

Zeitschrift für

VERKEHRS-**ZVR** RECHT

Sonderheft

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

Dezember 2011

12a

417 – 492

ZVR-Verkehrsrechtstag 2011

Themen

Straßenverkehrsrecht

Führerschein- und Kraftfahrrecht

Rettungswesen und Medizinrecht

Alpines Wegerecht und Seilbahnwesen



Das Radfahrpaket 2011

Änderungen und Wünsche aufgrund des Unfallgeschehens und der neuen RVS (Richtlinie für das Straßenwesen) für den Radverkehr

Alle 20 Minuten verunglückt ein Radfahrer in Österreich. Damit die Sicherheits- und Qualitätsstandards der Radverkehrsinfrastruktur österreichweit verbessert werden und als Folge die hohen Unfallzahlen mit Radfahrern gesenkt werden können, wurde ua die Richtlinie RVS 03.02.13 „Radverkehr“ erarbeitet. Die geltenden Vorschriften im Straßenverkehrsrecht stellen der Planung von Radverkehrsanlagen jedoch zum Teil Hürden in den Weg. So sind einige Radverkehrslösungen, die sich in der Praxis auf Österreichs Straßen bereits bewährt haben, nicht widerspruchsfrei mit der StVO vereinbar.

Von Klaus Robatsch und Bernd Hildebrandt

Inhaltsübersicht:

- | | |
|--|---|
| <p>A. Wesentliche Änderungen für den Radverkehr durch die 23. StVO-Novelle</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Radhelmpflicht für Kinder bis 12 Jahre 2. Annäherungsgeschwindigkeit für Radfahrer bei Radfahrerüberfahrten | <p>B. Die Highlights der neuen Richtlinie für den Radverkehr (FSV [Hrsg], RVS 03.02.13 v 1. 3. 2011)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Netzelemente und Kriterien für die Auswahl der Radverkehrsanlage 2. Entwurfsgrundlagen |
|--|---|

ZVR 2011/261

23. StVO-Novelle
(NR: 24. GP
IA 1504/A
AB 1135, 102;
BR: AB 8494, 796.)

RVS/Mkbl
03.02.13;
Straßenplanung;
Anlagen für
den nichtmoto-
risierten Verkehr;
nicht
motorisierter
Verkehr;
Radverkehr



- C. Praktische Umsetzungsprobleme im Bereich Radverkehr
1. Sonder-Vorrangregeln für den Radverkehr
 2. Benützungspflicht von Radfahranlagen
 3. Begriffsdefinition: Radfahranlagen, Radfahrstreifen, Mehrzweckstreifen
 4. Querungsstellen bei gemischten Geh- und Radwegen
 5. Begegnungszonen

A. Wesentliche Änderungen für den Radverkehr durch die 23. StVO-Novelle

Die am 31. 5. 2011 in Kraft getretene 23. StVO-Novelle brachte einige Änderungen für den Radverkehr mit sich. Die wesentlichen Punkte sind:

- gesetzliche Radhelmpflicht für Kinder bis 12 Jahre;
- Annäherungsgeschwindigkeit für Radfahrerüberfahrten: 10 km/h;
- allgemeines Rücksichtnahmegebot für alle Verkehrsteilnehmer;
- neues Verkehrszeichen: „Radfahrerüberfahrt neben einem Schutzweg“;
- vorgezogene Haltelinie für alle einspurigen Fahrzeuge.

1. Die Radhelmpflicht für Kinder bis 12 Jahre¹⁾

Kinder bis 12 Jahre müssen nunmehr beim Fahrradfahren auf öffentlichen Straßen einen Helm tragen, wenn sie:

- selbst Rad fahren;
- auf einem Fahrrad mitgeführt werden (Kindersitz);
- in einem Fahrradanhänger mitgeführt werden.

Das Nicht-Tragen eines Sturzhelms ist nicht strafbar und hat im Falle eines Unfalls keinen Einfluss auf zivilrechtliche Schadenersatzansprüche.

Durch die Einführung der Radhelmpflicht wird eine deutliche Reduktion der Kopfverletzungen bei Kindern nach Radunfällen erwartet. Kinder unter 12 Jahren verletzen sich bei Radunfällen häufiger im Bereich des Kopfes als ältere Personen und sind diesbezüglich besonders schutzbedürftig. Die Statistik zeigt auch, dass Kinder, die zum Zeitpunkt des Unfalls keinen Helm getragen haben, doppelt so häufig Kopfverletzungen erleiden als Helmträger.

2. Annäherungsgeschwindigkeit für Radfahrer bei Radfahrerüberfahrten

Bei Radfahrerüberfahrten gilt nunmehr eine Annäherungsgeschwindigkeit für Radfahrer von maximal 10 km/h. Die Annäherungsgeschwindigkeit ist maßgeblich, damit der Lenker eines sich annähernden Fahrzeugs den Radfahrer rechtzeitig erkennen kann, um vor der Radfahrerüberfahrt anzuhalten:

- gilt bei Radfahrerüberfahrten, die nicht durch Arm- oder Lichtzeichen geregelt sind;

- freizuhaltende Sichtfelder gem RVS 03.02.13 sind auf diese Annäherungsgeschwindigkeit ausgelegt;
- Radfahrer dürfen Radfahrerüberfahrten nicht unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug und für dessen Lenker überraschend befahren.

B. Die Highlights der neuen Richtlinie für den Radverkehr (FSV [Hrsg], RVS 03.02.13 v 1. 3. 2011)

Die neue RVS Radverkehr ist die Grundlage für die Planung von Radverkehrsanlagen nach dem Stand der Technik. Sie ist auf alle für den Radverkehr zugelassenen Verkehrsflächen anzuwenden. Sie wurde in der Arbeitsgruppe „Stadtverkehr“ im Arbeitsausschuss „Nicht motorisierter Verkehr“ von Fachleuten aus den Gebietskörperschaften, Lehre und Forschung erarbeitet und im März 2011 von der „FSV – Österreichische Forschungsgesellschaft Straße Schiene Verkehr“ veröffentlicht.

1. Netzelemente und Kriterien für die Auswahl der Radverkehrsanlage

Eine grundsätzliche Festlegung der in Frage kommenden Radverkehrsanlagen erfolgt anhand des **Kfz-Kriteriums** und des **Flächenkriteriums**. Anhand des **Knotenpunktkriteriums** und **sonstiger Parameter** ist dann festzustellen, welche der möglichen Varianten den speziellen Anforderungen am ehesten gerecht werden. Sonstige Kriterien sind zB die Fußgängerfrequenzen, die Parksituation, der Nutzungsdruck oder die Zusammensetzung des Radverkehrs.

Die nachfolgende Aufzählung umfasst die wesentlichen Netzelemente, die nach den zwei Grundprinzipien des Trenn- oder Mischprinzips organisiert sind:

Trennprinzip

- selbständig geführter Radweg
- straßenbegleitender Radweg
- Radfahrstreifen

Mischprinzip – Rad und Kfz-Verkehr

- Mehrzweckstreifen
- Radfahren gegen die Einbahn
- Mischverkehr auf der Fahrbahn
- Güter- und Begleitwege

Mischprinzip – Fußgänger- und Radverkehr

- Geh- und Radweg
- Radfahren in Fußgängerzonen

Ein **Radweg** ist „ein für den Verkehr mit Fahrrädern bestimmter und als solcher gekennzeichnet Weg“ (§ 2 Abs 1 Z 8 StVO). Er kann straßenbegleitend oder selbständig im Ein- oder Zweirichtungsverkehr geführt werden. Die Regelbreite für Radwege sind 2,00 m bis 1,60 m im Einrichtungsverkehr und 3,00 m im Zweirichtungsverkehr. Zu angrenzenden Fahrbahnen sind Schutzstreifen auszuführen, deren Breite von der angrenzenden Nutzung abhängig zu machen ist.

1) Vgl hierzu auch Steiner/Bauer/Salamon/Robatsch, Einführung zur Radhelmpflicht für Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, ZVR 2011, 265, und Stowasser, Kinderradhelmpflicht und Haftung im Zivil- und Strafrecht, ZVR 2011, 322.

Radfahrstreifen sind „für den Fahrradverkehr bestimmte und besonders gekennzeichnete Teile der Fahrbahn, wobei der Verlauf durch wiederholte Markierung mit Fahrradsymbolen und das Ende durch die Schriftzeichenmarkierung ‚Ende‘ angezeigt werden.“ (§ 2 Abs 1 Z 7 StVO). Ein Radfahrstreifen ist generell nur im Einrichtungsverkehr zu führen und vom ruhenden oder fließenden Verkehr freizuhalten. Die Regelbreite von Radfahrstreifen ist abhängig von der Kfz-Geschwindigkeit und den angrenzenden Flächen (breitere Ausführung neben Längsparkstreifen).

Ein **Mehrzweckstreifen** ist „ein Radfahrstreifen oder ein Abschnitt eines Radfahrstreifens, der unter besonderer Rücksichtnahme auf die Radfahrer von anderen Verkehrsteilnehmern befahren werden darf, wenn für diese der links an den Mehrzweckstreifen angrenzende Fahrstreifen nicht breit genug ist oder wenn das Befahren durch Richtungspfeile auf der Fahrbahn für das Einordnen zur Weiterfahrt angeordnet ist“ (§ 2 Abs 1 Z 7 a StVO). Die Regelbreite von Mehrzweckstreifen ist abhängig von den angrenzenden Flächen (breitere Ausführung neben Längsparkstreifen).

Radfahren gegen die Einbahn ist gegen Ausnahme per Verordnung möglich. Bei breiten Querschnitten ist Radfahren gegen die Einbahn durch Sperr- oder Leitlinien vom Kfz-Verkehr zu trennen, bei Querschnitten unter 3,75 m ist keine Längsmarkierung aufzubringen. Jedenfalls sind zur Kennzeichnung Richtungspfeile und Fahrradsymbole, insb im Kreuzungsbereich, aufzubringen.

Bei einer Verkehrsführung des Radverkehrs im **Mischverkehr** mit dem Kfz-Verkehr ohne spezielle Maßnahmen sind kritische Fahrbahnbreiten von 3,00 m bis 3,75 m aufgrund des Abstandsverhaltens des Kfz-Verkehrs beim Vorbeifahren zu vermeiden.

2. Entwurfsgrundlagen

Der **Verkehrsraum** einer Radverkehrsanlage ist jener Raum, welcher der Abwicklung der Verkehrsvorgänge dient und von allen Hindernissen freizuhalten ist. Der **Lichtraum** ist jener Raum, der von festen Bauteilen (zB Brücken, Mauern, Pfeilern, Stützen usw) freizuhalten und mit der Fahrbahn mitzuneigen ist. Die Breite und Höhe des Lichtraums setzt sich zusammen aus der Breite und Höhe des Verkehrsraums zuzüglich 0,25 m.

Anhaltesichtweiten sind an allen Stellen einer Radverkehrsanlage freizuhalten, um eventuelle Gefahren rechtzeitig erkennen und davor anhalten zu können. Bei der Planung von Radfahrerüberfahrten und benachrangten Querungsstellen sind folgende Sichtfelder freizuhalten:

Bei Radfahrerüberfahrten muss der Lenker eines herankommenden Fahrzeuges den Radfahrer rechtzeitig wahrnehmen können, um vor der Radfahrerüberfahrt anhalten zu können.

C. Praktische Umsetzungsprobleme im Bereich Radverkehr

1. Sonder-Vorrangregeln für den Radverkehr

Ein Radfahrer hat gem § 19 Abs 6 a StVO „**Nachrang beim Verlassen einer Radfahranlage**“. Der

Radfahrer ist dadurch im Kreuzungsbereich beim Verlassen einer Vorrangstraße auf einer Radfahrerüberfahrt sowie einem Radfahr- und Mehrzweckstreifen nach rechts in eine Querstraße gegenüber einem von links kommenden Fahrzeug benachrangt. Bei endenden Radfahr- und Mehrzweckstreifen werden derzeit durch die Schriftzeichenmarkierung „ENDE“ Radfahrer gegenüber allen Verkehrsteilnehmern benachrangt. Diese Sonderbestimmungen führen in der Praxis aufgrund der von anderen Verkehrsregeln abweichenden Logik insb im Kreuzungsbereich häufig zu Unklarheiten zwischen den Verkehrsteilnehmern.

Änderungsvorschlag:

- Es gelten wieder allgemeine Vorrangregeln:
- Radweg im Nachrang bei „Vorrang geben“ oder „Halt“;
- Radweg im Vorrang bei „Radfahrerüberfahrt“ bzw „Vorrang geben“ oder „Halt“ für den Querverkehr.

2. Benützungspflicht von Radfahranlagen

Von der **generellen Benützungspflicht von Radfahranlagen** sind derzeit nur mehrspurige Fahrräder, Fahrräder mit Anhängern sowie Rennräder bei Trainingsfahrten ausgenommen. Durch die Trennung des Radverkehrs vom übrigen Kfz-Verkehr ergeben sich im Kreuzungsbereich sicherheitsrelevante Probleme, die ua stark von der Annäherungsgeschwindigkeit der Radfahrer abhängig sind.

Die Fahrgeschwindigkeiten von Radfahrern und die Anforderungen dieser Personengruppen an die Verkehrsinfrastruktur sind zum Teil sehr unterschiedlich. Es gibt schutzbedürftige, langsame Radfahrer und schnelle, geübte Alltagsradfahrer. Für schnelle Alltagsradfahrer ist es is des Gesamtverkehrs und der Verkehrssicherheit günstiger, auf der allgemeinen Fahrbahn mitzufahren, während langsame ungeübte Radfahrer auf Radwegen deutlich sicherer unterwegs sind.

Änderungsvorschlag:

- Möglichkeiten zur **lokalen Aufhebung der Benützungspflicht** von Radwegen im Ortsgebiet durch die Behörde;
- Differenzierung von Radwegen mit und ohne Benützungspflicht;
- Aufhebung der Benützungspflicht dort, wo es regelmäßig zu Konflikten mit dem FG-Verkehr bzw zwischen langsamen und schnellen Radfahrern kommt und wo eine gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr verträglich ist.

3. Begriffsdefinition: Radfahranlagen, Radfahrstreifen, Mehrzweckstreifen

In der StVO gibt es Sonderbestimmungen für taxativ angeführte „Radfahranlagen“. Behörden wählen häufig „andere Radverkehrsanlagen“, um den Sonderbestimmungen auszuweichen, zB „Allgemeines Fahrverbot“ mit Zusatztafeln „Ausgenommen Radfahrer“. Die damit verbundenen Rechtsfolgen für Straßenbenützer

sind weder erkennbar noch verständlich. Radfahr- und Mehrzweckstreifen sind für den Straßenbenützer neben Parkstreifen nicht zu unterscheiden.

Änderungsvorschlag:

- Ersatzlose Streichung des Begriffs „Radfahranlage“ und „Mehrzweckstreifen“ im § 2 StVO;
- Befahren von Radfahrstreifen durch andere Fahrzeuge muss umfassend geregelt werden.

4. Querungsstellen bei gemischten Geh- und Radwegen

Bei gemischten Geh- und Radwegen ist im Kreuzungsbereich derzeit die Trennung des Rad- und Fußgängerverkehrs mit Radfahrerüberfahrt neben einem Schutzweg erforderlich, da rechtlich derzeit keine gemeinsame Fläche zum Queren existiert. Dies führt zu teils verwirrenden und aufwändigen Markierungen, die von vielen Verkehrsteilnehmern ignoriert werden. In der Praxis werden auch zum Teil bereits gemeinsame Quermöglichkeiten ohne eine entsprechende Rechtsgrundlage umgesetzt.

Änderungsvorschlag:

- Schaffung einer neuen Verkehrsfläche: „Kombinierte Radfahrerüberfahrt und Schutzweg“.

5. Begegnungszonen

Im Ortsgebiet gibt es derzeit folgende wesentliche verkehrsrechtliche Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung:

- Fußgängerzone;
- Wohnstraße;
- Tempo-30- oder -40-Zonen.

Die Rechtsgrundlage für eine gemeinsame Fläche für alle Verkehrsteilnehmer, eine „Begegnungszone“, fehlt derzeit. In den Bundesländern gibt es bereits individuelle Versuche, „Begegnungszonen“ umzusetzen.

Änderungsvorschlag:

Folgende gesetzliche Regelungen für Begegnungszonen sind in der StVO festzulegen:

- Verhaltensregeln (höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit, Parken, Spielen auf der Straße, Vorrang und Durchfahrtsbestimmungen);
- Kennzeichnung (Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen).

Folgende Punkte sind in den RVS Richtlinien zu regeln:

- Gestaltungsvorschriften (Rücksicht auf Mobilitätseingeschränkte Personen)
- sowie Einsatzkriterien für Begegnungszonen (Eignung in Abhängigkeit der Kfz-Verkehrsstärken).

→ In Kürze

Mit der 23. StVO-Novelle traten am 31. 5. 2011 einige wichtige Änderungen für den Radverkehr in Kraft. Die Einführung einer gesetzlichen Radhelmpflicht für Kinder unter 12 Jahren war ein wichtiger Schritt zur Reduzierung von Kopfverletzungen bei jungen Radfahrern. Das lange geforderte und nunmehr verankerte Rücksichtnahmegebot verpflichtet alle Verkehrsteilnehmer zu rücksichtvollem Verhalten und defensivem Fahren. Neu eingeführt wurde auch ein Verkehrszeichen für eine Radfahrerüberfahrt neben einem Schutzweg, ein sinnvoller Beitrag zur Reduktion des Beschilderungsaufwands.

Die am 1. 3. 2011 von der Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr herausgegebene neue RVS „Radverkehr“ ist ein weiterer wichtiger Schritt für eine Erhöhung der Qualitäts- und Sicherheitsstandards der Radverkehrsinfrastruktur.

Weitere Vorschläge zur Verbesserung der rechtlichen Situation für den Radverkehr, die zum Teil bereits im Ministerialentwurf v 23. 2. 2011 enthalten waren, wie eine punktuelle Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht oder die Schaffung von einer gemeinsamen Quermöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger, wurden nicht umgesetzt. Die Autoren erläutern weitere sinnvolle Änderungsvorschläge wie die Schaffung von verständlichen und bürgerfreundlichen Vorrangregeln bei Radfahranlagen sowie die Aufhebung von Sonderbestimmungen für Radfahranlagen.

→ Zum Thema

Über die Autoren:

Dipl.-Ing. Klaus Robatsch ist Leiter des Bereiches Präventionsberatung im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) und Leiter des Arbeitsausschusses „Nicht motorisierter Verkehr“ der Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (FSV).

Bernd Hildebrandt ist Projektleiter im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) im Bereich Präventionsberatung. Kontaktadresse: Schleiergasse 18, 1100 Wien. Tel: +43 (0)5 77 0 77-DW 1500 bzw DW 1212, E-Mail: klaus.robatsch@kf.v.at bzw bernd.hildebrandt@kf.v.at, Internet: www.kf.v.at

Vom selben Autor erschienen:

Lutschounig/Robatsch, Rotlichtüberfahrer, ZVR 2005, 141.

Literatur:

Steiner/Bauer/Salamon/Robatsch, Einführung der Radhelmpflicht für Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, ZVR 2011, 265; *Stowasser*, Kinderradhelmpflicht und Haftung im Zivil- und Strafrecht, ZVR 2011, 322.

→ Literatur-Tipp



Pürstl, StVO¹³

MANZ Bestellservice:

Tel: (01) 531 61-100
 Fax: (01) 531 61-455
 E-Mail: bestellen@manz.at
 Besuchen Sie unseren Webshop unter www.manz.at