

Kollision auf einer Busspur

Entscheidung des Obersten Gerichtshofs zum Thema Kollision auf einer Busspur und die Benützung anderer Fahrspuren durch Busse.

In Wien ereignete sich ein Verkehrsunfall, an dem eine Radfahlerin und der Lenker eines Linienbusses beteiligt waren. Die Radfahlerin fuhr mit 10 km/h in einer Einbahn auf dem rechten Fahrstreifen, der durch Bodenmarkierung und Hinweiszeichen als Busspur gekennzeichnet und gleichzeitig für die Benützung durch Radfahrer vorgesehen war. Der dahinter folgende Buslenker hatte den Bus nach einem Haltestellenaufenthalt wegen eines behindernd geparkten Fahrzeugs aus der Busspur in den linken Fahrstreifen gelenkt. Angesichts der vor ihm befindlichen Radfahlerin setzte er nach Passieren des Hindernisses die Fahrt auf dem linken Fahrstreifen fort, um die Radfahlerin mit 30 km/h zu überholen.

Als sich der Bus auf gleicher Höhe befand, lenkte die Radfahlerin plötzlich nach links aus und es kam zur Kollision. Die Radfahlerin stürzte und zog sich diverse Verletzungen zu. Sie beehrte den Ersatz ihres mit rund 29.000 Euro bezifferten Schadens sowie die Feststellung der Haftung für alle künftigen Schäden. Sie vertrat den Standpunkt, der Beklagte hätte nur die Busspur, nicht aber auch den linken Fahrstreifen benützen dürfen.

Das Erstgericht wies das Klagebegehren ab. Der Buschauffeur sei zur Benützung des linken Fahrstreifens zum Zweck des Überholens berechtigt gewesen und habe einen ausreichenden Sicherheitsabstand eingehalten. Der Unfall sei allein auf den unzulässigen Fahrstreifenwechsel der Klä-



Eigene Fahrspur für Busse: Bei Hindernissen auf der Busspur, wie etwa durch langsame andere Fahrzeuge, dürfen Linienbusse auch die übrigen Fahrstreifen benützen.

gerin zurückzuführen. Das Berufungsgericht bestätigte diese Entscheidung und erklärte die ordentliche Revision für unzulässig. Die Klägerin erhob außerordentliche Revision. Sie stützte sich auf den Inhalt eines Erkenntnisses des Verfassungsgerichtshof vom 3.3.1994, wonach die Einrichtung einer Busspur voraussetze, dass die Flüssigkeit oder Sicherheit des öffentlichen städtischen Nahverkehrs gefährdet sei. In dieser Aussage liege das implizite Gebot, Busspuren auch tatsächlich zu benützen.

Der Oberste Gerichtshof (OGH) erachtete die Revision zwar als zulässig, weil es zur strittigen Frage der Benützungspflicht von Busspuren einer Klarstellung be-

durfte, jedoch als nicht berechtigt. Das Hinweiszeichen „Fahrstreifen für Omnibusse“ zeigt einen den Fahrzeugen des Kraftfahrlinienverkehrs vorbehaltenen Fahrstreifen an. Das Zeichen „Straße für Omnibusse“ zeigt eine Straße an, die nur von Fahrzeugen des Kraftfahrlinienverkehrs und bestimmten anderen näher bezeichneten Fahrzeugen benützt werden darf. „Aus dem Wortlaut dieser Bestimmungen ist eine Benützungspflicht nicht ableitbar“, erkannte das Höchstgericht. „Eine solche ergibt sich aber aus dem Zusammenhang des Hinweiszeichens mit den Bodenmarkierungen.“

Nach geltender Rechtslage haben, wenn auf der Fahrbahn Bodenmarkierungen für das Einordnen be-

stimmter Fahrzeugarten angebracht sind (hier: Schriftzeichen „BUS“), die Lenker ihre Fahrzeuge dementsprechend einzuordnen. Das Vorhandensein solcher Bodenmarkierungen schließt die freie Fahrstreifenwahl aus, sodass der Lenker eines Linienbusses eine gekennzeichnete Busspur grundsätzlich zu benützen hat.

„Die Benützungspflicht gilt jedoch nicht uneingeschränkt“, erläuterte der OGH unter Bezugnahme auf das schon von der Klägerin zitierte Erkenntnis des VfGH vom 3.3.1994, B 1569/92, B 1251/93. Der VfGH hat darin die Gesetzmäßigkeit der Anordnung eines dem Kraftfahrlinienverkehrs vorbehaltenen Fahrstreifens unter der Voraussetzung bejaht, dass die fahrplanmäßige Abwicklung des Kraftfahrlinienverkehrs wegen seiner ansonsten zu erwartenden Beeinträchtigung durch den allgemeinen Verkehr einen eigenen Fahrstreifen notwendig macht. Die damit bezweckte Beschleunigung des Busverkehrs wäre gefährdet, wäre der Buslenker durch ein die Busspur benützendes, besonders langsam fahrendes anderes Fahrzeug an der Einhaltung einer angemessenen Geschwindigkeit gehindert.

Im vorliegenden Fall fuhr die Radfahlerin in der Mitte der Busspur mit 10 km/h. „Es widerspräche dem Zweck der Anordnung einer Busspur, würde man vom Buschauffeur verlangen, hinter der Radfahlerin herzufahren“, folgerte der OGH. Dem Rechtsmittel blieb daher ein Erfolg versagt.

OGH 26.11.2009,
2Ob194/09g

Valerie Kraus