04 | 2026 | 209 – 244

ZVR

Zeitschrift für Verkehrsrecht

Beiträge

Allerneueste Rsp des VfGH zur StVO
Martin Hiesel

Elektrotaxizwang in Wien rechtskonform?
Christian F. Schneider

Kurzbeitrag

Kreisverkehr: Reichweite von Geschwindigkeitsbeschränkungen
Armin Kaltenegger

Rechtsprechung

Baumhaftung: Schäden an einem unbefugt abgestellten Kfz
Georg Kathrein

Aufklärungspflichten des Reisebüros zu Reiseversicherung
Kristin Nemeth

Judikaturübersicht Verwaltung

Frage der Zurechnungsfähigkeit

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Virtual Reality in der Verkehrssicherheitsarbeit
Daniela Knowles, Aggelos Soteropoulos, Klaus Wittig, Peter Schwaighofer, Felicitas Kienböck

manz.at/zvr ISSN 0044-3662

MANZ

Bundesland gelegenen Standort überhaupt auszuschließen, könne aber weder aus dieser Bestimmung noch aus anderen Bestimmungen des GelVerkG abgeleitet werden.

Aus dem vorstehenden Erk ergibt sich, dass der LH aufgrund von § 13 Abs 4 GelVerkG zwar das Auffahren von Taxis mit einem Standort außerhalb der betreffenden Gemeinde beschränken, nicht aber den Betrieb auswärtig zugelassener Taxis per se verbieten darf. Die LBO entspricht diesen Vorgaben, da sie in den §§ 13 bis 15 ein Verbot des Umherfahrens zur Gewinnung von Fahrgästen vorsieht und gleichzeitig ein grds Gebot des Auffahrens auf Standplätzen normiert, ohne dafür aber Beschränkungen für Taxis mit Standort außerhalb von Wien zu normieren. Solange die LBO ein Verbot des Umherfahrens zur Gewinnung von Fahrgästen normiert, wären aber auch Beschränkungen für das Auffahren auswärtiger Taxis auf Standplätzen in Wien gesetzwidrig, weil beides in Kombination auf ein nach der Rsp des VwGH durch das GelVerkG nicht gedecktes Verbot des Fahrdienstes mit Fahrzeugen aus anderen Bundesländern hinauslaufen würde.

5. Fazit

Für den Wiener Elektrotaxizwang nach der LBO gilt: Gut gedacht, schlecht gemacht. Auch Maßnahmen, die dem hehren Ziel des Klimaschutzes dienen, müssen sich an die Vorgaben der Rechtsordnung halten.

Plus

ÜBER DEN AUTOR

E-Mail: christian.schneider@bpv-huegel.com

VOM SELBEN AUTOR ERSCHIENEN

- Verfassungs- und europarechtliche Grundlagen und Schranken einer österreichischen Klimaschutzpolitik, ÖZW 2021, 95;
- Klimaschutz – keine „carte blanche“ für Beschränkungen im Straßenverkehr, RdU-U&T 2023, 45.

Neues aus Brüssel und Luxemburg

Der Beitrag schnell gelesen

Digitalisierung und Klimaschutz prägten die unionsrechtliche Agenda der zweiten Jahreshälfte 2025 in besonderer Weise. Im Straßenverkehr reichen die Reformen von einem modernisierten Führerscheinrecht über verschärfte Vorgaben zur Kreislaufwirtschaft bei Altfahrzeugen bis hin zur Anpassung der CO_2-Regulierung und der Förderung einer nachhaltigen Batterieproduktion in der EU. Parallel dazu werden im Schienenbereich der Ausbau eines eur Hochgeschwindigkeitsnetzes sowie ein modernisiertes Kapazitätsregime vorangetrieben. In der Luftfahrt ist die Entwicklung zweigeteilt: Einerseits stocken die Verhandlungen zur Reform der Fluggastrechte-VO im Spannungsfeld zwischen Absenkung und Sicherung des bestehenden Schutzniveaus; andererseits präzisiert der EuGH seine Rsp, wahrt systematische Grenzen und stärkt durch eine am Schutzzweck orientierte Auslegung die Effektivität der Fluggastrechte.[1]

Europarecht; Verkehrsrecht

ZVR 2026/81



Mag. CHRISTIAN SCHIMANOFSKY ist Geschäftsführer des Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV).

Inhaltsübersicht:

A. Straßenverkehr
1. Kundmachung der 4. Führerschein-RL
2. Politische Einigung zur Altfahrzeuge-VO erzielt
3. Reformoffensive der Kommission für den Automobilsektor
B. Schienenverkehr
1. EU-Strategie zum Ausbau des Hochgeschwindigkeitsschienenverkehrs
2. Neuordnung des europäischen Kapazitätsmanagements im Schienenverkehr
C. Luftfahrt: Parlament will bestehende Fluggastrechte sichern
D. Aktuelle Judikatur zur Fluggastrechte-VO und zum internationalen Luftbeförderungsrecht
1. Ticketerstattung bei Flugannullierung umfasst auch Vermittlungsprovision
2. Blitzeinschlag mit verpflichtender Sicherheitskontrolle als außergewöhnlicher Umstand
3. Keine Ausnahme von Haustieren vom Begriff des Reisegepäcks

A. Straßenverkehr

1. Kundmachung der 4. Führerschein-RL

Mit den RL (EU) 2025/2205 idF 2025/2206[2] wird das Führerscheinrecht der Union nach der RL 2006/126/EG grundlegend neu strukturiert; die Reform verbindet Maßnahmen zur Digitalisierung mit einer Ausweitung sicherheitsrelevanter Regelungsinhalte: Zentrales Element ist ein duales Führerscheinsystem aus physischem Dokument und unionsweit interoperablem digitalem Führerschein, ergänzt durch neue Vorgaben zu Ausstellung, Umtausch und Ersetzung. Die Prüfungsanforderungen werden unionsweit weiter harmonisiert (ua im Bereich Gefahrenwahrnehmung, Assistenzsysteme, Schutz vulnerabler Verkehrsteilnehmer), eine verpflichtende EU-weite Probezeit mit Mindest-

[1] Herzlichen Dank an Frau Dr. Claudia *Riccabona-Zecha* (KFV) für die Unterstützung bei der Ausarbeitung des Beitrags.

[2] RL (EU) 2025/2205 über den Führerschein, zur Änderung der VO (EU) 2018/1724 und der RL (EU) 2022/2561 und zur Aufhebung der RL 2006/126/EG und der VO (EU) 383/2012; RL (EU) 2025/2206 zur Änderung der RL (EU) 2025/2205 in Bezug auf bestimmte Entscheidungen über den Fahrberechtigungsverlust. Zur Präsentation der beiden Vorschläge COM(2023) 127 final und COM(2023) 128 final s *Thann,* Neues aus Brüssel und Luxemburg, ZVR 2023/63; zur Dokumentation der Fortschritte s *Schimanofsky,* Neues aus Brüssel und Luxemburg, ZVR 2023/146; ZVR 2024/66; ZVR 2025/76; ZVR 2025/153.

standards wird eingeführt und ein gemeinsamer Rechtsrahmen für begleitetes Fahren ab 17 geschaffen. Die gesundheitliche Eignung wird systematischer überprüft; bei der Erneuerung von Führerscheinen der Klassen AM bis BE ist künftig zumindest eine Selbsteinschätzung des Gesundheitszustands vorgesehen. Weitere Schwerpunkte liegen auf der Eindämmung von Führerscheintourismus, der unionsweiten Wirksamkeit von Fahrberechtigungsverlusten sowie auf der erleichterten grenzüberschreitenden Anerkennung von Qualifikationen.[3]

2. Politische Einigung zur Altfahrzeuge-VO erzielt

- Am 12. 12. 2025 erzielten Parlament und Rat eine vorläufige politische Einigung zur Altfahrzeuge-VO.[4] Die Altfahrzeuge-VO fördert **Umwelt- und Klimaschutz** sowie die Kreislaufwirtschaft, indem sie zB recyclinggerechte Fahrzeugkonstruktionen und Mindestanteile recycelter Materialien vorschreibt. Ein Schwerpunkt liegt zudem darauf, das anhaltende Problem der **„Fahrzeuge mit ungewissem Verbleib"** – jährlich „verschwinden" Millionen Fahrzeuge, zB durch illegalen Export oder unsachgemäße Entsorgung – durch verbesserte Rückverfolgbarkeits- und Kontrollmaßnahmen anzugehen. Der **Anwendungsbereich der VO** umfasst weiterhin uneingeschränkt **Pkw und leichte Nutzfahrzeuge.** Mit der Einigung werden die Behandlungsanforderungen (wie Sammlung, Beseitigung von Schadstoffen, obligatorische Entfernung von Teilen) auf alle normale **schwere Nutzfahrzeuge, Motorräder** und **Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung** (sowohl leichte als auch schwere Nutzfahrzeuge, ausgenommen Kleinserienhersteller) ausgeweitet.

Mehr Kreislaufwirtschaft und Kontrolle im Fahrzeuglebenszyklus.

- Gegenstand der Einigung sind ua Klarstellungen zu den **Abgrenzungskriterien zwischen Gebrauchtfahrzeugen und Altfahrzeugen**[5] sowie **Regelungen zu Ausfuhren und Eigentumsübertragungen.** So ist die Ausfuhr gebrauchter Fahrzeuge nur zulässig, sofern diese nicht als Altfahrzeuge qualifiziert werden. Drei Jahre nach Inkrafttreten soll eine **erweiterte Herstellerverantwortung** eingeführt werden, mit der die Finanzierung der **Kosten für die Rücknahme von Altfahrzeugen in zugelassenen Verwertungsanlagen** sichergestellt wird. Nach Ablauf von fünf Jahren ab Inkrafttreten ist die **Ausfuhr von Gebrauchtfahrzeugen** ausschließlich dann zulässig, wenn sie nicht als Altfahrzeuge einzustufen sind. Beim **Eigentumsübergang eines Gebrauchtfahrzeugs** innerhalb der EU haben Verkäufer durch eine gültige Prüfbescheinigung oder ein entsprechendes Gutachten nachzuweisen, dass es sich nicht um ein Altfahrzeug handelt. Für Privatverkäufer besteht diese Nachweispflicht nur, wenn das Fahrzeug von der Versicherung als Totalschaden eingestuft wurde oder der Verkauf ausschließlich über eine Online-Plattform erfolgt.

3. Reformoffensive der Kommission für den Automobilsektor[6]

Am 16. 12. 2025 hat die Kommission ein umfassendes Paket vorgestellt, das mehrere Maßnahmen zur Transformation des eur Automobilsektors bündelt. Ziel ist es, den Übergang zu klimaneutraler Mobilität mit der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie, Versorgungssicherheit und technologischer Offenheit zu verbinden.

Zentrales Element ist der **Vorschlag zur Revision der CO_2-Emissionsnormen für neue Pkw und Leichtfahrzeuge** gemäß VO (EU) 2019/631 und die **Überarbeitung der Fahrzeugkennzeichnung in Bezug auf CO_2-Emissionen und Energieverbrauch.**[7] Kern ist eine Anpassung des ab 2035 vorgesehenen 100%-CO_2-Reduktionsziels, wonach künftig eine Reduktion der Auspuffemissionen um 90% einzuhalten ist, während die verbleibenden Emissionen über bestimmte Kompensationsmechanismen ausgeglichen werden können. Dadurch sollen neben batterieelektrischen und wasserstoffbasierten Antrieben auch weitere Antriebstechnologien weiterhin berücksichtigt werden. Vorgesehen sind ua zusätzliche Spielräume bei der Zielerreichung sowie zeitlich begrenzte Flexibilitäten im Zeitraum bis 2030, um kurzfristige Anpassungslasten für Hersteller abzufedern und Investitionssicherheit zu schaffen. Ergänzt wird dies durch die **Initiative zur Ökologisierung von Unternehmensflotten,**[8] die auf verbindliche nationale Zielvorgaben für den Einsatz von Fahrzeugen mit Null- und Niedrigemissionen in großen Firmenflotten abstellt, mit der die Marktdurchdringung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge in großen Firmenflotten beschleunigt werden soll.

Mit dem „Automotive Package 2025" verknüpft die Kommission Klimaziele mit Innovation und Wettbewerbsfähigkeit.

Flankierend sieht das Paket eine **„Battery Booster"-Strategie zur Stärkung der eur Batterie-Wertschöpfungskette,**[9] einen **„Automotive Omnibus"** mit mehreren Legislativvorschlägen[10] zur Vereinfachung technischer Anforderungen und zur Beseitigung regulatorischer Hindernisse insb für die Verbreitung elektrischer leichter Nutzfahrzeuge **sowie gezielte Anpassungen der CO_2-Emissionsstandards für schwere Nutzfahrzeuge** vor.[11] Eng damit verknüpft ist die Initiative „Small Affordable Cars", die durch Super-Credits im CO_2-Regime sowie die Einführung einer neuen Unterkategorie kleiner Elektrofahrzeuge (M1E) gezielte Anreize für die Entwicklung und Produktion erschwinglicher, in der EU hergestellter Elektrofahrzeuge schaffen soll.

B. Schienenverkehr

1. EU-Strategie zum Ausbau des Hochgeschwindigkeitsschienenverkehrs

Mit der strategischen Mitteilung „Connecting Europe through High-Speed Rail"[12] legt die Kommission eine strategische Road-

[3] Zu den Inhalten im Detail s *Riccabona-Zecha/Salamon,* Die 4. Führerschein-Richtlinie, ZVR 2026/69.
[4] Vorschlag für eine VO über Anforderungen an die kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und über die Entsorgung von Altfahrzeugen, zur Änderung der VO (EU) 2018/858 und (EU) 2019/1020 und zur Aufhebung der RL 2000/53/EG und 2005/64/EG (End-of-life vehicles [ELV] Regulation), COM (2023) 451 final.
[5] Ein Fahrzeug gilt als Altfahrzeug, wenn es völlig irreparabel ist. Fahrzeuge von historischem Interesse fallen nicht in den Anwendungsbereich des VO-Vorschlags.
[6] Alle Vorschläge unter https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/action-plan-future-automotive-sector/automotive-package_en (abgerufen am 3. 2. 2026).
[7] COM(2025) 995 final.
[8] COM(2025) 994 final.
[9] COM(2025) 8950 final.
[10] Ua COM(2025) 993 final, Vorschlag für eine VO zur Änderung bestehender Vorschriften hinsichtlich der Vereinfachung technischer Anforderungen und Testverfahren für Kraftfahrzeuge und COM(2025) 999 final, Vorschlag für eine RL zur Änderung der RL 92/6/EWG, um bestimmte N2-Elektrofahrzeuge von der Verpflichtung zur Installation und Nutzung einer Geschwindigkeitsbegrenzungsvorrichtung auszunehmen.
[11] COM(2025) 784 final.
[12] COM(2025) 903 final.

map für den Aufbau eines integrierten eur Hochgeschwindigkeitsnetzes bis 2040 vor. Ziel ist die bessere grenzüberschreitende Vernetzung zentraler Zugverkehrsknotenpunkte (≥ 200 km/h), flankiert durch verstärkte Investitionen, regulatorische Harmonisierung und mehr Wettbewerb im Schienenverkehr.

Die EU plant bis 2040 ein integriertes Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsnetz mit Verkehrsleitsystem, mehr Wettbewerb und durchgehenden Tickets.

Vorgesehen sind ua verbindliche **Zeitpläne für grenzüberschreitende Verbindungen** bis 2027, ein EU-weiter **ERTMS-Rollout-Plan,**[13] die **Überarbeitung der Triebfahrzeugführer-Zertifizierung** sowie eine **Stärkung der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA)**, um Genehmigungsverfahren zu beschleunigen. Zudem möchte die Kommission auch Maßnahmen vorlegen, um das wettbewerbswidrige Abwracken von Fahrzeugen zu verbieten. Ein Legislativvorschlag zu durchgehenden grenzüberschreitenden Zugtickets ist für 2026 angekündigt.

2. Neuordnung des europäischen Kapazitätsmanagements im Schienenverkehr

Der zwischen Rat und Parlament am 19. 11. 2025 erreichte politische Kompromiss etabliert einen unionsweit modernisierten Rahmen für die Planung und Zuweisung von Fahrwegkapazitäten.[14] Vorgesehen ist eine stärker langfristige und grenzüberschreitend koordinierte Kapazitätsplanung über den bisherigen Jahresfahrplan hinaus, um **Effizienz und Zuverlässigkeit des Personen- und Güterverkehrs** zu erhöhen. Gleichzeitig soll die Verfügbarkeit von Personenzügen verbessert und der Anteil des Schienengüterverkehrs erhöht werden. Die operative Verantwortung verbleibt bei den nationalen Infrastrukturbetreibern; das **Europäische Netzwerk der Infrastrukturbetreiber (ENIM)** entwickelt jedoch verbindliche eur Rahmenwerke für Kapazitätsmanagement, Störungs- und Krisenkoordination sowie Leistungsüberprüfung. Die Mitgliedstaaten sollen ebenfalls Leitlinien vorgeben, die den jeweiligen Anforderungen der nationalen Schienennetze Rechnung tragen. Bei Verstößen gegen diese Planungen können Strafen von € 1,– bis € 8,– pro Schienenkilometer drohen. Die formelle Annahme der VO steht noch aus; die Anwendung der neuen Planungsregeln ist ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2030 vorgesehen.

C. Luftfahrt: Parlament will bestehende Fluggastrechte sichern

Die Überarbeitung der Fluggastrechte-VO (EG) 261/2004[15] ist nun in das Stadium der zweiten Lesung eingetreten. Am 21. 1. 2026 hat das Europäische Parlament mit deutlicher Mehrheit eine Position angenommen und sich klar gegen eine Abschwächung der bestehenden Fluggastrechte ausgesprochen. Zentrale Streitfrage ist die Ausgestaltung der Ausgleichsansprüche: Während der Rat Entschädigungen erst ab vier bzw sechs Stunden Verspätung und in geringerer Höhe (€ 300,– bis € 500,–) vorsieht, hält das Parlament an der Drei-Stunden-Schwelle sowie an Beträgen von € 300,– bis € 600,– fest. Weitere Divergenzen betreffen die Unterstützungsleistungen und verfahrensrechtliche Erleichterungen, etwa verpflichtende Entschädigungsformulare, Handgepäckregelungen und Sitzplatzansprüche für Begleitpersonen. Da die bisherigen Verhandlungen keine Einigung erbracht haben, wird die Position nun dem Rat übermittelt; bei ausbleibender Zustimmung ist ein Vermittlungsverfahren vorgesehen.

D. Aktuelle Judikatur zur Fluggastrechte-VO und zum internationalen Luftbeförderungsrecht

1. Ticketerstattung bei Flugannullierung umfasst auch Vermittlungsprovision[16]

Der EuGH hat entschieden, dass bei der Erstattung nach einer Flugannullierung gem Art 8 Abs 1 lit a VO (EG) 261/2004 nicht nur der reine Flugpreis, sondern auch eine beim Ticketkauf über ein Vermittlungsportal erhobene Provision zum erstattungsfähigen Gesamtpreis zählt. Dies gilt auch dann, wenn die Fluggesellschaft die konkrete Höhe der Provision nicht kannte. Maßgeblich ist, dass das Luftfahrtunternehmen akzeptiert, dass der Vermittler in seinem Namen und für seine Rechnung Flugtickets ausstellt; in diesem Fall ist davon auszugehen, dass es die **übliche Geschäftspraxis** des Vermittlers zur Erhebung von Provisionen kennt und duldet.

Die Vermittlungsgebühr stellt einen „unvermeidbaren" Bestandteil des Ticketpreises dar und ist daher als von der Airline genehmigt anzusehen.

Damit präzisiert der EuGH seine Rechtsprechung aus dem Jahr 2018[17] und stärkt die Rechtsposition von Fluggästen bei **Online-Ticketkäufen** über Vermittler.

2. Blitzeinschlag mit verpflichtender Sicherheitskontrolle als außergewöhnlicher Umstand[18]

Ein Fluggast verlangte wegen erheblicher Verspätung seines Fluges von Rumänien über Wien nach London eine Ausgleichszahlung nach der Fluggastrechte-VO. Ursache war ein Blitzeinschlag in das vorgesehene Flugzeug, der eine **obligatorische Sicherheitsüberprüfung und den Einsatz eines Ersatzflugzeugs erforderlich** machte; das Endziel wurde erst am Folgetag erreicht. Dazu entschied der EuGH, dass ein Blitzeinschlag, der zwingende Sicherheitskontrollen mit verzögerter Freigabe des Luftfahrzeugs nach sich zieht, einen außergewöhnlichen Umstand iSd Art 5 Abs 3 Fluggastrechte-VO darstellt. Eine Befreiung von der Ausgleichspflicht setzt jedoch voraus, dass das Luftfahrtunternehmen **alle zumutbaren Maßnahmen zur Vermeidung der Verspätung ergriffen** hat.

3. Keine Ausnahme von Haustieren vom Begriff des Reisegepäcks[19]

Eine Passagierin begehrte nach dem Verlust ihres Hundes auf einem Flug von Buenos Aires nach Barcelona € 5.000,– Schadenersatz. Die Airline verwies auf die Haftungsbegrenzung des Art 22 Abs 2 Montrealer Übereinkommen. Der EuGH stellte hier

[13] ERTMS-Rollout-Plan bezeichnet einen unionsweiten Umsetzungs- und Zeitplan zur flächendeckenden Einführung des Eisenbahnverkehrsleitsystems (European Rail Traffic Management System ERTMS) im eur Schienennetz.
[14] Zum Vorschlag für eine VO über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen eur Eisenbahnraum COM(2023) 443 final.
[15] COM(2013) 130 final. Zuletzt *Schimanovsky,* Neues aus Brüssel und Luxemburg, ZVR 2025/153. Dazu bereits *Thann,* Neues aus Brüssel und Luxemburg, ZVR 2014/68; ZVR 2014/150.
[16] EuGH 15. 1. 2026, C-45/24, *Verein für Konsumenteninformation/Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV,* Vorabentscheidungsersuchen (OGH Österreich).
[17] EuGH 12. 9. 2018, C-601/17, *Harms/Vueling Airlines SA,* Vorabentscheidungsersuchen (Amtsgericht Hamburg, Deutschland).
[18] EuGH 16. 10. 2025, C-399/24, *AirHelp Germany GmbH/Austrian Airlines AG,* Vorabentscheidungsersuchen (Landesgericht Korneuburg, Österreich).
[19] EuGH 16. 10. 2025, C-218/24, *Felicísima/Iberia Líneas Aéreas de España SA Operadora Unipersonal ua,* Vorabentscheidungsersuchen (Handelsgericht Madrid, Spanien).

klar, dass beförderte Haustiere als „Reisegepäck" iS des durch die VO (EG) 2027/97 in das Unionsrecht integrierten Montrealer Übereinkommens gelten. Sie unterliegen daher den dort vorgesehenen **Haftungshöchstgrenzen;** ein höherer Ersatz setzt eine vorherige Wertdeklaration voraus. Art 13 AEUV über die Berücksichtigung des Wohlergehens von Tieren ändert an dieser haftungsrechtlichen Einordnung nichts.

Plus

ÜBER DEN AUTOR

Kontaktadresse: KFV, Schleiergasse 18, 1100 Wien, E-Mail: kfv@kfv.at, Internet: www.kfv.at

HINWEIS

Die Berichte über Highlights der Neuigkeiten zu EU-Verkehrsvorschriften und Judikatur erscheinen zweimal jährlich.

Kurzbeitrag

Kreisverkehr: zur Reichweite von Geschwindigkeitsbeschränkungen

Fallprüfungsschema zur Beschilderung im Bereich von Kreisverkehren



Dr. ARMIN KALTENEGGER ist Leiter der Bereiche Recht & Normen und Eigentumsschutz im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) und Mitherausgeber von *Kaltenegger/Koller/Vergeiner* (Hrsg), Die österreichische Straßenverkehrsordnung – Kommentar zur StVO, Loseblatt (44. Lfg 2022 – 50. Lfg 2026).

Verkehrsrecht

ZVR 2026/82

Durch einen Kreisverkehr wird eine bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung nicht automatisch beendet. Das Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung ist durch Vorschriftszeichen kundzumachen.

Die jüngere Rsp des VfGH (25. 2. 2025, V 324/2023 ZVR 2025/180)[1] und des VwGH (6. 3. 2025, Ra 2024/02/0106 ZVR 2025/142)[2] konkretisiert die **Anforderungen an die Beendigung und Weitergeltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen im Bereich von Kreuzungen mit Kreisverkehren (§ 2 Abs 1 Z 3c StVO)**. Danach gilt:

- Eine Kreuzung mit Kreisverkehr ist grundsätzlich nicht anders zu beurteilen als Konstellationen, in denen die einmündenden Straßen sich ohne Kreisverkehr kreuzen.
- Eine ordnungsgemäße Kundmachung der GeschwindigkeitsbeschränkungsV iSd § 44 Abs 1 StVO hat am Beginn und am Ende des betroffenen Streckenabschnitts sowie bei jeder Einmündung in den betroffenen Streckenabschnitt zu erfolgen.
- In einem Kreisverkehr gilt die Geschwindigkeitsbeschränkung grundsätzlich weiter, weil der Kreisverkehr sie nicht automatisch beendet; deshalb muss ihr Ende – wenn beabsichtigt – kundgemacht werden.
- Wird eine Straße oder ein Straßenzug durch den Kreisverkehr bloß unterbrochen und danach fortgesetzt, wirkt die Beschränkung für Durchfahrende mangels gegenteiliger Kundmachung weiter.
- Endet die Straße erkennbar,[3] endet auch die Geschwindigkeitsbeschränkung.

Das nachstehende Fallprüfungsschema dient der praxisnahen Umsetzung dieser Grundsätze und soll Behörden und Rechtsanwender dabei unterstützen, die Erforderlichkeit von Aufhebungs-, Wiederholungs- oder Neubeschilderungen im Bereich von Kreisverkehren systematisch zu beurteilen.

Praxistipp

- Bereits im Verordnungsverfahren ist bei der Festlegung des Kundmachungsortes sorgfältig abzuwägen, ob die Beschränkung zweckmäßig früher enden oder später beginnen sollte (Stichwort: Vermeidung eines Schilderwaldes).
- Andererseits ist etwa bei der Fortsetzung einer Straße mit Geschwindigkeitsbeschränkung nach einem Kreisverkehr im Zweifel eine zusätzliche Beschilderung in Betracht zu ziehen, um Klarheit für die Verkehrsteilnehmer zu schaffen.

[1] Vgl auch allgemein bei Kreuzungen zB VfGH 25. 11. 2025, V 239/2025.
[2] Dazu s auch Glosse von *Pürstl.*
[3] Im Sinne von eindeutig und klar erkennbar *„auch ohne eine entsprechende Kennzeichnung durch Verkehrszeichen, […] weil die örtlichen Gegebenheiten keinen anderen Schluss zulassen […]"* (VwGH Ra 2024/02/0106).