

Zeitschrift für

VERKEHRSS- RECHT

ZVR

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

Juni 2020

06

189 – 224

Beiträge

Der neue § 76 Abs 11 StVO Markus Raab ➔ 192

**Anonym-, Computerstraf- und Organstrafverfügungen –
alles verfassungskonform?** Gerhard Pürstl ➔ 196

Rechtsprechung

**Verletzungsbedingt vereitelte Haushaltsführung für mitversorgten,
aber nicht unterhaltsberechtigten Angehörigen** Christian Huber ➔ 201

Judikaturübersicht Verwaltung

**Ermittlung des Gesamtgewichts bzw der Achslast, Verwiegung
muss nicht bei stehendem Fahrzeug erfolgen** ➔ 206

**Gravierende Verstöße gegen Verkehrsvorschriften sind
Versagungsgründe im Staatsbürgerschaftsverfahren** ➔ 207

Ausländische Rechtsprechung

Entscheidungen zum deutschen Schadenersatzrecht 2020/1
Christian Huber ➔ 208

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Rechtsfragen zu den neuen Vorrangregeln für Radfahrer
Armin Kaltenecker, Claudia Riccabona-Zecha und Birgit Salamon ➔ 214

Rechtsfragen zu den neuen Vorrangregeln für Radfahrer

ZVR 2020/111

§§ 11, 19 StVO

VwGH

29. 5. 1996,
96/03/0016Fahrstreifen-
wechsel;

Kreuzung;

Radfahranlage;

Radfahrstreifen;

Radfahrer-
überfahrt;

Radweg;

Reißverschluss-
system;

Spurenvorrang;

Vorrang

Mit der 30. StVO-Novelle¹⁾ wurden die Vorrangregeln der StVO²⁾ nicht unerheblich geändert. Vor allem beim Zusammentreffen von Radfahrern mit anderen Fahrzeugen ergibt sich in vielen Fällen eine völlig neue Beurteilung von Vorrang und Wartepflicht. Die stets umstrittene, 1994 eingeführte Regel des § 19 Abs 6 a StVO über eine generelle Wartepflicht für Radfahrer beim Verlassen einer Radfahranlage wurde nun nach 25 Jahren abgeändert. Hat die Novelle die zuvor angekündigte Vereinfachung der Verhaltensregeln für den Radverkehr tatsächlich gebracht? Oder enthält die StVO für Vorrangssituationen rund um Radfahrer nunmehr Grundsätze, die sich widersprechen? Sind unsichere Verkehrssituationen umso mehr vorprogrammiert? Nur, wenn der Vorrang klar geregelt ist und jeder Verkehrsteilnehmer diesen auch in komplexen Situationen schnell erkennen kann, können folgenschwere Unfälle vermieden werden.

Von Armin Kaltenegger, Claudia Riccabona-Zecha und Birgit Salamon

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Die neuen Regeln nach der 30. StVO-Novelle im Detail
 - 1. Vorrang beim Rechtseinbiegen
 - 2. Radwege: mit Radfahrerüberfahrt – Anwendung allgemeiner Vorrangregeln; ohne Radfahrerüberfahrt – Wartepflicht beim Verlassen
 - 3. Radfahrstreifen – Reißverschlussystem, Fahrstreifenwechsel
 - 4. Übersicht über die Vorrangregeln iwS für Radfahrer auf unregulierten Kreuzungen
- C. Ausgewählte Fallbeispiele
 - 1. Fallgruppe I: Einbiegen aus Radfahrerüberfahrt nach Radweg
 - 2. Fallgruppe II: Verlassen eines Radwegs ohne Radfahrerüberfahrt
 - 3. Fallgruppe III: Ende des Radfahrstreifens
- D. Resümee

A. Einleitung

Unter „Vorrang“ ist der Anspruch eines Fahrzeuglenkers zu verstehen, weder zu unvermitteltem Bremsen

noch zum Ablenken seines Fahrzeugs aufgrund des Kreuzens, Einbiegens oder Einordnens des eigentlich Wartepflichtigen genötigt zu werden;³⁾ ein Vorrang muss also „gewährt“ werden. Zu einer Vorrangverletzung gehören demnach immer zwei Fahrzeuge, nämlich eines, welchem der Vorrang zukommt, und ein anderes, dessen Lenker den Vorrang verletzt. Es bedarf besonderer Vorsicht und Aufmerksamkeit, derart komplexe Verkehrssituationen zu meistern. Unfallzahlen⁴⁾ zeugen von den Gefahren an Knotenpunkten: Jede zweite Kollision zwischen Radfahrern und Kfz im Ortsgebiet ist auf eine Vorrangverletzung oder Rotlichtmissachtung als Hauptunfallursache zurückzuführen.⁵⁾ Bei solchen Unfällen wurden in den letzten fünf Jahren (2014–2018) 7.361 Radfahrer verletzt, 21 starben. Hauptunfallverursacher waren bei vier von fünf Unfällen die Kfz-Lenker.

1) BGBl I 2019/18.

2) Bundesgesetz vom 6. 7. 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO 1960), StF BGBl 1960/159.

3) E contrario aus § 19 Abs 7 StVO.

4) Quelle: Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria (Summe 2014–2018).

5) Bei vergleichbaren Pkw-Kollisionen mit anderen Kfz im Ortsgebiet ist es nur jeder dritte Unfall.

Zweifellos zählen Vorrangbestimmungen – und insb solche zwischen Kfz-Lenkern und Radfahrern – daher zum Herzstück jedes Straßenverkehrsgesetzes.

Mit der 19. StVO-Nov⁶⁾ wurde 1994 eine Wartepflicht der Radfahrer, die eine Radfahranlage verlassen, gegenüber anderen Fahrzeugen im fließenden Verkehr eingeführt. Diese Regelung sollte dazu dienen, „das gebotene Verhalten der Verkehrsteilnehmer an Schnittpunkten von Radfahranlagen mit anderen Fahrzeugen im fließenden Verkehr zu klären und damit Konfliktsituationen zu vermeiden.“⁷⁾ Bis dahin war offen gewesen, ob die Rechtsregel oder die Vorschriften über den Fahrstreifenwechsel gelten.⁸⁾ Auch nach dieser Änderung herrschte weiterhin Unzufriedenheit,⁹⁾ weil die Sonderregel aufgrund der von anderen Verkehrsregeln abweichenden Logik und Systematik in der Praxis wiederholt zu Missverständnissen zwischen Kfz-Lenkern und Radfahrern führte; häufig mussten in der Vergangenheit Gerichte befasst werden, um den Vorrang zu klären.¹⁰⁾ 25 Jahre später hat der Gesetzgeber mit der 30. StVO-Nov einen neuen Versuch zur „Vereinfachung“¹¹⁾ gewagt und gleichzeitig einer Entwicklung der Aufwertung und Gleichstellung des Radverkehrs¹²⁾ Rechnung getragen. Im Folgenden wird die neue Rechtslage für unregelte Kreuzungen analysiert.

B. Die neuen Regeln nach der 30. StVO-Novelle¹³⁾ im Detail

1. Vorrang beim Rechtseinbiegen

In § 19 Abs 5 StVO erfolgte eine Klarstellung, dass geradeaus weiterfahrende Fahrzeuge auch gegenüber Fahrzeugen, die aus dem Parallelverkehr nach rechts einbiegen, Vorrang haben – wie zB Radfahrer auf einem Radfahrstreifen gegenüber vom daneben liegenden Fahrstreifen aus rechts einbiegenden Kfz. Die bis dato geltende Rechtslage soll nach den Erläuterungen damit unverändert bleiben;¹⁴⁾ insb der Vorrang von durchgezogenen Radfahrstreifen an Kreuzungen wird damit verdeutlicht.¹⁵⁾

2. Radwege: mit Radfahrerüberfahrt – Anwendung allgemeiner Vorrangregeln; ohne Radfahrerüberfahrt – Wartepflicht beim Verlassen

§ 19 Abs 6 a alte Fassung	§ 19 Abs 6 a neue Fassung
Radfahrer, die eine Radfahranlage verlassen, haben anderen Fahrzeugen im fließenden Verkehr den Vorrang zu geben.	Radfahrer, die einen nicht durch eine Radfahrerüberfahrt fortgesetzten (§ 56 a) Radweg oder Geh- und Radweg verlassen, haben anderen Fahrzeugen im fließenden Verkehr den Vorrang zu geben.

Tab 1: Gegenüberstellung der Rechtslage vor und nach der 30. StVO-Nov

Die bisherige Sonderregel zur Wartepflicht, die beim Verlassen jeglicher Radfahranlage zum Tragen kam, wurde auf den (einzigsten) Fall reduziert, in dem Radfahrer von einem Radweg bzw Geh- und Radweg kom-

men, der nicht durch eine Radfahrerüberfahrt fortgesetzt wird. Für diesen Radwegtypus kann somit die bisherige Definition des „Verlassens“ übernommen werden; ein solches liegt also bspw beim Abbiegen vom Radweg in eine Fahrbahn vor, oder auch dort, wo das Enden des Radwegs ein Einordnen in den übrigen fließenden Verkehr erforderlich macht.¹⁶⁾

Hingegen kommen nunmehr bei Kreuzungen mit durch eine Radfahrerüberfahrt fortgesetzten Radwegen die allg Vorrangregeln zum Tragen (zB Rechtsregel, Vorrang auf der Radfahrerüberfahrt).

3. Radfahrstreifen – Reißverschlussystem, Fahrstreifenwechsel

Das Reißverschlussystem besagt, dass bei der Verringerung von Fahrstreifen – wenn zB zwei Fahrstreifen in einen übergehen oder ein Fahrstreifen verlegt ist – die ankommenden Fahrzeuge sich wechselweise auf dem durchgehenden Fahrstreifen einordnen sollen. Damit soll eine flüssigere Verkehrsabwicklung gewährleistet werden. Mit der 30. StVO-Nov wurde in § 11 Abs 5 letzter Satz StVO nunmehr auch für den Fall, dass ein Radfahrstreifen endet, die Geltung des Reißverschlussystems explizit angeordnet, „um so den Radfahrern ein gleichberechtigtes Einordnen in den anderen Fließverkehr zu ermöglichen.“¹⁷⁾ In mehreren Stellungnahmen zum Entwurf der 30. StVO-Nov wurde jedoch dazu die Befürchtung geäußert, dass dies insb dann zu gefährlichen Situationen führen könnte, wenn Fahrzeuge mit unterschiedlich hohen Geschwindigkeiten zusammentreffen, wie zB außerhalb des Ortsgebiets.¹⁸⁾ Die im Reißverschlussystem vorgesehene Gleichsetzung, die in diesem Fall zwischen einem „schwächeren“ und einem „stärkeren“ Verkehrsteilnehmer erfolgen soll, wurde durchaus als problematisch angesehen.¹⁹⁾

Zu beachten ist, dass sich der Radfahrer auch im Rahmen des Reißverschlussystems zu überzeugen hat, ob der auf dem durchgehend befahrbaren Fahrstreifen Fahrende ihm das Einordnen ermöglicht.²⁰⁾ Trifft Letzteres nicht zu, darf er den Fahrstreifen nicht

6) BGBl 1994/518.

7) ErläutRV 1580 BlgNR 18. GP.

8) Vgl zB Grundtner, Die 15. StVO-Novelle – eine kritische Betrachtung, ZVR 1989, 200; Duschel, Vorrang für Radfahrer? ZVR 1985, 291.

9) ZB Pepelnik, Aktuelle Rechtsfragen des Fahrradrechts im urbanen Umfeld, ZVR 2014/242; Kommenda, Oberster Gerichtshof gibt Radfahrer Vorrang, Die Presse 2012/08/01; Riccabona-Zecha/Pröstl, Weg frei für den Radverkehr! ZVR 2011/77.

10) Aus der reichhaltigen Judikatur s bspw OGH 25. 2. 2016, 2 Ob 135/15i; 14. 3. 2013, 2 Ob 239/12d; 19. 1. 2012, 2 Ob 135/11h; 9. 8. 2007, 2 Ob 151/07f; 25. 11. 2004, 2 Ob 256/04t.

11) ErläutRV 449 BlgNR 26. GP.

12) Dazu s auch Agbontaen/Riccabona-Zecha/Wannenmacher, 200 Jahre Fahrrad, ZVR 2017/119.

13) In Kraft seit 1. 4. 2019.

14) ErläutRV 449 BlgNR 26. GP. Siehe aber Fall 7.

15) So zB dargelegt in der Information der Radlobby unter <https://www.radlobby.at/oesterreich/30-stvo-novelle-tritt-in-kraft> (abgerufen am 15. 4. 2020).

16) Pürstl, StVO-ON^{15.00} § 19 (Stand 1. 10. 2019, rdb.at) Rz 11.

17) ErläutRV 449 BlgNR 26. GP.

18) S zB Stellungnahme des BMI Sektion III-Recht zur 30. StVO-Nov, 24/SN-69/ME 26. GP sowie des Amtes der Tiroler Landesregierung, 13/SN-69/ME 26. GP.

19) So auch Befürchtungen in der Stellungnahme der WKO zur 30. StVO-Nov, 19/SN-69/ME 26. GP.

20) OGH 25. 7. 2019, 2 Ob 48/19a.

wechselln.²¹⁾ Im Fall eines Unfalls wird bei der Verschuldensabwägung mitzubersichtigen sein, ob der am durchgehend befahrbaren Fahrstreifen fahrende Lenker seiner Verpflichtung, den Fahrstreifenwechsel zuzulassen (zB durch Verminderung der Geschwindigkeit, Anhalten) und das Verkehrsgeschehen vor seinem Fahrzeug zu beobachten, nachgekommen ist. Bei Aufeinandertreffen einzelner Fahrzeuge – oder der jeweils ersten Fahrzeuge von Kolonnen – gilt der sog Spurenvorrang, dh, „*der auf einem endenden Fahrstreifen fahrende Lenker hat dem auf dem fortgeführten Fahrstreifen fahrenden Lenker die Vorfahrt zu überlassen*“.²²⁾ Je nach Verkehrssituation kann dem auf dem Radfahrstreifen fahrenden Radfahrer somit ein Vorrang zukommen oder eine Wartepflicht abverlangt werden.²³⁾ Dieser Aspekt, der wahrscheinlich nicht jedem bewusst ist, wird wohl auch am Ende des Radfahrstreifens eine nicht unbedeutende Rolle – womöglich zum „Nachteil“ des Radfahrers – spielen und könnte die Unfallgefahr erhöhen.²⁴⁾

Fest steht, dass bei Anwendbarkeit des § 11 Abs 5 auch § 11 Abs 1 StVO (Gefährdungs- und Behinderungsverbot beim Fahrstreifenwechsel) weiterhin zu beachten ist.²⁵⁾ Darüber hinaus stellt sich die Frage: Bleibt die Anwendung des § 11 Abs 1 auf die Voraussetzungen des Reißverschlussystems – nämlich, wenn der Radfahrstreifen endet oder ein Befahren nicht möglich oder zulässig ist – beschränkt? Was gilt für die übrigen Fälle, wenn zB Radfahrer vom Radfahrstreifen auf den danebenliegenden Fahrstreifen wechseln (etwa um sich

zum Linkseinbiegen einzuordnen)? Eine explizite Regelung fehlt hier, nachdem die bisherige Sondernachrangregel des § 19 Abs 6 a StVO alt bzgl des Verlassens von Radfahrstreifen nunmehr weggefallen ist. Analog angewendet werden kann jedoch § 11 Abs 1 StVO; für Radfahrstreifen gelten folglich generell die Regelungen über den Fahrstreifenwechsel.²⁶⁾ Hervorzuheben ist noch, dass damit Radfahrstreifen (§ 2 Abs 1 Z 7 StVO) plötzlich insgesamt wie Fahrstreifen (§ 2 Abs 1 Z 5 StVO) zu behandeln sind. Die einen Radfahrstreifen verlassenden Radfahrer werden damit zwar nicht mehr – wie ursprünglich – in eine sog Wartepflicht verwiesen, sie dürfen aber den Fahrstreifen nur wechseln, „*nachdem sie sich davon überzeugt haben, dass dies ohne Gefährdung oder Behinderung anderer Straßenbenützer möglich ist*“.²⁷⁾ Im Ergebnis bedeutet dies für den Radfahrer allerdings das Gleiche.

21) Der Fahrstreifenwechsel, den der nachkommende Lenker ermöglichen muss, darf vom spurwechselnden Lenker nicht erzwungen werden. Siehe zB OGH 25. 7. 2019, 2 Ob 48/19a mit weiteren Literaturhinweisen.

22) ZB OGH 20. 12. 2004, 2 Ob 288/04y.

23) So auch die Stellungnahme des Amtes der Wiener Landesregierung zur 30. StVO-Nov, 12/SN-69/ME 26. GP.

24) Siehe auch Stellungnahme des ÖAMTC zur 30. StVO-Nov, 26/SN-69/ME 26. GP.

25) VwGH 29. 5. 1996, 96/03/0016.

26) So auch Erläuterung 449 BlgNR 26. GP, ad § 2 Abs 1 Z 7 und § 11 Abs 5.

27) Vgl § 11 Abs 1 StVO.

StVO	Regelung	Kreuzung mit folgender Radfahranlage:			
		Radfahrstreifen	Radweg mit Radfahrerüberfahrt	Radfahrerüberfahrt	Radweg ohne Radfahrerüberfahrt
§ 9 Abs 2	Vorrang des Radfahrers unmittelbar vor und auf Radfahrerüberfahrt			X	
§ 11 Abs 1	Regelungen für den Fahrstreifenwechsel	X			
§ 11 Abs 5	Geltung des Reißverschlussystems	X			
§ 19 Abs 5	Wartepflicht rechts einbiegender Fzg gegenüber geradeaus weiterfahrenden Fzg im Parallelverkehr	X	(X) ^[2]	(X) ^[1]	(X) ^[2]
§ 19, va Abs 1 & 6 b	Geltung der allgemeinen Vorrangregeln beim Verlassen von ...		X	X	
§ 19 Abs 6 a	Wartepflicht für Radfahrer beim Verlassen von ...	–	–	–	X
§ 19 Abs 6, 6 b	Vorrang des Fließverkehrs, dazu zählen auch Fzg, die Radfahranlagen benutzen ^[3]	X	X	X	X

[1] § 9 Abs 2 StVO als *lex specialis*.

[2] Vgl auch Fall 7. Kommt nämlich nicht zur Anwendung, wenn der Radfahrer einen vor der Kreuzung endenden Radweg (ohne Radfahrerüberfahrt) an dieser Stelle verlässt, hingegen schon bspw bei rechts einbiegendem, den Radweg etwa zu einer Grundstücksausfahrt überquerendem Fahrzeug.

[3] Gegenüber Fahrzeugen aus Nebenfahrbahnen, Fußgängerzonen, Wohnstraßen, Haus- oder Grundstücksausfahrten, Garagen, Parkplätzen, Tankstellen, Feldwegen oder dgl.

Tab 2: Geltung von Regelungen für ungeregelte Kreuzungen mit Radfahranlagen (Änderungen durch die 30. StVO-Nov hellrot markiert)

Der Vollständigkeit halber soll in diesem Zusammenhang noch erwähnt werden, dass nach der 30. StVO-Nov außerdem das Ende eines Radfahrstreifens in Zukunft nicht mehr gesondert durch den „Ende“-Schriftzug zu kennzeichnen ist; manche Gemeinden nehmen jedoch weiterhin diese Markierung vor, weil dadurch die Verkehrssituation besser erkennbar ist und die Verkehrsteilnehmer auf die Rechtsfolgen aufmerksam gemacht werden.²⁸⁾ Nur zu leicht verschwimmt die Unterscheidbarkeit von Radfahrstreifen mit anderen Führungsformen mit Radpiktogramm.

4. Übersicht über die Vorrangregeln iWS für Radfahrer auf unregulierten Kreuzungen

Bislang galt die Faustregel auf unregulierten Kreuzungen, dass Radfahrer, die eine Radfahranlage verlassen, sämtlichen im Fließverkehr befindlichen Fahrzeugen den Vorrang einzuräumen haben. Nun gibt es jedoch diese generelle Wartepflicht für Radfahrer nicht mehr. Wie in nachstehender Tabelle ersichtlich, kommen – je nach Typus der Radfahranlage und Situation – nach der 30. StVO-Nov derzeit mehr als sechs unterschiedliche Vorschriften für den Radverkehr auf unregulierten Kreuzungen zur Anwendung (siehe Tabelle 2 auf der Nebenseite).

C. Ausgewählte Fallbeispiele

Die Neuregelung der Vorrangbestimmungen auf unregulierten Kreuzungen wirft vor allem beim Einbiegen eines Radfahrers von einem Radweg (mit oder ohne Radfahrerüberfahrt) und einem Radfahrstreifen Fragen auf. Zu diesen Konstellationen werden daher in der Folge mehrere Fälle näher beleuchtet; Lösungen werden einerseits erläutert und anschließend in Tabellenform zusammengefasst, andererseits auch grafisch veranschaulicht. Wie vor Einführung der Sonder- („Nachrang“-)Regel 1994 ist in manchen Fällen bspw wieder zu klären, ob Rechtsregel oder die Regeln für den Fahrstreifenwechsel anzuwenden sind.²⁹⁾

1. Fallgruppe I: Einbiegen aus Radfahrerüberfahrt nach Radweg

a) Fall 1

Sachverhalt: Ein Radweg verläuft parallel rechts zur Fahrbahn. Ein Radfahrer und ein Kfz-Lenker sind in gleicher Richtung unterwegs. An der Kreuzung möchte der Radfahrer von der Radfahrerüberfahrt links auf die Fahrbahn einbiegen, der Kfz-Lenker möchte die Fahrt geradeaus fortsetzen.

Lösung vor dem 1. 4. 2019: Der Radfahrer hatte gem § 19 Abs 6 a StVO alt Wartepflicht, weil er die Radfahranlage (Radfahrerüberfahrt = Radfahranlage gem § 2 Abs 1 Z 11 StVO) verließ. Ein „Verlassen“ einer Radfahranlage lag beim Einbiegen von der Radfahranlage in eine Fahrbahn vor.

Lösung neu: § 19 Abs 6 a StVO ist hier nicht mehr tatbestandsmäßig, weil der Radweg durch eine Radfahrerüberfahrt fortgesetzt wird. Es handelt sich zwar um zwei Fahrzeuge, die im Parallelverkehr fahren, aber weder um einen Fahrstreifen bzw Radfahrstreifen noch um den Fall, dass „das durchgehende Befahren eines Fahrstreifens nicht möglich oder nicht zulässig ist oder ein Fahrstreifen endet“. Daher können die Regeln des Fahrstreifenwechsels und des Reißverschlussystems nicht – auch nicht im Wege der Analogie – zur Anwendung gelangen; der Gesetzgeber hätte wohl sonst nicht nur den „Radfahrstreifen“, sondern auch „Radweg mit Radfahrerüberfahrt“ in § 11 Abs 5 StVO ergänzend angeführt. Eine Benachrangung aus dem Radweg iS einer Nebenfahrbahn gem § 19 Abs 6 StVO ist ebenso nicht argumentierbar, da dies im Widerspruch zum neuen § 19 Abs 6 a StVO stehen würde. Auch die Schutzvorschrift des § 9 Abs 2 StVO („unmittelbar vor oder auf der Radfahrerüberfahrt“) greift hier nicht. Somit gelten die allgemeinen Vorrangregeln; nach der Rechts(vorrang)regel hat hier daher der Radfahrer Vorrang. Anders wäre es, wenn es sich um einen Rad-

28) So auch zB kritisch Stellungnahme des Amtes der Nö Landesregierung zur 30. StVO-Nov, 32/SN-69/ME 26. GP.

29) Siehe Einleitung, insb FN 8 mit Literaturhinweisen.

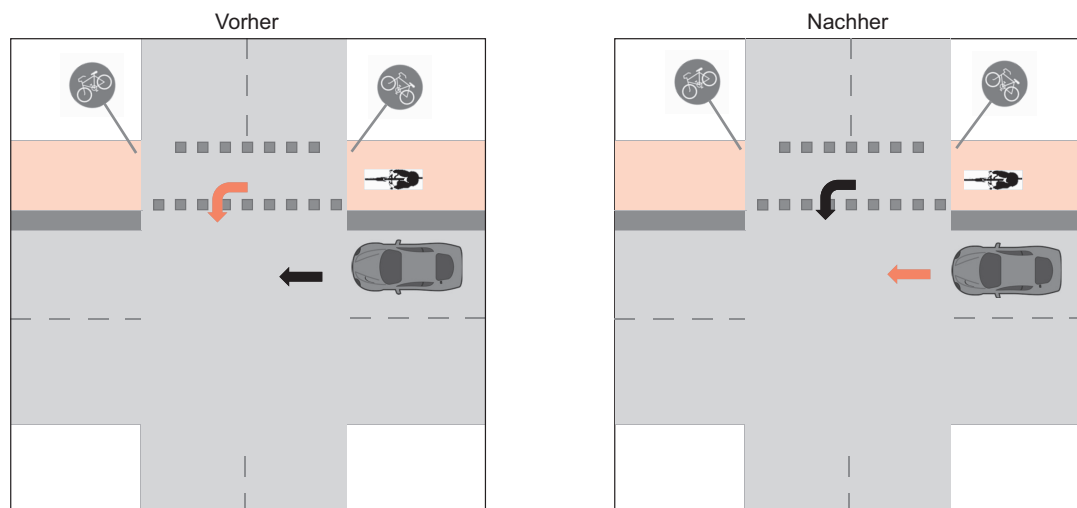


Abb 1: Skizze zu Fall 1 mit Lösungen vor und nach dem 1. 4. 2019. Schwarzer Pfeil – Vorrang, roter Pfeil – Wartepflicht

fahrstreifen gehandelt hätte.³⁰⁾ In der Praxis erscheint diese Lösung jedoch nicht ungefährlich; ein schrittweises Vortasten des Radfahrers wird empfehlenswert sein. Vorzugsweise sollte es für derartige Überquerungen eine andere Lösung (zB weitere Radfahrerüberfahrt für indirektes Linkseinbiegen, Überleitung in einen Radfahrstreifen vor der Kreuzung, Regelung durch Lichtzeichen) geben, um dem Problem entgegenzuwir-

ken, dass die Sicht des Kfz-Lenkers hier eventuell eingeschränkt sein könnte („Toter Winkel“).³¹⁾

30) Dazu s unterhalb Fall 8.

31) Für Möglichkeiten zur Radverkehrsführung beim Linksabbiegen s Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, RVS 03.02.13 – Radverkehr, insb 36f, 40, 59 (Abb 74).

FALL 1						
Radfahrer: Linkseinbieger aus Radfahrerüberfahrt nach Radweg						
Geradeaus fahrender Kfz-Lenker im Parallelverkehr in gleicher Fahrtrichtung						
§ 9 Abs 2	§ 11 Abs 1	§ 11 Abs 5	§ 13 Abs 2 a	§ 19 Abs 1	§ 19 Abs 5	§ 19 Abs 6 a
-	-	-	-	√	-	-
Lösung: Radfahrer hat Vorrang						
Problematik: Gefahr „Toter Winkel“; nach Ende Radfahrstreifen andere Lösung						
Vergleich Rechtslage vorher – nachher: konträre Lösung						

Tab 3: Zusammenfassung Fall 1

b) Fall 2

Sachverhalt: Ein Radweg verläuft parallel rechts zur Fahrbahn. Ein Radfahrer und ein Kfz-Lenker sind in gleicher Richtung unterwegs. An der Kreuzung möchte der Radfahrer von der Radfahrerüberfahrt rechts auf die Fahrbahn einbiegen; es gibt hier keine Fortsetzung des Radwegs. Der Kfz-Lenker möchte ebenso rechts einbiegen und muss dabei die Radfahrerüberfahrt überqueren.

Lösung vor dem 1. 4. 2019: Einerseits musste der Kfz-Lenker dem Radfahrer gem 9 Abs 2 StVO das ungefährdete Überqueren der Fahrbahn auf der Radfahrerüberfahrt ermöglichen, weil er sich ja nicht unbedingt sicher sein konnte, ob der Radfahrer nicht doch geradeaus fahren wollte. Andererseits hatte der Radfah-

rer jedoch gem § 19 Abs 6 a StVO alt Wartepflicht, weil er die Radfahranlage verließ. Dh, der Radfahrer musste sich jedenfalls vor dem Abbiegen überzeugen, dass keiner aus der Fahrbahn nach rechts abbog.

Lösung neu: Der bisherige Sondernachrang beim Verlassen einer Radfahrerüberfahrt (Radfahranlage) ist nunmehr entfallen. Damit gelten die übrigen Vorrangregeln. Der Kfz-Lenker muss wohl bereits vor der Radfahrerüberfahrt anhalten, um den Verpflichtungen des § 9 Abs 2 StVO Genüge zu tun, und besondere Vorsicht walten lassen, um den Radfahrer nicht zu übersehen („Toter Winkel“). § 19 Abs 5 StVO – Wartepflicht rechts einbiegender Fahrzeuge gegenüber geradeaus weiterfahrenden Fahrzeugen im Parallelverkehr – passt nicht, weil der Radfahrer nicht geradeaus fährt.

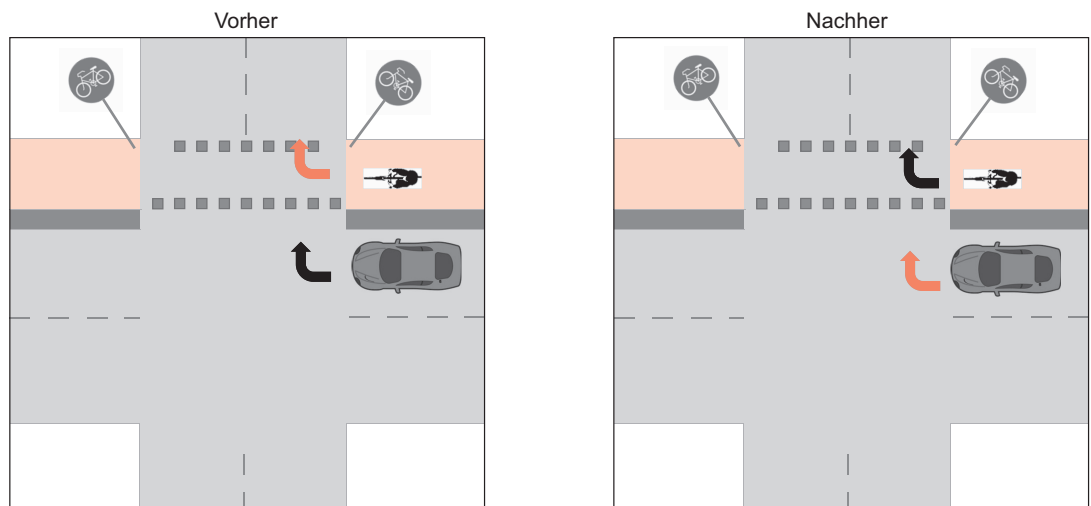


Abb 2: Skizze zu Fall 2 mit Lösungen vor und nach dem 1. 4. 2019. Schwarzer Pfeil – Vorrang, roter Pfeil – Wartepflicht

FALL 2						
Radfahrer: Rechtseinbieger aus Radfahrerüberfahrt nach Radweg Rechts einbiegender Kfz-Lenker im Parallelverkehr in gleicher Fahrtrichtung						
§ 9 Abs 2	§ 11 Abs 1	§ 11 Abs 5	§ 13 Abs 2 a	§ 19 Abs 1	§ 19 Abs 5	§ 19 Abs 6 a
√	–	–	–	–	–	–
Lösung: Radfahrer darf zuerst einbiegen						
Problematik: Gefahr „Toter Winkel“						
Vergleich Rechtslage vorher – nachher: konträre Lösung						

Tab 4: Zusammenfassung Fall 2

c) Fall 3

Sachverhalt: Ein Radweg verläuft parallel zur Fahrbahn, ist allerdings links geführt. Ein Radfahrer und ein Kfz-Lenker sind in gleicher Richtung unterwegs. An der Kreuzung möchte der Radfahrer von der Radfahrerüberfahrt rechts auf die Fahrbahn einbiegen; es gibt hier keine Fortsetzung des Radwegs. Der Kfz-Lenker möchte entweder weiter geradeaus fahren oder nach rechts einbiegen.

Lösung vor dem 1. 4. 2019: Der Radfahrer hatte gem § 19 Abs 6 a StVO alt Wartepflicht, weil er die Radfahranlage verließ.

Lösung neu: § 19 Abs 6 a StVO ist nicht mehr tatbestandsmäßig, weil der Radweg durch eine Radfahrer-

überfahrt fortgesetzt wird. Nun sind die beiden Lenker zunächst in gleicher Richtung unterwegs, dann biegt jedoch der Radfahrer nach rechts ein; aus der Perspektive des Kfz-Lenkers ist es so, als ob der Radfahrer von links käme. Es ergibt sich ein Aufeinandertreffen auf einer unregulierten Kreuzung.³²⁾ Es müssen daher die allgemeinen Vorrangregeln zur Anwendung kommen; nach der Rechtsregel hat der Radfahrer Wartepflicht.

32) Gem § 2 Abs 1 Z 17 StVO eine Stelle, auf der eine Straße eine andere überschneidet oder in sie einmündet, gleichgültig, in welchem Winkel.

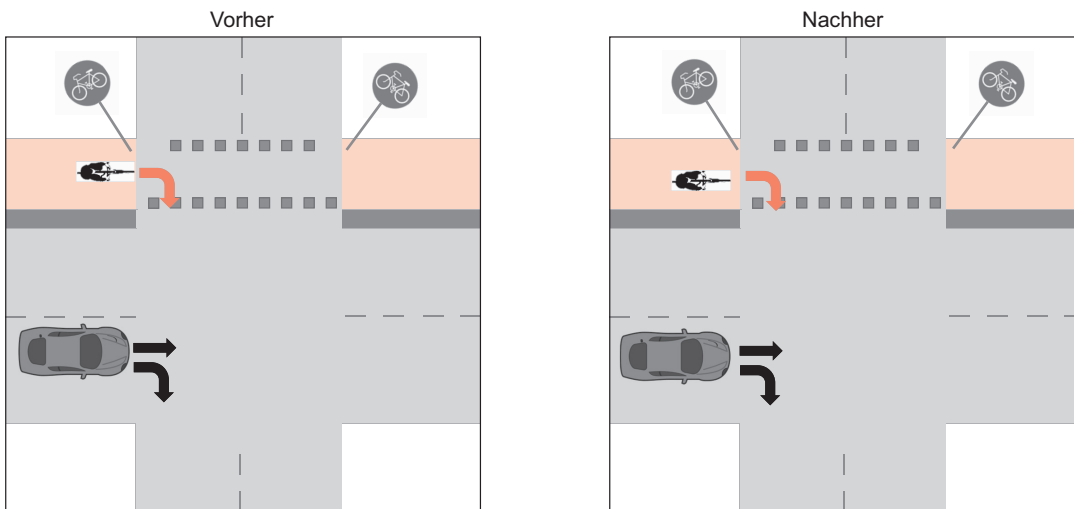


Abb 3: Skizze zu Fall 3 mit Lösungen vor und nach dem 1. 4. 2019. Schwarzer Pfeil – Vorrang, roter Pfeil – Wartepflicht

FALL 3						
Radfahrer: Rechtseinbieger aus Radfahrerüberfahrt nach links geführtem Radweg Geradeaus fahrender oder rechts einbiegender Kfz-Lenker im Parallelverkehr in gleicher Fahrtrichtung, aber Gegenfahrbahn dazwischen						
§ 9 Abs 2	§ 11 Abs 1	§ 11 Abs 5	§ 13 Abs 2 a	§ 19 Abs 1	§ 19 Abs 5	§ 19 Abs 6 a
–	–	–	–	√	–	–
Lösung: Radfahrer hat Wartepflicht						
Problematik: Radfahrer für Kfz-Lenker ev nicht wahrnehmbar						
Vergleich Rechtslage vorher – nachher: Lösung im Ergebnis gleich geblieben						

Tab 5: Zusammenfassung Fall 3



2. Fallgruppe II: Verlassen eines Radwegs ohne Radfahrerüberfahrt

a) Fall 4

Sachverhalt: Hier endet ein Radweg plötzlich (ohne Radfahrerüberfahrt). Ein Einordnen in den übrigen fließenden Verkehr ist für den Radfahrer erforderlich.

Lösung vor dem 1. 4. 2019: Der Radfahrer hatte gem § 19 Abs 6 a StVO alt Wartepflicht, weil er die Radfahranlage verließ.

Lösung neu: Der Radfahrer hat gem § 19 Abs 6 a StVO neu weiterhin Wartepflicht. Zu bedenken ist jedoch, dass bei einer vergleichbaren Anordnung mit einem plötzlich endenden Radfahrstreifen statt einem Radweg nach der neuen Rechtslage gem § 11 Abs 5 StVO das Reißverschlussystem anzuwenden wäre!

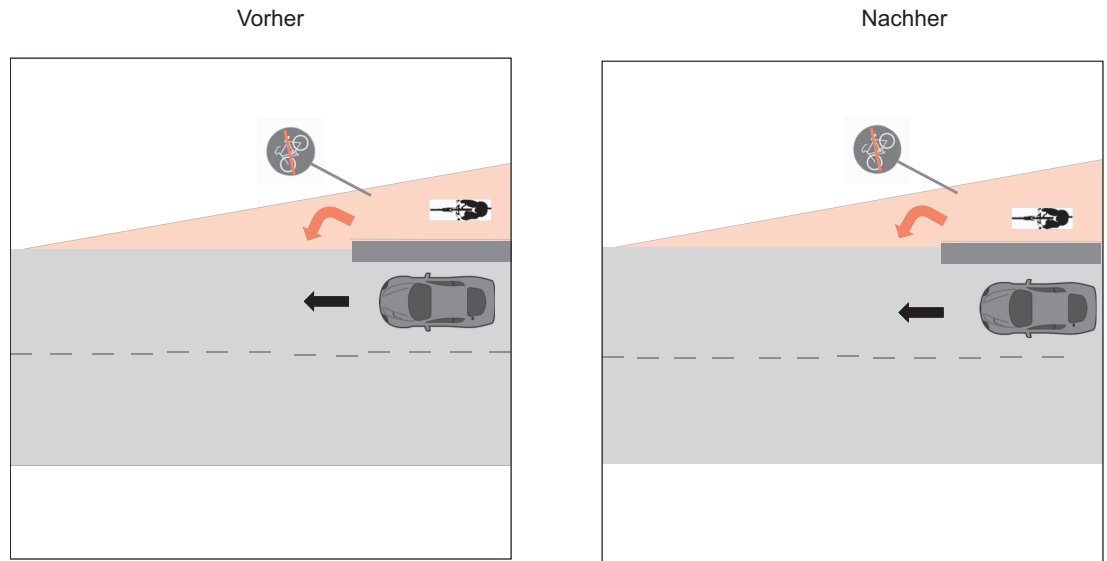


Abb 4: Skizze zu Fall 4 mit Lösungen vor und nach dem 1. 4. 2019. Schwarzer Pfeil – Vorrang, roter Pfeil – Wartepflicht

FALL 4						
Radfahrer ordnet sich aus Radweg ein (Ende, keine Radfahrerüberfahrt)						
Geradeaus fahrender Kfz-Lenker im Parallelverkehr in gleicher Fahrtrichtung						
§ 9 Abs 2	§ 11 Abs 1	§ 11 Abs 5	§ 13 Abs 2 a	§ 19 Abs 1	§ 19 Abs 5	§ 19 Abs 6 a
-	-	-	-	-	-	✓
Lösung: Radfahrer hat Wartepflicht						
Problematik: Bei endendem Radfahrstreifen wäre § 11 Abs 5 (Reißverschlussystem) anzuwenden						
Vergleich Rechtslage vorher – nachher: Lösung gleich geblieben						

Tab 6: Zusammenfassung Fall 4

b) Fall 5

Sachverhalt: Hier möchte ein Radfahrer direkt vom Radweg in die Fahrbahn einbiegen.

Lösung vor dem 1. 4. 2019: Der Radfahrer hat gem § 19 Abs 6 a StVO alt Wartepflicht, weil er die Radfahranlage verlässt.

Lösung neu: Der Radfahrer hat gem § 19 Abs 6 a StVO neu weiterhin Wartepflicht, weil er den Radweg verlässt. Würde es sich hier um einen Radfahrstreifen handeln, wären jedoch die Regelungen für den Fahrstreifenwechsel (§ 11 Abs 1) anzuwenden.³³⁾ Dies besagt in weiterer Folge, dass ein Radfahrer den Radfahrstreifen nur wechseln darf, nachdem er sich davon

überzeugt hat, dass dies ohne Gefährdung oder Behinderung anderer Straßenbenützer möglich ist. Im Ergebnis entspricht das für den Radfahrer vorgeschriebene Verhalten daher auch beim Abbiegen aus dem Radfahrstreifen (ohne dass dieser endet) einer Wartepflicht.

33) Siehe Argumentation in Kap B.3.

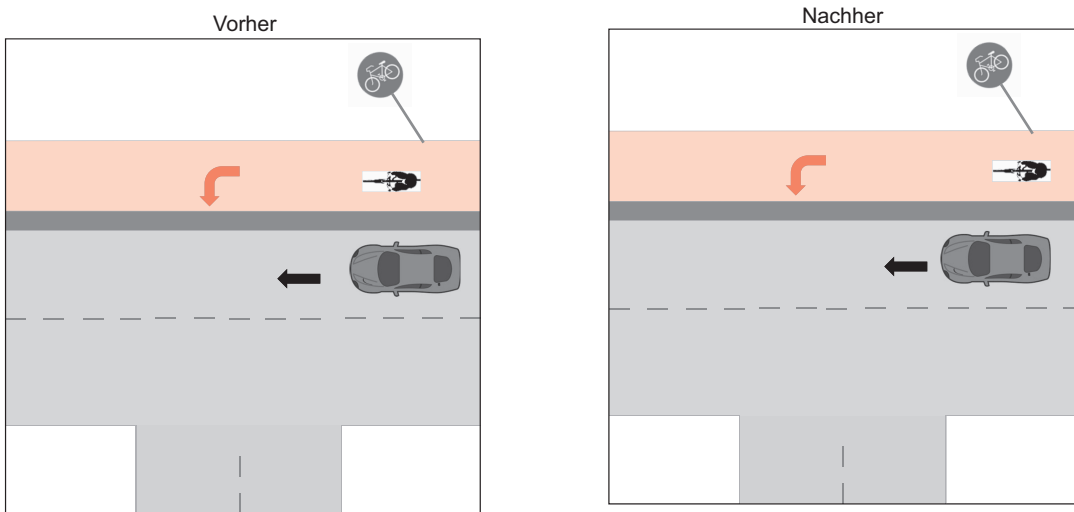


Abb 5: Skizze zu Fall 5 mit Lösungen vor und nach dem 1. 4. 2019. Schwarzer Pfeil – Vorrang, roter Pfeil – Wartepflicht

FALL 5						
Radfahrer: Linkseinbieger aus Radweg ohne Radfahrerüberfahrt						
Geradeaus fahrender Kfz-Lenker im Parallelverkehr in gleicher Fahrtrichtung						
§ 9 Abs 2	§ 11 Abs 1	§ 11 Abs 5	§ 13 Abs 2 a	§ 19 Abs 1	§ 19 Abs 5	§ 19 Abs 6 a
-	-	-	-	-	-	✓
Lösung: Radfahrer hat Wartepflicht						
Problematik: andere Rechtsgrundlage (Regelungen für Fahrstreifenwechsel, § 11 Abs 1) im Falle eines Radfahrstreifens						
Vergleich Rechtslage vorher – nachher: Lösung gleich geblieben						

Tab 7: Zusammenfassung Fall 5

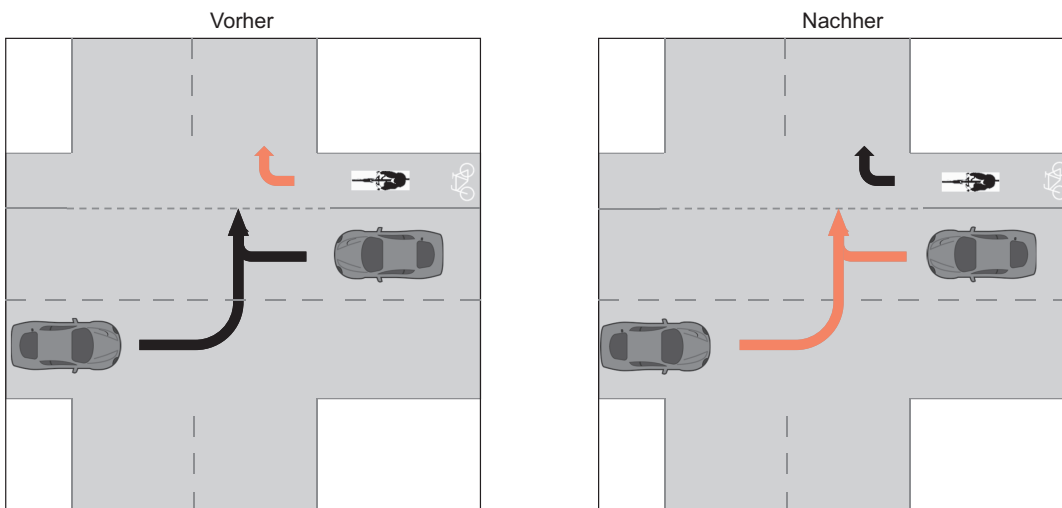


Abb 6: Skizze zu Fall 6 mit Lösungen vor und nach dem 1. 4. 2019. Schwarzer Pfeil – Vorrang, roter Pfeil – Wartepflicht

3. Fallgruppe III: Ende des Radfahrstreifens

a) Fall 6

Sachverhalt: Ein Radfahrer am Radfahrstreifen und der in gleicher Fahrtrichtung am daneben liegenden Fahrstreifen parallel fahrende Kfz-Lenker (Kfz 2) wollen an der Kreuzung nach rechts einbiegen. Im parallelen Gegenverkehr gibt es einen Kfz-Lenker (Kfz 1), der

links einbiegen will. In der Seitenstraße wird kein Radfahrstreifen geführt.

Lösung vor dem 1. 4. 2019: Der Radfahrer hat gem § 19 Abs 6 a StVO alt Wartepflicht, weil er die Radfahranlage verlässt.

Lösung neu:

(i) Zwischen den entgegenkommenden Fahrzeugen gilt die Begegnungsregel (§ 19 Abs 5 StVO), der nach

links einbiegende Kfz-Lenker (Kfz 1) hat somit insgesamt Wartepflicht; dabei ist für den Radfahrer die Situation so zu beurteilen, als ob kein Radfahrstreifen vorhanden wäre.

(ii) Rechtslage zwischen dem rechts einbiegenden Radfahrer und dem gleichzeitig rechts einbiegenden Kfz-Lenker (Kfz 2): Grundsätzlich ist beim Einbiegen auf Kreuzungen mehrstreifiger Fahrbahnen von beiden einbiegenden Fahrzeuglenkern ein Behinderungs- und Gefährdungsverbot zu beachten (§ 13 Abs 2 a StVO – analog angewendet). Eine ausdrückliche Regelung für diesen Fall, bei dem nach dem Einbiegen plötzlich nur mehr ein Fahrstreifen vorhanden ist, fehlt wohl. Im Ergebnis muss unserer Ansicht nach der Lenker von Kfz 2 den Radfahrer ungehindert zuerst einbiegen lassen; dies lässt sich auf mehrere Arten begründen. Argumentationslinie 1: Kfz 2 muss, um überhaupt in seiner gewünschten Fahrtrichtung weiterzukommen, noch vor dem Abbiegen auf den Radfahrstreifen wechseln. Es handelt sich um einen Fahrstreifenwechsel des Lenkers von Kfz 2, der daher den Radfahrer nicht gefährden oder behindern darf (§ 11 Abs 1 StVO). Argumentationslinie 2: Nach dem Einbiegen gelangt das Reißverschlussystem zur Anwendung. Wenn sich – wie im vorliegenden Fall – zwei Fahrstreifen auf einen verengen, ist nach der Rsp³⁴⁾ der rechte als fortgeführt zu be-

trachten. Im vorliegenden Fall ist dies der Radfahrstreifen, dem Radfahrer kommt also der Spurenvorrang zu.

Alles in allem ist die Situation jedoch nicht ungefährlich; der Radfahrer kann leicht übersehen werden, weil er im entscheidenden Moment unsichtbar ist („Toter Winkel“). Günstig wäre daher, wenn zB der Radfahrstreifen nach Norden (dh nach dem Einbiegen nach rechts) weitergeführt würde.³⁵⁾ § 19 Abs 5 StVO – Wartepflicht rechts einbiegender Fzg gegenüber geradeaus weiterfahrenden Fzg im Parallelverkehr – ist nicht anwendbar, weil der Radfahrer nicht die Richtung beibehält.

b) Fall 7

Sachverhalt: Bei der Kreuzung ist der Radfahrstreifen zu Ende. Ein Radfahrer möchte die Fahrt geradeaus fortsetzen. Der bisher in gleicher Richtung am daneben liegenden Fahrstreifen fahrende Kfz-Lenker möchte nun rechts einbiegen.

34) OGH 20. 12. 2004, 2 Ob 288/04y. Der VwGH vertritt in einer älteren Entscheidung (11. 9. 1987, ÖJZ 1988/329) die Auffassung, dass bei gleichmäßiger Verengung von zwei Fahrstreifen auf einen nicht die Regeln über den Fahrstreifenwechsel anzuwenden sind, sondern die Regeln über den Rechtsvorrang (§ 19 Abs 1 StVO). Diese Auffassung führt zum gleichen Ergebnis, wurde allerdings vom OGH in der zitierten Entscheidung abgelehnt.

35) Zur Problematik s auch *Agbontaen/Riccabona-Zecha/Wannenmacher*, ZVR 2017/119 mit Lösungsvorschlägen.

FALL 6						
Radfahrer: Rechtseinbieger nach Ende Radfahrstreifen						
Kfz 1: Linkseinbieger im parallelen Gegenverkehr						
Kfz 2: Rechts einbiegender Lenker im Parallelverkehr in gleicher Fahrtrichtung						
§ 9 Abs 2	§ 11 Abs 1	§ 11 Abs 5	§ 13 Abs 2 a	§ 19 Abs 1	§ 19 Abs 5	§ 19 Abs 6 a
–	(2) ✓	(2) ✓	(2) ✓	–	(1) ✓	–
Lösungen:						
(i) Radfahrer gegenüber Kfz 1: Radfahrer hat Vorrang						
(ii) Radfahrer gegenüber Kfz 2: Radfahrer darf zuerst einbiegen						
Problematik: Gefahr „Toter Winkel“						
Vergleich Rechtslage vorher – nachher: konträre Lösung						

Tab 8: Zusammenfassung Fall 6

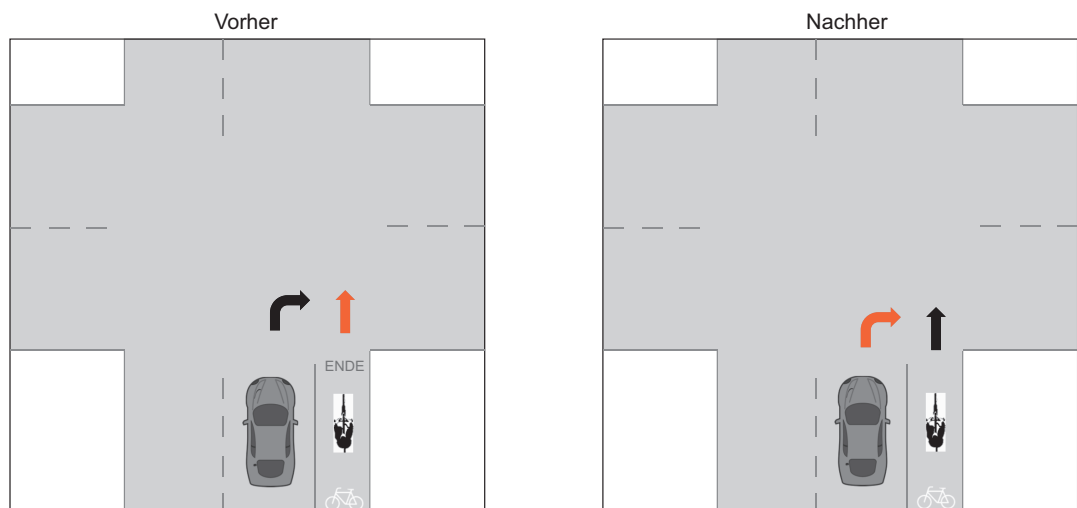


Abb 7: Skizze zu Fall 7 mit Lösungen vor und nach dem 1. 4. 2019. Schwarzer Pfeil – Vorrang, roter Pfeil – Wartepflicht

Lösung vor dem 1. 4. 2019: Der Radfahrer hatte gem § 19 Abs 6 a StVO alt Wartepflicht, weil er die Radfahranlage verließ.

Lösung neu: Genau für den hier vorliegenden Anwendungsfall greift der neu eingefügte letzte Satz des § 19 Abs 5 StVO: „Fahrzeuge, die ihre Fahrtrichtung beibehalten, haben den Vorrang auch gegenüber aus derselben Richtung kommenden, nach rechts einbiegenden Fahrzeugen.“ Demnach hat der geradeaus fahrende Radfahrer Vorrang – im Übrigen mit oder ohne Radfahrstreifen. Nichtsdestotrotz, nur allzu leicht wird ein Radfahrer in solchen Situationen übersehen! Möglichst

sollte daher auf alternative Radverkehrsführungen zurückgegriffen werden.³⁶⁾ Darüber hinaus darf nicht unerwähnt bleiben, dass der Fall paradoxerweise anders zu lösen ist, wenn es sich um einen Radweg (ohne Radfahrerüberfahrt, dh Ende vor der Kreuzung) handelt: § 19 Abs 6 a StVO neu normiert nämlich dann (wie bisher) eine Wartepflicht des Radfahrers.

36) Vgl RVS Radverkehr.

FALL 7						
Geradeaus fahrender Radfahrer nach Ende Radfahrstreifen						
Rechts einbiegender Kfz-Lenker im Parallelverkehr in gleicher Fahrtrichtung						
§ 9 Abs 5	§ 11 Abs 1	§ 11 Abs 5	§ 13 Abs 2 a	§ 19 Abs 1	§ 19 Abs 5	§ 19 Abs 6 a
-	-	-	-	-	√	-
Lösung: Radfahrer hat Vorrang						
Problematik: Gefahr „Toter Winkel“; andere Lösung bei Ende eines Radwegs ohne Radfahrerüberfahrt (§ 19 Abs 6 a)						
Vergleich Rechtslage vorher – nachher: konträre Lösung						

Tab 9: Zusammenfassung Fall 7

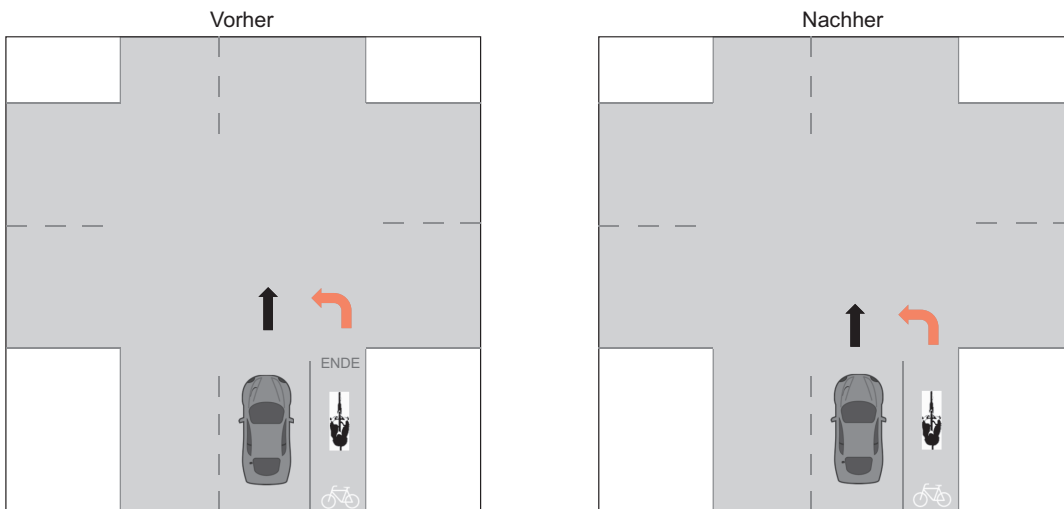


Abb 8: Skizze zu Fall 8 mit Lösungen vor und nach dem 1. 4. 2019. Schwarzer Pfeil – Vorrang, roter Pfeil – Wartepflicht

c) Fall 8

Sachverhalt: Bei der Kreuzung ist der Radfahrstreifen zu Ende. Ein Radfahrer möchte links einbiegen, der bisher in gleicher Richtung fahrende Kfz-Lenker möchte seine Fahrt geradeaus fortsetzen. Vorauszuschicken ist hier: Für das Linksabbiegen bietet die RVS Radverkehr bessere Infrastrukturlösungen,³⁷⁾ mit denen sich der Radfahrer rechtzeitig für das Linksabbiegen einordnen kann, wie insb unterbrochene Linien, die einen vorzeitigen Fahrstreifenwechsel für den Radfahrer ermöglichen, sowie bspw vorgezogene Haltelinien/Bikebox (§ 9 Abs 4 StVO).

Lösung vor dem 1. 4. 2019: Egal, wo der Radfahrer die Radfahranlage verließ, er hatte gem § 19 Abs 6 a StVO alt Wartepflicht.

Rechtslage neu: Je nachdem, an welcher Stelle der Radfahrer den Radfahrstreifen verlässt, gelten das Reißverschlussystem mit Spurenvorrang³⁸⁾ des 1. Kfz-Lenkers bzw die Regelungen über den Fahrstreifenwechsel und das vom einbiegenden Fahrzeuglenker zu beachtende Behinderungs- und Gefährdungsverbot. Damit läuft es im Ergebnis in der Regel auf eine Wartepflicht des Radfahrers – in der Praxis wahrscheinlich auch immer gegenüber weiteren nachfolgenden Fahrzeugen – hinaus. →

37) Vgl insb RVS Radverkehr 59, Abb 73 und 74.

38) Näheres s Kap B.3.

FALL 8						
Links einbiegender Radfahrer am Ende eines Radfahrstreifens Geradeaus fahrender Kfz-Lenker im Parallelverkehr in gleicher Fahrtrichtung						
§ 9 Abs 5	§ 11 Abs 1	§ 11 Abs 5	§ 13 Abs 2 a	§ 19 Abs 1	§ 19 Abs 5	§ 19 Abs 6 a
-	√	√	-	-	-	-
Lösung: Einhaltung des Gefährdungs- und Behinderungsverbots durch den Radfahrer						
Problematik: Gefahr „Toter Winkel“; nicht zufriedenstellende Lösung zum Nachteil des Radfahrers, „Umgehungen“ (zB Außenherumgehen oder -fahren des Radfahrers) sind zu erwarten						
Vergleich Rechtslage vorher – nachher: im Ergebnis im Regelfall gleiche Lösung						

Tab 10: Zusammenfassung Fall 8

D. Resümee

25 Jahre lang gab es den allgemeinen Grundsatz, dass der Radfahrer beim Verlassen einer Radfahranlage wartepflichtig ist. Nach der 30. StVO-Nov liegen uns nun komplizierte Detailregelungen mit unterschiedlichsten rechtlichen Verhaltenspflichten je nach Infrastruktur und Konstellation vor. Verkehrsteilnehmer werden noch mehr als bisher überfordert sein, und Rätselfragen sind in solchen Fällen allzu gefährlich.

Problematisch für den Rechtsanwender ist etwa, dass die Verhaltensregeln für Radweg und Radfahrstreifen häufig voneinander abweichen. Zum einen hat sich also bei den aufgezeigten Beispielen nach der neuen Rechtslage gezeigt, dass die Vorschriften noch nicht so klar und zweifelsfrei sind, um Entscheidungen in der konkreten Situation im Straßenverkehr schnell, richtig und sicher treffen zu können. Zum anderen sind Vorrang und Wartepflicht zwischen Kfz- und Radverkehr nun teilweise im Vergleich zu vorher vertauscht. Darüber hinaus könnte das Reißverschlussystem gerade im Verhältnis zwischen Kfz-Lenker und den ungeschützten Verkehrs-

teilnehmern (= Radfahrern), die jeweils mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten unterwegs sind, in der Praxis schwierig zu handhaben sein. Außerdem sind Radfahrer weiterhin der Gefahr ausgesetzt, übersehen zu werden; die „Tote-Winkel“-Problematik wurde eher noch verstärkt.

Rechtliche Zweifelsfälle können zwar durch gute bauliche Lösungen und eine „Ersatz“-Regelung durch Licht- oder Verkehrszeichen im Vorfeld ausgeräumt werden. Selbst wenn man von einer – anzustrebenden, aber wohl realitätsfernen – hervorragenden Normkenntnis der Verkehrsteilnehmer ausgeht, braucht es im Interesse der Sicherheit aller **eindeutige und leicht verständliche Vorrangbestimmungen**, dh eine oder wenige leicht merkbare Faustregeln.

Am angepeilten Ziel der 30 StVO-Nov, die Regeln für den Radverkehr zu vereinfachen und die Akzeptanz zu verbessern, sind wir somit noch nicht angekommen. Es wird sich erst im Alltag zeigen, ob sich das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme – zB in Form des Reißverschlussystems – im „Kampf“ David gegen Goliath durchsetzen kann.

→ In Kürze

An Schnittpunkten zwischen Radfahranlagen und anderen Fahrzeugen im fließenden Verkehr sind gefährliche Verkehrssituationen vorprogrammiert; die Regelung des Vorrangs ist seit Jahrzehnten unter Fachleuten umstritten und wurde in der Vergangenheit in der StVO mit einer – häufig zu Missverständnissen führenden – generellen Wartepflicht für Radfahrer beim Verlassen der Radfahranlage organisiert. Mit der 30. StVO-Nov wurde die Wartepflicht auf jene Radfahrer reduziert, die einen Radweg oder Geh- oder Radweg verlassen; dies nur dann, wenn diese beiden Radfahranlagen nicht durch eine Radfahrstreifen überfahrt fortgesetzt werden. Am Ende von Radfahrstreifen soll nunmehr das Reißverschlussystem greifen. Die Autoren zeigen anhand von Fallbeispielen auf, dass die neue Rechtslage wohl noch nicht ein praktisches und sicheres Handling ermöglichen wird.

→ Zum Thema

Über die AutorInnen:

Dr. Armin Kaltenecker ist Leiter des Bereichs Recht und Normen im Kuratorium für Verkehrssicherheit. Dr. Claudia Riccabona-Zecha und Mag. Birgit Salamon, BA sind Verkehrsjuristinnen im Bereich Recht und Normen im KfV. Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Schleiergasse 18, 1100 Wien. E-Mail: armin.kaltenecker@kf.v.at, Internet: www.kfv.at

Von Armin Kaltenecker erschienen (Auswahl):

E-Scooter: Auswirkungen und Trends auf die Verkehrssicherheit, ZVR 2019/221 (mit Mayer/Breuss/Robatsch/Zuser); Fritsurenzerdrücker oder Lebensretter – Radhelmpflicht, ZVR 2015/68; Der Radrennfahrer in der StVO, ZVR 2002, 67; Trendsportgeräte im Straßenverkehr, ZVR 2001, 103 (mit Vergeiner); Der Rollschuhfahrer und seine ambivalente Rechtsnatur, ZVR 1998, 427 (mit Koller).

Von Claudia Riccabona-Zecha erschienen (Auswahl):

200 Jahre Fahrrad, ZVR 2017/119 (mit Agbontaen/Wannemacher); Weg frei für den Micro-Scooter!, ZVR 2017/42 (mit Pröstl); Spannungsfeld E-Bike, ZVR 2013/40 (mit Hildebrandt); Weg frei für den Radverkehr! ZVR 2011/77 (mit Pröstl).

Von Birgit Salamon erschienen (Auswahl):

Die 25. StVO-Novelle im Überblick, ZVR 2013/118; Einführung der Radhelmpflicht für Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, ZVR 2011/154 (mit Steiner/Bauer/Robatsch).

