



© RaduRazvan-Fotolia.com!!!

8. SITZUNG DER BUNDESWEITEN AG GEHEN

03. NOVEMBER 2020

Angelini (UBA), Thalhammer (BMK)

 Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

PERSPEKTIVEN FÜR
UMWELT & GESELLSCHAFT **umweltbundesamt**^U

AGENDA

8. AG Gehen Sitzung - StVO-Änderungen zum Fußverkehr

Nr.	Inhalt	Zeit
1	Begrüßung durch DI Werner Thalhammer, Abt. VII/2 BMK	10:00
2	Vorstellungsrunde / allfällige Kurzberichte der TeilnehmerInnen	10:05
3	Inputs Umweltbundesamt, DI Alessandra Angelini <ul style="list-style-type: none">• Klimaaktiv mobil Kurzfilm Freistadt• Rückblick und Resümee der „XIV. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2020“ in Freistadt• 5 Jahre Masterplan Gehen - ein Zwischenresümee• StVO-Änderungsvorschläge zum Fußverkehr	10:20
4	Gemeinsame Diskussion zum Thema fußgängerrelevante StVO-Änderungsvorschläge	10:50
5	Zusammenfassung der Inhalte und weitere Vorgehensweise	11:50
	Ende	12:00

Klimaaktiv mobil Kurzfilm Freistadt

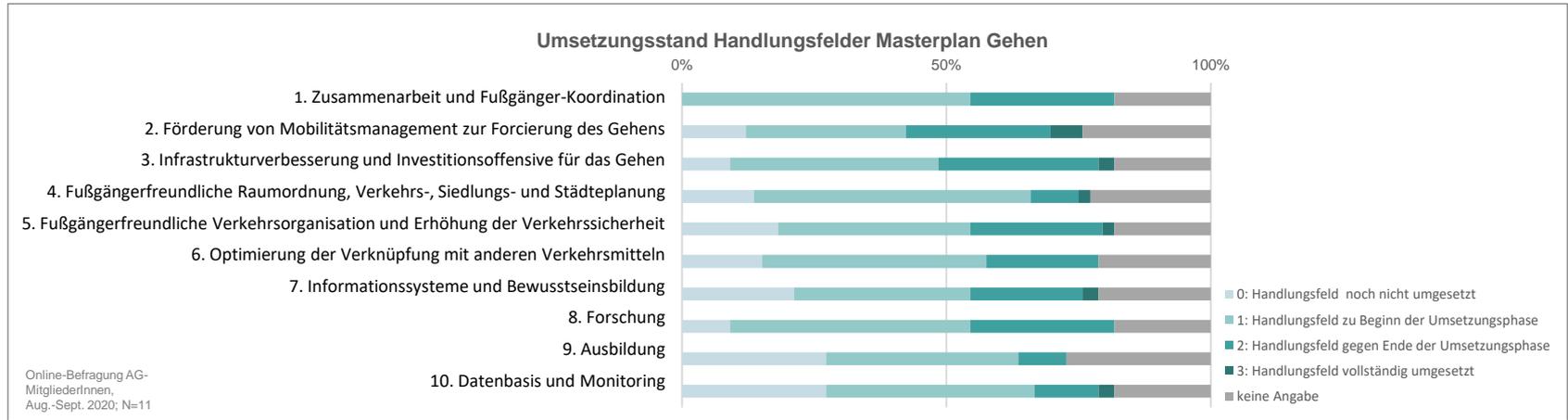
<https://www.youtube.com/watch?v=bYXUPSDEZKk&feature=youtu.be>

Rückblick und Resümee der „XIV. Österr. Fachkonferenz für FußgängerInnen 2020“ in Freistadt

Ergebnisse des Workshop C „5 Jahre Masterplan Gehen in Österreich“
vom Mi, 14. Oktober 2020

1. RÜCKBLICK UND STATUS QUO: WIE LAUTET DAS RESÜMEE ÜBER 5 JAHRE MASTERPLAN GEHEN IN ÖSTERREICH? WIE SIEHT DER AKTUELLE STAND DER UMSETZUNG VON MAßNAHMEN AUS?

- Umsetzungsstand der Maßnahmen und Handlungsfelder befindet sich in der Anfangsphase
- Vereinzelt ist eine erste Implementierung erfolgt (z.B. bundesweite Arbeitsgruppe Gehen)



2. WAS KÖNNEN GEMEINDEN UND STÄDTE IN ÖSTERREICH TUN, UM DEN FUßVERKEHR VORAN ZU BRINGEN? WELCHE AKTUELLEN GOOD-PRACTICE BEISPIELE GIBT ES?

- Verbesserung des Verkehrsweges Gehsteig
 - Sicherstellung des Verkehrsflusses (Vermeidung von Hindernissen)
 - Gewährleistung des sicheren Ortes Gehsteiges
- Bewusstseinssteigerung des Verkehrsmodus Gehen
 - Im Sinne einer gesamtheitlichen Stadt- und Verkehrssystemplanung
 - Schaffung von Erreichbarkeiten von ÖV-Haltestellen
- Auswahl Good-Practices
 - Begegnungszonen
 - Kinder/Jugendmobilität (z.B. Pedibus, Schulstraße)
 - Coole Straße



© Bernhard Groeger/Umweltbundesamt

3. WELCHE ROLLE SPIELEN VERWALTUNGSEBENEN BZW. FÜR DAS THEMA ZUSTÄNDIGE VERANTWORTLICHE (BUND, LÄNDER, GEMEINDEN)?

- Gewährleistung finanzieller Mittel auf allen Verwaltungsebenen
- Schaffung von geeigneten Förderinstrumenten auf allen Verwaltungsebenen (z.B. über klimaaktiv mobil Förderung von Fußverkehrsinfrastruktur)
- Klare Verteilung der Geldmittel auf Gemeindeebene (Vermeidung von Zielkonflikten zum z.B. Radverkehr)
- Schaffung von Zuständigkeiten (z.B. Fußgängerbeauftragten) in Städten und Gemeinden
- Geeignete Ansprechpartner: Städte und Gemeinden

4. AUSBLICK: WAS BRAUCHT ES, UM DEN FUßVERKEHR AUCH IN DEN NÄCHSTEN 5 JAHREN WEITER ZU FÖRDERN UND DEN WEGEANTEIL DES ZU-FUß-GEHENS NACHHALTIG ZU STEIGERN?

- Gewährleistung finanzieller Mittel zur Förderung des Fußverkehrs
- Evaluierung und Weiterentwicklung des Masterplan Gehen
- Klare Definition der Ziele und Maßnahmen (inkl. Indikatoren hinsichtlich Zielerreichung)
- Integration der Ergebnisse aus der Forschung
- Kooperation und Koordination mit den unterschiedlichen Verwaltungsebenen



5 Jahre Masterplan Gehen - ein Zwischenresümee

5 JAHRE MASTERPLAN GEHEN - EIN ZWISCHENRESÜMEE

- Erstellung einer Kurzbroschüre anlässlich der fünf Jahre Masterplan Gehen

● Inhalte

- Das Gehen
 - Warum Gehen?
 - Entwicklungen des Gehens
- Masterplan Gehen
 - Die bundesweite Arbeitsgruppe Gehen
 - Stand der Umsetzung Handlungsfelder Masterplan Gehen
 - Fördernde und hemmende Faktoren des Gehens
- Klimaaktiv mobil Mobilitätsmanagement
 - Mobilitätsmanagement für Städte, Gemeinden und Regionen
 - Mobilitätsmanagement für Kinder, Eltern und Schulen
- Best Practices



BEST PRACTICES

*baulich-gestalterische
Best Practice*



*Bewusstseinsbildende
Best-Practice*

Geh- und Radwege

FußgängerInnen-Check

Kinder- und
Jugendmobilität

Begegnungszonen

Cooler Straße

- Gemeinschaften –mit dem Pedibus gesund unterwegs
- Elternhaltestelle
- Kindergarten-Mobilitätsbox
- Schulstraße
- Der bewegte Wien
- Mobilitätsbildungsprogramm „Die Stadt und du“

StVO-Änderungsvorschläge zum Fußverkehr



STVO-ÄNDERUNGSVORSCHLÄGE

- Verbesserung der Sicherheit und des Komforts für den Fußgängerverkehr
 - Priorisierung bzw. zumindest Gleichstellung der aktiven Mobilität gegenüber dem MIV
 - Gewährleistung der Flüssigkeit, Leichtigkeit und Qualität für Zufußgehende

1. Allgemeine Vorschläge

(Quelle: Sammlung Walk-Space)

2. Änderungsvorschläge zu konkreten Paragraphen

ALLGEMEINE VORSCHLÄGE

1	Zugänglichkeit von Grundstücken / Gebäuden
2	Gehsteige freihalten und dem Fußverkehr vorbehalten
3	Gehsteig Benutzungspflicht aufheben oder zumindest auflockern
4	Benützungspflicht Schutzweg aufheben
5	Regelungen zu Unter-/Überführungen entrümpeln
6	Annäherungsgeschwindigkeiten des MIV an einen Schutzweg
7	Geschwindigkeitsbegrenzung zur Nutzung von Radverkehrsanlagen einführen
8	Einheitliches Geschwindigkeitslimit von 20 km/h in der Begegnungszone
9	Geschwindigkeitsniveaus
10	Vorrangregelungen zur besseren Querung für FußgängerInnen einführen
11	Lichtsignalanlagen
12	Generelle Anmerkungen / Änderungsvorschläge zur StVO

ZUGÄNGLICHKEIT VON GRUNDSTÜCKEN / GEBÄUDEN

- Forderung: In Siedlungsgebieten bzw. Ortsgebieten eine verpflichtende sichere und barrierefreie fußläufige Zugänglichkeit zu jeder Liegenschaft. Zudem sollte eine Mindestqualität für FußgängerInnen sichergestellt sein (RVS).
- Begründung: Es sollten rechtliche Regelung für eine verpflichtende fußläufige Erschließung gegeben sein, denn v.a. in ländlichen Gebieten gibt es oft keine Infrastruktur für Zufußgehende.

GEHSTEIGE FREIHALTEN UND DEM FUßVERKEHR VORBEHALTEN

- Forderung: Klare Feststellung in der StVO, dass der Gehsteig dem Fußverkehr dient / vorbehalten ist und auch für die „Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit“ des Fußgängerverkehrs möglichst von Barrieren bzw. Hindernisse wie beispielsweise auch Verkehrszeichen freizuhalten ist (dies sollte auch in Abstimmung mit der RVS geschehen).
 - Anregung einige Verkehrszeichen wie z.B. Schutzweg, Fahrbahn Unebenheiten durch Markierungen zu ersetzen
 - Das Verkehrszeichen „Halte- und Parkverbot“ könnte z.B. an der Hausfassade oder ebenfalls durch Markierungen angebracht werden (siehe Bsp. Linz)
- Begründung: Der Gehsteig ist ein Ort, an dem man sich von Jung bis Alt geschützt fortbewegen können soll – und das soll auch so bleiben. Mögliche künftige Ansprüche an den Gehsteig, wie z.B. durch autonom fahrende Kleinroboter (Paketzustellung etc.), sollten untersagt werden.

GEHSTEIG BENUTZUNGSPFLICHT AUFHEBEN ODER ZUMINDEST AUFLOCKERN

- Forderung: Lockerung der Benutzungspflicht (aufgrund von Engstellen, situationspezifisch angepasst). Ein Nebeneinander Gehen soll insbesondere mit Kinderwagen und Rollstuhl ermöglicht werden.
 - Z.B. wenn der Gehsteig schmaler als 1,5/2,0m ist, darf die Fahrbahn zum Überholen / Begegnen (situationsangepasst) verwendet werden (v.a. in Covid-10 Zeiten).
- Begründung: In Pandemiezeiten zeigt sich, dass Abstand wichtig ist – dieser kann am Gehsteig oftmals aufgrund zu geringer Platzverhältnisse nicht eingehalten werden. Zudem muss man beim Gehen mit witterungsbedingten Einschränkungen zurechtkommen (Wenn z.B. im Winter der Gehsteig nicht geräumt ist).

BENÜTZUNGSPFLICHT SCHUTZWEG AUFHEBEN

- Wenn es im Umkreis von 25 Metern einen Schutzweg gibt, muss dieser von Fußgängerinnen und Fußgängern auch zwingend benützt werden.
- Forderung: Aufheben dieser Regelung. Wenn der Verkehr es zulässt, sollte ein Queren erlaubt sein (auch nahe der Ampel / Schutzweg).

REGELUNGEN ZU UNTER-/ÜBERFÜHRUNGEN ENTRÜMPELN

- Forderung: Ermöglichung einer niveaugleichen Querung, auch wenn eine Unter- / Überführung der Straße vorhanden ist.
- Begründung: Zeitgemäße Adaptierung zur Verbesserung der Gehrelationen. In den meisten Städten werden Unter- / Überführung für FußgängerInnen bereits vermieden.

ANNÄHERUNGSGESCHWINDIGKEITEN DES MIV AN EINEN SCHUTZWEG

- Forderung: allgemeines Geschwindigkeitslimit von 20 km/h oder 30 km/h bei Annäherung an einen Schutzweg.
- Begründung: Verbesserung der Sicherheit, des gegenseitigen Blickkontakts und Erleichterung der Querung für Zufußgehende.

GESCHWINDIGKEITSBEGRENZUNG ZUR NUTZUNG VON RADVERKEHRSANLAGEN EINFÜHREN

- Forderung: Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von beispielsweise 15 – 20 km/h für gemischte Geh- und Radwege
- Begründung: Bei gemischten Geh- und Radwegen besteht v.a. innerorts ein Konfliktpotential zwischen FußgängerInnen und Rad- bzw. RollernutzerInnen, insbesondere bei vermehrter Nutzung von E-Bikes und E-Scootern. Grundsätzlich sollten gemischte Geh- und Radwege nur in Ausnahmen umgesetzt werden.

EINHEITLICHES GESCHWINDIGKEITSLIMIT VON 20 KM/H IN DER BEGEGNUNGSZONE

Momentan kann die Behörde die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erhöhen (§ 76c. Absatz 6).

- Forderung: Ein einheitliches Geschwindigkeitslimit von 20 km/h in der Begegnungszone. Zudem sollten die europaweiten Regelungen hinsichtlich des FußgängerInnen-Vorrangs übernommen werden.
- Begründung: Eine gemeinsame Nutzung des öffentlichen Raums durch Fahrzeuge und Z Fußgehende kann qualitativ („wenn es für den Fußgängerverkehr dienlich ist“) nur mit einem möglichst geringen Tempo erfolgen. Erst dann ist ein „sicheres und komfortables flächiges Queren für FußgängerInnen“ möglich.
 - Zudem wäre eine einheitliche Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h eine Angleichung an bestehende Rechtsnormen anderer Länder - nach schweizer, belgischen, französischen oder luxemburgischen Vorbild. Mögliche Verwirrungen bzw. Verunsicherungen für BenutzerInnen (v.a. von Touristen) könnten mit einer einheitlichen Regelung verhindert werden.

GESCHWINDIGKEITSNIVEAUS SOLLTEN SEIN:

- Ortsgebiet
 - generell 30 km/h
 - Ausnahmen können situationsspezifisch verordnet werden
- Freiland
 - generell 80 km/h
 - Ausnahmen können situationsspezifisch verordnet werden
- Fußgängerzonen
 - Schrittgeschwindigkeit oder situationsangepasste Geschwindigkeit für RadfahrerInnen
- Tempo-30-Zonen
 - nebeneinander Fahren von Radfahrenden und nebeneinander Gehen von Zuzußgehenden erlauben, sofern kein Gehsteig vorhanden ist.
- Begegnungszonen
 - generell 20 km/h
 - FußgängerInnen-Vorrang einräumen

VORRANGREGELUNGEN ZUR BESSEREN QUERUNG FÜR FUßGÄNGERINNEN EINFÜHREN

- Forderung: Querung für Zufußgehende erleichtern bzw. klare Bevorrangung des Fußverkehrs bei Querungen wie beispielsweise:
 - Geschwindigkeitslimit für abbiegenden MIV (In Deutschland wurde z.B. Schrittgeschwindigkeit für LKW eingeführt)
 - STOPP-Tafel für motorisierten Verkehr = Vorrang auch für FußgängerInnen – auch ohne Schutzweg
 - Vorrang für Zufußgehende gegenüber abbiegenden MIV auch ohne Schutzweg
 - FußgängerInnen in Längsrichtung auf einer bevorrangten (Haupt)straße sollen beim Queren einer einmündenden benachrangten Quergasse auch ohne Schutzweg Vorrang gegenüber abbiegenden MIV bzw. Radverkehr haben. (Prinzip: sämtlicher Verkehr auf der Hauptstraße ist immer gegenüber abbiegendem Verkehr und gegenüber Verkehr aus Quergassen bevorrangt).
- Begründung: Attraktivierung des Fußgängerverkehrs

LICHTSIGNALANLAGEN

- Vermehrten Einsatz intelligenter Steuerung von Lichtsignalanlagen (LSA) für FußgängerInnen
 - Die LSA erkennt FußgängerInnen bei der Annäherung (Bsp. Favoritenstraße – Taubstummengasse in Wien). Dadurch ist keine Anmeldung per Druckknopf erforderlich. Dies hätte insbesondere für Schulgruppen Vorteile.
- Vermehrten Einsatz von Lichtsignalanlagen mit einem Countdown für FußgängerInnen
 - Diese zeigen an, wann es Grün wird bzw. wie lange noch Grün ist. Dies erhöht den Komfort für FußgängerInnen und die Bereitschaft zur Akzeptanz der LSA (kein Queren bei Rotphase).
- Vermehrten Einsatz des gelben Blinklichts
 - V.a. in der Nacht könnte das gelbe Blinklicht öfter aktiviert werden, um Wartezeiten bei Rotphase und geringem Verkehrsaufkommen zu vermeiden.

GENERELLE ANMERKUNGEN / ÄNDERUNGSVORSCHLÄGE ZUR STVO

- StVO „entrümpeln“
(z. B. Aufheben des Verbots für Zufußgehende die Fahrbahn „schräg“ zu Queren)
- Beurteilungskriterien in der StVO erweitern: derzeit „Leichtigkeit, Flüssigkeit, Verkehrssicherheit“. Diese Kriterien könnten z.B. um Straßenraumqualität, Aufenthaltsqualität, Wohlfühlen, Klimawandelanpassung etc. erweitert werden.
- Umbenennung des Wortes „Schutzweg“ in Fußgängerübergang
- Definition von Schrittgeschwindigkeit
- Barrierefreiheit in StVO generell stärken: Berücksichtigung von Einschränkungen und besondere Bedürfnisse jeglicher Art (z.B. auch jene älterer Menschen)

VORSCHLÄGE ZU KONKRETEN PARAGRAFEN

1	§ 3 Vertrauensgrundsatz
2	§ 8 (4) Fahrordnung auf Straßen mit besonderen Anlagen
3	§ 17 Vorbeifahren
4	§ 48 Anbringung der Straßenverkehrszeichen
5	§ 52 Die Vorschriftszeichen; 17a. „Geh- und Radweg“
6	§ 53 / 11 Verkehrszeichen „Sackgasse“
7	§ 68 Verhalten Radfahrer (1) Radwegebenützungsverbot
8	§76 Verhalten der Fußgänger
9	§ 76c Begegnungszonen
10	§ 76d Schulstraße
11	§ 78 Verhalten auf Gehsteigen und Gehwegen in Ortsgebieten
12	§ 93 (3) Pflichten der Anrainer

Legende:

Fett hinterlegte Paragraphen werden in der 8. AG Gehen-Sitzung im Detail diskutiert

VORSCHLAG § 17

§ 17 Vorbeifahren			
Ziel	Begründung	Verweis in der StVO	Quelle
<p>Mehr Sicherheit für Gäste des öffentlichen Verkehrs. Einsparung von sonst notwendigen Verkehrslichtsignalanlagen.</p>	<p>Besonders Kinder und sehbehinderte oder blinde Menschen werden durch das Vorbeifahren an anhaltenden öffentlichen Verkehrsmitteln gefährdet. Die Auswirkungen auf die Fußgängerqualitäten im Haltestellenbereich sinken dadurch erheblich, insbesondere bei Fahrbahnhaltestelle (Aussteigen auf den Fahrstreifen). Ein absolutes Verbot des Vorbeifahrens auch bei Bussen, die in eine Busbucht zufahren, könnte sämtliche Querungshilfen ersetzen.</p>	<p>(2) Der Lenker eines Fahrzeuges darf an einem in einer Haltestelle stehenden Schienenfahrzeug oder an einem Omnibus des Schienenersatzverkehrs oder des Kraftfahrlinienverkehrs auf der Seite, die für das Ein- oder Aussteigen bestimmt ist, <i>nur in Schrittgeschwindigkeit und in einem der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand vom Schienenfahrzeug oder Omnibus vorbeifahren. nicht vorbeifahren. Ein- oder aussteigende Personen dürfen hierbei weder gefährdet noch behindert werden; wenn es ihre Sicherheit erfordert, ist anzuhalten.</i></p> <p>(3) Das Vorbeifahren <i>mit Fahrzeugen, die keine Schienenfahrzeuge sind</i>, an Fahrzeugen, die vor einem Schutzweg oder einer Radfahrerüberfahrt anhalten, um</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fußgängern das Überqueren der Fahrbahn, 2. Radfahrern das Benützen der Radfahrerüberfahrt oder 3. Rollschuhfahrern das Benützen des Schutzweges oder der Radfahrerüberfahrt zu ermöglichen, ist verboten. <p><i>→Überprüfung/Abgleichung §9 Abs. 2</i></p>	<p>Mobilitäts-agentur, WalkSpace, UBA, BMK</p>

Legende:

Orange Textpassagen: bedürfen einer Änderung, Umformulierung, Streichung

Grüne Textpassagen: vorgeschlagene Ergänzungen

Rote Textpassagen: Anmerkungen/notwendige Überprüfungen vom 3.11.2020 (8.AG GeHEN)

 Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

PERSPEKTIVEN FÜR
UMWELT & GESELLSCHAFT  umweltbundesamt^U

§76d Schulstraße			
Ziel	Begründung	Verweis in der StVO	Quelle
Ergänzung Schulstraßen	Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von SchülerInnen soll in der StVO der Pilotversuch der Schulstraße, bei der ein temporäres Fahrverbot für 30 Minuten vor Schulbeginn für alle Kraftfahrzeuge (Pkw und Motorräder) gilt, verankert werden. In der StVO soll der Rahmen geschaffen werden, in der RVS verschiedene Ausformungen definier werden.	<p>(1) Die Behörde kann, wenn es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs, erfordert, durch Verordnung Straßenstellen oder Gebiete in der unmittelbaren Umgebung von Gebäuden, in denen Schulen, die von Kindern unter 15 Jahren besucht werden, oder Kindergärten untergebracht sind, zu Schulstraßen erklären. Bei der Verordnung ist insbesondere auf die Tageszeiten von Schulbeginn und Schulende Bedacht zu nehmen.</p> <p>(2) In einer solchen Schulstraße ist der Fahrzeugverkehr verboten; ausgenommen davon sind der Fahrradverkehr, das Befahren mit Fahrzeugen des Straßendienstes, der Müllabfuhr, des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Feuerwehr in Ausübung des Dienstes, Fahrzeuge des Öffentlichen Verkehrs (sowie das Befahren zum Zwecke des Zu- und Abfahrens der Anrainer).</p> <p>(3) In Schulstraßen ist das Betreten der Fahrbahn und das Spielen gestattet. Der erlaubte Fahrzeugverkehr darf aber nicht mutwillig behindert werden.</p> <p>(4) Die Lenker von Fahrzeugen in Schulstraßen dürfen Fußgänger und Radfahrer nicht behindern oder gefährden, haben von ortsgebundenen Gegenständen oder Einrichtungen einen der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand einzuhalten und dürfen nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Beim Ausfahren aus einer Schulstraße ist dem außerhalb der Schulstraße fließenden Verkehr Vorrang zu geben.</p> <p><u>(5) Die Anbringung von Schwellen, Rillen, Bordsteinen u. dgl. sowie von horizontalen baulichen Einrichtungen ist in verkehrsgerechter Gestaltung zulässig, wenn dadurch die Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit nach Abs. 3 gewährleistet wird.</u></p> <p>(6) Für die <u>Kundmachung</u> einer Verordnung nach Abs. 1 gelten die Bestimmungen des § 44 Abs. 1 mit der Maßgabe, daß am Anfang und am Ende einer Schulstraße die betreffenden Hinweiszeichen (§ 53 Abs. 1 Z XX bzw. XX) anzubringen sind.</p> <p>Ergänzung um Park- und Haltverbote</p>	UBA, BMK

Legende:

Orange Textpassagen: bedürfen einer Änderung, Umformulierung, Streichung

Grüne Textpassagen: vorgeschlagene Ergänzungen

Rote Textpassagen: Anmerkungen/notwendige Überprüfungen vom 3.11.2020 (8.AG Gehen)

VORSCHLAG § 53

§ 53 / 11 Verkehrszeichen „Sackgasse“			
Ziel	Begründung	Verweis in der StVO	Quelle
<p>Kennzeichnung „lebendige, für aktive Mobilität durchlässige Sackgasse“ – Einführung eines eigenen Verkehrszeichen „Sackgasse ausgenommen Fuß /Rad“: Kenntlich machen, wenn eine Straße für Radfahrende oder Zu-Fuß-Gehende nicht endet (sondern nur für MIV eine Sackgasse darstellt).</p> <p><i>Sicherstellung der Barrierefreiheit</i></p>	<p>Schon seit geraumer Zeit gibt es internationale Regelungen / Bestrebungen Gasse bzw. Straßen, die für die aktive Mobilität durchlässig sind, zu kennzeichnen. Schließlich ist eine Straße, die für den motorisierten Individualverkehr endet, aber eine Verbindungsmöglichkeit für FußgängerInnen oder RadfahrerInnen darstellt, ein wichtiger Beitrag für eine „Stadt der kurzen Wege“. Um diese Verbindungsmöglichkeiten auch bewusst zu machen, sollen diese Straßen entweder durch ein eigenes Verkehrszeichen oder mittels Aufkleber gekennzeichnet werden. Diese Kennzeichnung ist bereits seit 5 Jahren in Deutschland, Belgien und der Schweiz umgesetzt. Unnötige Umwege für den Fuß- und den Radverkehr können auf diese Weise vermieden werden.</p> <p>Barrierefreiheit</p>	<p>11. „SACKGASSE“</p>  <p>Dieses Zeichen zeigt an, dass die Durchfahrt durch eine Straße nicht möglich ist. Es kann der Anlage der Straße entsprechend angebracht werden.</p> <p><i>Vorgeschlagene Lösung stellt eine Aufwertung der aktiven Mobilität dar, wobei eine Abstimmung des Verkehrszeichen mit der AG Radverkehr erfolgen muss. Außerdem gilt es die Barrierefreiheit für FußgängerInnen sicherzustellen.</i></p> 	<p>WalkSpace</p>

Legende:

Orange Textpassagen: bedürfen einer Änderung, Umformulierung, Streichung

Grüne Textpassagen: vorgeschlagene Ergänzungen

Rote Textpassagen: Anmerkungen/notwendige Überprüfungen vom 3.11.2020 (8.AG Gehen)

VORSCHLAG § 8

§ 8 (4) Fahrordnung auf Straßen mit besonderen Anlagen			
Ziel	Begründung	Verweis in der StVO	Quelle
Bei Gehsteig-Auf- und Überfahrten soll Zu-Fuß-Gehenden das Vortrittsrecht eingeräumt werden.	Auf Gehsteigen besteht bei Gehsteig-Auf- und Überfahrten eine Unfallgefahr. Zu-Fuß-Gehende sind auf ihren Flächen mit einem Gefühl der Sicherheit unterwegs und achten nicht so sehr auf fahrende Verkehrsteilnehmende bzw. sind manchmal auch mit erhöhtem Schrittempo unterwegs. Insbesondere auch dann, wenn Zu-Fuß-Gehende Spielgeräte zur Fortbewegung nutzen.	(4) Die Benützung von Gehsteigen, Gehwegen und Schutzinseln mit Fahrzeugen aller Art und die Benützung von Radfahranlagen mit Fahrzeugen, die keine Fahrräder sind, insbesondere mit Motorfahrrädern, ist verboten. Dieses Verbot gilt nicht 1. für das Überqueren von Gehsteigen, Gehwegen und Radfahranlagen mit Fahrzeugen auf den hierfür vorgesehenen Stellen, <i>wobei Fußgänger und Radfahrer weder behindert noch gefährdet werden dürfen;</i> <i>(Alternative: wobei Fußgängern und Radfahrern der Vorrang (§19) zu geben ist;)</i> 2. für das Befahren von Mehrzweckstreifen mit Fahrzeugen, für welche der links an den Mehrzweckstreifen angrenzende Fahrstreifen nicht breit genug ist oder wenn das Befahren durch Richtungspfeile auf der Fahrbahn für das Einordnen zur Weiterfahrt angeordnet ist, wenn dadurch Radfahrer weder gefährdet noch behindert werden, sowie 3. für Arbeitsfahrten mit Fahrzeugen oder Arbeitsmaschinen, die nicht mehr als 1 500 kg Gesamtgewicht haben und für die Schneeräumung, die Streuung, die Reinigung oder Pflege verwendet werden.	Mobilitätsagentur, WalkSpace, UBA, BMK

Legende:

Orange Textpassagen: bedürfen einer Änderung, Umformulierung, Streichung

Grüne Textpassagen: vorgeschlagene Ergänzungen

Rote Textpassagen: Anmerkungen/notwendige Überprüfungen vom 3.11.2020 (8.AG Gehen)

 Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

PERSPEKTIVEN FÜR
UMWELT & GESELLSCHAFT  umweltbundesamt^U

§78 Verhalten auf Gehsteigen und Gehwegen in Ortsgebieten			
Ziel	Begründung	Verweis in der StVO	Quelle
Verhaltensanweisungen für Zu-Fuß-Gehende minimieren.	Wie Gegenstände am Gehsteig transportiert werden sollte nicht in diesem Umfang normiert sein, dies stellt eine Überregulierung da. Gehsteige und Gehwegen erfüllen in urbanen und innerörtlichen Bereichen weit aus mehr Anforderungen, als nur der Flüssigkeit des Verkehrs dienlich zu sein. Das Verweilen auf Gehflächen hebt die Qualität und macht urbanes Leben vielfältig. Durch Schaufenster und weiteren Informationen kann eine Umgebung einen Mehrwert bieten, der Lebendigkeit schafft. Kommunikation auf Gehflächen zwischen zwei oder mehreren Menschen ist vertrautes und gern gesehenes Bild im Straßenraum. Daher kann das Verbot vom unbegründeten Stehenbleiben nicht nachvollzogen werden.	<p>Auf Gehsteigen und Gehwegen in Ortsgebieten ist verboten:</p> <p>a) <i>Gegenstände, insbesondere solche, die scharf, spitz oder sonst gefährlich sind, so zu tragen</i>, dass andere Straßenbenutzer gefährdet werden können,</p> <p>b) <i>blendende Gegenstände unverhüllt</i> zu tragen,</p> <p>c) den Fußgängerverkehr insbesondere durch den <i>Verkauf oder die Verteilung von Programmen</i> oder Eintrittskarten vor Theatern und Vergnügungsstätten, durch das Verstellen des Weges, durch das Tragen von Reklametafeln sowie durch den Verkauf von Druckschriften, durch das <i>Mitführen von Tieren</i> oder durch <i>unbegründetes Stehenbleiben</i> zu behindern.</p> <p><i>c) den Fußgängerverkehr auf eine Art, welche andere Straßenbenutzer gefährdet, zu behindern.</i></p> <p><i>(Alternativ für a, b und c: Gehsteige und Gehwege in Ortsgebieten dürfen nur auf eine Art verwendet werden, die andere Straßenbenutzer nicht gefährdet.)</i></p>	Mobilitäts-agentur, WalkSpace

Legende:

Orange Textpassagen: bedürfen einer Änderung, Umformulierung, Streichung

Grüne Textpassagen: vorgeschlagene Ergänzungen

Rote Textpassagen: Anmerkungen/notwendige Überprüfungen vom 3.11.2020 (8.AG Gehen)

WEITERE VORSCHLÄGE

§ 3 Vertrauensgrundsatz			
Ziel	Begründung	Verweis in der StVO	Quelle
Erweiterung bzw. Aktualisierung	Derzeit gilt laut §68 Abs. 1 letzter Satz: „Auf Geh- und Radwegen haben sich Radfahrer so zu verhalten, dass Fußgänger nicht gefährdet werden.“ Diese richtige und notwendige Bestimmung ist schon alleine auf Grund des Gleichheitsprinzips auf Straßen ohne Gehsteige zu erweitern, weil Fußgänger hier dem noch weit höheren Gefährdungspotenzial von Kraftfahrzeugen ausgesetzt sind.	<p>(1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme; dessen ungeachtet darf jeder Straßenbenützer vertrauen, dass andere Personen die für die Benützung der Straße maßgeblichen Rechtsvorschriften befolgen, außer er müsste annehmen, dass es sich um Kinder, Menschen mit Sehbehinderung mit weißem Stock oder gelber Armbinde, Menschen mit offensichtlicher körperlicher Beeinträchtigung oder um Personen handelt, aus deren augenfälligem Gebaren geschlossen werden muss, dass sie unfähig sind, die Gefahren des Straßenverkehrs einzusehen oder sich dieser Einsicht gemäß zu verhalten.</p> <p>(2) Der Lenker eines Fahrzeuges hat sich gegenüber Personen, gegenüber denen der Vertrauensgrundsatz gemäß Abs. 1 nicht gilt, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft so zu verhalten, dass eine Gefährdung dieser Personen ausgeschlossen ist.</p> <p><i>(3) Das durch Absatz 2 normierte Verhalten gilt für Lenker von Fahrzeugen auf Geh- und Radwegen sowie auf Straßen ohne Gehsteig gegenüber allen Fußgängern ohne Einschränkung durch den Vertrauensgrundsatz.</i></p>	Mobilitäts-agentur

Legende:

Orange Textpassagen bedürfen einer Änderung, Umformulierung, Streichung

Grüne Textpassagen sind Ergänzungen

WEITERE VORSCHLÄGE

§ 52 Die Vorschriftszeichen; 17a. „Geh- und Radweg“			
Ziel	Begründung	Verweis in der StVO	Quelle
Erweiterung	Innerhalb des Ortsgebietes ist eine Belästigung von Fußgängern und die Behinderung des Fahrradverkehrs durch die zwangsweise Verlagerung des Fahrradverkehrs auf Gehsteige abzulehnen. Wenn, dann soll die Benützung von gemeinsamen Fuß- und Radverkehrsflächen statt der normalen Fahrbahn allenfalls gestattet, aber nicht vorgeschrieben sein.	Diese Zeichen zeigen einen Geh- und Radweg an, und zwar <i>nach a) einem Fußgängern und Radfahrern gemeinsam vorbehaltenen Teil der Straße</i> und nach b) <i>einen Teil der Straße</i> , bei dem der Fußgänger- und Fahrradverkehr getrennt geführt werden, wobei die Symbole im Zeichen nach b) der tatsächlichen Verkehrsführung entsprechend anzuordnen sind (Fußgänger rechts, Fahrrad links oder umgekehrt). <i>Lenker von Fahrrädern haben diese Teile der Straße im Sinn der Rechtsfahrdnung zu benützen, soweit dies aus Gründen der Leichtigkeit, Sicherheit und Flüssigkeit des Fahrradverkehrs gemäß §7 Abs. 1 möglich und zulässig, sowie mit einem allenfalls erforderlichen Einordnen nach links gemäß §12 Abs. 1 vereinbar ist.</i> <i>Die Zeichen „Geh- und Radweg“ gemäß §52 Z. 17a werden von der Behörde ab <Termin> nur noch an Straßen außerhalb des Ortsgebietes verwendet. Ab diesem Zeitpunkt kommt innerorts noch bestehenden Zeichen gemäß §17 Z. 17a die Rechtswirkung der Zeichen §53 Z. 28 zu.</i>	Rauh

Legende:

Orange Textpassagen bedürfen einer Änderung, Umformulierung, Streichung

Grüne Textpassagen sind Ergänzungen

§93 (3) Pflichten der Anrainer

Ziel	Begründung	Verweis in der StVO	Quelle
Es ist richtig und wichtig den Gehsteig gefahrlos nutzbar zu halten. Das Warnen vor Dachlawinen kann nur im Härtefall durch eine Sperrung der Fläche erfolgen. Denn nur dann ist die Warnung auch für Menschen, die aus dem Vertrauensgrundsatz ausgenommen sind, verständlich.	Die Anrainerinnen und Anrainer sind verpflichtet, den Gehsteig angrenzend ihrer Liegenschaft bei Schnee und Glatteis gefahrlos benutzbar zu halten. Gemäß § 93 Abs.3 StVO dürfen Zu-Fuß-Gehende nicht gefährdet oder behindert werden, wenn nötig, sind die gefährdeten Stellen abzuschränken oder sonst in geeigneter Weise zu kennzeichnen. Aus dieser gesetzlichen Vorschrift hat sich die gängige Praxis des Aufstellens von Warnstangen vor Dachlawinen quer über den Gehsteig, just auf dem Streifen, der schneefrei gehalten wird, entwickelt. Dies stellt vor allem für Menschen mit Gehbehinderungen, blinden Menschen und Personen, die einen Kinderwagen schieben, vor Barrieren.	1) Die Eigentümer von Liegenschaften in Ortsgebieten, ausgenommen die Eigentümer von unverbauten, land- und forstwirtschaftlich genutzten Liegenschaften, haben dafür zu sorgen, dass die entlang der Liegenschaft in einer Entfernung von nicht mehr als 3 m vorhandenen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Gehsteige und Gehwege einschließlich der in ihrem Zuge befindlichen Stiegenanlagen entlang der ganzen Liegenschaft in der Zeit von 6 bis 22 Uhr von Schnee und Verunreinigungen gesäubert sowie bei Schnee und Glatteis bestreut sind. Ist ein Gehsteig (Gehweg) nicht vorhanden, so ist der Straßenrand in der Breite von 1 m zu säubern und zu bestreuen. Die gleiche Verpflichtung trifft die Eigentümer von Verkaufshütten. (1a) In einer Fußgängerzone oder Wohnstraße ohne Gehsteige gilt die Verpflichtung nach Abs. 1 für einen 1 m breiten Streifen entlang der Häuserfronten. (2) Die in Abs. 1 genannten Personen haben ferner dafür zu sorgen, dass Schneewächten oder Eisbildungen von den Dächern ihrer an der Straße gelegenen Gebäude bzw. Verkaufshütten entfernt werden. (3) <i>Durch die in den Abs. 1 und 2 genannten Einrichtungen dürfen Straßenbenützer nicht gefährdet oder behindert werden; wenn nötig, sind die gefährdeten Straßenstellen abzuschränken oder sonst in geeigneter Weise zu kennzeichnen.</i> <i>„(...) wobei auf die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Fußgängerverkehrs Bedacht zu nehmen ist (...)“.</i> <i>„(...) wobei eine Beeinträchtigung der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Fußgängerverkehrs tunlichst zu vermeiden ist (...)“.</i>	Mobilitäts-agentur

Legende:

Orange Textpassagen bedürfen einer Änderung, Umformulierung, Streichung

Grüne Textpassagen sind Ergänzungen

WEITERE VORSCHLÄGE

§ 68 Verhalten Radfahrer (1) Radwegebenützungsverbot			
<i>Ziel</i>	<i>Begründung</i>	<i>Verweis in der StVO</i>	<i>Quelle</i>
Aufhebung der Radwegebenützungspflicht zur Entlastung von Gehsteigradwegen.	Die Radwegbenützungspflicht hat nicht die Förderung des Radverkehrs oder dessen Sicherheit zum Ziel, sondern dient der Bequemlichkeit des Autoverkehrs. Gute Radwege, die das Radfahren schneller, komfortabler und sicherer machen, brauchen keine Benützungspflicht.	(1) Auf Straßen mit einer Radfahranlage ist mit einspurigen Fahrrädern ohne Anhänger die Radfahranlage zu benützen, wenn der Abstand der Naben des Vorderrades und des Hinterrades nicht mehr als 1,7 m beträgt und das Befahren der Radfahranlage in der vom Radfahrer beabsichtigten Fahrtrichtung gemäß § 8a erlaubt ist. Mit Fahrrädern mit einem Anhänger, der nicht breiter als 100 cm ist, mit mehrspurigen Fahrrädern, die nicht breiter als 100 cm sind, sowie bei Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern darf die Radfahranlage benützt werden; mit Fahrrädern mit einem sonstigen Anhänger oder mit sonstigen mehrspurigen Fahrrädern ist die für den übrigen Verkehr bestimmte Fahrbahn zu benützen. Auf Gehsteigen und Gehwegen ist das Radfahren in Längsrichtung verboten. Auf Geh- und Radwegen haben sich Radfahrer so zu verhalten, dass Fußgänger nicht gefährdet werden.	WalkSpace

Legende:

Orange Textpassagen bedürfen einer Änderung, Umformulierung, Streichung

Grüne Textpassagen sind Ergänzungen

§76 Verhalten der Fußgänger

Ziel	Begründung	Verweis in der StVO	Quelle
Verhaltensanweisungen für Zu-Fuß-Gehende minimieren	Das Verhalten von Zu-Fuß-Gehenden in dieser vorliegenden Form zu maßregeln ist nicht mehr zeitgemäß. Zu-Fuß-Gehende sollen speziell im § 76 als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmende gesehen werden.	<p>(1) Fußgänger haben , auch wenn sie Kinderwagen oder Rollstühle schieben oder ziehen, auf Gehsteigen oder Gehwegen zu gehen; sie <i>dürfen nicht überraschend die Fahrbahn betreten</i>. Sind Gehsteige oder Gehwege nicht vorhanden, so haben Fußgänger <i>das Straßenbankett und, wenn auch dieses fehlt, den äußersten Fahrbahnrand zu benutzen</i>; hierbei haben sie auf Freilandstraßen, außer im Falle der Unzumutbarkeit, auf dem linken Straßenbankett (auf dem linken Fahrbahnrand) zu gehen. Benützer von selbstfahrenden Rollstühlen dürfen Gehsteige, Gehwege und Fußgängerzonen in Schrittgeschwindigkeit befahren.</p> <p>(2) Fußgänger in Gruppen auf Gehsteigen oder Gehwegen, auf dem Straßenbankett oder <i>am Fahrbahnrand dürfen andere Straßenbenützer weder gefährden noch behindern. Fußgänger haben, wenn es die Umstände erfordern, rechts auszuweichen und links vorzugehen</i>.</p> <p>(3) An Stellen, wo der Verkehr für Fußgänger durch besondere Lichtzeichen (§ 38 Abs. 8) geregelt ist, dürfen Fußgänger nur bei grünem Licht die Fahrbahn zum Überqueren betreten. An Stellen, wo der Verkehr sonst durch Arm- oder Lichtzeichen geregelt ist, <i>dürfen Fußgänger die Fahrbahn nur überqueren, wenn für den Fahrzeugverkehr auf dieser Fahrbahn das Zeichen „Halt“ (§§ 37 Abs. 3 und 38 Abs. 5) gilt</i>. Hält ein Verkehrsposten einen Arm senkrecht nach oben oder leuchtet gelbes, nicht blinkendes Licht, so dürfen Fußgänger die Fahrbahn nicht betreten. Wenn Fußgänger die Fahrbahn in Übereinstimmung mit den angeführten Arm- oder Lichtzeichen betreten haben, sich diese Zeichen jedoch ändern, während sich die Fußgänger auf der Fahrbahn befinden, so dürfen sie die Überquerung der Fahrbahn fortsetzen, bei Vorhandensein einer Schutzinsel jedoch nur bis zu dieser.</p> <p>(4) An Stellen, wo der Verkehr weder durch Arm- noch durch Lichtzeichen geregelt wird, dürfen Fußgänger <i>a) einen Schutzweg nicht unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug und für dessen Lenker überraschend betreten, b) wenn ein Schutzweg nicht vorhanden ist, erst dann auf die Fahrbahn treten, wenn sie sich vergewissert haben, dass sie hierbei andere Straßenbenützer nicht gefährden</i>.</p> <p>(5) Fußgänger haben die Fahrbahn <i>in angemessener Eile</i> zu überqueren. Außerhalb von Schutzwegen haben sie den kürzesten Weg zu wählen; hierbei dürfen sie <i>den Fahrzeugverkehr nicht behindern</i>.</p> <p>(6) Sind Schutzwege oder für Fußgänger bestimmte Unter- oder Überführungen vorhanden, so haben Fußgänger diese Einrichtungen zu benutzen. Ist jedoch keine dieser Einrichtungen vorhanden oder mehr als 25 m entfernt, so dürfen Fußgänger im Ortsgebiet die Fahrbahn nur an Kreuzungen überqueren, <i>es sei denn, dass die Verkehrslage ein sicheres Überqueren der Fahrbahn auch an anderen Stellen zweifellos zulässt</i>.</p> <p>(7) Fußgänger dürfen jedoch ungeachtet der Bestimmungen des Abs. 6 <i>die Fahrbahn auf kürzestem Wege</i> überqueren, um eine Haltestelleninsel zu erreichen oder zu verlassen, wenn der Verkehr weder durch Arm- noch durch Lichtzeichen geregelt wird.</p> <p>(8) An Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel darf die Fahrbahn zum Einsteigen in Schienenfahrzeuge <i>erst nach deren Einfahren in den Haltestellenbereich</i> (§ 24 Abs. 1 lit. e), <i>zum Einsteigen in andere Fahrzeuge erst nach deren Stillstand betreten werden</i>.</p> <p>(9) Fußgänger <i>dürfen Schranken, Seil- oder Kettenabspernungen nicht übersteigen</i>, eigenmächtig öffnen oder unter diesen Einrichtungen durchschlüpfen.</p> <p>(10) Mit anderen als den im Abs. 1 genannten <i>Kleinfahrzeugen und von Lastenträgern dürfen Gehsteige, Gehwege oder Straßenbankette dann benützt werden, wenn der Fußgängerverkehr dadurch nicht übermäßig behindert wird</i>. Jedoch dürfen Gehsteige oder Gehwege mit Schubkarren in Ortsgebieten in der Nähe von Baustellen, landwirtschaftlichen Betrieben oder Gärten in Längsrichtung befahren werden.</p>	Mobilitäts-agentur

Orange Textpassagen bedürfen einer Änderung, Umformulierung, Streichung

Grüne Textpassagen sind Ergänzungen

§ 76c Begegnungszonen			
Ziel	Begründung	Verweis in der StVO	Quelle
Den Zu-Fuß-Gehenden soll explizit (wie in der Schweiz) ein FußgängerInnen-Vorrang in Begegnungszonen eingeräumt werden.	Angleichen der Rechtsnormen in der EU und der Schweiz. Zudem ist die derzeitige Vorschrift nicht eindeutig, ob das Gehen in Schrittgeschwindigkeit entlang einer Fahrgasse eine Behinderung der Fahrzeuglenkenden darstellt.	(1) Die Behörde kann, wenn es der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insbesondere des Fußgängerverkehrs, dient, oder aufgrund der Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebietes angebracht erscheint, durch Verordnung Straßen, Straßenstellen oder Gebiete dauernd oder zeitweilig zu Begegnungszonen erklären. (2) In Begegnungszonen dürfen die Lenker von Fahrzeugen Fußgänger weder gefährden noch behindern, haben von ortsgebundenen Gegenständen oder Einrichtungen einen der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand einzuhalten und dürfen nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 20 km/h fahren. Lenker von Kraftfahrzeugen dürfen auch Radfahrer weder gefährden noch behindern. (3) In Begegnungszonen dürfen Fußgänger die gesamte Fahrbahn benützen. Sie dürfen den Fahrzeugverkehr jedoch nicht mutwillig behindern. (4) Die Anbringung von Schwellen, Rillen, Bordsteinen und dergleichen sowie von horizontalen baulichen Einrichtungen ist in verkehrsgerechter Gestaltung zulässig, wenn dadurch die Verkehrssicherheit gefördert oder die Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit unterstützt wird. (5) 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 Begegnungszone die betreffenden Hinweiszeichen (§ 53 Abs. 1 Z 9e bzw. 9f) anzubringen sind. (6) Wenn es der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs dient und aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs keine Bedenken dagegen bestehen, kann die Behörde in der Verordnung nach Abs. 1 die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erhöhen.	WalkSpace

WEITERE VORSCHLÄGE

§ 48 Anbringung der Straßenverkehrszeichen			
Ziel	Begründung	Verweis in der StVO	Quelle
Möglichkeit Verkehrszeichen auch mittels Markierung oder durch Anbringen an der Hauswand oder in der Parkspur kundzumachen.	Um nutzbare Verkehrsfläche für Zu-Fuß-Gehende frei zu halten. Insbesondere bei beengten Platzverhältnissen lässt sich durch diese Änderung die Sicherheit und Qualität der Gehsteige gewährleisten.		WalkSpace

Legende:

Orange Textpassagen bedürfen einer Änderung, Umformulierung, Streichung

Grüne Textpassagen sind Ergänzungen

WEITERE VORGEHENSWEISE

- Nachmeldung und Inputs zu allen fußgängerrelevanten StVO-Änderungen (Allgemeine und konkrete Änderungsvorschläge) seitens der AG MitgliederInnen bis zum 20. November 2020 an alessandra.angelini@umweltbundesamt.at

Weitere To-Do's Umweltbundesamt und BMK:

- Zusammenstellung und Ergänzung der Sammlung an fußgängerrelevanten StVO-Änderungen
- Rechtliche Prüfung der Änderungsvorschläge

KONTAKT & INFORMATION

DI Alessandra ANGELINI

Tel. Nr.: +43 1 313 04 5855, E-Mail: alessandra.angelini@umweltbundesamt.at

Ing. Holger HEINFELLNER, BSc

Tel.Nr. +43 1 31304 5579, E-Mail: holger.heinfellner@umweltbundesamt.at

DI Werner THALHAMMER

Tel. Nr.: +43 1 711 00 611323, E-Mail: werner.thalhammer@bmk.gv.at

Umweltbundesamt
www.umweltbundesamt.at

8.Sitzung AG Gehen
Online-Meeting ● 03.11.2020