

ZVR

Zeitschrift für Verkehrsrecht

Beiträge

Helmobliegenheit beim Rodeln?

Marina Winzaurek

Internationale Kollisionsrechtsfragen bei Wintersportunfällen aus der Anwaltspraxis

Stephan Wijnkamp, Florian Stachowitz

Rechtsprechung

Umfang der Räumspflicht des Anrainers bei schmalem Gehsteig

Georg Kathrein

Seitenabstand bei paralleler Abfahrt zweier Schifahrer

Marwin Gschöpf

Judikaturübersicht und Verwaltung

Elektronischer Parkschein, Eingabe eines falschen Kennzeichens ist fahrlässig

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Überholen von Radfahrenden – Seitenabstände in Theorie und Praxis

Veronika Zuser, Jürgen Breuss

Überholen von Radfahrenden – Seitenabstände in Theorie und Praxis



Ein Jahr nach Inkrafttreten der 33. StVO-Novelle werden die vorgeschriebenen Mindestüberholabstände nur unzureichend eingehalten

Der Beitrag schnell gelesen

Am 1. 10. 2022 trat die 33. StVO-Nov mit zahlreichen Änderungen in der Förderung aktiver Mobilität in Kraft. Eine der darin enthaltenen Neuerungen war die Festlegung eines Mindestüberholabstands zu Radfahrenden von 2,0m im Freiland und 1,5m im Ortsgebiet. Nach rund einem Jahr fällt das Fazit allerdings ernüchternd aus. Die vorgeschriebenen Überholabstände werden nach wie vor nur von einem kleinen Teil der Kfz-

Lenkenden eingehalten. Auch das Wissen über die Neuregelung ist mangelhaft. Verstärkte Bewusstseinsbildung und eine Adaption der Regelung werden daher dringend empfohlen.

Straßenverkehrsrecht

§ 15 Abs 4 StVO

ZVR 2023/213



Drⁱⁿ VERONIKA ZUSER, Teamleiterin im Forschungsbereich Verkehrssicherheit im KfV.

Mag. JÜRGEN BREUSS, Projektleiter im Forschungsbereich Verkehrssicherheit im KfV.

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Die Regelung des Überholabstands in der StVO
- C. Ein kurzer Blick auf die Unfallstatistik
- D. Ergebnisse der Abstandsmessungen (vorher und nachher)
 - 1. Methodik und Stichprobe
 - 2. Messergebnisse im Freiland
 - 3. Messergebnisse im Ortsgebiet
 - a) Überholabstände bei Tempo 50
 - b) Überholabstände bei Tempo 30
- E. Umfrage zum Bekanntheitsgrad der Gesetzeslage
- F. Fazit und Empfehlungen

A. Einleitung

Am 1. 10. 2022 traten mit der 33. StVO-Nov¹ zahlreiche neue Bestimmungen in Kraft, mit denen Rechte von Radfahrer:innen und Fußgänger:innen gestärkt werden. Erklärtes Ziel der Nov ist die Förderung des Rad- und Fußverkehrs, maßgebliche Bestimmungen

¹ BGBl I 2022/122. Siehe hierzu auch *Nedbal-Bures*, Autofahrer – Verkehrsteilnehmer zweiter Klasse? Die 33. StVO-Novelle, ZVR 2022, 298.

betreffen die Sicherheit von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden. Ein wichtiger Kernpunkt dabei ist die Festschreibung von Mindestüberholabständen von Kfz zu Radfahrenden sowohl im Ortsgebiet als auch im Freiland. Die langjährige Forderung des KFV und anderer Institutionen nach Festlegung von Mindestüberholabständen wurde allerdings nur mit wesentl Einschränkungen umgesetzt. Knapp ein Jahr nach dem Inkrafttreten wurde die Wirkung mit Abstandsmessungen und einer Befragung zur Bekanntheit der neuen Regelung überprüft.

B. Die Regelung des Überholabstands in der StVO

Mit Inkrafttreten der 33. StVO-Nov wurde erstmals ein ziffernmäßig festgelegter Mindestseitenabstand beim Überholen von Radfahrenden durch Kfz festgelegt (§ 15 Abs 4). Seither gelten, wenn ein:e Kfz-Lenkende:r eine:n Radfahrende:n oder E-Scooterfahrende:n überholt, folgende ges festgelegte Mindestabstände:

- ▶ **mindestens 1,5 m im Ortsgebiet,**
- ▶ **mindestens 2,0 m außerhalb des Ortsgebiets.**

Diese Regelung unterliegt allerdings zwei Einschränkungen:

- ▶ Fährt der/die Kfz-Lenkende **max 30 km/h**, kann der Abstand der Verkehrssicherheit entsprechend reduziert werden.
- ▶ Das Vorbeibewegen eines Fahrzeugs an einem/einer Radfahrenden auf einem **Radfahr- oder Mehrzweckstreifen** gilt nach § 2 Abs 1 Z 29 StVO nicht als Überholen. Die ziffernmäßig festgelegten Mindestabstände des § 15 Abs 4 gelten daher in diesem Fall nicht.

Schon bisher wurden aber vom OGH² die Vorschriften über den Seitenabstand beim Überholen auf den ebenfalls nicht geregelten Sachverhalt eines Fahrzeugs, das sich an einer gehenden Person vorbeibewegt, angewendet. Im Fall eines Unfalls ist es daher naheliegend, dass die Mindestabstände des § 15 Abs 4 von der Rsp auch als Richtwert für die Beurteilung der Frage herangezogen werden, welche Abstände beim Vorbeibewegen an Radfahrenden auf **Radfahr- oder Mehrzweckstreifen** is der Verkehrssicherheit erforderl sind. Überdies können auch aus dem Rechtsfahrgebot des § 7 Abs 1 Anhaltspunkte zum erforderl Seitenabstand beim Vorbeibewegen an Radfahrenden abgeleitet werden. Demnach hat der Lenker eines Fahrzeugs so weit rechts zu fahren, wie ihm dies ohne Gefährdung, Behinderung oder Belästigung anderer Straßenbe-

nützer möglich ist. Daraus ist auch das Verbot abzuleiten, weiter rechts zu fahren (vgl OGH 2 Ob 98/02 d ZVR 2003/34).

C. Ein kurzer Blick auf die Unfallstatistik

Der Blick auf die Unfallstatistik von Radfahrenden zeigt, dass es dringend erforderl ist, Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit zu setzen. Die Zahl der getöteten und verletzten Radfahrenden ist laut der amtlichen Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria (Unfalldatenmanagement, UDM) in den letzten Jahren stark angestiegen (s Abbildung 1).

Im Durchschnitt der letzten fünf Jahre (2018–2022) verunglückten jedes Jahr knapp 9.300 Personen mit dem Rad, davon wurden 42 getötet. Rund 3,5% dieser Unfälle wurden dem Unfalltyp „Kollision beim Überholen“ (Unfalltypen-Untergruppe 11) zugeordnet, durchschnittl wurden bei Überholunfällen in den letzten fünf Jahren jedes Jahr 340 Radfahrende verletzt und ein:e Radfahrer:in getötet.

Mangelnde Überholabstände haben aber nicht nur Kollisionen mit dem/der Überholenden zur Folge: Oft sind sie vermutl auch indirekte Ursache für Unfälle, die als Alleinunfälle ausgewiesen werden (zB Fahrfehler durch Erschrecken, Druckschwankungen können nicht genügend ausgeglichen werden, Verlassen des befestigten Bereichs aufgrund des Ausweichens, Abdrängen zum Randstein, Stürze an baulichen Trennungen wie Fahrbahn- und Gehsteigkanten) und begünstigen sog „Dooring-Unfälle“ (Abdrängen der Radfahrenden in den Bereich, in dem sie von sich öffnenden Kfz-Türen gefährdet sind).

Hinzu kommt, dass die Gegenüberstellung der amtlichen Verkehrsunfallstatistik (UDM) mit der Spitalsbefragung des KFV (Injury Database, IDB) auf eine hohe Dunkelziffer bei Fahrrad- und E-Bike-Unfällen in der Verkehrsunfallstatistik hinweist. Eine Erklärung für die Unterschiede zwischen den beiden Datenbanken ist die hohe Anzahl an Alleinunfällen bei Radfahrenden, die nicht bei der Polizei gemeldet werden und somit nicht in der Verkehrsunfallstatistik aufscheinen. Es ist daher davon auszugehen, dass auch die Zahl der durch zu geringe Überholabstände verursachten Unfälle von Radfahrenden über den amtlichen Zahlen liegt.

² ZB OGH 2 Ob 68/94 ZVR 1995/65.

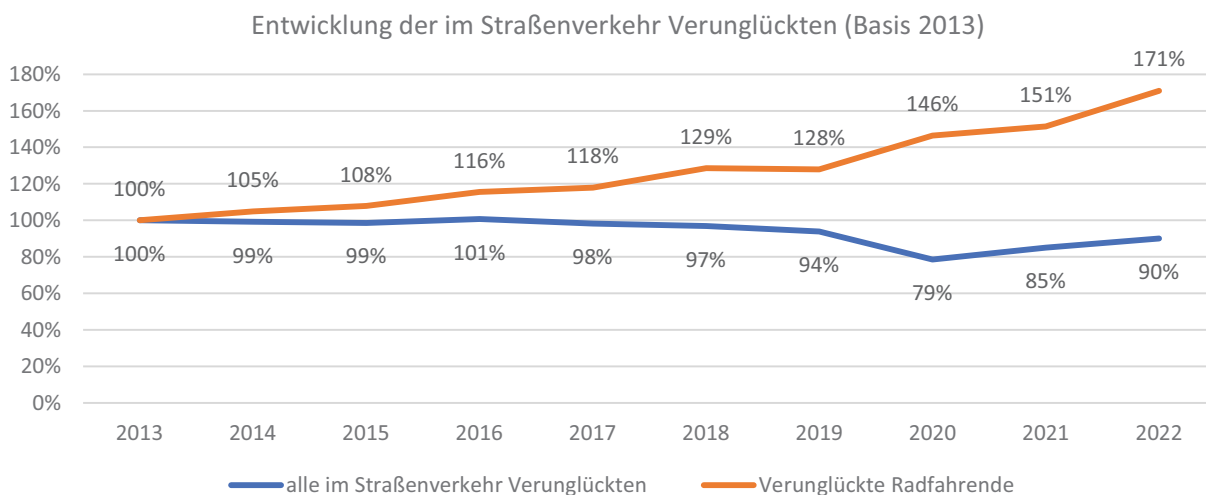


Abbildung 1: Entwicklung der in der Verkehrsunfallstatistik (UDM) erfassten verunglückten Radfahrenden im Vergleich zu allen im Straßenverkehr Verunglückten 2013–2022 (Index 2013=100%). Quelle: Statistik Austria (2022)

D. Ergebnisse der Abstandsmessungen (vorher und nachher)

1. Methodik und Stichprobe

Das KFV hat vor und nach dem Inkrafttreten der 33. StVO-Nov durch MIRO Mobility Abstandsmessungen durchführen lassen. Für die Vorher-Erhebung wurden 1.369 Überholvorgänge von Herbst 2021 bis Februar 2022 gemessen und dokumentiert, die Nachher-Erhebung umfasste 1.442 Überholvorgänge im Mai und Juni 2023. Die Messungen fanden jeweils in den Bundesländern Wien, Salzburg und Burgenland statt, gemessen wurde sowohl im Ortsgebiet als auch im Freiland. Im Ortsgebiet wurde nach zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Anlageverhältnissen differenziert: Die Strecken umfassten sowohl Bereiche mit Tempo 30 als auch mit Tempo 50. Unter den Strecken mit einer höchstzulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h waren sowohl Abschnitte, auf denen keine Radfahranlage vorhanden war, als auch Strecken mit Radfahranlagen auf der Fahrbahn (Radfahrstreifen oder Mehrzweckstreifen). Dabei ist zu beachten, dass die mit der 33. StVO-Nov eingeführten ziffernmäßig festgelegten Mindestabstände auf den Abschnitten mit Radfahr- oder Mehrzweckstreifen nicht gelten, auf Strecken mit einer höchstzulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h mit der genannten Einschränkung (s Pkt B). Die Messungen im Freiland fanden größtenteils in Tempo-100-Bereichen statt, vereinzelt auch in Bereichen, in denen 70 km/h als höchstzulässige Geschwindigkeit verordnet war.

Die Messungen wurden mit einem Pedelec durchgeführt, auf dem ein OpenBikeSensor angebracht war. Bei diesem Überholabstandsmesser handelt es sich um ein kleines techn. Gerät, das an der Sattelstange des Fahrrads montiert wird. Während der Fahrt misst es den Abstand nach links und rechts und zeichnet die Fahrt via GPS auf. Überholmanöver werden per Taste am Lenker bestätigt. Nicht aufgezeichnet werden Fahrzeug- oder Personendaten der Überholenden. In den Systemeinstellungen wird die Lenkerbreite (30 cm) voreingestellt, wodurch der tatsächl. Abstand zwischen dem Fahrzeug und der Außenkante des Fahrradlenkers aufgezeichnet wird. Bei der Erhebung wurde vom Erheber darauf geachtet, eine möglichst konstant hohe Geschwindigkeit von annähernd 25 km/h zu fahren. Eine Geschwindigkeitsmessung des Kfz war im gewählten Mess-Setting nicht möglich.

Anzahl Messungen	Vorher-Messung 2021/2022	Nachher-Messung 2023
Freiland gesamt	191	212
Freiland 70 km/h	-	16
Freiland 100 km/h	191	196
Ortsgebiet gesamt	1.192	1.230
Ortsgebiet 30 km/h	122	225
Ortsgebiet 50 km/h ohne Radfahranlage	422	570
Ortsgebiet 50 km/h mit Radfahr- oder Mehrzweckstreifen	648	435
Gesamt	1.383	1.442

Tabelle: Übersicht über die Anzahl der Abstandsmessungen nach Kategorien

2. Messergebnisse im Freiland

Die Stichprobenmessungen im Freiland 2023 (nach Inkrafttreten der 33. StVO-Nov, s. Abbildung 2) zeigten, dass der geltende Überholabstand von 2,0m von der Mehrheit der Lenker:innen nicht eingehalten wird. Lediglich bei 13% (also jedem/jeder siebte:n Lenker:in) wurde ein ausreichender Abstand gemessen, 87% der Lenkenden hielten sich nicht an den vorgeschriebenen Mindestüberholabstand. 58% der Kfz-Lenker:innen hielten weniger als 1,5m Abstand; 15%, also einer von sieben, überholten im Freiland sogar mit weniger als einem Meter Abstand.

Im Vergleich mit der Erhebung vor dem Inkrafttreten der 33. StVO-Nov (s. Abbildung 3, nächste Seite 489) zeigte sich im Freiland keine Verbesserung der eingehaltenen Überholabstände, sondern im Gegenteil sogar eine Verschlechterung. Bei den Messungen 2021 und 2022 waren die 2,0m noch von 24% der Kfz-Lenkenden eingehalten worden.

3. Messergebnisse im Ortsgebiet

Ähnlich unerfreulich stellten sich die Ergebnisse der Abstandsmessungen im Ortsgebiet dar:

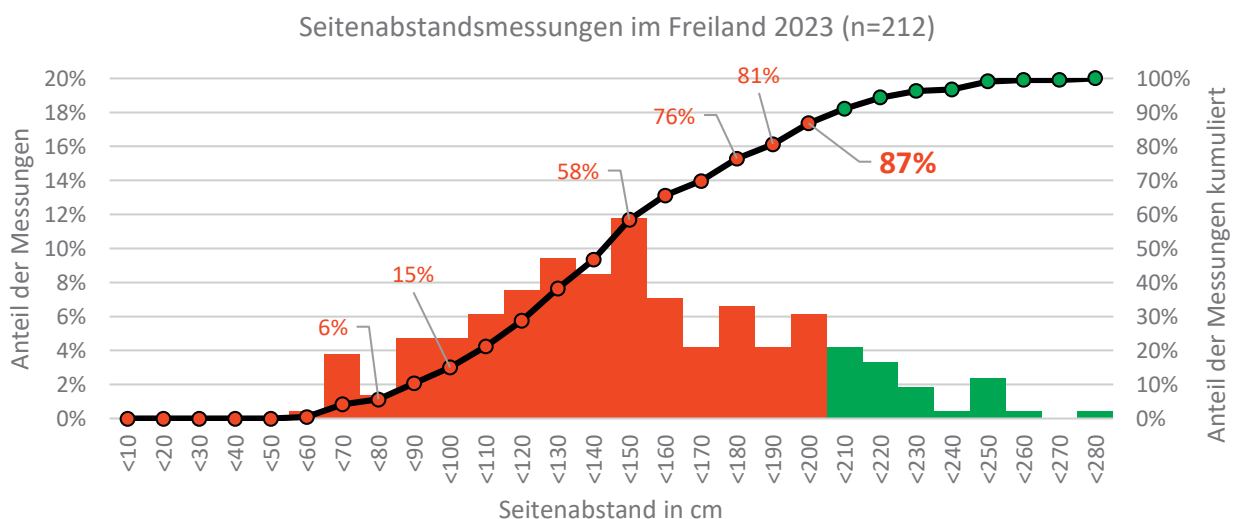


Abbildung 2: Seitenabstandsmessungen 2023 im Freiland bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit 70 km/h bzw 100 km/h

a) Überholabstände bei Tempo 50

Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Mischverkehr ohne Radfahranlage wurde bei der Nachher-Messung 2023 bei knapp drei von vier Überholvorgängen (72%) ein Seitenabstand von weniger als 1,5 m eingehalten. Nur jede:r vierte Kfz-Lenkende (28%) hat den vorgeschriebenen Seitenabstand von mindestens 1,5 m eingehalten.

Bei mehr als der Hälfte (53%) der erfassten Überholvorgänge lag der Abstand bei weniger als 1,3 m, und jede:r Vierte (25%) hielt einen Abstand von weniger als einem Meter. Jede:r 100. hielt weniger als 50 cm Abstand beim Überholen, und ein Fahrzeug überholte sogar mit weniger als 10 cm Abstand.

Ebenso wie die Abstände im Freiland haben sich auch die eingehaltenen Abstände im Ortsgebiet bei 50 km/h im Vergleich zur Messung vor Inkrafttreten der 33. StVO-Nov verschlechtert (s Abbildung 5, nächste Seite 490): Bei den Messungen 2021/2022 hatten immerhin noch vier von zehn Lenker:innen (44%) einen Abstand von mindestens 1,5 m eingehalten.

Wenn der oder die Radfahrende sich auf einem Radfahrstreifen oder Mehrzweckstreifen befindet, gilt die Abstandsregel (wie unter Pkt B angeführt) nicht unmittelbar. Für Radfahrende macht es in der Praxis allerdings wenig Unterschied, auf welcher Fläche sie sich befinden, wenn ein Kfz sie mit (zu) geringem Abstand überholt oder sich an ihnen vorbeibewegt und sie dadurch gefährdet. Die eingehaltenen Abstände wurden daher auch für Radfahr- und Mehrzweckstreifen erhoben (s Abbildung 6, nächste Seite 490). Die gemessenen Abstände unterscheiden sich bei der Erhebung 2023 nur geringfügig von den Strecken ohne Radfahr- oder Mehrzweckstreifen: Auch neben Radfahr- oder Mehrzweckstreifen in Tempo-50-Bereichen bewegte sich nur rund ein Viertel der Kfz-Lenkenden mit 1,5 m oder mehr Abstand vorbei.

Anders als auf Streckenbereichen ohne Radfahranlage hat sich beim Vorbeibewegen an Radfahrenden auf Mehrzweck- oder Radfahrstreifen am Abstand bei der Nachher-Messung gegenüber dem Vorher-Zeitraum praktisch keine Änderung ergeben, die Verteilung der Abstände ist nahezu gleichgeblieben (s Abbildung 7, Seite 491).

Seitenabstandsmessungen im Freiland - 2021/2022 vs 2023

($n_{2021/22}=191$, $n_{2023}=212$)

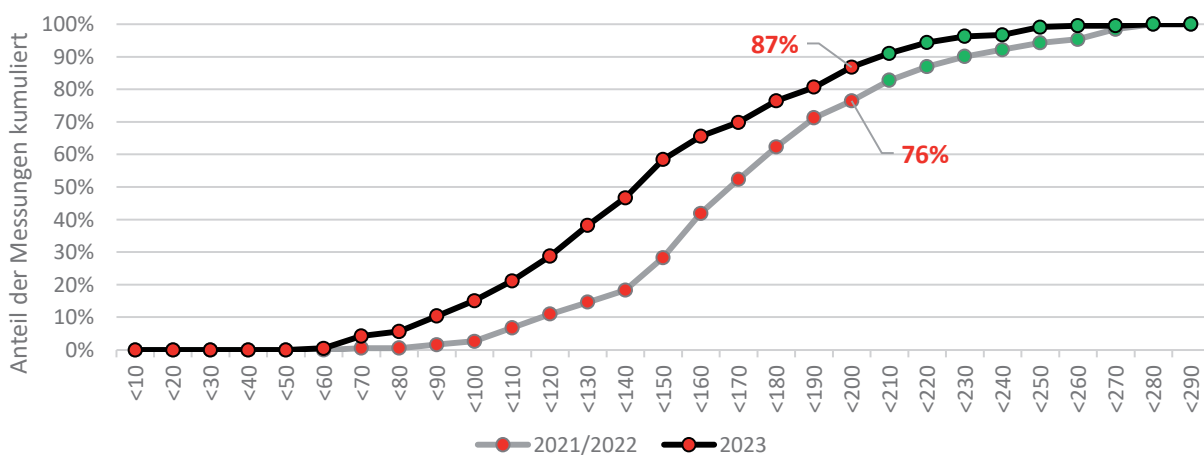


Abbildung 3: Seitenabstandsmessungen 2021/2022 und 2023 im Freiland bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit 70 km/h bzw 100 km/h im Vergleich

Seitenabstandsmessungen im Ortsgebiet Tempo 50 ohne Radfahranlage, 2023

($n=570$)

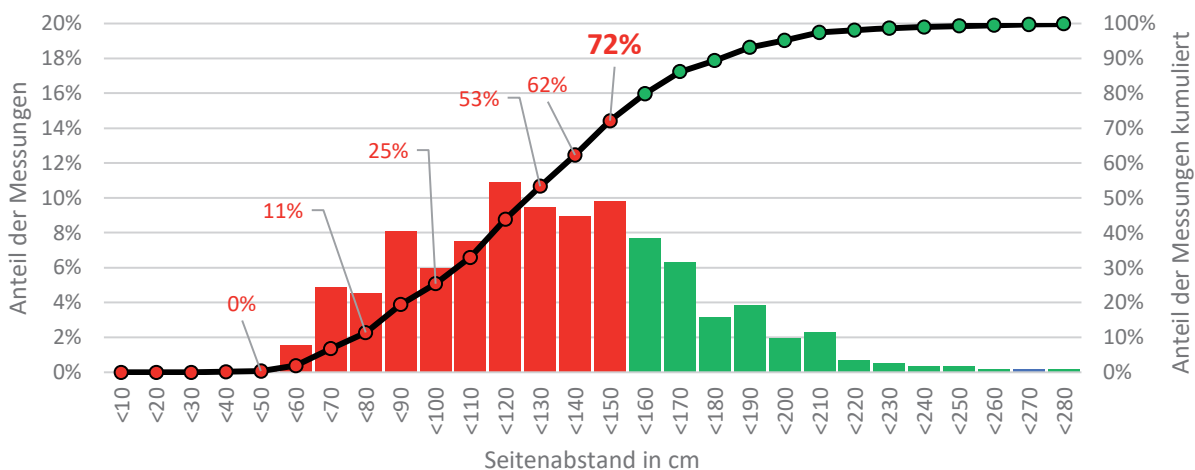


Abbildung 4: Seitenabstandsmessungen 2023 im Ortsgebiet bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit 50 km/h, kein Radfahr- oder Mehrzweckstreifen vorhanden

b) Überholabstände bei Tempo 30

Laut den Messungen in Tempo-30-Zonen war der Abstand bei knapp vier von fünf Überholvorgängen (78%) geringer als 1,5m, jede:r dritte gemessene Kfz-Lenker:in (33%) hielt weniger als einen Meter Abstand (s Abbildung 8, nächste Seite 491).

Fährt ein Kfz mit weniger als 30 km/h, ist eine Reduzierung des Abstands von 1,5m entsprechend der Verkehrssicherheit zulässig. Bei der Interpretation der Ergebnisse sollte allerdings berücksichtigt werden, dass die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit insb in Tempo-30-Zonen in Österreich leider gering ist. Laut den regelmäßigen Messungen des KfV fahren 72% der Lenker:innen schneller als die erlaubten 30 km/h. Die für Verkehrssicherheitsbewertungen meist herangezogene v85³ beträgt in Tempo-30-Zonen 41,2 km/h, liegt also deutlich über den zulässigen 30 km/h.⁴

Auch in Tempo-30-Zonen stieg der Anteil an Überholvorgängen mit weniger als 1,5m Abstand gegenüber der ersten Messung ten-

denziell an (s Abbildung 9, Seite 491). Die Anzahl der gemessenen Überholvorgänge war aber insb im Vorher-Zeitraum relativ gering.

Die Überholabstände haben sich seit Inkrafttreten der 33. StVO-Nov nicht verbessert.

Ein Vergleich der Messdaten zeigt, dass die Überholabstände sich seit Inkrafttreten der 33. StVO-Nov nicht verbessert haben und großteils nach wie vor nicht dem gesetzlich festgelegten Mindestüberholabstand entsprechen.

³ Die v85 ist das 85%-Perzentil der gefahrenen Geschwindigkeiten, also jene Geschwindigkeit, die von 85% der Lenkenden nicht überschritten wird.

⁴ Die Ergebnisse beruhen auf Messungen des KfV mit Seitenradargeräten. Insg wurden 2022 in Tempo-30-Zonen die Geschwindigkeiten von rund 1,5 Mio Pkw gemessen.

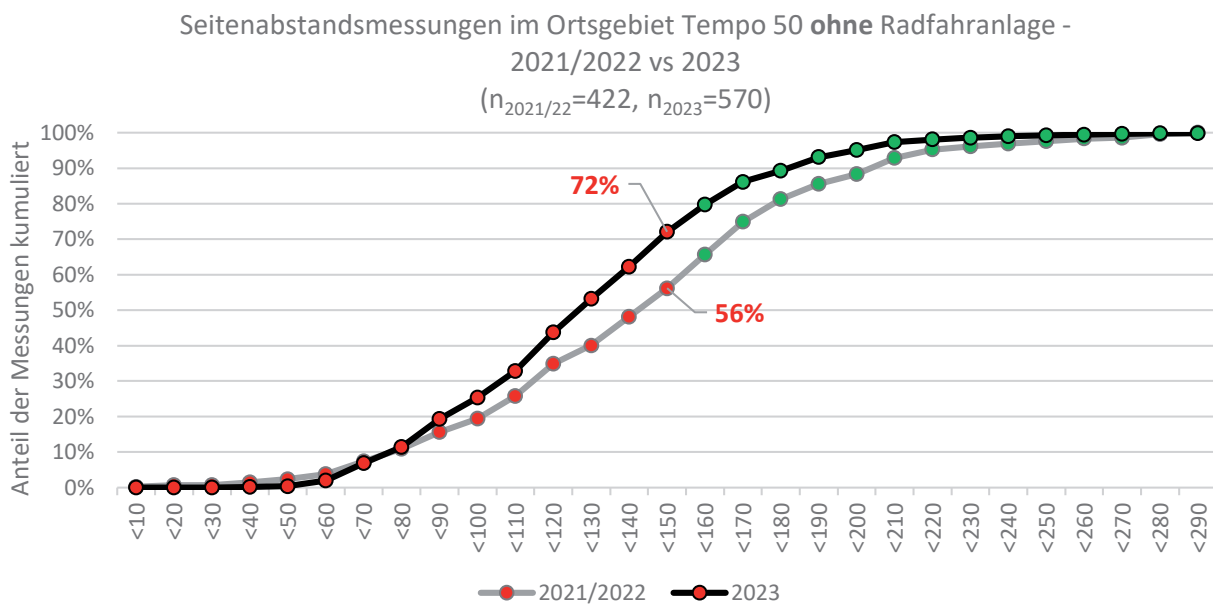


Abbildung 5: Seitenabstandsmessungen 2021/2022 und 2023 im Ortsgebiet bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit 50 km/h, kein Radfahr- oder Mehrzweckstreifen vorhanden, im Vergleich

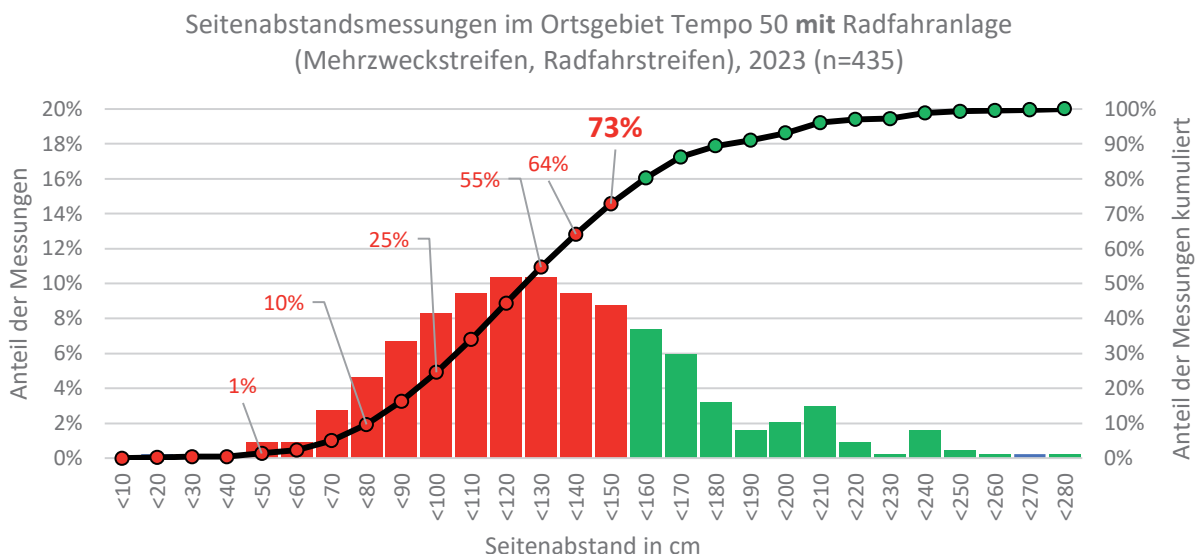


Abbildung 6: Ergebnisse Seitenabstandsmessungen 2023 im Ortsgebiet bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit 50 km/h mit Radfahranlage (Radfahr- oder Mehrzweckstreifen)

Seitenabstandsmessungen im Ortsgebiet Tempo 50 mit Radfahranlage -
2021/2022 vs 2023
(n_{2021/22}=648, n₂₀₂₃=435)

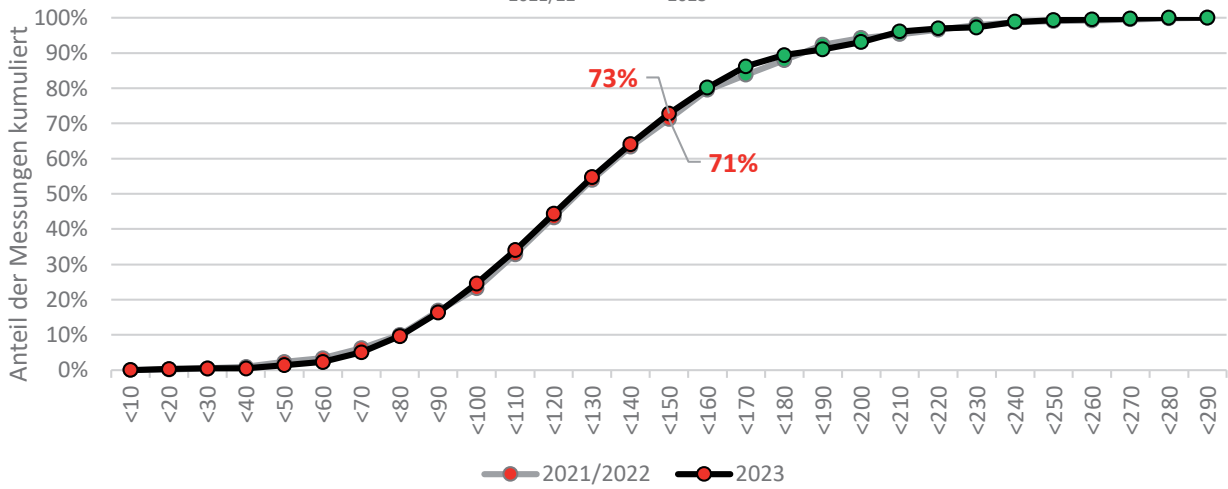


Abbildung 7: Seitenabstandsmessungen 2021/2022 und 2023 im Ortsgebiet bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit 50 km/h, mit Radfahranlage (Radfahr- oder Mehrzweckstreifen), im Vergleich

Seitenabstandsmessungen im Ortsgebiet Tempo 30, 2023 (n=225)

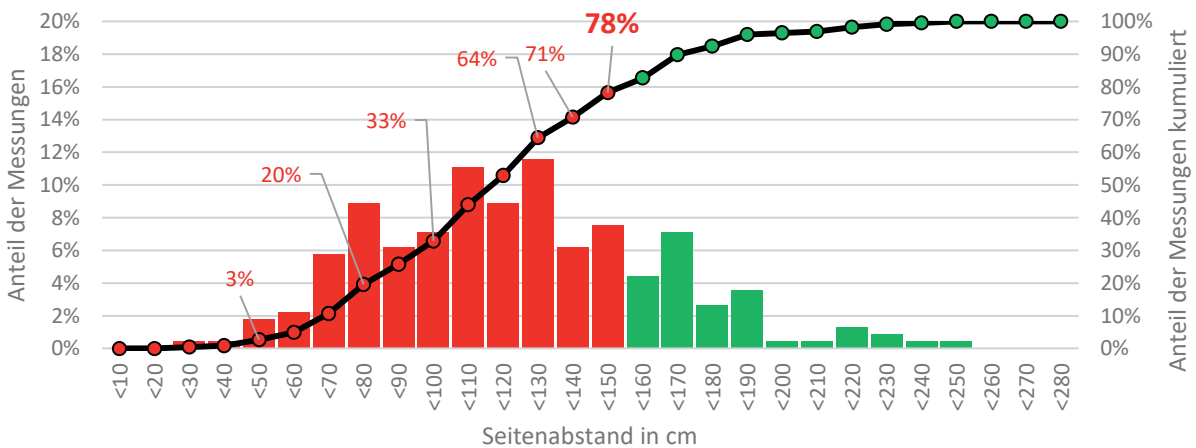


Abbildung 8: Seitenabstandsmessungen 2023 im Ortsgebiet bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit 30 km/h, kein Radfahr- oder Mehrzweckstreifen vorhanden

Seitenabstandsmessungen im Ortsgebiet Tempo 30 - 2021/2022 vs 2023
(n_{2021/22}=122, n₂₀₂₃=225)

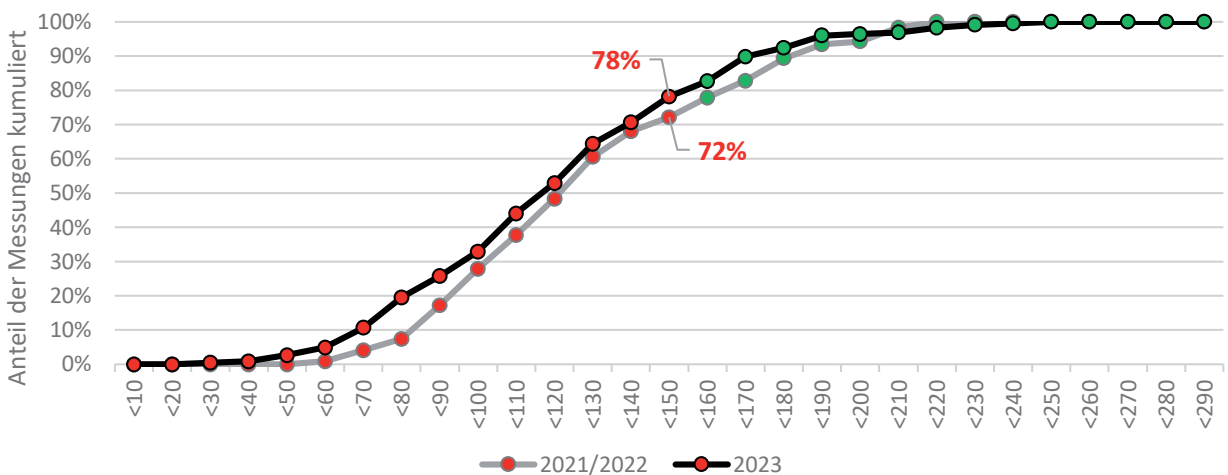


Abbildung 9: Seitenabstandsmessungen 2021/2022 und 2023 im Ortsgebiet bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit 30 km/h im Vergleich

E. Umfrage zum Bekanntheitsgrad der Gesetzeslage

Um herauszufinden, inwieweit die Änderungen der 33. StVO-Nov in der österr Bevölkerung bekannt sind, hat das KFV eine repräsentative Online-Befragung in Auftrag gegeben, die im Juli 2023, also rund ein Dreivierteljahr nach Inkrafttreten der neuen Regelungen, unter 2.575 Personen ab 17 Jahren von *marketmind* durchgeführt wurde. Kernstück der Befragung waren 12 Wissensfragen zu den neuen Regelungen. Zusätzlich wurden weitere Fragen zur Mobilität und dem Verhalten im Straßenverkehr gestellt sowie soziodemografische Daten abgefragt.

Als „richtig“ beantwortet galt eine Frage (angelehnt an die Führerscheinprüfung), wenn alle richtigen und keine falschen Antworten angeklickt wurden. Wer alle richtigen, aber auch eine falsche Antwort (uU eine „zu sichere“ Verhaltensweise) wählte, beantwortete offiziell die Frage falsch.

Die Ergebnisse der Befragung sind ernüchternd. Über alle Fragen hinweg ist das Wissen zu den neuen Regelungen der 33. StVO-Nov stark verbesserungsfähig. Nur eine einzige Frage wurde von etwas mehr als der Hälfte der Befragten vollständig richtig beantwortet (!): die Frage zum Sicherheitsabstand beim Rad-Überholen im Ortsgebiet, die zu 57% richtig beantwortet wurde. Der Überholabstand ist damit – neben dem Rechtsabbiegen bei Rot für Radfahrende – jene Maßnahme aus der 33. StVO-Nov, die bei der Bevölkerung noch am ehesten bekannt ist.

Die Ergebnisse der drei Fragen zu den Überholabständen im Detail

- ▶ Für den **Abstand im Ortsgebiet** lautete die Frage: „*Wenn ich als Pkw-Lenkender einen Radfahrenden im Ortsgebiet überhole, muss ich einen Sicherheitsabstand von mindestens ... einhalten.*“
 - ▷ 57% gaben die **richtige Antwort** an: 1,50m.
 - ▷ 22% gaben sogar einen höheren Abstand (2m) an.
 - ▷ 15% waren der Meinung, der vorgeschriebene Abstand sei 1m; 2% hielten sogar 0,5m für richtig, und 4% antworteten, dass es keinen ges definierten Mindestabstand gibt.
- ▶ **Abstand im Freiland** (Frage: „*Wenn ich als Pkw-Lenkender einen Radfahrenden im Freiland überhole, muss ich einen Sicherheitsabstand von mindestens ... einhalten.*“)
 - ▷ 48% gaben die **richtige Antwort** an: 2,0m.
 - ▷ 38% gaben 1,5m an; 9% 1m; 4%, dass es keinen ges definierten Mindestabstand im Freiland gibt.
- ▶ **Abstand zu Radfahrenden auf Radfahr- oder Mehrzweckstreifen:** „*Wenn ich als Pkw-Lenkender an einem Radfahrenden, der auf einem Mehrzweckstreifen oder Radfahrstreifen fährt, vorbeifahre, muss ich einen Sicherheitsabstand von mindestens ... einhalten.*“
 - ▷ Es gaben zwar nur **23% die richtige Antwort** an, dass es keinen ziffernmäßig definierten Mindestabstand gibt.
 - ▷ Die falschen Ergebnisse stimmen bei dieser Frage allerdings dennoch zumindest ein wenig versöhnlich: 32% waren der Meinung, dass 1,5m Abstand gehalten werden muss, weitere 13% hielten sogar 2m für richtig (22% 1m, 11% 0,5m)

Insg wussten Männer über die Neuerungen etwas besser Bescheid als Frauen. Größere Unterschiede im Wissen über die neuen Verkehrsregeln zeigten sich nach Führerscheinbesitz: Die Antworten von Personen, die einen Führerschein besitzen, waren deutlich öfter richtig als die der Nicht-Führerschein-Besitzer:innen.

F. Fazit und Empfehlungen

Trotz Einführung eines ziffernmäßig festgelegten Mindestabstands beim Überholen von Radfahrenden und E-Scooter-Fahrenden wird weiterhin knapp überholt, die Regelung ist nur unzureichend bekannt.

Ein Jahr nach Inkrafttreten der 33. StVO-Nov ist das theoretische Wissen über die Überholabstände nur unzureichend vorhanden, mit der Einhaltung der Überholabstände in der Praxis sieht es allerdings sogar noch schlechter aus. Das KFV empfiehlt deshalb, Klarheit zu schaffen, die derzeitigen Ausnahmen abzuschaffen sowie verstärkt bewussteinbildende Maßnahmen einzusetzen.

Trotz festgelegten Mindestabstands beim Überholen von Rad-/E-Scooter-Fahrenden wird weiterhin knapp überholt, die Regelung ist nur unzureichend bekannt.

Bspw ist anzuraten, die Gültigkeit der ziffernmäßig in der StVO festgelegten Mindestabstände in der Transparenz und Sicherheit auch auf eine Geschwindigkeit des Überholenden von 30 km/h oder weniger und auf Radfahranlagen auf der Fahrbahn (Radfahr- und Mehrzweckstreifen) zu erweitern. Eine weitere Notwendigkeit wäre das Schaffen von Überwachungsmöglichkeiten durch die Exekutive. Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen empfehlenswert:

▶ Rechtliche Rahmenbedingungen:

- ▷ Ausdrückliche Regelung in der StVO, dass beim Vorbeibewegen an Radfahrern und E-Scooter-Fahrenden auf Rad- und Mehrzweckstreifen die gleichen ziffernmäßig festgelegten Mindestsicherheitsabstände wie beim Überholen gelten;
- ▷ Erweiterung der Gültigkeit auf Geschwindigkeiten des überholenden Kfz von 30 km/h und weniger;
- ▷ Schaffung höherer Verbindlichkeit der Richtlinie der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr zum Radverkehr (RVS 03.02.13, die sog RVS Radverkehr), um die Einhaltung von Mindestbreiten bei der Errichtung von Radfahranlagen sicherzustellen;⁵
- ▷ Schaffung von Überwachungsmöglichkeiten durch die Exekutive.

▶ Infrastruktur:

- ▷ Errichtung von qualitativ und quantitativ hochwertiger Radinfrastruktur, ua ausreichend breite Radfahranlagen.

▶ Bewussteinbildende Maßnahmen:

- ▷ Bekanntmachen der 1,5-m- bzw 2,0-m-Abstandsregel und der sich daraus ergebenden Verpflichtung des „Nachfahrens“ (De-facto-Überholverbot) bei Gegenverkehr bzw wenn die Straße zu schmal ist, um den Mindestabstand einzuhalten;
- ▷ Betonung der Wichtigkeit der Einhaltung der Geschwindigkeitslimits; insb dort, wo vermehrt Radfahrende und zu Fuß Gehende unterwegs sind. Wahl einer den Verhältnissen angepassten Geschwindigkeit (Sichtverhältnisse, Engstellen, Aufkommen von ungeschützten Verkehrsteilnehmenden).

Plus

ÜBER DIE AUTOR:INNEN

E-Mail: veronika.zuser@kfv.at; juergen.breuss@kfv.at

⁵ Die RVS ist derzeit nur zur Anwendung empfohlen, nicht aber verbindlich.