



Österreichischer  
Städtebund

Rathaus, 1082 Wien

Telefon +43 (0)1 4000 89980  
Fax +43 (0)1 4000 7135  
post@staedtebund.gv.at  
www.staedtebund.gv.at

DVR 0656097 | ZVR 776697963

Unser Zeichen:  
668/330/2010

bearbeitet von:  
Melanie Lutz DW 89989

elektronisch erreichbar:  
melanie.lutz@staedtebund.gv.at

Bundesministerium  
für Verkehr, Innovation und Technologie

per E-Mail:  
st5@bmvit.gv.at  
begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at

Wien, 18. Mai 2011

**Entwurf einer 24. Novelle der StVO 1960  
der Bundesministerin für Verkehr,  
Innovation und Technologie**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zu dem mit Schreiben vom 19. April 2011, BMVIT-160.009/0001-II/ST5/2011, übermittelten Entwurf über eine 24. StVO-Novelle der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Einführung einer Verpflichtung der Verkehrsteilnehmer zur Bildung von Rettungsgassen auf Autobahnen und Autostraßen im Fall unfallbedingter Staus gibt der Österreichische Städtebund folgende Stellungnahme ab:

Der Österreichische Städtebund nimmt die Bemühungen zur Einführung einer „Rettungsgasse“ vor allem im Hinblick auf die Tatsache, dass nicht alle Autobahnen und Autostraßen über voll ausgebaute Pannestreifen verfügen, zustimmend zur Kenntnis. Diese Neuregelung hat sich in Deutschland bereits seit vielen Jahren bewährt und eine EU-Konformität ist aus ha. Sicht gegeben.

Allerdings wird auch darauf hingewiesen, dass es im Bereich von Baustellen schwierig sein könnte, die Einhaltung von Rettungsgassen zu verwirklichen,

insbesondere wenn nur zwei Fahrstreifen und beide nur eingeschränkt zur Verfügung stehen.

### **Zu § 99 Abs 2c Z10 – Befahren einer Rettungsgasse**

Außerdem ist anzumerken, dass aus dem übersandten Textmaterial nicht eindeutig hervorgeht, ob VerkehrsteilnehmerInnen, welche die Rettungsgasse zwar befahren aber niemanden behindern, die sich also ein schnelleres Vorankommen ermöglichen wollen, bestraft werden können. Beide, sowohl die Rettungsgasse als auch der Pannestreifen sollten ausschließlich von Einsatz- und Pannendienstfahrzeugen befahren werden dürfen. Hier scheinen Ergänzungen zur eindeutigen Auslegung und besseren Lesbarkeit notwendig.

Jedenfalls erscheint es zweckmäßig, die Neuregelung im Rahmen einer breit angelegten Informationskampagne der Öffentlichkeit bekannt zu machen, da die Einführung einer Rettungsgasse eine umfassende Umstellung der Verhaltensweisen der VerkehrsteilnehmerInnen erforderlich macht, zB hinsichtlich der nunmehrigen Erlaubnis, auf einen vorhandenen Pannestreifen zur Bildung einer Rettungsgasse zwischen den Richtungsfahrbahnen auszuweichen.

**Der Österreichische Städtebund regt daher eine Informationskampagne zur umfassenden Aufklärung der Öffentlichkeit an ebenso wie eine eindeutige Darlegung der Strafbestimmungen ( § 99 Abs 2c Z10) an.**

## **WEITERE ANREGUNGEN DER MITGLIEDER DES ÖSTERREICHISCHEN STÄDTEBUNDS bezüglich Änderung der Straßenverkehrsordnung 1960**

### **Änderung des § 4 StVO**

Bislang gelten die gelockerten Ausstattungsbestimmungen nur für Rennräder. In Zukunft sollen sich diese auch auf andere Sportfahräder und Mountainbikes beziehen.

**Eine dementsprechende Änderung der StVO, zB den Begriff „Rennräder“ durch „Sportfahräder“ zu ersetzen, wird angeregt.**

### **Änderung des § 8a Abs 1 und 2: Fahrordnung auf Radfahranlagen – Fahrtrichtung bei Einbahnen**

Wir schlagen vor, § 8a auf Radwege und Geh- und Radwege zu beschränken und den Begriff Radfahranlagen zu streichen, da dies gleichzeitig die Regelungen zur Fahrtrichtung gegen die Einbahn einfacher und leichter handhabbar machen würde. Eine dementsprechende Änderung könnte folgendermaßen lauten:

#### **§ 8a Fahrordnung auf Radwegen und Geh- und Radwegen.**

**(1) Radwege und Geh- und Radwege sowie RadfahrerInnenüberfahrten in deren Fortsetzung dürfen in beiden Fahrtrichtungen befahren werden, sofern sich aus Bodenmarkierungen (Richtungspfeilen) nichts anderes ergibt.**

**(2) entfällt.**

**Es wird eine entsprechende Umformulierung von § 8a Abs 1 und Streichung von Abs 2 angeregt.**

### **Streichung § 19 Abs 6a: Sonder-Vorrangregeln für BenützerInnen von Radverkehrsanlagen**

Es wird bedauert, dass der Vorschlag des eingerichteten FSV Arbeitsausschusses „nicht motorisierter Verkehr“ zur Vereinfachung der Sonder-Vorrangregeln für Benützung von Radfahranlagen (Streichung des §19 Abs 6a) ebenso wie der diesbezüglich vom Österreichischen Städtebund eingereichte Änderungsvorschlag nicht berücksichtigt wurden. Weiters wird der Einsatz der RadfahrerInnenüberfahrt in §17 BMVO auf Basis von klar definierten Einsatzkriterien analog zum Schutzweg empfohlen.

Die weltweit einzigartigen und in der Praxis nicht umsetzbaren Bestimmungen, die den allgemeinen Vorrangregeln widerspricht, wurden nicht verändert, obwohl der Änderungsbedarf aus vielen Praxisbeispielen bekannt ist und dem BMVIT wie erwähnt Verbesserungsvorschläge übermittelt worden sind.

**Es wird daher weiterhin eine ersatzlose Streichung von § 19 Abs 6a vorgeschlagen.**

**Ergänzung § 19 Abs 6c und „All-Way-Stop“:**

Derzeit wird bei fast allen Kreisverkehren dem Verkehr im Kreisverkehr der Vorrang gegenüber dem einfahrenden Verkehr eingeräumt, was die Aufstellung von „Vorrang geben“-Schildern an allen Ästen des Kreisverkehrs bedingt. Der Kreisverkehr ist eine englische Erfindung und ist dort aufgrund der Linksfahrregel und des Vorranges des Rechtskommenden automatisch der Verkehr im Kreisverkehr bevorrangt. Um die Aufstellung der Vorrang-geben-Schilder entbehrlich zu machen, soll dem § 19 StVO ein weiterer Tatbestand angefügt werden „6c) Fahrzeuge, die in einem Kreisverkehr fahren, haben den Vorrang gegenüber Fahrzeugen, die in den Kreisverkehr einfahren“.

Des weiteren wird zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr eine *Anhaltepflicht für alle (All-Way-Stop)* angeregt. Aufgrund der ständig wachsenden Verkehrsbelastung geschehen immer mehr Unfälle, auf die die Straßenerhalter und Behörden mit Verkehrsregelungen, die die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer steigern sollen, reagieren müssen. Bei begrenzten Platzverhältnissen, wie sie in Städten sehr oft gegeben sind, bleibt meist nur die Errichtung von Verkehrssignalanlagen (Ampeln). Diese sind sowohl in der Errichtung als auch dem Betrieb sehr teuer. Als billige Alternative bietet sich das in den USA weit verbreitete Aufstellen von „Halt“-Schildern auf allen Ästen der Kreuzung an, dem so genannten 4-way-STOP. In den USA funktioniert diese Regelung hervorragend, selbst wenn 2 Fahrspuren in dieselbe Richtung weisen, werden diese Verkehrszeichen eingesetzt. Alle Teilnehmer bleiben vor der Kreuzung stehen, der erste Ankommende ist der erste der wieder fährt, dann geht es nach dem Rechtsvorrang. Hier fallen geringe Kosten für das Verkehrsschild und praktisch keine Betriebskosten an.

**Eine entsprechende Änderung der StVO wird angeregt.**

### **Ergänzung zu § 24 Abs 3 lit f : Erweiterung des Parkverbots**

Eine Erweiterung des Parkverbots auf 40m wäre wünschenswert, da im täglichen Verwaltungsablauf Lärmbelästigungen von zu nah an Wohngebäuden geparkten Lkw vielfach Anlassfall von Beschwerden sind.

**Eine dementsprechende Änderung der StVO wird angeregt.**

### **Änderung des § 89a StVO**

Eine langjährige Forderung betrifft das Zurückbehaltungsrecht an entfernten Fahrzeugen bis zum Erlag einer Sicherheit oder der Bezahlung der Entfernungskosten.

**Eine dementsprechende Änderung der StVO wird angeregt.**

### **Änderung des § 94d Z 4 lit a StVO**

Im gegenständlichen Zusammenhang wird angeregt, dass § 94d Z 4 lit a StVO zukünftig lauten soll:

### **„Regelungen für das Halten und Parken“**

Derzeit lautet die Zuweisung zum eigenen Wirkungsbereich „Beschränkungen für das Halten und Parken“. Damit sind die Erlassung von Halte- bzw Parkverboten zu verstehen. Nicht dem eigenen Wirkungsbereich unterliegt aber bereits die Anordnung des Gebotes des Senkrecht- oder Schrägparkens. Auch das Gebot der Aufstellung auf dem Gehsteig ist durch diese Bestimmung nicht abgedeckt, wobei die oben angeführten Voraussetzungen für die Zuweisung zum eigenen Wirkungsbereich gegeben sind. Rechtlich wäre derzeit die Situation bei einem Halteverbot ausgenommen bestimmte Personen- oder Fahrzeugkreise mit dem Gebot des Senkrechtparkens eine Verordnung der Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich und eine Verordnung der Bezirksverwaltungsbehörde (sofern keine Delegation im Sinne des § 94c StVO erfolgt ist).

**Eine dementsprechende Änderung der StVO wird angeregt.**

**Ergänzung zu §§ 98a bis 98f – automatisationsgestützte  
Feststellung von Verstößen gegen weitere Ge- und Verbote**

Die Verwendung bildverarbeitender technischer Einrichtungen zur automatisationsunterstützten Feststellung von Verstößen gegen andere Ge- und Verbote als solche, wie die in der 22. Novelle (§§ 98a bis 98f ) genannten, soll angeregt werden. Gedacht ist dabei insbesondere an FußgängerInnenzonen, Busspuren, Linksabbiegeverbote.

**Eine dementsprechende Änderung der StVO wird angeregt.**

**Weitere Anmerkungen (bezüglich des Erstentwurfs der 23. Novelle der StVO 1960 vom 23. Februar 2011):**

Zuletzt möchten wir darauf verweisen, dass die **Errichtung von Fahrradstraßen, die Benützungspflicht von Radfahranlagen ebenso wie die Aufhebung der Benützungspflicht von Rad- und Gehwegen ein dringendes Anliegen der österreichischen Städte** darstellt und diese daher einer baldigen Umsetzung bedürfen. Selbes gilt für die Regelung des Nebeneinander Fahrens von Fahrrädern. Aus diesem Grund wird an die wichtigsten Punkte dieser Forderungen in den folgenden Absätzen kurz erinnert:

Aufgrund der Tatsache, dass das Prinzip der **Fahrradstraße** eine neue und bedeutende Weiterentwicklung der Straßenverkehrsordnung darstellt und dementsprechend umfassend und anwendungsorientiert geregelt werden muss, schlagen wir entsprechend der früheren Eingabe des Österreichischen Städtebunds vor, in einem „§ 67 Fahrradstraße“ die erforderlichen Bestimmungen zu verankern:

**„Fahrradstraße § 67**

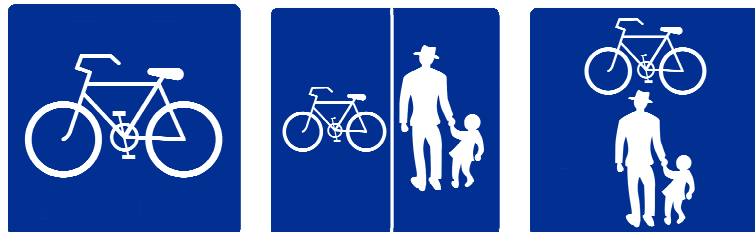
(1) Die Behörde kann, wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fahrradverkehrs, die Entflechtung des Verkehrs oder die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes erfordert, durch Verordnung Straßenstellen oder Gebiete dauernd oder zeitweilig zu Fahrradstraßen erklären. In einer solchen Fahrradstraße ist der Fahrzeugverkehr verboten; ausgenommen davon sind der Fahrradverkehr, das Befahren mit Fahrzeugen des Straßendienstes und der Müllabfuhr, des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Feuerwehr in Ausübung des Dienstes sowie das Befahren zum Zwecke des Zu- und Abfahrens.

(2) Ferner kann die Behörde in der Verordnung nach Abs 1 nach Maßgabe der Erfordernisse und unter Bedachtnahme auf die örtlichen Gegebenheiten bestimmen, dass die Fahrradstraße auch mit anderen Fahrzeugen dauernd oder zu bestimmten Zeiten befahren werden darf.

(3) Die Lenker von Fahrzeugen in Fahrradstraßen dürfen nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren. RadfahrerInnen dürfen weder gefährdet noch behindert werden.

(4) Für die Kundmachung einer Verordnung nach Abs 1 gelten die Bestimmungen des § 44 Abs 1 mit der Maßgabe, dass am Anfang und am Ende einer Radfahrstraße die betreffenden Hinweiszeichen (§ 53 Abs 1 Z 26 bzw. 29) anzubringen sind.“

Bezüglich der dringend nötigen **Aufhebung der Benützungspflicht von Rad- und Gehwegen** schlagen wir vor, die international üblichen Verkehrszeichen auch in Österreich zu verwenden sowie eine stärkere Anlehnung an die Hinweiszeichen gemäß § 53 Abs 1 Z 2 bis 2b.



Die zusätzliche **Schaffung von nicht benützungspflichtigen Radwegen** würde den Behörden einen Gestaltungsspielraum in diesem Bereich eröffnen, wobei hinsichtlich der Formulierung darauf zu achten ist, dass die diesbezügliche Umsetzung im Hinblick auf den Verwaltungsaufwand und die Kosten für die Städte und Gemeinden in vertretbarem Rahmen möglich ist bzw. wird eine **generelle Aufhebung der Radwegbenützungspflicht** vorgeschlagen. Andernfalls wird eine Umkehrung der Regelung insofern angeregt, als bei Radwegen auf Straßen mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von max. 50 km/h eine Benützungspflicht von der Behörde bestimmt werden kann.

**Eine dementsprechende Änderung der StVO wird dringend empfohlen.**

Der Österreichische Städtebund ersucht, die aufgezählten Anregungen in die gegenständlichen Verordnungen einfließen zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen



OSR Dr. Thomas Weninger, MLS  
Generalsekretär