

## **Antrag**

**der Abgeordneten Michael Pock, Kollegin und Kollegen  
betreffend ein Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO  
1960) geändert wird**

Der Nationalrat wolle beschließen:

**Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960) geän-  
dert wird**

Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960), BGBl. Nr. 159/1960

Der Nationalrat hat beschlossen:

**Die Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960), BGBl. Nr. 159/1960, zuletzt ge-  
ändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 88/2014, wird wie folgt geändert:**

I. In § 7 Abs 5 wird im 2. Satz die Wortfolge "Wohnstraßen im Sinn des § 76b" um die Wortfolge "oder Tempo 30-Zonen im Sinn des § 52a 11a" ergänzt.

II. § 12 Abs 5 entfällt.

III. in § 19 Abs 6a wird die Wortfolge "eine Radfahranlage" durch "einen Radweg o-  
der Geh- und Radweg" ersetzt.

IV. In § 68 Abs 1 lautet der erste Satz wie folgt:

"(1) Auf Straßen mit einem Radweg oder Geh- und Radweg ist mit einspurigen Fahr-  
zeugen ohne Anhänger dieser zu benützen, wenn das Befahren des Radwegs oder  
Geh- und Radwegs in der vom/von der Radfahrer\_in beabsichtigten Fahrtrichtung  
gemäß § 8a erlaubt ist."

V. §76 Abs 2 entfällt.

## **Begründung**

### **Ad I.**

Die generelle Freigabe des Fahrradverkehrs gegen Einbahnstraßen, die derzeit nur in Wohnstraßen gem. § 76b StVO gilt, soll auch in Tempo 30 Zonen gelten. Einzelne Straßen können gegebenenfalls immer noch davon ausgenommen werden.

Die Möglichkeit in Tempo 30-Zonen gegen die Einbahn fahren zu können, trägt we-  
sentlich zur Attraktivierung des Radverkehrs bei. Schließlich ist das Öffnen einer  
Einbahn – wenn lediglich Fahrbahnmarkierungen beziehungsweise Verkehrszeichen  
notwendig sind – auch deutlich kostengünstiger als zum Beispiel die Errichtung von  
Radwegen.

Studien zeigen, dass der Umstieg vom Auto auf das Fahrrad besonders wirkungsvoll  
werden kann, wenn zeitsparende Maßnahmen umgesetzt und induziert werden. Im  
Generellen ist Zeitersparnis das dominierende Motiv der Wegewahl von Radfah-

rer\_innen. Einbahnstraßen stellen daher aus Sicht der Radfahrer\_innen wegen ihrer hohen Umwegempfindlichkeit eine erhebliche Behinderung dar, weil sie zu Umwegen gezwungen werden.

Die Relevanz einer derartigen Regelung zeigt sich etwa, wenn man bedenkt, dass in großen Teilen der Stadt Wien bereits das 30er-Limit gilt. So waren Ende des Jahres 2013 bereits 1.624 von 2.763 Straßenkilometern geschwindigkeitsberuhigt – also 58 Prozent.

#### **Ad II.**

§ 12 Abs 5 (Einordnen – spezielle Einschränkungen für einspurige Fahrzeuge) ist zu streichen. Die Bedeutung dieser Bestimmung ergibt sich aus den Regeln über das Vorbeifahren (§17), den sonstigen Regeln über das Einordnen (§12 Abs 1 bis 4) und über den Wechsel der Fahrtrichtung (§11).

Auch später ankommende einspurige Fahrzeuge müssen entsprechend der beabsichtigten Fahrtrichtung eingeordnet werden. Damit sind Konflikte mit anderen Gera-deausfahrenden oder Abbiegenden weitgehend ausgeschlossen. Wo solche Konflikte trotzdem auftreten, weil keine gekennzeichneten Abbiegestreifen vorhanden sind, gelten für Abbiegende die Regeln über die Richtungsänderung (§11 Abs 1).

Die derzeitige Bestimmung "[...] und wenn Lenker [...] beim Einbiegen nicht behindert werden" macht das Vorrangverhältnis zwischen geradeaus fahrenden Einspurigen und abbiegenden Mehrspurigen vom Zeitpunkt des Eintreffens an der Kreuzung abhängig. Demnach gilt derzeit: Wenn mehrspurige Fahrzeuge zuerst eintreffen, ist das einspurige Fahrzeug warterpflichtig und vice versa. Diese Regelung trägt keinesfalls zur Klarheit der StVO bei und ist demnach zu streichen.

#### **Ad III. und IV.**

Die für Radwege sowie Geh- und Radwege geltenden Sonderverkehrsregeln wurden mit der 20. StVO-Novelle auf alle sogenannten "Radfahranlagen" von Straßen ausgedehnt. Dies dürfte in Unkenntnis oder Fehleinschätzung der tatsächlichen Sachverhalte erfolgt sein. Radfahrstreifen (einschließlich sogenannter "Mehrzweckstreifen") sind Teile der Fahrbahn der jeweiligen Straße. Der Verkehr ist hier durch die allgemeine Fahrordnung sowie durch die sonstigen Bestimmungen zum Fahrzeugverkehr eindeutig, sicher und praxisgerecht geregelt. Jede Sonderregelung kann hier nur zu Missverständnissen, Rechtsunsicherheit und zur Gefährdung von Verkehrsteilnehmer\_innen führen.

#### **Ad V.**

Hier liegt eine Überregulierung der Bestimmungen für das Gehen vor. Die Regelung von Konflikten innerhalb des Fußgängerverkehrs kann der Selbstorganisation der Bürger\_innen überlassen werden.

*In formeller Hinsicht wird beantragt, diesen Antrag unter Verzicht auf die erste Lesung dem Verkehrsausschuss zuzuweisen.*

Handwritten signatures of four people:

- Helmut (SCHAFER)
- Barbara (PROFF-BAB)
- Friederike (NEINL-RENNHOFF)
- N. Schmid (SCHETTERER)

