

Ergebnisbericht RETTUNGSGASSE

Kurzfassung

Wien November 2010

Einführung der Rettungsgasse

1	GRUNDSÄTZLICHES.....	3
1.1	Aufgabenstellung	
1.2	Begriffsdefinition	
1.3	Projektstruktur	
2	LEGISTISCHE MASSNAHMEN.....	6
2.1	Österreichische Rechtslage	
2.2	Rechtliche Gegebenheiten in anderen Staaten	
2.3	Mögliche legistische Umsetzung	
3	MEDIALE MASSNAHMEN - KOMMUNIKATION.....	10
3.1	Grundsätzliches	
3.2	Umriss Kommunikationskonzept	
4	BAULICHE UND BETRIEBLICHE MASSNAHMEN.....	11
4.1	Bauliche Massnahmen	
4.2	Betriebliche Massnahmen	
5	POSITIONEN.....	12
5.1	ASFINAG	
5.2	Einsatzorganisationen	
5.3	Kuratorium f. Verkehrssicherheit	
5.4	Autofahrerklubs	
5.5	Wirtschaftskammer	
6	SCHLUSSFOLGERUNG UND EMPFEHLUNG.....	15

Einführung der Rettungsgasse

1 GRUNDSÄTZLICHES

1.1 Aufgabenstellung

Im Regierungsprogramm der XXIV. Gesetzgebungsperiode unter dem Kapitel 1.1 "ASFINAG" ist die Absicht, die Einführung einer Rettungsgasse zu prüfen verankert. Dort heißt es wörtlich: „Die Möglichkeit einer zeitlich befristeten Freigabe von Pannestreifen, die zugleich auch das System der „Rettungsgasse“ bilden (wie in anderen EU Staaten), wird geprüft.“

Ausgehend von dieser Vorgabe ist seitens der ASFINAG im Bereich Verkehrsmanagement im März 2009 ein Projekt aufgesetzt worden, mit dem Ziel die Einführung der Rettungsgasse am A+S Netz in Österreich zu prüfen sowie die notwendigen Vorbereitungs- und Begleitmaßnahmen zu detektieren.

1.2 Begriffsdefinition

Unter Rettungsgassen wird verstanden, dass die Fahrzeuglenker verpflichtet werden, sich bei beginnenden Stauungen oder stauähnlichen Zuständen am jeweiligen Straßenrand aufzustellen und in der Mitte eine Fahrgasse zu öffnen, um Einsatzfahrzeuge die Durchfahrt zu ermöglichen. Das dahinterliegende Ziel, ist die Verbesserung der Erreichbarkeit von Unfallstellen auf Österreichs Hochleistungsstrassen durch vorsorgliches Bilden einer „Rettungsgasse“ bei Staus.



Einführung der Rettungsgasse

1.3 Projektstruktur

Das Projekt wird in 3 Phasen realisiert.

1. Phase: **Konzeption**

- Vorarbeiten
- Abstimmung bmvit (juristische sowie marketingtechnische Komponenten)
- Einbindung Stakeholder (Bilaterale Gespräche - Austausch Vor- u. Nachteile)
- Erstellung Projektfahrplan
- Erarbeitung Konzept zur Umsetzung der Rettungsgasse
- Startschuss zur Umsetzung

2. Phase: **Projektumsetzung**

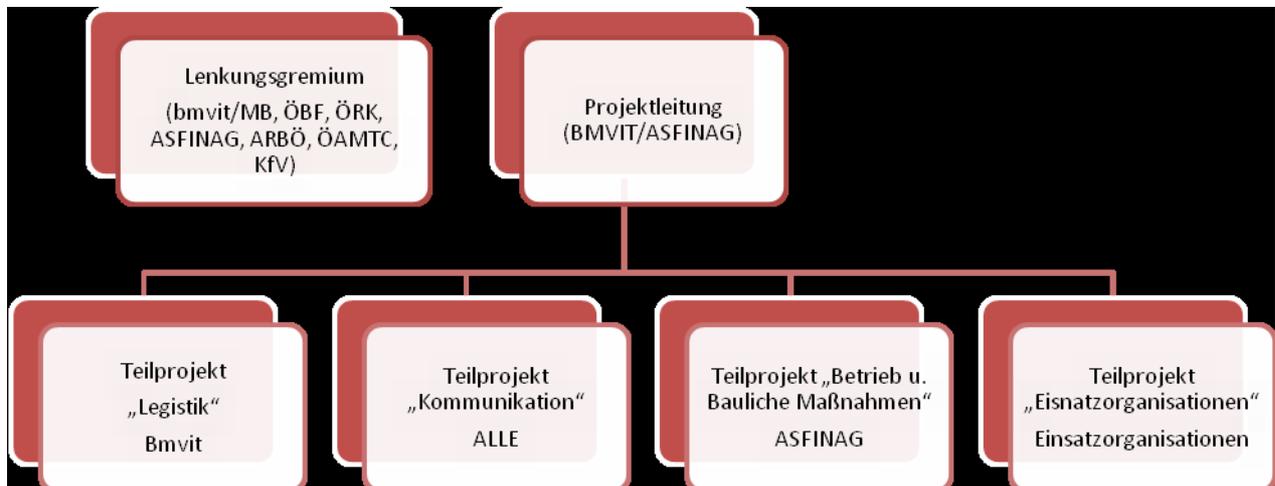
- Umsetzung der legislativen Implementierung (StVO)
- Umsetzung eines Erlass des BMI hinsichtlich Strafgedhöhe
- Einbindung der Fahrschulen
- begleitende PR-Maßnahmen
- Durchführung Infokampagnen
- Überprüfung der baulichen und betrieblichen Maßnahmen am A+S Netz
- Beschlussfassung im Ministerrat
- Beschlussfassung im Verkehrsausschuss
- Beschlussfassung im Parlament
- Informationsoffensive bis Inkrafttreten der Rettungsgasse
- Einbindung der Fahrschulen

3. Phase: **Einführung**

- Inkrafttreten der Rettungsgasse
- PR-Begleitung der Einführung
- Weiterführung der Kampagne
- Beobachtung und Analyse
- Information und Erfolgsbericht

Einführung der Rettungsgasse

1.3 Projektstruktur



2 LEGISTISCHE MASSNAHMEN

2.1 Österreichische Rechtslage

Das System der Rettungsgasse ist in der Österreichischen Straßenverkehrsordnung (StVO) nicht geregelt. In Österreich gilt derzeit laut § 26 Abs. 5 StVO die allgemeine Regelung, dass einem herannahenden Einsatzfahrzeug Platz gemacht werden muss. In der Praxis ist auf Gemeinde- und Landesstraßen bei Stauungen nach Unfallereignissen derzeit bereits ein ähnliches Verhalten zu beobachten. Stauende Verkehrsteilnehmer versuchen durch ein Ausweichen den Einsatzfahrzeugen den notwendigen Platz für eine Durchfahrt zu schaffen.

Auf Autobahnen wird in der Regel der Pannestreifen für Einsatzfahrzeuge freigehalten. Gemäß § 46 Abs. 4 lit. d StVO ist auf der Autobahn verboten, den Pannestreifen zu befahren, ausgenommen mit Fahrzeugen des Straßendienstes, der Straßenaufsicht oder des Pannendienstes und sofern sich nicht aus Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen etwas anderes ergibt.

2.2 Deutsche Rechtslage

Einführung der Rettungsgasse

Anders als in Österreich ist in Deutschland die Rettungsgasse in der deutschen Straßenverkehrsverordnung explizit für Autobahnen verankert. Im Unterschied zu Ö gibt es in Deutschland keinen Pannestreifen (nur Seitenstreifen und Fahrstreifen) der nicht befahren werden darf.

Die Regelung in der deutschen Straßenverkehrsordnung §11(2) lautet:

(2) Stockt der Verkehr auf Autobahnen und Außerortsstraßen mit mindestens zwei Fahrstreifen für eine Richtung, so müssen Fahrzeuge für die Durchfahrt von Polizei- und Hilfsfahrzeugen in der Mitte der Richtungsfahrbahn, bei Fahrbahnen mit drei Fahrstreifen für eine Richtung zwischen dem linken und dem mittleren Fahrstreifen, eine freie Gasse bilden.

Bei zweispurigen Straßen fahren die Verkehrsteilnehmer auf der linken Fahrspur ganz nach links und die anderen ganz nach rechts. bei mehrstreifigen Fahrbahnen zwischen dem äußersten linken und den übrigen Fahrstreifen.

2.3 Mögliche legislative Umsetzung

Der notwendige legislative Aufwand bestünde sowohl seitens der ASFINAG als auch seitens der zuständigen Abteilung (SII/ST5) im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) darin, einen dahin lautenden Passus in die StVO aufzunehmen. Eine analoge Umsetzung des Passus gemäß der deutschen Straßenverkehrsordnung erscheint dabei sehr wahrscheinlich.

Diese Änderung lässt sich durch eine StVO-Novelle realisieren, wobei darauf hingewiesen wird, dass es zielführender erscheint, eine eigene „Rettungsgassen-Novelle“ auf den Weg zu bringen. Zum Einen wird durch die Exklusivität die entsprechende Wichtigkeit dieser einschneidenden Verhaltensänderung unterstrichen. Zum Anderen kann durch die Konzentration auf nur eine gesetzliche Änderung eine problemlosere und raschere Gesetzwerdung erzielt werden. Die Durchlaufzeiten in der Begutachtungsphase, im Ministerrat, im Verkehrsausschuss, im Plenum sowie im Bundesrat können beschleunigt werden. Das Risiko eines Scheiterns der StVO-Novelle wird damit minimiert. Wäre die Einführung der Rettungsgasse nur ein Teil einer großen Reform könnte dies einen langwierigen Gesetzwerdungsprozess darstellen bzw. bestünde sogar die Möglichkeit, dass eine umfangreiche Novelle an anderen Uneinigkeiten scheitert.

Einführung der Rettungsgasse

Folgender Vorschlag könnte als Ergänzung des § 46 StVO (Autobahnen) implementiert werden:

neuer Absatz:

„Kommt der Verkehr zum Stillstand oder droht er zum Stillstand zu kommen (Stau) so haben Lenker von Fahrzeugen auf dem äußerst linken Fahrstreifen für die betreffende Fahrtrichtung soweit links zu fahren oder anzuhalten als ihnen dies gefahrlos möglich ist, jene auf dem unmittelbar rechts daneben liegenden Fahrstreifen haben innerhalb ihres Fahrstreifens äußerst rechts zu fahren oder anzuhalten um damit allenfalls später annähernden Einsatzfahrzeugen (§ 26) schon vorab Platz zu machen (Rettungsgasse).“

Ergänzungen des § 26 StVO (Einsatzfahrzeuge):

neuer Absatz:

"Rettungsgassen (§ 46) dürfen von Lenkern anderer Fahrzeuge unbeschadet der Bestimmungen §12 Abs. 5 nicht benutzt werden."

Ergänzung des § 12 Abs. 5 StVO

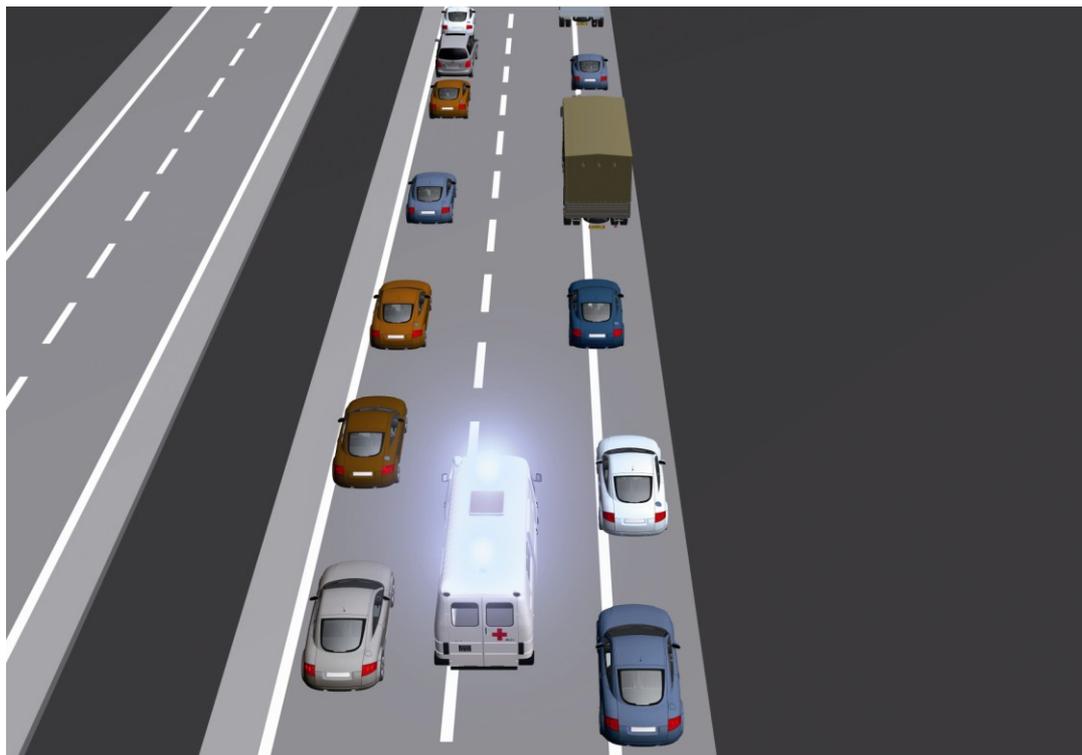
letzter Halbsatz:

„... oder Einsatzfahrzeuge in Rettungsgassen (§46) nicht behindert werden.“

Folgende Möglichkeiten können sich daraus ergeben:

2-spurige Autobahnen:

Einführung der Rettungsgasse

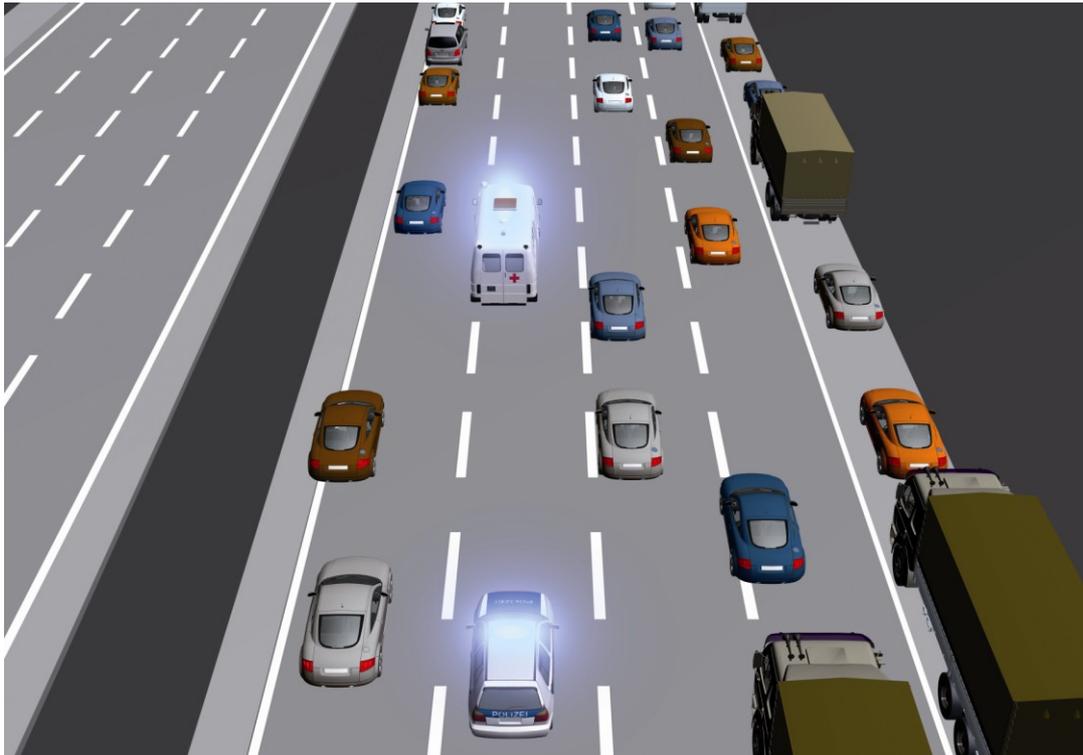


3-spurige Autobahnen:



4-spurige Autobahnen:

Einführung der Rettungsgasse



Erläuterungen:

- warum Rettungsgasse zwischen 2. und 3. (oder vorletzter und letzter) und nicht zwischen 1. und 2. Spur:
 - 1./2. Spur mehr LKWs, dadurch: weniger Restbreite für Rettungsgasse, schlechtere Übersichtlichkeit für Lenker von Einsatzfahrzeugen
- warum Rettungsgasse nicht nur bei Stillstand:
 - zu spät, Fahrzeuge „verkeilen“ sich dann quer zu den Fahrstreifen, wenn Einsatzfahrzeug sich tatsächlich annähert (Zeitverlust massiv)
- warum schon vorbeugend bilden:
 - erst bei Annäherung eines Einsatzfahrzeuges Bildung zu spät, Fahrzeuge „verkeilen“ sich dann quer zu den Fahrstreifen, wenn Einsatzfahrzeug sich tatsächlich annähert (Zeitverlust massiv)
- mit und ohne Pannenstreifen:
 - die Fahrzeuge nutzen für die Bildung der Rettungsgasse den gesamten befestigten und befahrbaren Bereich der Straße. D. h. bei einem vorhandenen Pannenstreifen wird auch diese Fläche von der rechten Fahrzeugkolonne genutzt und die Breite der Rettungsgasse maximiert.
 - In Bereichen ohne Pannenstreifen wird die Rettungsgasse schmaler, bei den vorhandenen Fahrstreifenbreiten von Autobahnen und Schnellstraßen lässt sich aber dennoch eine Rettungsgasse mit ausreichender Breite bilden.

Hinsichtlich der Strafhöhen bei Nichtbefolgung der Bildung einer Rettungsgasse muss der Novellierung der StVO ein Erlass des Bundesministeriums für Inneres folgen. Vor allem sollte darin eine Abmahnung bzw. Straffreiheit für die Dauer einer bestimmten Übergangsfrist von

Einführung der Rettungsgasse

(beispielsweise 6 Monate) ab Inkrafttreten der StVO-Novelle vorgesehen werden, um Akzeptanz und das Anpassen auf eine neue Verhaltensweise zu fördern.

3 MEDIALE MASSNAHMEN - KOMMUNIKATION

3.1 Grundsätzliches

Das Thema der Rettungsgassen impliziert nicht nur die Notwendigkeit der breit gestreuten Information, es impliziert vielmehr eine umfassende Umstellung der Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer und ist daher mit einem starken und einschneidenden Bewusstseins-Änderungsprozess verbunden.

Aus diesem Grund kommen in der Kommunikation zur Einführung der Rettungsgasse neben klassischen Public Relations Maßnahmen auch Marketingmaßnahmen zum Einsatz. Public Relations wirkt immer langfristig. Ihr Erfolg liegt daher in der kontinuierlichen Präsenz. Das bedeutet, dass nach Abschluss der geplanten großen Informationskampagne unter Einsatz aller "above the line" Maßnahmen (klassische Werbemaßnahmen), laufend und über einen längeren Zeitraum hinaus der stetige Einsatz von "below the line" Maßnahmen (Nicht klassische Werbemaßnahmen) unumgänglich ist.

3.2 Umriss Kommunikationskonzept

Im Folgenden wird ein kurzer Abriss über die notwendigen Eckpfeiler des Kommunikationskonzeptes gegeben. Eine Grobunterteilung in eine VOR-Kampagne und eine Kampagne zur Verhaltensänderung und dem Umdenken wird dabei vollzogen.

VOR-Kampagne für die breite Öffentlichkeit:

- 1.) Klassische Medienarbeit:
 - Presseaussendungen
 - Hintergrundgespräche
 - Exklusivgespräche
- 2.) Medienkooperationen

VOR-Kampagne für Stakeholder:

- 1.) Einzelgespräche mit den verschiedenen Stakeholdern
- 2.) Einsatz von Video-Animationsunterlagen zum Thema Rettungsgasse
- 3.) Runder Tisch / Expertengespräch mit Exklusivberichterstattung

Kampagne zur Verhaltensänderung und dem Umdenken:

- 1.) Klassische Medienarbeit:

Einführung der Rettungsgasse

- Pressegespräche / -konferenzen
 - Hintergrundgespräche
 - Exklusivgespräche
- 2.) Medienkooperationen allgemein
 - 3.) Medienkooperationen mit Verkehrsfunk im Speziellen
 - 4.) Kongressteilnahmen / Teilnahme an Messen
 - 5.) Kooperationen mit Fahrschulen/Transportunternehmen
 - 6.) Schaffung eines Piktogrammes für die Rettungsgasse
 - 7.) Plakatkampagne (sowohl A+S Netz als auch untergeordnetes Straßennetz)
 - 8.) TV-/Hörfunk-Kampagne (Social-PR)
 - 9.) Beilagen in Tageszeitungen
 - 10.) Informationsbroschüren
 - 11.) Schaffen der Seite www.rettungsgasse.at
 - 12.) Internetpublikationen (Nutzung interner als auch externer Plattformen)

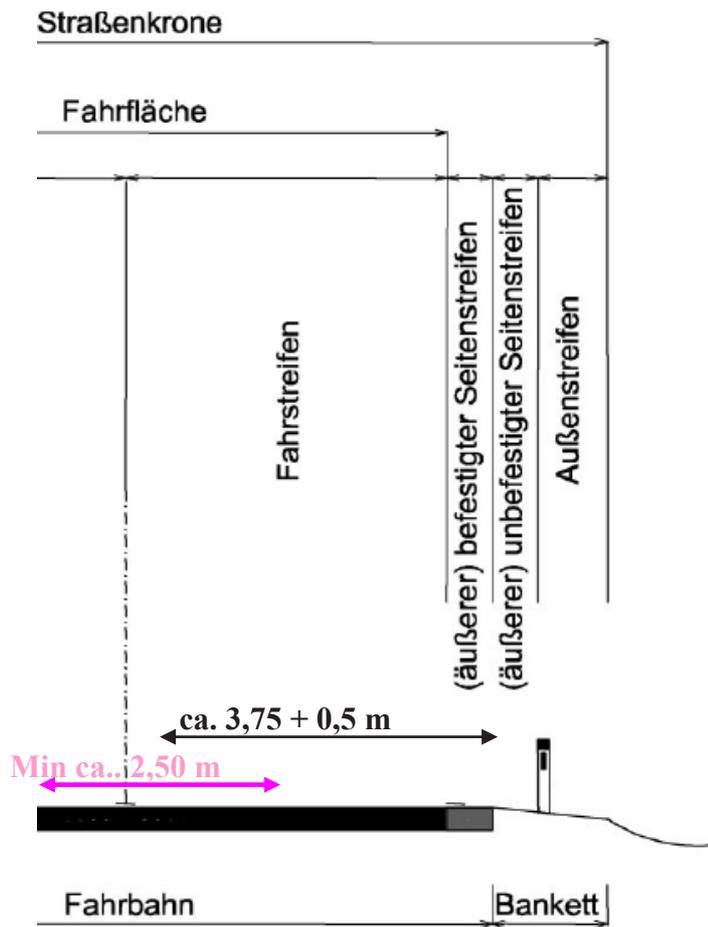
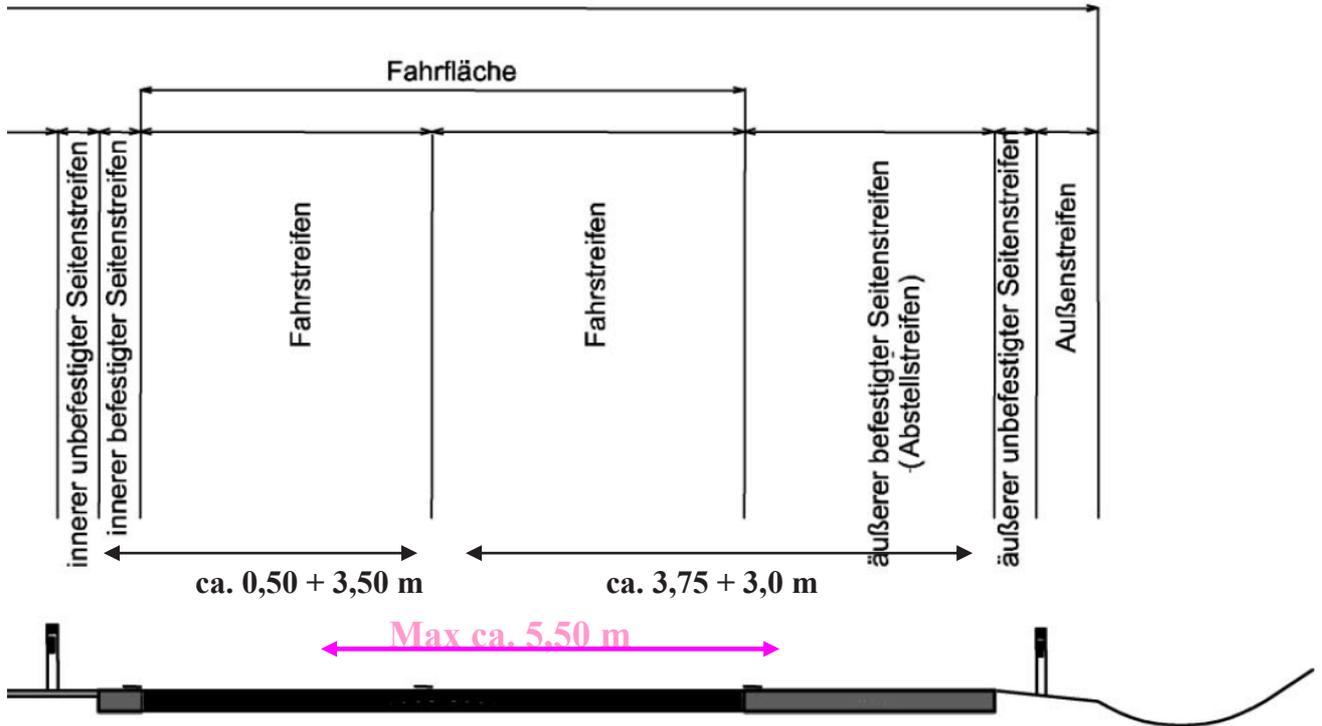
4 BAULICHE UND BETRIEBLICHE MASSNAHMEN

4.1 Bauliche Maßnahmen

Sämtliche Fahrstreifen des A+S Netzes wurden auf die bauliche Beschaffenheit der Pannestreifen überprüft. Die bauliche Substanz der Pannestreifen ist jedenfalls ausreichend, dass hinsichtlich der seltenen Befahrung im Falle der Bildung einer Rettungsgasse insbesondere von Schwerfahrzeugen zu keinen außergewöhnlichen Belastungszuständen kommen wird.

Wesentliches Kernelement der baulichen Maßnahme muss die Berücksichtigung von defekten Fahrzeugen auf dem Pannestreifen im Hinblick auf eine in Entstehung befindliche Rettungsgasse sein. Hierbei muss in jedem Falle die Notwendigkeit der Errichtung einer Pannenbucht bei spezifischen Streckenabschnitten untersucht werden. Dies muss insbesondere hinsichtlich einer weiterführenden Einführung der Pannestreifenfreigabe überprüft werden.

Einführung der Rettungsgasse



Einführung der Rettungsgasse

4.2 Betriebliche Maßnahmen

Für den reibungslosen Verlauf einer Rettungsgassenbildung wurden sämtliche Fahrsteifen des A+S Netzes hinsichtlich der notwendigen Breite überprüft. Geht man davon aus, dass ein Einsatzfahrzeug mit maximaler Breite von 2,5 m (z.B. Feuerwehr LKW) durch eine zwischen zwei Schwerfahrzeugen (hzG > 7,5 t) gebildete Rettungsgasse durchfahren muss, so ist die entstandene Breite ausreichend, wenn die Schwerfahrzeuge auf den jeweils äußeren Rand ausgewichen sind.

Für den Betrieb ist ein Beschilderungskonzept als Signalwirkung und Bewusstseinsbildung für die Verkehrsteilnehmer zur Bildung einer Rettungsgasse unentbehrlich. Vor allem im Hinblick auf die wechselnde unterschiedliche Anzahl der Fahrspuren und der damit einhergehenden unterschiedlichen Handhabung der Rettungsgassenbildung muss ein spezifisches Beschilderungskonzept entwickelt werden.

Für den laufenden Betrieb ist auch die Notwendigkeit gegeben, den operativen Betrieb des ASFINAG Verkehrsmanagements miteinzubinden. Bestehende Verkehrsbeeinflussungsanlagen sowie Wechseltextanzeigen müssen auf die Bildung von Rettungsgassen reagieren können.

5 POSITIONEN

Dem Projektteam der ASFINAG war es ein Anliegen, die Positionen der im Verkehrs- und Infrastrukturbereich beheimateten Institutionen, Akteure und Stakeholder mittels bilateraler und trilateraler Gespräche auszuloten. Ziel war es dabei, die verschiedenen Standpunkte und Meinungen zu erfassen sowie Vor- und Nachteile zu sondieren. Durch die zahlreichen Gespräche konnten einerseits Bedenken vorzeitig ausgeräumt werden und andererseits Befürchtungen aufgegriffen, die bereits in den Überlegungen Berücksichtigung fanden. Festzuhalten ist, dass eine Breite Mehrheit für die Einführung der Rettungsgasse ist. Die Fortsetzung der Gespräche müssen in dieser Form unbedingt weitergeführt werden, denn die Einführung der Rettungsgasse und der damit verbundenen Veränderung der bisherigen Verhaltensweise der Verkehrsteilnehmer ist nur durch die Mithilfe aller Akteure möglich.

5.1 Position der ASFINAG

Jede Verbesserung und Vereinheitlichung des Verhaltens der Verkehrsteilnehmer im Notfall wird seitens der ASFINAG begrüßt. Umso mehr, nachdem die Rettungsgasse sowohl vom Österreichischen Bundesfeuerwehrverband als auch vom Österreichischen Roten Kreuz massiv gefordert werden und ebendiese Organisationen zufahren müssen und von einer Umsetzung profitieren.

Einführung der Rettungsgasse

Die ASFINAG sieht in der Umsetzung der Rettungsgasse folgende Vorteile:

- Klare und eindeutige Verhaltensregel für die Verkehrsteilnehmer unabhängig von der Straßenart und Ausgestaltung
- Keine Behinderung der Zufahrt durch defekte Fahrzeuge oder missbräuchlicher Verwendung des Pannestreifens.
- Einheitliches Prinzip mit den wesentlichen Nachbarländer Deutschland (mit gesetzlicher Verankerung), Schweiz, Tschechien und Slowenien
- breitere Zufahrtsmöglichkeit und somit ein rascheres Eintreffen und Vorankommen der Einsatzfahrzeuge
- kein Ausbau von Pannestreifen erforderlich
- Möglichkeit, den Pannestreifen freizugeben

Zu einer bzw. vor der Einführung ist aus Sicht der ASFINAG erforderlich und zweckmäßig:

- umfassende Informationsbegleitung bei der Einführung
- Definition des Begriffes „Stau“ für den Verkehrsteilnehmer
- Freigabe des Fahrverbotes auf Pannestreifen in der StVO (im Fall der Rettungsgasse)

5.2 Position der Einsatzorganisationen

Sowohl das Österreichische Rote Kreuz (ÖRK) als auch der Bundesverband der Feuerwehren (ÖBFV) plädieren unisono für die Einführung der Rettungsgasse. Dies wird vor Allem mit dem Hauptargument begründet, schneller und sicherer am Unfallort zu sein. Insbesondere seitens des ÖRK wird argumentiert, dass Erfahrungen aus dem Nachbarland Deutschland einen enormen Zeitgewinn aufweisen. Durch die Möglichkeit mittels einer gebildeten Rettungsgasse zum Unglücksort zu gelangen ist ein Zeitgewinn von bis zu 4 Minuten möglich im Vergleich mit einer Zufahrt auf dem Pannestreifen. Wenn man diesen Zeitgewinn auf den zeitlichen Mittelwert der Steigerung der Überlebenschance von Unfallopfern durch schnelle Erstbehandlung umlegt (1 Min = 10% mehr Überlebenschance), so ist dieser Wert von 40% signifikant. Erfahrungen in Österreich bei Benutzung der Pannestreifen zeigen, dass die Zufahrt nur wesentlich langsamer möglich ist.

Ein wichtiges Anliegen des ÖBFV ist die Sicherstellung der Breite der Rettungsgasse für die Zufahrt ihrer Einsatzfahrzeuge.

Hinsichtlich der Verhaltensänderung bei den Verkehrsteilnehmern und der allgemeinen Anwendung der neuen Regelung bestehen keinerlei Bedenken. Wesentlich ist dabei jedoch eine umfassende Informationskampagne. Diesbezüglich möchten die beiden Verbände

Einführung der Rettungsgasse

mitwirken und mit Erfahrungsberichten Ihren Teil zur Steigerung der Bewusstseinsbildung beitragen.

5.3 Position des Kuratorium für Verkehrssicherheit

Die Einführung der Rettungsgasse wird vom Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) eindeutig begrüßt. Unter dem Aspekt der Steigerung der Verkehrssicherheit und der Reduktion der Anzahl von Schwerverletzten und Toten wird diese Initiative gutgeheißen.

Wesentlich ist dabei selbstverständlich eine umfassende Informationskampagne zur Bewusstseinsbildung dieser neuen Verhaltensänderung des Verkehrsteilnehmers.

6 Schlussfolgerung und Empfehlung

Eine Einführung der Rettungsgasse ist sowohl in legislativer als auch in baulicher und betrieblicher Hinsicht problemlos umzusetzen. Wesentlicher Einschnitt wird die Veränderung der bisherigen Verhaltensweise des Verkehrsteilnehmers darstellen. Dies ist jedoch mit einer umfangreichen und alle Stakeholder mit einzubeziehenden Informationskampagne und gezielten PR-Maßnahmen zu bewerkstelligen. Verkehrspolitisch betrachtet, wird aufgrund der breiten Mehrheit der Befürworter mit wenig Widerstand zu rechnen sein. Speziell das Argument der Einsatzorganisation („Zeit rettet Leben“) sowie die Befürwortung des KfV hat großes Gewicht. Nicht nur vor dem Hintergrund des Verkehrssicherheitsaspekts ist vor allem auch der betriebliche Vorteil für den Straßenbetreiber enorm, stellt ja die Einführung der Rettungsgasse die Voraussetzung dar, in weiterer Folge in beeinflussten Gebieten bestehende Pannestreifen für den Verkehr temporär freizugeben. Dies wird vom Verkehrsteilnehmer bereits lange gefordert und kann daher nur gutgeheißen werden. Die temporäre Freigabe von Pannestreifen würde auch den internationalen Standard Österreichs im Bereich des Verkehrsmanagements deutlich unterstreichen.

Aufgrund sämtlicher legislativer und betrieblicher berücksichtigungswürdigen Parameter, der breiten Mehrheit an Befürwortern, der damit verbundenen Steigerung der Verkehrssicherheit sowie der Zustimmung der mobilen Bevölkerung kann aus verkehrspolitischer Sicht eine Einführung der Rettungsgasse nur empfohlen werden.