

ANTRAG

des Abgeordneten Maximilian Weinzierl
und weiterer Abgeordneter
betreffend **ein Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960
geändert wird (Novelle für sichtbare Schutzwege)**

Der Nationalrat wolle beschließen:

**Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird
(Novelle für sichtbare Schutzwege)**

Der Nationalrat hat beschlossen:

Die Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO. 1960, BGBl. Nr. 159/1960, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 17/2026, wird wie folgt geändert:

Nach § 55 Abs. 6 wird folgender Abs. 6a eingefügt:

„(6a) Flächen zwischen Bodenmarkierungen auf der Straße sind in der Farbe der Fahrbahn zu belassen oder, soweit dies zur Erzielung eines ausreichenden Kontrastes erforderlich ist, einfarbig auszuführen. Eine Gestaltung der Flächen zwischen Bodenmarkierungen auf der Straße in mehreren Farben oder mit Mustern, Bildern, Schriftzeichen oder sonstigen Symbolen ist unzulässig.“

Begründung

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) verfolgt einen einzigen, klar umrissenen Zweck: die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sicherzustellen. Sie ist weder ein Instrument der Symbolpolitik noch ein Gestaltungsrahmen für gesellschaftliche Anliegen oder Experimente. Dies gilt in besonderem Maß für Bodenmarkierungen, die nach § 55 StVO ausdrücklich zur Sicherung, Leitung und Ordnung des fließenden und des ruhenden Verkehrs angebracht werden.¹ Der Schutzweg ist damit kein Gestaltungselement und kein Träger einer Botschaft, sondern ein reines Sicherheitsinstrument, dessen Wert sich allein daran bemisst, ob er unter ungünstigsten Bedingungen – bei Nässe, Dämmerung, Blendung und hoher Geschwindigkeit – in Sekundenbruchteilen zweifelsfrei erkannt wird. Genau auf diese Erkennbarkeit stützen sich auch die Verkehrssachverständigen der Bezirkshauptmannschaft Scheibbs, die einen mehrfarbigen Schutzweg ablehnten, weil die Verkehrssicherheit nicht gewährleistet werden könne und der zur eindeutigen Wahrnehmung nötige Kontrast fehle.²

¹ <https://www.ris.bka.gv.at/NormDokument.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336&Artikel=&Paragraf=55&Anlage=&Uebergangsrecht=> (aufgerufen am 02.07.2026)

² <https://kurier.at/chronik/niederoesterreich/aus-sicherheitsgruenden-kein-regenbogen-zebrastreifen-in-noe/402042813> (aufgerufen am 02.07.2026)

Die Erkennbarkeit ist kein nebensächliches Detail, sondern die zentrale Schutzwirkung. Der Schutzweg wirkt allein durch den sofortigen, eindeutigen Kontrast seiner weißen Längsstreifen zur Fahrbahn. Genau deshalb schreibt die Bodenmarkierungsverordnung präzise vor, dass die einzelnen Längsstreifen weiß sein, in Fahrtrichtung liegen und eine Breite von 50 cm aufweisen müssen.³ Diese Standardisierung ist kein bürokratischer Selbstzweck: Sie schafft Wiedererkennbarkeit, und Wiedererkennbarkeit spart Reaktionszeit. Jede zusätzliche Farbe, jedes Muster und jede bildliche Gestaltung zwischen den Streifen mindert den Kontrast, bindet den Blick des Lenkers und zwingt das Auge, ausgerechnet in jenem Moment zwischen „Markierung“ und „Botschaft“ zu unterscheiden, in dem die ungeteilte Aufmerksamkeit dem querenden Fußgänger gehören müsste. Was die Aufmerksamkeit bindet, kostet Reaktionsweg – und Reaktionsweg kostet im Ernstfall Leben.

Die geltende Praxis steht dazu in einem offenen Wertungswiderspruch. Einerseits ist anerkannt, dass die Felder zwischen den weißen Streifen „einen ausreichenden Kontrast bilden“ müssen, auch wenn eine bestimmte Farbe nicht vorgeschrieben ist, auf hellem Beton fordern die Behörden aus eben diesem Grund eine dunkle Umrandung der weißen Streifen. Der Kontrast wird also durchaus als sicherheitsrelevant ernst genommen. Andererseits sollen ganze Farbverläufe zwischen den Streifen plötzlich unbedenklich sein. Beides zugleich lässt sich nicht halten: Entweder ist der Kontrast ein Sicherheitskriterium – dann muss er konsequent und überall gelten. Oder er ist es nicht – dann wäre die Markierungsvorschrift insgesamt überflüssig. Eine Sicherheitsregel, die je nach Anlass einmal streng und einmal großzügig ausgelegt wird, hört auf, eine Sicherheitsregel zu sein.

Verschärft wird dieser Widerspruch dadurch, dass die Beurteilung derzeit faktisch dem Sachverständigen im Einzelfall überlassen bleibt. So lehnte etwa die Bezirkshauptmannschaft Scheibbs einen farbigen Schutzweg mit der ausdrücklichen Begründung ab, dass die Verkehrssicherheit nicht gewährleistet werden könne⁴, während dieselbe Gestaltung andernorts genehmigt wird. Verkehrsregeln, deren Geltung vom Zufall des örtlichen Gutachtens abhängt, untergraben Planbarkeit und Akzeptanz. Ein bundeseinheitlicher, klarer Standard beseitigt diese Unklarheiten und stellt sicher, dass ein Schutzweg in ganz Österreich dasselbe bedeutet und dasselbe leistet.

Der öffentliche Verkehrsraum ist schlicht der falsche Ort, um gesellschaftspolitische Anliegen auf der Fahrbahn auszutragen. Wer den Schutzweg zum Träger einer Botschaft macht, instrumentalisiert eine Sicherheitseinrichtung für einen Zweck, für den sie nicht geschaffen wurde, und unterminiert die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmer – der Fußgänger. Sicherheit darf nicht zur Verhandlungsmasse werden, der Straßenverkehr ist kein Versuchslabor für woke Experimente.

Daher braucht es dringend eine bundeseinheitliche, klare Regelung. Solange die Beurteilung der Erkennbarkeit dem Sachverständigen im Einzelfall überlassen bleibt, gilt dieselbe Gestaltung in einem Bezirk als unzulässig und im nächsten als zulässig – ein Zustand, der mit Vorhersehbarkeit und Gleichbehandlung unvereinbar ist. Der Verkehrsraum dient der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, nicht der aktionistischen

³ <https://www.ris.bka.gv.at/NormDokument.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012574&FassungVom=2026-07-02&Artikel=&Paragraf=16&Anlage=&Uebergangsrecht=> (aufgerufen am 02.07.2026)

⁴ <https://noe.orf.at/stories/3160861> (aufgerufen am 02.07.2026)

Symbolik einer lauten Minderheit – und der Schutzweg gehört ausschließlich dem Fußgänger und seiner Sicherheit.


(Steiner)


(LEINTELLNER)






WEINTLER

In formeller Hinsicht wird ersucht, diesen Antrag dem Ausschuss für Verkehr und Mobilität zuzuweisen, und das Verlangen eingebracht, eine erste Lesung innerhalb von drei Monaten durchzuführen.

