
845/A(E) XXVII. GP

Eingebracht am 23.09.2020

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

**der Abgeordneten Dr. Johannes Margreiter, Kolleginnen und Kollegen
betreffend fahrradfreundliche StVO-Reform**

Ein Hauptziel von moderner und nachhaltiger Mobilitätspolitik ist es, mehr Menschen dazu zu bringen, auf das Fahrrad umzusteigen. Ein entscheidender Faktor, der zur Erreichung dieses Ziels beitragen kann, stellt eine relative Aufwertung des Fahrrads gegenüber anderen Verkehrsmitteln in der StVO dar.

Fahrradfahren bringt eine Vielzahl an positiven Effekten mit sich. Als unbestritten in der Fachliteratur gelten die Vorteile von Fahrradfahren für sowohl die individuelle Gesundheit als auch für das Gesundheitswesen im Ganzen. (1) Selbst mit Blick auf die zusätzlichen Risiken, denen man sich aktuell im Straßenverkehr als Radfahrer_in aussetzen muss, überwiegen die zu erwartenden positiven gesundheitlichen Effekte. Wer für die tägliche Mobilität vom Pkw auf das Fahrrad wechselt, darf mit zusätzlichen 3 - 14 Lebensmonaten rechnen, während die erwarteten negativen Effekte von zusätzlicher Schadstoffbelastung und dem erhöhten Unfallrisiko signifikant geringer ausfallen. (2) Durch die zu erwartenden positiven gesundheitlichen Auswirkungen bringt eine Steigerung des Radfahrer_innen-Anteils der Verkehrsteilnehmer_innen auch präventive Effekte mit sich, die sich entlastend auf das gesamte Gesundheitssystem auswirken können und daher zu begrüßen sind.

Auch aus ökologischer Sicht ist es vorteilhaft, die Anzahl der Radfahrer_innen zu steigern. Vor allem kurze Strecken, die aktuell noch zumeist mit dem Pkw zurückgelegt werden, haben das Potential, durch Fahrradfahrten ersetzt zu werden. Eine derartige Mobilitätswende, vom KFZ-getragenen Individualverkehr hin zur aktiven Mobilität, würde eine signifikante Reduktion unserer Treibhausgas-Emissionen mit sich bringen. (3) Dass dies mit Blick auf den Klimawandel notwendig ist, muss nicht weiter ausgeführt werden.

Etliche Faktoren spielen bei der Wahl des Transportmittels eine Rolle und jeder dieser Faktoren bringt eigene Herausforderungen mit sich. Eine fahrradfreundliche Reform der StVO stellt eines der Instrumente dar, mit dem Österreich zu einem aktiveren, gesünderen und klimaschonenderen Land werden kann. Aktuell werden den Radfahrer_innen, durch die in diesem Aspekt veraltete StVO, noch etliche Barrieren in die Speichen gelegt, die jedoch schnell beseitigt werden können.

Die folgenden Novellierungen der StVO stellen ein Fundament dar, mit dem das Fahrradfahren endlich aufgewertet werden kann.

1. Einbahnen öffnen

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

- a. Einbahnen sollten generell für Radfahrer_innen in beide Richtungen befahrbar sein. Im Gegensatz zur aktuellen Bestimmung (StVO § 7 Abs. 5), nach der Einbahnen durch Verordnung geöffnet werden müssen, sollten sie durch Verordnung, sofern es die Verkehrssicherheit erfordert, geschlossen werden können und im Normalfall offen sein.

2. Sicherheitsabstand von 1,5 Meter

- a. Beim Überholen (StVO §15) sollte ein Mindestabstand von 1,5 Metern zu Fahrradfahrer_innen eingehalten werden müssen.

3. Zusatztafel Grüner Pfeil für Rechts-bei-Rot

- a. Durch eine neue Zusatztafel, die - neben der durch StVO § 54 Abs. 5 (n.) definierten Zusatztafel - das Rechtsabbiegen bei rotem Licht speziell für Radfahrer_innen ermöglicht, kann die Flüssigkeit des Verkehrs erhöht werden.

4. Nebeneinander Fahren von Radfahrer_innen

- a. Sofern der Verkehr nicht behindert wird, sollte es Radfahrer_innen generell erlaubt sein, nebeneinander zu fahren (StVO § 68 Abs. 2).

5. Überholverbot von Radfahrer_innen

- a. Durch die Schaffung eines neues Verkehrszeichens, das ein Überholverbot von Radfahrer_innen vorschreibt, könnte die Verkehrssicherheit erhöht werden (StVO § 16 bzw. § 52).

Die Umsetzung dieser Punkte als Mindestmaß stellt eine signifikante Aufwertung des Fahrradverkehrs auf öffentlichen Straßen dar und trägt so zu einer nachhaltigen Modernisierung der österreichischen Mobilitätslandschaft bei.

(1) Oja, Pekka, et al. "Health benefits of cycling: a systematic review." *Scandinavian journal of medicine & science in sports* 21.4 (2011): 496-509.

(2) De Hartog, Jeroen Johan, et al. "Do the health benefits of cycling outweigh the risks?." *Environmental health perspectives* 118.8 (2010): 1109-1116.

(3) Neves, Andre, and Christian Brand. "Assessing the potential for carbon emissions savings from replacing short car trips with walking and cycling using a mixed GPS-travel diary approach." *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 123 (2019): 130-146.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

Der Nationalrat wolle beschließen:

"Die Bundesregierung, insbesondere die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, wird aufgefordert, dem Nationalrat schnellstmöglich den Gesetzesentwurf einer fahrradfreundlichen StVO-Novelle zu übermitteln, welche das Fahrrad im Straßenverkehr aufwertet und damit mehr in Österreich lebende Menschen zum Umstieg auf das Fahrrad ermutigt."

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Verkehrsausschuss vorgeschlagen.