

erkennbaren **Rückstau**, rechtzeitig wahrnehmen und sein Verhalten danach einrichten kann. OGH 13. 2. 1979, 2 Ob 244/78 ZVR 1980/58.

E 31. Die **Möglichkeit der Behinderung des Querverkehrs** durch das nicht rechtzeitige Anhalten des beschuldigten Fahrzeuglenkers stellt ein wesentliches Tatbestandsmerkmal des Abs 3 dar, weshalb der Spruch des Straferkenntnisses bei der als erwiesen angenommenen Tat auch diesen Umstand gem § 44a lit a [nunmehr: Z 1] VStG zu enthalten hat. VwGH 18. 2. 1983, 81/02/0105 ZVR 1983/245.

E 32. [entfallen]

E 33. Bei Auslegung des Abs 3 ist primär von der dieser Bestimmung zugrunde liegenden **Zielsetzung** auszugehen, eine **Behinderung des Querverkehrs** durch anhaltende Fahrzeuge zu **verhindern**. Diese Bestimmung verpflichtet einen sich einer Kreuzung nähernden Fahrzeuglenker, sich schon vor Erreichen der Kreuzung davon zu vergewissern, dass er diese zur Gänze überqueren können werde, mit anderen Worten, dass ein allfälliges Anhalten erst nach Verlassen der Kreuzung mit der gesamten Fahrzeuglänge (samt Anhänger) erfolgen werde. VwGH 31. 10. 1990, 90/02/0055.

III. Zu Abs 4: Fahrzeuge mit größeren Längsabmessungen

E 34. Es ist nicht erforderlich, dass die **Längenabmessungen** der im Abs 4 gen Fahrzeuge Gegenstand einer (rechtzeitigen) Verfolgungshandlung iSd §§ 31, 32 VStG zu sein haben. VwGH 11. 8. 2006, 2005/02/0234 ZVR 2007/37.

Vorrang

§ 19.1) (1) Fahrzeuge, die von rechts kommen,^{1a)} haben, sofern die folgenden Absätze nichts anderes bestimmen, den Vorrang; Schienenfahrzeuge²⁾ jedoch auch dann, wenn sie von links kommen.³⁾

(2) Einsatzfahrzeuge (§ 2 Abs. 1 Z. 25) haben immer den Vorrang.⁴⁾

(3) Fahrzeuge, die auf einer Vorrangstraße fahren, haben den Vorrang gegenüber Fahrzeugen auf kreuzenden oder einmündenden Straßen.⁵⁾

(4) Ist vor einer Kreuzung das Vorschriftszeichen „Vorrang geben“ oder „Halt“ angebracht, so haben sowohl die von rechts als auch die von links kommenden Fahrzeuge den Vorrang. Ist jedoch auf einer Zusatztafel ein besonderer Verlauf einer Straße mit Vorrang dargestellt, so haben die Fahrzeuge, die auf dem dargestellten Straßenzug kommen, den Vorrang, unabhängig davon, ob sie dem Straßenzug folgen oder ihn verlassen; ansonsten gilt Abs. 1.⁶⁾ Beim Vorschriftszeichen „Halt“ ist überdies anzuhalten.⁷⁾

(5) Fahrzeuge, die ihre Fahrtrichtung beibehalten oder nach rechts einbiegen, haben, sofern sich aus Abs. 4 nichts anderes ergibt, den Vorrang gegenüber entgegenkommenden, nach links einbiegenden Fahrzeugen;⁸⁾ Fahrzeuge, die ihre Fahrtrichtung beibehalten, haben den Vorrang auch

gegenüber aus derselben Richtung kommenden, nach rechts einbiegenden Fahrzeugen.^{8a)}

(6) Fahrzeuge im fließenden Verkehr haben den Vorrang gegenüber Fahrzeugen, die von Nebenfahrbahnen,⁹⁾ von Fußgängerzonen, von Wohnstraßen, von Haus- oder Grundstücksausfahrten, von Garagen, von Parkplätzen, von Tankstellen, von Feldwegen oder dgl.^{9a)} kommen.^{10, 10a)}

(6a) Radfahrer, die einen nicht durch eine Radfahrerüberfahrt fortgesetzten (§ 56a) Radweg oder Geh- und Radweg verlassen, haben anderen Fahrzeugen im fließenden Verkehr den Vorrang zu geben.¹¹⁾

(6b) Fahrzeuge, die auf Nebenfahrbahnen fahren, haben den Vorrang gegenüber Fahrzeugen, die von Fußgängerzonen, von Wohnstraßen, von Haus- oder Grundstücksausfahrten, von Garagen, von Parkplätzen, von Tankstellen, von Feldwegen oder dgl. kommen.¹²⁾

(7) Wer keinen Vorrang hat (der Wartepflichtige), darf durch Kreuzen, Einbiegen oder Einordnen die Lenker von Fahrzeugen mit Vorrang (die Vorrangberechtigten) weder zu unvermitteltem Bremsen noch zum Ablenken ihrer Fahrzeuge nötigen.¹³⁾

(8) Der Lenker eines Fahrzeuges darf auf seinen Vorrang verzichten,¹⁴⁾ wobei ein solcher Verzicht dem Wartepflichtigen deutlich erkennbar zu machen ist.¹⁵⁾ Das Zum-Stillstand-Bringen eines Fahrzeuges, ausgenommen eines Schienenfahrzeuges in Haltestellen, aus welchem Grunde immer, insbesondere auch in Befolgung eines gesetzlichen Gebotes, gilt als Verzicht auf den Vorrang. Der Wartepflichtige darf nicht annehmen, daß ein Vorrangberechtigter auf seinen Vorrang verzichten werde, und er darf insbesondere auch nicht annehmen, daß bei Vorrangverzicht eines Vorrangberechtigten ein anderer Vorrangberechtigter gleichfalls auf seinen Vorrang verzichten werde, es sei denn, dem Wartepflichtigen ist der Vorrangverzicht von Vorrangberechtigten zweifelsfrei erkennbar.^{16, 17, 18)}

IdF BGBl I 2019/18 [Abs 4 und 8 idF BGBl 1976/412; Abs 6 idF BGBl 1989/86; Abs 5 und 6a idF BGBl I 2019/18; Abs 6b idF BGBl 1994/518; Abs 7 idF BGBl 1969/209].

Literatur: *Schaffer*, Das Vorrangbewusstsein des Kraftfahrers im dzt geltenden Verkehrsrecht, ZVR 1956, 130; *Schaffer*, Die Rechtsregel in der Praxis des Verkehrs und im Spiegel der Judikatur, ZVR 1959, 64; *Steininger*, Die Wahrung des Rechtsvorranges, ZVR 1963, 1; *Steininger*, Die StVO-Novelle 1964 und die Wahrung des Rechtsvorranges, ZVR 1964, 281; *Renoldner*, Vorrang und Wartepflicht, ZVR 1965, 144; *Kammerhofer*, Geschwindigkeitsüberschreitung und Vorrangverletzung (Beweiskraft der Aussagen von Organen der Straßenaufsicht), KJ 1967, 59; *Gabriel*, Untersuchung der Behinderung des Geradeaus-Ver-

kehrts durch Linksabbieger (zB Tankstellen, Gaststätten), ZVR 1971, 286; *Meindl*, Hauptverkehrsstraßen und Vorrang, ZVR 1971, 197; *Lammer*, Rückwärtsfahren und Vorrang, ZVR 1975, 323; *Schachter*, Grundsätze der österreichischen StVO, ZVR 1975, 97; *Kazerovsky*, Beschränkung des Vorranges durch Bodenmarkierungen, ZVR 1980, 289; *Zierl*, Einige Bemerkungen zum Begriff „Feldweg“, ZVR 1982, 193; *Duschel*, Vorrang für Radfahrer? ZVR 1985, 291; *Danzl*, Rechtsfragen des Vorranges, ZVR 1987, 289; *Grundtner*, Die 15. StVO-Novelle – eine kritische Betrachtung, ZVR 1989, 200; *Tippel*, Die 15. StVO-Novelle – eine kritische Betrachtung, ZVR 1989, 202; *Stolzlechner*, Die Hauptpunkte der 19. StVO-Novelle, ZVR 1994, 353; *Stupperger*, Die 19. StVO-Novelle aus der Sicht der Verkehrssicherheit, ZVR 1994, 348; *Hauptfleisch*, Braucht Österreich eine neue Straßenverkehrsordnung? Abschnitt B.2, ZVR 2010/113; *Pürstl*, E-Scooter – jetzt ist alles kompliziert, ZVR 2019/173.

Anmerkungen:

1) § 19 regelt die Vorrangverhältnisse zwischen **Fahrzeugen. Klein- und Miniroller mit elektrischem Antrieb** (s § 2 Abs 1 Z 19 und die Verhaltensregeln des § 88b) sind **keine Fahrzeuge**, sondern vorwiegend zur Verwendung außerhalb der Fahrbahn bestimmte Kleinfahrzeuge. Mit ihnen müssen die Benutzer die Radfahranlagen benützen, sie dürfen auch Fahrbahnen, auf denen das Radfahren erlaubt ist, befahren. Die Benutzer selbst haben alle für Radfahrer geltenden Verhaltensvorschriften zu beachten, mangels Fahrzeugeigenschaft können sie jedoch **keinen Vorrang in Anspruch nehmen**, da ja nach § 88b Abs 2 nur den Benutzern dieser Roller Verhaltenspflichten (Beachtung der für Radfahrer geltenden Vorschriften) auferlegt werden, nicht aber anderen Verkehrsteilnehmern gegenüber solchen Rollerfahrern. Vielmehr haben sich diese Rollerfahrer gem § 88b Abs 3 so zu verhalten, dass **andere Verkehrsteilnehmer weder gefährdet noch behindert** werden; sie sind daher gegenüber Fahrzeugen **stets im Nachrang**.

1a) Es mag vorkommen, dass sich namentlich bei einer Vorrangregelung, die sich unmittelbar aus der StVO ergibt, etwa beim Rechtsvorrang, an einer bestimmten Kreuzung eine örtliche Übung entwickelt, die den Rechtsvorschriften zuwiderläuft („psychologischer Vorrang“). Dieser „**psychologische Vorrang**“ entbehrt aber jeglicher Rechtserheblichkeit (vgl E 25). Verzichtet der Vorrangberechtigte auf seinen Vorrang nicht, so hat ihm der Wartepflichtige den Vorrang einzuräumen, usw auch dann, wenn dieses Verkehrsverhalten den üblichen örtlichen Gewohnheiten auf der betr Straßenstelle nicht entspricht. Dies umso mehr, als der Gesetzgeber mit der Neufassung der Abs 7 und 8 des § 19 durch die 3. StVO-Nov eine Stärkung des sich aus den Rechtsvorschriften ergebenden Vorranges herbeiführen wollte. Die Anerkennung eines „psychologischen Vorranges“, von dessen Existenz zumindest der **Ortsunkundige** keine Kenntnis hat, widerspricht daher dem Geist der diesbzgl Bestimmung der 3. StVO-Nov, die im Abs 8 ausdrücklich normiert, dass kein Fahrzeuglenker im Vorhinein damit rechnen dürfe, dass der Vorrangberechtigte auf seinen Vorrang verzichten werde. Wenn jedoch auf einer bestimmten Straßenstelle aufgrund objektiver Beobachtungen festgestellt wird, dass die **tatsächlichen Verkehrsgewohnheiten**

überwiegend von der bestehenden Vorrangregelung abweichen, so sollte dies für die Beh ein Anlass sein, im Grunde des § 43 Abs 1 lit b Z 2 zu prüfen, ob nicht eine den tatsächlichen Verhältnissen entsprechende Vorrangregelung getroffen werden sollte, zumal es sich dabei um eine Maßnahme handeln könnte, die im Interesse der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs gelegen ist.

Der **Vorrang kann nicht mehr in Anspruch** genommen werden, wenn sich der Linkskommende der Kreuzung bereits so weit genähert hat, dass sein Anhalteweg (s Anm 35 zu § 20) in die Kreuzung reicht.

Wenn aus allen vier Richtungen gleichzeitig Fahrzeuge herannahen, haben sie ihre Fahrgeschwindigkeit zu vermindern, allenfalls anzuhalten und können ihre Fahrt nach gegenseitiger Verständigung fortsetzen.

Die Vorrangregeln gelten auch für geschlossene Züge von Fußgängern und für Reiter (s § 77 Abs 1 und § 79 Abs 2).

2) Die Führer von **Schienenfahrzeugen** haben gegenüber Einsatzfahrzeugen keinen Vorrang. Sie haben ferner die Vorrangregelung durch die Straßenverkehrszeichen „Vorrang geben“ und „Halt“ ebenso zu beachten wie den Vorrang der entgegenkommenden, geradeausfahrenden Fahrzeuge, wenn sie selbst nach links einbiegen. Das Verhältnis eines von hinten kommenden, nach rechts einbiegenden Schienenfahrzeuges zu einem rechts neben dem Schienenfahrzeug, jedoch geradeaus fahrenden Fahrzeug ist nicht nach den Vorrangbestimmungen zu beurteilen; hierfür sind ausschließlich die Bestimmungen des § 11 Abs 1 und § 28 Abs 2 maßgebend.

Schienenfahrzeuge werden von der Verpflichtung des § 9 Abs 2 ausgenommen, Fußgängern (Rollschuhfahrern), die einen Schutzweg benützen oder erkennbar benützen wollen, und Radfahrern (Rollschuhfahrern), die eine Radfahrerüberfahrt überfahren oder erkennbar überfahren wollen, das ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen (s Anm 4 und 5 zu § 9).

3) Der Vorrang ist, außer beim Vorschriftszeichen „Halt“, **nicht** an einer **bestimmten Stelle** einzuräumen, sondern unter Berücksichtigung des § 19 Abs 7, dh es darf keine Behinderung erfolgen.

4) **Einsatzfahrzeuge** haben den Vorrang, gleichgültig von wo sie kommen oder wohin sie fahren, auch dann, wenn sie eine Vorrangstraße kreuzen oder in sie einbiegen. Sie dürfen jedoch gem § 26 Abs 2 bei Einsatzfahrten Personen nicht gefährden und Sachen nicht beschädigen. Fahrzeuge, die an sich für Einsatzfahrten bestimmt sind, deren Lenker aber weder Blaulicht noch Folgetonhorn verwenden, haben bzgl der Vorrangbestimmungen keinerlei Sonderstellung. Werden jedoch Blaulicht und Folgetonhorn verwendet, so hat das Fahrzeug auch dann den Vorrang, wenn die gen Einrichtungen widerrechtlich verwendet werden. In diesem Fall ist allerdings die Strafbarkeit des Lenkers des „Einsatzfahrzeuges“ gegeben, uzw wegen missbräuchlicher Verwendung von Blaulicht und Folgetonhorn (s § 26 Anm 3). Der Vorrang beim Zusammentreffen von Einsatzfahrzeugen wird in § 26 Abs 4 geregelt.

Der Vorrang nach § 19 Abs 2 steht dem Einsatzfahrzeug auch dann zu, wenn dessen Lenker entgegen den Voraussetzungen des § 26 Abs 3 eine Einbahnstraße (eine Richtungsfahrbahn) in der Gegenrichtung befährt (s E 46). Bei einer

durch Lichtzeichen geregelten Kreuzung ist Abs 2 nicht anwendbar, sondern § 26 Abs 3 und § 38 Abs 5. Dem Lenker eines Einsatzfahrzeuges, der bei Rot in eine Kreuzung einfährt, kommt ein Vorrang gegenüber dem Querverkehr, für den grünes Licht gilt, nicht zu (s E 22 zu § 26).

5) Vorrangstraßen sind gem § 43 Abs 3 lit c zu solchen zu erklären. Die Kennzeichnung kann erfolgen durch Verkehrszeichen gem § 52 lit c Z 25a und § 53 Abs 1 Z 8c, 18 und 19; auch Autobahnen und Autostraßen (§§ 46 und 47) gelten als Vorrangstraßen. Bei der Kreuzung von zwei Vorrangstraßen ist der Vorrang gem § 96 Abs 3 zu regeln.

6) Erläut 68: Die bisher geltende Fassung des § 19 Abs 4 hat deshalb zu Zweifelsfragen Anlass gegeben, weil die unter den Straßenverkehrszeichen „Achtung Vorrangverkehr“ und „Halt vor Kreuzung“ [nunmehr: „Vorrang geben“ und „Halt“] angebrachte Zusatztafel mit der Darstellung des **bes Verlaufes einer Vorrangstraße** „dem Fahrzeugverkehr im Zuge dieser Straße“ den Vorrang einräumt. Die Frage des Vorranges von Fahrzeugen, die auf der betr Kreuzung den Zug der Vorrangstraße verlassen, ist indes ebenso offen geblieben wie die Frage des Vorranges von Fahrzeugen, die in die Kreuzung einfahren, ohne auf der Vorrangstraße zu kommen. Nunmehr soll klargestellt werden, dass die Zusatztafel mit der Darstellung eines Vorrangstraßenzuges den auf diesem Straßenzug kommenden Fahrzeugen gegenüber anderen Fahrzeugen den Vorrang einräumt, gleichgültig, ob jene Fahrzeuge dem bevorrangten Straßenzug folgen oder ihn verlassen. Im Verhältnis der Fahrzeuge, die auf der Vorrangstraße kommen (sie verlassen) oder die nicht von der Vorrangstraße kommend in die Kreuzung einfahren, untereinander, gelten die Bestimmungen des § 19 Abs 1; dh wer von rechts kommt, hat den Vorrang; Straßenbahnen haben auch dann den Vorrang, wenn sie von links kommen. (Erläut 68) Die **Fahrtrichtungsänderung** ist auch im Zuge einer abbiegenden Vorrangstraße anzuzeigen (s E 27 zu § 11).

Der Ausdruck „ansonsten gilt Abs 4“ bezieht sich auf jene Fahrzeuge, die auf einer anderen Straße als der Vorrangstraße in die Kreuzung einfahren, dh, dass unter diesen Fahrzeugen, sofern es sich nicht um eine Straßenbahn handelt, die Rechtsregel gilt.

Den **die abbiegende Vorrangstraße verlassenden Fahrzeugen** ist so lange Vorrang zu geben, als sie sich im Kreuzungsbereich befinden, es sei denn, dass der Straßenzug der Vorrangstraße durch Bodenmarkierungen oder bauliche Einrichtungen nicht die gesamte Fahrbahn der Kreuzung umfasst.

Erläut 75: Bisher war bloß der abbiegende Verlauf einer Vorrangstraße auf einer Zusatztafel zu kennzeichnen. Dies war zu eng; es ist ebenso zweckmäßig, auf einer Zusatztafel anzugeben, wenn eine Straße mit Vorrang, ohne dass diese eine Vorrangstraße gem § 43 Abs 3 lit c ist, einen bes Verlauf nimmt.

7) Das Vorschriftszeichen „Halt“ verpflichtet zum Anhalten (s § 9 Abs 4), di das vollständiges Zum-Stillstand-Bringen des Fahrzeuges, und zum Vorranggeben. Wird bei einer Stopptafel nicht angehalten und der Vorrang verletzt, dann sind zwei Strafen kumulativ zu verhängen. Ist mit der Nichtbeachtung einer Stopptafel keine Vorrangverletzung verbunden, dann liegt eine Übertretung nach § 52 lit c Z 24 vor.

8) Die Vorschriftszeichen „Halt“ und „Vorrang geben“ beziehen sich – von der Ausnahme einer Zusatztafel, die den bes. Verlauf einer Straße mit Vorrang darstellt, abgesehen – nur auf den **Querverkehr**, nicht aber auch auf den entgegenkommenden, nach links abbiegenden Verkehr (vgl. E 62). Vgl. jedoch auch § 19 Abs 8 über den Vorrangverzicht durch Zum-Stillstand-Bringen des Fahrzeuges.

Die sich aus § 10 ergebende Wartepflicht (§ 52 lit a Z 5) kann nicht dem § 19 Abs 5 unterstellt werden.

Da das durch das Vorschriftszeichen „Halt“ zum Ausdruck gebrachte Verkehrsgebot den Inhalt hat, dem Querverkehr den Vorrang zu geben, und darüber hinaus auch die Verpflichtung zum Anhalten zum Ausdruck bringt, verletzt eine V, die als Maßnahme zur Verkehrsberuhigung die Anbringung von **vier Stopp tafeln auf einer Kreuzung** von vier gleichrangigen Straßen vorschreibt, das G, da die V auf dieser Kreuzung eine Situation schafft, die der Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs zuwiderläuft. Dasselbe gilt hinsichtlich der durch V verfügbaren Anbringung von vier Vorschriftszeichen „Vorrang geben“ (vgl. aber E 69).

8a) Erläut 19: Es wird klargestellt, dass **geradeaus weiterfahrende Fahrzeuge** auch gegenüber Fahrzeugen, die aus dem Parallelverkehr nach rechts abbiegen (zB Radfahrer auf einem Radfahrstreifen gegenüber vom danebenliegenden Fahrstreifen rechts einbiegenden Kfz), den **Vorrang** haben. Die geltende Rechtslage bleibt damit unverändert. (Erläut 19) Ein **vorschriftswidrig rechts überholender Radfahrer** (also nicht auf einem Radfahrstreifen fahrend) wird **keinen Vorrang** beanspruchen können.

9) Fahrzeuge, die auf der **Nebenfahrbahn** einer Vorrangstraße fahren, haben keinen Vorrang gegenüber Fahrzeugen, die auf kreuzenden oder einmündenden Straßen fahren, es sei denn, dass durch Straßenverkehrszeichen etwas anderes angeordnet wird, zB dadurch, dass bereits die Nebenfahrbahn durch die Straßenverkehrszeichen „Vorrang geben“ oder „Halt“ abgesichert wird. Der aus der Nebenfahrbahn Kommende hat keinen Vorrang gegenüber dem Fließverkehr auf einer anderen Straße, gleichviel ob er sie kreuzt oder sich in den Fließverkehr einordnet. Für den aus der Nebenfahrbahn Kommenden ist es auch unerheblich, wohin das bisher im Fließverkehr befindliche Fahrzeug weiterfährt (zB in die Nebenfahrbahn).

Von Nebenfahrbahnen kommende **Radfahrer** (§ 8 Abs 1) haben keinen Vorrang.

Ist die Nebenfahrbahn zur **Einbahnstraße** erklärt und für die Durchfahrt bestimmt, dann wird diese dadurch zur Hauptfahrbahn (mit Fließverkehr) und es gilt wieder die Rechtsregel. (s. Anm 6 und E 38 zu § 2).

9a) Unter „dgl.“ wird man all jene Straßen verstehen, die aufgrund ihrer **Anlage** oder **besonderen Beschaffenheit** (wie etwa besonders geringe Breite, Fehlen eines festen Belages usw.) darauf schließen lassen, dass sie **nicht regelmäßig dem allgemeinen Verkehr dienen**. Eine **Einzelfallprüfung** ist unerlässlich. Siehe dazu die zahlreichen Beispiele in E 95 ff.

10) Erläut 59: Die Bestimmungen dieses Abs entsprechen den Erfordernissen des modernen Verkehrs. Der fließende Verkehr soll den Vorrang haben. Unter

Feldwegen sind untergeordnete Wege zu verstehen, die nicht der Verbindung von Ortschaften, sondern der Erreichung einzelner Gehöfte oder landwirtschaftlich genutzter Flächen dienen. Ein Einordnen in den fließenden Verkehr liegt auch dann vor, wenn ein **Schienenfahrzeug** aus einem seitlich der Fahrbahn gelegenen Haltestellenbereich oder von einer Remise auf die Fahrbahn gefahren wird. (Erläut 59)

Straßenbahnen, die von einem selbstständigen Gleiskörper kommen, befinden sich im fließenden Verkehr. Die Vorschrift des Abs 6 findet daher auf Straßenbahnen, die von selbstständigen Gleiskörpern kommen, keine Anwendung. Für das ungehinderte Abfahren von Omnibussen des Kraftfahrlinienverkehrs von Haltestellen gilt § 26a Abs 2 als *lex specialis*.

Fahrzeuge im **fließenden Verkehr** haben den Vorrang auch gegenüber Fahrzeugen, die zwar nicht von Parkplätzen, wohl aber vom Halten oder Parken überhaupt in den fließenden Verkehr eingeordnet werden. Hinsichtlich der Hauszufahrten s Anm 8 zu § 31. § 13 Abs 3 ist keine Spezialbestimmung zu § 19 Abs 6.

Der Vorrang von Fahrzeugen auf Nebenfahrbahnen, Parkplätzen und Feldwegen untereinander regelt sich wieder nach den allgemeinen Vorrangbestimmungen. Er kann auch durch die entsprechenden Straßenverkehrszeichen bestimmt werden.

Erläut 88: Hier wird zunächst klargestellt, dass Fahrzeuge im fließenden Verkehr den Vorrang auch gegenüber Fahrzeugen haben, die von Fußgängerzonen kommen.

Im Übrigen sollen nunmehr **Radfahrer** allgemein **den anderen Fahrzeugkern** in Bezug auf den „fließenden Verkehr“ **gleichgestellt werden**. Die Neuregelung geht von der grundsätzlichen Überlegung aus, dass Radfahrer zwar eine gesonderte Gruppe von Verkehrsteilnehmern sind, für die aber im Allgemeinen keine Sonderregelungen (Privilegien) gelten sollen. Sofern aufgrund des Verhältnisses artspezifische Ausnahmeregelungen für Radfahrer als erforderlich oder zweckmäßig erachtet werden, sind diese jeweils im G ausdrücklich angeführt (s zB § 9 Abs 2, § 19 Abs 6a und §§ 65 bis 68). Im Übrigen haben auch für Radfahrer die allgemeinen Fahrregeln und Verhaltensvorschriften zu gelten. (Erläut 88)

Die von Radfahrstreifen, von Radwegen sowie von Rad- und Gehwegen kommenden Radfahrer sind aus der demonstrativen Aufzählung des Abs 6 gestrichen worden. Positive ges Regelungen enthalten § 9 Abs 2 (Vorrang des Radfahrers unmittelbar vor und auf Radfahrerüberfahrten) und § 19 Abs 6a (Nachrang des Radfahrers beim Verlassen von gewissen Radfahranlagen). Siehe Anm 11 und Anm 11 zu § 9.

Erläut 82: Mit dieser Bestimmung wird auch angeordnet, dass beim Ausfahren aus einer **Wohnstraße**, wie sie nunmehr eingeführt wird, den außerhalb einer Wohnstraße fahrenden Fahrzeugen Vorrang zu geben ist (vgl § 76b Abs 3). (Erläut 82) Auf durch Arm- oder Lichtzeichen geregelten Kreuzungen gelten jedoch die Vorrangbest der §§ 37 und 38 (vgl OGH in ZVR 1992/1).

10a) Fahrzeuge, die von **Begegnungszonen** kommen, sind solche im fließenden Verkehr. Dasselbe gilt für Fahrzeuge aus **Fahrradstraßen**.

11) Abs 6a wurde mit der **19. StVO-Nov** eingeführt. Er sah eine **generelle Wartepflicht** für Radfahrer, die eine **Radfahranlage** verlassen, vor.

Erläut 94: Die Straßenverkehrsordnung enthält keine Legaldefinition des Begriffes „Fahrzeuge im fließenden Verkehr“. § 19 Abs 6 enthält eine negative Abgrenzung, indem Fahrzeugen „im fließenden Verkehr“ jene Fahrzeuge gegenübergestellt werden, die von Nebenfahrbahnen, Fußgängerzonen, Wohnstraßen, Haus- oder Grundstücksausfahrten, Garagen, Parkplätzen, Tankstellen, Feldwegen oder dgl kommen. Es ist somit klargestellt, dass Fahrzeuge, die Radfahranlagen benutzen, solche im fließenden Verkehr sind.

An **Schnittpunkten** von Radfahranlagen mit anderen Fahrzeugen im fließenden Verkehr kommt es häufig zu gefährlichen Verkehrssituationen, in welchen das rechtlich gebotene Verhalten der beteiligten Verkehrsteilnehmer nach den bestehenden Vorrangregeln nur schwer feststellbar ist.

Es besteht daher der dringende Bedarf nach einer klärenden Regelung dieses Bereiches.

Die getroffene Neuregelung normiert den Grundsatz, dass Fahrzeuge, die eine **Radfahranlage verlassen**, anderen Fahrzeugen im fließenden Verkehr den Vorrang zu geben haben, wodurch die oben beschriebenen Konfliktsituationen vermieden werden. Ein Verlassen einer Radfahranlage wird idR dort vorliegen, wo das Ende der Radfahranlage ein Einordnen in den übrigen fließenden Verkehr erforderlich macht. Kein Verlassen liegt beim Übergang einer Radfahranlage in eine andere vor. Kein Verlassen liegt weiters beim Kreuzen einer Radfahranlage mit einer sonstigen Fahrbahn vor.

AB 94: Der Ausschuss geht davon aus, dass ein Verlassen einer Radfahranlage auch dann vorliegt, wenn die Radfahranlage endet. Die Beh werden aufgefordert, das Ende einer Radfahranlage deutlich zu kennzeichnen. (AB 94)

Mit der **30. StVO-Nov** wurde die **Wartepflicht** auf jene Radfahrer reduziert, die einen **Radweg** oder **Geh- oder Radweg verlassen**; dies nur dann, wenn diese beiden Radfahranlagen **nicht** durch eine **Radfahrerüberfahrt** fortgesetzt werden.

Ein „**Verlassen**“ liegt zunächst beim **Abbiegen** von diesen beiden Radfahranlagen in eine Fahrbahn vor; es wird auch dort vorliegen, wo das – durch Verkehrszeichen gem § 52 lit b Z 22a anzugebende – **Ende** der Radfahranlage ein Einordnen des Radfahrers in den übrigen fließenden Verkehr erforderlich macht. Kein Verlassen solcher Radfahranlagen liegt hingegen beim Übergang einer Radfahranlage in eine solche andere vor. Auch nach der 30. StVO-Nov liegt **kein Verlassen** einer derartigen Radfahranlage vor, wenn die **Radfahranlage, ohne dass sie vor der Kreuzung beendet wird, über eine sonstige Fahrbahn** geführt wird. Erfolgt diese Führung ohne Anlage einer Radfahrerüberfahrt, so gelten die sonstigen Vorrangregeln. **Endet** aber der **Radweg oder Geh- oder Radweg** vor der Kreuzung, so hat der Radfahrer gem Abs 6a Vorrang zu geben; wenn diesfalls in Fortsetzung dieser Radfahranlagen eine Radfahrerüberfahrt angebracht wird, so besteht gem § 9 Abs 2 Wartepflicht gegenüber

dem Radfahrer, der seinerseits an die Verhaltensregeln des § 68 Abs 3 a gebunden ist. Hinsichtlich der Verpflichtung der Beh zum Anlegen von Radfahrerüberfahrten vgl § 56a. Siehe auch Anm 10 zu § 38.

12) Erläut 88: Durch diese Bestimmungen wird der Vorrang von Fahrzeugen, die auf Nebenfahrbahnen fahren und sich somit nicht im fließenden Verkehr iSd Abs 6 befinden, geregelt.

13) Erläut 59: Dem Recht auf den Vorrang steht die Wartepflicht gegenüber. Der Vorrang geht durch vorschriftswidriges Verhalten zwar nicht verloren, doch wird dem Wartepflichtigen zuweilen zugute gehalten werden können, dass er, im Vertrauen auf das vorschriftsmäßige Verhalten eines anderen Fahrzeuglenkers, nicht damit rechnen konnte, selbst gegen eine Vorrangregel zu verstoßen. Durch die Worte „Kreuzen, Einbiegen und Einordnen“ soll zum Ausdruck gebracht werden, dass nur dann von einer **Verletzung des Vorranges** gesprochen werden kann, wenn durch diese Fahrvorgänge selbst zu einem unvermittelten Bremsen oder Ablenken genötigt wurde, nicht aber, wenn der Lenker des Fahrzeuges mit Vorrang durch die Tatsache, dass er sich einer Kreuzung näherte, zu einem langsameren Fahren oder einer Richtungsänderung seines Fahrzeuges veranlasst wurde. Auch wird keine Verletzung des Vorranges anzunehmen sein, wenn **nach Beendigung** des Kreuzens, Einbiegens oder Einordnens der Lenker des Fahrzeuges, dem der Vorrang zukam, durch den Umstand, dass sich ein vorher wartepflichtiges Fahrzeug nunmehr auf seiner Fahrbahn befindet, zu einem Überholen oder zu einer Verringerung der Geschwindigkeit veranlasst sieht. Die Bestimmung, dass bei Anhalten ein Verzicht auf den Vorrang angenommen werden kann, entspricht ua der E des OGH v 30. 10. 1957, 2 Ob 416/57. (Erläut 59) Eine Übertretung nach Abs 1 bis 6 ist nur dann strafbar, wenn eine Behinderung nach Abs 7 nachgewiesen werden kann. Erfolgt eine Vorrangverletzung unter bes gefährlichen Verhältnissen oder mit bes Rücksichtslosigkeit, ist § 99 Abs 2 lit c Strafnorm.

Nur die Nötigung zu einem unvermittelten Abbremsen (§ 21) eines Fahrzeuges stellt eine Verletzung der Wartepflicht dar. Hingegen genügt bzgl des Ablenkens auch schon eine **Geringfügigkeit**. Ein Kraftfahrer, der lediglich veranlasst wurde, den Fuß vom Gashebel zu nehmen, wurde nicht zum unvermittelten Abbremsen genötigt. Bei einem Fahrstreifenwechsel oder einer Richtungsänderung darf überhaupt keine Behinderung erfolgen (§ 11 Abs 1).

14) Verzicht auf den Vorrang ist Enthebung von der Wartepflicht durch den Vorrangberechtigten. Wenn sich zwei Fahrzeuglenker nicht im Verhältnis von Vorrang und Wartepflicht gegenüberstehen, kann ein **Verzicht auf den Vorrang** auch nicht in Betracht kommen. So gelten etwa auf einer geregelten Kreuzung nicht die Bestimmungen über den Vorrang, sondern die sich aus der Regelung ergebenden Gebote oder Verbote. Der Lenker eines Fahrzeuges, für den auf einer solchen Kreuzung das Zeichen „Freie Fahrt“ gilt, wird somit nicht rechtswirksam das ihm zustehende, sich aus einem Gebot ergebende Recht auf freie Fahrt einem Fahrzeuglenker abtreten können, für den das Zeichen „Halt“ gilt.

15) Der **Vorrangverzicht** kann auch anders als durch Anhalten zum Ausdruck gebracht werden. Wird dieser Verzicht nicht vom Fahrzeuglenker, sondern von

einer von diesem beförderten Person zum Ausdruck gebracht, so ist für den Wartepflichtigen eine gewisse Zurückhaltung geboten. Einen Vorrangverzicht wird der Wartepflichtige nur dann mit Berechtigung annehmen können, wenn er sicher ist, dass der Verzicht zwischen dem Lenker und der anderen Person vereinbart wurde. Es kann auch der Benützer einer Vorrangstraße oder einer Kreuzung mit Vorrang auf seinen Vorrang verzichten (zB um schwerfälligen Fahrzeugen die Weiterfahrt zu ermöglichen oder um bessere Sicht zu gewinnen).

16) AB 64: Eine der häufigsten **Unfallursachen** ist die Verletzung des Vorranges. In Erkenntnis dieser Tatsache wurde die Frage geprüft, ob es nicht notwendig wäre, durch Änderung der Vorrangbestimmungen Wandel zu schaffen. Insb wurde die Einführung des absoluten Rechts-Vorranges erwogen. Nach eingehender Diskussion musste festgestellt werden, dass es einen absoluten Rechts-Vorrang nicht geben kann. Dies deshalb, weil Einsatzfahrzeuge jedenfalls den Vorrang haben müssen und der Vorrang der Fahrzeuge auf Vorrangstraßen gewahrt werden muss. Dazu kommt, dass an gewissen Kreuzungen in Anbetracht der bes Verkehrsverhältnisse der Vorrang durch Straßenverkehrszeichen bes geregelt werden muss. Durchbrechungen des Rechts-Vorranges sind sohin geradezu unentbehrliche Maßnahmen einer sinnvollen Verkehrsregelung.

17) AB 69: Bei der Neufassung des Abs 7 und 8 ist der Handelsausschuss von der Auffassung ausgegangen, dass die gegenwärtigen Rechtsvorschriften über Vorrang und Wartepflicht nicht so klar und zweifelsfrei sind, wie dies im Interesse der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer erforderlich wäre. Bei der Beurteilung der Frage, ob der Vorrangberechtigte auf seinen Vorrang verzichtet habe, ist es nämlich bisher immer wieder zu Missverständnissen zwischen den beteiligten Fahrzeugenkern gekommen, die zu Unfällen und in der Folge zu strafrechtlichen Verurteilungen geführt haben. Solche Verurteilungen sind aber von den Verkehrsteilnehmern, die sich im Hinblick auf die Vorrangregeln einerseits und auf die Verkehrssituation andererseits für überfordert hielten, vielfach als unbillig empfunden worden.

Um eine zweifelsfreie Rechtslage auf dem Gebiete der Vorrangregelung zu schaffen und zugleich auch den erwähnten strafgerichtlichen Verurteilungen entgegenzuwirken, hat es der Handelsausschuss zunächst für erforderlich erachtet, dem bisher im Abs 7 enthaltenen Begriff „der Wartepflichtige“ den Begriff „der Vorrangberechtigte“ gegenüberzustellen. Darüber hinaus wurde zusätzlich zu den in der RV vorgesehenen Abänderungen des Abs 8 noch eine Bestimmung vorgesehen, wonach der Wartepflichtige grundsätzlich nicht annehmen darf, der Vorrangberechtigte werde auf seinen Vorrang verzichten. Vielmehr darf ein **Wartepflichtiger** den Vorrangverzicht nur dann annehmen, wenn dieser zweifelsfrei erkennbar ist; nur in diesem Falle darf sich der Wartepflichtige einem Vorrangverzicht entsprechend verhalten. Mit dem Zum-Stillstand-Bringen eines Fahrzeuges – außer eines Schienenfahrzeuges in einer Haltestelle – wird immer der Verzicht auf den Vorrang ausgedrückt; die Neufassung lässt keinen Raum für einen Zweifel an dem so zum Ausdruck gebrachten Vorrangverzicht.

Erläut 68: Mit der vorgesehenen Neufassung soll zunächst klargestellt werden, dass der Fahrzeuglenker **nur auf seinen Vorrang** verzichten kann. Wer auf den

Vorrang verzichtet, drückt somit nur den Verzicht auf den eigenen Vorrang aus. Für die Lenker anderer vorrangberechtigter Fahrzeuge kann dieser Verzicht nicht angenommen werden. Jegliches Zum-Stillstand-Bringen des Fahrzeuges, mag es freiwillig, ges oder im Hinblick auf die Verkehrslage geboten oder erzwungen sein, soll als Verzicht auf den Vorrang gelten. Die Erkennbarkeit der Absicht, mit dem Zum-Stillstand-Bringen den Verzicht auf den Vorrang auszu-drücken, ist daher nicht erforderlich.

18) Erläut 75: Mit der Neufassung dieser Bestimmung soll eindeutig klargestellt werden, dass der Lenker eines Fahrzeuges **nur auf seinen** Vorrang verzichten kann und dieser Verzicht keine Auswirkung auf einen anderen Vorrangberechtigten hat. Diese schon bisher geltende Bestimmung hat dennoch zu verschiedenen Auslegungen Anlass gegeben, weil teils die Meinung vertreten worden ist, dass an einem anhaltenden Fahrzeug nicht vorbeigefahren werden darf und aus diesem Grunde auch ein anderer Vorrangberechtigter zum Verzicht auf seinen Vorrang gezwungen sei. Diese Auslegung traf nur teilweise zu, weil das Verbot des **Vorbeifahrens** nur unter der Voraussetzung des § 17 Abs 3 der bisherigen Fassung mit dem Hinweis auf § 18 Abs 3 gegolten hat, an einem anhaltenden Fahrzeug aber durchaus vorbeigefahren werden durfte, wenn die Voraussetzungen des § 18 Abs 3 nicht gegeben waren. Durch die Neufassung wird dem Wartepflichtigen zum Ausdruck gebracht, dass er nur fahren darf, wenn bei Vorhandensein mehrerer Vorrangberechtigter jeder Einzelne den Vorrangverzicht (etwa durch Anhalten) deutlich erkennbar macht. (Erläut 75) Der Vorrangverzicht gilt gegenüber allen und nicht bloß für einen Wartepflichtigen.

Entscheidungen:

Übersicht

- I. Allgemeines (E 1–2/1)
- II. Zu Abs 1: Rechtsregel (E 3–44)
- III. Zu Abs 2: Einsatzfahrzeuge (E 45–48)
- IV. Zu Abs 3: Vorrangstraßen (E 49–55)
- V. Zu Abs 4: Vorrangkreuzungen (E 56–76)
- VI. Zu Abs 5: Richtungsbeibehaltende (E 77–94)
- VII. Zu Abs 6: Fließverkehr und benachrangte Verkehrsflächen (E 95–156)
- VIII. Zu Abs 6a: Radfahrer (E 157–159)
- IX. Zu Abs 7: Wartepflicht (E 160–212)
- X. Zu Abs 8: Vorrangverzicht (E 213–228)

I. Allgemeines

E 1. Die Vorrangregeln des § 19 sind begrifflich nur dann anwendbar, wenn **keine Verkehrsregelung** durch **Arm- oder Lichtzeichen** erfolgt. OGH 29. 5. 1991, 2 Ob 28/91 ZVR 1992/1.

E 2. Löst die schwerwiegende Vorrangverletzung eines Kfz-Lenkers eine **Schreckreaktion des bevorrangten Lenkers** und seines Beifahrers (der in das Lenkrad greift) aus, so ist die außergewöhnliche Betriebsgefahr bei der Schadensteilung iSd § 11 Abs 1 EKHG nicht zu berücksichtigen. OGH 9. 9. 1992, 2 Ob 30/92 ZVR 1993/125.