

Zeitschrift für

# VERKEHRSS- RECHT



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

Juni 2013

# 06

181 – 216

## Beiträge

### Ein – lohnender – Blick ins schweizerische Haftpflichtrecht

Christian Huber ↻ 190

Die Haftung des störenden Zusehers für eine Verbandsstrafe

Johannes Reisinger ↻ 184

## Rechtsprechung

Wegehalterhaftung auf Mountainbike-Strecke: Weide-Absperrband

Georg Kathrein ↻ 197

Sorgfaltsmaßstab bei Verwahrung eines Kfz-Schlüssels eines

Oberklassefahrzeugs durch die Kfz-Werkstätte Christian Huber ↻ 200

## Judikaturübersicht Verwaltung

Wegfall der dauernden starken Gehbehinderung ist Grund  
für Entziehung ↻ 205

Analogieschluss ist nur bei planwidriger Lücke vorgesehen ↻ 206

## Ausländische Rechtsprechung

Entscheidungen zum deutschen Schadenersatzrecht 2013/1

Christian Huber ↻ 208

## Kuratorium für Verkehrssicherheit

### Die 25. StVO-Novelle: ein Überblick

Birgit Salamon ↻ 211

# Die 25. StVO-Novelle: ein Überblick



Die 25. StVO-Novelle brachte mit der Einführung der Begegnungszone, der Fahrradstraße und der nicht benutzungspflichtigen Radwege mehrere Neuerungen mit sich, die es in Zukunft ermöglichen, Straßen für alle Straßenbenutzer – vor allem aber für den Radverkehr – attraktiver und zugleich sicherer zu gestalten. Telefonieren ohne Freisprechanlage ist nun für Radfahrer verboten; der Parkausweis für Menschen mit Behinderungen wurde reformiert.

Von Birgit Salamon

## Inhaltsübersicht:

- A. Überblick
- B. Begegnungszone und Fahrradstraße:  
neue Gestaltungsmöglichkeiten im Straßenraum
  - 1. Die Begegnungszone
  - 2. Die Fahrradstraße
  - 3. Begegnungszone und Fahrradstraße im Vergleich zu Wohnstraße und Fußgängerzone
- C. Weitere Neuerungen für Radfahrer
  - 1. Ausnahmen von der Radwegbenutzungspflicht
  - 2. Handyverbot
- D. Parkausweis für Menschen mit Behinderungen
- E. Weitere Regelungen
- F. Zusammenfassung und Ausblick

Der vorliegende Beitrag gibt einen Überblick über die wichtigsten Neuerungen:

- Mit der **Begegnungszone** wird eine Fläche geschaffen, die von allen Straßenbenutzern gleichberechtigt benützt werden kann.
- Im Zentrum der weiteren Neuerungen stehen – wie bereits bei der 23. StVO-Novelle<sup>2)</sup> 2011 – Förderung und Sicherheit des Radverkehrs. So wurde
  - die **Fahrradstraße** eingeführt,
  - die Möglichkeit für die Behörde geschaffen, Ausnahmen von der **Radwegbenutzungspflicht** festzulegen, und
  - das **Telefonieren** ohne Freisprechanlage für Radfahrer verboten.
- Der **Parkausweis für Behinderte** wurde reformiert. →

ZVR 2013/118

§§ 29 b, 67, 68,  
76 c StVO

Begegnungszone;  
Fahrradstraße;  
Radwegbenutzungspflicht;  
Handyverbot;  
Parkausweis für Menschen mit Behinderungen

Die 25. StVO-Novelle<sup>1)</sup> wurde im Februar 2013 kundgemacht und trat größtenteils am 31. 3. 2013 in Kraft.

1) BGBl I 2013/39.  
2) BGBl I 2011/34.

- Weitere Details der Novelle betreffen Parkerleichterungen für Hebammen, die Anbringungshöhe beleuchteter Verkehrszeichen, die Sanktionierung von Geschwindigkeitsüberschreitungen bei automationsunterstützter Abstandsmessung sowie Ausnahmen von Lkw-Fahrverboten.

## B. Begegnungszone und Fahrradstraße: neue Gestaltungsmöglichkeiten im Straßenraum

### 1. Die Begegnungszone<sup>3)</sup>

Mit der Einführung der Begegnungszone (§ 76 c StVO) wird dem europaweiten Trend von gemeinsam genutzten Flächen im Straßenverkehr auch in Österreich Rechnung getragen. Die bereits vorhandenen Instrumente zur Verkehrsberuhigung – Fußgängerzone und Wohnstraße, aber auch 30-km/h-Zone – werden oft nicht den konkreten Bedürfnissen gerecht, insb dient keine dieser Flächen einer gleichberechtigten Nutzung durch alle Straßenbenützer. Aus diesem Grund wird mit der Begegnungszone eine Gestaltungsmöglichkeit geschaffen, die eine **gleichberechtigte Mobilität aller Verkehrsteilnehmer** in einem gemeinsam genutzten Straßenraum vorsieht. Daher ist in der Begegnungszone jeglicher Fahrzeugverkehr gestattet, Fußgänger dürfen die Fahrbahn benützen. Verpflichtungen zur **gegenseitigen Rücksichtnahme** zwischen Kfz-Lenkern, Radfahrern und Fußgängern sorgen dafür, dass eine sichere gemeinsame Nutzung möglich ist. Die Kennzeichnung der Begegnungszone erfolgt mittels **Hinweiszeichen** nach § 53 Abs 1 Z 9 e und 9 f StVO, dessen Gestaltung durch schematische Darstellung von Fußgänger, Radfahrer und Kfz die gemischte Nutzung der Verkehrsfläche verdeutlichen soll.<sup>4)</sup>

Zulässige **Höchstgeschwindigkeit** in der Begegnungszone ist 20 km/h. Die Behörde kann die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erhöhen, wenn es der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs dient und aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs keine Bedenken dagegen bestehen. Diese Möglichkeit ist als Ausnahme gedacht,<sup>5)</sup> deren Anwendung im Ermittlungsverfahren vor der Verordnungserlassung gesondert zu prüfen ist.

Nebeneinanderfahren von Radfahrern (§ 68 Abs 2 StVO) und Rollschuhfahrern (§ 88 a Abs 1 StVO) ist in der Begegnungszone gestattet, Kfz dürfen nur an gekennzeichneten Stellen parken (§ 23 Abs 2 a StVO). Spielen auf der Fahrbahn ist verboten. Die Begegnungszone zählt zum fließenden Verkehr und ist daher nicht gegenüber anderen Verkehrsflächen benachrangt (wie etwa die Fußgängerzone und die Wohnstraße).

**Zuständig** für die **Verordnung** der Begegnungszone ist nach § 94 d Z 8 c StVO idR die **Gemeinde**.<sup>6)</sup> Die Begegnungszone kann auf Straßen, Straßenstellen oder Gebieten eingerichtet werden, wenn es

- der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insb des Fußgängerverkehrs, dient oder
- aufgrund der Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebiets angebracht erscheint.

Bei der Verordnung einer Begegnungszone wird also nicht – wie bei der überwiegenden Zahl der Verord-

nungsgrundlagen für Verkehrsmaßnahmen in der StVO und insb auch bei der Wohnstraße und der Fußgängerzone – auf die Erforderlichkeit abgestellt.<sup>7)</sup> Die Begegnungszone muss den angeführten Zwecken „dienen“ bzw aufgrund der örtlichen Gegebenheiten „angebracht erscheinen“. Nach dieser gesetzlichen Formulierung ist der **Ermessensspielraum der Behörde** bei der Verordnung einer Begegnungszone daher weiter als etwa bei einer Fußgängerzone. Dennoch sind die Voraussetzungen auf Grundlage eines umfassenden **Ermittlungsverfahrens** zu überprüfen, das gilt insb auch für die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h. Im Rahmen des Ermittlungsverfahrens ist in der Regel auch ein Sachverständigengutachten einzuholen, zu beachten sind jedenfalls auch die Anhörungsrechte nach § 94 f StVO (insb gesetzliche Interessenvertretungen von betroffenen Berufsgruppen). Darüber hinaus ist gerade bei der Einrichtung einer Begegnungszone eine umfassende Bürgerbeteiligung unter Einbeziehung von Anwohnern und ortsansässigen Gewerbetreibenden sowie von Behindertenverbänden sinnvoll und notwendig.

Die Begegnungszone wurde unter § 2 Abs 1 Z 2 a in die **Begriffsbestimmungen** der StVO aufgenommen. Es ist nicht erkennbar, welche zusätzliche Bedeutung der dort enthaltenen Beschreibung zukommen sollte, weil die Begegnungszone ohnehin durch § 76 c ausreichend definiert ist. Auch sind die Begriffsbestimmungen inkonsistent: Zwar wird die Wohnstraße und nun auch die Begegnungszone definiert, es fehlt jedoch die Fußgängerzone, auch die Fahrradstraße wurde nicht aufgenommen. Jedenfalls scheinen Definitionen hier verzichtbar, weil ohnehin klar ist, was mit dem jeweiligen Begriff bezeichnet wird.

Begegnungszonen gibt es seit 2002 auch in der **Schweiz**, allerdings gelten dort zT andere Vorschriften. So werden Begegnungszonen in der Schweiz nur in Wohn- und Geschäftsbereichen eingerichtet, während in Österreich die Einrichtung überall möglich ist. Fußgänger sind in der Schweiz gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrangt (dürfen ihn aber nicht unnötig behindern), auch Spielen auf der Straße ist erlaubt.<sup>8)</sup> Auch das zur Kennzeichnung in der Schweiz verwendete Verkehrszeichen unterscheidet sich vom österr Hinweiszeichen.

### 2. Die Fahrradstraße

Mit der Einführung der Fahrradstraße kann nunmehr eine ganze Straße dem Fahrradverkehr gewidmet werden. Bereits der Ministerialentwurf<sup>9)</sup> zur 23. StVO-Novelle 2011 enthielt einen Vorschlag für die Fahrradstraße, dieser stieß in weiterer Folge allerdings auf

3) Vgl dazu insb *Bogner/Robatsch*, Gemeinschaftsstraßen, ZVR 2012/40.

4) ErläutRV 2109 BlgNR 24. GP 4.

5) Vgl dazu ErläutRV 2109 BlgNR 24. GP 6: Lediglich wenn es im Einzelfall hilft, den Verkehr leichter und flüssiger zu machen, ohne dabei die Verkehrssicherheit zu beeinträchtigen, darf die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erhöht werden.

6) Sofern der Akt der Vollziehung nur für das Gebiet der betreffenden Gemeinde wirksam werden soll und sich auf keine höherrangigen Straßen als Gemeindestraßen bezieht; ansonsten ist die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig.

7) Vgl zur Erforderlichkeit *Vergeiner*, Kundmachung durch Verkehrszeichen (2009) 52.

8) Vgl dazu im Detail *Bogner/Robatsch*, Gemeinschaftsstraßen, ZVR 2012/40 (70).

9) 261/ME 24. GP.

Widerstand und wurde nicht umgesetzt. Nunmehr wurde im zweiten Anlauf die Fahrradstraße in der StVO verankert.

Vorbild des neuen § 67 StVO war die deutsche Regelung,<sup>10)</sup> sodass für österr und deutsche Fahrradstraßen weitgehend gleiche **Vorschriften** gelten. Der Verkehr von Kfz ist in Fahrradstraßen verboten. Davon ausgenommen ist das Zu- und Abfahren sowie das Queren der Fahrradstraße und das Befahren mit bestimmten Fahrzeugen,<sup>11)</sup> bei dieser erlaubten Benützung dürfen Kfz-Lenker Radfahrer aber nicht behindern. Als Höchstgeschwindigkeit gilt für alle Fahrzeuglenker (also auch Radfahrer) 30 km/h.

**Zuständig** für die **Verordnung** der Fahrradstraße ist – wie bei der Begegnungszone – nach § 94 d Z 8 b StVO idR die **Gemeinde**. Die Fahrradstraße kann auf Straßen oder Straßenabschnitten eingerichtet werden, wenn es

- der Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des Verkehrs, insb des Fahrradverkehrs, oder
- der Entflechtung des Verkehrs dient oder
- aufgrund der Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines Gebäudes oder Gebiets im öffentlichen Interesse gelegen ist.

Wie die Begegnungszone muss auch die Fahrradstraße nicht „erforderlich“ sein (siehe oben 1), sondern den angeführten Zwecken „dienen“ bzw „im öffentlichen Interesse“ gelegen sein. Der **Ermessensspielraum** der verordnungserlassenden Behörde ist daher ebenfalls weiter als etwa bei Fußgängerzone oder Wohnstraße. Hinsichtlich der Voraussetzung des öffentlichen Interesses führen die ErläutRV<sup>12)</sup> aus, dass dabei insb zu prüfen sein wird, ob die Qualität des Zusammenlebens der örtlichen Gemeinschaft positiv beeinflusst wird.

Die Fahrradstraße wurde nicht in die Definition der „Radfahranlage“ in § 2 Abs 1 Z 11 b StVO aufgenommen<sup>13)</sup> und ist daher auch **keine Radfahranlage** iSd StVO. Das bedeutet insb, dass beim Verlassen der Radfahranlage nicht die Sonderregelung des § 19 Abs 6 a StVO gilt, nach der Radfahrer, die eine Radfahranlage verlassen, anderen Fahrzeugen im fließenden Verkehr den Vorrang zu geben haben. Vielmehr kommen die allgemeinen Vorrangregeln zur Anwendung.

10) Anhang 2 Nr 24 dStVO BGBl I 367.

11) Etwa Fahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdiensts (§ 67 Abs 1 iVm § 76 a Abs 5 StVO). Die zuständige Behörde kann weitere Ausnahmen festlegen, wenn die örtlichen Gegebenheiten dies erfordern.

12) ErläutRV 2109 BlgNR 24. GP 5.

13) Anders noch der ME zur 23. StVONov 261/ME 24. GP.

### 3. Begegnungszone und Fahrradstraße im Vergleich zu Wohnstraße und Fußgängerzone

|  | Begegnungszone   | Fahrradstraße                     | Wohnstraße  | Fußgängerzone   |
|--|--|-----------------------------------|---|---|
| Einführung                             | 2013   | 2013                              | 1983  | 1977  |
| zuständige Behörde                     | idR die Gemeinde im eigenen Wirkungsbereich <sup>14)</sup> |                                   |   |   |
| Verordnung                             | ja   |                                   |   |   |
| Kundmachung                            | Hinweiszeichen   |                                   |   |   |
| zulässige Höchstgeschwindigkeit        | 20 km/h, kann auf 30 km/h erhöht werden                    | 30 km/h für alle Fahrzeuge        | Schrittgeschwindigkeit                            | Schrittgeschwindigkeit  |
| Vorrangregelung beim Ausfahren         | allgemeine Vorrangregeln                                   |                                   | Wartepflicht gegenüber Fließverkehr               |   |
| Benützung der Fahrbahn durch Fußgänger | ja   | nein                              | ja  | ja  |
| Verhalten von Fußgängern               | Fahrzeuge dürfen nicht mutwillig behindert werden          |                                   | Fahrzeuge dürfen nicht mutwillig behindert werden | Fahrzeuge dürfen nicht mutwillig behindert werden                   |
| Spielen auf der Fahrbahn gestattet     | nein   | nein                              | ja  | nein  |
| Rollschuhfahren auf der Fahrbahn       | zulässig <sup>15)</sup>                                    | verboten, Ausnahmen durch Behörde | zulässig <sup>16)</sup>                           | zulässig <sup>17)</sup>   |
| Radverkehr                             | zulässig   |                                   |   | verboten, Ausnahmen durch Behörde <sup>18)</sup> , Schieben erlaubt |
| Nebeneinanderfahren von Radfahrern     | zulässig <sup>19)</sup>                                    |                                   |   |   |

14) Sofern der Akt der Vollziehung nur für das Gebiet der betreffenden Gemeinde wirksam werden soll und sich auf keine höherrangigen Straßen als Gemeindestraßen bezieht; ansonsten ist die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig.

15) Die Geschwindigkeit ist dem Fußgängerverkehr anzupassen.

16) Siehe FN 15.

17) Siehe FN 15.

18) § 76 a Abs 2, Einfahrt nur an vorgesehenen Stellen.

19) In der Fußgängerzone nur dann, wenn Radverkehr überhaupt zulässig ist.

|   | Begegnungszone   | Fahrradstraße   | Wohnstraße   | Fußgängerzone   |
|---|--|---|--|---|
| Radfahren gegen die Einbahn                   | verboten, Ausnahmen durch Behörde                              | verboten, Ausnahmen durch Behörde   | zulässig   | verboten, Ausnahmen durch Behörde   |
| Kfz-Verkehr                                   | erlaubt  | verboten  |  |   |
| Ausnahmen von Benützungsverboten für Kfz      |  | Zu- und Abfahren, Queren, bestimmte Fahrzeuge <sup>20</sup> , weitere Ausnahmen durch Behörde | Zu- und Abfahren, bestimmte Fahrzeuge <sup>21</sup>            | bestimmte Fahrzeuge <sup>22</sup> , weitere Ausnahmen durch Behörde für bestimmte Fahrzeuge <sup>23</sup> |
| Verhalten gegenüber Fußgängern und Radfahrern | keine Behinderung/Gefährdung                                   | keine Behinderung/Gefährdung von Radfahrern   | keine Behinderung/Gefährdung                                   | keine besonderen Vorschriften   |
| Halten und Parken von Kfz                     | Parken nur an gekennzeichneten Stellen                         |   | Parken nur an gekennzeichneten Stellen                         | Halten und Parken verboten <sup>24</sup>  |
| Sonstiges                                     | verkehrssicherer Seitenabstand von ortsgebundenen Gegenständen |   | verkehrssicherer Seitenabstand von ortsgebundenen Gegenständen | verkehrssicherer Seitenabstand von ortsgebundenen Gegenständen  |

Tabelle

## C. Weitere Neuerungen für Radfahrer

### 1. Ausnahmen von der Radwegbenutzungspflicht

Die in § 68 Abs 1 StVO geregelte Radwegbenutzungspflicht war seit längerer Zeit Gegenstand von Diskussionen, ua enthielt auch der Ministerialentwurf zur 23. StVO-Novelle<sup>25</sup> einen Vorschlag für eine Möglichkeit zur punktuellen Aufhebung. Grund dafür ist, dass die bisherige Ausgestaltung der Radwegbenutzungspflicht **in der Praxis nicht allen Anforderungen gerecht** wurde.<sup>26</sup> Zwischen den Ansprüchen der verschiedenen Nutzergruppen bestehen starke Unterschiede: Während langsame Radfahrer und insb Kinder den Schutz des Radwegs benötigen, ist für schnelle, geübte Radfahrer manchmal die Fahrbahn die bessere Alternative. Durch die Trennung des Radverkehrs vom übrigen Kfz-Verkehr bestehen – abhängig von der Annäherungsgeschwindigkeit der Radfahrer – auch Sicherheitsprobleme im Kreuzungsbereich.

Diesen Praxisproblemen wird nun Rechnung getragen: Seit der 25. StVO-Novelle können sowohl **benutzungspflichtige** als auch **nicht benutzungspflichtige Radfahranlagen** eingerichtet werden. Zur Aufhebung der Benützungspflicht eines bestehenden Radwegs (Geh- und Radwegs) bzw zur Einrichtung eines neuen, nicht benutzungspflichtigen Radwegs (Geh- und Radwegs) ist eine **Verordnung der Bezirksverwaltungsbehörde**<sup>27</sup> erforderlich.

Nach § 68 Abs 1 a StVO gilt Folgendes:

- Wenn es der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Fahrradverkehrs dient und
- aus Gründen des Leichtigkeit und Flüssigkeit des übrigen Verkehrs sowie der Verkehrssicherheit keine Bedenken dagegen bestehen,

kann die Behörde bestimmen, dass ein Radweg oder ein Geh- und Radweg benützt werden kann, aber nicht muss. Für die benutzungspflichtigen Radfahranlagen gelten die gleichen Bestimmungen wie bisher (§ 68 Abs 1 StVO).

Die Aufhebung der Benützungspflicht ist nur auf **Radwegen** sowie **Geh- und Radwegen** zulässig, nicht aber auf Radfahrstreifen und Mehrzweckstreifen. „Normalfall“ ist nach wie vor der benutzungspflichtige Radweg, die Aufhebung der Benützungspflicht ist nur zulässig, wenn weder im Hinblick auf die Sicherheit noch hinsichtlich der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs Bedenken bestehen. Anders ist etwa die Rechtslage in Deutschland, dort dürfen benutzungspflichtige Radwege nur eingerichtet werden, wo es Verkehrssicherheit oder Verkehrsablauf erfordern.<sup>28</sup>

Die Kennzeichnung der nicht benutzungspflichtigen Anlagen erfolgt mittels neu eingeführten **Hinweiszeichens** nach § 53 Abs 1 Z 27 und 28 StVO (während benutzungspflichtige Radwege bzw Geh- und Radwege mit Vorschriftszeichen zu kennzeichnen sind, § 52 lit a Z 16 und 17 a StVO). Das Wiener Übereinkommen über Straßenverkehrszeichen sieht kein eigenes Verkehrszeichen für nicht benutzungspflichtige Radwege vor; die quadratische Gestaltung des neuen Verkehrs-

20) Fahrzeuge des Straßendienstes, der Müllabfuhr, gegebenenfalls Schienenfahrzeuge und Omnibusse des Kraftfahrlinienverkehrs, zur Durchführung einer unaufschiebbaren Reparatur eines unvorhersehbar aufgetretenen Gebrechens notwendige Fahrzeuge, Fahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdiensts und der Feuerwehr in Ausübung des Diensts und Krankentransportfahrzeuge, sofern der Ausgangs- und Endpunkt des Krankentransports in der Fußgängerzone liegt (§ 76 a Abs 5, Einfahrt nur an vorgesehenen Stellen).

21) Fahrzeuge des Straßendienstes, der Müllabfuhr, des öffentlichen Sicherheitsdiensts und der Feuerwehr in Ausübung des Diensts (§ 76 b Abs 1).

22) Siehe FN 20.

23) Taxi, Mietwagengewerbe, Fiaker, Gästewagengewerbe (jeweils zum Zubringen oder Abholen von Fahrgästen), Kraftfahrzeuge von Handelsvertretern (§ 76 a Abs 2, Einfahrt nur an vorgesehenen Stellen).

24) Ausnahmen nach § 24 Abs 1 lit i StVO für erlaubten Kfz-Verkehr.

25) 261/ME 24. GP.

26) Vgl dazu *Riccabona-Zecha/Pröstl*, Weg frei für den Radverkehr! ZVR 2011/77, 141, sowie *Robatsch/Hildebrandt*, Das Radfahrpaket 2011, ZVR 2011/261, 435.

27) Wenn der Akt der Vollziehung nur für den betreffenden politischen Bezirk wirksam werden soll, ansonsten ist die Landesregierung zuständig (§§ 94 a, 94 b StVO).

28) § 2 Abs 4 dStVO und dazugehörige VwV; *Riccabona-Zecha/Pröstl*, Weg frei für den Radverkehr! ZVR 2011/77, 141.



zeichens lehnt sich aber an internationale Vorbilder (ua Frankreich<sup>29</sup>, Belgien<sup>30</sup>, Norwegen<sup>31</sup>) an.

## 2. Handyverbot

Für Radfahrer ist es in Zukunft verboten, während des Radfahrens **ohne Benützung einer Freisprecheinrichtung zu telefonieren** (§ 68 Abs 3 lit e StVO). Damit sollen Ablenkung und gefährliche Fahrmanöver hintangehalten werden. Im Rahmen einer Studie des KFV wurde nachgewiesen, dass Telefonieren beim Radfahren zu Beeinträchtigungen führt: Auf einem Fahrradsimulator wurden Reaktions- und Konzentrationsfähigkeit von telefonierenden Radfahrern gemessen, wobei die Reaktionszeit im Mittelwert um 37% anstieg.

Die Regelung wurde nach dem Vorbild des § 102 Abs 3 KFG gestaltet, der das Telefonieren ohne Freisprechanlage beim Lenken eines Kfz verbietet. Bereits bisher war die Zulässigkeit des Telefonierens beim Radfahren im Hinblick auf § 58 StVO (ausreichende körperliche und geistige Verfassung des Lenkers) fraglich, nunmehr ist das Verbot ausdrücklich verankert.

Hinsichtlich der **Anforderungen für die Freisprecheinrichtung** gilt § 102 Abs 3 KFG. Demnach müssen Freisprecheinrichtungen den Anforderungen der Produktsicherheitsbestimmungen und der auf Basis des § 102 Abs 3 KFG ergangenen FreisprecheinrichtungsV<sup>32</sup>) entsprechen.

Das Telefonieren beim Radfahren wie beim Lenken eines Kfz wird mittels **Organstrafverfügung** mit einer Geldstrafe in Höhe von € 50,- geahndet. In beiden Fällen wird das Delikt jedoch nur dann sanktioniert, wenn der Verstoß bei einer **Anhaltung** gem § 97 Abs 5 StVO festgestellt wird (§ 99 Abs 4 a StVO; § 134 Abs 3 c KFG). Im Gegensatz zu Kfz-Lenkern, bei denen – wenn die Anhaltung nicht als ausdrückliche Voraussetzung im Gesetz festgelegt wäre – auch eine Anzeige aufgrund der Beobachtung durch ein Straßenaufsichtsorgan denkbar wäre, ist bei Radfahrern eine Sanktionierung ohne Anhaltung in der Praxis ohnehin kaum möglich. Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass auch beim Handyverbot für Radfahrer die gleichen verfassungsrechtlichen Bedenken hinsichtlich der Anhaltung bestehen wie bei der vergleichbaren Regelung für Kfz-Lenker: Die Verfolgbarkeit des Verstoßes wird von einer Tatsache abhängig gemacht, die in keinem Zusammenhang mit dem Verstoß an sich steht.<sup>33</sup> Abgesehen von diesen Bedenken sollte allein aufgrund der Gefährlichkeit von Telefonieren beim Lenken sowohl eines Kfz als auch eines Fahrrads das Verfolgungshindernis der Anhaltung gestrichen werden.

## D. Parkausweis für Menschen mit Behinderungen

Der Ausweis für Menschen mit Behinderungen nach § 29 b StVO, der umfassende Erleichterungen beim Halten und Parken ermöglicht, wurde mit der 25. StVO-Novelle reformiert. Dabei wird insb die **Ausstellung des Parkausweises an den Behindertenpass** nach dem Bundesbehindertengesetz<sup>34</sup>) **gekoppelt**. Die neue Regelung tritt am 1. 1. 2014 in Kraft.

Bisher hatten Personen Anspruch auf die Ausstellung eines Parkausweises, wenn sie dauernd stark **gehbehindert** waren. Dieses Kriterium entfällt nun: Einen Ausweis erhalten zukünftig Inhaber eines Behindertenpasses mit Zusatzeintragung „Unzumutbarkeit der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel wegen dauerhafter Mobilitätseinschränkung aufgrund einer Behinderung“. Damit können nun nicht nur Gehbehinderte, sondern etwa auch Blinde einen Parkausweis erlangen.

Ausgestellt wird der Ausweis in Zukunft – wie der Behindertenpass – durch das **Bundesamt für Soziales und Behindertenwesen** und nicht mehr durch die Bezirksverwaltungsbehörde (§ 29 b Abs 1 a StVO). In diesem Bereich werden also Behördenzuständigkeiten konzentriert, was für die Betroffenen eine Erleichterung darstellt: Für die Ausstellung des Behindertenpasses (der ua auch für den Erhalt einer Gratis-Autobahnvignette nach § 13 Abs 2 BStMG<sup>35</sup>) erforderlich ist) und des Parkausweises müssen sie sich nur mehr an eine Behörde wenden, auch soll nur mehr eine ärztliche Begutachtung beim Bundessozialamt notwendig sein. Die Konzentration bei einer Bundesbehörde soll darüber hinaus für eine einheitliche Beurteilung der Voraussetzungen für die Ausstellung des Ausweises sorgen.<sup>36</sup> Da die Ausstellung jedoch weiterhin eine straßenpolizeiliche Aufgabe darstellt und damit gem Art 11 B-VG<sup>37</sup>) die Vollziehung Ländersache ist, musste diese Zuständigkeit einer Bundesbehörde im Verfassungsrang beschlossen werden.

Die Verordnung über die nähere **Ausgestaltung des Ausweises** ist in Zukunft vom Bundesminister für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz zu erlassen, die bisher geltende Gehbehindertenausweisverordnung<sup>38</sup>) tritt mit 1. 1. 2014 außer Kraft. Ausweise, die dieser Verordnung – und damit auch der Empfehlung der EU zum Behindertenparkausweis<sup>39</sup>) – entsprechen und nach 1. 1. 2001 ausgestellt wurden, behalten aber ihre Gültigkeit. Ältere Ausweise können nur bis 31. 12. 2015 weiterhin verwendet werden, damit soll allfälliger Missbrauch mit alten Ausweisen verhindert werden.<sup>40</sup>

## E. Weitere Regelungen

Neben den bereits erläuterten Bestimmungen enthält die 25. StVO-Novelle insb folgende weitere Neuerungen:

→ **Hebammen** dürfen nun bei einer Fahrt zur Leistung von Geburtshilfe ihr Fahrzeug auch auf einer Straßenstelle, auf der das **Halten und Parken** ver-

29) Instruction interministérielle sur la signalisation routière, 5ème partie, Annex 1.

30) Art 71 belgischer Code de la Route.

31) [www.vegvesen.no/Trafikkinformasjon/Lover+og+regler/Trafikkskilt/Opplysningskilt](http://www.vegvesen.no/Trafikkinformasjon/Lover+og+regler/Trafikkskilt/Opplysningskilt) (3. 4. 2013).

32) BGBl II 1999/152.

33) *Grundtner/Pürstl*, KFG<sup>8</sup> (2008) § 134 Anm 23.

34) BGBl 1990/283.

35) Bundesstraßen-Mautgesetz 2002 BGBl I 2002/109.

36) AB 2119 BlgNR 24. GP 1.

37) Bundes-Verfassungsgesetz BGBl 1930/1.

38) BGBl II 2000/252.

39) Empfehlung 98/376/EG des Rates v 4. 6. 1998 betreffend einen Parkausweis für Behinderte.

40) ErläutRV 2109 BlgNR 24. GP 4.

boten ist, abstellen (§ 24 Abs 5 c). Die Ausnahme gilt nur für Geburtshilfe und nur für die Dauer der Hilfeleistung, nicht aber für vor- oder nachgeburtliche Betreuung. Vergleichbare Ausnahmen bestehen bereits für Ärzte (§ 24 Abs 5), Personen im diplomierten ambulanten Pflegedienst zur Hauskrankenpflege (Abs 5 a) und Kommandanten von Feuerwehreinheiten (Abs 5 b).

- **Beleuchtete Straßenverkehrszeichen** können bei Anbringung oberhalb der Fahrbahn auch in einem **Abstand** von mehr als 5,50 m zwischen Fahrbahn und unterem Rand des Schilds angebracht werden (§ 48 Abs 5 StVO, bisher war dies bei allen Verkehrszeichen nur in Ausnahmefällen zulässig).
- § 98 c Abs 2 legt nunmehr ausdrücklich fest, dass eine **bei automationsunterstützter Abstandsmessung** festgestellte Geschwindigkeitsüberschreitung auch dann sanktioniert werden kann, wenn gleichzeitig keine Abstandsunterschreitung vorliegt. Die Bestimmung wurde anlässlich einer Entscheidung des UVS Steiermark<sup>41)</sup> geändert, mit der ein Bescheid, in dem für eine auf diese Weise festgestellte Geschwindigkeitsüberschreitung eine Strafe verhängt worden war, aufgehoben wurde.
- Fahrten zur Behebung von Kanalgelbrechen und humanitäre Hilfstransporte werden vom gesetzlichen **Fahrverbot** für Lkw mit Anhängern bzw für schwere Lkw ausgenommen (§ 42 Abs 3).

## F. Zusammenfassung und Ausblick

Mit der 25. Novelle zur StVO wurden einige bedeutende Neuerungen eingeführt, gerade im Hinblick auf eine moderne Gestaltung des Straßenraums. Mit Spannung kann erwartet werden, wie die neuen Gestaltungsmittel **Begegnungszone**, **Fahrradstraße** und **nicht benutzungspflichtige Radwege** in der Praxis umgesetzt werden. Die erste Fahrradstraße wurde in Wien-Döbling in der Kuchelauer Hafenstraße bereits eingerichtet.<sup>42)</sup>

Mit dem **Handyverbot** für Radfahrer erfolgte eine Angleichung an die für Kfz-Lenker geltende Rechtslage; diese Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit nicht nur des Rad-, sondern des gesamten Verkehrs ist ausdrücklich zu begrüßen. Nicht angeglichen wurde die Rechts-

lage jedoch in einem anderen Bereich: Hinsichtlich des zulässigen Alkoholkonsums gilt für Radfahrer nach wie vor die Grenze von 0,8 Promille (§ 5 Abs 1 StVO). Die – im Zusammenhang mit dem Entwurf ebenfalls diskutierte – Einführung der **0,5-Promillegrenze für Radfahrer** wurde nicht umgesetzt. Angesichts der Unfallzahlen<sup>43)</sup> von alkoholisierten Radfahrern ist das bedauerlich: Von 2002 bis 2011 wurden bei Alkoholunfällen 42 Radfahrer getötet und 2.347 verletzt, drei Viertel davon waren im Unfallzeitpunkt selbst alkoholisiert. 2011 waren bei Alkoholunfällen mit Radfahrerbeteiligung 82% der Radfahrer alkoholisiert – damit sind Radfahrer derzeit um ein Drittel öfter selbst alkoholisiert als Pkw-Lenker (62%), wenn sie bei einem Alkoholunfall verunglücken. Die Zahl alkoholisierter Radfahrer bei Radunfällen ist darüber hinaus in den letzten Jahren deutlich gestiegen. Seit 2002 erhöhte sich der Anteil alkoholisierter Radfahrer bei allen Radunfällen mit Personenschaden um 80% (von 2,2% auf 3,9%). Es bleibt zu hoffen, dass die Unterscheidung zwischen Radfahrern und Kfz-Lenkern in diesem Bereich in einer der kommenden Novellen zur StVO aufgehoben wird.

Offen ist auch die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für die **Geschwindigkeitsüberwachung durch Gemeinden**. Dem Anlauf 2011 in Form eines Ministerialentwurfs<sup>44)</sup> war mangels Einigung mit den Bundesländern kein Erfolg beschieden. Im Ausschussbericht zur 25. StVO-Novelle wurden vom Verkehrsausschuss Feststellungen zu diesem Thema beschlossen: Zu noch offenen Detailfragen finden Abstimmungsgespräche mit Vertretern der Bundesländer und Gemeinden statt; der Verkehrsausschuss geht davon aus, dass die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie dem Nationalrat umgehend einen Gesetzesvorschlag vorlegt, sobald zwischen den Bundesländern und Gemeinden Einvernehmen über die Textierung erzielt wurde. Es besteht also begründete Hoffnung, dass diese bereits lange andauernde Diskussion<sup>45)</sup> in absehbarer Zeit einer Lösung zugeführt wird.

41) UVS Stmk 28. 11. 2011, 30.14 – 87/2010 – 8.

42) [www.wien.gv.at/rk/msg/2013/04/03007.html](http://www.wien.gv.at/rk/msg/2013/04/03007.html) (3. 4. 2013).

43) Quelle: Statistik Austria.

44) 305/ME 24. GP.

45) Vgl ua *Pürstl*, Radarüberwachung durch Gemeinden, ZVR 2007/71; *Riccabona-Zecha*, Geschwindigkeitsmessungen in Gemeinden durch Private? ZVR 2006/33.

### → In Kürze

Die 25. StVO-Novelle schafft insb für Gemeinden neue Möglichkeiten zur Gestaltung des Straßenraums: Eingeführt wurden die **Begegnungszone**, die **Fahrradstraße** und die Möglichkeit, **nicht benutzungspflichtige Radwege** einzurichten. Weitere Neuerungen sind das **Handyverbot** für Radfahrer und die **Reform des Parkausweises** für Menschen mit Behinderungen. Nicht eingeführt wurde die im Vorfeld diskutierte **0,5-Promillegrenze für Radfahrer**; offen ist auch nach wie vor die **Regelung der Geschwindigkeitsüberwachung durch Gemeinden**.



### → Zum Thema

#### Über die Autorin:

Mag. Birgit Salamon ist Verkehrsjuristin im Bereich Recht & Normen im Kuratorium für Verkehrssicherheit. Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Schleiergasse 18, 1100 Wien. Tel: 05 77077-1205, E-Mail: [birgit.salamon@kfv.at](mailto:birgit.salamon@kfv.at), Internet: [www.kfv.at](http://www.kfv.at)

#### Von derselben Autorin erschienen:

*Salamon/Block*, Reform der Motorradfahrausbildung, ZVR 2013/67; *Knowles/Salamon*, Schülertransporte im Gelegenheitsverkehr, ZVR 2012/230; *Steiner/Bauer/Salamon/Robatsch*, Einführung der Radhelmpflicht für Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, ZVR 2011/154; *Salamon*, Die Führerschein-Nachschulung, ZVR 2011/43; *Künzel/Krone/Salamon*, Das Vormerksystem – erste Auswirkungen und Erfahrungen, ZVR 2009/95; *Salamon*, Schülertransporte – ein Gesamtüberblick, ZVR 2008/235.