

Zeitschrift für

VERKEHRSS- RECHT



Redaktion Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl

April 2011

04

109 – 144

Beiträge

Schutz vor Naturgefahren und Haftung

Ernst Karner ↻ 112

Neues aus Brüssel und Luxemburg Othmar Thann ↻ 119

Checkliste

Neues im Luftfahrtrecht 2011 Joachim J. Janezic ↻ 121

Rechtsprechung

Reichweite des Unterlassungs- anspruchs wegen Verkehrscoaching im fremden Auftrag ↻ 126

Beinamputation bei Jugendlichen: Schmerzensgeld und Verunstaltungs-
entschädigung Georg Kathrein ↻ 133

Judikaturübersicht Verwaltung

Ermächtigung als Organ der Straßenaufsicht, Wachkörper-
zusammenlegung für Gültigkeit irrelevant ↻ 137

Stalking, kein Rückschluss auf mangelnde
gesundheitliche Eignung ↻ 138

KfV

Weg frei für den Radverkehr!

Claudia Riccabona-Zecha und Susanne Prästl ↻ 140



Kuratorium für Verkehrssicherheit

ZVR 2011/77

§ 2 Abs 1
Z 11 b und 12 a,
§ 7 Abs 5,
§ 19 Abs 6 a,
§ 68 Abs 1 StVO

OGH 10. 6. 2009,
2 Ob 35/09z

Einbahn;
Radfahranlage;
(Radweg-)
Benützungspflicht;
Vorrang

Weg frei für den Radverkehr!

Einblicke in die Studie „Verkehrssichere Lösungen für den Radverkehr“⁽¹⁾

Radverkehrsunfälle machen ca 14% des Gesamtunfallgeschehens aus; aufgrund der fehlenden „Knautschzone“ und der großen Geschwindigkeitsunterschiede sind Radfahrer im Vergleich zu motorisierten Verkehrsteilnehmern relativ ungeschützt. Radwege sollen mehr Sicherheit bieten, werden aber (va im Ortsgebiet) nicht immer benützt, wenn zB die Fahrbahn als schnellere Alternative erscheint. Für besonderen Konfliktstoff sorgen zudem Schnittpunkte mit Kraftfahrzeuglenkern; dabei führen gekennzeichnete Übergänge nicht zwingend zu einer Unfallreduktion. Im Übrigen sind die geltenden Sonder-Vorrangregeln häufig verwirrend.

Von Claudia Riccabona-Zecha und Susanne Prötl

Inhaltsübersicht:

- A. Zur Studie
- B. Radfahranlagen und Benützungspflicht
 - 1. Definition nach der StVO und ein Blick über die Grenze
 - 2. Inwieweit besteht Änderungsbedarf?
- C. Wenn Radfahrer eine Fahrbahn kreuzen
 - 1. Radfahrerüberfahrten und damit in Zusammenhang stehende Sonderregelungen
 - 2. Wer hat Vorrang – alles klar?
- D. Radfahren gegen die Einbahn
 - 1. Regelung in Österreich und in anderen europäischen Staaten
 - 2. Bewusstsein schaffen! Vermehrt auf Öffnung setzen!
- E. Resümee

A. Zur Studie

Der **Förderung des Radverkehrs** – insb des Alltagsradverkehrs – wird vor allem aus umweltpolitischen und gesundheitlichen Gründen auch in Österreich ein hoher Stellenwert eingeräumt.²⁾ Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ist bestrebt, den Anteil des Radverkehrs durch Verbesserung der Rahmenverbindungen für sanfte Mobilitätsformen zu erhöhen und beauftragte daher die Studie „**Verkehrssichere Lösungen für den Radverkehr in Österreich**“, die einige praxisrelevante Problemstellungen herausgreift – zB die umstrittene Benützungspflicht von Radfahranlagen, Radfahrerüberfahrten, die Regelung des Vorrangs für Radfahrer sowie die Öffnung von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr. Auf eine Darstellung der Rechtslage in Österreich und anderen europäischen Staaten folgt eine Auswertung der Radverkehrsunfälle in den Jahren 1999 bis 2008, basierend auf den Unfallzählblättern der Statistik Austria. Diese Daten sowie staatsanwaltschaftliche Tagebücher wurden für eine Tiefenanalyse von Radverkehrsunfällen in Einbahnen herangezogen. Parallel dazu wurde das Verhalten von Radfahrern an Gefahrenstellen mittels der sozialwissenschaftlichen Methode der Gruppendiskussion beleuchtet.

B. Radfahranlagen und Benützungspflicht

1. Definition nach der StVO³⁾ und ein Blick über die Grenze

Die „Radfahranlage“ gem § 2 Abs 1 Z 11 b StVO ist der **Überbegriff** für alle Arten von Verkehrsflächen, die speziell oder vorwiegend für Radfahrer angelegt werden.⁴⁾ Darunter fallen daher Radfahrstreifen, Mehrzweckstreifen, Radwege, kombinierte Geh- und Radwege und Radfahrerüberfahrten.^{5), 6)} An diese Definition sind besondere Verhaltensregeln geknüpft: Radfahrer auf Radfahranlagen genießen bspw **Vorrang** gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern; dies gilt jedoch nicht beim Verlassen.⁷⁾

Zur Sicherheit des Radfahrers als auch zum Schutz der übrigen Straßenbenützer wurde zudem in **§ 68 Abs 1 StVO⁸⁾** eine **Benützungspflicht** normiert: „Auf Straßen mit einer Radfahranlage ist **mit einspurigen Fahrrädern ohne Anhänger** die Radfahranlage zu benützen, wenn das Befahren der Radfahranlage in der vom Radfahrer beabsichtigten Fahrtrichtung gemäß § 8 a erlaubt ist.“ Nicht obligatorisch ist die Benützung hingegen mit Fahrrädern mit einem Anhänger, der weniger als 80 cm breit oder ausschließlich zur Personenbeförderung bestimmt ist (zB Kindertransporter), mit mehrspurigen Fahrrädern, die nicht breiter als 80 cm

1) Durchgeführt vom KfV und nast consulting ZT GmbH (Auftraggeber: BMVIT), Autoren: Prötl/Riccabona-Zecha/Schöne/Nadler/Dutkowski (2011).

2) Koch, in Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (Hrsg), Masterplan Radfahren, Strategie zur Förderung des Radverkehrs in Österreich (2006).

3) Bundesgesetz v 6. 7. 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO 1960) BGBl 1960/159 idF I 2010/116.

4) Dieser Begriff ist allerdings international nicht bekannt und führt häufig auch national zu einem Begriffs- und Bedeutungswirrwarr.

5) Zu den einzelnen Definitionen s § 2 Abs 1 Z 7, 7 a, 8, 11 a, 12 a StVO.

6) Ein aktueller Begutachtungsentwurf für die 23. StVO-Nov v 23. 2. 2011, BMVIT-160.008/0001-II/ST5/2011 führt nun auch in Österreich die sog Fahrradstraße ein, um – ähnlich einer Busstraße oder Busspur – zu ermöglichen, eine ganze Straße dem Fahrradverkehr vorzubehalten.

7) § 19 Abs 6 a StVO. Dazu mehr unter Punkt C.

8) Schutznorm iSd § 1311 ABGB. Vgl ZVR 1984/224; OGH 7. 7. 2005, 2 Ob 135/04y; OGH 18. 1. 2007, 2 Ob 183/06k; Dittrich/Stolzlechner, Österreichisches Straßenverkehrsrecht I StVO³ § 68 Rz 5.

sind sowie bei Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern.⁹⁾ Gar ein Benützungsverbot besteht mit Fahrrädern mit sonstigen Anhängern sowie mit breiteren mehrspurigen Fahrrädern.

Nach gefestigter Rsp¹⁰⁾ gilt die Benützungspflicht jedoch dann nicht, wenn der Zustand der Radfahranlage eine **gefährlose Benützung** nicht gewährleistet: zB bei Umkipppgefahr des Radfahrers bei Unebenheiten, Absperrungen, Absenkungen, Pfählen und Gittern, Schlaglöchern, fehlenden Randsteinabsenkungen, Längsrillen im Pflaster oder Asphalt, hoch oder tief liegenden Hydranten-, Vermessungspunkt- oder Kanaldeckeln, Überwucherungen durch Gebüsch, Verwerfungen des Belags durch Wurzeln, Glasscherben, Schnee, Rollsplitt.¹¹⁾ Die Radfahranlage hat sich also in einem **baulich brauchbaren Zustand** zu befinden. Des Weiteren hängt es auch von der **Art des Fahrrads** ab, ob im Einzelfall eine Verpflichtung zur Benützung besteht oder nicht.¹²⁾

Während die Schweizer Regelung der österr recht ähnlich ist, dürfen in **Deutschland** sog benutzungspflichtige Radwege nur dort – per Zeichen 237 (Radweg) oder 240/241 (gemeinsamer/getrennter Geh- und Radweg) – angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern;¹³⁾ innerorts zB bei Vorfahrtsstraßen mit starkem Kfz-Verkehr. Sofern eine für den Radverkehr bestimmte Fläche vorhanden ist oder angelegt werden kann, hat die Straßenverkehrsbehörde daher eine konkrete, streckenbezogene, erhöhte Gefahrenlage für Verkehrsteilnehmer für den Einzelfall im Zuge einer sorgfältigen Prüfung der Verkehrssituation nachzuweisen.¹⁴⁾ Wie in Österreich muss ein benutzungspflichtiger Radweg lediglich dann nicht benutzt werden, wenn dies absolut unzumutbar ist, etwa bei Eisglätte oder gefährlichen Hindernissen. Daneben gibt es „Radwege ohne Benützungspflicht“, die wohl nach außen erkennbar und ausschließlich für die Benutzung durch den Radverkehr bestimmt, aber nicht mit einem der obgenannten Verkehrszeichen beschildert sind.

2. Inwieweit besteht Änderungsbedarf?

Die Benützungspflicht führt in der derzeitigen Ausgestaltung immer wieder zu unbefriedigenden Ergebnissen:

Zum Einen erscheinen die gesetzlichen (sicherlich sachlich gerechtfertigten), **fahrzeugbezogenen Ausnahmen** in der Praxis **nicht immer nachvollziehbar**, weil es auf diese Weise nicht gelungen ist, unterschiedlichen Anlageformen und Ansprüchen verschiedener Nutzergruppen zur Gänze gerecht zu werden; für langsame Radfahrer – zB mit Kindern – soll die Radfahranlage einen besonderen Schutz darstellen, schnelle Radfahrer sind uU auf der allgemeinen Fahrbahn besser aufgehoben. Aus diesem Grund besteht ja auch bereits die Ausnahme für Rennradfahrer, da die bei Trainingsfahrten erzielten Geschwindigkeiten mit dem Befahren von Radfahranlagen nicht vereinbar sind. Unzulässig ist jedoch eine analoge Anwendung auf andere schnelle Fahrräder, zB Mountainbikes.¹⁵⁾

Andererseits besteht **keine gesetzliche Regelung**, in welchen gefährlichen Fällen der Radfahrer **von der Benützungspflicht entbunden** ist; va im Winter bei Glatteisgefahr ist die Situation nicht immer eindeutig

– die **Beweislast**, dass eine gefahrlose Benützung nicht möglich war, trifft jedoch den Radfahrer. Schließlich wird bei Missachtung der Benützungspflicht dem Radfahrer im Falle eines Unfalls auf der Fahrbahn auf Straßen mit Radfahranlagen – unabhängig vom tatsächlichen Unfallhergang – ein **Mitverschulden** angelastet;¹⁶⁾ abgesehen von der Strafbarkeit nach der StVO.

Ein Lösungsweg wäre, den zuständigen Behörden die **Verordnungsgebungskompetenz zur jeweiligen lokalen Aufhebung** der Benützungspflicht gesetzlich einzuräumen.¹⁷⁾ Zur Umgehung der Benützungspflicht werden bereits jetzt manchmal „unechte Radfahranlagen“ verordnet – zB mittels Fahrverbot für Kfz. Darüber hinaus ist die Variante denkbar, die gesetzliche Benützungspflicht für Radfahranlagen, vor allem im Ortsgebiet, **generell zu beseitigen**.¹⁸⁾ Ob dadurch in der Praxis tatsächlich eine Entkopplung von schnellem und langsamem Radverkehr erreicht werden kann, sei allerdings dahingestellt. Um einen Verlust an Verkehrssicherheit in Einzelfällen zu vermeiden und dennoch klarere Verhältnisse zu schaffen, plädiert *Bachler*¹⁹⁾ für ein **Wahlrecht** des Radfahrers, **wenn mit einer gefahrlosen Benützung nicht zu rechnen** ist; gleichzeitig sollte die StVO eine beispielhafte Aufzählung von **Situationen mit einer abstrakt anzunehmenden Gefahr** liefern, wie etwa „wegen drohender Schnee- und Eisglätte, wegen Überschwemmung, wegen grober Verschmutzung aufgrund von Baustellen oder nach Unwettern.“

Die Praxis, die sich auch in der Judikatur widerspiegelt, hat uns in der Vergangenheit aufgezeigt, dass die derzeitige Regelung nach wie vor Lücken aufweist und Auslegungsschwierigkeiten bestehen. Nun ist der **Gesetzgeber** am Zug, sich abermals mit den vielfältigen Bedürfnissen auseinanderzusetzen, hier Rechtsklarheit zu schaffen und die grundsätzlich radfahrerfreundliche Linie der StVO fortzusetzen. →

9) Siehe auch *Kaltenegger*, Der Radrennfahrer in der StVO, ZVR 2002, 67.

10) OGH 29. 4. 1959, 2 Ob 179/59 (ZVR 1959/239); OGH 15. 10. 1964, 2 Ob 306/64 (ZVR 1965/107).

11) Für Details s *Pepelnik*, Rechts-Berater für Radfahrer (2003) 98 mit vielen Judikaturnachweisen.

12) ZB keine Verpflichtung bei Rollsplitt bei einem Rennrad mit schmalen Reifen: OGH 8. 7. 1993, 2 Ob 34/93 (ZVR 1994/113).

13) § 2 Abs 4 dStVO und dazugehörige VwV.

14) § 45 Abs 9 Satz 2 dStVO.

15) So OGH 17. 12. 2007, 2 Ob 21/07 p. Krit zur engen, buchstabengetreuen Auslegung des Begriffs „Rennlenker“ bei der Abgrenzung Rennfahrrad – Mountainbike durch den OGH *Kathrein*, Anm zu OGH 18. 1. 2007, 2 Ob 183/06 (ZVR 2007, 268f. Angesichts der technischen und der sportlichen Entwicklung fordert *Bachler* (Handlungsbedarf des Gesetzgebers aus Sicht der verkehrsrechtlichen Judikatur der Höchstgerichte, ZVR 2009, 465f) eine Legaldefinition des „Rennlenkers“ in dem Sinn, dass ein Rennlenker ein solcher ist, der regelmäßig bei Radrennen eingesetzt wird und dessen besondere Konstruktion bezweckt, zur Erzielung hoher Geschwindigkeiten eine tief geduckte Körperhaltung einnehmen zu können.

16) ZB OGH 17. 12. 2007, 2 Ob 21/07 p.

17) Der aktuelle Begutachtungsentwurf für die 23. StVO-Nov sieht nun genau dies vor und schafft damit die Möglichkeit, „Radwege ohne Benützungspflicht“ festzulegen (mit Kennzeichnung durch ein eigenes, neues Hinweiszeichen).

18) Für dieses Ziel tritt zB der Österreichische Städtebund ein; s *Riedel*, Straßenverkehrsrechtliche Vorschläge des Österreichischen Städtebundes zur Förderung des Radverkehrs, ÖGZ 2009/10, 12 ff. Im aktuellen Begutachtungsentwurf für die 23. StVO-Nov wird in den Erläuterungen festgehalten, dass eine grundsätzliche Aufhebung der Benützungspflicht nicht adäquat erscheint.

19) *Bachler*, Handlungsbedarf 464f.

C. Wenn Radfahrer eine Fahrbahn kreuzen

1. Radfahrerüberfahrten und damit in Zusammenhang stehende Sonderregelungen

Die Radfahrerüberfahrt hat den Zweck, den Vorrang an Kreuzungen zwischen Radfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern zu regeln. In Anlehnung an den **Schutzweg** für Fußgänger wird sie in **§ 2 Abs 1 Z 12 a StVO** definiert als

- „ein auf beiden Seiten durch gleichmäßig unterbrochene Quermarkierungen gekennzeichnetes,
- für die Überquerung der Fahrbahn durch Radfahrer bestimmter Fahrbahnteil“.

Auf Straßenstellen mit ständig betriebenen Lichtzeichen (im Ortsgebiet) besteht für die Behörde eine Verpflichtung, eine Radfahrerüberfahrt anzulegen, sofern die Radfahranlage nach der Kreuzung fortgesetzt wird und keine Über- oder Unterführung besteht; ansonsten nur dann, wenn es die Sicherheit und der Umfang des Fahrradverkehrs erfordern.²⁰⁾

Bestimmungen zum Verhalten der Verkehrsteilnehmer bei Radfahrerüberfahrten sind an mehreren Stellen der StVO zu finden:

- Mit der 19. StVO-Nov²¹⁾ wurde eine **ausdrückliche Vorrangregelung** auf Radfahrerüberfahrten eingeführt. Gem **§ 9 Abs 2 StVO** haben die übrigen Verkehrsteilnehmer Radfahrern, die eine Fahrbahn auf einer Radfahrerüberfahrt überqueren wollen, das ungehinderte Überqueren zu ermöglichen.
- Nach **§ 19 Abs 6 a StVO** haben Radfahrer, die eine **Radfahranlage verlassen, dem fließenden Verkehr²²⁾ den Vorrang einzuräumen**. Ein „Verlassen“ liegt beispielsweise beim Abbiegen von der Radfahranlage in eine Fahrbahn vor oder auch dann, wenn die Radfahranlage endet. Beim Übergang einer Radfahranlage in eine andere vor oder beim Kreuzen einer Radfahranlage mit einer sonstigen Fahrbahn handelt es sich hingegen um kein „Verlassen“.²³⁾
- **§ 68 Abs 3 a StVO** normiert für das Befahren von Radfahrerüberfahrten ohne Arm- oder Lichtzeichenregelung eine **Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h** sowie das Verbot des unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug und für dessen Lenker überraschenden Befahrens.²⁴⁾

In anderen europäischen Staaten ist eine solche Radfahrerüberfahrt samt gesetzlich normierten Sonderbestimmungen nicht bekannt; in **Deutschland** sind indessen für Radfahrer zum Überqueren sog **Radwegefurten** markiert, wenn ein Radweg eine Vorfahrtstraße mit Einmündungen und Kreuzungen begleitet;²⁵⁾ diese sollen die Vorfahrt des Radverkehrs gegenüber abbiegenden, einfahrenden und querenden Fahrzeugen verdeutlichen.

2. Wer hat Vorrang – alles klar?

Wie auch die im Zuge der Studie durchgeführte Unfallanalyse gezeigt hat, werden bei der Trennung des Radverkehrs vom übrigen Fahrzeugverkehr – im Vertrauen auf die Sicherheit der Radfahranlage – Knotenpunkte häufig zu Gefahrenstellen mit erhöhtem Unfallrisiko. Rechtwinkelige Kollisionen beim Einbiegen und Queren sind nach Alleinunfällen die am häufigsten auftre-

tenden Unfalltypen bei Radverkehrsunfällen.²⁶⁾ Leider sind diese Sicherheitsdefizite im Kreuzungsbereich in einigen Fällen durch bauliche Maßnahmen nicht zu sanieren. Obwohl der Gesetzgeber bestrebt war, gerade Fragen des Vorrangs an Kreuzungen von Radfahranlagen mit sonstigen Fahrbahnen und auch die Radfahrerüberfahrt eindeutig zu regeln, gibt es nach wie vor Radfahrersituationen, in denen das gebotene Verhalten für Verkehrsteilnehmer im Moment des Befahrens oft schwer zu entschlüsseln ist.²⁷⁾

Nicht nur der **Geltungsbereich der Benützungspflicht** wird zT unterschiedlich ausgelegt, wenn auf Straßen mit Radfahrstreifen beim Einordnen zum Abbiegen das Verlassen der Radfahranlage erforderlich ist. Zudem führen die **speziellen Vorrangbestimmungen für Radfahrer** aufgrund der von anderen Verkehrsregeln abweichenden Logik in der Praxis häufig zu **Missverständnissen** zwischen Kfz-Lenkern und Radfahrern auf Radfahranlagen;²⁸⁾ bei quasi identischer Verkehrssituation kommen unterschiedliche Vorrangregeln zum Zug.²⁹⁾ Die in der Studie erlangten Erkenntnisse aus den Gruppendiskussionen³⁰⁾ in den Städten Wien, Graz und Salzburg unterstreichen den **Handlungsbedarf**, eine für alle Verkehrsteilnehmer (leicht) **verständliche Regelung** im Kreuzungsbereich einzuführen. Es wird daher eine **inhaltliche Annäherung** der Verhaltensvorschriften an die **allgemeinen Vorrangbestimmungen** angestrebt; je nach Fall könnten – sofern erforderlich – auch die Verkehrszeichen

20) § 56 a StVO.

21) BGBl 1994/518.

22) Die StVO enthält zwar keine Legaldefinition des Begriffs „Fahrzeuge im fließenden Verkehr“, § 19 Abs 6 jedoch eine negative Abgrenzung, indem Fahrzeuge „im fließenden“ Verkehr jenen gegenübergestellt werden, die von Nebenfahrbahnen, Fußgängerzonen, Wohnstraßen, Haus- oder Grundstücksausfahrten, Garagen, Parkplätzen, Feldwegen oder dgl kommen. Es ist somit klargestellt, dass Fahrzeuge, die Radfahranlagen benützen, solche im fließenden Verkehr sind (*Pürstl*, StVO¹² § 19 Anm 11 iVm ErläutRV z 19. StVO-Nov, 1580 BlgNR 18. GP).

23) *Pürstl*, § 19 Anm 11. Auch beim Einfahren von einem sich nicht durch eine Radfahrerüberfahrt fortsetzenden Radweg in eine Kreuzung verlässt der Radfahrer die Radfahranlage und hat daher dem Fließverkehr Vorrang zu geben (OGH 9. 8. 2007, 2 Ob 151/07f). Ein Radfahrer ist bei Verlassen des Radwegs gegenüber einem durch das Vorrangzeichen „Halt“ benachrangten Fahrzeug nicht wartepflichtig, weil sich dieses Fahrzeug nicht im fließenden Verkehr befindet (OGH 25. 11. 2004, 2 Ob 256/04t und krit dazu, dass § 19 Abs 6 a StVO nicht zu Anwendung kam: *Rihs*, Praxistipp, ZVR 2006/30).

24) Sinnvoll wäre, wenn diese Geschwindigkeitsbeschränkung für die Annäherung gelten würde, damit sowohl Kfz-Lenker als auch Radfahrer ausreichend Zeit haben, sich auf den jeweiligen Querverkehr einzustellen. Dieser Forderung wurde im aktuellen Begutachtungsentwurf für die 23. StVO-Nov Rechnung getragen.

25) VwV zu § 9 dStVO.

26) Unfalldatenbank des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (2009).

27) Die Frage des Vorrangs war schon immer ein Zankapfel, dazu s ZB *Duschel*, Vorrang für Radfahrer? ZVR 1995, 291; *Stolzlechner*, Die Hauptpunkte der 19. StVO-Novelle, ZVR 1994, 353 über einen neuen Versuch der Klarstellung.

28) Siehe zB die E OGH 10. 6. 2009, 2 Ob 35/09z, in der der Senat § 19 Abs 6 a StVO bei einer durch Lichtzeichen geregelten Kreuzung für nicht anwendbar hielt, sondern die Beurteilung auf § 38 StVO stützte.

29) Dazu s die Abb bei *Riedel*, Vorschläge, ÖGZ 2009/10, 12 sowie *Hnatek-Petrak*, Die Radfahrerüberfahrt, ZVR 1999, 355.

30) Die Unsicherheit von Radfahrern im Kreuzungsbereich spiegeln auch folgende Aussagen von Radfahrern wider: „Ich komme zur Kreuzung und muss drei Mal überlegen, ob ich Vorrang habe“, oder „Natürlich fährt immer auch die Angst mit. Selbst wenn ich hundert Mal weiß, ich habe Vorrang; ich schau' immer nach hinten und bin immer bremsbereit; nur dieses Recht drüber zu fahren brauche ich, dass ich Rad fahren kann.“

„Vorrang geben“ bzw. „Halt“ verordnet und kundgemacht werden. Zusammenfassend bedeutet dies, dass für Radfahrer sämtliche allgemeinen Fahrregeln und Verhaltensvorschriften gelten sollen. Dies kann zB durch eine **ersatzlose Streichung des § 19 Abs 6 a StVO** erreicht werden.³¹⁾

Die Einführung bzw. Weiterentwicklung diverser Gestaltungselemente, wie sie in **Deutschland** als „Radverkehrsführung über Kreuzungen und Einmündungen“ geregelt und in **Österreich** tw auch schon bekannt sind, könnten ebenso dazu beitragen, gefährliche Konfliktsituationen zwischen dem Rad- und Kfz-Verkehr beim Linksabbiegen zu entschärfen: so zB eigene **Radfahrerschleusen**,³²⁾ sog **aufgeweitete Radaufstellstreifen**³³⁾ oder eigene **Abbiegestreifen für den Radverkehr** iVm in Richtung Kreuzung **vorgezogenen Haltelinien**.³⁴⁾

D. Radfahren gegen die Einbahn³⁵⁾

1. Regelung in Österreich und in anderen europäischen Staaten

Auch Radfahrer dürfen grundsätzlich nur in die Richtung fahren, die das Einbahnschild anzeigt.³⁶⁾ Einbahnen unterbrechen jedoch häufig Netze von Radverkehrsanlagen, verursachen damit Umwege und provozieren die Missachtung von Verkehrsregeln.

Für die Öffnung des Radverkehrs gegen die Einbahn stehen verschiedene Alternativen zur Auswahl.

→ Gem **§ 7 Abs 5 StVO** kann Radfahren in Einbahnstraßen von der vorgeschriebenen Fahrtrichtung **per Verordnung ausgenommen** werden; dies ist durch Zusatztafeln am Anfang und Ende der Einbahnstraße kundzumachen.³⁷⁾ Nur in diesem Fall ist auch ein Zweirichtungsverkehr am Radfahrstreifen gegen die Einbahn erlaubt.³⁸⁾ Leit- und Sperrlinien zur Trennung vom übrigen Verkehr sind nicht generell anzubringen, sondern nur, sofern die Sicherheit oder die Flüssigkeit des Verkehrs dies erfordert (also zB bei geringer Fahrbahnbreite oder starker Fahrzeugfrequenz).³⁹⁾ Im Übrigen sind die Anforderungen der technischen Richtlinien RVS 03.02.13⁴⁰⁾ einzuhalten.

→ Außerdem ist Radfahren gegen die Einbahn in solchen Einbahnstraßen, die zugleich **Wohnstraßen** iSd § 76 b StVO sind, erlaubt.

→ Daneben gibt es die Möglichkeit, sog **unechte Einbahnen** einzurichten, also Einbahnen, die nach der StVO nicht zu den Einbahnstraßen zählen. Dies kann zB durch baulich getrennte Anlagen für einen Geh- und Radweg oder die Verordnung eines Fahrverbots für Kfz erreicht werden.

In **Deutschland** wurden zur Vereinfachung folgende Voraussetzungen zur Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr definiert:⁴¹⁾ 30 km/h-Höchstgeschwindigkeit, ausreichende Begegnungsbreite – mindestens 3,5 m bei Bus- und Lkw-Verkehr – sowie eine übersichtliche Verkehrsführung. Die Kundmachung erfolgt per Zusatzzeichen.⁴²⁾

Auch in der **Schweiz** kann die Behörde Ausnahmen vom Signal „Einfahrt verboten“ bewilligen, „wenn aufgrund der örtlichen Situation keine Nachteile für die

Sicherheit der Straßenbenutzer zu erwarten sind.“⁴³⁾ Eine solche „Einbahnstraße mit Gegenverkehr von Radfahrern“ wird durch das zutreffende Symbol⁴⁴⁾ oder die entsprechende Aufschrift angezeigt.

Andere europäische Staaten setzen ebenfalls vermehrt auf die Freigabe von Einbahnstraßen und stützen sich dabei auf Empfehlungen von Verkehrsexperten. In der belgischen Stadt Brügge ist das Befahren der Einbahn nur in Einbahnrichtung für Radfahrer sogar die Ausnahme. Die Gestaltung erfolgt zusammenfassend⁴⁵⁾ mithilfe von Bodenmarkierungen (Linien, Pfeile, Piktogramme) und Verkehrszeichen; meist sind verschiedene Gestaltungsvarianten möglich.

2. Bewusstsein schaffen!

Vermehrt auf Öffnung setzen!

Derzeit sind Radfahrer häufig unsicher, ob Radfahren gegen die Einbahn erlaubt ist und in welche Fahrtrichtung Radfahrstreifen in Einbahnstraßen benützt werden dürfen. Dies kann in der Folge gerade an Kreuzungen zu unklaren und gefährlichen Situationen führen. Bereits in der Ausbildung der Radfahrer sollte daher mehr Augenmerk auf solche Themen gelegt werden.

Schätzungen in Deutschland zufolge⁴⁶⁾ fahren bis zu 40% der Radfahrer in Einbahnstraßen unerlaubt gegen die Einbahnrichtung, der Großteil davon auf Gehwegen, wodurch die Gefährdung größer ist. Unfälle ereignen sich selten im Streckenverlauf, eher jedoch in Einmündungen und an Knotenpunkten – oftmals dadurch, dass andere Verkehrsteilnehmer nur auf den Kfz-Verkehr sensibilisiert sind und nicht mit Radverkehr gerechnet wird. Radfahrer, die an den Gruppendiskussionen teilgenommen haben, gaben an, tw in Einbahnstraßen, die nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben sind, (bewusst) zu fahren – allerdings nur, wenn aufgrund ihrer Einschätzung ein sicheres Befahren möglich sei; dies sei der Fall in Tempo-30-Zonen, wenn kein Schwerverkehr vorhanden ist, bei ausrei-

31) So auch *Riedel*, Vorschläge, ÖGZ 2009/10, 11 ff.

32) Dabei handelt es sich um Extra-Haltepunkte für Radfahrer an Ampeln – mit eigenem, vorgeschaltetem Lichtzeichen.

33) Hier stoppt der Kraftfahrzeugverkehr bei Rot an einer etwas zurückgesetzten Haltlinie. Der Radverkehr hat so die Möglichkeit, rechts vorbeizufahren und sich vor den wartenden Fahrzeugen aufzustellen.

34) VwV zu § 9 dStVO.

35) Hier als „Einbahnstraße“ iSd § 2 Abs 1 Z 3 b StVO zu verstehen.

36) § 7 Abs 5 StVO.

37) Hinweiszeichen „Einbahnstraße“ gem § 53 Abs 1 Z 10 sowie Vorschriftszeichen „Einfahrt verboten“ gem § 52 lit a Z 2 StVO, jeweils mit Zusatztafel „Ausgenommen Radfahrer“.

38) § 8 a Abs 2 StVO. Zur missverständlichen Auslegung s auch *Pürstl*, StVO¹² § 7 Anm 16 sowie § 8 a Anm 1.

39) Zwingend erforderlich seit BGBl 1989/86 bis BGBl 1994/518 (19. StVO-Nov).

40) Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen der Österreichischen Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr (FSV), Arbeitsgruppe „Stadtverkehr“, Arbeitsausschuss „Radverkehr“ RVS 03.02.13 Nicht motorisierter Verkehr – Radverkehr (Wien 2001).

41) VwV zu § 41 Abs 1 dStVO, Zeichen 220, IV.

42) Beim Zeichen „Einbahnstraße“: Fahrradpiktogramm mit links- und rechtsgerichteter Pfeil unterhalb; beim Zeichen „Verbot der Einfahrt“: Fahrradpiktogramm, darunter Schriftzug „frei“.

43) Art 18 Signalisierungsverordnung.

44) Fahrradpiktogramm und zwei entgegen gesetzte Richtungspfeile.

45) Siehe ausf in der KfV-Studie: Belgien, Dänemark, Frankreich, Großbritannien.

46) *Alrutz/Tebbe/Willhaus*, Führung des Radverkehrs in Einbahnstraßen, in *Bracher* (Hrsg), Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung (1999) 26 ff.

chendem Seitenabstand zu parkenden Kfz und in Einbahnstraßen mit guter Kennzeichnung bzw Markierung. Die Radfahrer gaben an, insgesamt gute Erfahrungen mit dem Befahren von Einbahnstraßen in Gegenrichtung gemacht zu haben.

Ohne der ursprünglichen Intention einer Einbahnregelung zu widersprechen ist – wie bereits dargelegt – bereits nach geltender Rechtslage eine Öffnung der Einbahnstraße durchaus möglich; dieser **Gestaltungsspielraum** sollte in der Zukunft (von den vollziehenden Behörden) mehr **genützt** werden, um va im untergeordneten Netz möglichst direkte Verbindungen anzubieten und damit ein unerlaubtes Befahren entgegen der Einbahnstraße zu vermeiden. Die Stadt Salzburg hat vorgezeigt, dass eine Freigabe den Radverkehr insgesamt fördert.⁴⁷⁾

Eine Einzelfallprüfung im Hinblick auf eine Ausnahme-Verordnung erscheint auch der Qualität und Verkehrssicherheit dienlich. Hier sind insb Verkehrstechniker aufgerufen, noch **detailliertere Voraussetzungen** (zB Fahrbahnmindestbreite, Geschwindigkeitsbegrenzung, Verkehrsmenge, übersichtliche Verkehrsführung) und **Absicherungsmaßnahmen** (zB durch Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen, va in Kurvenbereichen oder bei Knotenpunkten) in den RVS festzulegen. Insgesamt ist ein **einheitliches Beschilderungs- und Bodenmarkierungssystem** anzustreben.

E. Resümee

In Österreich liegt der Anteil des Radverkehrs – gemessen am Gesamtverkehrsaufkommen – derzeit nur bei rund 5%, soll jedoch bis 2015 durch Förderungen, Initiativen und Maßnahmen auf 10% erhöht werden.⁴⁸⁾

Die vorliegende Studie streicht hervor, dass

- eine **Modifizierung der Benützungspflicht von Radfahranlagen**,
- eine **einfache, verständliche und praxistaugliche Regelung der Vorrangverhältnisse** bei Kreuzungen zwischen Radfahranlagen und einer anderen Fahrbahn sowie
- die **vermehrte Freigabe von Einbahnstraßen** für den gegengerichteten Radverkehr

wesentliche Voraussetzungen für die Erreichung dieses Ziels sind. Den Weg dorthin sollten sämtliche Akteure gemeinsam beschreiten; das Rad muss dabei gar nicht erst neu erfunden werden.

47) Die Zahlen sprechen für sich: Ein bereits relativ hoher Radverkehrsanteil von 12% im Jahr 1995 konnte auf 16% im Jahr 2004 gesteigert werden (entspricht +33%). Zusätzlich zu anderen Maßnahmen wurden 66% der Einbahnen für den Radverkehr geöffnet, ohne dass die Unfallzahlen gestiegen wären. Siehe *Koch*, Masterplan 9 und *Weiß*, Die Radstadt Salzburg sucht neue Wege zur Radverkehrsförderung, ÖGZ 2005/6, 17.

48) *Koch*, Masterplan 7.

→ In Kürze

Sowohl radfahrerfreundliche und verbesserte Verkehrsstrukturen als auch Rechtsklarheit tragen zweifelsohne dazu bei, eine deutliche Steigerung des Radverkehrs zu erreichen. Auf Basis einer aktuellen Studie zeigt der Beitrag Themen auf, mit denen Verkehrsplaner, Gemeinden, Länder, Radfahrer-Clubs, das BMVIT ua immer wieder konfrontiert sind – Radfahren entgegen Einbahnstraßen, Benützungspflicht von Radfahranlagen sowie komplexe Vorrangregeln für Radfahrer – und stellt damit Überlegungen zur Optimierung der rechtlichen Rahmenbedingungen für den Radverkehr an.

→ Zum Thema

Über die Autorinnen:

Dr. Claudia Riccabona-Zecha ist als Verkehrsjuristin für das Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) tätig.

Dipl.-Ing. (FH) Susanne Pröbstl MSc, Absolventin des Masterstudiengangs Intelligent Transport Systems, ist Projektleiterin beim Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV), Bereich

Forschung und Wissensmanagement und leitete die dem Artikel zugrundeliegende Studie.

Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Schleiergasse 18, 1100 Wien. Internet: www.kfv.at

Von Claudia Riccabona-Zecha erschienen (Auswahl):

Praxisrelevante Fragen rund um die Entziehung der Lenkberechtigung, ZVR 2010, 116 (gem mit *Vergeiner*); Rezension zu Bauers Handbuch Verkehrsrecht, ÖJZ 2010, 48; (Not) fit to drive? ZVR 2007, 174; Geschwindigkeitsmessungen in Gemeinden durch Private? RFG 2006, 132; Die „Führerschein-Familie“, Teil IV: Bereich Luftfahrt – Der Pilotenschein, ZVR 2006, 270; Einleitung zur ZVR-Serie: Die „Führerschein-Familie“, ZVR 2005, 320; Die Teilnahme am Straßenverkehr unter Drogeneinfluss, ZVS 2004, 126 (gem mit *Vergeiner* und *Mesecke*); Drängeln auf Autobahnen, ZVR 2004, 31.

Literatur:

Pürstl, StVO¹² (2007); *Pepelnik*, Rechts-Berater für Radfahrer (2003); *Meschik*, Planungshandbuch Radverkehr (2008); *Nadler*, Überblick über die aktuelle Situation des Radverkehrs in Wien (2002); *Nadler/Nadler*, Verkehrstechnische Überprüfung von Radfahrerüberfahrten (2008).

