



*Nutzen Sie die  
Chance, um Ihre  
Gemeinde sicherer  
und lebenswerter zu  
machen!*

**EINFACH, SCHNELL  
UND EFFEKTIV!**

# Geschwindigkeitsreduktion in schutzbedürftigen Bereichen



# Geschwindigkeitsreduktion in schutzbedürftigen Bereichen

Leitfaden für Gemeinden  
zur neuen Verordnungsmöglichkeit nach der 35. StVO-Novelle

**Gender-Hinweis:** Zugunsten besserer Lesbarkeit findet die männliche Form von personenbezogenen Hauptwörtern Verwendung. Dies impliziert keinesfalls eine Benachteiligung des jeweils anderen Geschlechts. Gemeint und angesprochen sind alle Geschlechter.

---

# Inhalt

Einleitung.....	5
Wesentliche Änderungen im Überblick.....	5
<b>Eignung der Geschwindigkeitsreduktion zur Erhöhung der Verkehrssicherheit .....</b>	<b>6</b>
Geringeres Tempo schützt Leben.....	6
Konkrete Sicherheitsvorteile im Überblick .....	6
Kürzerer Anhalteweg .....	7
Geringere Kollisionsgeschwindigkeit .....	8
Besserer Sichtkegel.....	8
<b>Alte und neue Rechtsgrundlagen für die Erlassung von Geschwindigkeits- beschränkungen im Ortsgebiet.....</b>	<b>9</b>
<b>Die neue „Schutzbereich-Verordnung zur Geschwindigkeitsreduktion“ .....</b>	<b>10</b>
<b>12 Fragen und Antworten rund um die neue Verordnungsmöglichkeit .....</b>	<b>11</b>
<b>Verordnungsmuster für Gemeinden .....</b>	<b>14</b>

# Einleitung

Mit der **35. Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO)**, die am 1. Juli 2024 in Kraft getreten ist, wurde erstmals eine **vereinfachte Möglichkeit** geschaffen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit **im Ortsgebiet** gezielt zu senken – nämlich **in gesetzlich klar definierten Bereichen, in denen Fußgänger und Radfahrer besonders gefährdet sind**: Hier kann das generelle Tempolimit von 50 km/h auf beispielsweise 30 km/h reduziert werden.

Die vorliegende Broschüre bietet eine umfassende Übersicht über jene Neuerungen der Novelle. Sie richtet sich insbesondere an Gemeinden und dient als praxisorientierte Unterstützung bei der Umsetzung. Neben der Erörterung zentraler Fragen werden auch konkrete Handlungsempfehlungen gegeben.

## Wesentliche Änderungen im Überblick

### Neues Instrument für Geschwindigkeitsreduktion

Einführung eines zusätzlichen Instruments zur Verringerung der Geschwindigkeit in Bereichen des Ortsgebiets, in denen sich vermehrt Kinder, Senioren sowie Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen als Fußgänger oder Radfahrer aufhalten und besonders gefährdet sind.

### Freiwillige Umsetzung

Die Behörde hat die Befugnis, eine derartige Verordnung zu erlassen, ist dazu jedoch nicht verpflichtet.

### Vereinfachtes Ermittlungsverfahren und Vorteile

Die neue Regelung reduziert den Verwaltungs- und Kostenaufwand erheblich, da in den meisten Fällen kein Gutachten erforderlich ist.

Entfallende Prüfungen:

- Nachweis spezifischer Gefahren wie Unfallzahlen oder Verkehrsfrequenzen und vergleichende Bewertung
- Feststellung der Erforderlichkeit und Interessenabwägung
- Wissenschaftlich fundierte Prüfung der örtlichen und verkehrstechnischen Gegebenheiten

# Eignung der Geschwindigkeitsreduktion zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

## Geringeres Tempo schützt Leben

Geschwindigkeit und Verkehrssicherheit stehen in einem umgekehrten Zusammenhang. Eine Reduktion der erlaubten Geschwindigkeit hat daher erhebliche positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Dies gilt sowohl für die Herabsetzung der höchst zulässigen Geschwindigkeit in

Streckenbereichen als beispielsweise auch für die Implementierung von Tempo 30-Zonen. Dieser Zusammenhang wurde bereits vielfach untersucht, eine Zusammenstellung wissenschaftlicher Ergebnisse wurde unter anderem im Projekt „Safety Cube“ durchgeführt ([www.roadsafety-dss.eu](http://www.roadsafety-dss.eu)).

### Konkrete Sicherheitsvorteile im Überblick

---

Im Ortsgebiet tragen vor allem folgende 3 Aspekte zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei einer Reduktion der höchst zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h bei:

---

#### Der Anhalteweg verkürzt sich:

Der Anhalteweg reduziert sich von 27 m (bei 50 km/h) auf 13 m (bei 30 km/h) – in der Regel genug Zeit, um sicher vor Fußgängern oder Zebrastreifen zu bremsen. Dort, wo ein Fahrzeug mit 30 km/h bereits zum Stillstand gekommen ist, hat ein Auto mit 50 km/h noch nicht einmal begonnen langsamer zu werden und ist noch immer mit 50 km/h unterwegs.

---

#### Durch geringere Kollisionsgeschwindigkeiten wird das Verletzungsrisiko reduziert:

Die Wahrscheinlichkeit eines tödlichen Unfalls sinkt bei Tempo 30 auf **unter 10 %**, während sie bei Tempo 50 auf **30 %** ansteigt.

---

#### Kfz-Lenkende haben bei geringeren Fahrgeschwindigkeiten einen größeren Sichtwinkel:

Tempo 30 ermöglicht eine **übersichtliche Blickweite von 15 Metern** vor der Stoßstange, während bei Tempo 50 der Blickpunkt auf 40 m vor dem Fahrzeug gerichtet ist, was oft zu einem **Tunnelblick** führt und die Wahrnehmung von seitlich herannahenden Fußgängern stark einschränkt.

Diese Aspekte dienen als Nachweis für die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Geschwindigkeitsreduktion. Im Folgenden wird noch detaillierter auf diese Themen eingegangen.



## Kürzerer Anhalteweg

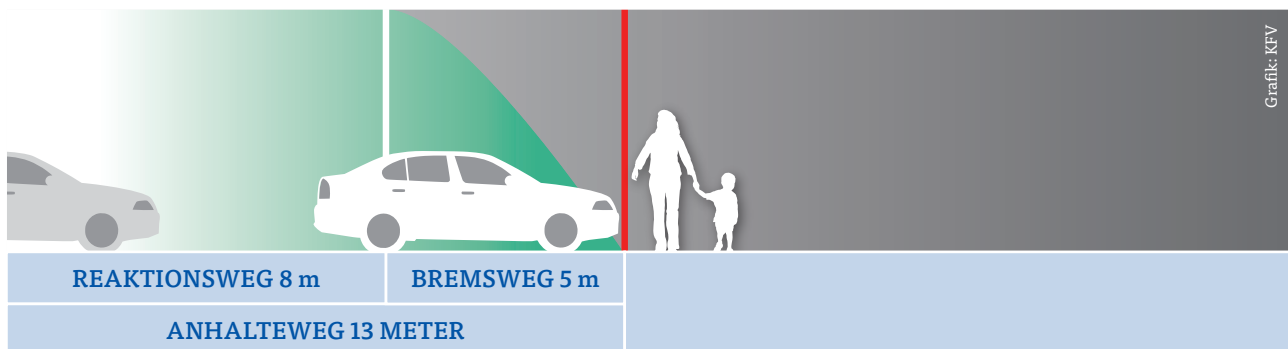
Um bei auftretenden Hindernissen oder beispielsweise auch querendem Fußverkehr rechtzeitig anhalten zu können, wird noch ein entsprechender Weg zurückgelegt, bis das Fahrzeug endgültig zum Stillstand kommt. Dabei ist zunächst eine gewisse Zeit erforderlich, um das Hindernis oder querende Personen zu erkennen und die Bremse zu betätigen – in dieser Zeit, die oft mit einer Sekunde angesetzt wird, wird das Fahrzeug noch ohne Verzögerung weiterbewegt („Reaktionsweg“). Dann setzt die Verzögerung durch den Bremsvorgang ein („Bremsweg“). Der **Anhalteweg** setzt sich somit aus **Reaktions- und Bremsweg** zusammen.

Bei einer Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h beträgt der Anhalteweg rund 27 m, bei einer Fahrgeschwindigkeit von

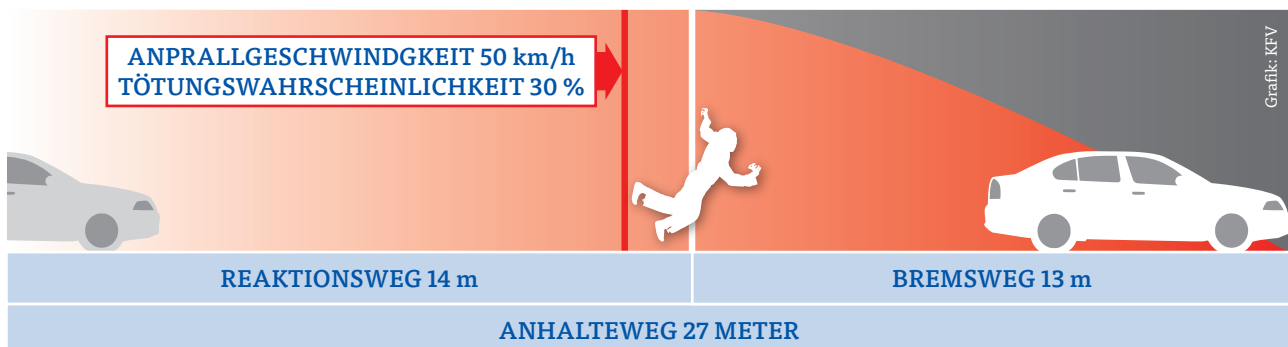
30 km/h reduziert sich dieser Wert auf rund 13 m – der Anhalteweg ist also bei reduzierter Geschwindigkeit nur etwa halb so lang. Dementsprechend ist in kritischen Situationen ein rechtzeitiges Anhalten bei 30 km/h Fahrgeschwindigkeit weitaus wahrscheinlicher möglich als bei 50 km/h.

Wie sich das Temporegime auf die Kollisionsgeschwindigkeit auswirkt, hängt direkt mit der Fahrgeschwindigkeit zusammen. Dort, wo ein Auto mit einer Ausgangsgeschwindigkeit von 30 km/h nach einer starken Bremsung zum Stillstand kommt, befindet sich das Auto mit 50 km/h noch in der Reaktionsphase und ist noch immer mit 50 km/h unterwegs. Drei von zehn zu Fuß Gehenden überleben eine Kollision bei Tempo 50 nicht.

### Anhalteweg bei 30 km/h



### Anhalteweg bei 50 km/h



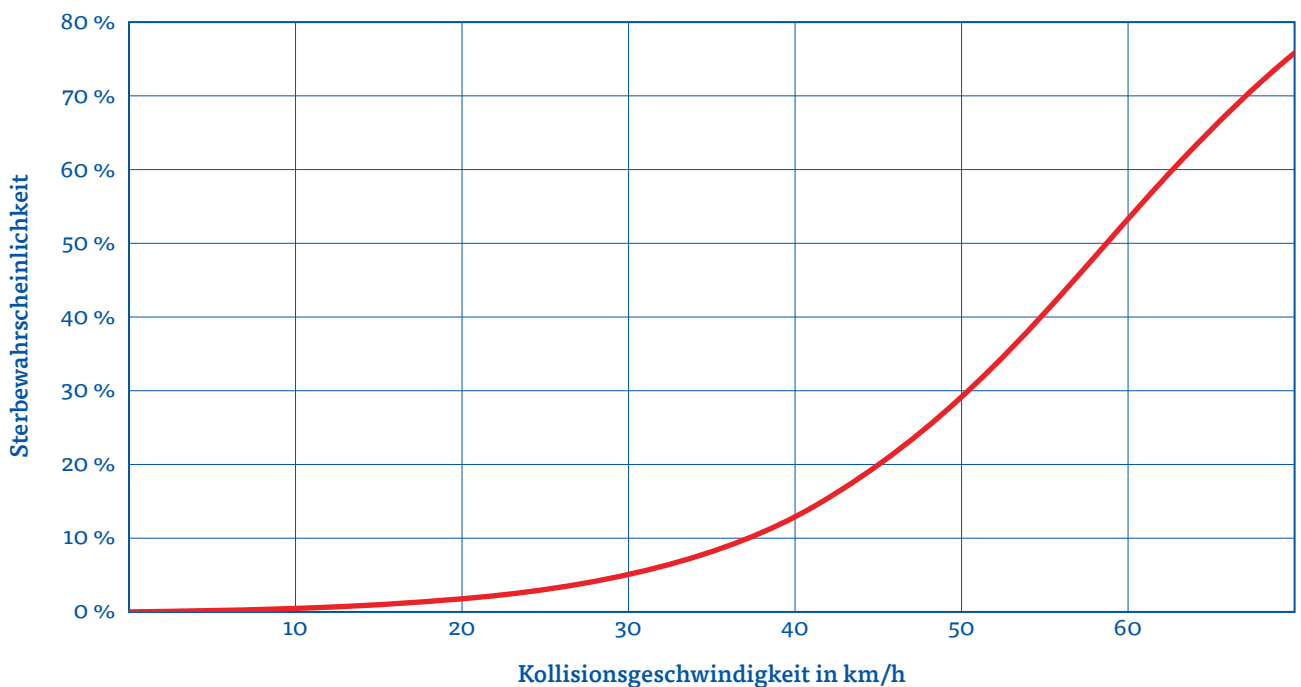
## Geringere Kollisionsgeschwindigkeit

Mit steigender Kollisionsgeschwindigkeit erhöht sich naturgemäß die Gefahr schwerer Verletzungen. Hinsichtlich Kollisionen zwischen Pkw und Fußverkehr zeigen Untersuchungen, dass die Wahrscheinlichkeit eines Todesfalls

bei einer Kollisionsgeschwindigkeit von 30 km/h bei etwa 5 % liegt. Diese Wahrscheinlichkeit ist bei einer Kollisionsgeschwindigkeit von 50 km/h mit etwa 30 % beträchtlich höher.

### Einfluss der Pkw-Kollisionsgeschwindigkeit auf die Sterbewahrscheinlichkeit von Fußgängern

Quelle: Hussain et al., 2019; Grafik: KfV



## Besserer Sichtkegel

Mit zunehmender Geschwindigkeit engt sich das seitliche Sehfeld ein, und die Konzentrationszone verlagert sich weiter nach vorne. Dadurch werden Bewegungen im Seitenraum, die in relativer Nähe zum Fahrzeug stattfinden, bei höheren Geschwindigkeiten weniger wahrgenommen als bei langsa-

mem Fortbewegen. Zu Fuß Gehende werden bei geringen Geschwindigkeiten seitlich in der Annäherung besser wahrgenommen. Dadurch können Kfz-Lenkende früher auf querende Personen reagieren, die Fahrgeschwindigkeit reduzieren oder sogar (rechtzeitig) stehen bleiben.

# Alte und neue Rechtsgrundlagen für die Erlassung von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Ortsgebiet

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt im Ortsgebiet gemäß § 20 Abs. 2 StVO generell 50 km/h.

Unter bestimmten Voraussetzungen konnten schon **bisher zwei Rechtsgrundlagen** für Verordnungen genutzt werden, um diese Höchstgeschwindigkeit **im Interesse der Verkehrssicherheit zu reduzieren**:

Die Ermächtigung im § 43 Abs. 1 lit. b StVO erlaubt es Behörden, auf „bestimmten“ Straßenstrecken oder Zonen konkrete Verkehrsbeschränkungen wie Tempolimits zu erlassen, wenn dies **erforderlich** ist. Dazu muss die Situation mit der Gefahrenlage auf vergleichbaren Straßen verglichen werden. Ein **Sachverständigengutachten** hat dazu relevante Faktoren wie z.B. Unfallstatistiken, Verkehrsaufkommen, Straßenbeschaffenheit, Konfliktsituationen und Geschwindigkeiten zu ermitteln. Die Verordnung

ist nur zulässig, wenn die Gefährdung deutlich über das normale Maß hinausgeht und eine **Interessenabwägung** durchgeführt wurde, bei der Sicherheitsinteressen und die freie Nutzung der Straße berücksichtigt werden; allgemeine verkehrspolitische Überlegungen oder bloße Zweckmäßigkeit reichen nicht aus. Liegen die Voraussetzungen vor, ist die Behörde sodann **verpflichtet**, die Verordnung zu erlassen.

Aufgrund von § 20 Abs. 2a StVO kann die erlaubte Höchstgeschwindigkeit **global für das gesamte Ortsgebiet** herabgesetzt werden. Dabei ist lediglich die **Geeignetheit** der Geschwindigkeitsbeschränkung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder zur Fernhaltung von Gefahren anhand der „örtlichen und verkehrsmäßigen Gegebenheiten nach dem Stand der Wissenschaft“ zu prüfen. Die Kundmachung erfolgt in unmittelbarer Verbindung mit der Ortstafel.

## Die 35. StVO-Novelle führt einen neuen § 43 Abs. 4a StVO ein:

*„Die Behörde kann in Ortsgebieten in Bereichen mit besonderem Schutzbedürfnis wie z.B. Schulen, Kindergärten, Freizeiteinrichtungen, Krankenhäusern oder Senioreneinrichtungen die gemäß § 20 Abs. 2 erlaubte Höchstgeschwindigkeit verringern, sofern die Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere von Fußgängern oder Radfahrern geeignet ist.“*



# Die neue „Schutzbereich-Verordnung zur Geschwindigkeitsreduktion“

Aufgrund der neuen Verordnungsermächtigung gemäß § 43 Abs. 4a StVO gibt es jetzt ein **effektives und unkompliziertes Instrument**, um die Sicherheit im Ortsgebiet nachhaltig zu verbessern. Gemeinden können **besonders**

**schutzbedürftige Bereiche** rund um Schulen, Kindergärten, Krankenhäuser oder Senioreneinrichtungen o. Ä. durch Temporeduktionen schützen – einfach und ohne kostenintensive Verfahren.

**Bestimmte  
Straßen  
Strecken  
Zonen**

Grafik: KfV



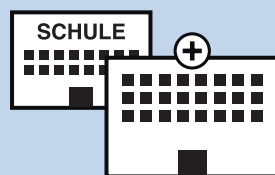
**Nur in  
Ortsgebieten**

Grafik: KfV



**Bereiche mit  
besonderem  
Schutzbedürfnis**

Grafik: KfV



**KANN-Bestimmung  
»Eignung« zur  
Erhöhung der  
Verkehrssicherheit**

Grafik: KfV



## Was bedeutet dies für Gemeinden konkret?

### Freiwillig und flexibel

Die Verordnung kann in Standardfällen direkt erlassen werden, um die Verkehrssicherheit gezielt in sogenannten Bereichen mit besonderem Schutzbedürfnis zu verbessern. Insbesondere Sie als Gemeinde entscheiden, wo Schutz gebraucht wird!

### Schnell und unbürokratisch

Die Gemeinde (bzw. für Landesstraßen die Bezirksverwaltungsbehörde) kann bspw. damit Tempo 30 für Bereiche mit besonderem Schutzbedürfnis in Ortsgebieten verordnen, ohne eine „Erforderlichkeitsprüfung“ durchzuführen. Somit fallen Hürden wie teure Sachverständigengutachten, langwierige Prüfungen oder komplizierte Verfahren weg.

### Und so einfach funktioniert's:

Schutzbereich festlegen (Strecke(n)/Zonen) – Verordnung mit Tempo 30 nach abgekürztem Ermittlungsverfahren erlassen – Verkehrszeichen aufstellen!

# 12 Fragen und Antworten rund um die neue Verordnungsmöglichkeit

## 1 Wer ist für derartige Verordnungen zuständig?

Für Gemeindestraßen ist die **Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich** (§ 94d Z. 4 lit. d StVO) zuständig, für Landesstraßen die Bezirksverwaltungsbehörde (§ 94b Abs. 1 lit. b StVO).

Hinweis: Die Gemeinde hat Angelegenheiten des eigenen Wirkungsbereichs im Rahmen der Gesetze und Verordnungen in eigener Verantwortung und frei von Weisungen zu besorgen (Art. 118 Abs. 4 B-VG). Im eigenen Wirkungsbereich erlassene Verordnungen sind jedoch der Aufsichtsbehörde unverzüglich mitzuteilen (Art. 119a Abs. 6 B-VG). Die Aufsicht ist auf die Kontrolle der Rechtmäßigkeit beschränkt.

## 2 MÜSSEN Behörden nach dieser Rechtsgrundlage eine Temporeduktion verordnen? Können Privatpersonen oder Einrichtungen einen Antrag stellen?

Nein, anders als nach dem bisherigen § 43 Abs. 1 lit. b StVO ist die Behörde hier nicht verpflichtet, eine Temporeduktion zu verordnen – sie hat hierbei Handlungsspielraum („kann“). Privatpersonen oder Einrichtungen haben zwar kein Antragsrecht und keine Parteistellung; selbstverständlich kann jedoch etwa der Direktor einer Schule die Behörde auf die Verkehrssituation vor der Schule aufmerksam machen. Im Übrigen gelten auch hier im Verfahren allgemeine Anhörungsrechte im Ermittlungsverfahren (in Form eines unverbindlichen Stellungnahmerechts vor Verordnungserlassung), zum Beispiel für Interessenvertretungen gemäß § 94f StVO.

## 3 Was darf verordnet werden?

Die gemäß § 20 Abs. 2 StVO erlaubte **Höchstgeschwindigkeit** (50 km/h) darf **verringert** werden, was in der Regel durch die Reduktion auf Tempo 30 geschieht; ebenso denkbar ist eine Herabsetzung z. B. auf Tempo 40 oder 20. Zudem sind unterschiedliche Geschwindigkeitsverordnungen nebeneinander möglich, z. B. Tempo 30 vor einer Schule in einem Ortsgebiet mit generellem Tempo 40.

## 4 Wo darf man verordnen? Können aufgrund der neuen Regelung auch „Zonen“ (z.B. Tempo 30-Zonen) verordnet werden?

**Auf Straßenstrecken oder Zonen im Ortsgebiet**, aber nur in sogenannten **Bereichen mit besonderem Schutzbedürfnis**, wie z.B. vor Schulen, Kindergärten, Freizeiteinrichtungen, Krankenhäusern oder Senioreneinrichtungen.

Unter den entsprechenden örtlichen Voraussetzungen ist die Verordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung aufgrund der neuen Regelung nicht nur als Straßenstrecke, sondern **auch als Zone** möglich. Dies ist vor allem dann in Erwägung zu ziehen, wenn sich mehrere solcher Bereiche an sich kreuzenden Straßen befinden oder wenn deren verkehrliche Aufschließung über mehrere sich kreuzende Straßen erfolgt.

**Achtung!** Soll sich die Geschwindigkeitsbeschränkung jedoch über den eigentlichen Schutzbereich der in Frage kommenden Gebäude hinaus erstrecken, bedarf es einer Verordnung gemäß § 43 Abs. 1 lit. b StVO. Für die Erlassung einer globalen Geschwindigkeitsbeschränkung für ein gesamtes Ortsgebiet ist hingegen § 20 Abs. 2a StVO als Grundlage heranzuziehen.

## 5 Was sind „Bereiche mit besonderem Schutzbedürfnis“?

Im § 43 Abs. 4a StVO werden als schutzbedürftige Bereiche solche vor **Schulen, Kindergärten, Freizeiteinrichtungen, Krankenhäusern und Senioreneinrichtungen** angeführt. Es handelt sich dabei um eine **demonstrative** (beispielhafte und nicht abschließende) **Aufzählung**; auch Bereiche vor anderen Einrichtungen mit vergleichbarem Schutzbedürfnis können demnach mit dieser Rechtsgrundlage berücksichtigt werden.

Ein besonderes Schutzbedürfnis ist vor allem immer dann anzunehmen, wenn derartige Gebäude und Einrichtungen **vorrangig von Kindern, Jugendlichen, alten Menschen oder mobilitäts- oder sinneseingeschränkten Personen frequentiert** werden. Näheres dazu ist gesetzlich nicht verankert, auch nicht z.B. eine Untergrenze der Anzahl der zu schützenden Personen.

Ziel der Maßnahme ist die deutliche **Erhöhung der Sicherheit** und damit einhergehend **der Aufenthaltsqualität von Fußgängern und Radfahrern**, also der sogenannten ungeschützten Verkehrsteilnehmer in derartigen Bereichen.

### 6 Wie weit erstreckt sich ein schutzbedürftiger Bereich? Sind zeitliche Einschränkungen der Regelung notwendig (bspw. Geltungsdauer nur während der Schulzeit)?

Zur örtlichen Ausdehnung des schutzbedürftigen Bereiches gibt es **keine fixen gesetzlichen Längenangaben**. Es sind dabei auch die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen, beispielsweise vorhandene Querungsstellen im Nahbereich einer Einrichtung. Als Anhaltspunkt für die Ausdehnung kann in Anlehnung an die RVS 03.04.14 „Gestaltung des Schulumfelds“ für den schutzbedürftigen Bereich ein **Umkreis von 250 m** (mindestens jedoch 60 m) zum Eingang der betreffenden Einrichtung gesehen werden. Für die konkrete Abgrenzung sind jedoch die Orte zu berücksichtigen, an denen sich die Personen auf dem Hin- und Rückweg zu den genannten Einrichtungen gehäuft bewegen.

Auch bisher werden bei Geschwindigkeitsverordnungen, die aus Gründen der Verkehrssicherheit erlassen werden, in der Regel keine zeitlichen Einschränkungen vorgenommen. Im Sinne der Verkehrssicherheit sind diese nämlich nicht empfehlenswert; es ist stets eine dauerhafte Geschwindigkeitsreduktion anzustreben. Im Übrigen werden speziell Schuleinrichtungen häufig auch in Ferienzeiten genutzt, manche Einrichtungen, wie beispielsweise Turnsäle, auch abends, etwa von Vereinen zu Trainingszwecken. Der Gesetzestext des § 43 Abs. 4a StVO sieht jedenfalls keine Pflichten zur Beschränkung vor.

### 7 Ist ein Gutachten für eine Geschwindigkeitsreduktion in Bereichen mit besonderem Schutzbedürfnis nötig?

Für die Prüfung der gesetzlichen Voraussetzungen ist auch in diesen Fällen die Durchführung eines Ermittlungsverfahrens zentral. Anders als bei Verordnungen gemäß § 43 Abs. 1 lit. b StVO muss sich jedoch nicht die Erforderlichkeit der Geschwindigkeitsbeschränkung ergeben; die besondere Gefahrenlage nimmt der Gesetzgeber bei Bereichen mit besonderem Schutzbedürfnis von vornherein an. Der Behörde ist daher ein weiter Spielraum eingeräumt. Somit zeigt sich die im Zuge der Novelle betonte Verfahrensvereinfachung deutlich: In der Regel – d. h. sofern man im Kernbereich der Verordnungsermächtigung bleibt – ist nämlich **kein Gutachten** erforderlich, da die Behörde die Prüfung der (hier minimierten) gesetzlichen Voraussetzungen auf Grundlage allgemeiner Kenntnisse und Erfahrungen vornehmen kann. Ein Ortsaugenschein könnte allenfalls hierbei unterstützend wirken. Die Anhörungsrechte gemäß § 94f StVO sind jedoch zu beachten.

Ein Gutachten wird jedoch dann nötig, wenn der Sachverhalt komplexer ist. Dies gilt etwa für die Ausweisung ausgedehnter Schutzbereiche oder für Schutzbereiche, die nicht explizit im Gesetz genannt sind.

**Achtung!** Sollen mehrere verschiedene (also auch „normale“ Tempo 30-)Zonen zusammengelegt werden, muss wie bisher die Rechtsgrundlage des § 43 Abs. 1 lit. b StVO herangezogen werden.

### 8 Wie beschreibt man die „Eignung“ der Temporeduktion zur Erhöhung der Verkehrssicherheit?

Gemäß § 43 Abs. 4a StVO kann die Behörde die höchst zulässige Geschwindigkeit in Bereichen mit besonderem Schutzbedürfnis reduzieren, sofern dies zur Verbesserung der Verkehrssicherheit – insbesondere für Fußgänger und Radfahrer – (lediglich) „geeignet“ ist; aufgrund dieser Formulierung hat die Behörde einen weiten Spielraum: Eine solche Maßnahme bewirkt im Regelfall immer eine Erhöhung der Verkehrssicherheit, da sie durch einen kürzeren Anhalteweg, ein geringeres Verletzungsrisiko bei Unfällen und ein verbessertes Sichtfeld dazu beiträgt, gefährliche Situationen zu entschärfen. Diese Eignung sollte im Ermittlungsverfahren dokumentiert werden, kann sich aber auf

allgemeine Aspekte beschränken. Für Textvorschläge siehe Seite 6 ff: „Eignung der Geschwindigkeitsreduktion“.

### 9 Worin liegen die wesentlichen Unterschiede zu § 43 Abs. 1 lit. b und § 20 Abs. 2a StVO?

Der neue Abs. 4a ist **spezifischer** als Abs. 1 lit. b und ist auf reine **Geschwindigkeitsbeschränkungen in Ortsgebieten mit einem besonderen Schutzbedürfnis** (z. B. vor Schulen) beschränkt. Eine zusätzliche Prüfung der Gefährlichkeit entfällt, weil der besondere Schutzbedarf in derartigen Bereichen bereits vom Gesetz vorgegeben ist. Anstelle des Maßstabs der Erforderlichkeit mit einer Interessenabwägung ist hier – bei diesem freiwilligen Instrument – bloß der **einfachere Maßstab der Eignung** anzuwenden. Das bedeutet, die Maßnahme muss nur grundsätzlich geeignet sein, die **Verkehrssicherheit** zu verbessern.

Der VfGH bescheinigt bereits dem § 20 Abs. 2a StVO im Vergleich zu § 43 Abs. 1 lit. b StVO einen **weiten Gestaltungsspielraum**. Mit § 43 Abs. 4a StVO wird nun für ausgewählte Fälle – nämlich für „Bereiche mit besonderem Schutzbedürfnis“ – ein noch schnelleres und einfacheres Erlassungsverfahren ermöglicht, da hier die **Geeignetheit pauschal angenommen** wird, während § 20 Abs. 2a StVO zusätzlich eine **wissenschaftlich fundierte Prüfung der örtlichen und verkehrsmäßigen Gegebenheiten** verlangt.

### 10 Wie geht man damit um, wenn bestehende Anlageverhältnisse nicht zur geplanten Temporeduktion passen?

Zur Erklärung: Die Anlageverhältnisse eines Straßenzugs umfassen beispielsweise die Fahrbahnbreite, die Breite der Fahrstreifen, das Vorhandensein von Anlagen für den Fuß- und Radverkehr, die Linienführung sowie die Längsneigungen. Dabei ist es vorteilhaft, wenn die bauliche Gestaltung der Straße zu der höchst zulässigen Geschwindigkeit „passt“: Breite, geradlinige Straßen verleiten beispielsweise erfahrungsgemäß zu höheren Fahrgeschwindigkeiten. Ist keine adäquate bauliche Gestaltung vorhanden, kann es zu Akzeptanzproblemen kommen. Geschwindigkeitsbeschränkungen können in jenen Bereichen sinnvoll sein, in denen eine rasche Verbesserung der Verkehrssicherheit erforderlich ist. Mittelfristig ist es sinnvoll, eine umgesetzte Temporeduktion mit baulichen Maßnahmen zu unterstützen.

Bei Erlassung einer solchen neuen Verordnung gemäß § 43 Abs 4a StVO gilt jedoch, dass die **Anlageverhältnisse NICHT zwingend im Ermittlungsverfahren zu berücksichtigen** sind. Die Verordnung ist unabhängig von der baulichen Gestaltung möglich, da das Gesetz hierzu keinerlei Anknüpfungspunkte bietet. Anders als in § 20 Abs. 2a StVO besteht keine gesetzliche Verpflichtung, örtliche und bauliche Gegebenheiten miteinzubeziehen. Es genügt, Örtlichkeiten und Umstände allgemein zu beschreiben, ohne sie zu bewerten. Unfallzahlen, Verkehrsstärken und Geschwindigkeitsprofile sind in der Regel nicht erforderlich, ebenso wenig die Einholung eines Sachverständigengutachtens.

### 11 Muss die Regelung mittels Zusatztafel („Krankenhaus“, „Kindergarten“ oder dgl.) erläutert werden?

Nein, eine Zusatztafel ist **nicht zwingend** erforderlich. Sie kann jedoch sinnvoll sein, um die Akzeptanz der Geschwindigkeitsbeschränkung zu erhöhen oder auf ein erhöhtes Aufkommen schutzbedürftiger Personen aufmerksam zu machen.

### 12 Welche Inhalte muss die Verordnung zwingend haben?

Der Verordnungstext muss – wie bei anderen Verordnungen zur Geschwindigkeitsbeschränkung – die gleichen grundlegenden Inhalte enthalten. Das bedeutet, dass Gebote oder Verbote in deutscher Sprache formuliert werden sollten, oder es muss auf Verkehrszeichen in einem entsprechenden Plan verwiesen werden.

Besonders wichtig ist eine klare und präzise Beschreibung des **örtlichen Geltungsbereichs**. Die Verordnung muss so gestaltet sein, dass für alle Betroffenen bereits aus dem **Verordnungstext** und einer dazugehörigen **planlichen Darstellung** eindeutig hervorgeht, auf welche **Bereiche** oder **Strecken** sich die Regelung bezieht, damit die Verordnung ohne Zweifel befolgt werden kann.

# Verordnungsmuster für Gemeinden

[Gemeindegewalt]  
[Datum] [Zahl]

Betreff: Geschwindigkeitsbeschränkung xx km/h im Bereich xx im Ortsgebiet

## VERORDNUNG

*[des zuständigen Gemeindeorgans]*  
im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde ABC

Auf Grund § 43 Abs. 4a und § 94d Z. 4 lit. d StVO 1960 BGBl. 1960/159,  
in der derzeit gültigen Fassung, wird verordnet:

[z.B.]

*Zone Geschwindigkeitsbeschränkung (erlaubte Höchstgeschwindigkeit) xx km/h [im Bereich X-Straße ab der Kreuzung mit der A-Straße in Richtung der B-Straße, im Bereich Y-Straße ab der Kreuzung mit der C-Straße in Richtung der D-Straße usw.]*

*Strecke Geschwindigkeitsbeschränkung (erlaubte Höchstgeschwindigkeit) xx km/h [von Gemeindestraße XY Nr. 2, auf Höhe des Hauseingangs bis zur östlichen Ecke des Hauses Gemeindestraße XY Nr. 10 (X) in beiden Richtungen]*

*[Die planliche Darstellung (Beilage ./A) bildet einen integrierenden Bestandteil dieser Verordnung.]*

Diese Verordnung wird gemäß § 44 Abs. 1 StVO durch die Anbringung nachfolgender Straßenverkehrszeichen kundgemacht:

*[am Beginn und Ende sowie an allen Einmündungen]*

*[Strecke: Verkehrszeichen gemäß § 52 Z 10a und 10b StVO an den gekennzeichneten Stellen]*

*[Zone: Verkehrszeichen gemäß § 52 Z 11a und 11b StVO an den gekennzeichneten Stellen]*

Inkrafttreten: Tag der Kundmachung

*[Verordnungsgeber]*

Anlage: Übersichtsplan

Verteiler: [1. XXX 2. YYY 3. ZZZ usw.]

Auszug aus den Entscheidungsgrundlagen (Hinweis): xxx

*[Verordnungsakt mit allen Inhalten des Ermittlungsverfahrens, insbesondere auch Darlegung der Eignung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (vgl. S. 6 ff)]*



Kuratorium für Verkehrssicherheit

Schleiergasse 18  
1100 Wien  
**Telefon:** +43-(0)5 77 0 77-0  
**E-Mail:** [kfv@kfv.at](mailto:kfv@kfv.at)  
[www.kfv.at](http://www.kfv.at)

**Medieninhaber und Herausgeber:** KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)  
**Verlagsort:** Wien  
**Herstellung:** druck.at, Leobersdorf  
**Grafik:** DI Gernot Steindorfer, Trausdorf a. d. Wulka  
**Titelbild:** Michael Sabotha, Wien

**Copyright:** KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Wien.

**Stand:** Jänner 2025

Alle Rechte vorbehalten.  
Alle Angaben ohne Gewähr.

**SAFETY FIRST!**

Unterstützt von:



Österreichischer  
Gemeindebund



Österreichischer  
Städtebund