

PUBLICLAW.AT
REIHE MASTERTHESEN 1/2016

KARL WEBER UND THOMAS MÜLLER (HRSG)

Tobias Wirthensohn

Der Radfahrer in der StVO

|| PUBLICLAW.AT



Abstract: Infolge der zunehmenden Verbreitung des Fahrrades als alltagstaugliches Verkehrsmittel hat der Radverkehr in den letzten Jahren vermehrt Beachtung durch den Gesetzgeber erfahren. Technische Innovationen wie die Entwicklung des E-Bikes führten zur Adaption des gesetzlichen Fahrradbegriffes, einem verstärkten Sicherheitsbedürfnis wurde mit der Einführung der Helmpflicht für Kinder Rechnung getragen, der Trend zur Multimodalität im Straßenverkehr brachte neue Verkehrsflächen wie die Begegnungszone oder die Fahrradstraße mit sich. Der gesetzgeberischen Tätigkeit ungeachtet verbleibt insbesondere in Bezug auf Radfahranlagen, das Radfahren im Naturraum und die rechtliche Differenzierung zwischen Radfahrern und Kraftfahrzeuglenkern Optimierungspotenzial. In der vorliegenden Arbeit soll der gegenwärtige Status des Radfahrers in der Rechtsordnung beschrieben und ein Überblick über aktuelle Standpunkte in der Diskussion skizziert werden.

Schlagworte: Radfahrer, Fahrrad, Straßenverkehrsordnung, StVO, E-Bike, Helmpflicht, Radfahranlage, Radweg, Mountainbike

Inhaltsverzeichnis

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	5
1 EINLEITUNG	6
2 DER FAHRRADBEGRIFF	8
2.1 City-, Trekking-, Mountainbikes und Rennräder	8
2.2 Roller	9
2.3 Elektrisch betriebene Gefährte	10
2.4 Fahrzeuge, die keine Fahrräder sind	11
2.4.1 Motorfahrräder	11
2.4.2 Fahrzeugähnliches Kinderspielzeug	12
2.4.3 Microscooter, Einräder, Rollschuhe	12
2.5 Radfahren	13
3 ZUR AUSTRÜSTUNG VON FAHRRAD UND FAHRER	15
3.1 Bremsen	15
3.2 Glocke	15
3.3 Beleuchtung	16
3.4 Sonderbestimmungen für Spezialfahrräder	17
3.5 Anhänger	17
3.6 Kindersitz	18
3.7 Helmpflicht?	18
3.7.1 Helmpflicht für Kinder unter 12 Jahren	20
3.7.2 Helmtrageobliegenheit auch für Erwachsene?	22
4 FRAGESTELLUNGEN IM ZUSAMMENHANG MIT RADFAHRANLAGEN	24
4.1 Verkehrsflächen	24
4.1.1 Radfahranlage: § 2 Abs 1 Z 11b StVO	24
4.1.2 Radweg und Geh- und Radweg: § 2 Abs 1 Z 8, 11a StVO	24
4.1.3 Radfahr- und Mehrzweckstreifen: § 2 Abs 1 Z 7, 7a StVO	25
4.1.4 Radfahrerüberfahrt und Schutzweg: § 2 Abs 1 Z 12a, 12 StVO	26
4.1.5 Fußgängerzone und Gehweg /-steig: §§ 76a, 2 Abs 1 Z 10, 11 StVO	27
4.1.6 Andere Verkehrsflächen	28
4.2 Benützungspflicht von Radfahranlagen	30
4.3 Die Vorrangregel des § 19 Abs 6a StVO	32
5 AUSGEWÄHLTE WEITERE FRAGESTELLUNGEN	35
5.1 Körperlicher und geistiger Zustand	35
5.2 Kinder: § 65 Abs 1 und 2 StVO	38
5.3 Fahrregeln und das Verhalten vor Kreuzungen	39

5.4	Die Verbote des § 68 Abs 3 StVO	41
5.5	Abstellen von Fahrrädern	41
5.6	Verbände	42
6	RADFAHREN IM NATURRAUM	44
6.1	Radfahren im Wald	44
6.2	Radfahren auf Güterwegen, auf dem Feld und am Berg	47
7	PERSPEKTIVEN	49
	LITERATURVERZEICHNIS	51

Abkürzungsverzeichnis

ABGB – Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch

a.F. – alte Fassung

arg. e contr. – argumentum e contrario

BGH – deutscher Bundesgerichtshof

BMöWV – Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

BMVIT – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

d.h. – das heißt

FVO – Fahrradverordnung

G – Gesetz

idF – in der Fassung

iSd – im Sinne des

iVm – in Verbindung mit

KFG – Kraftfahrgesetz

KFV – Kuratorium für Verkehrssicherheit

OGH – Oberster Gerichtshof

StGB – Strafgesetzbuch

stRsp – ständige Rechtsprechung

StVO – Straßenverkehrsordnung

UVS – Unabhängiger Verwaltungssenat

VCÖ – Verkehrsclub Österreich

VO – Verordnung

ZVR – Zeitung für Verkehrsrecht

1 Einleitung

Radfahren liegt im Trend. Schätzungen zufolge sind mehr als 75 Prozent der österreichischen Haushalte mit zumindest einem Fahrrad ausgerüstet, etwa ein Viertel aller Österreicher fährt mindestens einmal pro Woche Rad.¹ Motiviert durch ein gesteigertes Gesundheits- und Umweltbewusstsein der Bevölkerung, ein aufgrund zahlreicher technischer Weiterentwicklungen attraktives Angebot an Radprodukten und vielerorts zu beobachtender infrastruktureller Maßnahmen zugunsten des Radverkehrs wird das Fahrrad zunehmend als alltagstaugliches Verkehrsmittel anerkannt.

Als Folge dieses Mobilitätswandels sind Problemstellungen, die sich aus der Beteiligung von Radfahrern am Straßenverkehr ergeben, immer mehr in den Fokus der Rechtswissenschaft und im Besonderen auch der Rechtssetzung gelangt. Eine erhebliche Anzahl an in jüngerer Zeit dazu erschienener Publikationen sowie dem Radverkehr gewidmeter Novellen der Straßenverkehrsordnung zeugen davon, lassen aber auch einige offene Fragen erkennen.

Mag es an den häufigen Gesetzesänderungen oder mag es an der in der Natur des Menschen begründeten Überzeugung liegen, sich in den Angelegenheiten des täglichen Lebens auch ohne intensivere Reflexion zurechtzufinden: Das Straßenverkehrsrecht zeichnet sich geradezu aus durch in weiten Teilen der Bevölkerung kursierende Halbwahrheiten und ein mit völliger Rechtsüberzeugung gepaartes Scheinwissen. Dies nebst der bedauerlichen Tatsache, dass dieses praktisch überaus relevante Rechtsgebiet auch im Laufe eines rechtswissenschaftlichen Studiums keinerlei nähere Betrachtung erfährt und nicht zuletzt meine eigene Faszination am Radfahren haben mich dazu bewogen, die Untersuchung der sich Radfahrern im Straßenverkehr stellenden Rechtsprobleme zum Gegenstand dieser Abschlussarbeit zu machen.

Nach einem umfassenden Überblick darüber, welche Verkehrsmittel als Fahrräder im Rechtsinne gewertet werden und womit diese ausgerüstet sein müssen, sollen die wichtigsten der für Radfahrer geltenden Verhaltensanordnungen behandelt werden. Der breiteste Raum wird dabei den sich explizit nur an den Radverkehr richtenden Verkehrsregeln sowie einigen aktuellen Streitfragen eingeräumt. Ein Ziel dieser Arbeit soll nicht zuletzt auch sein, Rechtsentwicklungen im Bereich des Schutzes und der Förderung des Fahrradverkehrs darzustellen und allfällige Verbesserungspotentiale aufzuzeigen.

¹ *BMVIT, Abteilung V/Infra 4 Gesamtverkehr* (Hg), Radverkehr in Zahlen. Daten, Fakten und Stimmungen² (2013) 14 bzw. 34.

Auf eine letzte Anmerkung soll hier nicht vergessen werden: Den Lesenden wird das Verständnis für die Beurteilung, ob sich grammatikalisch männliche Ausdrücke auch auf weibliche Personen erstrecken, selbstverständlich zugetraut. Aus sprachökonomischen Gründen wurde daher ein klassisch zu nennender Ansatz für geschlechtsneutrale Sprache gewählt.

2 Der Fahrradbegriff

Der Begriff des „Fahrrads“ scheint vordergründig unproblematisch zu sein. Im gewöhnlichen Sprachgebrauch versteht man darunter ein zweirädriges Fahrzeug, das von seinem Fahrer über Fußpedale angetrieben werden kann. Damit deckt sich die Fahrraddefinition aus der Stammfassung der Straßenverkehrsordnung von 1960: In § 2 Abs 1 Z 22 a.F. wurde das Fahrrad definiert als ein Fahrzeug, das mit einer Vorrichtung zur Übertragung der menschlichen Kraft auf die Antriebsräder ausgestattet ist.²

Vielgestaltige technische Weiterentwicklungen des klassischen Fahrrads in jüngerer Zeit sowie seine Kombination mit anderen Fahrzeugtypen haben zu einer Erweiterung des Fahrradbegriffs innerhalb der StVO, darüber hinaus aber auch zu zahlreichen Abgrenzungsfragen geführt. Im Folgenden soll ein Überblick über die wichtigsten dieser Abgrenzungsprobleme gegeben werden.

2.1 City-, Trekking-, Mountainbikes und Rennräder

Der Radhandel unterscheidet heute zwischen unzähligen Typen von Fahrrädern. Als Hauptformen lassen sich Citybikes, Trekkingbikes, Mountainbikes und Rennräder ausmachen; daneben gibt es Liegeräder, Lastenräder, Tandems, Rikschas, Falträder und viele weitere spezielle Ausprägungen. Zu beachten ist, dass diese Termini nicht vom Gesetzgeber, sondern von den Radherstellern entwickelt wurden. Folglich unterscheiden sich die genannten Modelle zwar hinsichtlich ihrer Bauform und ihres Verwendungszwecks, ganz überwiegend nicht aber hinsichtlich ihrer rechtlichen Qualifikation³.

Eine Ausnahme davon stellt das Rennrad dar, für das sowohl in der StVO als auch in der Fahrradverordnung⁴ (im Folgenden: FVO) einige Sonderregelungen geschaffen wurden. Gemäß § 4 Abs 1 FVO⁵ ist ein Fahrrad dann als Rennfahrrad zu qualifizieren, wenn es ein Eigengewicht von höchstens 12 kg aufweist sowie einen Rennlenker und bestimmte Felgenmerkmale besitzt. Besonders der Begriff des Rennlenkers hat dabei in der Vergangenheit zu Unklarheiten und

² BGBl 1960/159.

³ *Pepelnik*, Rechts-Berater für Radfahrer (2003) 19ff.

⁴ BGBl II 2001/146 idF BGBl II 2013/297.

⁵ Diese Bestimmung bildete wortgleich den Inhalt der durch die FVO ersetzten Rennfahrrad-VO (V des BMöWV v 24. 4. 1986, BGBl 1986/242, über die technischen Merkmale von Rennfahrrädern).

mehreren OGH-Entscheidungen⁶ geführt. Nunmehr hat das Verkehrsministerium in Beantwortung einer Anfrage des Österreichischen Radsportverbandes klargestellt, dass darunter alle Lenker zu verstehen sind, die bei unterschiedlichen Radrennen zum Einsatz gelangen.⁷

Ein solches Rennfahrrad darf bei Tageslicht und guter Sicht ohne Beleuchtungseinrichtungen und Glocke in Einsatz gebracht werden (§ 4 Abs 2 FVO). Auch ein Anhänger darf neuerdings⁸ damit gezogen werden, sofern bestimmte Sicherheitsvorschriften eingehalten werden (§ 3 Abs 2 FVO).

Bei Trainingsfahrten – das sind laut OGH Fahrten „im Rahmen eines systematisch geplanten, pädagogisch fundierten und methodisch zielgerichteten Handlungsverlaufs zur Steigerung und Optimierung sportlicher Leistungen⁹“ – bestehen für Radrennfahrer zwei weitere Sondervorschriften: Zum einen entfällt die allgemeine Radwegbenutzungspflicht (§ 68 Abs 1 StVO). Zudem darf gemäß § 68 Abs 2 StVO auf sämtlichen Straßen mit öffentlichem Verkehr nebeneinander gefahren werden.

2.2 Roller

Trittroller wurden vom OGH in älteren Entscheidungen mehrfach als fahrzeugähnliches Kinderspielzeug und damit nicht als Fahrzeuge iSd StVO qualifiziert.¹⁰ Mit der 20. Novelle zur StVO wurden hingegen zweirädrige Fahrzeuge, die unmittelbar durch menschliche Kraft angetrieben werden (Roller) unter den Fahrradbegriff gefasst (§ 2 Abs 1 Z 22 lit c StVO).¹¹ Dass dies jedoch nur „Erwachsenenroller“, nicht aber „Kinderroller“ betrifft,¹² hat neue Abgrenzungsprobleme entstehen lassen. In der Folge hat der OGH entschieden, dass ein Roller nur dann als Kinderroller zu bewerten ist, wenn mit dem Gerät eine Maximalgeschwindigkeit von 5 km/h erreicht werden kann.¹³ Angesichts dessen scheint mehr als fraglich, ob solche Kinderroller überhaupt existieren.

⁶ OGH 18.1.2007, 2 Ob 183/06k; OGH 17.12.2007, 2 Ob 21/07p; Anmerkung: Der OGH hat in beiden Entscheidungen ein sehr enges Verständnis des Begriffs des Rennlenkers vertreten.

⁷ *BMVIT, Abteilung IV, St 5*, Anfragebeantwortung, in: http://lobby.ig-fahrrad.org/cms/wp-content/uploads/Auskunft_Rennlenker_sind_alle_Erledigung-BMVIT-160-022_0007-IV_ST5_2012_29-10-2012_%C3%96sterreichischer-Radsportverband.pdf, 2.4.2015.

⁸ Das Verbot mit Rennfahrrädern einen Anhänger zu ziehen wurde mit der 1. Novelle zur FVO (BGBl II 2013/297) aufgehoben.

⁹ OGH 14.1.1999, 2 Ob 338/98i.

¹⁰ OGH 21.10.1971, 2 Ob 172/71 bzw. OGH 16.12.1980, 2 Ob 183/80.

¹¹ BGBl I 1998/92.

¹² *Pürstl*, Straßenverkehrsordnung¹³ (2011) 22f.

¹³ OGH 24.09.2008, 2Ob18/08y; vgl. *Pürstl*, StVO 40.

Ebenfalls unter den Fahrradbegriff fallen Sidewalker für Erwachsene¹⁴, das sind Hybride zwischen Rollern und Fahrrädern. Hier kommt es zur Abgrenzung von fahrzeugähnlichem Kinderspielzeug nicht auf die erreichbare Höchstgeschwindigkeit, sondern auf den äußeren Felgendurchmesser an, der 300 mm übersteigen muss.¹⁵

2.3 Elektrisch betriebene Gefährte

Elektrofahrräder (E-Bikes) haben in Österreich in den letzten Jahren einen regelrechten Boom erlebt und dank jährlich steigender Verkaufszahlen bereits einen Marktanteil von über zehn Prozent erreicht.¹⁶ Eine rechtliche Einordnung dieser Fahrzeuge war daher unerlässlich und erfolgte zuerst im Kraftfahrzeuggesetz¹⁷. Gemäß dessen § 1 Abs 2a gelten elektrisch angetriebene Fahrräder mit 1) einer höchsten zulässigen Leistung von nicht mehr als 600 Watt und 2) einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h nicht als Kraftfahrzeuge, sondern als Fahrräder im Sinn der StVO. In Anpassung an diese Regelung wurde der Fahrradbegriff des § 2 Abs 1 Z 22 StVO auf Elektrofahrräder erweitert¹⁸ und auch das Führerscheingesetz¹⁹ in Bezug auf seinen Geltungsbereich adaptiert.

In den genannten Bestimmungen wird dabei hinsichtlich der Rechtsfolgen keine Unterscheidung zwischen den verbreiteten Typen von E-Bikes getroffen: Sofern die im KFG genannten Grenzwerte nicht überstiegen werden, werden sowohl jene Fahrzeuge als Fahrräder qualifiziert, bei denen ein Elektromotor nur zur Tretunterstützung dient (Pedelects; § 2 Abs 1 Z 22 lit b StVO) als auch jene, die ausschließlich elektrisch angetrieben werden (E-Scooter; § 2 Abs 1 Z 22 lit d StVO).²⁰ Laut Riccabona-Zecha/Hildebrandt stellt dies aus mehreren Gründen ein Problem dar: Zum einen gehe eines der klassischen Fahrradcharakteristika verloren, und zwar die Notwendigkeit, das Fahrzeug über Pedale anzutreiben. Auf genau diese Pedalierverspflichtung

¹⁴ Wimmer, Straßenverkehrsordnung: Polizeiausgabe⁸ (2009) 27.

¹⁵ BMVIT, *Abteilung II/Infra 4 Gesamtverkehr* (Hg), Kleine Radprofis. Der sichere Weg in die Verkehrsrealität. Ein Ratgeber für Eltern³ (2014) 29.

¹⁶ VCÖ, Bereits 150.000 Elektro-Fahrräder in Österreich, in: <http://www.vcoe.at/de/presse/aussendungen-archiv/details/items/vcoe-bereits-150000-elektro-fahrraeder-in-oesterreich?print=true>, 3.4.2015.

¹⁷ BGBl 1967/267 idF BGBl I 2009/94.

¹⁸ Erläuterungen zur RV 713 BlgNR, 20. GP 12.

¹⁹ BGBl I 1997/120 idF BGBl I 2014/52.

²⁰ Riccabona-Zecha/Hildebrandt, Spannungsfeld E-Bike, ZVR 2013, 67 (68).

stellt aber die EU-Richtlinie 2002/24/EG über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge²¹ ab. Von deren Anwendungsbereich sind nämlich nur Pedelecs ausgenommen und überdies nur solche mit einer maximalen Nenndauerleistung von 250 Watt. E-Bikes mit einer Maximalleistung von 600 Watt, die aber eine Nenndauerleistung von 250 Watt überschreiten können, bräuchten in Österreich demnach eine Zulassung (was tatsächlich aber nicht so gehandhabt wird). Weiters können sie in manchen anderen EU-Staaten, in denen niedrigere Leistungsgrenzen gelten, nicht als Fahrräder und damit ohne Mopedführerschein eingesetzt werden. E-Scooter werden im Ausland mitunter unabhängig von ihrer Leistung als Kraftfahrzeuge eingestuft, was auch zu Zulassungs- und Führerscheinplichten bzw. zu einem Mindestalter führen kann.²²

Andere Probleme, die sich im Zusammenhang mit Elektrofahrrädern ergeben, sind etwa strafrechtlicher Art (beispielsweise jenes, ob der unbefugte Gebrauch von E-Bikes unter den Straftatbestand des § 136 Strafgesetzbuch²³ zu subsumieren ist²⁴) oder auch rein praktischer Art (so zum Beispiel, dass es der Polizei aus technischen Gründen derzeit nicht möglich ist, Leistung und Bauartgeschwindigkeit von Elektrofahrrädern bei Verkehrskontrollen zu überprüfen²⁵).

Von der Auffangklausel des § 2 Abs 1 Z 22 lit d StVO umfasst werden neben E-Scootern wohl auch sogenannte Segways. Dies sind selbstbalancierende, elektrisch angetriebene Fortbewegungsmittel, die durch Gewichtsverlagerungen des Fahrers gesteuert werden können. Als (mehrspuriges) Fahrrad im weiteren Sinn kann der Segway aber nur dann klassifiziert werden, wenn er die Bauartgeschwindigkeits- und Leistungsgrenzen des § 1 Abs 2a KFG nicht zu überschreiten vermag. Ist dies gegeben, muss er sämtlichen Ausrüstungsvorschriften der FVO entsprechen.²⁶

2.4 Fahrzeuge, die keine Fahrräder sind

2.4.1 Motorfahrräder

Im Umkehrschluss ergibt sich aus § 1 Abs 2a KFG, dass elektrisch angetriebene Fahrräder mit

²¹ Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates idF Amtsblatt Nr. L 124 vom 09/05/2002 S. 0001 – 0044.

²² Vgl. zu all den genannten Problemen: *Riccabona-Zecha/Hildebrandt*, ZVR 2013, 68ff.

²³ BGBl 1974/60 idF BGBl I 2009/135.

²⁴ *Messner/Zierl*, Strafwürdigkeit des unbefugten Gebrauchs von (Elektro-)Fahrrädern, ZVR 2011, 276ff.

²⁵ *Riccabona-Zecha/Hildebrandt*, ZVR 2013, 70.

²⁶ *Pürstl/Nedbal-Bures*, Kleinfahrzeuge und die StVO, ZVR 2010, 427 (428) bzw. *Pürstl*, StVO 23f.

einer Maximalleistung von mehr als 600 Watt oder einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h nicht mehr unter den Begriff des Fahrrads, sondern unter jenen des Motorfahrrads iSd § 69 StVO fallen. Dies betrifft neben E-Mopeds auch Pedelecs, bei denen sich die Tretunterstützung beim Erreichen einer Fahrtgeschwindigkeit von 25 km/h nicht ausschaltet,²⁷ sowie sämtliche Scooter mit Brennstoffantrieb.²⁸ Einige für Radfahrer normierte Verhaltensanordnungen gelten für die Lenker von Motorfahrrädern sinngemäß, Radfahranlagen dürfen von ihnen aber nicht befahren werden (§ 69 StVO).

2.4.2 Fahrzeugähnliches Kinderspielzeug

§ 2 Abs 1 Z 19 StVO nimmt fahrzeugähnliches Kinderspielzeug vom Fahrzeug- und damit auch vom Fahrradbegriff aus. Als solches Kinderspielzeug gelten dem Gesetzeswortlaut nach insbesondere Kinderfahrräder, sofern ihr äußerer Felgendurchmesser maximal 300 mm beträgt und mit ihnen höchstens 5 km/h schnell gefahren werden kann.²⁹ Dasselbe gilt – unter den gleichen Einschränkungen – für Kindertrittroller sowie Skateboards.³⁰

Mit solchen Gefährten darf gemäß § 88 StVO auf Gehsteigen oder Gehwegen gefahren werden, sofern dadurch der Verkehr auf der Fahrbahn oder Fußgänger nicht gefährdet oder behindert werden; die gleiche Einschränkung gilt für das Fahren in Fußgängerzonen.³¹ Das Befahren von Radwegen, Radfahr- oder Mehrzweckstreifen und Fahrbahnen ist hingegen verboten (ausgenommen Wohnstraßen).³² Laut Hoffer ist das Fahren mit Skateboards auch auf Gehsteigen verboten.³³ Zu beachten ist, dass Kinder unter 12 Jahren auch beim Fahren mit fahrzeugähnlichem Kinderspielzeug einer Aufsichtsperson bedürfen oder eine Radfahrprüfung abgelegt haben müssen (§ 88 Abs 2 StVO).

2.4.3 Microscooter, Einräder, Rollschuhe

Eine wenig überzeugende Entscheidung traf der OGH hinsichtlich der Rechtsnatur von Microscootern.³⁴ Er argumentierte, dass ein Microscooter aufgrund seiner geringen Größe und

²⁷ Riccabona-Zecha/Hildebrandt, ZVR 2013, 69.

²⁸ Hnatek-Petrak/Kaltenegger, Der Benzinscooter, ZVR 2004, 265 (265).

²⁹ Die Sinnhaftigkeit der Beschränkung auf 5 km/h wird hier nicht diskutiert.

³⁰ Pürstl, StVO 22f bzw. 40.

³¹ OGH 22.1.2014, 2 Ob 243/13v.

³² Vergeiner, Recht für Radfahrer (2013) 20.

³³ Hoffer, Straßenverkehrsrecht, in Bauer (Hg), Handbuch Verkehrsrecht (2009) 159 (188).

³⁴ OGH 24.9.2008, 2 Ob18/08y.

Gestaltung nicht unter den Fahrradbegriff des § 2 Abs 1 Z 22 StVO falle, dass er aber gleichzeitig auch kein fahrzeugähnliches Kinderspielzeug sei, weil eine Geschwindigkeit von 5 km/h leicht übertroffen werden könne. Es handle sich vielmehr um ein vorwiegend zur Verwendung außerhalb der Fahrbahn bestimmtes Kleinfahrzeug im Sinne des § 2 Abs 1 Z 19 StVO, für das die Bestimmungen zu Fußgängern zur Anwendung kommen. Gehsteige und Gehwege dürfen folglich damit befahren werden, solange Fußgänger nicht übermäßig behindert werden (§ 76 Abs 10 StVO). Nachdem Microscooter zumindest vergleichbar mit fahrzeugähnlichem Kinderspielzeug seien, komme auch § 88 Abs 2 StVO auf sie zur Anwendung, der ein Verbot der Behinderung des Fahrzeugverkehrs und eine Radfahrausweis- bzw. Aufsichtspflicht vorsieht.

Einräder erfüllen den Fahrradbegriff des § 2 Abs 1 Z 22 StVO mangels Fahrzeugeigenschaft ebenfalls nicht und werden auch nicht zum fahrzeugähnlichen Kinderspielzeug gezählt. Gefahren werden darf mit diesem Sportgerät weder auf der gewöhnlichen Fahrbahn, noch auf Radfahranlagen, Gehsteigen oder Gehwegen, sondern ausschließlich in Wohnstraßen.³⁵

Dass Rollschuhe keine Fahrräder sind, dürfte außer Zweifel stehen. Dennoch sind für Rollschuhfahrer gemäß § 88a StVO in einem bestimmten Fall die für Radfahrer vorgesehenen Verhaltensvorschriften verbindlich, und zwar dann, wenn sie zulässigerweise Radfahranlagen benutzen. Dies ist ihnen innerhalb des Ortsgebietes erlaubt³⁶, sofern nicht ein Verbotsschild Gegenteiliges bestimmt. Ansonsten fallen sie unter die für Fußgänger geltenden Bestimmungen.³⁷

2.5 Radfahren

Radfahrer ist, wer ein Fahrrad fährt. Die Definition des Radfahrers scheint somit unproblematisch zu sein, jene des Radfahrens hingegen wirft einige Fragestellungen auf.

Die früher strittige und in der Rechtsprechung uneinheitlich³⁸ behandelte Frage, ob das Schieben von Fahrrädern als Fahren zu behandeln ist, wurde mittlerweile³⁹ gesetzlich ausdrücklich dahingehend entschieden, dass es eben nicht als Fahren zu bewerten ist (§ 65 Abs 1 StVO). Folglich sind die Bestimmungen, wonach das Schieben bei Fahrverbot und in Fußgängerzonen

³⁵ *Vergeiner*, Recht 20f; *Wimmer*, StVO 26f.

³⁶ Radwege dürfen auch außerhalb des Ortsgebietes von Rollschuhfahrern befahren werden (§ 88a Abs 1 Z 1 StVO).

³⁷ *Pepelnik*, Rechts-Berater 103.

³⁸ Vgl. dazu *Pepelnik*, Rechts-Berater 45.

³⁹ Durch die 20. StVO-Novelle (BGBl I 1998/92).

erlaubt ist (§ 52 lit a Z 1 bzw. § 76a Abs 1 StVO), als bloß demonstrativ anzusehen.

Von der Rechtsprechung zu beantworten war, ob das Sitzen auf einem Fahrrad und gleichzeitige Schwungholen durch Abstoßen vom Boden mit den Füßen als Fahren zu beurteilen ist,⁴⁰ oder auch, ob das „Scootern“ (der Lenker steht mit einem Fuß auf einem Pedal und schiebt mit dem anderen wie bei einem Trittroller an) Radfahren oder Schieben ist.⁴¹ Stets wurde dabei ausgesprochen, dass es sich um Fahren handle. Die Begründung allerdings, wonach eine Fortbewegungsart dann als Radfahren zu qualifizieren sei, „wenn sie unter Zuhilfenahme des Gleichgewichts- bzw. Balanceeffektes“ erfolge, ist auf berechtigte Kritik gestoßen. *Pepelnik* weist darauf hin, dass der Gleichgewichtssinn auch beim Zulußgehen und bei jeder weiteren Fortbewegung in Anspruch genommen wird. Seiner Meinung nach wären der Geschwindigkeitsunterschied zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern und die dadurch erzeugte Gefahr für den langsamen Verkehr tauglichere Abgrenzungskriterien zwischen Fußgängern und Radfahrern.⁴²

⁴⁰ UVS OÖ 18.7.1995, VwSen-102952/2/Ki/Shn.

⁴¹ UVS OÖ 6.9.1993, VwSen-101092/9/Fra/Ka.

⁴² *Pepelnik*, Aktuelle Rechtsfragen des Fahrradrechts im urbanen Umfeld, ZVR 2014, 462 (462).

3 Zur Ausrüstung von Fahrrad und Fahrer

Voraussetzung dafür, dass ein Fahrrad im Anwendungsbereich der StVO zulässigerweise verwendet werden kann, ist, dass es einige Mindestanforderungen hinsichtlich seiner Bauart und Ausstattung erfüllt. So muss es der Größe des Benützers (§ 66 Abs 1 StVO) und den von der FVO normierten Ausrüstungsvoraussetzungen entsprechen. Aus dem Produktsicherheitsgesetz⁴³ lässt sich ableiten, dass nur Fahrräder, die diesen Sicherheitsbestimmungen entsprechen, in Verkehr gebracht werden dürfen. Sondermodelle, die im Verkauf dennoch nur über einen Teil der vorgeschriebenen Ausrüstung verfügen (dies betrifft etwa viele Mountainbikes), müssen genauso nachgerüstet werden wie Fahrräder, die noch vor Erlass der FVO erworben wurden (§ 10 Abs 1 FVO). Selbstverständlich muss das gekaufte Fahrrad dann auch in einem verkehrssicheren und betriebssicheren Zustand erhalten werden (§ 66 Abs 1 StVO), und zwar von demjenigen, der es zum Einsatz bringt.⁴⁴

3.1 Bremsen

Zunächst muss jedes Fahrrad über zwei unabhängig voneinander wirkende Bremsvorrichtungen verfügen. Ob dies Felgenbremsen, Scheibenbremsen oder Rücktrittsbremsen sind, ist nicht vorgegeben; allerdings muss mit ihnen auf trockener Fahrbahn eine mittlere Bremsverzögerung von 4 m/s^2 bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 20 km/h erreicht werden können (§ 1 Abs 1 Z 1 FVO). Letzteres gilt nicht für eine Verwendung abseits der Fahrbahn: Hier muss der sichere Gebrauch des Fahrrads gewährleistet sein, was einen zwar unbestimmten, aber in der Regel wohl höheren Bremswert voraussetzt (§ 1 Abs 2 FVO).

3.2 Glocke

Gemäß § 1 Abs 1 Z 2 FVO braucht jedes Fahrrad (ausgenommen Rennräder) weiters eine Vorrichtung zur Abgabe von akustischen Warnzeichen. Typischerweise ist das eine Klingel; zulässig ist auch eine Hupe oder Ähnliches.⁴⁵ Eine bestimmte Mindestlautstärke ist nicht vorgeschrieben, die Klingel sollte aber aus 20 Metern Entfernung gut hörbar sein.⁴⁶ Einzusetzen ist die Glocke stets dann, wenn es die Verkehrssicherheit erfordert (§ 22 Abs 1 StVO).

⁴³ BGBl I 2005/16 idF BGBl I 2013/71.

⁴⁴ VfSlg 19620/2012.

⁴⁵ *Pepelnik*, Rechts-Berater 14.

⁴⁶ *BMVIT, Abteilung II/Infra 4 Gesamtverkehr* (Hg), Richtig ausgerüstet? Informationen und Tipps zur verkehrssicheren Ausstattung Ihres Fahrrads (2013) 17.

3.3 Beleuchtung

Jedes Fahrrad muss mit einem Vorder- und einem Rücklicht ausgestattet sein. Ersteres hat ein weiß oder hellgelb nach vorne leuchtender, nicht blinkender Scheinwerfer mit einer Mindestlichtstärke von 100 Candela⁴⁷ zu sein. Das Rücklicht muss rot sein, darf blinken und sollte über eine Mindestlichtstärke von 1 Candela verfügen. Diese Lichtstärken müssen ab einer Geschwindigkeit von 15 km/h erreicht werden, sofern die Scheinwerfer mit einem Dynamo betrieben werden (§ 1 Abs 3 und 4 FVO).

Die Lampen sind fest mit dem Fahrrad zu verbinden. Zulässig ist es, aufsteckbare Scheinwerfer zu verwenden; Stirnlampen oder sonstige mit dem Körper oder der Kleidung des Fahrers verbundene Scheinwerfer erfüllen die Anforderungen hingegen nicht.⁴⁸

Seit der 1. Novelle zur FVO besteht keine Verpflichtung mehr für den Handel, ein Fahrrad bereits beim Verkauf mit einem Vorder- und Rücklicht auszustatten. Weiters brauchen diese Beleuchtungselemente bei Tageslicht und guter Sicht nicht mitgeführt zu werden. Während der Dämmerung, bei Dunkelheit oder sonstiger schlechter Sicht muss das Fahrrad allerdings ausreichend beleuchtet werden (§ 60 Abs 3 StVO).

Kritisiert wird die in Candela angegebene erforderliche Lichtstärke. Diese wird von vielen im Handel erhältlichen Fahrradlampen nicht erreicht; zumeist aber fehlen Verpackungshinweise auf die Lichtstärke. Für den Laien ist es demnach sehr schwer überprüfbar, ob die von ihm gekauften Lampen den Vorschriften entsprechen (so etwa, ob sein Vorderlicht die hundertfache Lichtstärke einer gewöhnlichen Haushaltskerze erreicht). Darauf hingewiesen wird auch, dass es hinsichtlich der Fähigkeit einer Lampe eine Fläche auszuleuchten weniger auf die Lichtstärke, als vielmehr auf die Lichtmenge ankommt.⁴⁹

Zusätzlich zu den genannten selbst leuchtenden Lampen verfügt ein ordnungsgemäß ausgerüstetes Fahrrad auch über Reflektoren. Gemäß § 60 Abs 4 StVO kann der Verkehrsminister eine eigene Verordnung über die Ausführung und Beschaffenheit dieser Rückstrahleinrichtungen erlassen; nachdem das bisher nicht geschehen ist, kommen auf Reflektoren die Bestimmungen

⁴⁷ Laut *Pepelnik*, Rechts-Berater 15 muss dieser Wert beim Austritt aus dem Scheinwerfer erreicht werden.

⁴⁸ *Vergeiner*, Recht 46.

⁴⁹ *Freihsl*, Fahr-Rat. Das Rätsel der 100 Candela, in: <http://derstandard.at/580557/FAHR-RATDas-Raetsel-der-100-Candela>, 10.4.2015; bzw. siehe auch: *Pauls*, Acht Lampen für Mountainbiker im Test, in: <http://www.mountainbike-magazin.de/test/equipment/mtb-beleuchtung-acht-bike-lampen-zwischen-180-und-300-euro-im-test.1014034.2.htm#1>, 10.4.2015.

des § 1 Abs 1 Z 3 bis 6 FVO zur Anwendung.

Diesem zufolge ist am Fahrrad ein weißer, nach vorne wirkender und ein roter, nach hinten wirkender Reflektor mit jeweils 20 cm² Lichteintrittsfläche anzubringen. Eine Verbindung mit den Scheinwerfern ist zulässig und üblich. Wahlweise kann auch eine selbstklebende, bestimmten Normen entsprechende Reflexfolie verwendet werden.

Ferner sind gelbe Pedalrückstrahler oder ein gleichwertiger Ersatz (beispielsweise Reflexfolien auf den Pedalkurbeln oder auf den Schuhen⁵⁰) vonnöten. Ein solches Äquivalent muss die Bewegungsmomente der Pedale sichtbar machen.⁵¹

Erforderlich sind zudem seitliche Reflektoren. Diese werden üblicherweise an den Radspeichen oder auch am Rahmen angebracht, müssen auf einer Fläche von mindestens 20 cm² weiß oder gelb rückstrahlen und nach beiden Seiten wirken. Auch hier kann alternativ eine Reflexfolie angebracht werden.

3.4 Sonderbestimmungen für Spezialfahrräder

Bei mehrspurigen Fahrrädern (§ 2 FVO) müssen die Beleuchtungseinrichtungen derart montiert sein, dass sie die Breite des Fahrzeugs erkennen lassen; zudem muss hier jedes Rad mit einer Bremse verbunden sein. Einspurige Fahrräder zum Transport mehrerer Personen (Tandems) müssen laut § 1 Abs 1 Z 7 FVO mit einem eigenen Sitz, einer Haltevorrichtung und Pedalen oder Abstützvorrichtungen für jede transportierte Person ausgerüstet sein. Auf Sonderbestimmungen für Rennräder wurde bereits an anderer Stelle hingewiesen.

3.5 Anhänger

Fahrräder, die einen Anhänger ziehen, müssen über einen Radständer, einen speziellen Tretmechanismus und – sofern Kinder transportiert werden – über einen Schutz vor Verletzungen der Gliedmaßen durch Berührungen mit den Speichen oder Rädern verfügen (§ 3 FVO). Der Anhänger selbst darf nur einachsiger sein und muss mit einer Radblockiereinrichtung oder einer Feststellbremse und vom Fahrrad unabhängigen Beleuchtungseinrichtungen⁵² sowie Reflektoren versehen sein. Sollen Personen transportiert werden, hat er zudem Sicherheitsgurte, eine mindestens 1,5 Meter hohe, biegsame Fahnenstange samt buntem Wimpel und bestimmte

⁵⁰ *Pepelnik*, Rechts-Berater 16.

⁵¹ VwGH 10.10.2014, 2012/02/0159.

⁵² Die Beleuchtung des Anhängers muss – im Gegensatz zu jener des Zugrades – auch untertags und bei guter Sicht mitgeführt werden. Vgl. dazu *Pepelnik*, Rechts-Berater 96.

Schutzmechanismen für den Fall des Umfallens des Zugrades bzw. gegen ein Hinausfallen oder Einklemmen von Gliedmaßen zu besitzen (§ 5 FVO).

Personen dürfen nur in ausdrücklich für den Personentransport vorgesehenen Anhängern befördert werden. Andere Lasten dürfen gemäß § 61 StVO transportiert werden, solange dadurch weder der sichere Betrieb noch andere Verkehrsteilnehmer gefährdet oder behindert werden und auch die Straße nicht beschädigt oder verunreinigt wird. Auch für den Warentransport am Fahrrad selbst gibt es Vorschriften: So darf die freie Sicht und Bewegungsfreiheit des Fahrers nicht beeinträchtigt werden und andere Personen bzw. Sachen dürfen nicht gefährdet oder beschädigt werden. Explizit verboten ist etwa der Transport von ungeschützten Sägen oder Sensen, aber auch von geöffneten Regenschirmen (§ 68 Abs 5 StVO). Für jedwede Beförderung gilt, dass die maximalen Ladegewichte des § 7 FVO nicht überschritten werden dürfen.

3.6 Kindersitz

Kinder unter acht Jahren dürfen von über 16-jährigen Personen in einem Kindersitz mitgeführt werden (§ 65 Abs 3 StVO). Ein solcher Sitz muss ein Gurtsystem, einen höhenverstellbaren Beinschutz, eine Vorrichtung zum Schutz der Beine vor den rotierenden Speichen und eine Lehne beinhalten. Zu beachten ist, dass nicht mehr als ein Kind pro Fahrrad befördert werden darf und dass der Kindersitz erlaubterweise nur hinter dem Sattel montiert werden darf. Seit der 1. Novelle zur FVO können Kinder auch in speziell ausgerüsteten Transportkisten mitgeführt werden; diese dürfen vor und hinter dem Lenker angebracht werden und auch mit mehreren Kindern gefüllt werden (§ 6 FVO).

3.7 Helmpflicht?

Die Einführung einer Radhelmpflicht war und ist sehr umstritten. Etliche literarische Beiträge dazu bekunden die erstaunliche Emotionalität des Themas und haben zum Entstehen, aber auch zur Lösung einiger Streitfragen geführt. Einigkeit herrscht zunächst darüber, dass die Unfallstatistiken eine zu hohe Anzahl an verletzten und getöteten Radfahrern ausweisen: So zeigt eine vom Kuratorium für Verkehrssicherheit angefertigte Studie⁵³, dass zwischen 2005 und 2009 jährlich etwa 28.400 Personen beim Radfahren verunglückten (davon waren 24,3% jünger als

⁵³ Steiner/Eichhorn/Bauer, Analyse von Kopfverletzungen von Kindern unter 15 Jahren mit einem Fokus auf Kinder bis 10 Jahre (2010).

15 Jahre alt). Etwa 25% der Verunglückten erlitten Kopfverletzungen (bei den unter 15-Jährigen waren es rund 40%, bei den unter 10-Jährigen 51%). 21% der Verunfallten erlitten eine Kopfverletzung, ohne dass ein Helm getragen wurde; 4% trugen einen Helm. Von den 183 Radfahrern, die zwischen 2005 und 2009 tödlich verunglückten, starben 49% an den Folgen von Kopfverletzungen (bei den unter 15-Jährigen waren es 75%). Neuere Statistiken weisen nach, dass die Anzahl der verletzten und getöteten Radfahrer in den letzten Jahren – entgegen dem Trend bei anderen Verkehrsmitteln – im Ansteigen begriffen ist.⁵⁴

Untersucht wurde auch die Wirksamkeit des Helmtragens zur Verhinderung von Kopfverletzungen. Dabei wurde ermittelt, dass die Risikominderung durch das Tragen eines Helms hinsichtlich Kopfverletzungen bei 60% liegt (bei Gehirnverletzungen sind es 58% und bei Gesichtsverletzungen 47%). Die maximale Risikominderung beträgt 85%. Trügen alle österreichischen Radfahrer einen Helm, ließen sich unter der Annahme einer Effektivität von 60% bis zu 3.600 Kopfverletzungen jährlich vermeiden.⁵⁵

Die Sinnhaftigkeit des Tragens eines Sturzhelms kann demgemäß kaum bestritten werden. Dennoch sprechen sich einige Experten⁵⁶ sowie die österreichischen Radlobbys „Interessengemeinschaft Fahrrad“ und „Argus“⁵⁷ ausdrücklich gegen eine Radhelmpflicht aus. Argumentiert wird folgendermaßen: Da ein Helm von vielen Leuten als lästig, teuer und lächerlich empfunden werde, würde bei einer generellen Verpflichtung zum Tragen der Anteil der Radfahrer sinken.⁵⁸ Dies sei aus volksgesundheitlicher Sicht eine kontraproduktive Folge, weil beim Radfahren die Vorteile für die eigene Gesundheit zwanzig Mal so groß seien wie das Risiko im Verkehr. Außerdem führe eine Erhöhung des Radverkehrsanteils erwiesenermaßen zu einer Senkung der Unfallzahlen; im Umkehrschluss münde ein sinkender Radfahranteil in einem gesteigerten Unfallrisiko des einzelnen Radfahrers. Nicht zuletzt verleite das Helmtragen zu einem riskanteren Fahrstil und störe den Gleichgewichtssinn, was ebenfalls eine höhere Unfallgefahr nach sich ziehe. Solche Nachteile könnten durch den Nutzen aus Verletzungsvermeidungen, der überdies nicht belegbar sei, nicht kompensiert werden.

⁵⁴ *Statistik Austria*, Statistik der Straßenverkehrsunfälle, in: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/unfaelle_mit_personenschaden/019874.html, 10.4.2015.

⁵⁵ *Furian/Hnatek-Petrak*, Was bringt die Einführung einer gesetzlichen Radhelmpflicht?, ZVR 2006, 427 (428f).

⁵⁶ Vgl. etwa *Pepelnik*, Rechts-Berater 17 bzw. *Pepelnik*, Nicht mehr Radhelme bringen Sicherheit, sondern mehr Radfahrer!, ZVR 2015, 149.

⁵⁷ *Felczak*, Radfahren fördert Sicherheit und Gesundheit – OHNE Helmpflicht, in: <http://www.argus.or.at/aktuell/journal/radfahren-foerdert-sicherheit-und-gesundheit-ohne-helmpflicht,12.4.2015>; bzw. <http://lobby.ig-fahrrad.org/ogh-gibt-rennradfahrer-ohne-helm-mitschuld-an-unfall/>, 12.4.2015.

⁵⁸ So sei bei der Einführung einer Helmpflicht in Australien der Radfahranteil um bis zu 30% gesunken.

Dessen ungeachtet steigt die Helmtragequote kontinuierlich an: Fuhren 1994 erst 6% der Radfahrer mit Helm, so waren es 2006 schon 22% (bei den unter 14-Jährigen gab es im gleichen Zeitraum einen Anstieg von 19% auf 60%).⁵⁹ Anzunehmen ist, dass sich dieser Trend seither fortgesetzt hat. Gleichzeitig steigt die Akzeptanz einer Radhelmpflicht: Im Jahr 2001 befürworteten 24% der für eine Studie Befragten eine allgemeine Helmpflicht, 2006 waren es 36%. Auf noch größere Akzeptanz stieß eine Helmpflicht für Kinder: 2003 fand diese eine 70%-ige Zustimmung, 2011 sprachen sich bereits 96% der Studienteilnehmer für eine Helmpflicht für unter 10-Jährige und 91% für eine derartige Verpflichtung für unter 15-Jährige aus.⁶⁰ Diese steigende Popularität der Idee der Helmpflicht war mit ein Grund dafür, dass im Jahr 2011 eine solche für Kinder unter 12 Jahren eingeführt wurde.

3.7.1 Helmpflicht für Kinder unter 12 Jahren

Gemäß § 68 Abs 6 StVO sind nunmehr Kinder unter 12 Jahren, die selber Rad fahren oder auf einem Rad oder in einem Anhänger mitgeführt werden, dazu verpflichtet, einen Helm zu tragen.⁶¹ Dieser muss in bestimmungsgemäßer Weise gebraucht werden, d.h. er muss durch einen geschlossenen Verschlussmechanismus und eine passgenaue Y-Bändereinstellung rutschsicher auf dem Kopf sitzen. Dafür, dass das Kind den Helm tatsächlich trägt, hat seine Aufsichtsperson zu sorgen. Gemeint ist damit derjenige, dem das Kind gemäß § 65 Abs 1 StVO anvertraut wurde (unabhängig davon, ob er die Aufsicht auch tatsächlich ausübt).⁶² In § 99 Abs 6 lit e StVO wird klargestellt, dass eine Verletzung der Helmpflicht keine Verwaltungsübertretung darstellt; § 68 Abs 6 letzter Satz StVO statuiert weiters, dass „im Falle eines Verkehrsunfalls [...] das Nichttragen eines Helms kein Mitverschulden im Sinne des § 1304 [ABGB⁶³] an den Folgen des Unfalls“ begründet.

Die Intention hinter den letztgenannten Bestimmungen ist klar: Die Helmpflicht soll dem Schutz der Kinder dienen, nicht aber den in der Regel aufsichtspflichtigen Eltern finanzielle Bürden auferlegen.⁶⁴ Dass es dabei allerdings aufgrund legislatischer Ungenauigkeiten zumindest

⁵⁹ *Furian/Hnatek-Petrak*, ZVR 2006, 429.

⁶⁰ *Furian/Hnatek-Petrak*, ZVR 2006, 430 bzw. *Steiner* u.a., Einführung der Radhelmpflicht für Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, ZVR 2011, 265 (265).

⁶¹ Davon ausgenommen sind nur jene Kinder, denen das Helmtragen aufgrund ihrer körperlichen Beschaffenheit nicht möglich ist (so etwa Kleinkindern oder Kindern mit Wunden am Kopf oder einer anormalen Schädelform, vgl. *Pürstl*, StVO 915).

⁶² *Pürstl*, StVO 915.

⁶³ JGS 1811/946 idF BGBl 2015/35.

⁶⁴ *Steiner* u.a., ZVR 2011, 266.

teilweise bei der Intention bleiben dürfte, hat Johannes Stowasser herausgearbeitet.⁶⁵ Im Folgenden soll auf seine Argumentation eingegangen werden.

Vorweg: Die verwaltungsstrafrechtliche Sanktionslosigkeit eines Verstoßes gegen die Helmpflicht wird nicht bestritten: § 99 Abs 6 lit e StVO lässt keinen Raum für Missverständnisse. Anders verhält es sich hingegen mit der Bestimmung, die eine Schadenersatzkürzung durch einen auf § 1304 ABGB gestützten Mitverschuldenseinwand verhindern möchte. Stowasser zufolge komme man unter Berufung auf § 1304 ABGB ohnehin nicht auf eine solche Schadenersatzreduktion. Nehme man nämlich an, dass sich die Helmpflicht an das Kind selbst richte, stehe dessen mangelnde Verschuldensfähigkeit einer Geltendmachung des § 1304 ABGB entgegen; verstehe man die Helmpflicht hingegen als Aufforderung an die Aufsichtsperson, sei die Konsequenz dieselbe, da laut stRsp „das (deliktische) Mitverschulden des gesetzlichen Vertreters eines Minderjährigem Letzterem mangels gesetzlicher Grundlage nicht anzulasten“ sei. Von der im Gesetzgebungsverfahren propagierten zivilrechtlichen Folgelosigkeit eines Verstoßes gegen die Helmpflicht könne aber dennoch keine Rede sein. Betrachte man nämlich § 68 Abs 6 StVO als Schutzgesetz iSd § 1311 ABGB (wofür es gute Gründe gibt), könne dessen Verletzung durch die Aufsichtsperson zu einer Regresspflicht führen und zwar zu einer Regresspflicht des Aufsichtspflichtigen gegenüber der den Schaden primär tragenden Krankenversicherung oder der Haftpflichtversicherung des Unfallgegners. Ein solcher Regress sei freilich gemäß § 67 Abs 2 Versicherungsvertragsgesetz⁶⁶ gegen Personen, die mit dem verletzten Kind in häuslicher Gemeinschaft leben, ausgeschlossen; bei anderen Aufsichtspersonen könne aber durchaus bereits ab leichter Fahrlässigkeit im Ausmaß des Mitverschuldens regressiert werden.

Stowasser weist ferner auch darauf hin, dass aus einer Helmpflichtverletzung strafrechtliche Konsequenzen erwachsen können. Die in § 68 Abs 6 StVO normierte Pflicht der Aufsichtsperson sei nunmehr zum Maßstab für sorgfältiges Verhalten geworden. Ein Verstoß dagegen indiziere (idR leichte) Fahrlässigkeit und könnte im Unglücksfall zu einer Strafbarkeit wegen fahrlässiger Körperverletzung bzw. Tötung durch Unterlassen führen. Nahe Angehörige könnten zwar aufgrund des Angehörigenprivilegs des § 88 Abs 2 Z 1 StGB bei einfachen Körperverletzungen kaum zur Verantwortung gezogen werden. Bei schwereren Verletzungen oder Tötungen sei ihre potentielle Strafbarkeit ab leichter Fahrlässigkeit aber genauso gegeben wie für alle

⁶⁵ Stowasser, Kinderradhelmpflicht und Haftung im Zivil- und Strafrecht, ZVR 2011, 322 (322ff).

⁶⁶ BGBl 1959/2 idF BGBl 2015/34.

anderen Aufsichtspersonen.

3.7.2 Helmtrageobliegenheit auch für Erwachsene?

Wie bereits angedeutet wurde, gibt es derzeit für über 12-jährige Radfahrer in Österreich keine gesetzliche Helmpflicht. Ausgelöst durch zwei im Sommer 2014 ergangene Urteile von deutschen und österreichischen Höchstgerichten ist nun aber eine Diskussion darüber entbrannt, ob ohne Schutzhelm fahrenden Radfahrern im Falle einer durch einen Unfall verursachten Kopfverletzung ein Mitverschulden angelastet werden kann, kurzum also, ob eine Helmtrageobliegenheit besteht.

Im vom deutschen Bundesgerichtshof (BGH) entschiedenen Fall⁶⁷ ging es um die Klage einer Radfahrerin, die im öffentlichen Straßenverkehr durch einen von ihr nicht verschuldeten Unfall am Kopf verletzt wurde; diese Verletzung wäre – hätte sie einen Helm getragen – weitaus harmloser ausgefallen. Dem BGH zufolge könne das Nicht-Helmtragen als eine anspruchsmindernde Sorglosigkeit in eigenen Angelegenheiten gewertet werden, „wenn für Radfahrer das Tragen von Schutzhelmen zur Unfallzeit im Jahr 2011 nach allgemeinem Verkehrsbewusstsein zum eigenen Schutz erforderlich war.“ Das zweitinstanzliche Gericht hatte das Mitverschulden der Klägerin eben aus dem Grund bejaht, da es annahm, dass ein ordentlicher und verständiger Mensch mittlerweile im öffentlichen Straßenverkehr einen Helm trage. Laut dem BGH gab es dieses allgemeine Bewusstsein jedoch 2011 in Deutschland trotz steigender Akzeptanz des Helms (noch) nicht, da dort Statistiken zufolge erst 11% der Radfahrer einen Helm trugen. Die Frage, ob dies auch für sogenannte sportlich ambitionierte Radfahrer gelte, riss der BGH zwar an, entschied er aber nicht. Genau mit diesem Problem hatte sich aber kurz darauf der österreichische OGH zu befassen.

In diesem Fall⁶⁸ kam ein im Windschatten seines Vordermannes fahrender Rennradfahrer aufgrund einer dritten Person zu Sturz und verletzte sich dabei schwer am Kopf. Auch hier wären die Verletzungen milder ausgefallen, hätte der Gestürzte einen Helm getragen. Der OGH sprach aus, dass bei Unterlassung von Schutzmaßnahmen zur eigenen Sicherheit ein Mitverschulden iSd § 1304 ABGB dann gegeben sei, „wenn sich bereits ein allgemeines Bewusstsein der beteiligten Kreise dahin gebildet hat, dass jeder Einsichtige und Vernünftige solche Schutzmaß-

⁶⁷ BGH 17.6.2014, VI ZR 281/13; vlg. dazu: *Wittmann*, Kein Mitverschulden bei Nichttragen eines Fahrradhelms im öffentlichen Straßenverkehr, ZVR 2014, 398 (398ff).

⁶⁸ OGH 27.8.2014, 2 Ob 99/14v.

nahmen anzuwenden pflegt.“ Ein solches Bewusstsein habe sich im Jahr 2006 bei „gewöhnlichen“ Radfahrern noch nicht gebildet gehabt, bei „sportlich ambitionierten“⁶⁹ Fahrern hingegen schon. Begründet wurde dies mit der höheren Helmtragequote bei Radsportlern. In der Folge wurde der Schmerzensgeldanspruch des Geschädigten um 25% gekürzt. Bezugnehmend auf diese Entscheidung spricht sich Karner⁷⁰ dafür aus, eine Radhelmobliegenheit immer dann anzunehmen, „wenn zum normalen Radfahren besondere Gefahrenmomente hinzutreten“, so etwa auch beim Fahren auf hochfrequentierten Straßen.

Den zwei vorgestellten höchstgerichtlichen Entscheidungen lässt sich entnehmen, dass eine Helmtrageobliegenheit für erwachsene Alltagsradfahrer derzeit nicht besteht. Im Hinblick auf steigende Helmtragequoten dürfte ein Judikaturwandel allerdings bevorstehen. Zur Abschätzung der weiteren Entwicklung lohnt überdies ein Blick in die Rechtsgeschichte und auf die Einführung der Gurtenpflicht bzw. der Helmpflicht für die Lenker von Krafträdern.⁷¹ Beide Verpflichtungen wurden stufenweise eingeführt: So wurde jeweils zuerst eine zivilrechtliche Sanktion im Sinne einer Minderung des Schmerzensgeldanspruchs geschaffen und erst ein paar Jahre später die verwaltungsrechtliche Strafbarkeit des Nichttragens normiert.⁷²

⁶⁹ Kriterien für eine sportlich ambitionierte Fahrt seien die Benützung eines Rennrads, das Tragen von Rennfahrerbekleidung und eine hohe Fahrgeschwindigkeit.

⁷⁰ Karner, Radhelmpflicht nur für erwachsene „sportlich ambitionierte Radfahrer“, nicht aber allgemein, ZVR 2014, 391 (396).

⁷¹ Der Vergleich ist insbesondere auch aus dem Grund tauglich, da der OGH in obiger Entscheidung bei der Verschuldensteilung seine stRsp zum Gurt- und Helmmittelverschulden nach § 106 Abs 2 und 7 KFG analog angewendet hat.

⁷² Kaltenegger, Verkehrsrecht als Wegbereiter der Verkehrssicherheit, ZVR 2006, 67 (68).

4 Fragestellungen im Zusammenhang mit Radfahranlagen

Auf welchen Verkehrsflächen mit dem Fahrrad gefahren werden darf, ist vielen Radlern nicht ausreichend bekannt. Der gesetzlichen Grundregel zufolge kann mit dem Fahrrad auf der Fahrbahn gefahren werden, sofern keine Radfahranlage benützt werden muss. Da es davon allerdings zahlreiche Ausnahmen gibt, soll hier ein umfassender Überblick über jene Verkehrsflächen gegeben werden, die dem Radverkehr zugänglich sind. Anschließend wird auf damit in Zusammenhang stehende Problemfelder eingegangen.

4.1 Verkehrsflächen

4.1.1 Radfahranlage: § 2 Abs 1 Z 11b StVO

Der Begriff der Radfahranlage umfasst jenen des Radfahr- und Mehrzweckstreifens, des Radwegs, des Geh- und Radwegs und der Radfahrerüberfahrt und wurde geschaffen, um gemeinsame Bestimmungen für diese Anlagen leichter sprachlich fassen zu können.⁷³ Gemein ist diesen Verkehrsflächen, dass sie der Sicherheit des Radverkehrs dienen sollen. Die Entscheidung, ob eine Radfahranlage errichtet wird und welcher Art, hängt dabei von der Verkehrsstärke, der Beschaffenheit des Straßenraums und der Flächenverfügbarkeit ab.⁷⁴

4.1.2 Radweg und Geh- und Radweg: § 2 Abs 1 Z 8, 11a StVO

Radwege und Geh- und Radwege sind von der Fahrbahn durch bauliche Maßnahmen getrennte Verkehrsflächen, die entweder nur von Radfahrern oder aber auch von Radfahrern und Fußgängern gemeinsam benützt werden dürfen. Sofern nicht durch Bodenmarkierungen Gegenteiliges angeordnet ist, können sie in beide Richtungen befahren werden (§ 8a Abs 1 StVO). Sie bieten den Vorteil des unbeschwerteren Fahrens aufgrund des verminderten Kontakts mit dem fließenden Kfz-Verkehr; weiters ist auch das Überholen in der Regel leichter möglich. Problematisch ist allerdings, dass solche Anlagen für Kraftfahrer oft nur schwer erkennbar sind, weshalb es bei Kreuzungen oder Ein- und Ausfahrten zu einem erhöhten Unfallrisiko kommt (im Besonderen bei in beide Richtungen geführten Radwegen).⁷⁵

⁷³ Erläuterungen zur RV 1580 BlgNR, 18. GP 20.

⁷⁴ Magistratsabteilung 46 der Stadt Wien, Kriterien für die Auswahl einer Radverkehrsanlage, in: <https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/bauen/anlagearten/kriterien.html>, 23.4.2015.

⁷⁵ *Pepelnik*, Rechts-Berater 32.

Geh- und Radwege dürfen gemeinsam oder getrennt geführt werden. Vor allem bei erster Variante bestehen erhöhte Rücksichtnahme- und Sorgfaltspflichten der Benutzer.⁷⁶

4.1.3 Radfahr- und Mehrzweckstreifen: § 2 Abs 1 Z 7, 7a StVO

Ein Radfahrstreifen ist ein ausschließlich für Radfahrer bestimmter und durch eine Sperrlinie vom benachbarten Fahrstreifen abgegrenzter Teil der Fahrbahn (§ 2 Abs 1 Z 7 StVO iVm § 13 Abs 1 Bodenmarkierungsverordnung⁷⁷). Seine Breite ist abhängig von der Kfz-Geschwindigkeit und den angrenzenden Flächen,⁷⁸ üblich ist eine Breite von etwa 120 bis 180 cm.

Der Mehrzweckstreifen ist eine Sonderform des Radfahrstreifens.⁷⁹ Er wird von der Kernfahrbahn durch eine Warnlinie abgetrennt und darf von anderen Fahrzeugen in zwei Sonderfällen befahren werden: Zum einen ist ihnen dies gestattet, wenn für sie der links an den Mehrzweckstreifen angrenzende Fahrstreifen nicht breit genug ist. Im Allgemeinen müssen sie dabei sehr wohl die Kernfahrbahn benutzen; in Sonderfällen aber, etwa bei sehr breiten Fahrzeugen oder aufgrund von Gegenverkehr, darf unter besonderer Rücksichtnahme auf den Radverkehr auf den Mehrzweckstreifen ausgewichen werden. Diese Regel soll verhindern, dass ein Radfahrstreifen nur aus dem Grund nicht angelegt werden kann, dass dadurch auf der verbleibenden Fahrbahn die Mindestbreiten für Busse und Lkw unterschritten würden.⁸⁰

Zweitens darf ein Mehrzweckstreifen auch dann von Kfz befahren werden, wenn das Befahren durch Richtungspfeile auf der Fahrbahn für das Einordnen zur Weiterfahrt angeordnet ist. Dadurch sollen erweiterte Verkehrsgestaltungsmöglichkeiten im Einordnungsbereich von Kreuzungen geschaffen werden und die Gefahr von Kollisionen zwischen rechtsabbiegenden Kraftfahrern und geradeausfahrenden Radfahrern reduziert werden.⁸¹

Dem Wortlaut nach nicht erlaubt ist das Befahren von solchen Anlagen insbesondere Kraftradfahrern beim Vorschlingeln vor Kreuzungen.⁸² Ebenfalls verboten ist hier – wie auch auf allen anderen Radfahranlagen – das Halten und Parken (§ 24 Abs 1 lit k StVO). Gegen beide Verbote wird tatsächlich allerdings häufig verstoßen.

Um Radfahrstreifen besser erkennbar zu machen, müssen ihr Beginn und ihr Verlauf wiederholt

⁷⁶ OLG Wien 2.3.2005, 13 R 30/05k.

⁷⁷ BGBl 1995/848 idF BGBl II 2002/370.

⁷⁸ *Robatsch/Hildebrandt*, Das Radfahrpaket 2011, ZVR 2011, 433 (435).

⁷⁹ VwSlg 17346 A/2007.

⁸⁰ Erläuterungen zur RV 1580 BlgNR, 18. GP 19.

⁸¹ Erläuterungen zur RV 1580 BlgNR, 18. GP 19.

⁸² Motorradfreier Mehrzweckstreifen!, in: <http://lobby.ig-fahrrad.org/motorradfreier-mehrzweckstreifen/#more-2921>, 25.4.2015.

durch Markierungen mit Fahrradsymbolen gekennzeichnet werden (§ 13 Abs 3 BodenmarkierungsVO). Auch eine Hervorhebung durch Einfärbung oder einen leicht überfahrbaren Niveauunterschied ist möglich. Ihr Ende ist durch eine besondere Markierung zu verdeutlichen, was vor allem deshalb wichtig ist, da Vorrangbestimmungen daran anknüpfen.⁸³

Gemäß § 8a Abs 2 StVO dürfen Radfahrstreifen nur in der Fahrtrichtung befahren werden, die der des angrenzenden Fahrstreifens entspricht. Eine Ausnahme davon besteht für Einbahnen.

4.1.4 Radfahrerüberfahrt und Schutzweg: § 2 Abs 1 Z 12a, 12 StVO

Wird ein Radweg oder ein Radfahrstreifen über eine Kreuzung weitergeführt, handelt es sich um eine Radfahrerüberfahrt. Radfahrern wird hier Vorrang und der gleiche Schutz eingeräumt wie Fußgängern auf Schutzwegen: Fahrzeuglenker⁸⁴ müssen Radfahrern, die sich auf einer Überfahrt befinden oder diese erkennbar benutzen wollen, das ungefährdete Überqueren der Fahrbahn ermöglichen (§ 9 Abs 2 StVO). Der gewährleistete Schutzbereich reicht also einige Meter über die Radfahrerüberfahrt hinaus, da auch schon für sich annähernde Radler ein gefahrloses Überqueren sichergestellt sein muss.⁸⁵ Um dennoch keine übermäßig hohen Anforderungen an Kfz-Lenker zu stellen, dürfen sich Radfahrer einer unregelmäßigen Überfahrt nicht mit mehr als 10 km/h nähern (darüberfahren darf man mit höherer Geschwindigkeit) und sie auch nicht unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug und für dessen Lenker überraschend befahren (§ 68 Abs 3a StVO). Auf den eingeräumten Vorrang kann vom Radfahrer verzichtet werden; dies muss von ihm aber auf eindeutige Weise zu erkennen gegeben werden, wofür bloßes Anhalten vor der Überfahrt nicht ausreicht.⁸⁶

Wann zwingend eine Radfahrerüberfahrt eingerichtet werden muss, normiert § 56a StVO, wie eine solche ausgestaltet sein soll, schreibt § 17 BodenmarkierungsVO vor. Letzterer Bestimmung gemäß wird die Überfahrt von zwei gleichmäßig unterbrochenen Quermarkierungen eingerahmt; befindet sich daneben ein Schutzweg, kann die an ihn anschließende Markierung entfallen.

Es ist demnach möglich, eine Radfahrerüberfahrt direkt an einen Schutzweg anzuschließen.⁸⁷ Obwohl oft gefordert, gibt es jedoch keine gesetzliche Grundlage für einen gemischten Geh-

⁸³ Erläuterungen zur RV 1580 BlgNR, 18. GP 19.

⁸⁴ Ausgenommen jene von Schienenfahrzeugen aufgrund deren längeren Bremswegs.

⁸⁵ *Pürstl*, StVO 252.

⁸⁶ *Pürstl*, StVO 253.

⁸⁷ Für diesen Fall gibt es seit der 23. StVO-Novelle (BGBl I 2011/34) ein eigenes Verkehrszeichen.

und Radweg über die Fahrbahn.⁸⁸ Dennoch bereits installierte kombinierte Schutzwege sind laut OGH zwar nicht schlechterdings unzulässig, entsprechen aber nicht den Vorstellungen des Gesetzgebers.⁸⁹

Mit der Frage, ob ein Schutzweg selbst von Radfahrern befahren werden darf, hatte sich die Judikatur schon mehrfach zu befassen. Der UVS Steiermark bejahte dies mit der Begründung, dass es keine Gesetzesbestimmungen gebe, aus denen sich ein Verbot ableiten ließe.⁹⁰ Vom OGH wurde indessen unter Verweis darauf, dass laut § 2 Abs 1 Z 11 StVO ein Schutzweg ein „für die Überquerung der Fahrbahn durch Fußgänger bestimmter Fahrbahnteil“ sei, Gegenteiliges vertreten.⁹¹ Nimmt man dem OGH folgend ein Verbot an, kann es sich dabei allerdings – angesichts der Tatsache, dass Schutzwege überfahrende Radfahrer zum alltäglichen Straßenbild jeder Stadt gehören – nur um eines derjenigen handeln, denen es an der faktischen Durchsetzbarkeit gebricht. Unbestritten dürfte immerhin sein, dass sich die Schutzreichweite eines Zebrastrreifens (d.h. insbesondere der Fußgängern auf einem Schutzweg eingeräumte Vorrang) nicht auf darüberfahrende Radfahrer erstreckt.⁹²

4.1.5 Fußgängerzone und Gehweg /-steig: §§ 76a, 2 Abs 1 Z 10, 11 StVO

In Fußgängerzonen ist jeglicher Fahrzeugverkehr grundsätzlich verboten. Per Zusatztafel kann die Behörde allerdings eine – eventuell zeitlich beschränkte – Ausnahme für Radfahrer statuieren. Diese dürfen dann dort mit Schrittgeschwindigkeit unter besonderer Rücksicht auf Fußgänger und unter Einhaltung eines entsprechenden Abstands zu ortsgebundenen Gegenständen oder Einrichtungen fahren. Wie hoch die Schrittgeschwindigkeit tatsächlich ist, lässt sich weder dem Gesetz noch den Materialien entnehmen.⁹³ Der OGH versteht darunter eine Geschwindigkeit von 4-5 km/h,⁹⁴ dem UVS Steiermark zufolge können auch 15-20 km/h noch Schrittgeschwindigkeit sein.⁹⁵ Die deutsche Judikatur zu der Frage präsentiert sich noch wesentlich bunter.⁹⁶

⁸⁸ *Hoffer*, Multimodalität im Straßenverkehr, ZVR 2013, 507 (509).

⁸⁹ OGH 30.10.2008, 2 Ob 86/08y.

⁹⁰ UVS Stmk 17.10.1996, 30.10-169/95.

⁹¹ OGH 10.1.2006, 11 Os 130/05k; vgl. auch *Vergeiner*, Recht 58.

⁹² *Pepelnik*, Rechts-Berater 56.

⁹³ Zwar wurde bei der Einführung der Fußgängerzone mit der 6. StVO-Novelle (BGBl 1976/412) eine Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h festgesetzt; mit der 10. StVO-Novelle (BGBl 1983/174) wurden die 10 km/h aber ohne nähere Begründung in den Materialien durch die Schrittgeschwindigkeit ersetzt.

⁹⁴ Z.B: OGH 23.3.2007, 2Ob262/05a oder OGH 23.9.2004, 2 Ob 171/04t.

⁹⁵ UVS Stmk 19.6.1995, 30.14-80/94.

⁹⁶ Zur Schrittgeschwindigkeit im verkehrsberuhigten Bereich, in: <http://www.verkehrsllexikon.de/Texte/Verkehrsberuhigt03.php>, 27.4.2015.

Gehsteige und Gehwege dürfen mit Fahrrädern in Längsrichtung nicht befahren werden (§ 68 Abs 1 StVO), das Queren ist erlaubt. Anders als in Deutschland⁹⁷ kann hierzulande ein Gehweg nicht durch Verordnung für Radfahrer zugänglich gemacht werden.

4.1.6 Andere Verkehrsflächen

Einbahnen (§ 2 Abs 1 Z 3b StVO) dürfen auch von Radfahrern prinzipiell nur in eine Richtung befahren werden. Dies gilt dann nicht, wenn es sich gleichzeitig um eine Wohnstraße handelt oder wenn per Verordnung eine Ausnahme für den Radverkehr geschaffen wurde. In letzterem Fall ist für die radelnden „Geisterfahrer“ ein Teil der Fahrbahn durch Leit- oder Sperrlinien abzugrenzen, sofern dies aus Sicherheitsgründen notwendig erscheint und die Fahrbahnbreite dies zulässt⁹⁸ (§ 7 Abs 5 StVO). Das Kuratorium für Verkehrssicherheit spricht sich dafür aus, diese Möglichkeit der Öffnung von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr vermehrt zu nutzen: Ein erhöhtes Unfallrisiko würde dadurch nicht geschaffen; gleichzeitig könnten aber zahlreiche Gesetzesverstöße verhindert werden.⁹⁹

Wohnstraßen (§ 2 Abs 1 Z 1a StVO) sind vom Fahrzeugverkehr befreit. Vom Fahrverbot ausgenommen sind neben Räum- und Einsatzfahrzeugen bzw. Anrainern insbesondere Radfahrer. Diese dürfen die Wohnstraße unter besonderer Rücksicht auf Fußgänger mit Schrittgeschwindigkeit durchfahren (§76b StVO). Erlaubt ist hier auch das Nebeneinanderfahren (§ 68 Abs 2 StVO).

Zur Erhöhung der Attraktivität und Konzentrierung des Radverkehrs wurde im Jahr 2013 mit der 25. StVO-Novelle¹⁰⁰ die Fahrradstraße eingeführt. Die im § 67 StVO enthaltenen Regelungen bauen auf jenen zur Busstraße und einem deutschen Vorbild auf,¹⁰¹ sind aber auch jenen zur Wohnstraße ähnlich. So ist hier der Fahrzeugverkehr mit Ausnahme jenes bestimmter Sonderfahrzeuge und eben der Fahrräder verboten, es gelten besondere Rücksichtnahmepflichten und eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h. Dass auch hier Radlern das Nebenei-

⁹⁷ Anlage 2 zur deutschen Straßenverkehrs-Ordnung, Abschnitt 5 Z 18 iVm Zeichen 239, Z 2 deutsche Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung.

⁹⁸ Der Fahrbahnquerschnitt muss hier zumindest 3,75 m betragen (*Robatsch/Hildebrandt*, ZVR 2011, 435.)

⁹⁹ *Riccabona-Zecha/Pröbstl*, Weg frei für den Radverkehr!, ZVR 2011, 140 (143f).

¹⁰⁰ BGBl I 2013/39.

¹⁰¹ Erläuterungen zur RV 2109 BlgNR, 24. GP 5.

inanderfahren gestattet ist, könnte dort bedenklich sein, wo die Fahrradstraße von anderen Straßen gekreuzt wird; weil die Fahrradstraße dabei nicht unterbrochen wird, darf problematischerweise auch im Kreuzungsbereich nebeneinandergefahren werden.¹⁰²

Die ebenfalls im Jahr 2013 neu eingeführte Begegnungszone (§ 76c StVO) folgt einem europäischen, sich unter der Bezeichnung „Shared Space“ verbreitenden Trend zur Schaffung von Verkehrsflächen, die von allen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt genutzt werden dürfen. Das ambitionierte Ziel dabei ist, durch die Förderung der Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer die Aufenthalts- und Wohnqualität im betreffenden Gebiet zu heben, zur Belebung des öffentlichen Raums beizutragen und gleichzeitig die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Erreicht werden soll dies durch Geschwindigkeitsbeschränkungen – in der Begegnungszone gilt eine Beschränkung auf 20 km/h, die nur ausnahmsweise auf 30 km/h erhöht werden kann –, einen weitgehenden Verzicht auf Beschilderungen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit, besondere Parkbeschränkungen und straßenbauliche Maßnahmen. Fußgänger dürfen die ganze Fahrbahn benutzen, Radfahrer nebeneinander fahren. Für das Funktionieren der Begegnungszone unerlässlich ist ein besonders rücksichtsvoller Umgang aller Verkehrsgruppen miteinander: So dürfen Radfahrer Fußgänger nicht behindern oder gefährden und haben auch einen Sicherheitsabstand zu ortsgebundenen Gegenständen und Einrichtungen einzuhalten.¹⁰³

Begegnungszonen sowie auch Fahrradstraßen und Einbahnen zählen zu den Straßen mit fließendem Verkehr. Beim ihrem Verlassen sind Radfahrer daher – anders als beim Verlassen von Nebenfahrbahnen, Fußgängerzonen oder Wohnstraßen – nicht benachrangt (arg. e contr. § 19 Abs 6 StVO).

Nebenfahrbahnen, also neben der Hauptfahrbahn verlaufende und von ihr durch Rasenflächen, Baumreihen oder ähnliches getrennte Straßen (§ 2 Abs 1 Z 4 StVO),¹⁰⁴ dürfen von Fahrzeugen in der Regel nur zum Zu- und Abfahren benützt werden. Sofern keine Radfahranlage errichtet wurde, sind Radfahrer von dieser Nutzungsbeschränkung aber ausgenommen und dürfen die Nebenfahrbahn durchfahren (§ 8 Abs 1 StVO).

¹⁰² Vgl. dazu *Hoffer*, ZVR 2013, 508.

¹⁰³ Vgl. dazu *Salamon*, Die 25. StVO-Novelle: Ein Überblick, ZVR 2013, 211 (212); *Robatsch*, Umsetzung der 25. StVO-Novelle in der Richtlinie für den Radverkehr, ZVR 2014, 469 (473); *Bogner/Robatsch*, Gemeinschaftsstraßen, ZVR 2012, 67 (67ff); *Hoffer*, ZVR 2013, 508.

¹⁰⁴ *Pürstl*, StVO 18.

Entgegen einer verbreiteten Ansicht darf auf Busfahrstreifen oder Busstraßen nicht generell Rad gefahren werden, sondern nur dann, wenn eine Erlaubnis hierfür per Zusatztafel oder Straßenmarkierung kundgemacht wurde (§ 53 Abs 1 Z 24, 25 StVO). Dass Radfahrer dann die besonderen Ampeln für den öffentlichen Nahverkehr beachten müssen, kann für Schwierigkeiten sorgen, aber durch die Montage parallel gleichgeschalteter Radampeln umgangen werden.¹⁰⁵

Besonderes gilt nicht zuletzt auch für selbständige Gleiskörper iSd § 2 Abs 1 Z 14 StVO. Diese dürfen lediglich mit Straßenbahnen, nicht aber mit anderen Fahrzeugen befahren werden. Das Überqueren ist an dafür vorgesehenen Stellen zulässig (§ 8 Abs 5 StVO).

4.2 Benützungspflicht von Radfahranlagen

§ 68 StVO stellt den Grundsatz auf, dass vorhandene Radfahranlagen von Fahrradfahrern benützt werden müssen. Dieses Dogma hat sich aus mehreren, sogleich darzulegenden Gründen als unpraktisch erwiesen, weshalb mittlerweile drei Ausnahmen davon normiert wurden.

Zum einen sind bestimmte Sonderfahrräder von der Benützungspflicht befreit: einspurige Fahrräder mit einem Anhänger, der entweder maximal 80 cm breit sein oder nur der Personenbeförderung dienen darf, weiters mehrspurige Fahrräder, die nicht breiter als 80 cm sind, und schließlich auch Rennräder während einer Trainingsfahrt. Mit diesen Gefährten darf wahlweise auch auf der Fahrbahn gefahren werden. Sogar untersagt ist die Benützung einer Radfahranlage für breitere mehrspurige bzw. sonstige Anhänger ziehende Fahrräder (§ 68 Abs 1 StVO). Die Idee hinter diesen Sonderregeln ist einleuchtend: Besonders sperrige oder schnelle Fahrräder sollen möglichst auf die Fahrbahn verbannt werden, um die Radfahranlagen für den „gewöhnlichen“ Radfahrer gefahrlos nutzbar zu erhalten.

Keine Pflicht zur Benützung einer Anlage besteht auch dann, wenn sich diese in einem Zustand befindet, der ein gefahrloses Befahren nicht gewährleistet.¹⁰⁶ Ob dies der Fall ist, hängt sowohl von ihrer Beschaffenheit als auch von der Art des verwendeten Rads ab: So ist etwa das Befahr-

¹⁰⁵ Bus-Ampeln gelten auch für Radl? Wer's weiß!, in: <http://lobby.ig-fahrrad.org/bus-ampeln-gelten-auch-fuer-radl-wers-weiss/>, 29.4.2015.

¹⁰⁶ Laut OGH z.B. bei einem durch eine Wasserlache aufgeweichten Grund (OGH 29.4.1959, 2 Ob 179/59) oder bei einem vereisten Radweg (OGH 15.10.1964, 2 Ob 306/64).

ren eines Radwegs, auf dem sich Rollsplitt befindet, mit einem Mountainbike wesentlich ungefährlicher als mit einem Rennrad mit schmalen Reifen.¹⁰⁷ Pepelnik zufolge muss ein Radweg auch dann nicht benützt werden, wenn er zugeparkt oder mit anderen Hindernissen verstellt ist, schwer auffindbar ist oder durch Unebenheiten, Schlaglöcher, Längsrillen im Asphalt, hoch oder tief liegende Kanaldeckel, Überwucherungen durch Gebüsch, Schnee oder ähnliches beeinträchtigt ist.¹⁰⁸ In einer kürzlich ergangenen Entscheidung hat sich der OGH demgegenüber für einen zurückhaltenden Umgang mit Ausnahmen von der Benützungspflicht ausgesprochen: Insbesondere seien feuchtes Laub, Glassplitter oder eine verstärkte Blendung durch entgegenkommende Fahrzeuge allein keine ausreichenden Gründe.¹⁰⁹ Die Rechtsunsicherheit, die solch kasuistischer Judikatur auf dem Fuße folgt, ist schon deshalb problematisch, da § 68 StVO ein Schutzgesetz iSd § 1311 ABGB ist; eine Nichtbenützung des Radweges durch einen Radfahrer begründet daher im Allgemeinen dessen Mitverschulden bei einem Verkehrsunfall, sofern er nicht selbst die mangelnde Benutzbarkeit beweisen kann.¹¹⁰ Eine gesetzliche Präzisierung wäre daher durchaus angebracht.

Nicht zuletzt aufgrund der aufgezeigten Unsicherheiten gab die Radwegebenützungspflicht in den letzten Jahren immer wieder Anlass zu Diskussionen. Dazu trugen auch Studien bei, die ein wesentlich erhöhtes Unfallrisiko für Radfahrer bei der Benützung von Radwegen auswiesen.¹¹¹ Als Ursachen für diese höhere Unfallgefahr wurden dabei unter anderem genannt: Radwege werden häufig unterbrochen und schlechter instandgehalten als die Fahrbahn, befinden sich oft in geringem Abstand zu Flächen für parkende Autos und Fußgänger, vermitteln den Benutzern ein trügerisches Sicherheitsgefühl und führen dazu, dass Radfahrer von den anderen Verkehrsteilnehmern besonders an Kreuzungen erst spät wahrgenommen werden.¹¹²

Bereits im Initiativantrag zur 15. StVO-Novelle 1989 wurde die gänzliche Abschaffung der Radwegebenützungspflicht mit der Begründung gefordert, die Bestimmung diskriminiere Radfahrer.¹¹³ Auch der Ministerialentwurf zur 23. StVO-Novelle 2011 enthielt eine Änderungsvorlage, wobei hier einer Wahlmöglichkeit des Ordnungsgebers der Vorzug gegeben wurde.¹¹⁴

¹⁰⁷ OGH 8.7.1993, 2 Ob 34/93.

¹⁰⁸ *Pepelnik*, Rechts-Berater 98.

¹⁰⁹ OGH 23.10.2014, 2 Ob 121/14d.

¹¹⁰ OGH 8.7.1993, 2 Ob 34/93; vgl. auch *Riccabona-Zecha/Pröstl*, ZVR 2011, 141.

¹¹¹ Vgl. dazu *Sluka*, Sicher auf Radwegen?, in: <http://bernd.sluka.de/Radfahren/Radwege.html>, 2.5.2015.

¹¹² *Pepelnik*, Rechts-Berater 36f.

¹¹³ Ausschussbericht NR 867 BlgNR, 17. GP 3.

¹¹⁴ 261/ME 24. GP 4

Umgesetzt wurde dieser Vorschlag schließlich leicht modifiziert im Jahr 2013.¹¹⁵ Nunmehr kann die Behörde die Benützungspflicht auf geeigneten Radwegen oder Geh- und Radwegen (nicht aber auf anderen Radfahranlagen) aufheben und dies durch neu geschaffene quadratische Hinweiszeichen kundmachen (§ 68 Abs 1a StVO). Zu beachtende Kriterien sind dabei die Breite von Radweg und Fahrbahn, die Kreuzungsdichte, die Schwerverkehrsquantität oder auch die Unfallhäufigkeit.¹¹⁶ Jedenfalls dürfen einer Aufhebung weder hinsichtlich der Sicherheit noch der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs Bedenken entgegenstehen.¹¹⁷ Überlegt wurde, ob die Benützungspflicht auch nur in eine Fahrtrichtung aufgehoben werden kann. Dies ist aus Praktikabilitätsgründen eher abzulehnen.¹¹⁸

4.3 Die Vorrangregel des § 19 Abs 6a StVO

Auf die allgemeinen, sich an alle Fahrzeuge richtenden Vorrangregeln soll in dieser Arbeit nicht näher eingegangen werden. Auch Radfahrer haben die Rechts-, Gegenverkehrs- und Fließverkehrsregel zu beachten, Fußgängern das gefahrlose Überqueren der Fahrbahn auf einem Schutzweg zu ermöglichen und Einsatzfahrzeugen, Schienenfahrzeugen sowie Fahrzeugen auf bevorzugten Straßen den Vorrang einzuräumen. Mit § 19 Abs 6a StVO besteht allerdings eine gesondert an Radfahrer adressierte Vorrangbestimmung, die nähere Betrachtung verdient.

Dieser Norm zufolge haben Radfahrer, die eine Radfahranlage verlassen, anderen Fahrzeugen im Fließverkehr den Vorrang zu lassen. Verlassen wird die Anlage dabei dann, wenn von ihr auf die Fahrbahn abgelenkt wird und auch wenn sie endet und ein Einordnen in den Fließverkehr erforderlich wird, nicht aber bei einem Übergang in eine andere Radfahranlage. Kreuzt sie mit einer sonstigen Fahrbahn, sind drei Konstellationen möglich: Wird eine Radfahrerüberfahrt markiert, genießt der Radfahrer den besonderen Schutz und Vorrang des § 9 Abs 2 StVO.¹¹⁹ Wird keine solche Überfahrt markiert, die Radfahranlage aber dennoch nach der Kreuzung weitergeführt, kommen die allgemeinen Vorrangregeln der §§ 19, 37 und 38 StVO zur Anwendung, sofern der Radfahrer tatsächlich erkennbar die Fortführung benutzen will. Endet die Anlage an der Kreuzung, so hat der Radfahrer anderen Fahrzeugen gemäß § 19 Abs 6a StVO Vorrang

¹¹⁵ BGBl I 2013/39.

¹¹⁶ *Robatsch*, ZVR 2014, 472.

¹¹⁷ In Deutschland ist die Rechtslage umgekehrt: Hier darf die Benützungspflicht nur verordnet werden, wenn Verkehrssicherheit oder Verkehrsablauf es erfordern (vgl. *Salamon*, ZVR 2013, 214).

¹¹⁸ Vgl. auch *Hoffer*, ZVR 2013, 509.

¹¹⁹ Ob dies auch dann gilt, wenn der Radfahrer auf einem Radweg in die falsche Richtung fährt, ist strittig (*Pepelnik*, Rechts-Berater 77ff).

einzuräumen (auch wenn etwa auf der gegenüberliegenden Seite der kreuzenden Straße bereits eine neue Radfahranlage beginnt).¹²⁰ Allen anderen Fahrzeugen benachrangt ist er ferner stets dann, wenn er eine über die Kreuzung geführte Anlage durch Abbiegen verlässt.¹²¹ § 19 Abs 6a StVO verdrängt also allgemeinere Vorrangbestimmungen wie die Rechtsregel oder die Gegenverkehrsregel.

Diese mit der 19. StVO-Novelle¹²² 1994 eingeführte Norm sollte eigentlich den bis dahin bestehenden Unklarheiten im Zusammenhang mit der Frage des Vorrangs von Radfahrern entgegenwirken.¹²³ Immerhin wurde bereits im Rahmen einer Enquete zur 18. StVO-Novelle konstatiert: „Das Wesen der Vorrangbestimmungen für Radfahrer der letzten Jahre bestand darin, dass sich keiner ausgekannt hat.“¹²⁴ Dass dieser Befund heute noch unverändert Gültigkeit besitzt, hat eine von Polacek im Jahr 2014 veröffentlichte Studie¹²⁵ bewiesen: Den Probanden wurden dabei drei von § 19 Abs 6a StVO geregelte Situationen vorgelegt und sowohl ihre Vorrangkenntnisse als auch ihr hypothetisches Verhalten abgefragt. Erwiesen sich bereits die Kenntnisse als sehr gering (die drei Situationen wurden von 24%, 35% bzw. 5% der Befragten richtig eingeschätzt), zeigten sich beim fiktiven Verhalten noch extremere Abweichungen von der gesetzlichen Anordnung. In einer der Verkehrskonstellationen verhielten sich etwa nur 0,45% der Autofahrer normgemäß.

Diese Unkenntnis ist potentiell gefährlich. Nicht von ungefähr stellen Kollisionen an Kreuzungen nach Alleinunfällen den zweithäufigsten Unfalltyp bei Radfahrunfällen dar.¹²⁶ Die Unfallzahlen wären vermutlich aber noch höher, würden mehr Verkehrsteilnehmer gesetzeskonform agieren. Die meisten Teilnehmer an Polaceks Studie wendeten intuitiv andere, eigentlich nicht geltende Vorrangbestimmungen wie die Rechts- oder die Schutzwegregel an und räumten dem Radverkehr entgegen § 19 Abs 6a StVO Vorrang ein. In der Praxis bleibt Verkehrsteilnehmern mitunter auch gar nichts anderes übrig: So kann beispielsweise ein rechts abbiegender Auto-

¹²⁰ Pürstl, StVO 359f.

¹²¹ Außer der Querverkehr muss aufgrund einer Stopptafel oder einer Vorrang-geben-Tafel warten: § 19 Abs 4 StVO geht Abs 6a vor (OGH 25.11.2004, 2 Ob 256/04t bzw. OGH 19.01.2012, 2 Ob 135/11h).

¹²² BGBl 1994/518.

¹²³ Erläuterungen zur RV 1580 B1gNR, 18. GP 24.

¹²⁴ Grundtner, Die Entwicklung der Radfahrbestimmungen, Vor- und Nachteile der bisherigen Regelung, Lösungsmöglichkeiten, in: KFV/ARBÖ (Hg), „Vorrang für das Fahrrad?“. Enquete zur 18.StVO-Novelle am 30.September 1991 im Wiener Technischen Museum. Tagungsbericht (1992) 8 (8).

¹²⁵ Polacek/Brezina, Die Problematik des Vorrangs zwischen Fahrrädern und Kfz im österreichischen Straßenverkehr, ZVR 2014, 351(351ff).

¹²⁶ Riccabona-Zecha/Prösl, ZVR 2011, 142.

fahrer gar nicht wissen, ob ein neben ihm auf eine Kreuzung mit Radfahrerüberfahrt zufahrender Radfahrer dort warten muss (weil er ebenfalls abbiegen möchte) oder Vorrang hat (weil er über die Überfahrt fahren möchte). Oft lässt sich für den Kfz-Lenker auch nur schwer feststellen, ob eine Radfahranlage an einer Kreuzung endet und er deshalb Vorrang genießt.¹²⁷

Eine Ordnungsnorm verliert ihre Berechtigung spätestens dann, wenn sie von der Mehrzahl der ihr Unterworfenen nicht angewendet wird. So scheint es mittlerweile einen Konsens darüber zu geben, § 19 Abs 6a StVO ersatzlos zu streichen und auf die davon bisher erfassten Situationen die allgemeinen Vorrangbestimmungen zur Anwendung zu bringen.¹²⁸

¹²⁷ *Pepelnik*, ZVR 2014, 466.

¹²⁸ Für eine Aufhebung: *Polacek/Brezina*, ZVR 2014, 355; *Pepelnik*, ZVR 2014, 467; *Robatsch/Hildebrandt*, ZVR 2011, 435; *Riccabona-Zecha/Prössl*, ZVR 2011, 143.

5 Ausgewählte weitere Fragestellungen

Die Mehrzahl der Bestimmungen der StVO richtet sich an alle Fahrzeuglenker. Dass daher Radfahrer genauso wie auch Kfz-Lenker etwa den Vertrauensgrundsatz und das Hilfeleistungsgebot bei einem Verkehrsunfall beachten müssen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit und einen ausreichenden Abstand zum Vordermann einhalten müssen oder die Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen zu berücksichtigen haben, steht außer Zweifel. Im Folgenden soll das Augenmerk lediglich auf einige besonders relevante sowie ausdrücklich an Radfahrer adressierte Regelungen gelenkt werden.

5.1 Körperlicher und geistiger Zustand

Gemäß § 58 Abs 1 StVO darf sich ein Fahrzeug- und damit auch ein Fahrradlenker nicht in einer psychischen oder physischen Verfassung befinden, die die Fahrzeugbeherrschung und die Fähigkeit zur Befolgung der maßgeblichen Rechtsvorschriften beeinträchtigt. So darf er nicht stark übermüdet sein oder sich in einer heftigen Gemütsregung befinden und muss beide Arme und Beine frei zum Lenken und Treten haben (das Fahren mit einem Gipsarm ist daher unzulässig).¹²⁹ Auch eine übermäßige körperliche Gebrechlichkeit (z.B. starke Sehschwäche) oder Krankheit (z.B. hohes Fieber, starke Demenz) wird wohl zu einer Fahruntüchtigkeit führen. In der Praxis werden an Radfahrer allerdings wesentlich geringere Anforderungen gestellt als an andere Fahrzeuglenker. Ein theoretisch mögliches Lenkverbot gemäß § 59 Abs 1 StVO wird – außer im Falle einer Alkoholisierung, dazu sogleich unten – nie verhängt.¹³⁰

Dass die in den §§ 5 – 5b enthaltenen Bestimmungen der StVO zu alkoholisiertem Fahren auch für Radfahrer gelten, war zwar bereits Gegenstand der Judikatur,¹³¹ dürfte im Allgemeinen aber unbestreitbar sein. Demnach macht sich ein Radfahrer jedenfalls strafbar, wenn er sein Rad bei einem Blutalkoholgehalt von 0,8 g/l (0,8 Promille, absolute Fahruntauglichkeit) oder mehr lenkt.¹³² Auch ein geringerer Grad der Alkoholisierung kann ausnahmsweise zur Strafbarkeit führen, sofern dem Radler als Folge dessen das ordnungsgemäße Fahrzeuglenken nicht mehr

¹²⁹ *Vergeiner*, Recht 27; *Pepelnik*, Rechts-Berater 22f.

¹³⁰ Laut Aussage von Gruppeninspektor Johann Kirchmair, Stadtpolizeikommando Innsbruck vom 5.5.2015.

¹³¹ UVS Kärnten 3.6.1996, KUVS-652/3/96.

¹³² Die für Radfahrer zulässigen Alkoholwerte variieren in Europa erheblich: von 0,0 Promille in Tschechien, über 0,5 Promille in z.B. Italien, Frankreich oder der Schweiz bis hin zu 1,6 Promille in Deutschland (vgl. Alkoholisiertes Radfahren im Urlaub kann teuer werden, in: <http://www.oeamtc.at/portal/alkoholisiertes-radfahren-im-urlaub-kann-teuer-werden+2500+1608542>, 6.5.2015).

möglich ist (relative Fahruntauglichkeit, Minderalkoholisierung).¹³³

Alkoholkontrollen mit einem Schwerpunkt auf Radfahrern werden von der Polizei zwar zumindest in Tirol nicht durchgeführt,¹³⁴ sofern ein betrunkenen Radfahrer aber dennoch überprüft wird, kann dies für ihn neben allfälligen zivil- und strafrechtlichen Sanktionen auch diverse verwaltungsstrafrechtliche Folgen nach sich ziehen. So reicht der Strafraumen – abhängig vom Grad der Alkoholisierung – von mindestens 800 Euro bis maximal 5900 Euro (mind. 1 bis max. 6 Wochen Ersatzfreiheitsstrafe); die Verweigerung des Alkomattests oder der Blutabnahme wird mit 1600 Euro bis 5900 Euro bestraft (§ 99 Abs 1-1b StVO). Bereits ab einem Alkoholgehalt von 0,5 Promille darf die Polizei Zwangsmaßnahmen wie das Hindern an der Weiterfahrt oder die Abnahme des Fahrrads setzen (§ 5b Abs 1 StVO). In extremen Fällen, so bei wiederholten Alkoholisierungen bzw. wenn der Radfahrer aufgrund einer Alkoholsucht oder seines Verhaltens eine Gefahr für den Straßenverkehr darstellt, kann die Behörde (theoretisch) ein Lenkverbot gemäß § 59 StVO aussprechen. Ebenfalls nur in solchen seltenen Sonderfällen kann von der Behörde wegen mangelnder Verkehrszuverlässigkeit ein Kfz-Führerschein entzogen werden.¹³⁵ Ob eine Vormerkung im Führerschein-Vormerksystem vorgenommen werden kann, ist nicht restlos klar, dürfte aber abzulehnen sein: Dem Wortlaut des § 30a Abs 1 und 2 FSG zufolge kommt dieses System nur auf Alkoholdelikte beim Lenken von Kraftfahrzeugen zur Anwendung.¹³⁶

Pepelnik äußert Bedenken hinsichtlich der Verfassungskonformität der auf Radfahrer Anwendung findenden Alkoholbestimmungen. Der gleiche Strafraumen für Rad- und Autolenker ab einem Blutalkoholgehalt von 0,8 Promille verstoße vor dem Hintergrund des unterschiedlichen Gefährdungspotentials gegen den Gleichheitssatz. Immerhin habe der VwGH bereits entschieden, dass betrunkenen Radfahrer hauptsächlich sich selber, nur in geringem Ausmaß aber Dritte gefährden würden.¹³⁷ Aus der Tatsache, dass für bestimmte Fahrzeuglenker wie Busfahrer, Straßenbahnfahrer oder Piloten aufgrund deren höherer Verantwortung niedrigere Alkohollimits gelten, lasse sich herauslesen, dass das Ausmaß der potentiellen Gefährdung Dritter ein

¹³³ *Pürstl*, StVO 153f.

¹³⁴ *Witting/Beirer*, Wenn im Radler Alkohol steckt, in: <http://www.tt.com/panorama/8716869-91/wenn-im-radler-alkohol-steckt.csp>, 30.5.2015.

¹³⁵ *Vergeiner*, Recht 30; *Pepelnik*, Rechts-Berater 50.

¹³⁶ *Anderer Ansicht: Redaktion von derStandard.at*, Angetrankelt mit dem Fahrrad unterwegs, in: <http://derstandard.at/1256745630498/Rechtsfragen-Angetrankelt-mit-dem-Fahrrad-unterwegs>, 6.5.2015.

¹³⁷ VwGH, 9.3.1995, 93/18/0326.

wesentliches Kriterium bei der Schaffung von Alkohol-Straftatbeständen sei. Bei den auf Radfahrer zur Anwendung kommenden Tatbeständen werde nun aber deren niedriges Fremdgefährdungspotential eben nicht berücksichtigt.¹³⁸

Anzunehmen ist, dass dieses Problem und die damit zusammenhängende Gefahr eines groben Missverhältnisses zwischen Vergehen und Strafe in der Praxis durch eine großzügige Anwendung der Möglichkeit der außerordentlichen Strafmilderung (§ 20 Verwaltungsstrafgesetz¹³⁹) umgangen wird. Sofern keine Erschwerungsgründe auftreten, bestehen laut einigen UVS-Entscheidungen für einen bisher unbescholtenen, schuldeinsichtigen und nur geringfügig alkoholisierten Radfahrer gute Aussichten auf eine Unterschreitung der Mindeststrafe bis zur Hälfte.¹⁴⁰

Auch Personen, die in einem durch Suchtgift beeinträchtigten Zustand Rad fahren, können sich strafbar machen. Sie werden behandelt wie Alkoholisierte¹⁴¹ und müssen mit einer Geldstrafe zwischen 800 Euro und 3700 Euro rechnen (§ 99 Abs 1b StVO).

Ein Element der zum ordnungsgemäßen Radfahren erforderlichen psychischen und physischen Verfassung ist die Fähigkeit, sich auf den Straßenverkehr zu konzentrieren. Dabei hat sich die Frage gestellt, ob das Musikhören mit Kopfhörern während des Fahrens zulässig ist. Aufgrund widersprüchlicher Aussagen in der Literatur¹⁴² und mangels ersichtlicher Judikatur zu der Frage (abgesehen von einer unbrauchbaren Entscheidung des UVS NÖ¹⁴³), lässt sich eine definitive Aussage dazu derzeit nicht treffen. Das Verstopfen der Ohren mit Ohropax hingegen ist laut Pürstl genauso unzulässig wie das Tragen einer Sonnenbrille zu nächtlicher Stunde oder das Tragen einer Burka. Andere Kleidungs Vorschriften sind darüber hinaus nicht ersichtlich: So ist das Radfahren mit Holzpantoffeln oder Barfußfahren zulässig.¹⁴⁴

Gesetzlich ausdrücklich klargestellt wurde im Jahr 2013, dass das Telefonieren während des Radfahrens ohne Benützung einer Freisprecheinrichtung verboten ist (§ 68 Abs 3 lit e StVO). Vom Verbot umfasst werden auch sonstige Handybenutzungen wie z.B. das SMS-Schreiben

¹³⁸ *Pepelnik*, ZVR 2014, 468.

¹³⁹ BGBl 1991/52 idF BGBl I 2013/33.

¹⁴⁰ UVS Wien 12.5.2004, 03/P/34/9475/2003; UVS Stmk 17.11.1993, 30.5-6/93; UVS OÖ 20.9.1993, VwSen-100900/23/Sch/Rd; UVS Kärnten 22.8.1991, KUVS-158/3/91.

¹⁴¹ *Pürstl*, StVO 143.

¹⁴² Dagegen: *Vergeiner*, Recht 72; unentschlossen: *Pürstl*, StVO 882; dafür: Österreich muss die StVO erst lernen, in: <http://lobby.ig-fahrrad.org/oesterreich-muss-die-stvo-erst-lernen/>, 6.5.2015.

¹⁴³ UVS NÖ, 15.4.1998, Senat-KO-97-462.

¹⁴⁴ *Pürstl*, StVO 882; *Vergeiner*, Recht 73.

sein. Damit sollen Ablenkungen und gefährliche Abbiegemanöver verhindert werden. Ein Verstoß gegen das Verbot wird mit einer Organstrafverfügung in Höhe von 50 Euro geahndet (allerdings nur, wenn dieser während einer Anhaltung gemäß § 97 Abs 5 StVO festgestellt wird) (§ 99 Abs 4a StVO).¹⁴⁵

5.2 Kinder: § 65 Abs 1 und 2 StVO

Viele Menschen werden bereits in sehr jungen Jahren von der Faszination des Radfahrens ergriffen. So besitzen etwa 90% der Fünfjährigen schon ein Fahrrad.¹⁴⁶ Nachdem die Teilnahme am Straßenverkehr beträchtliche intellektuelle und körperliche Fähigkeiten erfordert, dürfen Kinder bis zum Alter von 12 Jahren nur unter zwei möglichen Voraussetzungen auf öffentlichen Straßen Rad¹⁴⁷ fahren: Zum einen ist dies zulässig, sofern das Kind von einer mindestens 16 Jahre alten Aufsichtsperson begleitet wird, die in der Lage sein muss, jederzeit auf das Verhalten des Kindes einzuwirken.¹⁴⁸ Zum zweiten kann einem mindestens 10-Jährigen¹⁴⁹ eine Bewilligung für das Fahren ohne Aufsichtsperson ausgestellt werden, sofern er die notwendige körperliche und geistige Eignung sowie Kenntnisse der straßenpolizeilichen Vorschriften nachweist. Hierfür bedarf es eines Antrags des Erziehungsberechtigten bei der Bezirksverwaltungsbehörde und einer vom Kind positiv abgelegten Radfahrprüfung. Solche Fahrprüfungen werden idR kostenlos an Schulen angeboten und gliedern sich in einen theoretischen und einen praktischen Teil. Die Bewilligung gilt grundsätzlich für ganz Österreich, kann aber auf Antrag örtlich eingeschränkt werden. Weitere Auflagen oder auch ein Widerruf sind möglich.¹⁵⁰

§ 65 Abs 1 StVO ist weniger an das Kind, denn an die Aufsichtsperson adressiert. Das Ausmaß deren Aufsichtspflicht bemisst sich dabei nach dem Alter und der Reife des Kindes sowie nach dem, was angesichts ihrer eigenen Lebensbedingungen vernünftigerweise verlangt werden kann, ist also stark einzelfallabhängig.¹⁵¹ Auch an das Kind selber werden Verhaltensanforderungen gestellt. Daher kann ihm im Falle eines Unfalls unter Umständen ein Mitverschulden

¹⁴⁵ *Salamon*, ZVR 2013, 213; *Vergeiner*, Recht 72.

¹⁴⁶ *Vergeiner*, Recht 37.

¹⁴⁷ Vom Begriff des „Fahrrads“ müssen hier logischerweise auch und vor allem Kinderfahrräder erfasst sein, selbst wenn diese nicht von der Fahrraddefinition des § 2 Abs 1 Z 22 StVO umfasst sind (siehe Kapitel 2.4.2).

¹⁴⁸ *Pürstl*, StVO 907.

¹⁴⁹ Das Mindestalter ist eine absolute Grenze und kann auch bei einer allfälligen früheren körperlichen und geistigen Reife des Kindes nicht unterschritten werden (*Pürstl*, StVO 907).

¹⁵⁰ *Vergeiner*, Recht 40f; *Pepelnik*, Rechts-Berater, 23ff.

¹⁵¹ Näheres und etliche OGH-Entscheidungen zu der Frage bei *Pürstl*, StVO 908f.

angerechnet werden, wenn es sein Fehlverhalten einsehen und danach handeln konnte. Allerdings wird das (Fehl-)Verhalten des Kindes nach der ständigen Judikatur mild beurteilt.¹⁵²

5.3 Fahrregeln und das Verhalten vor Kreuzungen

Alle Fahrzeuglenker müssen laut § 7 Abs 1 StVO so weit rechts wie möglich fahren. Dieses Rechtsfahrgebot kann Radfahrer mitunter in Bedrängnis bringen: Fahren sie zu nahe am Fahrbahnrand, droht ihnen Gefahr durch sich öffnende Autotüren, hohe Randsteine oder durch einen schlechten Straßenzustand aufgrund von Kanaldeckeln, Fahrbahnschäden, Schnee etc. Fahren sie hingegen weiter in der Mitte, bilden sie ein Hindernis für den Kfz-Verkehr und riskieren abgedrängt zu werden. Es stellt sich daher die Frage, wie weit rechts Radfahrer auf Straßen ohne Radfahranlage tatsächlich fahren müssen.

§ 7 StVO zufolge muss dann am Fahrbahnrand gefahren werden, wenn dies die Verkehrssicherheit erfordert. Ansonsten soll soweit rechts gefahren werden, wie es unter Bedachtnahme auf die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zumutbar und ohne Dritte oder sich selbst zu gefährden möglich ist. Zu beachten ist dabei, dass laut OGH auch derjenige das Rechtsfahrgebot verletzt, der zu knapp am rechten Fahrbahnrand fährt.¹⁵³ Dass dies für den Radfahrer in eine Fülle von Einzelfallentscheidungen mündet, spiegelt sich in der kasuistischen Judikatur zum Rechtsfahrgebot wider.¹⁵⁴ Als einige Grundregeln lassen sich indes festhalten: Es muss auch dann rechts gefahren werden, wenn durch ein gegenteiliges Verhalten niemand behindert oder belästigt wird.¹⁵⁵ Der Radfahrer darf und muss einen Sicherheitsabstand zum Fahrbahnrand einhalten, und zwar auch dann, wenn er überholt wird.¹⁵⁶ Er muss nicht auf das Bankett, Wasserrinnen neben der Fahrbahn oder in Parklücken ausweichen.¹⁵⁷

Will ein Radfahrer den Fahrstreifen oder seine Fahrtrichtung wechseln, hat er dies rechtzeitig per Handzeichen anzuzeigen (§ 11 Abs 2 StVO). Rechtzeitig ist das Handzeichen dann abgegeben, wenn den anderen Verkehrsteilnehmern genügend Zeit für eine Reaktion gelassen wird und der Radler beim Beginn des Abbiegevorgangs damit bereits fertig ist. Das Fahrmanöver selbst sollte also wieder mit beiden Händen am Lenker durchgeführt werden. Die Abgabe des

¹⁵² *Pürstl*, StVO 909; *Pepelnik*, Rechts-Berater 94.

¹⁵³ OGH 6.5.2002, 2 Ob 98/02d.

¹⁵⁴ Vgl. dazu *Pürstl*, StVO 226ff.

¹⁵⁵ *Pürstl*, StVO 228.

¹⁵⁶ *Pürstl*, StVO 222.

¹⁵⁷ *Grubmann*, Straßenverkehrsordnung² (2009) 905; *Pepelnik*, Rechts-Berater 52.

Zeichens muss deutlich erkennbar sein, darf aber auch „etwas lässig“ sein.¹⁵⁸ Sind keine Verkehrsteilnehmer in der Nähe, die durch den Richtungs- oder Fahrstreifenwechsel gefährdet oder behindert werden können, kann die Anzeige desselben entfallen. Gleiches wird wohl dann gelten, wenn sich der Radfahrer durch die Abgabe des Zeichens aufgrund extremer Straßenverhältnisse oder fehlender Fahrpraxis in Gefahr bringen würde.¹⁵⁹

Im Falle einer Staubildung vor einer Kreuzung¹⁶⁰ ist es den Lenkern einspuriger Fahrzeuge und damit auch Radfahrern erlaubt, an stehenden Fahrzeugen vorbei bis zur Kreuzung vorzufahren. Solange die Lenker der anderen Fahrzeuge nicht beim Einbiegen behindert werden, darf rechts, links oder auch sich durchschlängelnd vorgefahren werden (§ 12 Abs 5 StVO). Seit neuerer Zeit¹⁶¹ kann eine zweite, näher bei der Kreuzungsmitte situierte Haltelinie markiert werden, bis zu welcher die Lenker einspuriger Fahrzeuge in solchen Fällen heranzufahren dürfen (§ 9 Abs 4a StVO). Fährt ein Radfahrer gemäß § 12 Abs 5 StVO rechts an einer Kolonne vor und setzt sich diese wieder in Bewegung, muss er zwar nicht stehenbleiben, darf aber nicht schneller fahren als die Kolonne, um ein unzulässiges Rechtsüberholen zu vermeiden.¹⁶²

Dass Radfahrer vor einer Stopp-Tafel für eine bestimmte Sekundendauer mit einem Fuß auf dem Boden anhalten müssen, wird zwar gelegentlich in Fahrschulen gelehrt, ist aber gesetzlich nirgends so vorgeschrieben. Das Fahrrad muss völlig zum Stillstand gebracht werden;¹⁶³ darüber, auf welche Weise und für wie lange angehalten werden muss, geben die maßgeblichen §§ 19 Abs 4 und 52 lit c Z 24 StVO keine Auskunft.¹⁶⁴

Diskutiert wurde in jüngerer Zeit, ob es für Radfahrer erlaubt werden sollte, Kreuzungen trotz roter Ampeln (v.a. zum Rechtsabbiegen) dann zu überqueren, wenn das ohne Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer möglich ist. Dem Verkehrsplaner Ulrich Leth zufolge könnte dadurch ohne Sicherheitsnachteile weitverbreitetes Verhalten legalisiert und gleichzeitig die Verkehrsflüssigkeit erhöht werden. Hingewiesen wurde dabei auf laufende Pilotprojekte in Paris, wo –

¹⁵⁸ *Pürstl*, StVO 283.

¹⁵⁹ *Pepelnik*, Rechts-Berater 58ff.

¹⁶⁰ Oder auch bei sonstigen Stau- und Kolonnenbildungen, etwa bei Engstellen, Baustellen, etc.

¹⁶¹ Seit der 23. StVO-Novelle (BGBl I 2011/34).

¹⁶² OGH 23.3.2007, 2 Ob 262/05a.

¹⁶³ *Pürstl*, StVO 799.

¹⁶⁴ Vgl. dazu: Was heißt STOP bei STOP eigentlich?, in: <http://lobby.ig-fahrrad.org/was-heisst-stop-bei-stop-eigentlich/>, 13.5.2015.

bei allerdings wohl abweichender Grundhaltung gegenüber Ampeln – mittels Zusatztafeln Radfahrern das Rechtsabbiegen bzw. Geradeausfahren auch bei roter Ampel erlaubt wurde.¹⁶⁵ Das Verkehrsministerium hat dem Vorschlag aufgrund einer befürchteten Verschlechterung der Verkehrssicherheit durch überforderte Auto- und Radfahrer eine Absage erteilt.¹⁶⁶

5.4 Die Verbote des § 68 Abs 3 StVO

§ 68 Abs 3 StVO stellt einige Verbote auf, mittels derer eine der Verkehrssicherheit abträgliche Verwendung von Fahrrädern verhindert werden soll.¹⁶⁷ So ist es nicht erlaubt, freihändig zu fahren oder die Füße während der Fahrt von den Tretern zu nehmen. Dadurch sollen sowohl der Radler selbst als auch die anderen Verkehrsteilnehmer geschützt werden.¹⁶⁸

Ferner darf sich ein Radfahrer nicht an ein anderes Fahrzeug anhängen, um sich ziehen zu lassen, und auch keine anderen Fahrzeuge oder Kleinfahrzeuge mitführen. Aus der Kombination dieser zwei Verbote hat der OGH abgeleitet, dass es dem ziehenden Fahrzeuglenker ebenso untersagt ist, einen Radfahrer mitzuziehen.¹⁶⁹ Judiziert wurde weiters, dass es beim Sich-Anhängen an ein anderes Fahrzeug nicht auf eine mechanische Verbindung ankommt; auch das bloße händische Sich-Festhalten ist tatbildlich.¹⁷⁰ Wenngleich § 68 Abs 3 StVO nur vom Ziehen und Mitführen von Fahrzeugen spricht, ist nach § 99 Abs 3 lit f StVO auch das Anhängen von Tieren an ein Fahrzeug verboten; folglich ist es unzulässig, einen Hund an der Leine mitrennen zu lassen.¹⁷¹

Durch die Generalklausel des § 68 Abs 3 lit c StVO wird es schließlich untersagt, Fahrräder in einer nicht verkehrsgemäßen Art zu gebrauchen, z.B. zum Karussellfahren, Wettfahren und dgl. Umfasst von diesem Verbot ist auch das Mitführen einer Person im Damensitz.¹⁷²

5.5 Abstellen von Fahrrädern

Soweit passend, finden die allgemeinen Normen der §§ 23ff StVO zum Halten und Parken auf

¹⁶⁵ *Leth*, Rote Ampeln sollten nur noch für die Autos gelten, in: <http://diepresse.com/home/meinung/gastkommentar/1479801/Rote-Ampeln-sollten-nur-noch-fur-die-Autos-gelten>, 13.5.2015; Bei Rot über die Kreuzung sorgt für Kritik, in: <http://wien.orf.at/news/stories/2616181/>, 13.5.2015.

¹⁶⁶ Dürfen Radfahrerinnen und Radfahrer bei Rot rechts abbiegen?, in: <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/faq/rechtsabbiegen.html>, 13.5.2015.

¹⁶⁷ *Hoffer*, Straßenverkehrsordnung³⁰ (2009) 256.

¹⁶⁸ UVS Stmk 17.11.1993, 30.5-6/93.

¹⁶⁹ OGH 7.7.2005, 2 Ob 135/04y.

¹⁷⁰ UVS Wien, 26.9.2002, 03/P/36/5495/2002.

¹⁷¹ *Vergeiner*, Recht 72.

¹⁷² *Grubmann*, StVO 908.

Radfahrer Anwendung. Insbesondere dürfen nicht nur Kfz, sondern auch Fahrräder auf Parkplätzen und Parkspuren abgestellt werden.¹⁷³ Speziellere Regelungen zum Abstellen von Fahrrädern finden sich darüber hinaus im § 68 Abs 4 StVO. Demnach muss ein Rad platzsparend so aufgestellt werden, dass es nicht umfallen kann und kein Hindernis für andere Verkehrsteilnehmer bildet. Auf Gehsteigen ist das Abstellen zulässig, sofern dieser mehr als 2,5 m breit ist. Dabei darf das Fahrrad durchaus an Straßenschilder, Mistkübel, Straßenlaternen oder Ähnliches angekettet werden.¹⁷⁴ Besonderes gilt im Haltestellenbereich öffentlicher Verkehrsmittel (15 m vor bis 15 m nach den Haltestellentafeln¹⁷⁵): Hier ist das Abstellen nur an Fahrradständern gestattet. Wo das Rad auf Bahnhöfen abgestellt werden darf, wird im Übrigen durch die dortige Hausordnung festgeschrieben.¹⁷⁶

5.6 Verbände

Größere Gruppen von Radfahrern stellen häufig eine Verkehrsbeeinträchtigung dar: Außer auf bestimmten Sonderverkehrsflächen oder bei Trainingsfahrten mit Rennrädern dürfen sie nicht nebeneinander fahren (§ 68 Abs 2 StVO) und bilden daher eine lange, von Kfz nur schwer zu überholende Kette. Zwar sieht § 29 Abs 1 StVO vor, dass geschlossene Züge von Straßenbenutzern (so auch Radfahrergruppen) nur von Einsatzfahrzeugen und erforderlichenfalls von Organen der Straßenwacht unterbrochen oder behindert werden dürfen; eine Ausnahme vom grundsätzlichen Verbot des Nebeneinanderfahrens lässt sich dem VwGH zufolge daraus aber nicht ableiten.¹⁷⁷

Pepelnik fordert daher seit Jahren eine Ausweitung der für Fußgänger geschaffenen Verbändebestimmung (§ 77 StVO) auf Radfahrer nach deutschem Vorbild. In Deutschland dürfen Radfahrergruppen mit mehr als 15 Teilnehmern zu zweit nebeneinander fahren und sind als ein einheitlicher Verkehrsteilnehmer anzusehen (§ 27 dt. StVO). Dadurch sollen eine bessere Sichtbarkeit, schnellere Überholbarkeit und einfachere Kommunikation innerhalb der Gruppe gewährleistet werden. Pepelnik schlägt vor, Radfahrgruppen mit mindestens sechs Teilnehmern das Nebeneinanderfahren auf dem rechten Fahrstreifen zu erlauben. Ein solcher Verband würde

¹⁷³ Räder rechtssicher abstellen, in: <http://lobby.ig-fahrrad.org/raeder-rechtssicher-abstellen/>, 14.5.2015.

¹⁷⁴ *Tinsobin*, Falsch geparkt, und weg ist das Fahrrad, in: <http://derstandard.at/1379292212549/Falsch-geparkt-und-weg-ist-das-Fahrrad>, 14.5.2015.

¹⁷⁵ *Vergeiner*, Recht 74.

¹⁷⁶ *Tinsobin*, Falsch geparkt, und weg ist das Fahrrad, in: <http://derstandard.at/1379292212549/Falsch-geparkt-und-weg-ist-das-Fahrrad>, 14.5.2015

¹⁷⁷ VwGH 29.1.1992, 91/02/0122.

dem Vorschlag zufolge nicht unter die Radwegebenutzungspflicht fallen und dürfte auch geschlossen über eine nach dem ersten Gruppenmitglied auf Rot schaltende Ampel fahren.¹⁷⁸

¹⁷⁸ *Pepelnik*, Rechts-Berater 85f bzw. *Pepelnik*, ZVR 2014 467f.

6 Radfahren im Naturraum

6.1 Radfahren im Wald

§ 33 Forstgesetz¹⁷⁹ schreibt das jedermann zustehende Recht fest, Wald zu Erholungszwecken zu betreten und sich dort aufzuhalten. Von diesem Gemeingebrauch ausgenommen sind lediglich einige Sondergebiete wie Waldflächen, für die ein behördliches Betretungsverbot erlassen wurde, Wieder- oder Neubewaldungsflächen sowie Wald, der vom Eigentümer gemäß § 34 ForstG gesperrt wurde. Erlaubt ist jegliche Form des Zuzußgehens, so auch das Joggen, Langlaufen und – unter Einschränkungen – das Schifahren. Das Befahren des Waldes, zu dem auch Forststraßen gehören (§ 1a Abs 3 iVm § 59 Abs 1 ForstG), ist hingegen gemäß § 33 Abs 3 ForstG nur nach erteilter Erlaubnis gestattet. Davon umfasst ist insbesondere auch das Radfahren.

Die zum Befahren notwendige Zustimmung muss hinsichtlich der Forststraßen vom Straßenerhalter¹⁸⁰, hinsichtlich des sonstigen Waldgebietes vom Waldeigentümer erteilt werden. Dabei kann das Radfahren entweder nur Einzelpersonen durch Vertrag oder auch der Allgemeinheit durch Beschilderung gemäß § 1 Abs 8 und Anlage Abbildung 5 der Forstlichen KennzeichnungsVO¹⁸¹ erlaubt werden. Einschränkungen auf bestimmte Benützungsorten oder -zeiten sind zulässig. Eine alternative Möglichkeit zur Zugänglichmachung von Wald für den Radverkehr stellt die Erklärung desselben zum Erholungswald (§ 36 ForstG) per Bescheid der Bezirksverwaltungsbehörde dar. Bestehende Forstwege können danach zum Radfahren genutzt werden; die Neuanlegung eines Radfahrweges bedarf allerdings der Zustimmung des Waldeigentümers.¹⁸²

Einem Radfahrer, der unerlaubterweise den Wald befährt, drohen Verwaltungsstrafen: § 174 Abs 3 ForstG zufolge ist mit einer Geldstrafe bis zu 150 Euro zu bestrafen, wer im Wald ohne die erforderliche Zustimmung Rad fährt; ist die Forststraße darüber hinaus erkennbar gesperrt, erhöht sich die drohende Strafe auf 730 Euro bzw. eine Woche Ersatzfreiheitsstrafe. Es stellt sich die Frage, ob auch eine Strafbarkeit nach der StVO wegen eines Verstoßes gegen ein Fahrverbot in Frage kommt. Eine Forststraße ist zwar keine öffentliche Straße (§ 59 Abs 2 StVO), aber aufgrund des allgemeinen Betretungsrechts eine Straße mit öffentlichem Verkehr iSd § 1

¹⁷⁹ BGBl 1975/440 idF BGBl I 2013/189.

¹⁸⁰ Das wird idR der Waldeigentümer oder eine Forststraßengenossenschaft sein.

¹⁸¹ BGBl 1976/179 idF BGBl II 1997/67.

¹⁸² *Zagrajsek*, Rechtsprobleme beim Mountainbiken (1999) 56.

Abs 1 StVO: Jedermann darf sie zumindest als Fußgänger benutzen. Die StVO findet daher auf Forststraßen grundsätzliche Anwendung.¹⁸³ Die Straßenverkehrsbehörde wäre folglich befugt, Fahrverbote zu verordnen, was in der Praxis allerdings fast nicht vorkommt. Tatsächlich werden Fahrverbote regelmäßig nur von den Wegehaltern durch Beschilderung gemäß der Forstlichen KennzeichnungsVO erlassen. Diese Verbotstafeln sehen zwar fast gleich aus wie jene der StVO, haben aber nicht dieselbe Wirkung: Ein Fahrverbot nach der StVO wird dadurch nicht begründet, weswegen auch keine Strafbarkeit nach der StVO entstehen kann. Zivilrechtliche Konsequenzen einer unerlaubten Radfahrt durch den Wald wie Besitzstörungsklagen, Unterlassungsklagen oder Haftungsfolgen sind hingegen denkbar.¹⁸⁴

Die derzeitige Rechtslage ist auf häufige Kritik gestoßen. Insbesondere Vertreter der Tourismusbranche fordern eine generelle Freigabe von Forststraßen für den Radverkehr und verweisen auf die Situation in Bayern und der Schweiz, wo eine solche Einschränkung für Radfahrer nicht besteht. Argumentiert wurde auch mit einer schwer erklärbaren Schlechterstellung der Radfahrer gegenüber Schifahrern und Langläufern.¹⁸⁵ Mit der Frage einer allfälligen Gleichheitswidrigkeit der Regelung des § 33 Abs 3 ForstG hat sich indes bereits vor längerer Zeit der VfGH beschäftigt und dabei ausgesprochen, dass die Norm insofern nicht zu beanstanden sei. Begründet wurde dies vom VfGH folgendermaßen: Der Gesetzgeber habe sowohl dem öffentlichen Interesse an der Waldbenützung zu Erholungszwecken als auch dem Interesse der Waldeigentümer an einer möglichst geringen Beschränkung ihres Eigentumes Rechnung zu tragen. Den ihm diesbezüglich zukommenden Gestaltungsspielraum habe er mit der geltenden Regelung nicht verlassen. Um den Erholungswert des Waldes hoch zu halten, sei es zulässig, Kontakte zwischen potentiellen Waldnutzern wie Wanderern, Schiläufern und Radfahrern dadurch zu verhindern, dass eine der Gruppen von der Nutzung ausgeschlossen werde. Dass der Gesetzgeber offenbar das Radfahren für eingriffsintensiver als das Schifahren erachte, liege innerhalb seiner autonomen Beurteilungsbefugnis. Eine weitere zulässige (und vermutlich die wichtigste) Intention hinter der Nichtfreigabe von Forststraßen für den Radverkehr sei, dass eine Öffnung die Haftung des Wegehalters möglicherweise erweitern könnte.¹⁸⁶

¹⁸³ Dies gilt dann nicht, wenn die Straße nach § 34 ForstG gesperrt wurde.

¹⁸⁴ *Zagrajsek*, Rechtsprobleme 37f bzw. 71ff.

¹⁸⁵ *Dahl*, Freie Fahrt im Forst, in: <http://derstandard.at/2884522>, 17.5.2015; Radfahren in der Natur braucht legalen Rahmen, in: <http://www.radlobby.at/mountainbike>, 17.5.2015; *Steiner*, Das Wegerecht unter besonderer Berücksichtigung sportlicher Aspekte (2007) 150f.; siehe auch: Initiative „Legal biken“: <http://www.up-move.eu/wir-wollen-legal-biken/legal-biken/983/>, 17.5.2015.

¹⁸⁶ VfSlg 12998/1992.

Im Bereich der Haftung im Wald (§ 176 ForstG) stellen sich tatsächlich diffizile, teilweise ungeklärte Fragen. Unmissverständlich gesetzlich festgelegt ist, dass ein Radfahrer, der abseits der öffentlichen Wege und Straßen durch den Wald fährt, sich auf ausschließlich eigenes Risiko fortbewegt. Dasselbe gilt dann, wenn er auf Wegen (\neq Forststraßen) fährt, die der Waldeigentümer nicht durch entsprechende Kennzeichnung ausdrücklich der Benützung durch die Allgemeinheit gewidmet hat. Auf Forststraßen gilt § 176 Abs 4 ForstG zufolge hingegen die Wegehalterhaftung des § 1319a ABGB. Der Wegehalter hat demnach für eine gefahrlose Nutzbarkeit der Straße zu sorgen; versäumt er dies, haftet er für Schäden durch den mangelhaften Wegzustand ab grober Fahrlässigkeit. Dies wird jedenfalls hinsichtlich all derer Personen gültig sein, die die Forststraße erlaubterweise benützen, so also für alle Fußgänger und jene Radfahrer, die auf einer freigegebenen Straße fahren.¹⁸⁷ Bei einer unerlaubten Wegbenützung gilt die Wegehalterhaftung § 1319a Abs 1 Satz 2 ABGB zufolge dann nicht, wenn die Unerlaubtheit dem Benützer erkennbar war. Der OGH hat entschieden, dass an die Erkennbarkeit strenge Anforderungen zu stellen seien. Insbesondere sei das gesetzliche Verbot des § 33 Abs 3 ForstG nicht ausreichend, um einem Radfahrer die Unerlaubtheit klar zu machen, da der Radler oft nicht wisse, ob er sich tatsächlich auf einer Forststraße iSd ForstG befindet. Vielmehr müsse für ihn die unbefugte Nutzung optisch wahrnehmbar sein; d.h., der Wegehalter muss durch Beschilderung ausdrücklich darauf aufmerksam machen.¹⁸⁸

Negative Folge dieser Haftungsproblematiken ist, dass nur wenige Wegehalter und Waldeigentümer aus freien Stücken ihre Wege für Radfahrer freigeben. Um dennoch ein attraktives Routennetz für Mountainbiker gewährleisten zu können, wurden von einzelnen Ländern und dem Lebensministerium Vertragsmodelle für eine Haftungsübernahme entwickelt. In Tirol und in Vorarlberg beispielsweise ist dieses Modell so ausgestaltet, dass eine Gemeinde oder ein Tourismusverband mit den Wegehaltern ein Übereinkommen über die Freigabe geeigneter Forststraßen abschließt; als Gegenleistung übernimmt die Gemeinde oder der Tourismusverband die Wegehalterpflichten und leistet ein Entgelt. Das Land fördert dieses Entgelt mit einem Beitrag, schließt eine Haftpflichtversicherung ab und finanziert zudem die einheitliche Beschilderung

¹⁸⁷ Eine weiter reichende Vertragshaftung wäre bei Benützung solcher freigegebener Straßen zwar grundsätzlich denkbar; wie der OGH aber bereits mehrfach festgestellt hat, bedarf es hierfür in den weitaus überwiegenden Fällen einer entgeltlichen Nutzung. Nur aufgrund des unentgeltlichen Erwerbes eines Werbeprospekts für eine Mountainbikestrecke liegt noch keine Vertragshaftung vor (OGH 31.1.2006, 1 Ob 260/05z bzw. OGH 7.12.2000, 2 Ob 45/00g).

¹⁸⁸ OGH 19.5.1994, 2Ob23/94.

der Routen.¹⁸⁹ Eine weitere Möglichkeit zur Überwälzung der Haftung auf eine Gebietskörperschaft wäre, dass auf deren Antrag der betroffene Wald gemäß § 36 ForstG in einen Erholungswald umgewandelt wird. Auch hierdurch wird der Waldeigentümer von der Wegehalterhaftung befreit.¹⁹⁰

6.2 Radfahren auf Güterwegen, auf dem Feld und am Berg

Güterwege sind § 1 Abs 3 Güter- und Seilwege-Grundsatzgesetz¹⁹¹ zufolge nichtöffentliche Wege, die der Ausübung eines Bringungsrechts dienen sollen. Wer sie ohne Zustimmung des Eigentümers benutzen darf, regeln die Ausführungsgesetze der Länder. In Tirol etwa sind dies lediglich die Eigentümer, Pächter oder Fruchtnießer der bringungsberechtigten Grundstücke, ihnen nahestehende Personen sowie bestimmte öffentliche Aufgaben erfüllende Personen.¹⁹² In Vorarlberg sind darüber hinaus alle Fußgänger zur Nutzung eines Güterwegs berechtigt.¹⁹³ Das Radfahren ist so wie auf Forststraßen nur dann gestattet, wenn der Eigentümer dies durch einen privatrechtlichen Widmungsakt erlaubt. Auch hier wird aber angenommen, dass Radfahrer oft nicht wissen können, ob der Weg freigegeben wurde oder nicht. Daher muss ihnen das Verbot der Benützung durch Beschilderung oder eine Schranke verdeutlicht werden.¹⁹⁴

Auf landwirtschaftlichen Grundflächen ist laut den Feldschutzgesetzen der Länder das Radfahren ebenfalls untersagt, sofern nicht die Zustimmung des Eigentümers oder Nutzungsberechtigten dafür eingeholt wird. Wer dagegen verstößt, begeht einen Feldfrevl und kann (in Tirol) mit einer Geldstrafe von bis zu 2200 Euro belegt werden.¹⁹⁵

Was im Bereich des über der Waldgrenze gelegenen Berglandes gilt, ist schon aus kompetenzrechtlichen Gründen nur unter Schwierigkeiten feststellbar. Einige Länder haben aufbauend auf die Kompetenztatbestände „Fremdenverkehr“ bzw. „Sport“ Gesetze über die Wegfreiheit im Berglande erlassen, andere Länder haben entsprechende Regelungen in ein Tourismus- oder

¹⁸⁹Vereinbarung zwischen Wegehalter und Betreiber, in: https://www.vorarlberg.at/vorarlberg/bauen_wohnen/bauen/raumplanung/weitereinformationen/mountainbike/vereinbarungzwischenwegeh.htm, 17.5.2015; Tiroler Mountainbikemodell 2.0, in: <https://www.tirol.gv.at/sport/radfahren/mountainbike/tiroler-mountainbikemodell-20/>, 17.5.2015.

¹⁹⁰ *Zagrajsek*, Rechtsprobleme 56f.

¹⁹¹ BGBl 1967/198 idF BGBl I 2013/189.

¹⁹² § 5 Tiroler Güter- und Seilwege-Landesgesetz (LGBI 1970/40 idF LGBI 2013/130).

¹⁹³ § 11 Abs 2 Vorarlberger Güter- und Seilwegesgesetz (LGBL 1963/25 idF LGBI 2014/23).

¹⁹⁴ *Zagrajsek*, Rechtsprobleme 24f bzw. 38.

¹⁹⁵ § 2 iVm § 10 Abs 1 Tiroler Feldschutzgesetz 2000 (LGBI 2000/58 idF 2013/130).

Straßengesetz eingebaut.¹⁹⁶ Stets wird dabei das Betreten des Berglandes erlaubt; vom Radfahren ist hingegen keine Rede, weshalb es im Umkehrschluss wohl als unzulässig angesehen werden muss.¹⁹⁷

¹⁹⁶ Siehe etwa § 5 Kärntner Gesetz über die Wegfreiheit im Berglande (LGBI 1923/18 idF LGBI 2013/85), § 5 Salzburger Gesetz über die Wegfreiheit im Berglande (LGBI 1970/31 idF LGBI 2005/58), § 47 Abs 1 Oberösterreichisches Tourismus-Gesetz (LGBI 1989/81 idF LGBI 2013/90), § 34 Abs 1 Vorarlberger Straßengesetz (LGBI 2012/79 idF LGBI 2014/58).

¹⁹⁷ *Zagrajsek*, Rechtsprobleme 26; *Steiner*, Wegerecht 145ff.

7 Perspektiven

Die Vorteile, die sich aus einer Förderung des Radverkehrs in Österreich ergeben können, sind vielfältiger Art und reichen von einer Erhöhung der Volksgesundheit über einen touristischen Nutzen bis hin zu einer Senkung der Unfallzahlen im Straßenverkehr.¹⁹⁸ Eine Umfrage des VCÖ¹⁹⁹ zeigt, dass die Mehrzahl der österreichischen Radfahrer mit den Radfahrbedingungen zufrieden ist und diesbezüglich auch Verbesserungen in den letzten Jahren wahrgenommen hat. Nichtsdestotrotz besteht weiterhin ein Optimierungsbedarf: So würden sich 82% der Befragten einen Ausbau der Radwege entlang von Freilandstraßen wünschen, 75% hätten gerne breitere Flächen und mehr Platz zum Radfahren und 65% treten für mehr Abkürzungsmöglichkeiten (etwa durch zulässiges Radfahren gegen die Einbahn und in Fußgängerzonen) ein. Gewünscht werden weiters mehr Abstellflächen und eine bessere Verknüpfbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Vor dem Hintergrund, dass in Österreich jährlich geschätzt fast 200.000 Fahrräder gestohlen werden,²⁰⁰ dürften auch neue Strategien gegen den organisierten Raddiebstahl gefragt sein.

Zu bedenken ist, dass die rechtlichen Rahmenbedingungen zur Erreichung dieser Ziele überwiegend bereits gegeben sind. Dennoch könnte auch im Bereich der Gesetze an Schrauben gedreht werden, um die Fahrradmobilität attraktiver zu gestalten. Beispielsweise könnte in Bau- und Raumordnungsgesetzen die Errichtung von Radfahranlagen und Radabstellplätzen unterstützt werden. Optimierungsmöglichkeiten ergeben sich aber vor allem in der StVO. So hat das Verkehrsministerium bereits 2011 einen Katalog an Änderungsvorhaben in der StVO zugunsten des Radverkehrs veröffentlicht. Dieser „Masterplan Radfahren“ sah vor, bis zum Jahr 2014 unter anderem das flächendeckend zulässige Radfahren gegen die Einbahn (mit Ausnahmemöglichkeiten) einzuführen, die Radwegbenutzungspflicht im Ortsgebiet zu flexibilisieren, die Vorrangregeln für Radfahrer zu vereinfachen, eine Verbändebestimmung zu schaffen, Verkehrszeichen besser an die Bedürfnisse des Radverkehrs anzupassen oder auch die Regeln der FVO überprüfbar zu gestalten.²⁰¹ Mögen diese Reformvorhaben bisher nicht umgesetzt worden

¹⁹⁸ Zur Untermauerung letzteren Vorteils: *Zeit Online*, Sicher radeln in der Menge, in: <http://www.zeit.de/mobilitaet/2015-03/radfahren-sicherheit-unfall>, 29.5.2015.

¹⁹⁹ VCÖ, VCÖ-Umfrage: Infrastruktur für das Radfahren verbessern, in: <http://www.vcoe.at/de/publikationen/vcoe-factsheets/details/items/vcoe-umfrage-infrastruktur-fuer-das-radfahren-verbessern>, 29.5.2015.

²⁰⁰ BMVIT, *Abteilung V/Infra 4 Gesamtverkehr* (Hg), Radverkehr in Zahlen. Daten, Fakten und Stimmungen² (2013) 207.

²⁰¹ *Lebensministerium, Abteilung V/5 Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen, Lärm* (Hg.), Masterplan Radfahren (2011) 47.

sein, lassen immerhin die nächsten StVO-Novellen Gesetzesänderungen zugunsten des Radverkehrs erwarten.

In der hier vorliegenden Arbeit wurde versucht, weitere Problemfelder aufzuzeigen. So lassen laufende technische Weiterentwicklungen des Fahrrads sowie seine Verschmelzung mit anderen Fahrzeugen seine derzeitige Legaldefinition als unzulänglich erscheinen. Insbesondere das E-Bike wirft diesbezügliche, darüber hinaus aber auch noch andere Fragen auf, beispielsweise ob aufgrund seiner schwierigeren Kontrollierbarkeit ein Mindestalter oder eine Helmpflicht sinnvoll wäre. Häufig wird in Verhaltensanordnungen der StVO keine Unterscheidung zwischen Radfahrern und Lenkern von Kraftfahrzeugen getroffen. Dies kann bei Verwaltungsübertretungen (z.B. bei Verstößen gegen das Verbot des alkoholisierten Fahrzeuglenkens oder beim Missachten einer roten Ampel) zu unverhältnismäßig wirkenden Strafdrohungen führen. Dass dies häufig durch eine milde Strafpraxis ausgeglichen wird, mag man für einen gangbaren, österreichischen Weg halten; eine rechtliche Differenzierung wäre aber wohl angebrachter. Hoffer hat darauf hingewiesen, dass Multimodalität im Straßenverkehr, also die Schaffung gemeinsamer Flächen für verschiedene Verkehrsteilnehmer, zukünftig an Bedeutung gewinnen wird.²⁰² Ob die bestehenden Radfahranlagen und Verkehrsflächen als rechtliche Grundlage hierfür ausreichen werden oder ob eine neuerliche Erweiterung des Katalogs vonnöten sein wird, wird sich zeigen. Auch im Bereich des Radfahrens im Naturraum stellen sich dem Gesetzgeber Fragen: Eine generelle Öffnung von Forststraßen für Mountainbiker wurde häufig, aber vergeblich gefordert; bestehende Modelle mit Haftungsübernahmeverträgen scheinen derzeit als taugliche Umgehung der Problematik angesehen zu werden.

Baustellen lassen sich also zur Genüge ausmachen. Zur Gewährleistung der freien Fahrt für den Radverkehr wäre deren rasche Bearbeitung wünschenswert.

²⁰² Hoffer, ZVR 2013, 509f.

Literaturverzeichnis

Monographien, Sammelbände, Tagungsberichte

Grubmann Michael, Straßenverkehrsordnung² (Wien 2009).

Grundtner Herbert, Die Entwicklung der Radfahrbestimmungen, Vor- und Nachteile der bisherigen Regelung, Lösungsmöglichkeiten, in: KfV/ARBÖ (Hg), „Vorrang für das Fahrrad?“. Enquete zur 18.StVO-Novelle am 30.September 1991 im Wiener Technischen Museum. Tagungsbericht (1992) 8.

Hoffer Martin, Straßenverkehrsordnung³⁰ (Wien - Graz 2009).

Hoffer Martin, Straßenverkehrsrecht, in Bauer (Hg), Handbuch Verkehrsrecht (2009) 159.

Pepelnik Johannes, Rechts-Berater für Radfahrer (Wien 2003).

Pürstl Gerhard, Straßenverkehrsordnung¹³ (Wien 2011).

Steiner Sandra, Das Wegerecht unter besonderer Berücksichtigung sportlicher Aspekte (Wildschönau 2007).

Vergeiner Martin, Recht für Radfahrer (Wien 2013).

Wimmer Reinhold, Straßenverkehrsordnung: Polizeiausgabe⁸ (Engerwitzdorf 2009).

Zagrajsek Karin, Rechtsprobleme beim Mountainbiken (Innsbruck 1999).

Zeitschriften und Broschüren

Bogner Jennifer/Robatsch Klaus, Gemeinschaftsstraßen, ZVR 2012, 67.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung II/Infra 4 Gesamtverkehr (Hg), Kleine Radprofis. Der sichere Weg in die Verkehrsrealität. Ein Ratgeber für Eltern³ (Wien 2014).

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung V/Infra 4 Gesamtverkehr (Hg), Radverkehr in Zahlen. Daten, Fakten und Stimmungen² (Wien 2013).

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung II/Infra 4 Gesamtverkehr (Hg), Richtig ausgerüstet? Informationen und Tipps zur verkehrssicheren Ausstattung Ihres Fahrrads (Wien 2013).

Furian Gerald/Hnatek-Petrak Katharina, Was bringt die Einführung einer gesetzlichen Radhelmpflicht?, ZVR 2006, 427.

Hoffer Martin, Multimodalität im Straßenverkehr, ZVR 2013, 507.

Hnatek-Petrak Katharina/Kaltenegger Armin, Der Benzinscooter, ZVR 2004, 265.

Kaltenegger Armin, Verkehrsrecht als Wegbereiter der Verkehrssicherheit, ZVR 2006, 67.

Karner Ernst, Radhelmpflicht nur für erwachsene „sportlich ambitionierte Radfahrer“, nicht aber allgemein, ZVR 2014, 391.

Lebensministerium, Abteilung V/5 Verkehr, Mobilität, Siedlungswesen, Lärm (Hg.), Masterplan Radfahren (Wien 2011).

Messner Florian/Zierl Alexander, Strafwürdigkeit des unbefugten Gebrauchs von (Elektro-)Fahrrädern, ZVR 2011, 276.

Pepelnik Johannes, Aktuelle Rechtsfragen des Fahrradrechts im urbanen Umfeld, ZVR 2014, 462.

Pepelnik Johannes, Nicht mehr Radhelme bringen Sicherheit, sondern mehr Radfahrer!, ZVR 2015, 149.

Polacek Moritz/Brezina Tadej, Die Problematik des Vorrangs zwischen Fahrrädern und Kfz im österreichischen Straßenverkehr, ZVR 2014, 351.

Pürstl Gerhard/Nedbal-Bures Brigitte, Kleinfahrzeuge und die StVO, ZVR 2010, 427.

Riccabona-Zecha Claudia/Hildebrandt Bernd, Spannungsfeld E-Bike, ZVR 2013, 67.

Riccabona-Zecha Claudia/Prössl Susanne, Weg frei für den Radverkehr!, ZVR 2011, 140.

Robatsch Klaus/Hildebrandt Bernd, Das Radfahrpaket 2011, ZVR 2011, 433.

Robatsch Klaus, Umsetzung der 25. StVO-Novelle in der Richtlinie für den Radverkehr, ZVR 2014, 469.

Salamon Birgit, Die 25. StVO-Novelle: Ein Überblick, ZVR 2013, 211.

Steiner Monica/Bauer Robert/Salamon Birgit/Robatsch Klaus, Einführung der Radhelmpflicht für Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, ZVR 2011, 265.

Steiner Monica/Eichhorn Anita/Bauer Robert, Analyse von Kopfverletzungen von Kindern unter 15 Jahren mit einem Fokus auf Kinder bis 10 Jahre (2010).

Stowasser Johannes, Kinderradhelmpflicht und Haftung im Zivil- und Strafrecht, ZVR 2011, 322.

Wittmann Ralf-Thomas, Kein Mitverschulden bei Nichttragen eines Fahrradhelms im öffentlichen Straßenverkehr, ZVR 2014, 398.

Onlinequellen in chronologischer Reihenfolge

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung IV/St 5, Anfragebeantwortung, in: http://lobby.ig-fahrrad.org/cms/wp-content/uploads/Auskunft_Rennlenker_sind_alle_Erledigung-BMVIT-160-022_0007-IV_ST5_2012_29-10-2012_%C3%96sterreichischer-Radsportverband.pdf [29.10.2012], abgerufen: 2.4.2015.

Verkehrsclub Österreich, Bereits 150.000 Elektro-Fahrräder in Österreich, in: <http://www.vcoe.at/de/presse/aussendungen-archiv/details/items/vcoe-bereits-150000-elektro-fahrraeder-in-oesterreich?print=true> [7.5.2014], abgerufen: 3.4.2015.

Freihsl Roman, Fahr-Rat. Das Rätsel der 100 Candela, in: <http://derstandard.at/580557/FAHR-RATDas-Raetsel-der-100-Candela> [21.5.2001], abgerufen: 10.4.2015.

Pauls Chris, Acht Lampen für Mountainbiker im Test, in: <http://www.mountainbike-magazin.de/test/equipment/mtb-beleuchtung-acht-bike-lampen-zwischen-180-und-300-euro-im-test.1014034.2.htm#1> [31.1.2014], abgerufen: 10.4.2015.

Statistik Austria, Statistik der Straßenverkehrsunfälle, in: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/unfaelle_mit_personenschaden/019874.html [24.4.2014], abgerufen: 12.4.2015.

Felczak Andrzej, Radfahren fördert Sicherheit und Gesundheit – OHNE Helmpflicht, in: <http://www.argus.or.at/aktuell/journal/radfahren-foerdert-sicherheit-und-gesundheit-ohne-helmpflicht> [21.9.2009], abgerufen: 12.4.2015.

<http://lobby.ig-fahrrad.org/ogh-gibt-rennradfahrer-ohne-helm-mitschuld-an-unfall/> [ohne Autor und Datum], abgerufen: 12.4.2015.

Magistratsabteilung 46 der Stadt Wien, Kriterien für die Auswahl einer Radverkehrsanlage, in: <https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/bauen/anlagearten/kriterien.html> [ohne Datum], abgerufen: 23.4.2015.

Motorradfreier Mehrzweckstreifen!, in: <http://lobby.ig-fahrrad.org/motorradfreier-mehrzweckstreifen/#more-2921> [ohne Autor und Datum], abgerufen: 25.4.2015.

Zur Schrittgeschwindigkeit im verkehrsberuhigten Bereich, in: <http://www.verkehrslexikon.de/Texte/Verkehrsberuhigt03.php> [ohne Autor und Datum], abgerufen: 27.4.2015.

Bus-Ampeln gelten auch für Radl? Wer's weiß!, in: <http://lobby.ig-fahrrad.org/bus-ampeln-gelten-auch-fuer-radl-wers-weiss/> [ohne Autor und Datum], abgerufen: 29.4.2015.

Sluka Bernd, Sicher auf Radwegen?, in: <http://bernd.sluka.de/Radfahren/Radwege.html> [9.4.2010], abgerufen: 2.5.2015.

Alkoholisiertes Radfahren im Urlaub kann teuer werden, in: <http://www.oeamtc.at/portal/alkoholisiertes-radfahren-im-urlaub-kann-teuer-werden+2500+1608542> [8.7.2014, ohne Autor], abgerufen: 6.5.2015.

Witting Marco/Beirer Julia, Wenn im Radler Alkohol steckt, in: <http://www.tt.com/panorama/8716869-91/wenn-im-radler-alkohol-steckt.csp> [1.8.2014], abgerufen: 30.5.2015.

Redaktion von derStandard.at, Angetrankelt mit dem Fahrrad unterwegs, in: <http://derstandard.at/1256745630498/Rechtsfragen-Angetrankelt-mit-dem-Fahrrad-unterwegs> [17.11.2009], abgerufen: 6.5.2015.

Österreich muss die StVO erst lernen, in: <http://lobby.ig-fahrrad.org/oesterreich-muss-die-stvo-erst-lernen/> [ohne Autor und Datum], abgerufen: 6.5.2015.

Was heißt STOP bei STOP eigentlich?, in: <http://lobby.ig-fahrrad.org/was-heisst-stop-bei-stop-eigentlich/> [ohne Autor und Datum], abgerufen: 13.5.2015.

Leth Ulrich, Rote Ampeln sollten nur noch für die Autos gelten, in: <http://diepresse.com/home/meinung/gastkommentar/1479801/Rote-Ampeln-sollten-nur-noch-fur-die-Autos-gelten> [15.11.2013], abgerufen: 13.5.2015.

Bei Rot über die Kreuzung sorgt für Kritik, in: <http://wien.orf.at/news/stories/2616181/> [22.11.2013, ohne Autor], abgerufen: 13.5.2015.

Dürfen Radfahrerinnen und Radfahrer bei Rot rechts abbiegen?, in: <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/faq/rechtsabbiegen.html> [ohne Autor und Datum], abgerufen: 13.5.2015.

Räder rechtssicher abstellen, in: <http://lobby.ig-fahrrad.org/raeder-rechtssicher-abstellen/>, [ohne Autor und Datum], abgerufen: 14.5.2015.

Tinsobin Eva, Falsch geparkt, und weg ist das Fahrrad, in: <http://derstandard.at/1379292212549/Falsch-geparkt-und-weg-ist-das-Fahrrad> [1.10.2013], abgerufen: 14.5.2015.

Dahl Dietrich, Freie Fahrt im Forst, in: <http://derstandard.at/2884522> [22.5.2007], abgerufen: 17.5.2015.

Radfahren in der Natur braucht legalen Rahmen, in: <http://www.radlobby.at/mountainbike> [ohne Autor und Datum], abgerufen: 17.5.2015.

Initiative „Legal biken“, in: <http://www.upmove.eu/wir-wollen-legal-biken/legal-biken/983/> [ohne Autor und Datum], abgerufen: 17.5.2015.

Vereinbarung zwischen Wegehalter und Betreiber, in: https://www.vorarlberg.at/vorarlberg/bauen_wohnen/bauen/raumplanung/weitereinformationen/mountainbike/vereinbarungzwischenwegeh.htm [ohne Autor und Datum], abgerufen: 17.5.2015.

Tiroler Mountainbikemodell 2.0, in: <https://www.tirol.gv.at/sport/radfahren/mountainbike/tiroler-mountainbikemodell-20/> [ohne Autor und Datum], abgerufen: 17.5.2015.

Zeit Online, Sicher radeln in der Menge, in: <http://www.zeit.de/mobilitaet/2015-03/radfahren-sicherheit-unfall> [4.3.2015], abgerufen: 29.5.2015.

VCÖ, VCÖ-Umfrage: Infrastruktur für das Radfahren verbessern, in: <http://www.vcoe.at/de/publikationen/vcoe-factsheets/details/items/vcoe-umfrage-infrastruktur-fuer-das-radfahren-verbessern> [Oktober 2014], abgerufen: 29.5.2015.