

# Straßenverkehr und Recht

## Entscheidungen der Höchstgerichte zu vorgeschriebenen Ruhezeiten für Lkw-Lenker und zu einer Kollision zweier Radfahrer auf einem Radfahrstreifen.

### Vorgeschriebene Lkw-Ruhezeiten

Dem Lenker eines Lkws wurde vorgeworfen, vorgeschriebene Ruhezeiten nicht eingehalten zu haben. Einmal hatte er anstelle der gebotenen täglichen Ruhezeit von elf Stunden nur eine Ruhezeit von neun Stunden und einer Minute eingelegt, ein anderes Mal anstelle der gebotenen (reduzierten) wöchentlichen Ruhezeit von 24 Stunden nur eine Ruhezeit von 15 Stunden und 34 Minuten. Es wurden Geldstrafen von 200 und 300 Euro verhängt.

Das Verwaltungsgericht erkannte die Revision für unzulässig. In den Ausführungen zur Zulässigkeit der Revision brachte der Lkw-Lenker vor, das Verwaltungsgericht sei von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs abgewichen, wonach jemand nicht zu bestrafen sei, wenn ihn an der Verletzung der Verwaltungsvorschrift kein Verschulden treffe. Das Verwaltungsgericht hätte von einem unverschuldeten Rechtsirrtum ausgehen müssen.

Laut dem Verwaltungsgerichtshof wurde damit keine Rechtsfrage aufgezeigt, der grundsätzliche Bedeutung zukäme: „Bei Einhaltung der einem Berufskraftfahrer obliegenden Sorgfaltspflicht bedarf es der Objektivierung durch geeignete Erkundigungen und ist es Sache des Lenkers, sich auch über die Rechtslage hinsichtlich der Einhaltung der Ruhezeiten zu informieren; wer dies verabsäumt, trägt das Risiko eines Rechtsirrtums.“ Es genüge auch nicht, sich auf Aus-

künfte des Arbeitgebers zu verlassen, da dieser nicht zu Rechtsauskünften über die den Kraftfahrzeuglenker treffenden Verpflichtungen berufen sei. Im vorliegenden Fall hatte das Verwaltungsgericht festgestellt, dass der Kraftfahrer auf Anweisungen seines Disponenten verwiesen habe. Es sei ihm mitgeteilt worden, dass er bei Einhaltung dieser Anweisungen keine Rechtsvorschriften verletzen würde. Der Disponent habe die Anweisung gegeben, sechs Schichten nacheinander zu fahren „und zwar jeweils 9 Stunden fahren und möglichst 11 Stunden Pause machen, danach 24 Stunden Pause“.

Das Verwaltungsgericht hatte dazu festgehalten, dass der Lkw-Fahrer, hätte er sich an diese Anweisungen gehalten, die Übertretungen nicht begangen hätte. Im Übrigen habe der Lenker keine weiteren Auskünfte eingeholt und dies auch nicht behauptet. Dazu das Höchstgericht: „Vor diesem Hintergrund ist nicht zu erkennen, dass das Verwaltungsgericht von der Rechtsprechung abgegangen wäre.“ Entgegen der Ansicht des Lenkers sei auch die vorgelegte, von einem kommerziellen Verlag stammende Übersicht betreffend Ruhezeiten/Mitführflichten nicht als eingeholte Auskunft im Sinne der Rechtsprechung anzusehen. Zudem lasse sich anhand dieser Übersicht nicht nachvollziehen, wie es zu dem Rechtsirrtum gekommen sei.

Das Verwaltungsgericht sei auch nicht von den Leitlinien der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtsho-

fes zu § 45 Abs. 1 Z 4 VStG abgewichen. Demnach setzt die Einstellung des Verfahrens voraus, dass die genannten Umstände kumulativ vorliegen – geringe Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes, geringe Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat und geringes Verschulden des Beschuldigten. „Es ist nicht zu erkennen, weshalb von einer bloß geringen Intensität der Beeinträchtigung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes auszugehen wäre, zumal es sich bei den angelasteten Übertretungen um einen schwerwiegenden Verstoß (Nichteinhaltung der täglichen Ruhezeit) bzw. um einen sehr schwerwiegenden Verstoß (Nichteinhaltung der wöchentlichen Ruhezeit) im Sinne des Anhangs III zur Richtlinie 2006/22/EG über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr handelte“, erkannte der VwGH. Die Revision war daher zurückzuweisen.

VwGH 10.1.2017,  
Ra 2016/02/0269

### Kollision auf dem Radfahrstreifen

Eine Radfahrerinnen und ihr Bekannter waren auf einem Radfahrstreifen in der Nebenfahrbahn des Stubenrings in Wien unterwegs. Sie fuhren über eine Sperrlinie hinweg in den kreuzenden Radweg ein, und setzten auf diesem die Fahrt Richtung Julius-Raab-Platz fort. Der Unfallgegner fuhr mit sei-

nem Fahrrad auf dem Radfahrstreifen der Nebenfahrbahn vom Julius-Raab-Platz kommend Richtung Oskar-Kokoschka-Platz. Er nahm die beiden entgegenkommenden Radfahrer wahr. Da der Bekannte der Radfahrerin weiter nach rechts lenkte, hatte der Unfallgegner nicht den Eindruck, dass ihn die Entgegenkommende nicht sehen könnte. Er ging davon aus, dass sie ausweichen werde. Die Fahrräder der Streitparteien kollidierten ungebremst mit einer Geschwindigkeit von je 10 km/h. Dabei wurden sowohl die Klägerin als auch der Beklagte verletzt. Die Klägerin begehrt 4.400 Euro sowie die Feststellung, dass ihr der Beklagte für alle künftigen Schäden aus dem Verkehrsunfall hafte. Der Beklagte wiederum forderte ein Schmerzensgeld von 1.500 Euro.

Das Erstgericht wies das Klagebegehren ab: Es vertrat die Ansicht, die Klägerin habe nicht den für ihre Fahrtrichtung vorgesehenen Radweg gewählt, sondern den für die entgegengesetzte Fahrtrichtung vorgesehenen Radfahrstreifen befahren. Zuzufolge fehlender Aufmerksamkeit habe sie den entgegenkommenden Beklagten übersehen. Das Berufungsgericht bestätigte diese Entscheidung. Die Revision sei zulässig, weil zur Frage, ob ein Radfahrer sein Fahrrad anhalten müsse, wenn ihm auf einer 1,2 m breiten Radfahranlage ein anderer Radfahrer entgegenkomme und ihm ein Ausweichen nach rechts nicht möglich sei, keine oberstgerichtliche Rechtsprechung vorliege. Die Klägerin erhob Revision und

meinte, der Beklagte hätte nicht darauf vertrauen dürfen, dass sie ausweichen werde, und daher anhalten müssen.

Der OGH erachtete die Revision für zulässig und berechtigt: Voraussetzung für das Befahren einer Einbahnstraße gegen die Einbahnrichtung mit einem Fahrrad ist die Zusatztafel „ausgenommen Radfahrer“, die unter dem die Einbahnregelnden Hinweiszeichen angebracht sein müsse. Die StVO trifft keine Regelung darüber, ob Radfahrstreifen in Einbahnstraßen in beiden Richtungen oder nur gegen die Einbahnrichtung befahren werden dürfen. Für die in Fahrtrichtung der Einbahn fahrenden Radfahrer besteht daher keine Pflicht zur Benützung des Radfahrstreifens. Nach den Regeln über die allgemeine Fahrordnung dient der Radfahrstreifen nur dem gegen die Einbahn fahrenden Radverkehr.

„Daraus folgt, dass der Beklagte den Radfahrstreifen benützen musste, während ihn die Klägerin nicht benützen durfte“, meinte der OGH. Die Klägerin hätte über die den Radfahrstreifen seitlich begrenzende Sperrlinie hinweg in die richtige Verkehrsfläche zurückkehren dürfen (und müssen), so dass ihr ein ausreichendes Ausweichen grundsätzlich möglich war. Darauf durfte der Beklagte aber nicht vertrauen, konnte er doch nicht wissen, ob sich die entgegenkommende Klägerin ihres Fehlverhaltens bewusst gewesen ist.

Der Oberste Gerichtshof beanstandete, dass sich den erstinstanzlichen Feststellungen nicht entnehmen ließ, ob und unter welchen Voraussetzungen bei einer Breite des Radfahrstreifens von 1,2 m eine gefahrlose Begegnung der beiden Fahrräder innerhalb des Radfahrstreifens möglich gewesen

wäre. War eine solche nicht möglich, mussten die einander begegnenden Fahrzeuge angehalten werden. Ab erster Sicht auf die Entgegenkommenden hätte der Beklagte der Verkehrssituation dadurch Rechnung tragen müssen, dass er sein Fahrrad zumindest innerhalb der halben Sichtstrecke zum Stillstand brachte. Nach den erstinstanzlichen Feststellungen ist der Beklagte jedoch davon ausgegangen, dass ihm die Klägerin ausweichen werde. Das Fahrverhalten des Beklagten entsprach nur dann der Rechtsprechung, wenn mit einer gefahrlosen Begegnung der Radfahrer innerhalb des Radfahrstreifens zu rechnen war. Andernfalls trüfe ihn ein Verschulden am Unfall, sofern ihm ab erster Sicht ein rechtzeitiges Anhalten möglich gewesen wäre. „Ob Letzteres zutrifft, lässt sich anhand der bisherigen Feststellungen nicht beurteilen“, meinte der OGH. Jedenfalls aber treffe die Klägerin ein gravierendes Mitverschulden, das ein allfälliges Verschulden des Beklagten deutlich überwiege: Sperrlinien dürfen nicht überfahren werden. Die Klägerin hätte daher gar nicht in die Radfahranlage einfahren dürfen. Zusätzlich sei ihr eine grobe Vernachlässigung der Aufmerksamkeit vorzuwerfen, aufgrund deren sie den entgegenkommenden Beklagten bis zur Kollision nicht bemerkte.

Der Oberste Gerichtshof erachtete die Rechtssache für dem Grunde nach noch nicht spruchreif, weshalb es einer Ergänzung des Verfahrens erster Instanz bedürfe. Das Erstgericht müsse die fehlenden Feststellungen zum Unfallhergang treffen. Die Urteile der Vorinstanzen wurden aufgehoben.

*OGH 2Ob100/16v,  
26.1.2017*

*Valerie Kraus*