

Zeitschrift für

VERKEHRS-**ZVR** RECHT

Sonderheft

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

Dezember 2014

12a

417 – 500

ZVR-Verkehrsrechtstag 2014

Themen

Das Kind im Recht – Schutz- und Haftungsbestimmungen

Straßenverkehrsrecht – Schwerpunkt urbaner Verkehr

Verwaltungsgerichtsbarkeit – erste Erfahrungen

Verkehrsunfall von A bis Z – Teil 1: Schaden



Umsetzung der 25. StVO-Novelle in der Richtlinie für den Radverkehr

Mit der 25. StVO-Nov BGBl I 2013/39¹⁾ wurden neue Möglichkeiten für den Radverkehr geschaffen, die die Verkehrssicherheit nicht nur für Radfahrer, sondern für alle Verkehrsteilnehmer erhöhen sollen. Der Beitrag stellt die Umsetzung der für Radfahrer relevanten Änderungen – Begegnungszone, Fahrradstraße und Freigabe der Radwegebenutzungspflicht – in der RVS für den Radverkehr dar.

Von Klaus Robatsch

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Fahrradstraße
 - 1. Allgemeines
 - 2. Die Fahrradstraße in der RVS Radverkehr
- C. Ausnahme von der Radwegebenutzungspflicht
 - 1. Allgemeines
 - 2. Entscheidungskriterien zur Benützungspflicht
- D. Begegnungszone
 - 1. Allgemeines

- 2. Empfehlungen und Ziele für Begegnungszonen
- 3. Planungsgrundsätze für Begegnungszonen

A. Einleitung

Allein auf den Straßen der EU werden jedes Jahr über 3.000 Radfahrer getötet. In Österreich schwankt die Zahl der Getöteten in den letzten fünf Jahren zwi-

1) Siehe hierzu auch *Salamon*, Die 25. StVO-Novelle: ein Überblick, ZVR 2013, 211, und *Krandl*, Die 25. StVO-Novelle, ZVR 2013, 504.

ZVR 2014/243

§§ 67, 68 Abs 1 a,
§ 76 c StVO

Fahrradstraße;
Radweg-
benützungspflicht;
Begegnungszone

schen 30 und 52 Radfahrern. 28.200 Radfahrer²⁾ verletzen sich jährlich so schwer, dass sie im Krankenhaus behandelt werden müssen.³⁾ Bezogen auf alle bei Straßenverkehrsunfällen verletzten bzw. getöteten Personen stieg der Anteil der Radfahrer in den letzten Jahren an.

Damit die hohen Unfallzahlen der Radfahrer gesenkt werden, sind viele Maßnahmen notwendig. Vor allem auch die Änderungen der 25. StVO-Nov (Inkrafttreten: 31. 3. 2013) sollen dazu beitragen, neue Möglichkeiten für den Radverkehr aufzuzeigen und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Die Nov bringt dabei drei für den Radverkehr relevante Änderungen: die Begegnungszone (§ 76 c), die Fahrradstraße (§ 67) und die Freigabe der Radwegbenutzungspflicht (§ 68 Abs 1 a).

Aufgrund der Änderungen der 25. StVONov wurde die entsprechende RVS⁴⁾ angepasst. 25 Verkehrsexperten arbeiteten dazu die RVS 03.02.13 „Radverkehr“ aus, welche im Februar 2014 von der Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr herausgegeben wurde. Besagte RVS ist auf alle für den Radverkehr bestimmten Verkehrsflächen anzuwenden. Sie gilt für Neu- und Umplanungen und ist sinngemäß auf den Bestand anzuwenden.⁵⁾

Im Folgenden werden die Änderungen der 25. StVO-Nov kurz beschrieben und deren Übertragung in die RVS aufgezeigt.

B. Fahrradstraße

1. Allgemeines

Fahrradstraßen wurden durch die 25. StVO-Nov als neues, zusätzliches Instrument der StVO hinzugefügt. Behörden können zur Erhöhung der Sicherheit im Radverkehr sowie zur Entflechtung des Verkehrs Straßen oder Straßenabschnitte zu Fahrradstraßen erklären (§ 67 StVO). Durch dauernde, aber auch zeitweilige Fahrradstraßen soll nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern auch die Flüssigkeit des Radverkehrs erhöht werden. Für diese Straßen und Straßenabschnitte ist außer dem Fahrradverkehr jeder Fahrzeugverkehr verboten; ausgenommen davon ist das Befahren zum Zweck des Zu- und Abfahrens sowie das Befahren mit bestimmten Fahrzeugen. Obwohl die Fahrradstraße damit fast ausschließlich den Radfahrern vorbehalten ist, ist die Fahrradstraße keine Radfahranlage iS der StVO. Für Fahrradstraßen gilt außerdem Folgendes:

- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h – Radfahrer dürfen weder gefährdet noch behindert werden.
- Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.
- Die Kundmachung erfolgt mit dem Verkehrszeichen „Fahrradstraße“.

2. Die Fahrradstraße in der RVS Radverkehr

Die RVS 03.02.13 legt die in § 67 StVO zur Fahrradstraße getroffenen Regelungen in die Richtlinien für die Ausführung und Gestaltung der entsprechenden Straßen um.

Das Instrument Fahrradstraße ist besonders „für Hauptverbindungen des Radverkehrs bzw. bei hohem oder erwartbar hohem Radverkehrsaufkommen“ einzusetzen. Eine Bündelung des Radverkehrs sowie eine erhöhte Sichtbarkeit der Verbindung werden dadurch gesichert. Zur Gewährleistung von Sicherheit und Flüssigkeit des Radverkehrs sollte die Fahrradstraße bevorzugt werden. Im Bereich von Einmündungen sowie an Kreuzungen werden von der RVS zudem Fahrradpiktogramme empfohlen und ggf sind auch bauliche Einengungen anzudenken.⁶⁾

Außerorts gelegene Straßen mit geringer Verkehrsbelastung können, soweit dies zur sicheren Führung des Radverkehrs beiträgt, auch als Fahrradstraßen deklariert werden. Um die Erschließungsfunktion zu erhalten, kann der Kfz-Verkehr, soweit das Verkehrsaufkommen dies zulässt, auch als Richtungsverkehr auf der Fahrradstraße zugelassen werden, wobei Maßnahmen zur Dämpfung der Geschwindigkeit anzuraten sind.⁷⁾

Die RVS führt zudem konkrete Skizzen für zwei Gestaltungsmöglichkeiten von Knotenpunkten bei Fahrradstraßen an. Die beiden Varianten sollen den Vorrang der Fahrradstraße für alle Verkehrsteilnehmer/innen klar ersichtlich machen. Zudem sind auch hier die gesetzlich vorgeschriebenen Hinweiszeichen „Fahrradstraße“ vorgesehen.⁸⁾ Weiters gilt: „Neben Hinweiszeichen für den Querverkehr sollten ebenso zentralperspektivisch ausgerichtete Fahrradpiktogramme auf der Fahrradstraße angebracht werden. Der Vorrang kann mittels Anhebung der Querfahrbahn und/oder Haifischzähnen zusätzlich verdeutlicht werden.“⁹⁾ (Siehe Abbildung 1.)

C. Ausnahme von der Radwegbenutzungspflicht

1. Allgemeines

Auch die neuen Regelungen für die Radwegbenutzungspflicht wurden in der RVS 03.02.13 aufgegriffen.

Sind Radwege in einer Fahrtrichtung vorhanden, so müssen diese vom Radverkehr benutzt werden (§ 68 Abs 1 StVO). Radwege, welche von Radfahrern verpflichtend benutzt werden müssen, sind mit einem runden blauen Hinweisschild bzw einer solchen Straßenmarkierung gekennzeichnet.

2) Davon 6.400 Mountainbiker.

3) Quelle: KfV, Freizeitunfallstatistik 2009–2013.

4) Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen der Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV).

5) Vgl. Nadler/Nadler/Markvica, Evaluierung der neu eingeführten StVO-Regelungen. Aufhebung der Benützungspflicht von Radwegen – Fahrradstraßen – Begegnungszonen. Im Auftrag des KfV (2014) 2.

6) RVS 03.02.13, 26 f.

7) RVS 03.02.13, 27.

8) RVS 03.02.13, 41.

9) RVS 03.02.13, 41.

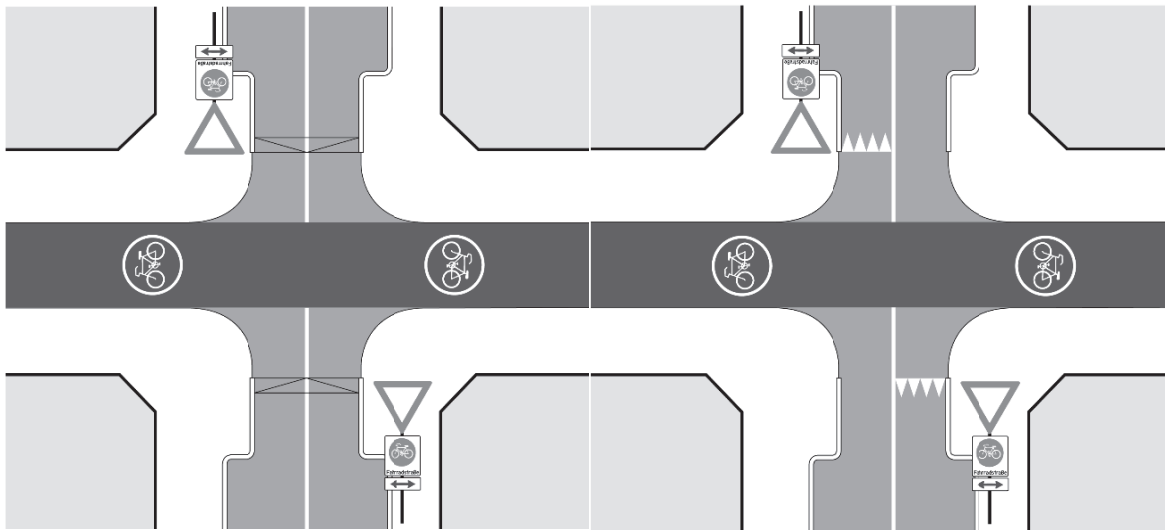


Abbildung 1: Fahrradstraßen – Knotenpunkte mit Fahrbahnanhebung (links) und Haifischzähnen (rechts).¹⁰⁾

Mit der 25. StVO-Nov wird dieser Nutzungspflicht die folgende Ausnahme hinzugefügt (§ 68 Abs 1 a StVO): „Wenn es der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Fahrradverkehrs dient und aus Gründen der 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 von Radfahrern benützt werden darf, aber nicht muss.“ Auf besonders gekennzeichneten Radwegen bzw Geh- und Radwegen kann die Benutzungspflicht somit entfallen. Im Gegensatz zu den Radwegen mit Benutzungspflicht (rundes Symbol) werden Anlagen ohne Benutzungspflicht mit einer rechteckigen Beschilderung oder einer rechteckigen Markierung am Boden gekennzeichnet.

Radwege mit oder ohne Benutzungspflicht werden von der Behörde festgelegt, wobei vorab geprüft werden muss, ob für die Strecke eine Benutzungspflicht angebracht ist.

2. Entscheidungskriterien zur Benutzungspflicht

Die Anzahl der Fußgänger, der Nutzungsdruck, die verfügbare Fläche und etwaige Knotenpunkte mit anderen Verkehrswegen fließen in die Entscheidung über Radwege mit ein. Insb sind aber **Frequenz und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs** bestimmende Kriterien für die Errichtung von Radwegen. Aufschluss darüber, ob ein Radweg ohne Benutzungspflicht verordnet werden soll, gibt der in der RVS „Radverkehr“ skizzierte Prüfungsablauf (s Abbildung 2).¹¹⁾

Die Beurteilung der Strecke erfolgt im Wesentlichen durch einen Abgleich zwischen der gegebenen Situation und den Kriterien in der RVS. Eine erste grundlegende Prüfung der Situation entlang der (geplanten) Radwege wird mit Hilfe des Bewertungsdiagramms in Abbildung 3 durchgeführt. Auf den Achsen ist hier die Anzahl der Kfz bzw deren Geschwindigkeit aufgetragen.

Die bei der Anzahl der Kfz dargestellten Werte gelten für den jeweils äußersten rechten Fahrstreifen, je-

nen Teil der Fahrbahn, der dem Radweg am nächsten liegt. Liegen die Werte für die zu überprüfende Strecke für mehrstreifige Fahrbahnen vor, so sind diese auf einen Fahrstreifen zurückzurechnen (Kfz pro Tag/Anzahl der Fahrstreifen). Auf der horizontalen Achse sind die Geschwindigkeiten (V_{85})¹²⁾ aufgetragen.

Mit Hilfe des Bewertungsdiagramms kann, soweit die Werte Kfz/Tag und V_{85} des Kfz-Verkehrs für die zu überprüfende Strecke vorliegen, in vielen Fällen eine klare Entscheidung getroffen werden. Dabei sind Resultate im Bereich „JA“ als Entscheidung für eine Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht zu deuten, während für Strecken mit der Bewertung „NEIN“ eine Benutzungspflicht der Radwege verordnet werden soll.

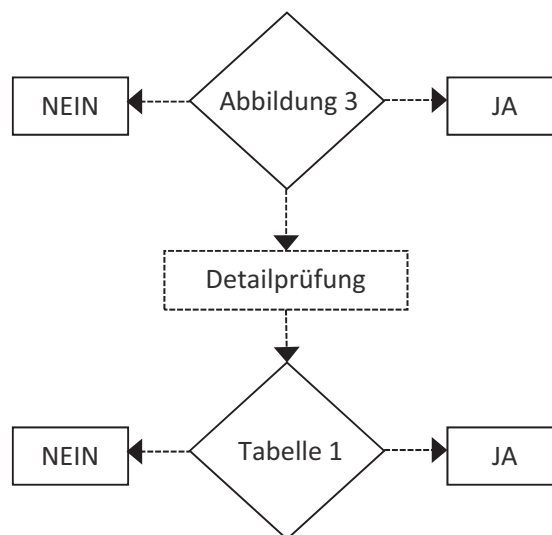


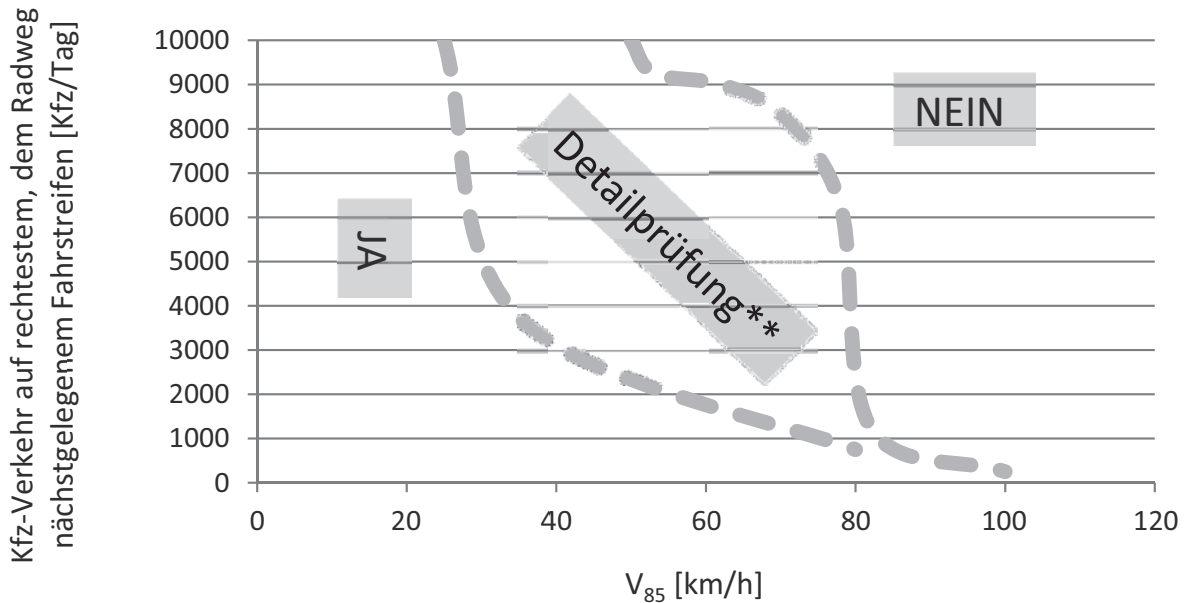
Abbildung 2: Ablaufdiagramm zur Entscheidung bzgl der Radwegebenutzungspflicht¹³⁾ →

10) RVS 03.02.13, 41.

11) RVS 03.02.13, 23f.

12) Die 85%-Geschwindigkeit (V_{85}) ist jene Geschwindigkeit, die von 85% der Kfz nicht überschritten wird.

13) RVS 03.02.13, 23.



** s Tabelle 1

Abbildung 3: Bewertungsdiagramm zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht¹⁴⁾

Ergibt sich durch die Überschneidung der Kriterien Kfz-Verkehr und Geschwindigkeit (V_{85}) kein eindeutiger Entschluss für oder gegen eine Aufhebung der Benutzungspflicht, so ist eine Detailprüfung durchzuführen. Dabei werden neben den bereits berücksichtigten Bewertungskriterien auch noch weitere Aspekte für die Entscheidungsfindung berücksichtigt.

In Tabelle 1 werden 13 Kriterien für eine differenzierte Überprüfung der Benutzungspflicht bzw der Aufhebung dieser angeführt.

Spricht für eine Aufhebung	Leichtigkeit und Flüssigkeit des Fahrradverkehrs
	Querschnittsabmessungen der Radwege oder Geh- und Radwege unter den Regelbreiten
	Mögliche Geschwindigkeit auf dem Radweg oder Geh- und Radweg im Streckenabschnitt < 20 km/h
	Einseitiger Radweg oder Geh- und Radweg mit mehr als zwei Seitenwechsel/km
	Kreuzungsdichte ohne VLSA ¹⁵⁾ -Regelung > fünf Kreuzungen/km
	Leistungsfähigkeit des Radverkehrs an Strecken und Knoten nach Personen
	Verkehrssicherheit
	Hohe Konfliktdichte von Radfahrern und Fußgängern auf dem Radweg oder Geh- und Radweg
	Schlechte Sichtbeziehungen zwischen Radfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern auf dem Radweg oder Geh- und Radweg
	Hohe Unfallbelastung im Zuge der Radfahranlage (Strecken und Knoten)

Spricht gegen eine Aufhebung	Leichtigkeit und Flüssigkeit des übrigen Verkehrs
	Fahrstreifenbreiten und Fahrbahnbreiten innerhalb des kritischen Bereichs gemäß Punkt 8.2.4 [der RVS]
	Leistungsfähigkeit an Strecken und Knoten (ÖV, MIV, Fußgänger) nach Personen würde durch Radverkehr unzumutbar eingeschränkt
	Verkehrssicherheit
	Hohe Unfallbelastung auf der Fahrbahn
Schwerverkehr > 50 Lkw-ähnliche Fahrzeuge pro Stunde und Richtung	
Sichtbeziehungen zwischen Radfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern auf der Fahrbahn schlechter als auf dem Radweg oder Geh- und Radweg	

Tabelle 1: Kriterien der Detailprüfung zur Aufhebung der Benutzungspflicht¹⁶⁾

Die ersten acht Kriterien sprechen, soweit diese erfüllt werden, für eine Aufhebung der Benutzungspflicht des jeweiligen Radwegs (Leichtigkeit und Flüssigkeit des Fahrradverkehrs). Die verbleibenden fünf Merkmale (Leichtigkeit und Flüssigkeit des übrigen Verkehrs) würden hingegen Argumente gegen die Aufhebung der Benutzungspflicht darstellen. Wie aus der Tabelle ersichtlich, sind hierbei die Pro- sowie Kontra-Argumente aus dem Bereich der Verkehrssicherheit für beide Varianten – Radwege mit und ohne Benutzungspflicht – in die Liste der Bewertungsparameter integriert.

14) RVS 03.02.13, 23.

15) Verkehrslichtsignalanlage.

16) RVS 03.02.13, 24.

D. Begegnungszone

1. Allgemeines

Die Gestaltung einer Verkehrsfläche, die vorteilhafte Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer schafft, ist eine Möglichkeit, um der Bevorzugung einzelner Verkehrsteilnehmergruppen (wie zB Radfahrer oder Kfz-Lenker) entgegenzuwirken. Die Begegnungszone, bei der das Prinzip der gemeinsamen Nutzung öffentlicher Flächen (Straßen oder Zonen) im Vordergrund steht, beruht auf dem Prinzip eines rücksichtvollen Umgangs miteinander.

Begegnungszonen sind seit der 25. StVO-Nov in § 76 c StVO als Straßen, Straßenstellen oder Gebiete zur gemeinsamen Nutzung durch Fahrzeuge und FußgängerInnen definiert.

Die Bestimmung enthält Regelungen für das Verhalten der Verkehrsteilnehmer, insb für die gegenseitige Rücksichtnahme zwischen den unterschiedlichen Gruppen an Nutzern (§ 76 c Abs 2): „In Begegnungszonen dürfen die Lenker von Fahrzeugen Fußgänger weder gefährden noch behindern, haben von ortsgewundenen Gegenständen oder Einrichtungen einen der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand einzuhalten und dürfen nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 20 km/h fahren. Lenker von Kraftfahrzeugen dürfen auch Radfahrer weder gefährden noch behindern.“

Für Fußgänger wiederum gilt (§ 76 c Abs 3): „In Begegnungszonen dürfen Fußgänger die gesamte Fahrbahn benutzen. Sie dürfen den Fahrzeugverkehr jedoch nicht mutwillig behindern.“

Soweit die örtlichen Gegebenheiten es erlauben, kann die Behörde die erlaubte Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr auf 30 km/h anheben (§ 76 c Abs 5 StVO). Zudem ist das Parken für Kfz in der Begegnungszone nur an gekennzeichneten Stellen erlaubt. Für die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit und zur Förderung der Verkehrssicherheit können auch in der Begegnungszone bauliche Maßnahmen (zB Schwellen, Rillen, Bordsteine) angebracht werden. Dabei ist die verkehrsgerechte Gestaltung zu berücksichtigen (§ 76 c Abs 4 StVO).

2. Empfehlungen und Ziele für Begegnungszonen

Aspekte zum Planungsprozess, zu Gestaltungsgrundsätzen und Entwurfs-elementen werden in der RVS 03.04.12 „Querschnittsgestaltung von Innerortsstraßen“¹⁷⁾ geregelt. Im Arbeitspapier Nr 27 „Begegnungszonen“ der FSV¹⁸⁾ werden Ziele und potenzielle Wirkungen für das Instrument Begegnungszone wie folgt angegeben: Durch die Schaffung von Begegnungszonen wird die **Aufenthalts- und Wohnqualität** gefördert. Der öffentliche Raum wird belebt, wodurch es auch zu einer Stärkung des Handels kommt. IdS tragen Begegnungszonen maßgeblich zur Entwicklung eines angemessenen Quartierscharakters bei.

Das Instrument Begegnungszone erlaubt eine **faire Verteilung des Straßenraums**, wobei es zu keiner Bevorzugung bestimmter Verkehrsteilnehmer kommt. Da die strikte Aufteilung des Straßenraums wegfällt, kann dieser vielseitig genutzt werden. Es kommt zu ei-

ner Erleichterung für den Fußgängerverkehr, während zugleich alle Durchfahrtsmöglichkeiten aufrechterhalten und Zufahrtsmöglichkeiten beibehalten werden.

Hinsichtlich der **Verkehrssicherheit** sind durch Begegnungszonen wesentliche Verbesserungen zu erwarten. In Verbindung mit den geringen Fahrgeschwindigkeiten und der Homogenisierung des Geschwindigkeitsniveaus sinkt die Schwere der Verletzungen. Insgesamt wird den Verkehrsteilnehmern in Begegnungszonen erhöhte Rücksichtnahme abverlangt und diese dadurch auch gefördert. Zudem wird durch die geringen Geschwindigkeitsniveaus der nicht-motorisierte Verkehr gefördert.

Insb für den Fußgänger- und Radverkehr ändert sich durch Begegnungszonen der Charakter von Straßen. Während Straßen ansonsten eher trennend wirken, können sich Fußgänger und Radfahrer in diesen Zonen viel freier bewegen und das flächige Queren ist möglich. Ebenso kann durch Begegnungszonen die **Trennwirkung** von Straßen innerhalb und auch zwischen einzelnen Quartieren und Stadtteilen überwunden werden, da so attraktive und belebte Übergänge geschaffen werden.¹⁹⁾

3. Planungsgrundsätze für Begegnungszonen

Besonders herausfordernd ist die Planung von Begegnungszonen, da **Raum für alle** Verkehrsteilnehmer geschaffen werden soll und keine der Gruppen bevorzugt werden darf. Neben den einzelnen Gruppen sind insb die **Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen, von Personen mit Sehbehinderung und blinden Personen** zu berücksichtigen. Diese Gruppen sind ebenso wie die breite Bevölkerung in die Planung mit einzubeziehen.

Der Straßenraum in solchen Zonen sollte **selbsterklärend** und weitestgehend ohne Verkehrszeichen gestaltet sein. Dabei sind gute **Sichtbeziehungen** zwischen den Verkehrsteilnehmern eine maßgebliche Voraussetzung für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit. Das **Verhältnis von Fußgängern und Radfahrern zum Kfz-Verkehr** ist für die Sicherheit und Aufenthaltsqualität in den Begegnungszonen ausschlaggebend. Zeitgleich muss jedoch auch die Leistungsfähigkeit erhalten bleiben.

In Begegnungszonen sollte den Verkehrsteilnehmern das **Queren flächenhaft** und in allen Bereichen möglich sein. Gegebenenfalls können punktuell Regelungen mit mehreren punktuellen bzw gebündelten Querungsmöglichkeiten eingesetzt werden. Dazu wird im Arbeitspapier der FSV²⁰⁾ die Eignung von Straßen als Begegnungszonen mit der Anzahl der Straßenquerungen von Fußgängern und Radfahrern in Verbindung gebracht (s Tabelle 2). →

17) RVS 03.04.12. Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen. Querschnittsgestaltung von Innerortsstraßen. Forschungsgesellschaft Straße – Schiene- Verkehr (FSV) (2001).

18) RVS Arbeitspapier Nr 27 – Einsatzkriterien für Begegnungszonen. Forschungsgesellschaft Straße – Schiene- Verkehr (FSV) (2014).

19) RVS Arbeitspapier Nr 27.

20) RVS Arbeitspapier Nr 27.

Zahl der Fußgänger- und Radfahrerquerungen pro Stunde und 100 m Länge	Eignung als Begegnungszone
0–50	Begegnungszone nicht sinnvoll
50–500 sowie Anwesenheitsquote erfüllt	Begegnungszone möglich bis maximal 1.000 Kfz/h. Bei höheren Kfz-Verkehrsstärken gesonderte, vertiefende Eignungsprüfung erforderlich.
> 500	Gesonderte, vertiefende Eignungsprüfung erforderlich.

Tabelle 2: Zahl der Querungen und Eignung als Begegnungszone²¹⁾

Die Verordnung einer Begegnungszone zwingt nicht automatisch zur Neugestaltung des Straßenraums. Daher kann sich eine besonders positive **Kosten-Nutzen-Relation** ergeben. Um den Nutzen von Begegnungszone zu steigern, kann die **Ausdehnung der Zone** auch über eine einzelne Straße hinausgehen.

Nach der Planung und Umsetzung einer Begegnungszone ist eine **Evaluierung** der Planung erforderlich.

21) RVS Arbeitspapier Nr 27.

→ In Kürze

Die Änderungen im Rahmen der 25. StVO-Nov sind Teil der Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im Radverkehr. Mit der Übernahme der neuen Instrumente (Fahrradstraße, Ausnahmen von der Radwegebenutzungspflicht und Begegnungszone) in entsprechende Richtlinien und Arbeitsblätter sollte auch die Verkehrssicherheit erhöht werden.

→ Zum Thema

Über den Autor:

Dipl.-Ing. Klaus Robatsch ist Leiter des Bereichs Forschung und Wissensmanagement im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) und Univ.-Lektor an der TU Wien, FH bfi Wien und FH Campus Wien. Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Schleiergasse 18, 1100 Wien. E-Mail: klaus.robatsch@kfv.at, Internet: www.kfv.at

Vom selben Autor erschienen:

Zuser/Robatsch, Gurt in Österreich, ZVR 2014/105; Bogner/Strnad/Robatsch, Lkw-Fahrverbot auf dem äußersten linken Fahrstreifen bei drei oder mehr Fahrstreifen im hochrangigen Netz, ZVR 2013/240; Bogner/Robatsch, Gemeinschaftsstraße: ein neues Konzept für alle Verkehrsteilnehmer, RFG 2013/10; Bogner/Robatsch, Gemeinschaftsstraßen, ZVR 2012, 67; Steiner/Bauer/Salamon/Robatsch, Einführung der Radhelmpflicht für Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, ZVR 2011/154; Lutschounig/Robatsch, Rotlichtüberfahrer, ZVR 2005/41; Robatsch/Stefan, Kein Schutz am Schutzweg, ZVR 2002, 211; Robatsch/Mailer, Rotgeher – Problematik der Fußgängerquerung bei rotem Licht auf signalgeregelten Kreuzungen, ZVR 2002, 173.

