



## Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) 2020 – Walk-space Änderungsvorschläge im Sinne des Fußverkehrs:

Das "zu Fuß gehen" als integrierter Bestandteil des Gesamtverkehrs soll jene Wichtigkeit erlangen, die in einer mobilen, klimaschonenden und aktiv-gesunden Gesellschaft notwendig ist. Hierfür und für eine Verbesserung der Sicherheit und des Komforts wäre es wichtig rechtliche Hürden zum Wohle des Zufußgehens zu verbessern.

Walk-space.at – der Österr. Verein für FußgängerInnen hat daher im Fachnetzwerk Vorschläge gesammelt, die bei einer Novelle der Straßenverkehrsordnung Berücksichtigung finden sollten. **Diese Vorschläge sind nicht umfassend, sondern dienen als Anregung und werden exemplarisch mit konkreten Beispielen ausgewählter Regelungen im Abschnitt B erläutert.**

### A) Allgemeine Vorschläge – Prioritätenreihung:

Es wird empfohlen die StVO aus Sicht der Zufußgehenden zu prüfen (in Abhängigkeit der Intensität: komplette Neuformulierung mit Perspektivenwechsel oder Änderungen einzelner Paragraphen). Dabei sollte generell darauf bedacht werden, dass der **muskelbetriebene, aktive Verkehr gegenüber dem motorisierten Verkehr priorisiert** oder zumindest gleichgestellt wird. Es sollte speziell auf die **Flüssigkeit, Leichtigkeit und Qualität für Zufußgehenden geachtet werden**. Regelungen, die Zufußgehende benachteiligen, Fußwegverbindungen einschränken oder Gehsteigbreiten (zusätzlich schmälern, sollten vermieden werden.

Insbesondere sollten Regelungen in Bezug auf **Kinder** klarer formuliert werden. Diese sind junge, lernende VerkehrsteilnehmerInnen.

Generell ist es sinnvoll auch mittels StVO **geringe Geschwindigkeiten des MIV v.a innerorts zu befördern**. Eine Umsetzung von (flächendeckenden) Tempo 30-Zonen und die Realisierung von Begegnungszonen (mit Tempo 20) wären grundlegende Verbesserungen.

Die derzeitigen Regelungen sehen beispielsweise vor, dass Tempo 30-Zonen / Tempo 30-Straßen nur verordnet werden dürfen, wenn es "erforderlich" ist, also z.B. aus Gründen der Verkehrssicherheit. Es ist einfacher T30 im gesamten Ortsgebiet (ausgenommen ...) zu verordnen als auf einzelnen Straßenzügen. Es bedarf daher an Regelungen, die die Umsetzung von Tempolimits erleichtern bzw. rechtlich absichern (auch aus Gründen der Lärmreduktion, Umweltverbesserung, Aufenthaltsqualität, etc.).

Ergänzend besteht der Wunsch vorhandene Bestimmungen auch zu **kontrollieren bzw. zu exekutieren**, wie z.B. das Fahrverbot für Fahrräder (und E-Scooter) auf Gehsteigen (**Umsetzungsthematik**).

## **Im Speziellen sollten folgende Themen im Rahmen einer StVO-Änderung berücksichtigt bzw. zumindest diskutiert werden:**

### ✓ **Gehsteige freihalten und dem Fußverkehr vorbehalten**

Die Nutzung beschränkt sich heutzutage nicht mehr nur auf das zu Fuß gehen alleine, denn es gibt immer mehr unterschiedliche Nutzungen auf Gehsteigen (Aufenthalt, soziale Interaktion, Flanieren, Rasten, Roller, Roboter,...).

Zudem schränken diverse fixe und temporäre Einbauten wie Verkehrstafeln, Warenaufsteller, Schanigärten, e-Ladestationen, Hydranten, Zeitungsständer, Elektrokästen, Sammelcontainer, Werbeplakate, etc. den Gehbereich ein. Der Anspruch auf den 1,5 – 2 Meter breiten Gehsteig ist hoch.

#### **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).

Es wird daher angeregt einige Verkehrszeichen (VZ) wie z.B. das VZ „Schutzweg“, das VZ „Fahrbahn Unebenheiten“ oder temporäre VZ von Baustellen durch Markierungen zu ersetzen. So könnte z.B. auch das Verkehrszeichen „Halte- und Parkverbot“ durch eine gelbe Markierung ersetzt werden oder es könnten Verkehrszeichen an der Hausfassade anstatt mit einer eigenen Tafel angebracht werden (siehe Good-Practice Beispiel 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, situationsspezifisch angepasst). 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). Ein Nebeneinander Gehen soll insbesondere mit Kinderwagen und Rollstuhl ermöglicht werden.

#### **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.



✓ **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 (siehe Abschnitt B Vorschlag zu § 76c).

**Begründung:**

Eine gemeinsame Nutzung des öffentlichen Raums durch Fahrzeuge und Zufußgehende 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.

✓ **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 Regelungen für eine verpflichtende fußläufige Erschließung gegeben sein, denn v.a. in ländlichen Gebieten gibt es oft keine Infrastruktur 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.

## Querungsstellen

✓ **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.

✓ **Regelungen zu Unter-/Überführungen entrümpeln**

**Forderung:** Aufheben der Regelungen, dass eine niveaugleiche Querung auch erlaubt sein darf, 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.

✓ **Benutzungspflicht 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).

✓ **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

**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 Zufußgehenden erlauben, sofern kein Gehsteig vorhanden ist.
- ✓ Begegnungszonen
  - generell 20 km/h
  - FußgängerInnen-Vorrang einräumen

## Lichtsignalanlagen

- ✓ Vermehrten Einsatz intelligenter Steuerung von Lichtsignalanlagen (LSA) für FußgängerInnen

Die LSA erkennt FußgängerInnen bei der Annäherung (Bsp. Favoritenstraße – Taubstummengasse). 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.
- Stärkung des Rücksichtnahmeprinzips
- 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)

## B) Beispielhafte Änderungsvorschläge konkreter Paragraphen:

Es besteht der Wunsch die gesamte Rechtsvorschrift fachlich insofern zu durchforsten, dass **Zu-Fuß-Gehende eindeutig gleichberechtigte Verkehrsteilnehmende** sind. Die nachstehende Auflistung von gewünschten Änderungen stellt den Bedarf dar, der für den Fußverkehr am Dringendsten in der Österreichischen Verkehrsordnung (StVO) ist und ist exemplarisch:

- *Ein unbegründetes Stehenbleiben auf Gehsteigen und Gehwegen ist durch §78 für Zu-Fuß-Gehende verboten.*

**Forderung:** Dieser Passus sollte ersatzlos gestrichen werden.

**Begründung:**

Das Verweilen auf Gehflächen hebt die Qualität und macht urbanes Leben vielfältig.

Kommunikation auf Gehflächen zwischen zwei oder mehreren Menschen ist vertrautes und gern gesehenes Bild im Straßenraum.



- *Es ist verboten mit Fahrzeugen Gehsteige und Gehwege zu benützen. Ausgenommen hiervon sind ausgewiesene Stellen bei z.B. Ein- und Ausfahrten (§8 Abs 4 Zi 1)*

**Forderung:** Einräumen eines **Vortrittsrechts für Zu-Fuß-Gehende**.

**Begründung:**

Entschärfung der Unfallgefahr auf Gehsteigen – insbesondere für junge VerkehrsteilnehmerInnen. 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 dann, wenn Zu-Fuß-Gehende Spielgeräte zur Fortbewegung nutzen.

- *§ 76c Laut dem Passus zur Begegnungszone (StVO §76c) dürfen Fahrzeuglenkende in den ausgewiesenen Zonen Zu-Fuß-Gehende weder gefährden noch behindern.*

**Forderung:** Den Zu-Fuß-Gehenden soll explizit (wie in der Schweiz) ein **FußgängerInnen-Vorrang in Begegnungszonen** eingeräumt werden.

**Begründung:**

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.

- *§ 17 / 3 Das **Vorbeifahren mit Fahrzeugen, die keine Schienenfahrzeuge sind, an Fahrzeugen, die vor einem Schutzweg oder einer Radfahrerüberfahrt anhalten, um***
  - 1. Fußgängern das Überqueren der Fahrbahn,*
  - 2. Radfahrern das Benützen der Radfahrerüberfahrt oder*
  - 3. Rollschuhfahrern das Benützen des Schutzweges oder der Radfahrerüberfahrt zu ermöglichen.*

**Forderung:** Dies soll verboten werden.

- *§ 68 / 1 ....Radwegebenutzungspflicht.*

**Forderung:** Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht zur Entlastung von Gehsteigradwegen.

**Begründung:**

Die Radwegbenutzungspflicht 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 Benutzungspflicht.

- *§ 53 / 11 Verkehrszeichen „Sackgasse“*

**Forderung: Kennzeichnung „lebendige, für aktive Mobilität durchlässige Sackgasse“ – Einführung eines eigenen Verkehrszeichen „Sackgasse ausgenommen Fuß /Rad“:**

Kentlich machen, wenn eine Straße für Radfahrende oder Zu-Fuß-Gehende nicht endet (sondern nur für MIV eine Sackgasse darstellt).

**Begründung:**

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.

- *Derzeit besteht die Vorschrift, dass Verkehrszeichen nur am Gehsteig bzw. hinter der Randlinie kundgemacht werden können bzw. in Folge gültig sind (§ 48 Abs 5)*

**Forderung:** Möglichkeit Verkehrszeichen auch mittels Markierung oder durch Anbringen an der Hauswand oder in der Parkspur kundzumachen.

**Begründung:**

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.

## Danksagung

*Walk-space.at bedankt sich bei den zahlreichen Rückmeldungen von Walk-space Mitgliedern, sowie insbesondere bei der TU-Wien, IVV, IVS, dem Büro con.sens und den vielen Einzelmitgliedern.*