



Vereinigt mit dem Kraftfahr-Jurist

REDAKTION:

Hon.-Prof. DDr. Robert Dittrich
HRdOGH Dr. Karl-Heinz Danzl
Dr. Georg Kathrein
GA Dr. Wilfried Seidl

STÄNDIGE MITARBEITER:

Univ.-Prof. Dr. Hans R. Klecatsky
Univ.-Prof. Dr. Hermann Knoflacher
Dr. Walter Melnizky
Dr. Josef Pichler
Univ.-Prof. Dr.h.c.mult. Dr. Fritz Schwind
Dr. Othmar Thann

INHALT

■ Beiträge

Günter Sprinzel

Verfahrensfragen des § 103 Abs 2 KFG

■ ZVR-Spruchbeilage Nr. 106–112 (Auszug)

§ 175 Abs 3 ForstG, §§ 27, 29 Vbg LandesforstG – Keine Haftung für Arbeiten im Wald bei Schäden, die ein daran nicht beteiligter Waldaufseher erleidet

§ 176 Abs 2 und 4 ForstG, §§ 364 Abs 2, 1319, 1319a ABGB – Haftung des Waldeigentümers bzw Fruchtnießers am Wald für einen Hangrutsch wegen eines umstürzenden Baumes

■ Kuratorium für Verkehrssicherheit

Roman Michalek

Rollschuhfahrer auf Fahrbahnen

KURATORIUM
FÜR VERKEHRS
SICHERHEIT



Beilage für Verkehrssicherheit

DI Roman Michalek¹⁾

Rollschuhfahrer auf Fahrbahnen

Der Artikel stellt ein Bewertungsverfahren zur Beurteilung von Straßen bzw Fahrbahnen hinsichtlich ihrer Eignung für Inline-Skating vor. Durch eine Änderung der StVO wurde den zuständigen Behörden die Möglichkeit der Freigabe von Fahrbahnen für Inline-Skating eingeräumt jedoch keine inhaltlichen Vorgaben zur Freigabe definiert. Das Bewertungsverfahren versucht nun anhand von definierten Kriterien diese inhaltliche Lücke zu schließen. Entwickelt wurde dieses Bewertungsverfahren im Rahmen einer Studie des KfV (Landesstelle Burgenland), unterstützt durch den Burgenländischen Verkehrssicherheitsfonds.

1. Einleitung

Seit Beginn der 90er Jahre erfährt das anfänglich als kurzfristige Modeerscheinung betrachtete Inline-Skaten einen regelrechten Boom. Inline-Skating hat sich neben Laufen und Radfahren an einem fixen Platz in der Liste der Freizeitsportarten etabliert. Derzeit wird die Anzahl aktiver Inline-Skater in Österreich auf etwa 600.000 geschätzt.²⁾ Anders als Fahrräder oder neuerdings auch Micro-Scooter, die auch in der Alltagsmobilität einen wesentlichen Stellenwert einnehmen, finden

¹⁾ DI Roman Michalek ist Mitarbeiter der Landesstelle Burgenland des KfV.

²⁾ Pilz, Werbeagentur, 1999, 8.

Inline-Skates ihre primäre Verwendung als Freizeit- und Sportgerät.

Das Burgenland bietet sich auf Grund der günstigen topographischen und strukturellen Verhältnisse nicht nur für Radfahrer, sondern weitgehend auch für Inline-Skater an; weite Landesteile sind relativ eben und verfügen über eine Vielzahl an wenig befahrenen Gemeindestraßen und Güterwegen.

Durch das langjährige Engagement des Burgenlandes um den Fahrradtourismus besteht bereits ein weitgehend flächendeckendes Netz an gut ausgebauten Radwanderwegen, welches eine ausgezeichnete infrastrukturelle Basis für Inline-Skater darstellt. Tatsächlich sind bereits vereinzelte Aktivitäten bzgl der Angebotsattraktivierung für Inline-Skater zu bemerken. So wurde im April 2000 in der Umgebung der im Mittelburgenland gelegenen Sonnentherme Lutzmannsburg die speziell für Inline-Skater optimierte „Rolling Area“ eröffnet, welche österreichweit die Erste ihrer Art ist. Allgemein erhofft man sich dadurch eine weitere Forcierung des Tourismus, welcher einen immer stärker werdenden wirtschaftlichen Faktor für das gesamte Bundesland darstellt.

Da sich mit Einführung des § 88 a StVO im Jahr 1998 die juristischen Voraussetzungen für Inline-Skater wesentlich verändert haben, soll ein Leitfaden für die zuständigen Behörden erstellt werden, mit dessen Hilfe Entscheidungen bzgl Eignung und Freigabe einer Fahrbahn für Rollschuhfahrer anhand nachvollziehbarer Kriterien getroffen werden können.

Auf Grund der differenzierten Ausprägungsformen von Fahrbahnen ist eine generelle Definition, welche Arten von Fahrbahnen für Inline-Skater geeignet sind, jedoch nicht zulässig. Deshalb sollten, auch aus haftungsrechtlichen Gründen, Fahrbahnen nur dann für das Befahren mit Rollschuhen geöffnet werden, wenn auf diesen permanent für alle Verkehrsteilnehmer Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs gewährleistet sind.

2. Rechtlicher Rahmen

Bis zum In-Kraft-Treten der 20. StVONov im Jahre 1998 galt Rollschuhfahren gemäß § 88 StVO als „Spielen auf der Straße“. Demnach war Inline-Skaten auf Fahrbahnen und Radfahranlagen verboten, indes auf Gehsteigen und Gehwegen erlaubt – solange dadurch niemand gefährdet oder behindert würde. Darüber hinaus war das Befahren von Wohnstraßen, Fußgängerzonen und für den Verkehr gesperrter Straßen (Spielstraßen) mit Rollschuhen oder Inline-Skates gestattet.

In dieser seit der 10. StVONov bis zur 20. StVONov unveränderten Regelung verstand der Gesetzgeber unter der Bezeichnung „Rollschuhe“ also ein vor allem für Kinder bestimmtes Spielzeug. Die Weiterentwicklung der klassischen Rollschuhe zu Inline-Skates und der nachfolgende Boom zu einem Breitensport machten eine Novellierung der bestehenden Rechtsvorschriften unbedingt erforderlich.³⁾

Aktuell gilt in Österreich nun die StVO idF BGBl I 1998/92. Die Ausübung des Rollschuhfahrens bzw Inline-Skatens ist im § 88 a StVO generell unter der Bezeichnung „Rollschuhfahren“ rechtlich verankert, und den zuständigen Behörden wird die Möglichkeit zur

Freigabe bestimmter Straßen im eigenen Wirkungsbereich eingeräumt:

- Das Rollschuhfahren ist auf Gehsteigen, Gehwegen und Schutzwegen erlaubt.
- Das Befahren der Fahrbahn ist mit Rollschuhen in der Längsrichtung verboten. Ausgenommen von diesem Verbot sind:
 - Radfahranlagen, nicht jedoch Radfahrstreifen außerhalb des Ortsgebietes
 - Wohnstraßen und Fußgängerzonen
 - Spielstraßen (Fahrbahnen gemäß § 88 Abs 1 StVO) mit keiner oder nur geringer Neigung⁴⁾
 - Fahrbahnen, auf denen durch V der zuständigen Behörde das Fahren mit Rollschuhen zugelassen wurde und die keine oder nur eine geringe Neigung aufweisen
- Bei der Benützung von Radfahranlagen müssen die vorgeschriebene Fahrtrichtung eingehalten und die Verhaltensvorschriften für Radfahrer beachtet werden.
- Rollschuhfahrer haben sich so zu verhalten, dass andere Verkehrsteilnehmer weder gefährdet noch behindert werden.
- Kinder unter 12 Jahren dürfen – außer in Wohnstraßen – nur unter Aufsicht einer Person, die das 16. Lebensjahr vollendet hat, Rollschuhfahren, wenn sie nicht Inhaber eines Radfahrausweises gemäß § 65 StVO sind.

Die folgende Tabelle bietet eine Übersicht, auf welchen Straßen mit öffentlichem Verkehr das Rollschuhfahren und Inline-Skaten in Österreich grundsätzlich erlaubt bzw verboten ist:

Tabelle 1: Übersichtstabelle „Erlaubte und verbotene Areale für Inline-Skater“⁴⁾

	Erlaubt	Nicht erlaubt
Gehsteig	o	
Gehweg	o	
Geh- und Radweg	o	
Radweg	o	
Radfahrstreifen – Ortsgebiet	o	
Radfahrstreifen – Freiland		o
Mehrzweckstreifen – Ortsgebiet	o	
Mehrzweckstreifen – Freiland		o
Radfahrerüberfahrt	o	
Wohnstraßen	o	
Fußgängerzonen	o	
Spielstraßen ⁵⁾	o	
Fahrbahn in Längsrichtung		o
Fahrbahn zum Überqueren	o	
Rollschuhstraße ⁶⁾	o	

Eine ausführliche Betrachtung der geänderten rechtlichen Situation wurde bereits mehrfach angestellt.³⁾⁴⁾⁶⁾

Diese Möglichkeit für die zuständige Behörde, Fahrbahnen vom Verbot des Befahrens mit Rollschuhen

⁴⁾ Kaltenecker/Vergeiner, Trendsportgeräte im Straßenverkehr, ZVR 2001, 103.

⁵⁾ mit keiner oder nur geringer Neigung.

⁶⁾ Grundner, 20. StVONov: Rollschuhfahren, ZVR 2000, 74.

³⁾ Kaltenecker/Koller, Der Rollschuhfahrer und seine ambivalente Rechtsnatur, ZVR 1998, 427.

auszunehmen wird auch in § 94d Z 14 StVO (Eigener Wirkungsbereich der Gemeinde) explizit erwähnt:

Der Akt der Vollziehung darf nur für das Gebiet der betreffenden Gemeinde wirksam werden. Er darf sich nur auf Straßen beziehen, die keine Autobahnen, Autostraßen, Bundesstraßen oder Landesstraßen sind. Dann können ua gem § 94 Z 14 StVO folgende Angelegenheiten im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde besorgt werden: Die Erlassung von V nach § 88 Abs 1 (Spielen auf Straßen, Rollschuhfahren auf Fahrbahnen).

Somit ist zwar die Freigabe der Fahrbahnen möglich, aber die Frage nach welchen inhaltlichen Kriterien diese Freigabe zu erfolgen hat, bleibt im Wesentlichen unberührt. Tatsächlich eingeschränkt wird die Möglichkeit zur Freigabe von Fahrbahnen durch den Aspekt der „Wegehalterhaftung“ gem § 1319a ABGB.

Allein schon auf Grund dieser Vorschrift ist es für die zuständige Behörde riskant, ohne Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten eine Öffnung von Fahrbahnen für Inline-Skater zu verordnen. Eine exakte Überprüfung der bestehenden Verhältnisse durch Sachverständige, beispielsweise bzgl Fahrbahnoberfläche, -zustand, -neigung, -breite oder -verschmutzung sowie der Kfz-Verkehrsstärke ist daher vor der Freigabe für Inline-Skater auf jeden Fall erforderlich. Diese Vorgangsweise verhilft der zuständigen Behörde in der Folge zu einer nachvollziehbaren Argumentation, falls sie sich etwa mit Entschädigungsforderungen verletzter Rollschuhfahrer konfrontiert sieht.

3. Grundlagen

Eine Analyse der bestehenden Studien, die sich mit Inline-Skating befassen, konnten nur zT einen Beitrag zur Lösung der bestehenden Problemstellung bieten. Zwar ist die Fahrdynamik von Inline-Skatern dokumentiert, jedoch fehlt die Konfrontation mit den „realen“ Bedingungen. Zudem ist wenig über die allgemeine Eignung von Fahrbahnen bekannt. Daher wurden praktische Untersuchungen notwendig, die sich wie folgt gliedern:

- Erhebung von Fahrbahneigenschaften
- Messung der Fahrdynamik von Inline-Skatern unter „realen“ Bedingungen
- Befragung von Inline-Skatern

Fahrbahneigenschaften

Unter der Annahme, dass sich die Freigabe von Fahrbahnen für Inline-Skater an den bestehenden Radwanderwegen orientiert, wurde die vorhandene potenzielle Infrastruktur (Radwegenetz) für die Fahrdynamik von Inline-Skatern und deren subjektive Einstellung zu Gefahrenpotenzialen erfasst.

Um einen Überblick über die Gegebenheiten zu erhalten, wurde – unter der Annahme eines ähnlichen Freizeitverhaltens und ähnlicher Anforderungen an die Routen – das burgenländische Radwegenetz herangezogen. Dieses Radwanderwegenetz wurde in homogene Abschnitte unterteilt und folgende Parameter erhoben:

- die Straßenkategorie,
- der Verlauf,
- die Längsneigung der Fahrbahn,
- die Belagsart,
- der Verschmutzungsgrad,
- Elemente des Straßenraumes,

- die erlaubte Geschwindigkeit
- sowie Knotenpunkte.

Beobachtung von Fahreigenschaften

Anhand der umfassenden Erhebung von Fahrbahneigenschaften wurden sechs charakteristische Messstellen ausgewählt, an denen

- der Bremsweg,
- der Bewegungsraum (Breitenbedarf) und
- die Fahrgeschwindigkeit

von Inline-Skatern (kategorisiert nach Anfängern, Fortgeschrittenen und Könnern) gemessen, sowie die Überwindung diverser „Hindernisse“ (zB Bahnübergang) beobachtet wurden. Im Zuge der Auswahl der Messstellen wurde das Spektrum an Kombinationen von Einflussfaktoren (Längsneigung, Fahrbahnbelag etc) weitgehend abgedeckt.

Grob zusammengefasst geht aus den Messungen hervor, dass die Längsneigung einen wesentlichen Einfluss auf den Bremsweg ausübt. Ab einem Gefälle von 3% nimmt der Bremsweg vor allem bei Anfängern sehr stark zu. Kombiniert mit schlechteren Fahrbahnbedingungen, wie etwa Verschmutzung, verlängert sich der Bremsweg zusätzlich. Der Breitenbedarf beim Bremsen liegt durchschnittlich zwischen 1.1 m bei Könnern und 1.6 m bei Anfängern. Die Konfrontation der Inline-Skater mit Hindernissen ergab, dass vor allem Hindernisse in Längsrichtung der Fahrbahn (zB Spurrillen) für Inline-Skater gefährlich werden. Schlaglöcher und ähnliche Hindernisse werden mit zum Teil umfangreicheren Ausweichmanövern gemeistert, wodurch der Breitenbedarf zunimmt. Aus der Auswertung der Fragebögen geht hervor, dass das Sicherheitsgefühl, aber auch die Anforderungen an die Fahrbahn hinsichtlich des Fahrkomforts mit gesteigertem Fahrkönnen zunehmen.

4. Das Bewertungsverfahren

Die anhand der Erhebungen und Messungen gewonnenen Erkenntnisse werden im Bewertungsverfahren in Kriterien umgewandelt, die für eine etwaige Freigabe einer Fahrbahn im Wesentlichen erfüllt werden müssen. Die Bewertung der Abschnitte und Strecken wird in folgende Schritte unterteilt:

1. Schritt: Datenerfassung

Die bereits auf das Radwanderwegenetz angewandten Parameter werden abschnittsweise erhoben:

- Straßenkategorie
- Fahrbahnbreite, -verlauf, -längsneigung
- Fahrbahnbelag, -zustand, -verschmutzungsgrad

2. Schritt: Definition von Ausschlusskriterien

Ist ein solches Kriterium vorhanden, so ist der entsprechende Abschnitt für Inline-Skater ungeeignet. Abschnitte mit folgenden Attributen können a priori als nicht geeignet ausgeschlossen werden:

- Straßenkategorie: Bundes-, Landesstraße
- Fahrbahnbreite bei Kfz-Verkehr: <3 m, ohne Kfz-Verkehr: <2.6 m
- Fahrbahnbelag: Schotterstraße, Feldweg
- Verlauf / Übersichtlichkeit: Sichtweite nicht ausreichend

3. Schritt: Festlegung optimaler Eigenschaften

Auf Abschnitten mit den unten angeführten optimalen Eigenschaften ist das Befahren mit Inline-Skates weitgehend unbedenklich, wesentliche Modifikationen sind nicht erforderlich und ein erhöhtes Unfallrisiko auf Grund des Bestandes ist nicht zu erwarten. Abschnitte mit folgenden Eigenschaften haben optimale Voraussetzungen als Inline-Skater-Strecken:

- Fahrbahnbreite: ≥ 4.5 m
- Fahrbahnbelag: Asphalt / Beton (mit skatergerechten Einbauten)
- Neigung: bis maximal 3%
- Verlauf / Übersichtlichkeit: Sichtweite ausreichend

Können diese Kriterien nicht gewährleistet werden, ist die Befahrbarkeit des entsprechenden Abschnittes mit Inline-Skates uU beeinträchtigt. In diesen Fällen müssen die Abweichungen vom Ideal überprüft und der Abschnitt gegebenenfalls entsprechend adaptiert werden. Folgende Parameter können zeitweilig geringfügig vom Optimalzustand abweichen (der Optimalzustand sollte jedoch hergestellt werden):

- Fahrbahnzustand: Verschmutzungen (zB Rollsplitt, Sand)
- Fahrbahnschäden (zB Schlaglöcher)

4. Schritt: Abschnittsweise Feststellung der Eignung

Sind alle im 3. Schritt geforderten Eigenschaften erfüllt, ist der Abschnitt als geeignet für alle Rollschuhfahrer (Anfänger, Fortgeschrittene, Könnner) zu betrachten. Bei Fahrbahnen mit Breiten zwischen 3 und 4.5 m und Kfz-Verkehr kann durch die Anordnung von Ausweichstellen in geeigneten Abständen die Eignung herbeigeführt werden. Bei der Festlegung der erforderlichen Mindestbreite wurde der Breitenbedarf von landwirtschaftlichen Geräten als Referenz herangezogen. Dies deshalb, weil die betrachteten Strecken vor allem auf Güterwegen oder auf Nebenstraßen verlaufen und daher verstärkt mit solchen Fahrzeugen zu rechnen ist.

Die folgende Tabelle 2 stellt eine Übersicht über die Kriterien dar, die die vollständige oder bedingte Eignung einer Strecke für Inline-Skater bestimmen.

Tabelle 2: Definition und Bewertung von relevanten Kriterien

Fahrbahnbreite bei Kfz-Verkehr:	0 – < 3 m 3 < 4.5 m ≥ 4.5 m	nicht geeignet bedingt geeignet geeignet
Fahrbahnbreite ohne Kfz-Verkehr:	≥ 2.6	geeignet
Fahrbahnbelag:	Asphalt Schotter Beton Pflaster Feldweg	geeignet nicht geeignet geeignet bedingt geeignet nicht geeignet
Verlauf / Übersichtlichkeit	gerade, übersichtlich leicht kurvig, Sichtweite ok extrem kurvig, Sichtweite nicht ok	geeignet geeignet nicht geeignet

Neigung	eben (0 – < 3%) leichte Neigung (3 – 5%) starke Neigung (> 5 – 8%)	geeignet nicht geeignet ⁷⁾ nicht geeignet ⁷⁾
Zustand	in Ordnung Schlaglöcher Ausbesserungen	geeignet bedingt geeignet bedingt geeignet
Verschmutzung	nicht verschmutzt leicht verschmutzt Rollsplitt stark verschmutzt	geeignet bedingt geeignet bedingt geeignet bedingt geeignet

Unter bestimmten Voraussetzungen (zB sehr geringes Verkehrsaufkommen) kann die zulässige Mindestbreite von 3.0 m unterschritten werden, wenn die Fahrbahnränder so gestaltet sind, dass sie für Inline-Skater befahrbar sind. Breiten zwischen 3.0 m und 4.5 m sind nur dann akzeptabel, wenn in regelmäßigen Abständen Ausweichstellen für Kfz eingerichtet werden. Durch die Ausnahmeregelungen bzgl der Breitenverhältnisse soll eine Verlagerung der Inline-Skater auf übergeordnete, verkehrsreichere, aber ausreichend breite Straßen vermieden werden, da vor allem Güter- bzw Radwanderwege im Allgemeinen Breiten zwischen 2.5 m bis 3.0 m aufweisen.

Die Mindestanforderungen an die Sichtweiten bei geeigneten oder bedingt geeigneten Strecken ergeben sich aus den fahrdynamischen Messungen der Brems- bzw Anhaltewege von Inline-Skatern.

5. Praktische Umsetzung

Bei der Einleitung einer Freigabe von Strecken sollte die Bevölkerung eingebunden werden. Auch ist es sinnvoll, in Kooperation mit regionalen Tourismusverbänden, Kommunalpolitikern und Investoren eine begrenzte Anzahl von Inline-Strecken optimal auszurüsten und so ein hochwertiges Angebotsnetz zu schaffen. Bei der Streckenführung sind dabei nicht nur topographische, verkehrstechnische und strukturelle Aspekte relevant, sondern auch die möglichst umfangreiche An- und Einbindung von kulturellen, touristischen, ökonomischen oder naturräumlichen Angeboten.

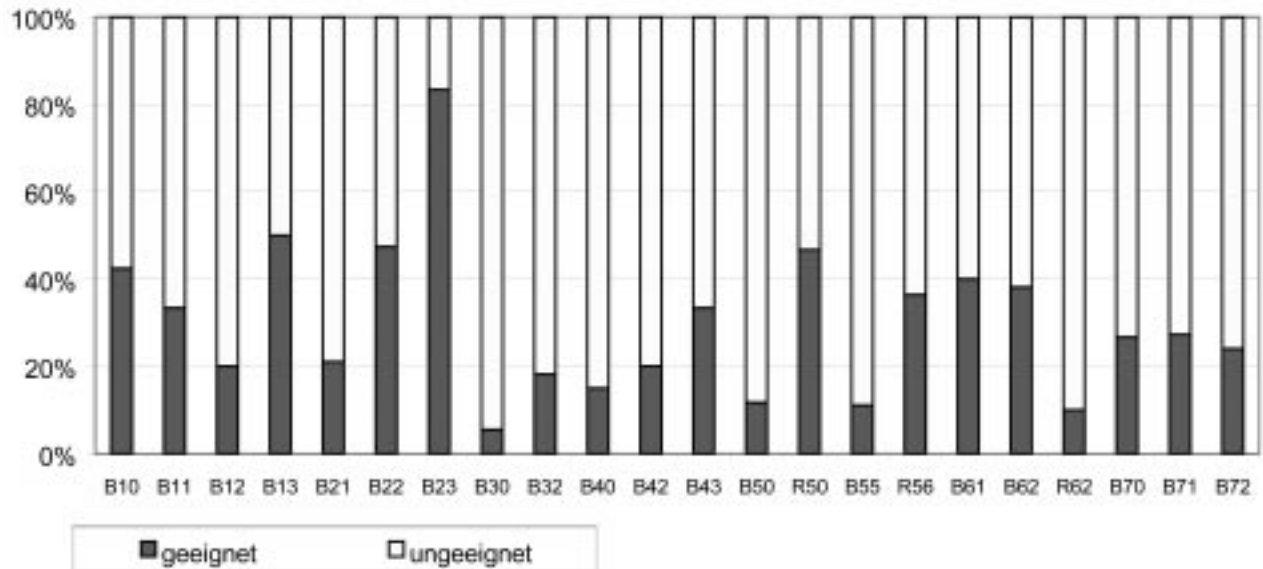
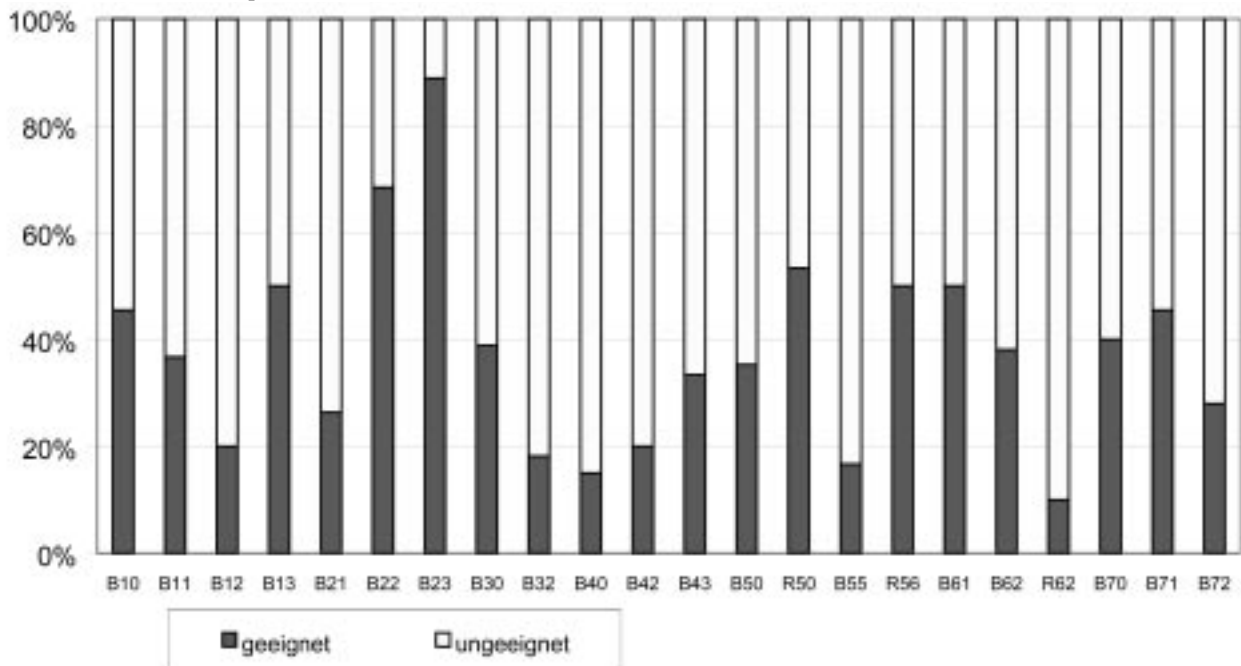
Liegt ein Gemeinderatsbeschluss zur Freigabe vor, sollte ein Sachverständiger die Eignung der gewünschten Strecken anhand des Kriterienkataloges beurteilen und gegebenenfalls die notwendigen Auflagen zur Herstellung der Eignung festlegen.

6. Bewertung des Radwanderwegenetzes

Auf Basis der entwickelten Bewertungssystematik wurde das burgenländische Radwanderwegenetz einer Bewertung unterzogen. Wie Diagramm 1 zeigt, ist keiner der Radwanderwege geeignet, vollständig für Inline-Skater freigegeben zu werden. Zahlreiche Abschnitte erfüllen derzeit die notwendigen Voraussetzungen nicht. Werden jedoch die möglichen Verbesserungsmaßnahmen für die bedingt geeigneten Abschnitte umgesetzt, können vereinzelt deutliche Verbesserungen erreicht werden (Diagramm 2).

Durch eine Aufwertung der bedingt geeigneten Streckenabschnitte wird ein größerer Teil des Streckenpotenzials für Inline-Skating nutzbar. Dennoch ist deutlich erkennbar, dass immer noch ein hoher Anteil an Ab-

⁷⁾ für Anfänger nicht geeignet, für Fortgeschrittene und Könnner abhängig von sonstigen Eigenschaften.

Diagramm 1: *Eignung der Radwanderwege (bedingt geeignete Strecken sind den ungeeigneten Strecken zugeordnet)*Diagramm 2: *Eignung der Radwanderwege (bedingt geeignete Strecken sind den geeigneten Strecken zugeordnet und müssen daher adaptiert werden)*

schnitten auf der Basis dieser Streckenbewertung als nicht geeignet einzustufen ist.

7. Folgerungen

Anhand der Bewertung des burgenländischen Radwanderwegenetzes wird ersichtlich, wie sehr die Auswahl an geeigneten Strecken unter den og Bedingungen eingeschränkt wird. Zudem stellen diese verbleibenden Strecken für fortgeschrittene Inline-Skater nur eine sehr geringe Herausforderung dar.

Auf Basis der derzeit gültigen StVO können als Ergebnis dieser Arbeit lediglich Mindestanforderungen festgelegt werden. Sind diese gewährleistet, können alle Inline-Skater, unabhängig von ihrem Können, auf den freigegebenen Strecken fahren. Diese Mindestanforderungen müssen daher auf sehr hohem Sicherheits-Ni-

veau angesetzt werden, damit gerade für Anfänger optimale Bedingungen gewährleistet werden können. Hierbei ist allerdings auch zu berücksichtigen, dass Inline-Skating von den unterschiedlichsten Benutzer- und Könnergruppen betrieben wird, welche ebenso unterschiedliche Ansprüche an Skater-Strecken stellen.