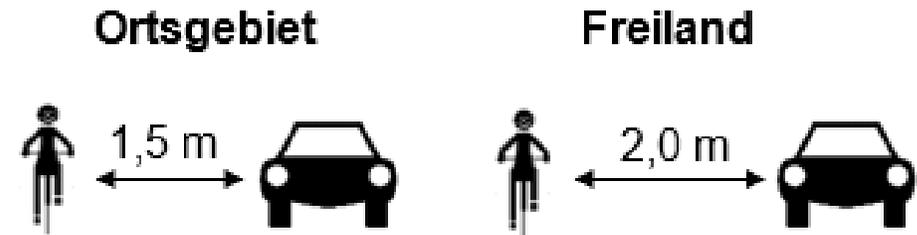
Kombination aus Schutzweg und Radfahrerüberfahrt



10. Mindestüberholabstand beim Überholen von Radfahrenden (§ 15 Abs 4)

Werden Rad- bzw. E-Scooterfahrende von Kfz-Fahrenden überholt gilt ein **seitlicher Mindestabstand** von:

- 1,5 m im Ortsgebiet
- 2,0 m außerhalb des Ortsgebiets





10. Mindestüberholabstand beim Überholen von Radfahrenden

Problem Ausnahmen:

- Bei max. 30 km/h darf der Mindestabstand geringer sein. Diese Regelung steht im Widerspruch zu § 16 Abs. 1 lit. b: diese Bestimmung verbietet das Überholen, wenn die Differenzgeschwindigkeit für einen kurzen Überholvorgang zu gering ist
- Mindestüberholabstände gelten nicht auf Mehrzweck- und Radfahrstreifen

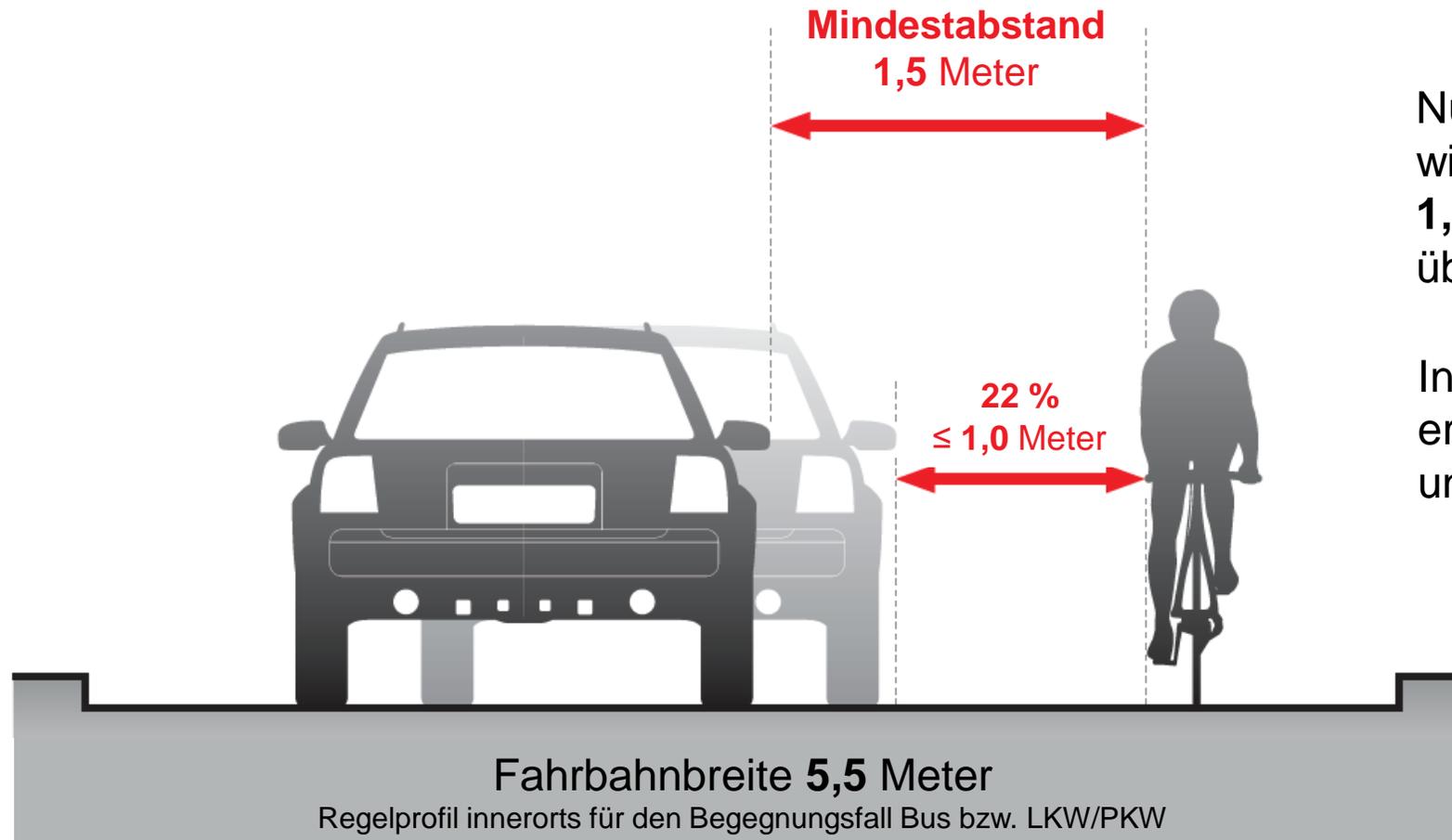


Begleitmaßnahmen:

- Mindestabstände sollten auch für Radfahrende auf Mehr- und Radfahrstreifen gelten
- Aufheben Ausnahmeregelung 30 km/h

Überholabstand zu Radfahrern im Ortsgebiet

KFV-Messungen September 2022, n = 1.200



Nur in **34%** der Überholvorgänge wird der **Mindestabstand** von **1,5 Metern** eingehalten oder übertroffen.

In **22%** der Überholvorgänge erfolgen bei einem Abstand unter **1,0 Meter**

11. Annäherung an ungeregelte Radfahrerüberfahrt

(§ 68 Abs 3a)

Radfahrer dürfen sich einer Radfahrerüberfahrt ohne Ampel nur mit **max. 10 km/h** nähern. Wenn in unmittelbarer Nähe keine Kfz fahren, dürfen Radfahrende auch **schneller** fahren.

Problem:

Durch diese Regelung sind neue Unfälle bzw. Konflikte zu erwarten.



11. Annäherung an unregelmäßige Radfahrerüberfahrt

(§ 68 Abs 3a)

Änderung der StVO:

Die **Ausnahmeregelung** sollte nur dann gelten, wenn zusätzlich keine Fußgänger oder andere Radfahrer in unmittelbarer Nähe sind

→ geringere Geschwindigkeit des Radfahrenden ist auch zum Schutz der zu Fußgehenden und anderen Radfahrenden



**Auswirkungen
auf die
Verkehrssicherheit
t:
Negativ**

12. Rechtsabbiegende Kfz über 3,5 t (§21 Abs 3)



Lkw und Busse über 3,5 t dürfen im Ortsgebiet in Zukunft nur mehr mit **Schrittgeschwindigkeit** (5 km/h) **rechts abbiegen**, wenn mit Radfahrern oder zu Fußgehenden zu rechnen ist, die gefährdet werden können



Fazit

- Hauptziel der StVO-Änderung: **Förderung der aktiven Mobilität**
- Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:
 - 5 positiven Änderungen stehen
 - 5 negative Änderungen gegenüber
- Die rechtlichen Regelungen im Straßenverkehr sind für Verkehrsteilnehmende **noch schwieriger** geworden
- Noch weitere komplizierte Vorrangregel, dadurch ist von einer Überforderung auszugehen

34. StVO-Novelle

Beschlagnahmung, Verfall und Verwertung von Raser Fahrzeugen (seit 1.3.2024)

Behörde kann Beschlagnahmung anordnen:

- Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit um mehr als 80 km/h im Ortsgebiet bzw. um mehr als 90 km/h im Freiland
- Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit um mehr als 60 km/h im Ortsgebiet bzw. um mehr als 70 km/h im Freiland UND dem/der Lenker*in wurde bereits der Führerschein innerhalb der letzten 4 Jahre aufgrund einer Geschwindigkeitsübertretung entzogen

Ablauf:

1. **Vorläufige Beschlagnahme** für höchstens 2 Wochen (erfolgt durch Polizei vor Ort)
2. **Beschlagnahme** (erfolgt durch Behörde)
3. **Verfall** (zur endgültigen Einbehaltung und Verwertung des Fahrzeugs)

35. StVO-Novelle ab 1.7.2024

- **§ 43 Abs 4a NEU: Erleichterung der Einführung von „Tempo 30“ durch Gemeinden**
- in **Bereichen mit besonderem Schutzbedürfnis**, zB vor Schulen, Kindergärten, Freizeiteinrichtungen, Krankenhäusern, Senioreneinrichtungen (keine abschließende Aufzählung);
- **Nur für Gemeindestraßen im Ortsgebiet** (für Landesstraßen weiterhin Landesbehörde, BVB zuständig)
- **Einzigste Voraussetzung: Eignung** der Maßnahme zur Erhöhung der **Verkehrssicherheit für Fußgänger oder Radfahrer.**
- Wegfall der bisherigen Voraussetzungen der **Erforderlichkeit** und der **Interessensabwägung** → Eingeschränkter **Verwaltungs- und Kostenaufwand**

35. StVO-Novelle die wichtigsten Änderungen ab 1.7.2024

- § 43 Abs 2 NEU: Erleichterung bei der Erlassung von Verkehrsbeschränkungen
(wie bspw. Geschwindigkeitsbeschränkungen)
- **Wegfall** der Berücksichtigung der **Bedeutung der Verkehrsbeziehungen**. Schwer durchführbare und aufwendige Interessensabwägungen sollen entfallen.
- Künftig ist nur mehr auf den **Zweck und die Verkehrserfordernisse** abzustellen. Dies soll zur **Verfahrenserleichterung und –beschleunigung** führen.
- Die Zuständigkeiten bleiben unverändert.

35. StVO-Novelle die wichtigsten Änderungen ab 1.7.2024

- § 94c Abs 3 und § 97 Abs 1 NEU: Schaffung der Möglichkeit der punktuellen Geschwindigkeitsüberwachung durch Gemeinden auf **Gemeindestraßen**
- auch für Gemeinden ohne Gemeindegewachkörper (Ausnahme: Gemeinden, für die die Landespolizeidirektion zugleich Sicherheitsbehörde 1. Instanz ist)
- Grundlage: **Übertragungsverordnung** der Länder
- Voraussetzungen: Erforderlichkeit aus Gründen der **Verkehrssicherheit** und **Sicherstellung der Abwicklung** durch die Gemeinde aus den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln
- Messgeräte: klassische Radargeräte, baulich errichtete und eichamtlich genehmigte Standorte (sogenannte Radarboxen), sog. Multaboxen für flexible Schwerpunkteinsätze;
Nicht: Radar- oder Laserpistolen, (keine bildverarbeitenden technischen Einrichtungen)

35. StVO-Novelle

die wichtigsten Änderungen ab 1.7.2024

- **§ 94d Z 8d NEU**: die **Erlassung von Schulstraßen** fällt künftig in den Zuständigkeitsbereich der **Gemeinde** im eigenen Wirkungsbereich.
- **§ 44b Abs 5 NEU**: Einführung einer Ermächtigung des Straßenerhalters, für (voraussichtlich nicht länger als 24 h dauernde) „Tagesbaustellen“ Verkehrsregelungen ohne Einbeziehung der Behörde zu erlassen.
- **§ 38 Abs 6 NEU**: Schaffung einer Grundlage zur abweichenden Ausführung von VLSA zum Zweck der Zuflussregelung (Dauer des gelben nichtblinkenden Lichtes, das gemeinsam mit dem roten Licht leuchtet, beträgt eine Sekunde und Grünlicht endet ohne vorangehende Grünblinkphase)
- **§ 53 Abs 1 Z 2d NEU**: Straßenverkehrszeichen „**Fußgängerunterführung**“ wird vom Vorschriftenzeichen zum **Hinweiszeichen** (aufgrund der Aufhebung der Benützungspflicht im Rahmen der 33. StVO-Novelle)

3

Straßenverkehr Maßnahmen



Klaus Robatsch



Radland-Preis 2024





Am Stadtwald









50





E N D E

Wir benötigen effiziente Maßnahmen

- 1. Umsetzung der RVS für den Fuß- und Radverkehr**
- 2. Investitionen in die Fuß- und Radinfrastruktur**
- 3. Reduktion der Kfz-Geschwindigkeiten im Ortsgebiet**
- 4. Neue, für alle Verkehrsteilnehmer einfache und nachvollziehbare StVO**

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

Univ. Lektor Dipl.-Ing. Klaus Robatsch
Bereichsleiter für Verkehrssicherheit
KFV – Kuratorium für Verkehrssicherheit
klaus.robatsch@kfv.at

