

Unfälle mit Radfahrern und Skatern in der Rechtsprechung des OGH¹

I. Vorbemerkungen:

Kein anderer Verkehrsteilnehmer war, was seine Rechte und Pflichten im Straßenverkehr betrifft, in den gut viereinhalb Jahrzehnten seit dem Inkrafttreten der StVO einer solch bemerkenswerten gesetzlichen Entwicklung unterworfen wie der Radfahrer. Vor allem ab dem Beginn der 1980er Jahre sah sich der Gesetzgeber in zunehmendem Maße veranlasst, der immer größer werdenden Bedeutung des Fahrrades als „vollwertiges“ Verkehrsmittel insbesondere im städtischen Bereich Rechnung zu tragen. Während die StVO des Jahres 1960 noch mit einigen wenigen, dem Fahrradverkehr gewidmeten Begriffsbestimmungen („Radfahrstreifen“ und „Radweg“ in § 2 Abs 1 Z 7 und 8), Benützungs-, sowie Ausrüstungs- und Verhaltensvorschriften (§§ 65 ff) das Auslangen fand, sind heute in fast allen wichtigen Bestimmungen der StVO für Radfahrer bedeutsame Regelungen enthalten (zB §§ 7 Abs 5, 8 Abs 1, 8a, 9 Abs 2 und 6, 12 Abs 1, 17 Abs 3, 18 Abs 3, 19 Abs 6a usw). Die Ausrüstungsbestimmungen und technischen Vorschriften für Fahrräder, Fahrradanhänger und Kindersitze wurden mittlerweile aus der StVO „ausgelagert“ und in einer eigenen „Fahrradverordnung“² zusammengefasst. Dazu trat das Erfordernis, sich von Seiten des Gesetzgebers der immer häufiger das Bild des städtischen Straßenverkehrs prägenden Trendsportgeräte, wie Inline-Skates, Skateboards, Micro-Scooter etc³, anzunehmen, die nicht selten zu unliebsamen Konfrontationen mit den „klassischen“ Verkehrsteilnehmern führen und deren Einsatz auf Straßen mit öffentlichem Verkehr daher einer gesetzlichen Regelung bedarf. Diese beschränkt sich bisher auf die §§ 88 („Spielen auf Straßen“) und 88a („Rollschuhfahren“) StVO.

„Meilensteine“ für den Fahrradverkehr wurden mit der 10., 15., 19. und 20. StVO-Novelle gesetzt, wobei der Gesetzgeber, wie schon die Vielzahl der Novellierungen beweist, den in ihn gesetzten Erwartungen nicht immer auf Anhieb gerecht zu werden vermochte. Die Sonderregeln für die Rollschuhfahrer haben mit der 20. StVO-Novelle Einzug in die StVO gehalten. In diesen bewegten Jahren des Ringens um klare, jedermann einsichtige gesetzliche Bestimmungen war naturgemäß der OGH in seiner Aufgabe, für Rechtsklarheit und Rechtssicherheit zu sorgen, aber auch die Rechtsfortbildung voranzutreiben, gefragt. Die folgenden Ausführungen sollen dazu dienen, nach einem kurzen historischen Überblick über die Entwicklung der Gesetzeslage die einschlägige Judikatur des Höchstgerichtes zu den wichtigsten Themen des Fahrradverkehrs darzustellen. Anschließend soll auch den noch nicht sehr zahlreichen, gerade deshalb aber umso interessanteren Entscheidungen zu Unfällen mit Beteiligung von Rollschuhfahrern ein Kapitel gewidmet sein.

Paragrafenbezeichnungen ohne Nennung des Gesetzes beziehen sich hierbei immer auf die StVO. Die Wiedergabe von Sachverhalten beschränkt sich auf das Notwendige. Die Bedeutung der dabei verwendeten Abkürzungen ergibt sich aus dem folgenden Verzeichnis, wobei in der Darstellung der Rechtsmitelerfolge aus Vereinfachungsgründen zwischen Lenker, Halter und Haftpflichtversicherer beteiligter Kraftfahrzeuge nicht unterschieden wird.

Abkürzungsverzeichnis:

R = Radfahrer S = Skater
P = Pkw-Lenker F = Fußgänger
L = Lkw-Lenker

II. Radfahrer

A. Historischer Überblick

Die 10. StVO-Novelle, BGBl 1983/174, in Kraft getreten am 1. 7. 1983, brachte an wichtigen Neuerungen

- die Einführung eines kombinierten „Geh- und Radweges“ (§ 2 Z 11a)
 - die Möglichkeit, Radfahrer von der Verpflichtung des Einordnens nach Richtungspfeilen durch Hinweiszeichen zu befreien (§§ 9 Abs 6 und 12 Abs 1)
 - die Aufnahme von Radfahrstreifen, Radwegen sowie Geh- und Radwegen in die untergeordneten Verkehrsflächen des § 19 Abs 6
 - die Normierung einer Wartepflicht iSd § 19 Abs 7 für Radfahrer, die von Radfahrstreifen, Radwegen sowie Geh- und Radwegen auf die Fahrbahn einbiegen wollen, in § 68 Abs 2.
- Vor allem die beiden zuletzt genannten Neuerungen sorgten im Schrifttum für Diskussion, im Zuge deren anhand der verschiedenen denkbaren Vorrangsituationen auf geregelten und ungeregelten Kreuzungen die in Betracht kommenden Auslegungsvarianten durchaus kontroversiell erörtert wurden.⁴

Mit der 15. StVO-Novelle, BGBl 1989/86, in Kraft getreten am 1. 3. 1989, wurde unter anderem

- die Radfahrerüberfahrt gesetzlich geregelt (§ 2 Abs 1 Z 12a)
- das Kinderfahrrad definiert (§ 2 Abs 1 Z 19)
- festgelegt, dass Radfahrerüberfahrten an ungeregelten Kreuzungen nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 10 km/h und nicht unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug und für dessen Lenker überraschend befahren werden dürfen (§ 68 Abs 3a)
- die durch Verordnung mögliche Ausnahme der Radfahrer von der Einbahnregelung von der Trennung vom übrigen Verkehr durch Bodenmarkierungen abhängig gemacht (§ 7 Abs 5)
- den Radfahrern die Benützung von Nebenfahrbahnen für den Fall gestattet, dass kein Radfahrstreifen, Radweg oder Geh- und Radweg vorhanden ist (§ 8 Abs 1)
- das „Vorschlingeln“ von Radfahrern vor Kreuzungen geregelt (§ 12 Abs 5)
- § 19 Abs 6 dahin geändert, dass Radfahrstreifen, Radwege sowie Geh- und Radwege nicht mehr als untergeordnete Verkehrsflächen anzusehen sind
- die in § 68 Abs 2 normierte Wartepflicht für Radfahrer wieder gestrichen
- in § 38 Abs 4 Satz 3 geregelt, dass auf ampelgeregelten Kreuzungen (auch) Radfahrer, welche die Fahrbahn im Sinne der für sie geltenden Regeln überqueren, durch einbiegende Fahrzeuge weder gefährdet noch behindert werden dürfen.

Wieder waren es hauptsächlich die geänderten Vorrangregeln, die Anlass zur fachkundigen Auseinandersetzung boten.⁵

Die 19. StVO-Novelle, BGBl 1994/518, in Kraft getreten am 1. 10. 1994, brachte an für Radfahrer bedeutsamen neuen Regelungen unter anderem

- die Einführung eines Mehrzweckstreifens (§ 2 Abs 1 Z 7a)
- den übergeordneten Begriff der „Radfahranlage“ (§ 2 Abs 1 Z 11b)⁶
- eine neuerliche Änderung des § 7 Abs 5 betreffend die Er-

Unfälle mit Radfahrern und Skatern in der Rechtsprechung des OGH

- laubnis für Radfahrer, gegen die Einbahn zu fahren
- die Angleichung des Schutzes von Radfahrern auf Radfahrerüberfahrten an jenen von Fußgängern auf Schutzwegen in § 9 Abs 2 und anderen Bestimmungen (zB §§ 16 Abs 1 lit d, 17 Abs 3, 18 Abs 3, 24 Abs 1 lit c usw)
- die Einfügung des § 19 Abs 6a, wonach Radfahrer, die eine Radfahranlage verlassen, anderen Fahrzeugen im fließenden Verkehr den Vorrang zu geben haben
- die Zulassung von Radfahrern in Fußgängerzonen (§ 76a Abs 2 Z 3)
- zwischen verschiedenen Fahrradtypen differenzierende Verhaltensregeln in § 68 Abs 1
- das Verbot für Radfahrer, auf Geh- und Radwegen Fußgänger zu gefährden (§ 68 Abs 1).

Zentrales Anliegen dieser Reform war abermals die Vorrangregelung, zu der neben dem neuen § 19 Abs 6a im weiteren Sinn auch der „Vorrang“ der Radfahrer auf Radfahrerüberfahrten zu zählen ist.⁷

Die **20. StVO-Novelle, BGBl I 1998/92, in Kraft getreten am 22. 7. 1998**,⁸ brachte im Wesentlichen

- eine an die fortgeschrittene technische Entwicklung angepasste Erweiterung des Fahrradbegriffes in § 2 Abs 1 Z 22
- die Einfügung des die Fahrordnung auf Radfahranlagen regelnden § 8a
- neue Vorschriften für die obligatorische und fakultative Benützung von Radfahranlagen in § 68 Abs 1
- die Klarstellung, dass eine ein Fahrrad schiebende Person Fußgänger und nicht Radfahrer ist (§ 65 Abs 1)
- die Schaffung einer Verordnungsermächtigung zu Gunsten des BM für Wissenschaft und Verkehr⁹ zur Regelung der technischen Vorschriften für Fahrräder und Fahrradanhänger (§ 66 Abs 2).

Mit der **Fahrradverordnung, BGBl II 2001/146, in Kraft getreten am 1. 5. 2001**, wurden die Regeln des alten § 66 und der Rennfahrradverordnung¹⁰ ersetzt. Sie enthält neben allgemeinen Ausrüstungsbestimmungen Sondervorschriften für mehrspurige Fahrräder, das Ziehen von Anhängern, Rennfahrräder, Fahrradanhänger, Kindersitze und das zulässige Ladegewicht.¹¹

B. Die Rechtsprechung des OGH

In den Entscheidungen der 1980er und 1990er Jahre hat sich der OGH mehrfach veranlasst gesehen, Unzulänglichkeiten der jeweils aktuellen Gesetzeslage aufzuzeigen. Die Reaktion des Gesetzgebers auf die kritischen Äußerungen des Höchstgerichtes blieb erfreulicherweise zumeist nicht aus, brachte aber nur schrittweise Verbesserungen. Bei wohlwollender Würdigung dieser Phase könnte man sagen, dass sie von einem gemeinsamen Bemühen aller maßgeblichen Kräfte um Rechts- und Verkehrssicherheit im Sektor des Fahrradverkehrs gekennzeichnet war. Um diese Entwicklung, die nun mit der 20. StVO-Novelle einen vorläufigen Abschluss fand, verständlich zu machen, erscheint es nicht nur lohnend, sondern geradezu geboten, auch jenen Leitentscheidungen des OGH, die auf einer heute schon ganz oder teilweise überholten Rechtslage beruhen, noch einmal die ihnen gebührende Ehre zu erweisen.

Im Mittelpunkt der folgenden Zusammenfassung stehen Unfälle, deren Ursache vor allem in der Missachtung oder auch nur der Fehlinterpretation der mehrmals geänderten und ergänzten Vorrangbestimmungen für Radfahrer und der (bis zur 20. StVO-Novelle zum Teil noch fehlenden oder unzureichenden) Regeln für das richtige Verhalten auf Radfahranlagen zu suchen war. Sie werden der besseren Übersichtlichkeit wegen in chronologischer Abfolge dargestellt.

1. Vorrangfälle

1.1 8 Ob 154/75 = ZVR 1976/217

Unfalldatum: 4. 10. 1972

Sachverhalt: *Ampelgeregelter Kreuzung. L fuhr auf der W-Straße und beabsichtigte, nach rechts in die V-Straße einzubiegen. Wegen Rotlichtes der Ampel hielt er im rechten Fahrstreifen an. R fuhr auf dem rechts neben der Fahrbahn der W-Straße befindlichen Radweg in dieselbe Richtung. Er wollte die Kreuzung mit der V-Straße geradeaus übersetzen und die Fahrt auf dem danach weitergeführten Radweg fortsetzen. Im Kreuzungsbereich waren in Verlängerung der Radwegränder gelbe, unterbrochene Linien markiert. Bei Aufleuchten des Grünlichtes fuhren L und R in die Kreuzung ein. Im Zuge des Einbiegemanövers des L kam es zur Kollision mit R.*

Normen: § 38 Abs 4 und § 68 Abs 2 idF vor 10. StVO-Nov

Der **OGH** entschied wie die Vorinstanzen auf Alleinverschulden des L. In der Begründung stellte er klar, dass ein Radweg keine Nebenfahrbahn sei. Es gelange daher nicht der letzte Satz des § 38 Abs 4 zur Anwendung, wohl aber der zweite (richtig: dritte) Satz, wonach beim Einbiegen die Benutzer der freigegebenen Fahrstreifen sowie Fußgänger, welche die Fahrbahn im Sinne der für sie geltenden Regelung überqueren, sowie Fußgänger nicht gefährdet oder behindert werden dürfen.¹² Ein „Einbiegen auf Fahrbahnen“ seitens des R liege nicht vor, weshalb § 68 Abs 2 Satz 2 („Radfahrer dürfen beim Einbiegen von Radwegen oder Radfahrstreifen auf die Fahrbahn andere Straßenbenutzer weder gefährden noch behindern“)¹³ nicht anzuwenden sei.

1.2 2 Ob 10/85 = ZVR 1986/90

Unfalldatum: 8. 6. 1979

Sachverhalt: *Ungeregelte Kreuzung. P wollte aus der Fahrbahn der S-Straße nach links in die Z-Straße einbiegen. Er kollidierte dabei mit R, der auf dem links neben der Fahrbahn der S-Straße verlaufenden (einzigen) Radweg in dieselbe Richtung gefahren war. Der Radweg setzte sich nach der Kreuzung fort, im Kreuzungsbereich waren jedoch keine Bodenmarkierungen vorhanden.*

Norm: § 68 Abs 2 idF vor 10. StVO-Nov

Erstgericht: Verschuldensteilung 2:1 zu Gunsten P

Berufungsgericht: Verschuldensteilung 1:1

Der **OGH** gab der Revision des R nicht Folge (P ließ die Berufungsentscheidung unbekämpft). Nach den ErlBem zu § 68 Abs 2¹⁴ stelle sich der Verkehrsvorgang des „Einbiegens“ (siehe oben) als Einordnung in den fließenden Verkehr (§ 19 Abs 6) dar. Der Gesetzgeber habe damit das Verhalten der von einem Radweg oder Radfahrstreifen in die Fahrbahn einfahrenden Radfahrer regeln wollen. Dies gelte nach dem Zweck der Regelung auch, wenn sie von einem Radweg auf die Fahrbahn einer Kreuzung fahren, um diese geradeaus zu übersetzen. Auch bei einem solchen Fahrmanöver handle es sich um eine Einordnung in den fließenden Verkehr, wenn auch nicht in der Form des Einbiegens.

1.3 2 Ob 32/86 = ZVR 1988/13

Unfalldatum: 22. 1. 1980

Sachverhalt: *Ampelgeregelter Kreuzung; ansonsten wie bei ZVR 1976/217; im Kreuzungsbereich waren in Verlängerung des Radweges jedoch keine Bodenmarkierungen angebracht.*

Normen: § 38 Abs 4 und § 68 Abs 2 idF vor 10. StVO-Nov

Erstgericht: Alleinverschulden L

Berufungsgericht: Alleinverschulden R

Der **OGH** gab der Revision des R nicht Folge. Er begründete diese Entscheidung wie in ZVR 1986/90 mit einem Verstoß des

Unfälle mit Radfahrern und Skatern in der Rechtsprechung des OGH

R gegen § 68 Abs 2. Im Gegensatz zu ZVR 1976/217 sei hier keine markierte „Überleitung“ des Radweges im Kreuzungsbereich vorhanden gewesen. § 38 Abs 4 dritter Satz (siehe oben) sei nicht anwendbar, weil darin eine Schutzbestimmung für Radfahrer, wie sie für Fußgänger gelte, fehle.¹⁵ R hätte den einbiegenden L daher nicht behindern oder gefährden dürfen.

1.4 8 Ob 8/87 = ZVR 1988/76

Unfalldatum: 11. 5. 1984

Sachverhalt: *Ungeregelte Kreuzung. L fuhr auf der Fahrbahn der D-Straße und beabsichtigte, nach rechts in eine Firmenzufahrt abzubiegen. Die Zufahrt querte einen rechts neben der Fahrbahn verlaufenden Geh- und Radweg, auf dem R in dieselbe Richtung fuhr. Beim Abbiegemanöver des L kam es zur Kollision mit R.*

Normen: § 11 Abs 1; § 19 Abs 6 und § 68 Abs 2 je idF 10. StVO-Nov

Der **OGH** entschied wie die Vorinstanzen auf Alleinverschulden des L. Aus den neuen Vorrangbestimmungen, wonach Fahrzeuge im fließenden Verkehr den Vorrang gemäß § 19 Abs 6 nunmehr ua auch gegenüber den von Geh- und Radwegen kommenden Radfahrern hätten und diese iSd § 19 Abs 7 wartepflichtig seien¹⁶, sei für L nichts zu gewinnen, weil sich der Geh- und Radweg über die Zufahrt ununterbrochen fortgesetzt habe und von R nicht verlassen worden sei. L hätte gemäß § 11 Abs 1 StVO seine Fahrtrichtung nur ändern dürfen, nachdem er sich überzeugt gehabt habe, dass dies ohne Gefährdung oder Behinderung anderer Straßenbenutzer möglich sei.

1.5 2 Ob 92/89 = ZVR 1990/111

Unfalldatum: 16. 10. 1987

Sachverhalt: *Ampelgeregelte Kreuzung. R wollte von der in seiner Fahrtrichtung rechts neben der Fahrbahn der B-Straße verlaufenden Verkehrsfläche (Radweg oder Nebenfahrbahn) die Kreuzung mit der K-Straße bei Grünlicht der Ampel in gerader Richtung übersetzen, benützte dabei aber den Schutzweg. Im Kreuzungsbereich war in Verlängerung des linken Randes der besagten Verkehrsfläche eine unterbrochene Linie markiert. Der auf der Fahrbahn der B-Straße aus der Gegenrichtung kommende L bog nach links in die K-Straße ein und kollidierte im Kreuzungsbereich (auf dem Schutzweg) mit R.*

Norm: § 38 Abs 4

Erstgericht: Alleinverschulden L

Berufungsgericht: Aufhebung des Urteiles zur Klärung, ob Radweg oder Nebenfahrbahn vorliegt

Der **OGH** gab dem Rekurs der R nicht Folge. Es sei entscheidend, ob die von R benutzte Verkehrsfläche als Radweg oder als Nebenfahrbahn zu beurteilen sei. Handle es sich um eine Nebenfahrbahn, komme L gemäß § 38 Abs 4 letzter Satz der Vorrang zu. Habe R hingegen einen Radweg benützt, habe sie bei Aufleuchten des Grünlichtes ihre Fahrt fortsetzen dürfen und wäre gegenüber L gemäß § 38 Abs 4 vorletzter Satz im Vorrang gewesen. Dieser wäre auch durch die Benützung des Schutzweges nicht verloren gegangen.

1.6 2 Ob 28/91 = ZVR 1992/1

Unfalldatum: 15. 7. 1988

Sachverhalt: *Ampelgeregelte Kreuzung; ansonsten wie bei ZVR 1988/13.*

Normen: § 38 Abs 4 und § 68 Abs 2 idF 10. StVO-Nov

Der **OGH** entschied wie die Vorinstanzen auf Alleinverschulden des L. Die Entscheidung ZVR 1988/13 sei nicht mehr maßgeblich, weil sie auf der Rechtslage vor der 10. StVO-Nov beruhe.

Im Falle der Entscheidung ZVR 1976/217 sei im Kreuzungsbereich eine Bodenmarkierung vorhanden gewesen. Nunmehr sei in § 68 Abs 2 Satz 2 ausdrücklich eine Wartepflicht iSd § 19 Abs 7 normiert¹⁷. Damit sei klargestellt, dass sich der Anwendungsbereich dieser Bestimmung auf die Anwendung des § 19, demnach ausschließlich auf die Vorrangregelung bei unregulierten Kreuzungen beziehe. Gemäß § 38 Abs 4 dritter Satz¹⁸ habe R als „Benützer des freigegebenen Fahrstreifens“ durch den einbiegenden L weder gefährdet noch behindert werden dürfen.

1.7 2 Ob 9/92 = SZ 65/47 = EvBl 1992/178 = ZVR 1992/142

Unfalldatum: 17. 11. 1989

Sachverhalt: *Ungeregelte Kreuzung. Zu beiden Seiten der in Ost-West-Richtung verlaufenden V-Straße befanden sich Geh- und Radwege. Aus nördlicher Richtung mündete die K-Gasse in die V-Straße ein. Schon vor dem querenden Radweg war in der K-Gasse das Vorschriftszeichen „Vorrang geben“ angebracht. In der K-Gasse wiesen weder Bodenmarkierungen noch Verkehrszeichen auf die Kreuzung mit einem Radweg hin, der infolge des Pflanzenbewuchses der Fahrbahnränder für den aus der K-Gasse Kommenden auch nicht erkennbar war. R befuhr den Radweg nördlich der V-Straße von Westen nach Osten. P, der aus der K-Gasse nach rechts in die V-Straße einbiegen wollte, rollte, nach links blickend, in den Kreuzungsbereich vor. Auf die von rechts kommende R wurde er erst durch den Anstoß aufmerksam.*

Normen: § 19 und § 68 idF 15. StVO-Nov

Der **OGH** entschied wie die Vorinstanzen auf Alleinverschulden der R. Er befasste sich erstmals mit der Frage, in welcher Fahrtrichtung ein Radweg befahren werden darf, wenn sich auf beiden Seiten einer Straße ein Radweg befindet.¹⁹ Das Höchstgericht bemängelte das Fehlen einer klaren gesetzlichen Regelung dieser Frage und vertrat nach Darstellung der im damaligen Schrifttum vertretenen Rechtsansichten die Auffassung, schon das Rechtsfahrgebot des § 7 spreche dafür, dass immer der rechte Radweg zu benützen sei. Im beurteilten Fall sei die Beschilderung des Geh- und Radweges überdies dergestalt gewesen, dass sie nur für einen entgegen der Fahrtrichtung der R fahrenden Radfahrer erkennbar gewesen sei. R sei somit gegen die zulässige Fahrtrichtung gefahren und könne sich daher gegenüber P keinesfalls auf einen Vorrang berufen. P habe trotz des Vorschriftszeichens „Vorrang geben“ nicht mit einem von rechts kommenden Radfahrer rechnen müssen. Abschließend rügte der OGH, dass auch nach der neuen Rechtslage (Streichung der „Radfahranlagen“ in § 19 Abs 6, Änderung des § 68 Abs 2) eine klare Vorrangregelung für von Radwegen kommenden Radfahrern nach wie vor fehle.

1.8 2 Ob 73/95 = EvBl 1997/68 = ZVR 1997/83

Unfalldatum: 4. 7. 1992

Sachverhalt: *Ungeregelte Kreuzung. Östlich von der Fahrbahn der A-Straße verlief der 1,2 m breite (einzige) Radweg, der von einer Tiefgaragenausfahrt gekreuzt wurde. Auf dem Radweg waren Dreiecke aufgemalt, deren Spitzen in nördliche Richtung zeigten. Die Beschilderung des Radweges war nur bei Fahrt in nördliche Richtung erkennbar. P kam aus der Tiefgarage und wollte nach rechts in die A-Straße einbiegen. Er schaute nach links und übersah den auf dem Radweg von rechts (aus nördlicher Richtung) kommenden R.*

Normen: § 19 Abs 6 und § 68 Abs 1 je idF 15. StVO-Nov

Erstgericht: Verschuldensteilung 1:1

Berufungsgericht: Alleinverschulden P

Der **OGH** gab der Revision des P nicht Folge. Er schloss sich der in der Literatur²⁰ überwiegend vertretenen Meinung an,

Unfälle mit Radfahrern und Skatern in der Rechtsprechung des OGH

dass bei Vorhandensein nur eines Radweges dieser in beiden Fahrtrichtungen zu benützen sei.²¹ Dem stehe auch nicht entgegen, dass der Radweg nur in nördlicher Richtung durch das Verkehrszeichen nach § 52 Z 17a lit b gekennzeichnet gewesen sei. Den aufgebrachten Dreiecken komme kein Gebotscharakter zu. Schon in der Entscheidung ZVR 1992/142 sei angedeutet worden, dass dem Rechtsfahrgebot des § 7 entsprochen werde, wenn auf dem einzigen Radweg in beiden Fahrtrichtungen rechts gefahren werde. P habe daher nicht darauf vertrauen dürfen, dass der Radweg nur in nördliche Richtung befahren werde. R habe sich im Fließverkehr befunden, sodass P gemäß § 19 Abs 6 wartepflichtig gewesen sei.

1.9 2 Ob 2429/96m = ZVR 1998/60

Unfalldatum: 29. 7. 1994

Sachverhalt: *Ungeregelte Kreuzung. Westlich von der Fahrbahn der B-Straße verlief ein Geh- und Radweg, östlich war ein Radfahrstreifen angebracht. Aus westlicher Richtung mündete die U-Straße in die B-Straße ein. Die Verlängerung des Radweges war im Kreuzungsbereich nicht markiert. P kam aus der U-Straße und wollte nach rechts in die B-Straße einbiegen. R fuhr auf dem Radweg in nördliche Richtung. Im Kreuzungsbereich kam es zur Kollision.*

Normen: § 19 und § 68 Abs 1 idF 15. StVO-Nov

Erstgericht: Alleinverschulden P

Berufungsgericht: Alleinverschulden R

Der OGH gab der Revision des R nicht Folge. Die Grundsätze der Entscheidung ZVR 1992/142 seien auch anzuwenden, wenn auf einer Seite der Straße ein Radweg, auf der anderen Seite ein Radfahrstreifen angebracht sei.²² Demnach hätte R für die Fahrt in nördliche Richtung den Radfahrstreifen benützen müssen. Da er auf dem Radweg in die falsche Richtung gefahren sei, komme ihm kein Vorrang zu.

1.10 2 Ob 369/97x = ZVR 1999/34

Unfalldatum: 11. 6. 1992

Sachverhalt: *Ungeregelte Kreuzung. Östlich der als Einbahn geregelten W-Straße verlief der einzige Radweg. Aus östlicher Richtung mündete die F-Straße in die W-Straße ein. Die aus der F-Straße kommenden Verkehrsteilnehmer hatten ein vor dem kreuzenden Radweg angebrachtes Verkehrszeichen „Vorrang geben“ zu beachten. P kam aus der F-Straße und wollte nach rechts in die W-Straße einbiegen. Beim Überqueren des Radweges übersah er den von rechts kommenden R.*

Normen: § 19 Abs 4 und § 68 Abs 1 idF 15. StVO-Nov

Erstgericht: Alleinverschulden P

Berufungsgericht: Alleinverschulden R

Der OGH erachtete die Revision des R in der Verschuldensfrage als berechtigt und ging vom Alleinverschulden des P aus. Er verwies auf ZVR 1997/83, wonach der einzige Radweg einer Straße in beiden Richtungen benützt werden dürfe.²³ Aus der Kennzeichnung des Radweges lediglich in einer Richtung könne nicht geschlossen werden, dass der Radweg nur in dieser Richtung befahren werden dürfe. Diese Grundsätze kämen auch in einer Einbahnstraße zur Anwendung. P sei daher gemäß § 19 Abs 4 benachrangt gewesen.

1.11 2 Ob 44/98d = ZVR 2000/41

Unfalldatum: 21. 3. 1994

Sachverhalt: *Ungeregelte Kreuzung. Rechts neben der Fahrbahn des L-Ringes befand sich ein durch eine Grünfläche von der Fahrbahn getrennter Radweg, der an der Kreuzung mit der B-Straße durch unterbrochene Bodenmarkierungen fortgesetzt*

wurde. Für die aus der B-Straße kommenden Fahrzeuglenker war vor der Fahrbahn des L-Ringes, aber erst nach dem Radweg (also auf Höhe der im Kreuzungsbereich unterbrochenen Grünfläche) das Vorschriftszeichen „Vorrang geben“ angebracht. R fuhr auf dem Radweg mit 15 bis 20 km/h in die Kreuzung ein. Dort kollidierte er mit dem von rechts aus der B-Straße kommenden P.

Normen: § 9 Abs 2 idF vor und nach 19. StVO-Nov; § 19 Abs 1 und 4 und § 68 Abs 3a idF 15. StVO-Nov

Erstgericht: Schadensteilung 1:1

Berufungsgericht: Schadensteilung 2:1 zu Gunsten P

Der OGH gab der Revision des R nicht Folge. In der anzuwendenden Fassung des § 9 Abs 2 seien die Radfahrerüberfahrten den Schutzwegen noch nicht gleichgestellt. Dies sei erst mit der 19. StVO-Nov erfolgt. Aus den ErlBem zur neuen Regelung²⁴ gehe hervor, dass damit keinesfalls eine schon vorher bestehende Gesetzeslage verdeutlicht habe werden sollen. Gegenteiligen Lehrmeinungen vermöge sich der OGH nicht anzuschließen. R sei bei der Benützung der Radfahrerüberfahrt daher kein Vorrang zugekommen. Das Vorschriftszeichen „Vorrang geben“ habe sich nur auf die folgende Kreuzung mit der Fahrbahn des L-Ringes, nicht aber auf die davor gelegene Kreuzung mit dem Radweg bezogen. (Ohne dies auszusprechen, ging der OGH vom Rechtsvorrang des P aus. Dessen auf § 9 EKHG gegründete anteilige Haftung war nicht mehr Gegenstand des Revisionsverfahrens.)

1.12 2 Ob 172/00h

Unfalldatum: 12. 8. 1998

Sachverhalt: *Ungeregelte Kreuzung. R1 fuhr auf dem rechts neben der Fahrbahn der S-Straße verlaufenden Radweg und beabsichtigte, die Kreuzung mit der von rechts in spitzem Winkel einmündenden E-Straße in gerader Richtung zu übersetzen. Links neben der Fahrbahn der E-Straße war ebenfalls ein Radweg (der einzige in der E-Straße) angebracht, den R2 benutzte. An der Kreuzung der beiden Radwege befand sich dichtes, sichtbehinderndes Gebüsch. R2 näherte sich der Kreuzung und wollte nach links in den Radweg der S-Straße einbiegen. Ca 15 bis 20 m vor der Kreuzung war in der Fahrtrichtung des R2 auf dem Radweg das Verkehrszeichen „Einfahrt verboten“ mit der Zusatztafel „Ausgenommen Anrainer und Radfahrer“ aufgestellt. Wenige Meter nach diesem Verkehrszeichen war ein gegen die Fahrtrichtung des R2 weisender Richtungspfeil mit einem dazugehörigen Fahrradsymbol auf dem Boden markiert. R2 setzte die Fahrt fort und kollidierte im Kreuzungsbereich mit R1.*

Normen: §§ 8a, 68 Abs 1 und 104 Abs 9 je idF 20. StVO-Nov

Der OGH entschied wie die Vorinstanzen auf Alleinverschulden des R2. Er verwies auf § 68 Abs 1 Satz 1 in der nunmehrigen Fassung, wonach auf Straßen mit einer Radfahranlage diese zu benutzen sei, wenn ihr Befahren in der vom Radfahrer beabsichtigten Fahrtrichtung gemäß § 8a erlaubt sei. Nach dieser neu eingefügten Bestimmung dürften Radfahranlagen in beiden Richtungen befahren werden, sofern sich aus Bodenmarkierungen (Richtungspfeilen) nichts anderes ergebe. Der Gesetzgeber habe mit dieser Bestimmung die bestehende Rechtsunsicherheit bezüglich der für Radfahranlagen geltenden Fahrtrichtung beseitigen wollen.²⁵ Demnach sei aber die Benützung des Radweges der E-Straße nur in der der Fahrtrichtung des R2 entgegengesetzten Richtung zulässig gewesen. Daran ändere die Ausnahme auf dem Verbotssymbol „Einfahrt verboten“ nichts, weil damit nur klargestellt worden sei, dass die Benützung des Radweges für Radfahrer grundsätzlich erlaubt sei. Auch aus der Übergangsregelung des § 104 Abs 9²⁶ sei keine Erlaubnis zum Befahren des Radweges in der von R2 eingehaltenen Fahrtrichtung ableitbar.

Unfälle mit Radfahrern und Skatern in der Rechtsprechung des OGH

1.13 2 Ob 256/04t = ZVR 2006/30

Unfalldatum: 16. 6. 2002

Sachverhalt: *Ungeregelte Kreuzung. R fuhr auf dem östlich von der Fahrbahn der B-Straße verlaufenden Geh- und Radweg und wollte die Kreuzung mit dem von rechts einmündenden J-Weg in gerader Richtung übersetzen. Vor der Kreuzung war ein Verkehrszeichen „Geh- und Radweg Ende“ angebracht. Nach der Kreuzung setzte sich der Geh- und Radweg jedoch fort. Eine Radfahrerüberfahrt war nicht vorhanden. Die vom J-Weg kommenden Fahrzeuglenker hatten das Vorschriftszeichen „Halt“ zu beachten. R fuhr mit 13 km/h in die Kreuzung ein. P kam aus dem J-Weg. Er wollte nach links in die B-Straße einbiegen und bemerkte R erst im Zeitpunkt der Kollision.*

Normen: §§ 19 Abs 4 und 6a, 68 Abs 3a

Erstgericht: Schadensteilung 3:1 zu Gunsten P

Berufungsgericht: Verschuldensteilung 2:1 zu Gunsten R

Der OGH gab der Revision des P nicht Folge (R ließ das zweitinstanzliche Urteil unbekämpft). Es sei zwar richtig, dass R die von ihr benützte Radfahranlage verlassen und daher gemäß § 19 Abs 6a anderen Fahrzeugen im fließenden Verkehr den Vorrang haben müssen. Ein Fahrzeug, das vor der kreuzenden Verkehrsfläche infolge des Vorrangzeichens „Halt“ anzuhalten sei, befinde sich aber nicht im fließenden Verkehr. Daraus folge, dass R gegenüber P gemäß § 19 Abs 4 im Vorrang gewesen sei. § 68 Abs 3a, wonach Radfahrerüberfahrten nur mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h und nicht unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug und für dessen Lenker überraschend befahren werden dürfen, sei sinngemäß anzuwenden, wenn ein Fahrrad ohne Vorliegen einer Radfahrerüberfahrt eine Straße überquere. Gegen das von R zugestandene Mitverschulden im Ausmaß eines Drittels bestünden angesichts der nur geringen Geschwindigkeitsüberschreitung keine Bedenken.

1.14 In einer aktuellen Entscheidung des OGH (**2 Ob 38/06m**) wurde die Revision einer Radfahrerin zurückgewiesen, die sich einer durch das Vorschriftszeichen „Vorrang geben“ benachrangten Straße auf einem Gehsteig fahrend genähert hatte und im Kreuzungsbereich mit einem Pkw kollidierte. Der OGH ging unter Hinweis auf einschlägige Vorjudikatur²⁷ davon aus, dass sich die grob verkehrswidrig verhaltende R nicht auf den Vorrang berufen könne.

2. Sonstige

2.1 In der Entscheidung **2 Ob 252/82 = ZVR 1984/224** betonte der OGH, bei den das Verhalten von Radfahrern regelnden Vorschriften handle es sich um Schutzvorschriften iSd § 1311 ABGB, die nicht nur dem Schutz der übrigen Straßenbenützer, sondern auch der eigenen Sicherheit der Radfahrer dienten.²⁸ Im Anlassfall ging es um das in § 68 Abs 3 lit a normierte Verbot, während der Fahrt die Füße von den Treteinrichtungen zu entfernen.

2.2 In der Entscheidung **2 Ob 34/93 = ZVR 1994/113** sprach der OGH aus, die Verpflichtung des Radfahrers, einen vorhandenen Radweg zu benutzen, gelte nicht, wenn sich der Radweg in einem eine gefahrlose Benützung nicht gewährleistenden Zustand befinde. Dies hänge auch von der Art des verwendeten Fahrrades ab. Im entschiedenen Fall wurde ein Rennfahrrad mit schmalen Reifen benutzt, der Radweg war mit Rollsplitt übersät.

2.3 Der Entscheidung **2 Ob 346/97i = ZVR 2000/4** lag ein Unfall zwischen einem siebenjährigen, Ball spielenden Buben und einem neunjährigen Radfahrer zugrunde, der sich in einer Wohnstraße ereignet hatte. Beklagt waren der minderjährige Radfahrer und dessen Eltern wegen Verletzung der Aufsichts-

pflicht.²⁹ Der Senat führte unter Hinweis auf die Altersgrenzen in § 65 Abs 1 und die Erlaubnis, in Wohnstraßen zu „spielen“ (§ 88 Abs 1) aus, dass der Neunjährige nicht mit einem Fahrrad, wohl aber mit einem Kinderfahrrad in der Wohnstraße unbeaufsichtigt fahren habe dürfen. Ein Kinderfahrrad sei „fahrzeugähnliches Kinderspielzeug“ iSd § 88 Abs 1 und werde in § 2 Abs 1 Z 19 definiert. Danach dürfe ein Kinderfahrrad einen Felgendurchmesser von höchstens 300 mm aufweisen und eine Höchstgeschwindigkeit von 5 km/h erzielen. Um zu klären, ob diese Voraussetzungen vorlagen, oder ob es sich um ein „normales“ Fahrrad handelte, hob der OGH die Entscheidungen der Vorinstanzen (teilweise) auf. Er fügte hinzu, von einem neunjährigen Knaben könne bereits die Einsicht erwartet werden, dass er, wenn er sein Fahrrad freihändig und rückwärtsschauend auf einer Wohnstraße mit Ball spielenden Kindern benutze, nicht nur sich selbst, sondern auch andere Kinder in großem Maße gefährde.

2.4 In **2 Ob 355/97p** (die Revisionen beider Teile wurden zurückgewiesen) ging es ebenfalls um die Verletzung der Aufsichtspflicht³⁰ für einen siebeneinhalbjährigen Buben, der mit einem Kinderfahrrad unbeaufsichtigt auf einer öffentlichen Straße gefahren und dort in einen Unfall mit einem Motorrad verwickelt war. Der OGH verwies darauf, dass § 65 Abs 1 eine Schutzvorschrift iSd § 1311 ABGB sei, die sich hinsichtlich radfahrender Kinder an die Eltern oder sonstigen aufsichtspflichtigen Personen richte.³¹ Es sei deren Sache, den ihrer Aufsicht und Erziehung anvertrauten Kindern das Lenken eines Fahrrades zu ermöglichen oder zu verbieten.

2.5 Die Entscheidung **2 Ob 132/03f** (die Revision wurde zurückgewiesen) hatte ua § 68 Abs 2 (in der aktuellen Fassung) zum Gegenstand, wonach Radfahrer auf Straßen mit öffentlichem Verkehr nebeneinander fahren dürfen, wenn sie mit Rennfahrrädern eine Trainingsfahrt unternehmen.³² Der OGH stellte klar, dass nicht jede Benützung von Rennfahrrädern auf öffentlichen Straßen ohne weiteres das Vorliegen einer Trainingsfahrt offensichtlich mache.

2.6 Nach dem der Entscheidung **2 Ob 135/04y = ZVR 2006/33** zugrunde liegenden Sachverhalt hatte der Lenker eines Motorfahrrades (M) zwei jugendlichen Radfahrern erlaubt, sich links und rechts am Gepäckträger seines Fahrzeuges anzuhängen. Einer der Radfahrer kam bei der folgenden Fahrt auf einem Radweg zu Sturz und zog sich schwere Kopfverletzungen zu. Er trug keinen Fahrradhelm. Der OGH vertrat die Rechtsansicht, dass M einen Verstoß gegen die Schutzgesetze des § 68 Abs 3 lit b und d zu verantworten habe, die gemäß § 69 Abs 2 auch auf die Lenker von Motorfahrrädern anzuwenden seien. Sei es Radfahrern verboten, sich an ein anderes Fahrzeug anzuhängen, um sich ziehen zu lassen (lit b) und dürften sie beim Fahren andere Fahrzeuge oder Kleinfahrzeuge nicht mitführen (lit d), dann sei es nach diesen Vorschriften einem Fahrzeuglenker auch verboten, Radfahrer an seinem Fahrzeug anhängen zu lassen, um diese zu ziehen. Daher treffe beide Lenker ein Verschulden (der OGH billigte die Verschuldens- teilung des Berufungsgerichtes im Verhältnis 2:1 zu Lasten des M). Ein aus der Nichtverwendung eines Fahrradhelms abgeleitetes weiteres Mitverschulden des Verletzten lehnte der OGH mit der Begründung ab, dass eine diesbezügliche gesetzliche Verpflichtung fehle. Trotz des unbestreitbaren Nutzens solcher Helme sei nicht hervorgekommen, dass sich bereits ein allgemeines Bewusstsein gebildet habe, auf Radwegen Fahrradhelme zu tragen.³³

2.7 In der Entscheidung **2 Ob 54/05p** hatte eine Fußgängerin (deren Revision zurückgewiesen wurde) beim Überqueren der Fahrbahn eine Radfahrerin umgestoßen, die – ohne, dass hierfür die Voraussetzungen nach § 7 Abs 5 Satz 2 vorgelegen wären – gegen die zulässige Fahrtrichtung in einer Einbahn gefahren war. Die ortsunkundige Radfahrerin traf kein Verschulden, weil

Unfälle mit Radfahrern und Skatern in der Rechtsprechung des OGH

sie an einer Kreuzung in die Einbahnstraße eingefahren war, an der jeglicher Hinweis auf die Einbahnregelung fehlte und ihr diese auch während der Fahrt nicht auffallen musste.

2.8 In der Entscheidung 2 Ob 23/05d ging es um die Verkehrssicherungspflicht des Veranstalters eines Radrennens, dessen Teilnehmer die Geltung der StVO vor Rennbeginn ausdrücklich zur Kenntnis genommen hatten. Es sei zu prüfen, welche Maßnahmen zur Abwehr voraussehbarer Gefahren zumutbar und notwendig sind, wobei die einschlägigen Richtlinien von Sportverbänden und allfällige behördliche Anordnungen als Sorgfaltsmaßstab zu dienen hätten.³⁴ Infolge der Einzelfallbezogenheit dieser Frage – ein Teilnehmer war gegen einen am Straßenrand angehaltenen Traktor geprallt – wurde die Revision des in den Vorinstanzen unterlegenen Radfahrers zurückgewiesen.

II. Skater

A. Historischer Überblick

Vor Einfügung des § 88a mit der 20. StVO-Novelle galt Rollschuhfahren als „Spielen auf der Straße“ iSd § 88 Abs 1. Darüber, welche Verkehrsflächen außerhalb von Wohnstraßen (§ 76b) und sogenannten „Spielstraßen“ (§ 88 Abs 1) mit Rollschuhen befahren werden durften, herrschte weitgehende Rechtsunsicherheit.³⁵ Das Befahren von Gehsteigen und Gehwegen war verboten, wenn hiedurch der Verkehr auf der Fahrbahn oder Fußgänger gefährdet oder behindert wurden. Der Gesetzgeber, der in Rollschuhen zunächst vorwiegend ein Spielzeug für Kinder sah, wurde durch die Entwicklung des Rollschuhs zu den Inline-Skates, einem von Menschen aller Altersgruppen verwendeten Sport- und Freizeitgerät, das schon aufgrund der einreihigen Anordnung der Räder wesentlich höhere Geschwindigkeiten zulässt, als der herkömmliche Rollschuh mit zwei Räderpaaren, im wahrsten Sinne des Wortes „überrollt“. Die in Fachkreisen längst geforderte³⁶ Sonderregelung für Rollschuhfahrer war schließlich ein später, aber wichtiger Schritt in Richtung Verkehrssicherheit, wenngleich die neue Bestimmung einige Fragen offen ließ. Für Rollschuhfahrer gelten nunmehr, je nachdem, welche Verkehrsfläche sie benützen, die Verhaltensvorschriften für Radfahrer oder Fußgänger. Diesen wurden sie auch in § 9 Abs 2 gleichgestellt, wenn sie auf einem Schutzweg oder einer Radfahrerüberfahrt die Fahrbahn überqueren. Das Befahren der Fahrbahn mit Rollschuhen in der Längsrichtung ist mit den in § 88a Abs 1 Z 1 bis 4 genannten Ausnahmen verboten.³⁷

B. Die Rechtsprechung des OGH

1. 2 Ob 297/03w = SZ 2004/101 = JBI 2005, 41 = ZVR 2005/59

Unfalldatum: 26. 3. 2000

Sachverhalt: *S fuhr mit Rollschuhen auf einem 3,4 m breiten (in beiden Richtungen befahrbaren) Radweg neben R1. Sie befand sich dabei jenseits der Radwegmitte, sodass infolge der Pendelbewegung des Oberkörpers zum linken Radwegrand ein Abstand von weniger als einem Meter verblieb. R2 fuhr mit ca 20 km/h Geschwindigkeit in derselben Richtung und wollte S links überholen. Dabei kontaktierte er S, die stürzte und sich schwer verletzte.*

Norm: § 88a Abs 2 iVm § 68 Abs 2

Der OGH billigte die Verschuldensteilung der Vorinstanzen im Verhältnis 2:1 zu Lasten des R2, durch die sich in dritter Instanz nur noch S als beschwert erachtete. Der Senat führte aus, bei Benützung von Radfahranlagen hätten Rollschuhfahrer die gemäß § 8a vorgeschriebene Fahrtrichtung einzuhalten und die für Radfahrer geltenden Verhaltensvorschriften zu beachten. Nach § 68 Abs 2 sei den Radfahrern auf Radwegen und in Wohnstraßen sowie auf sonstigen Straßen mit öffentlichem Verkehr bei

Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern das Nebeneinanderfahren erlaubt.³⁸ Die Regelung, wonach hiebei nur der äußerst rechte Fahrstreifen benützt werden darf, sei auf Radwegen nicht anwendbar. Sie sei aber ergänzend dahin auszulegen, dass Radfahrer beim Nebeneinanderfahren auf Radwegen so weit rechts zu fahren hätten, dass sie die gedachte Radwegmitte nicht überschreiten. Was für Radfahrer gelte, sei auch auf Rollschuhfahrer anzuwenden. Auch diese dürften unter den genannten Voraussetzungen auf Radwegen nebeneinander fahren; auch das Nebeneinanderfahren von Radfahrern und Rollschuhfahrern sei auf Radwegen grundsätzlich erlaubt. S habe jedoch unzulässiges Nebeneinanderfahren zu vertreten, weil die Breite des Radweges ein Nebeneinanderfahren von S und R1 ohne Überschreitung der Radwegmitte nicht gestattet habe. S habe dadurch eine Schutznorm verletzt, deren Schutzwirkung nicht nur den Gegenverkehr, sondern auch alle übrigen Verkehrsteilnehmer erfasse.

2. 2 Ob 171/04t = ZVR 2005/19

Unfalldatum: 26. 9. 2002

Sachverhalt: *S fuhr mit Rollerblades auf dem Gehsteig der B-Straße mit ca 10 km/h. P kam von rechts aus einer Tankstellenausfahrt und wollte den Gehsteig überqueren. Von der herannahenden S sah er wegen (offenbar auf dem Tankstellengelände) abgestellter Fahrzeuge zunächst nur den Kopf. Als er auf S volle Sicht erlangte, hielt er seinen Pkw auf dem Gehsteig an. S versuchte, dem Hindernis auszuweichen, stürzte (ohne Kontakt mit dem Pkw) und verletzte sich schwer.*

Normen: § 8 Abs 4 und § 88a Abs 1 und 3

Erstgericht: Alleinverschulden S

Berufungsgericht: Aufhebung zur Klärung der genauen Sichtverhältnisse

Der OGH gab dem Rekurs des P nicht Folge. Er teilte die Rechtsansicht des Berufungsgerichtes, wonach Rollschuhe auch nach der 20. StVO-Novelle keine Fahrzeuge und Rollschuhfahrer keine Fahrzeuglenker seien.³⁹ Gemäß § 88a Abs 1 sei das Rollschuhfahren auf Gehsteigen erlaubt, jedoch hätten sich Rollschuhfahrer so zu verhalten, dass andere Verkehrsteilnehmer weder gefährdet noch behindert werden; insbesondere hätten sie ihre Geschwindigkeit auf Gehsteigen dem Fußgängerverkehr anzupassen (§ 88a Abs 3). Dieser Verhaltensgrundsatz sei abstrakt gehalten, sodass die Wahl der zulässigen Geschwindigkeit stets von den konkreten Verhältnissen abhängig sei.⁴⁰ Keinesfalls sei dem Gesetz zu entnehmen, dass sich Rollschuhfahrer auf Gehsteigen (wie das Erstgericht gemeint hatte) nicht schneller als mit Schrittgeschwindigkeit (4 bis 5 km/h) fortbewegen dürften. Für das Verhalten des P sei nicht § 19, sondern § 8 Abs 4 maßgeblich, wonach die Benützung von Gehsteigen mit Fahrzeugen aller Art grundsätzlich verboten sei. Dieses Verbot gelte nicht für das Überqueren von Gehsteigen an den hierfür vorgesehenen Stellen (§ 8 Abs 4 Z 1). Bei einem solchen Überquerungsmanöver hätten jene Verkehrsteilnehmer das Vorrecht, für deren Benützung der Gehsteig an sich gedacht sei, also auch die Rollschuhfahrer. Dieses komme aber nur dann zum Tragen, wenn sie für den Wartepflichtigen auch wahrnehmbar seien.

3. 2 Ob 115/05h

Unfalldatum: 24. 8. 2003

Sachverhalt: *S befuhr in einem in sich geschlossenen „Freizeitzentrum“ außerhalb des Ortsgebiets die als Einbahn geregelte R-Straße, auf der eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h angeordnet war. Am rechten Fahrbahnrand befand sich ein durch Bodenmarkierungen gekennzeichnete Radfahrstreifen, der vom Rest der Fahrbahn durch eine Leitlinie getrennt war. Als S sich der Unfallstelle näherte, hielt er eine Fahrlinie 0,5 m links von der Leitlinie ein. Auf der abschüssigen Fahrbahn*

Unfälle mit Radfahrern und Skatern in der Rechtsprechung des OGH

erreichte er eine Geschwindigkeit von ca 40 km/h. Als der in der Mitte der Fahrbahn stehende F den S herankommen sah, machte er zunächst einen Schritt zurück, wodurch er kurzzeitig aus der Fahrlinie des S geriet, dann aber wieder einen Schritt nach vor. S wich nach rechts aus, stürzte und verletzte sich schwer.

Normen: § 76 und § 88a Abs 1 und 3

Die Vorinstanzen hatten das Verschulden 3:1 zu Lasten des S geteilt. Der OGH wies dessen Revision zurück. In der Begründung hob er hervor, dass S nicht den Radfahrstreifen, sondern den für den sonstigen Fahrzeugverkehr bestimmten Teil der Fahrbahn benützt habe, den er in Längsrichtung nicht befahren hätte dürfen (§ 88a Abs 1). Er hätte sich auf diesem Fahrbahtteil wie ein Fußgänger lediglich in Schritten (am linken Fahrbahttrand) vorwärts bewegen dürfen. Die – von den Vorinstanzen thematisierte – Frage nach der zulässigen Höchstgeschwindigkeit stelle sich daher nicht. Auch auf die in 2. Instanz erörterten Rechtsfragen, ob S den Radfahrstreifen auf Grund seiner besonderen Lage außerhalb des Ortsgebietes, aber innerhalb eines „Freizeitentrums“ überhaupt mit Rollschuhen befahren hätte dürfen (vgl § 88a Abs 1 Z 1) und welche Verhaltensweisen er dabei zu beachten gehabt hätte, komme es nicht an. Nach dem allgemeinen Grundsatz des § 88a Abs 3 erster Halbsatz hätten sich Rollschuhfahrer so zu verhalten, dass andere Verkehrsteilnehmer weder gefährdet noch behindert werden. Die Auffassung des Berufungsgerichtes, das Verhalten des S, der verbotswidrig die Fahrbahn mit Rollschuhen in Längsrichtung befahren und dabei sogar die für Kraftfahrzeuge (absolut) zulässige Höchstgeschwindigkeit um rund 10 km/h überschritten habe, überwiege im Hinblick auf seine besondere Gefährlichkeit das Fehlverhalten des F deutlich, liege im Rahmen des bei jeder Verschuldensteilung verbleibenden Ermessensspielraumes. S habe auch damit rechnen müssen, dass F im letzten Augenblick falsch reagiert und sich „in die Gefahr hinein“ bewegt.⁴¹

IV. Zusammenfassung und Ausblick

Wie die Judikaturzitate deutlich belegen, wurden in den letzten Jahren im Zusammenhang mit Radfahrerunfällen nur noch selten Rechtsfragen von erheblicher Bedeutung im Sinne des § 502 Abs 1 ZPO an den OGH herangetragen, die diesen zu grundsätzlichen Äußerungen bewogen haben. Ein Grund dafür mag darin liegen, dass das Regelwerk der StVO seit der 20. StVO-Novelle hinsichtlich der Bestimmungen über den Fahrradverkehr jenen lange geforderten Standard erreicht hat, der für ein geordnetes Miteinander im Straßenverkehr unumgänglich notwendig ist. Trotzdem muss den Sachverständigen, Rechtsanwälten und Richtern nicht Bange sein, dass ihnen eine Facette ihrer Tätigkeit abhanden kommt, bietet doch auch die gegenwärtige Rechtslage immer noch genug Möglichkeiten für im Einzelfall auslegungsbedürftige Radfahrersituationen.⁴²

Was die Skater und sonstigen Trendsportler anlangt, bleibt abzuwarten, ob mit den bisherigen Verhaltensvorschriften das Auslangen gefunden werden kann.⁴³ Die Schwere so mancher Verletzung eines unfallbeteiligten Skaters lässt es wünschenswert erscheinen, zum Schutz dieser Verkehrsteilnehmer Auslegungsvorschriften zu statuieren.⁴⁴ Wie die aus Anlass der Entscheidung 2 Ob 135/04y zuletzt wieder entfachte Diskussion über die Sinnhaftigkeit einer gesetzlichen Verankerung der Radhelmpflicht⁴⁵ zeigt, wird es aber wohl noch einige Zeit dauern, bis die notwendige „soziale Akzeptanz“ für eine solche Maßnahme ausreichend weit gediehen ist.

Anmerkungen

¹ Manuskript eines Vortrages, gehalten am 24.1.2007 beim diesjährigen 30. Internationalen Fachseminar „Straßenverkehrsunfall und Fahrzeug-

schaden für Sachverständige und Juristen“ in Bad Hofgastein.

² FRV 2001, BGBl II 2001/146.

³ Vgl den hervorragenden Überblick bei *Kaltenegger/Vergeiner*, Trendsportgeräte im Straßenverkehr, ZVR 2001, 103; ferner *Hnatek-Petrak/Kaltenegger*, Der Benzinscooter, ZVR 2004, 265.

⁴ *Hauptfleisch*, Die 10. StVO-Novelle – eine kritische Betrachtung (Teil 4: Radfahrer), ZVR 1983, 232; *Duschel*, Vorrang für Radfahrer?, ZVR 1985, 261; *Grundtner*, Vorschriften auf Radfahrstreifen, Radwegen, Rad- und Gehwegen, ZVR 1986, 6.

⁵ *Tippel*, Die 15. StVO-Novelle – eine kritische Betrachtung (Teil 1), ZVR 1989, 67; *Grundtner*, Erwiderung zu *Tippel*, ZVR 1989, 200; *Tippel*, Stellungnahme zur Erwiderung *Grundtner*, ZVR 1989, 202.

⁶ *Robatsch*, Radverkehr auf Mehrzweckstreifen, ZVR 1998, 207.

⁷ Näheres bei *Stolzechner*, Hauptpunkte der 19. StVO-Novelle (1. Teil), ZVR 1994, 353 (358 ff); *Stupperger*, Die 19. StVO-Novelle aus der Sicht der Verkehrssicherheit (1. Teil), ZVR 1994, 348; vgl insbesondere zu Vorrangfragen auch *Hnatek-Petrak*, Die Radfahrerüberfahrt, ZVR 1999, 355 (356 ff).

⁸ Dazu *Messiner*, Die 20. StVO-Novelle, ÖAMTC-FI 1998/85.

⁹ Damalige Ressortbezeichnung; heute BM für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT).

¹⁰ BGBl 1986/242.

¹¹ *Hoffer*, Die österreichische Fahrradverordnung, ÖAMTC-FI 2001/88; vgl auch *Kaltenegger*, Der Radrennfahrer in der StVO, ZVR 2002, 67.

¹² Mit der 15. StVO-Novelle wurden die Radfahrer in dieser Bestimmung den Fußgängern gleichgestellt.

¹³ Mit der 10. StVO-Novelle geändert und mit der 15. StVO-Novelle gestrichen.

¹⁴ RV 22 BlgNR 9. GP, 67; wie FN 13.

¹⁵ Wie FN 12.

¹⁶ Wieder geändert mit der 15. StVO-Novelle.

¹⁷ Wie FN 16.

¹⁸ Wie FN 12.

¹⁹ Nunmehr geregelt in § 68 Abs 1 iVm § 8a.

²⁰ zB *Dittrich/Stolzechner*, StVO³ § 68 Rz 4

²¹ Wie FN 19.

²² Wie FN 19.

²³ Wie FN 19.

²⁴ RV 1580 BlgNR 18. GP, 22 und 24.

²⁵ RV 713 BlgNR 20. GP, 13; zur „Rechtsunsicherheit“ vgl ZVR 1992/142, ZVR 1997/83, ZVR 1998/60 und ZVR 1999/34.

²⁶ Diese Bestimmung lautet: „Straßenverkehrszeichen, die den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes in der Fassung der 20. StVO-Novelle, BGBl I Nr. 92/1998, nicht entsprechen, sind bei einer allfälligen Neuanbringung, spätestens aber bis 31. Dezember 2003, durch Straßenverkehrszeichen nach diesem Bundesgesetz zu ersetzen. Bis dahin sind Straßenverkehrszeichen nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes in der Fassung der 19. StVO-Novelle, BGBl. Nr. 518/1994, zu beachten.“

²⁷ 2 Ob 192/01a mwN.

²⁸ Vgl auch ZVR 1973/142 und ZVR 2006/30.

²⁹ Zu diesem wichtigen Thema vgl auch ZVR 1976/292, ZVR 1983/206, 2 Ob 355/97p sowie die unter RIS-Justiz RS0027369 angeführten Zitate.

³⁰ Siehe FN 29.

³¹ Vgl die in FN 29 zitierten Entscheidungen; auch RIS-Justiz RS0027677.

³² Dazu auch *Kaltenegger* aaO (FN 11) 69.

³³ Zu diesem Thema ua *Furian/Gruber*, Der Radhelm – eine wirksame Maßnahme gegen Kopfverletzungen bei Radunfällen, ZVR 1997/173; *Furian/Hnatek-Petrak*, Was bringt die Einführung einer gesetzlichen Radhelmpflicht?, ZVR 2006/168.

³⁴ Dazu allgemein RIS-Justiz RS0098750.

³⁵ Vgl nur die Ausführungen von *Messiner*, Rollschuhfahren auf öffentlichen Straßen, ZVR 1995, 198; auch *Passath*, Inline-Skating im Straßenverkehr, ZVR 1997, 388.

³⁶ zB *Messiner* aaO (FN 35) 200.

³⁷ Im Detail: *Passath* aaO (FN 33); *Kaltenegger/Koller*, Der Rollschuhfahrer und seine ambivalente Rechtsnatur, ZVR 1998, 427; *Messiner*, Die 20. StVO-Novelle, ÖAMTC-FI 1998/85; *Grundtner*, 20. StVO-Novelle: Rollschuhfahren, ZVR 2000, 74; zur Frage der Eignung von Straßen und Fahrbahnen zum Inline-Skating: *Michalek*, Rollschuhfahrer auf Fahrbahnen, ZVR 2001, 408.

³⁸ *Kaltenegger* aaO (FN 11) 69.

³⁹ *Kaltenegger/Koller* aaO (FN 37) 428; *Kaltenegger/Vergeiner* aaO (FN 3) 104; aA *Grundtner* aaO (FN 37) 74.

⁴⁰ *Kaltenegger/Koller* aaO (FN 37) 430.

⁴¹ Vgl RIS-Justiz RS 0073730.

Unfälle mit Radfahrern und Skatern in der Rechtsprechung des OGH

⁴² Treffend *Hnatek-Petrak* aaO (FN 7) 360.

⁴³ Zweifelnd etwa *Kaltenegger/Koller* aaO (FN 37) 432; *Grundtner* aaO (FN 37) 74.

⁴⁴ So bereits *Messiner* aaO (FN 35) 200; vgl auch die Untersuchung von *Passath* aaO (FN 37) 390.

⁴⁵ *Furian/Hnatek-Petrak* aaO (FN 33); *Schoditsch/Griehser*, Anmerkung zu ZVR 2006/33; siehe auch *Presse*, Rechtspanorama vom 5. 9. 2005.

Korrespondenz:

Dr Walter Veith

Hofrat des Obersten Gerichtshofes

Justizpalast

1016 Wien, Schmerlingplatz 10–11