



An den
Gemeinderat der Stadtgemeinde Korneuburg
Hauptplatz 39
2100 Korneuburg

Korneuburg, am 23. 9. 2018

Dringlichkeitsantrag zum „markierten Fahrbahnrand“ auf der B3 innerhalb des Ringes

Die Grünen Korneuburg stellen folgenden Dringlichkeitsantrag zur Markierung des Fahrbahnrandes auf der B3 innerhalb des Ringes: Der Gemeinderat der Stadtgemeinde Korneuburg möge beschließen:

1. Vor Durchführung einer neuen Markierung eines Fahrbahnrandes im Bereich der B3/Wienerstraße stadteinwärts Alternativen zu prüfen, die das Unfallrisiko durch dooring reduzieren, wie z.B. die im Mobilitätskonzept angeführte Markierung von Sharrow in Verbindung mit einer Geschwindigkeitsreduktion.
2. Für diesen Bereich stadtauswärts zu überprüfen, ob durch den Wegfall des „markierten Fahrbahnrandes“ die Ausweisung eines RVS-konformen Radweges oder Mehrzweckstreifens möglich ist.
3. Zeitnah Alternativen zur Markierung des Fahrbahnrandes im Bereich der B3/Stockerauerstraße, insbesondere in den Abschnitten mit angrenzenden Parkplätzen, zu suchen.

Begründung der Dringlichkeit:

Aufgrund des Umbaus des ehemaligen Landesgerichts incl. Parkplätze und Einfahrt zur teilweise öffentlichen Tiefgarage von der B3/Wienerstraße stadteinwärts ergibt sich derzeit keine Möglichkeit mehr, den „markierten Fahrbahnrand“ in diesem Bereich StVO-konform zu befahren. Es sollte daher vor einer anstehenden Erneuerung der Markierung deren Sinnhaftigkeit und das vermittelte „subjektive Sicherheitsgefühl“ bei Benützung dieses Streifens durch RadfahrerInnen ernsthaft hinterfragt werden!

Die STVO regelt das Rechtsfahrgebot von Fahrzeugen (§7 Abs.1) "Der Lenker eines Fahrzeuges hat,, so weit rechts zu fahren, wie ihm dies ohne eigene Gefährdung *und ohne Beschädigung von Sachen möglich ist.*"

Der „Sicherheitsabstand“ vom am rechten Seitenrand parkenden Autos wurde nun in einem aktuellen Urteil des VwG Wien¹ erstmals der mit 1,2 - 1,8 Metern als vertretbare Entfernung bei 30 km/h definiert. In der Urteilsbegründung wird u.a. ausgeführt: Unter der Prämisse, dass die Seitentüren eines durchschnittlichen mehrspurigen Kraftfahrzeuges eine Breite von etwa 0,8 bis 0,9 Metern aufweisen, musste der Beschwerdeführer bei einer Geschwindigkeit von etwa 30 km/h wohl mit einem Abstand von etwa einem Meter zu den geparkten Fahrzeugen fahren, um eine körperliche Selbstgefährdung auszuschließen.

Die Einhaltung dieses Abstandes und damit die Ausschließung von Selbstgefährdung ist bei Benützung des „markierten Fahrbahnrandes“ im Bereich der Wienerstraße zwischen Ring und Hauptplatz stadteinwärts nicht möglich.

¹ VGW-031/022/7714/2016: [Urteil des Wr. VwG im RIS](#)

Begründung des Antrags:

Die Benützung des beidseitig „markierten Fahrbahnrand“ entlang der B3 mag das subjektive Sicherheitsgefühl von RadfahrerInnen erhöhen.

Auch wenn der „markierte Fahrbahnrand“ nicht als Radweg oder Mehrzweckstreifen beschildert ist, benützen viele RadfahrerInnen ihn im Glauben, sich hier auf einer (benützungspflichtigen) Radfahranlage zu befinden. Durch die Entscheidung des VWG Wien wird deutlich, dass RadfahrerInnen mit der Benützung des markierten Fahrbahnrandes, insbesondere in den Bereichen, die an Parkplätzen vorbeiführen, ihre Sicherheit (bewusst?) gefährden.

Dieses Thema wurde auch im Zuge der Erstellung des Mobilitätskonzepts intensiv diskutiert, der „gemeinsame Nenner“ wurde in zwei Punkten wie folgt definiert:

- Seite 32: B2.2: Grundsätzliche Strategie: Mischverkehr in Tempo 30 Zonen, bauliche getrennte Radwege auf Hauptverkehrsstraßen:
 -
 - In manchen Bereichen, in denen diese generelle Strategie aus technischen Gründen nicht umsetzbar ist (z.B. Hauptplatz / B3), sind im Einzelfall Alternativlösungen zur Optimierung der Situation zu prüfen.
- Seite 37: Rad-Durchfahrt des Hauptplatzes entlang der B3: Sofortmaßnahme Bügel/Sperren zur Vermeidung von auf Sperrflächen parkenden Autos (**darüber hinaus Attraktivierung der Alternativrouten Bisamberger Straße und Lebzeltergasse für den Radverkehr und/oder Verkehrsberuhigung und Radfahren im Mischverkehr (+ Sharrows) auf B3 innerhalb des Rings** vgl. *Maßnahme B2.2*)

Die Behebung des Problems wurde im Mobilitätskonzept zwar nicht als „kurzfristig umzusetzende Maßnahme“ definiert, prinzipieller Handlungsbedarf aber doch erkannt. Gegenüber der BH (als für die Verhängung zuständige Behörde) wurde dieser aber bisher nicht bekundet, sondern im Gegenteil, auf Anfrage bestritten.

2017 ereigneten sich lt. Verkehrsunfallstatistik im Stadtgebiet 2 Unfälle mit Personenschaden zwischen Rad- und AutofahrerInnen im Richtungsverkehr: beide auf der B3 innerhalb des Ringes im Bereich parkender KFZ, einer vor der jetzigen Garagenausfahrt aus dem Karree. Die Stadtgemeinde sollte dieses Zeichen als Hinweis auf Verbesserungsbedarf für die Verkehrssicherheit von RadfahrerInnen auf der B3 verstehen und rasch entsprechende Handlungen setzen.