

Bericht

des Verkehrsausschusses

über den Antrag 907/A(E) der Abgeordneten Johann Rädler, Anton Heinzl, Dr. Ferdinand Maier, Rosa Lohfeyer, Kolleginnen und Kollegen betreffend Einführung der Rettungsgasse auf Österreichs Autobahnen und Autostraßen mit baulicher Mitteltrennung

Die Abgeordneten Johann Rädler, Anton Heinzl, Dr. Ferdinand Maier, Rosa Lohfeyer, Kolleginnen und Kollegen haben den gegenständlichen Entschließungsantrag am 10. Dezember 2009 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Unter einer Rettungsgasse wird die Bildung eines Fahrweges für Rettungskräfte durch die Autofahrer/innen auf mehrspurigen Richtungsfahrbahnen verstanden. Diese wird auf Straßen mit mindestens zwei Fahrstreifen für eine Richtung und baulicher Mitteltrennung immer zwischen dem äußerst linken und dem nächst folgenden Fahrstreifen gebildet.

Die Fahrzeuglenker sind verpflichtet, sich bei Stauungen am jeweiligen Rand des entsprechenden Fahrstreifens aufzustellen und zwischen den angehaltenen Fahrzeugkolonnen eine Fahrgasse zu öffnen.

In Österreich ist nach geltendem Recht für Einsatzfahrzeuge der Pannestreifen freizuhalten. Dieser kann aber oft - selbst aus legitimen - Gründen blockiert sein oder ist baulich gar nicht oder nicht in ausreichender Breite oder nicht durchgehend (z.B. bei Brücken, in Tunnels etc.) vorhanden.

Feuerwehr und Rettungsdienst haben durch die starke Zunahme des Verkehrs auf österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen öfters Schwierigkeiten, bei Unfällen mit Staubildung die rasche Bergung und Versorgung von Verletzten gewährleisten zu können.

Derzeit gibt es keine gesetzliche Regelung, wie eine Rettungsgasse zu bilden ist und auf welcher Seite man Platz machen muss. Überdies ist es beim Wahrnehmen eines Folgetonhorns bereits oft zu spät, um den Rettungskräften zeitgerecht ein unbehindertes Vorwärtskommen zu ermöglichen.

In Deutschland ist die Rettungsgasse schon seit mehr als 30 Jahren gesetzlich verankert, in der Schweiz wird sie allgemein praktiziert. Wenn sich ein Stau gebildet hat, weichen Pkw und Lkw an den rechten und linken Rand des betreffenden Fahrstreifens, sodass in der Mitte die Spur für Einsatz- und Rettungsfahrzeuge befahrbar bleibt.

Das Regierungsübereinkommen für diese Legislaturperiode sieht vor, dass die Möglichkeit einer zeitlich befristeten Freigabe von Pannestreifen (wie in anderen EU Staaten) geprüft werden soll (in diesem Zusammenhang wird auch das System der „Rettungsgasse“ erwähnt.). Darunter wird die wirkliche Freischaltung für den fließenden Verkehr in Spitzenstunden nach Prüfung, ob er tatsächlich leer ist, verstanden. Die Rettungsgasse ist eine Voraussetzung hierfür; andernfalls kann der Pannestreifen auch nicht fallweise für den Verkehr freigegeben werden. Daher bekommt auch in diesem Zusammenhang die Rettungsgasse eine besondere Bedeutung.

Ziel soll jedenfalls die Verbesserung der Erreichbarkeit von Unfallstellen auf Österreichs Autobahnen und Autostraßen mit baulicher Mitteltrennung durch vorsorgliches Bilden einer Rettungsgasse bei Staus sein.

Um dieses Ziel zu erreichen, muss allerdings zuerst geprüft werden, ob das System der Rettungsgasse in Österreich ein wirksames Mittel zur Gewährleistung eines Sicherheitsgewinnes sein kann.“

Der Verkehrsausschuss hat den gegenständlichen Entschließungsantrag in seiner Sitzung am 17. März 2010 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Abgeordneten Johann **Rädler** die Abgeordneten Sigisbert **Dolinschek**, Johann **Singer**, Dietmar **Keck** und Dr. Gabriela **Moser** sowie die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie Doris **Bures**.

Bei der Abstimmung wurde der Entschließungsantrag mit Stimmenmehrheit angenommen.

Als Berichterstatter für das Plenum wurde Abgeordneter Johann **Rädler** gewählt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle die **angeschlossene Entschließung** annehmen.

Wien, 2010 03 17

Johann Rädler

Berichterstatter

Anton Heinzl

Obmann