
542/A(E) XXVIII. GP

Eingebracht am 16.10.2025

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

ENTSCHLIESSUNGSANTRAG

der Abgeordneten Elisabeth Götze, Lukas Hammer, Freundinnen und Freunde

betreffend betreffend Umsetzung und Vollzug der Verbesserungen für Rad- und Fußverkehr aus den StVO-Novellen der letzten (27.) Gesetzgebungsperiode

BEGRÜNDUNG

In der vergangenen 27. Gesetzgebungsperiode konnte durch mehrere Maßnahmenbündel eine breite Aufwertung der gesundheitsfördernden sowie klima- und umweltschonenden Aktiven Mobilität in Gang gebracht werden. Neben der massiven Anhebung – Versiebenundzwanzigfachung – der Mittel des Bundes für die Radfahr- und Zufußgeh-Infrastruktur und der Verbesserung steuerlicher Rahmenbedingungen, etwa im Zusammenhang mit Jobräädern, wurden Radfahren und Zufußgehen in der vergangenen Gesetzgebungsperiode auch durch Optimierung des gesetzlichen Rahmens gestärkt.

Mit der 33. StVO-Novelle wurden zahlreiche rechtliche Verbesserungen für Rad- und Fußverkehr umgesetzt. Unter anderem:

- Einführung eines zahlenmäßig festgelegten Mindest-Sicherheitsabstandes beim Überholen von Radfahrenden;
- Einführung Grünpfeil an Lichtsignalanlagen für Radfahrende;
- Beseitigung von Nachteilen durch abgestellte Fahrzeuge für Benutzer:innen angrenzender Rad- und Fußverkehrsflächen („Hineinragen“);
- Entschärfung bei der Annäherungsgeschwindigkeit an Fahrradüberfahrten;
- Reißverschlussprinzip statt Sondernachrang beim Einmünden von parallel geführten Radwegen;
- Legalisierung des Nebeneinanderfahrens mit Kindern und generell von Radfahrenden in Straßen bis 30 km/h unter bestimmten Bedingungen;
- Neuregelung des Radfahrens in Gruppen;
- Ermöglichung der Erlaubnis der Mitnutzung von Radfahranlagen für landwirtschaftliche Fahrzeuge sowie für S-Pedelecs außerorts durch die Behörde;

- Rad-Wegweiser wurden vereinheitlicht und geregelt und entlang der Bestimmungen der RVS (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen) Richtlinie Radverkehr gesetzlich vorgeschrieben;
- Erleichterung der Einführung von Fahrradstraßen;
- Fahrrad-Abstellverbot in (zeitweise) nicht geöffneten Fußgängerzonen abgeschafft, sofern Fußgänger und übriger Verkehr nicht behindert werden;
- Eindämmung überzogener Mehrfachstrafen bei Ausrüstungsmängeln am Fahrrad;
- Rechtsabbiegen für Kfz über 3,5t nur mehr in Schrittgeschwindigkeit, wenn mit gewissem Rad- und/oder Fußverkehr zu rechnen ist;
- Zeitgemäße Adaptierung der sogenannten „Verhaltensregeln“ für Zufußgehende;
- Schilderwald am Gehsteig entschärft durch Reduktion der Mindestabstände der Schilder zur Fahrbahn;
- Lichtzeichen sind mit besonderer Berücksichtigung des Fußverkehrs zu geben, damit dieser nach kurzer Wartezeit und ohne Eile queren kann;
- Überqueren von Gehsteigen, Gehwegen und Radfahranlagen mit Fahrzeugen sind nunmehr an den Ausschluss der Gefahr oder Behinderung des Fuß- und Radverkehrs gebunden;
- An öffentlichen Verkehrsmitteln in Haltestellen darf nicht mehr vorbeigefahren werden. Nur wenn alle Türen geschlossen sind und niemand zuläuft, dann Vorbeifahren mit Schrittempo gestattet, auch dann ist nötigenfalls anzuhalten;
- Einführung Schulstraße.

Mit der 35. StVO-Novelle wurde die Umsetzung von Tempo 30 durch Gemeinden und Städte erleichtert, ein weiterer maßgeblicher Schritt für mehr Verkehrssicherheit, insbesondere auch für Radfahrende und Zufußgehende, sowie generell für mehr Lebensqualität. Gemeinden und Städte können seither einfacher Temporeduktionen umsetzen und überwachen. Zwar war es schon zuvor für Städte und Gemeinden möglich, Geschwindigkeitsbeschränkungen festzulegen. Voraussetzung waren allerdings umfangreiche Gutachten, die in einem bürokratischen Prozess das zwingende Erfordernis der Temporeduktion darlegen mussten. Nach der Novelle kann die jeweils zuständige Straßenbehörde in Ortsgebieten in Bereichen mit besonderem Schutzbedürfnis, wie vor Schulen, Kindergärten, Freizeiteinrichtungen oder Spielplätzen, Krankenhäusern oder Seniorenheimen, vereinfacht die erlaubte Höchstgeschwindigkeit verringern. Voraussetzung dafür ist nur mehr, dass die Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere von Fußgängern oder Radfahrern, „geeignet“ (nicht mehr „zwingend erforderlich“) sein muss.

Weiters wurde der Prozess zur Verordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auch generell entbürokratisiert. Diese Verbesserungen gelten auch außerhalb der besonders schutzwürdigen Bereiche.

Zusätzlich wurden die Gemeinden auch bei der Überwachung der Tempolimits gestärkt. So sollen Gemeinden künftig Radarkontrollen selbst durchführen können. Voraussetzung ist eine entsprechende Übertragungsverordnung des jeweiligen

Landes. Bisher konnten die Gemeinden nur dann Radarkontrollen durchführen, wenn sie über einen eigenen Gemeindewachkörper verfügen.

Die rechtlichen Neuerungen der beiden Novellen sind weitreichend und wichtig für mehr Verkehrssicherheit.

Umsetzung und Vollzug einiger dieser Bestimmungen kommen allerdings unzureichend voran. Dem Vernehmen nach werden Umsetzungen von einigen behördlichen Akteur:innen im komplexen föderalen System regelrecht ausgebremst, wenn etwa nötige Verordnungen verweigert oder die bundesgesetzlichen Vorgaben durch entgegengerichtete Leitlinien unterlaufen werden.

Im Sinne eines Wirkungsmonitorings und der Abschätzung möglichen weiteren politischen Handlungsbedarfs wäre eine öffentlich zugängliche Übersicht über den Stand der Umsetzung bzw. des Vollzugs dringend erforderlich.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgenden

ENTSCHLIESSUNGSAKTRAG

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung und insbesondere der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, nötigenfalls im Zusammenwirken mit dem Bundesminister für Inneres, wird aufgefordert, unter Einholung der nötigen Informationen von Ländern und sonstigen Vollzugsbehörden und Darstellung im Einzelnen einen Bericht über Umsetzung und Vollzug der Verbesserungen für Rad- und Fußverkehr aus den StVO-Novellen der 27. Gesetzgebungsperiode zu erstellen und diesen Bericht dem Nationalrat bis spätestens 30.04.2026 zuzuleiten.“

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung an den Ausschuss für Verkehr und Mobilität vorgeschlagen.