

**Von der  
Kür zur Pflicht**

Nachhaltig günstig  
finanzierte Kredite //  
SEITE 62

**Arge Hochwasser**

Bewältigung von Starkregen  
und Überflutungen //  
SEITE 72

**Es führt kein  
Weg daran vorbei**

Gastkommentar zur  
Klimaresilienz //  
SEITE 76

Wie in der Abbildung erlaubt der Grünpfeil  
(hier am Getreidemarkt in Wien) Radfah-  
rer:innen das Rechtsabbiegen bei Rot –  
nach einem verpflichtenden Anhalten.

# Der Grünpfeil für Radfahrer

Die 33. Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) bringt für Gemeinden Neuerungen für Verkehrsplanungen im Bereich von Ampelregelungen auf Kreuzungen. Bei der Berücksichtigung von Rechtsabbiegen der Radfahrer bei Rot für PKW kann nun auch der permanente Grünpfeil für Radfahrer nach Halt (§ 54 Abs. 5 StVO) als Zusatztafel neben der roten Ampel angewendet werden. Wann dies sinnvoll ist, wird in einer aktuellen Regelung festgelegt.

TEXT // EHRENFRIED LEPUSCHITZ

aut § 38 Abs. 5a kann die zuständige Behörde (im Normalfall die Bezirks-  
hauptmannschaften, in Wien die MA 46)  
bestimmen, an welchen Kreuzungen  
Grünpfeile für den Radverkehr an-  
gebracht werden. Technische Regelungen im  
Gesetz bekommen aber erst dann eine gute prak-  
tische Umsetzung, wenn über technische Regel-  
werke und gute Planungen Sicherheitsbedenken  
benannt und ausgeräumt werden. Die Straßen-  
verkehrsordnung (StVO) spricht eindeutig davon,  
dass nur in Situationen, in denen keine Beden-  
ken bezüglich der Verkehrssicherheit bestehen,  
die neue Regelung angewendet werden darf.

Es bedarf bei neuen Festlegungen in der StVO  
oft Umsetzungsregelungen, die über technische  
Normen und Richtlinien abgebildet werden und  
den Stand der Technik in geschriebener Form >>

FOTO // FSV/Lepuschitz

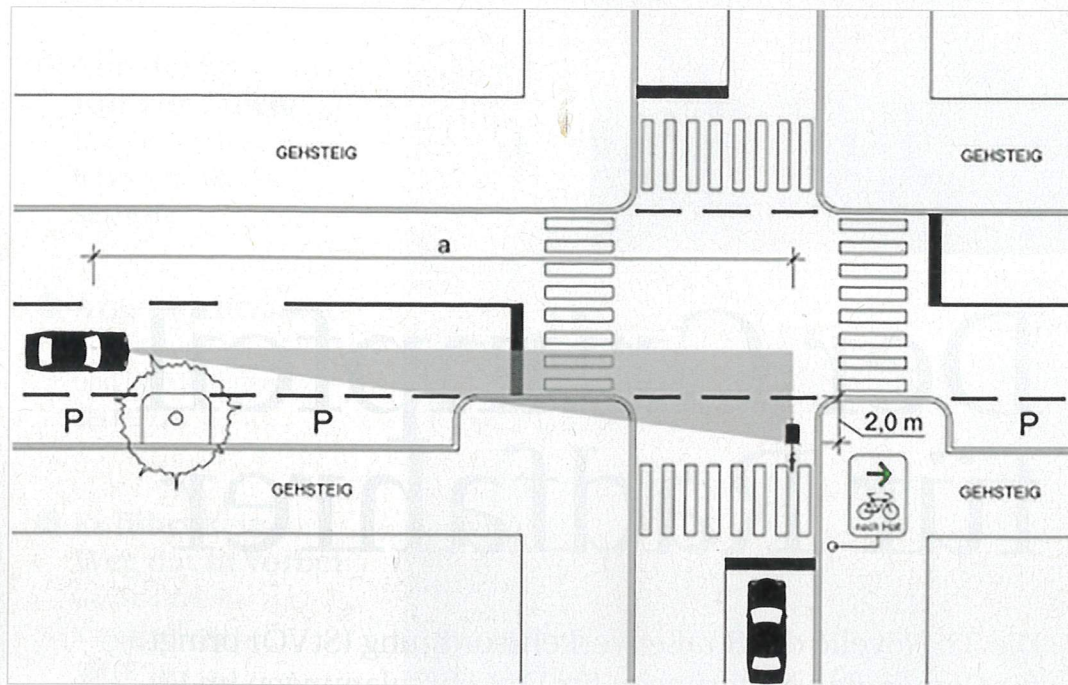


FOTO & GRAFIK // Lepuschitz / RVS Arbeitspapier Nr. 36



## Über die FSV

Die Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV) bildet eine Plattform für Fachleute, die sich mit Planung, Bau, Erhaltung, Betrieb und Nutzung von Verkehrsanlagen befassen. Sie versteht sich als Kompetenzzentrum, das allen Fachleuten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung offensteht. Als Ansprechpartnerin für Auftraggeber und Auftragnehmer ist sie das Bindeglied für den öffentlichen sowie den privaten Sektor im Verkehrswesen.

Die FSV wurde bereits in den 1950er-Jahren gegründet – schon damals wurde unter dem Namen „Forschungsgemeinschaft für das Straßenwesen“ den technischen Entwicklungen im Straßenwesen Rechnung getragen. In den 1980er-Jahren hat die FSV begonnen, ihre Aktivitäten zu erweitern. In den 2000er-Jahren wurde der Name in die heutige Form gebracht und das Eisenbahnwesen als weiteres Arbeitsspektrum der FSV etabliert.

Die Gremien der FSV bilden das Netzwerk von über 1.400 Personen für den Wissensaustausch und für die Weiterentwicklung des Fachgebiets auf nationaler und internationaler Ebene.

In der FSV wird der Stand der Technik in Form von Richtlinien (RVE/RVS) für das Straßen- und Eisenbahnwesen festgeschrieben. Die Richtlinienarbeit zielt auf technisch optimierte, sichere und nachhaltige Verkehrsinfrastruktur ab. Dies umfasst auch vertragliche, rechtliche Aspekte und die standardisierten Leistungsbeschreibungen Verkehr und Infrastruktur (LB-VI). Seit etlichen Jahren wird das Verkehrsministerium in Fragen der Verkehrssicherheit unterstützt, die Zertifizierungen und Rezertifizierungen von Straßenverkehrssicherheitsgutachtern werden in der FSV koordiniert, Seminare zur fachlichen Aus- und Weiterbildung werden jährlich von vielen Anwärtern besucht. Die FSV fördert eine nachhaltige Mobilität durch Forschung, Entwicklung, Richtliniensetzung und Weiterbildung im Bereich der Gestaltung und des Betriebs von Verkehrsanlagen im Straßen- und Eisenbahnwesen. Und sie publiziert ihr Fachwissen und ihre Arbeitsergebnisse in Fachtagungen, periodischen Veröffentlichungen und in Form einer Schriftenreihe.

[www.fsv.at](http://www.fsv.at)

festhalten. Die Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV) ist eine Organisation, die sich zentral mit der Standardisierung im Verkehrswesen beschäftigt und für das Straßenwesen Richtlinien erstellt. Die Entwicklung von Verkehrszeichen und Vorgaben für deren zweckmäßige Verwendung werden in unterschiedlichen Arbeitsausschüssen und Gremien erarbeitet und als Richtlinien der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt. Diese dienen häufig als Vorlage für Planungen und werden von verschiedenen Stellen, vom BMK über Landesdienststellen bis zu Förderstellen, zur Anwendung empfohlen.

**Technische Grundlagen und Anwendungskriterien.** Vom Arbeitsausschuss Aktive Mobilität unter der Leitung von Dipl.-Ing. Klaus Robatsch, Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV), wurde für den permanenten „Grünpfeil für den Radverkehr nach Halt“ eine technische Grundlage in Form eines Arbeitspapiers erschaffen. Das RVS-Arbeitspapier Nr. 36 definiert Einsatzkriterien, die für oder gegen die Anbringung des Grünpfeils sprechen. Der permanente Grünpfeil ist als Zusatztafel bei Ampeln vorgesehen und soll aber erst nach ausreichender Prüfung durch das planende Büro bzw. durch die Behörde angewendet werden. Diese Prüfung der Örtlichkeit betrifft mehrere Kriterien, die Verkehrssicherheit ist immer an erster Stelle. Das Arbeitspapier

ist eine Richtschnur, an der sich die Planungen orientieren können.

Führerscheinbesitzerinnen und -besitzer wissen, dass Anfahrtsweiten ein Maß für die Verkehrssicherheit darstellen. Auch im Bereich des Rechtsabbiegens bei Rot für den Fahrradverkehr gilt, dass nur bei ausreichender Sichtweite des anhaltenden Radfahrers ein sicheres Abbiegen möglich wird (siehe Grafik). Ist die Sichtweite nicht ausreichend vorhanden, sollte dort die Behörde das Rechtsabbiegen bei Rot nicht erlauben.

Ebenso ist es ein Ausschlusskriterium, wenn der Fahrradverkehr rechts in eine Straße abbiegt, auf der die zulässige Höchstgeschwindigkeit mehr als 50 km/h beträgt.

Im Umkreis von Seniorenheimen, Krankenhäusern und Schulen und dadurch stark frequentierter Kreuzungen wird empfohlen, auf den Rechtsabbiegepfeil zu verzichten, um Unfälle mit gebrechlichen Personen oder Kindern zu verhindern. Weitere Kriterien betreffen die zulässige Höchstgeschwindigkeit der KFZ, Fahrstreifenbreiten und die Verkehrsstärken. Bei hoher Verkehrsfrequenz durch KFZ oder Radfahrer kann das Einfädeln bei der Kreuzungsausfahrt der limitierende Faktor sein.

**Prüfung durch die Behörden.** Die beispielhaft genannten Kriterien sind vonseiten der Behörde zu prüfen, wenn per Verordnung dem Fahrrad-

### DER BEZUG DER FSV-RICHTLINIEN

Unter „Publikationen“ auf der Website [www.fsv.at](http://www.fsv.at) sind die Regelwerke und Leistungsbeschreibungen gegen einen Selbstkostenbeitrag zum Download verfügbar.

Als gemeinnütziger Verein dient die FSV dem Verkehrswesen durch die Festlegung einheitlicher technischer Standards.

Durch klimaaktiv mobil, die Klimaschutzinitiative des BMK, werden 11 RVS kostenfrei bereitgestellt ([www.klimaaktivmobil.fsv.at](http://www.klimaaktivmobil.fsv.at)).

verkehr bei einer Ampel das Rechtsabbiegen bei Rot erlaubt werden soll. Da die Erfahrungen mit Abbiegen bei Rot für Radfahrerinnen und Radfahrer aber erst gewonnen werden müssen, ist in Zukunft mit Ergänzungen bzw. Änderungen in der Richtlinie zu rechnen. Sowohl die Behörden als auch KFV und FSV werden das Funktionieren der Grünpfeile gut beobachten, um Schlüsse für die Zukunft zu ziehen.

Es ist daher angeraten, vor einer eingehenden Diskussion in der Gemeinde dieses für die Umsetzung wichtige und leicht verständliche Regelwerk durchzusehen und damit einer zukünftigen Neuregelung entsprechend eine Basis zu geben, die pro oder contra Grünpfeilregelung spricht. Schließlich ist die Regelung in vielen Fällen ein Vorteil, aber in manchen Fällen ein zukünftiger Unfallherd, der sich mit den technischen Grundlagen vermeiden lässt. Das RVS-Arbeitspapier Nr. 36 wird derzeit von klimaaktiv mobil kostenfrei zur Verfügung gestellt und kann unter [klimaaktivmobil.fsv.at](http://klimaaktivmobil.fsv.at) bezogen werden. ●



DI (FH) DI EHRENFRIED LEPUSCHITZ IST TECHNISCHER MITARBEITER/REFERENT BEI DER FORSCHUNGSGESELLSCHAFT STRASSE – SCHIENE – VERKEHR