

## **Entschließungsantrag**

**der Abgeordneten Martha Bißmann, Kolleginnen und Kollegen**

**betreffend Entrümpelung radverkehrsfeindlicher gesetzlicher Regelungen**

Mobilität im 21. Jahrhundert kennt viele Wege, um von A nach B zu kommen. Besonders in der Stadt teilen sich inzwischen unzählige VerkehrsteilnehmerInnen den öffentlichen Raum – von Öffentlichen Verkehrsmitteln über FahrradfahrerInnen, FußgängerInnen, SkateboarderInnen oder RollerfahrerInnen bis hin zum motorisierten Individualverkehr. Für die Umwelt, den Flächenverbrauch und die Luftqualität in Städten sind gerade Mobilitätsformen abseits des Autos begrüßenswert – und halten in Österreichs Städten auch bereits erhebliche Anteile am Mobilitätsmix. In Bregenz kommen Fußgänger und Radfahrer gemeinsam bereits auf 45% Verkehrsanteil, in Sachen Radverkehrsanteil allein liegen Salzburg und Bregenz inzwischen mit 20% vorne<sup>1</sup>. Der Autoverkehr ist in Wien (27%) und Innsbruck (28%) bereits weit unter einem Drittel Verkehrsanteil angekommen.<sup>2</sup>

Diese Entwicklung ist zu begrüßen. Allerdings hinken die gesetzlichen Regeln in Österreich der durch einen bunten Verkehrsmix geprägten Realität hinterher.

So besagt beispielsweise § 68 Abs. 3a StVO: „(3a) Radfahrer dürfen sich Radfahrer-überfahrten, wo der Verkehr nicht durch Arm- oder Lichtzeichen geregelt wird, nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 10 km/h nähern und diese nicht unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug und für dessen Lenker überraschend befahren.“

Dieser Paragraph entstand zu einer Zeit, in der Fahrradfahren noch als eine Art Sonntags-Freizeitbeschäftigung gesehen wurde. Er wurde mit der 15. StVO-Novelle 1989<sup>3</sup> eingeführt und seitdem nicht mehr überarbeitet.

Auch die im gleichen Paragraph festgesetzte Annäherungsgeschwindigkeit von maximal 10 km/h für RadfahrerInnen zu ungeregelten Kreuzungen ist sachlich nicht gerechtfertigt

1 VCÖ 2016: <https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-oesterreichs-staedte-haben-beim-radverkehr-im-eu-vergleich-aufzuholen-sowie-Greenpeace-2017>:  
<https://mobilitaet.greenpeace.at/assets/uploads/images/mobilitaet/LHS-Ranking%202017-Greenpeace.pdf>.

2 VCÖ 2016: <https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-oesterreichs-staedte-haben-beim-radverkehr-im-eu-vergleich-aufzuholen-sowie-Greenpeace-2017>:  
<https://mobilitaet.greenpeace.at/assets/uploads/images/mobilitaet/LHS-Ranking%202017-Greenpeace.pdf>.

3 [https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgbIPdf/1989\\_86\\_0/1989\\_86\\_0.pdf](https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgbIPdf/1989_86_0/1989_86_0.pdf).

und stellt eine Diskriminierung der Radfahrer dar. Eine angemessene Geschwindigkeit in Bezug zur (Un-)Übersichtlichkeit einer Kreuzung hat jede/r Verkehrsteilnehmer/in einzuhalten – dabei ist es aber völlig egal, ob es sich um AutofahrerInnen, RadlerInnen, SkateboarderInnen oder LäuferInnen handelt - und ob sie am Fahrstreifen, am Radweg oder am Gehweg unterwegs sind.

Es geht hier nicht darum, FahrradfahrerInnen einen Freibrief zu Rowdytum auszustellen oder AutofahrerInnen zu benachteiligen. Ganz im Gegenteil: Wenn wir Fahrradfahren als einen gleichberechtigten Baustein der nachhaltigen Mobilität sehen wollen, muss auch in den Verkehrsregeln diese Gleichberechtigung abgebildet sein.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

## **Entschließungsantrag**

*Der Nationalrat wolle beschließen:*

Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, wird aufgefordert, dem Nationalrat einen Vorschlag zur Änderung der Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO) vorzulegen, der

- eine Beseitigung von für FahrradfahrerInnen benachteiligenden Regelungen im Allgemeinen,
- eine Korrektur der unsachlichen 10 km/h-Begrenzung für RadfahrerInnen (§ 68 Abs. 3a StVO) zugunsten einer kontextbezogenen Formulierung (z.B. „angemessene Geschwindigkeit“), und
- eine konkretere und praktikablere Ausführung des letzten Teilsatzes des § 68 Abs. 3a StVO (Stichwort „überraschend befahren“)

beinhaltet.

A photograph of several handwritten signatures in black ink. From left to right, there is a large, stylized signature that appears to be 'G. Lederer', a signature that looks like 'Z. J. Stoyko', a signature that looks like 'R. Stauder', a signature that looks like 'D. Stoyko', and a signature that looks like 'C. Hollweg'.

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Verkehrsausschuss vorgeschlagen.

