

Stellungnahme des ÖAMTC zum Entwurf einer 23. StVO-Novelle (GZ. BMVIT-160.008/0001-II/ST5/2011)

A) Grundsätzliches

Der ÖAMTC bedankt sich für die Gelegenheit, zum gegenständlichen Entwurf Stellung zu nehmen.

Mit der vorliegenden Novelle will das BMVIT den aktuellen Bedarf nach Modernisierung der Regelungen für den Fahrradverkehr befriedigen. Teilweise wurden Anregungen aus einer seitens des BMVIT eingesetzten Arbeitsgruppe zur Reform der Radverkehrsvorschriften aufgegriffen. Die getroffene Auswahl mit der Folge, dass mehrere Anregungen *nicht* aufgegriffen wurden, erscheint allerdings eigenartig.

Im Übrigen erscheint der Zeitplan der geplanten Maßnahmen nebst der kurzen Begutachtungsfrist nicht nachvollziehbar.

Dem Vernehmen nach ist inzwischen (zum Zeitpunkt der Versendung des Entwurfes zur Begutachtung) eine weitere Novelle der StVO in Vorbereitung, mit der die Verpflichtung zur Bildung der so genannten „Rettungsgasse“ eingerichtet werden soll. Unseres Erachtens hätte das BMVIT die beiden Novellen zusammenfassen und somit die Begutachtungen und den parlamentarischen Entscheidungsprozess effizienter gestalten können. Der ÖAMTC regt an, dass nunmehr im Parlament die beiden Novellen zusammengefasst und gemeinsam diskutiert werden.

Inhaltlich sei nur auf drei Kernpunkte hingewiesen:

Die Einführung der Fahrradstraße sollte sich nicht bloß in der Schaffung eines Verkehrszeichens erschöpfen. Sowohl inhaltliche Kriterien für deren Erforderlichkeit als auch nähere Bestimmungen über die Benützung sollten im Gesetz festgelegt werden.

Die Aufhebung der (aufgrund des Gesetzes bestehenden) Radwegebenutzungspflicht durch Verordnung im Einzelfall erscheint etwas ungewöhnlich. Auch in dieser Sache sollten aber zumindest inhaltliche Kriterien festgelegt werden, unter welchen Voraussetzungen eine solche Maßnahme zulässig bzw gerechtfertigt ist.

Bei der Schaffung einer Kinder-Radhelm-Verpflichtung sollte mit größter Sorgfalt darauf Wert gelegt werden, dass keine rechtlich nachteiligen Folgen auf straf- und zivilrechtlicher Ebene eintreten. Der ÖAMTC hält in diesem Sinne in erster Linie die Öffentlichkeitsarbeit statt des Gesetzgebers für gefordert, die schon jetzt recht hohe Akzeptanz des Kinderhelmes weiter zu erhöhen.

B) Zu den Bestimmungen im Einzelnen

Z 1, § 2 Abs 1 Z 11b (Begriff der Radfahranlage)

An dieser Stelle sei auf die Anmerkungen zu Z 13, § 53 Z 26 („Fahrradstraße“) verwiesen. Die Einordnung als „Radfahranlage“ erscheint zumindest fragwürdig.

Z 2, § 3 Abs 1 (Allgemeines Rücksichtnahmegebot)

Die Verankerung eines allgemeinen Rücksichtnahmegebotes als Verhaltensregel wird seitens des ÖAMTC begrüßt, da es im Sinne der Sicherheit des Straßenverkehrs nicht nur darauf ankommt, selbst keine Fehler zu begehen, sondern sich darüber hinausgehend so zu verhalten, dass Fehler anderer ausgeglichen werden.

Darüber hinausgehend sollte – nach dem Vorbild der entsprechenden Regelung in der deutschen StVO - ein allgemeines Verbot, andere Straßenbenützer mutwillig zu behindern, verankert werden. Ein solches Verbot besteht derzeit nur in Wohnstraßen zugunsten des erlaubten Fahrzeugverkehrs.

Es muss vermieden werden, dass durch die neue Bestimmung über eine Einordnung als Schutzgesetz eine Verschiebung des Verschuldens bewirkt wird. Eine entsprechende Klarstellung, dass nur offensichtliches Beharren auf einem bereits verwirkten Recht (zB Erzwingen eines Vorranges bzw Reaktionsverzögerung) zu einem Teil- oder Mitverschulden führt, sollte in den Erläuterungen erfolgen. Eine unmittelbare eigenständige verwaltungsstrafrechtliche oder gerichtliche Strafbarkeit des Verstoßes gegen das allgemeine Rücksichtnahmegebot erscheint dem ÖAMTC nach der derzeitigen Textierung weder gegeben noch geboten.

Z 3, § 9 Abs 3 (Vorgezogene Haltelinien für Motorräder, auch für Radfahrer)

Die Möglichkeit zur Anbringung zweier Haltelinien durch die Novelle stellt trotz der Gleichbehandlung von Radfahrern und Lenkern von Motorrädern in § 12 Abs 5 unverständlicher Weise nur auf Motorräder ab.

In der Praxis werden aber bereits bisher vorgezogene Haltelinien angebracht, die als Erweiterung von Radfahrstreifen bzw Mehrzweckstreifen fungieren. Eine Benützung dieser Flächen durch Motorradfahrer würde deren Zweck zuwiderlaufen und sollte daher vermieden werden. Der ÖAMTC regt daher an, diese bereits bisher übliche Kundmachungsform durch die vorliegende Novelle zu legalisieren. Der Text sollte daher nach dem Wort „Motorrädern“ um die Wortfolge „und Fahrrädern“ ergänzt werden, wobei es auf die bauliche Ausgestaltung ankommt, welche Fahrzeuge zur Benützung des vorgezogenen Aufstellbereiches berechtigt sein sollen.

Vor allem aber sollten Kriterien aufgestellt werden, unter welchen Voraussetzungen doppelte Haltelinien angebracht werden dürfen bzw ggf auch müssen. Eine entsprechende Anpassung der Bodenmarkierungsverordnung erscheint hierfür erforderlich.

Z 4 und 5, § 24 Abs 1 lit p bzw § 24 Abs 3 lit a (Bodenmarkierungen statt Verkehrszeichen)

Grundsätzlich nimmt der ÖAMTC erfreut zur Kenntnis, dass eine seiner Anregungen aus den Aktivitäten rund um die „Rodung des Schilderwaldes“ vom Ministerium aufgegriffen wurden.

Es sollte allerdings kein völlig freies Wahlrecht des Kundmachungsmittels geben. Vielmehr regt der ÖAMTC an, derartige Markierungen vor allem dort anzubringen, wo aufgrund des Gesetzes oder einer Verordnung ohnehin ein Halte- oder Parkverbot besteht und dieses durch die Markierung bloß verdeutlicht wird. Sinngemäß ähnlich werden schon derzeit etwa vor Hauseinfahrten so genannte „Zickzacklinien“ angebracht, die ein auf Grund von § 24 Abs 3 lit b StVO bestehendes Parkverbot verdeutlichen. Auch zur Beschreibung des örtlichen Geltungsbereiches eines mit Meterangaben auf einem Verkehrszeichen kundgemachten Halte- und/oder Parkverbotsbereiches erscheinen die Markierungen sehr gut geeignet.

Als Ersatz für Verkehrszeichen und somit als alleiniges Mittel zur Kundmachung eines verordneten Halte- und/oder Parkverbotes sollten Bodenmarkierungen aber nur dann zur Anwendung gelangen, wenn Kriterien wie Praktikabilität, Haltbarkeit, Wahrnehmbarkeit und Kosten dies als zweckmäßiger als die Beschilderung mittels Verkehrszeichen erscheinen lassen. Diese Bedingung sollte in das Gesetz aufgenommen werden.

Z 8, § 45 Abs 4 und 4a (Parkausnahmegenehmigung nur bei Hauptwohnsitz)

Dem ÖAMTC ist bewusst, dass die derzeit geplante Änderung nur als Anpassung an die entsprechenden Regelungen des Melderechtes gedacht ist. Dennoch halten wir die enge Bindung an das Begründen des Hauptwohnsitzes in dem betreffenden Gebiet in Hinblick auf den Umstand, dass auch Personen mit Zweitwohnsitz ein erhebliches persönliches Interesse haben können, in dem Gebiet zu parken, für nicht sachgerecht.

Z 13, § 53 Z 26 bis 29 (Hinweiszeichen für Radverkehr)

a) Z 26 (Fahrradstraße)

Die bloße Schaffung eines Verkehrszeichens wie derzeit im Entwurf vorgesehen hält der ÖAMTC für völlig unzureichend, um die Kriterien und rechtlichen Inhalte dieser Verkehrsfläche umfassend und klar zu definieren.

Einerseits müssten die Kriterien für die Erforderlichkeit der Schaffung von Fahrradstraßen (so wie im Übrigen in entsprechender Weise auch von Straßen für Omnibusse und Fahrstreifen für Omnibusse) in § 43 StVO verankert werden. Im Sinne der Judikatur des Verfassungsgerichtshofes darf eine Sonderverkehrsfläche unter Ausschluss gewisser Straßenbenützer nur dann geschaffen werden, wenn sich die Verkehrsverhältnisse auf der in Betracht kommenden Verkehrsfläche wesentlich von jenen auf anderen Straßen unterscheiden, und überdies nur dann, wenn es kein anderes (gelinderes) Mittel zur Erreichung des Zieles gibt. Daher wird etwa in concreto nachzuweisen sein, dass die Einrichtung einer konventionellen Radfahranlage auf oder in unmittelbarer Nähe der in Betracht kommenden Straße aus rechtlichen oder verkehrstechnischen Gründen nicht möglich ist.

Andererseits sollte – etwa in systematischer Nähe zu den Regelungen über Fußgängerzonen und Wohnstraßen – festgelegt werden, welche Rechte und Pflichten die Benützer von Fahrradstraßen haben.

Insbesondere die Vorrangregeln sollten klar umschrieben werden. Handelt es sich nämlich – wie der Entwurf vorsieht – um eine Radfahranlage, so hätte jedermann beim Verlassen Wartepflicht gegenüber dem Fließverkehr. Wie aber ist jener Verkehr zu beurteilen, der etwa erlaubter Weise eine Fahrradstraße quert? Hat etwa der Verkehr auf der Fahrradstraße Vorrang vor diesem Querverkehr oder gelten die gesetzlichen Vorrangregeln?

Fraglich sind auch die Verhältnisse im Parallelverkehr: Sollen sich die Vorschriften für den Radverkehr an jene anlehnen, die auf Radwegen gelten? Lehnt sich die Fahrradstraße mehr an der Wohnstraße an, sieht aber ein anderes Tempolimit vor? Können in Fahrradstraßen Einbahnregelungen verordnet werden und für wen gelten diese dann?

Inhaltlich sollte sich die in Österreich zu schaffende Neuregelung an die in anderen Ländern bestehenden Vorschriften anlehnen, wobei eine Überprüfung der dortigen Verkehrsabläufe zweckmäßig erscheint. Anpassungen an die Systematik der StVO erscheinen überdies notwendig.

In Anbetracht der Fülle der mitunter sehr schwer wiegenden Unklarheiten kann der ÖAMTC dem Projekt der Einführung von Fahrradstraßen unter den derzeitigen Gegebenheiten keinesfalls zustimmen. Ganz im Gegenteil: Es ist eine Vielzahl unklarer rechtlicher Situationen zu erwarten, die letztlich vor den Gerichten auszutragen sein werden. Somit ist kein Gewinn an Verkehrssicherheit zu erwarten.

b) Z 27 bis 29 (Neue Verkehrszeichen kombinierter Schutzweg mit Radfahrerüberfahrt)

Der ÖAMTC anerkennt, dass der Entwurfsverfasser auch mit dieser Vorschrift zur Reduktion des Schilderwaldes dadurch beitragen möchte, dass bei nebeneinander liegendem Schutzweg und einer Radfahrerüberfahrt ein auf beide Umstände hinweisendes Verkehrszeichen statt zweier entsprechender Beschilderungen angebracht wird. Aufgrund der Gleichheit der strichlierten Linie neben dem Radfahrer und dem Fußgänger wird aber nicht die Wirklichkeit wiedergegeben, zumal der Schutzweg im Sinne eines „Zebrastrreifens“ darzustellen wäre.

Der Entwurf schreibt somit nur den Fehler der bisherigen Fassung des Hinweiszeichens gem § 53 Abs 1 Z 2a fort. Dessen Anpassung wird daher unter einem angeregt. Die Straßenverkehrszeichenverordnung wird im Übrigen ebenfalls zu ändern sein.

Die im oben erwähnten Arbeitsausschuss lange diskutierte Problematik der Fortsetzung eines gemischten Geh- und Radweges über eine Fahrbahn ohne vorherige Trennung von Radweg und Gehweg wird durch dieses neue Verkehrszeichen allerdings nicht gelöst. Der ÖAMTC nimmt zwar die ebenfalls in dem Ausschuss geäußerte Meinung des BMVIT zur Kenntnis, dass diesfalls gemäß der bestehenden Rechtslage (§ 56a Abs 1 StVO) eine Radfahrerüberfahrt unter Verwendung der bereits bestehenden Kundmachungsmittel anzubringen ist, doch scheint diese Rechtsansicht noch nicht zu allen Straßenerhaltern bzw –behörden durchgedrungen zu sein. Überdies erscheint diese Rechtslage unbefriedigend, zumal der Fußgänger – im Gegensatz zu dem sich auf der gleichen Verkehrsfläche bewegendem Radfahrer – nicht in den Genuss des Schutzes nach § 9 Abs 2 StVO gelangt.

Es wird daher angeregt, § 56a Abs 1 bzw § 9 Abs 2 StVO so zu überarbeiten, dass der hier angesprochene Nachteil korrigiert wird.

An dieser Stelle sei auch erwähnt, dass die Bestimmungen über die Markierung von Radfahrstreifen über Kreuzungen erweitert werden sollten.

Derzeit sieht das Gesetz mit § 56a Abs 1 nur vor, dass erforderlichenfalls eine Radfahrerüberfahrtmarkierung angebracht werden kann. Alternativen werden nicht erwähnt. In der Praxis werden daher oft unnötiger Weise Radfahrerüberfahrtmarkierungen angebracht. In dieser Allgemeinheit erscheint diese Verpflichtung aber nicht praktikabel. Es sollte ausdrücklich für zulässig erklärt werden, etwa mittels Leit- bzw Warnlinien eine Fortsetzung des Radfahr- bzw Mehrzweckstreifens zu markieren, wobei die Vorrangregeln hinsichtlich dieser Fläche benützender Fahrzeuge mit der Vorrangsituation für die gesamte Straße ident sind.

Z 14, § 55 Abs 8 (Anbringung der gelben Bodenmarkierungen für Halte- und /oder Parkverbote)

Der ÖAMTC regt an, einen Satz zu ergänzen, dass die gelben Markierungslinien nicht bloß neben einer vorhandenen Randlinie sondern auch an Stelle einer solchen angebracht werden dürfen; dies würde der Kostenersparnis dienen.

Z 15, § 68 (Verhalten der Radfahrer)

a) Abs 1 (Entfall der Radwegebenutzungspflicht)

Der Entwurf sieht lediglich ein neues Verkehrszeichen vor, das den Straßenerhaltern zur Verfügung gestellt wird, wenn sie eine Radfahranlage von der aufgrund von § 68 Abs 1 StVO bestehenden Benützungspflicht ausnehmen wollen.

Dies ist keineswegs hinreichend, um von Seiten des Gesetzgebers den Forderungen nach Schaffung der entsprechenden Rechtsgrundlagen Rechnung zu tragen. Vielmehr erweckt der Entwurf den Eindruck einer „Arbeit nach Auftrag“ aus jenen Bundesländern, die bereits die allgemeine Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht angekündigt haben.

Es fehlen klare Kriterien, unter welchen Voraussetzungen die Behörde eine solche Verordnung erlassen kann. Der Verwaltungsaufwand zur Führung gesonderter Verwaltungsverfahren und zum Austausch der Verkehrszeichen erscheint unnötig aufwendig und überdies in Hinblick auf die Abweichung zu in anderen Ländern gebräuchlichen Verkehrszeichen unzweckmäßig.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass die Möglichkeit, zum Radverkehr bestimmte Straßen von der Benützungspflicht auszunehmen, schon jetzt besteht; es kann etwa mittels eines Vorschriftszeichens „Allgemeines Fahrverbot“ gem § 52 Z 1 StVO mit der Zusatztafel „ausgenommen Radverkehr“ praktisch das gleiche Ziel erreicht werden. Eine solche Verordnung wird in der Praxis auch durchaus recht oft erlassen.

Aus Anlass der aktuellen Diskussionen über die Novellierung der Fahrradverordnung bietet sich im Übrigen ein nach Ansicht des ÖAMTC wesentlich einfacherer und praxisnäherer Weg zur Trennung schnellerer von langsamen Radfahrern auf Radfahranlagen an:

Schon jetzt sieht § 68 Abs 1 StVO eine Ausnahme von der Radfahranlagen-Benützungspflicht für die Lenker von Rennfahrrädern (im Zuge einer Trainingsfahrt) vor. Zunächst ist festzuhalten, dass der ÖAMTC Zweifel an der sachlichen Rechtfertigung der bestehenden Differenzierung zwischen „Trainingsfahrt“ und „normaler“ zügiger Fahrt eines Rennradfahrers hegt. Überdies erscheint die Einschränkung auf den klassischen Begriff des „Rennfahrrades“ in Anbetracht einer ganzen Reihe von am Markt erhältlichen Fahrrädern, die zum schnelleren Vorwärtskommen geeignet bzw bestimmt sind, nicht zweckmäßig.

Gerade die zum Verkehr bis zu 25 km/h zugelassenen einspurigen Elektrofahrräder sollten nicht gezwungen werden, Radfahranlagen zu benützen, während etwa den Lenkern mehrspuriger (nicht bloß elektrisch angetriebener) Fahrräder schon jetzt ein Wahlrecht zukommt (zumindest bis zur Breite von 80 cm). Dieser Wert sollte im Übrigen der derzeit gebräuchlichen Breite von „Segways“ von etwas mehr als 80 cm angepasst werden. Vorgeschlagen wird, den Wert auf 90 cm zu erhöhen.

Der ÖAMTC schlägt daher an Stelle der im Entwurf vorgesehenen Lösung vor, die Bestimmung des § 68 Abs 1 StVO insoferne abzuändern, als künftig den Lenkern von Fahrrädern, die aufgrund ihrer Bauweise – unabhängig davon, ob sie ein- oder mehrspurig sind - dazu geeignet sind, auf Dauer auf ebener Erde und bei Windstille eine Geschwindigkeit von 20 km/h zu überschreiten, ein Wahlrecht auf die Benützung der Radfahranlage oder der Fahrbahn nach den dort geltenden Verkehrsregeln zukommen sollte.

b) Abs 8 (Kinder-Radhelm-Benützungspflicht)

Der ÖAMTC hält Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit ganz allgemein – vor allem aber bei Kindern – für überaus bedeutsam und hat sich daher immer dafür eingesetzt, dass etwa die Helmtragequote bei Rad fahrenden Kindern möglichst hoch wird.

Bisher zeigen die Bemühungen auch diesbezüglich durchaus messbare Erfolge. Der vorliegende Entwurf bemüht sich - den Erläuterungen zufolge - nur die Vorteile einer gesetzlich vorgeschriebenen Helmtragepflicht zu lukrieren und mögliche rechtliche Nachteile zu minimieren.

Vordergründig mag das Bemühen, verwaltungsstrafrechtliche Konsequenzen für Aufsichtspersonen auszuschließen, dazu geeignet sein, das positive Image des Radfahrens als sportliche Betätigung für Kinder nicht zu konterkarieren. Auf der anderen Seite bleibt aber trotz der vorgeschlagenen Ausschlussklauseln sowohl eine zivil- als auch eine strafrechtliche Komponente übrig, die nach Meinung der ÖAMTC auch durch die vorsichtige Textierung nicht völlig vermieden werden kann.

An dieser Stelle muss auch darauf hingewiesen werden, dass sich der vom zuständigen Bundesministerium eingesetzte Arbeitsausschuss zur Reform der Fahrradvorschriften in der StVO unter Beteiligung aller maßgeblichen Institutionen zur Hebung der Verkehrssicherheit mit einer einzigen Ausnahme einstimmig gegen die Schaffung einer gesetzlichen Verpflichtung ausgesprochen hat.

Für den ÖAMTC erscheint es daher wohl als erster Schritt ausreichend, sich an den Vorgaben des Verkehrssicherheitsprogrammes der Bundesregierung für die Jahre 2011 – 2020 zu orientieren, wonach in erster Linie Motivationsmaßnahmen gesetzt werden sollten.

Hinsichtlich der zivilrechtlichen Folgen einer dem Entwurf entsprechenden gesetzlichen Regelung sei auf den **Anhang** dieser Stellungnahme verwiesen.

An dieser Stelle sei abschließend auch auf den Umstand hingewiesen, dass gerade Kinder etwa bis zum Alter von 10 Jahren vor allem in Parks oder auf untergeordneten Verkehrsflächen oder Privatgrundstücken mit Fahrrädern oder fahrradähnlichem Kinderspielzeug unterwegs sind.

Unbeschadet dessen sollte sich ggf das zuständige Bundesministerium im Sinne der Einheitlichkeit der Verhaltensnormen dafür einsetzen, dass durch Landesrecht entsprechende Bestimmungen für die oben genannten Verkehrsflächen geschaffen werden.

Z 23, § 99 Abs 6 lit e (Entfall der Strafbarkeit, Kinder-Radhelmpflicht)

Die Einschränkung auf die Aufsichtsperson iSv § 68 Abs 8 erscheint nicht zweckmäßig. Es sollte auch jene Person erwähnt werden, die dafür verantwortlich ist, dass ein Kind sich ohne die entsprechende Aufsichtsperson auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr bewegt.

Im Übrigen wird auch an dieser Stelle auf die Ausführungen im **Anhang** verwiesen.

Mag. Martin Hoffer
Mag. Andreas AchRAINER
ÖAMTC-Rechtsdienste

Anhang

Kinder-Fahrradhelm-Tragepflicht nach der 23. StVO Novelle, zivilrechtliche Beurteilung

Entwurf

§ 68 Abs 8 StVO in der vorgeschlagenen Fassung:

„Wer ein Kind bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr im Sinne des § 65 Abs 1 beim Lenken eines Fahrrads beaufsichtigt, hat dafür zu sorgen, dass das Kind einen Sturzhelm in bestimmungsgemäßer Weise gebraucht. Dies gilt nicht, wenn der bestimmungsgemäße Gebrauch des Helmes wegen der körperlichen Beschaffenheit des Kindes nicht möglich ist. Im Falle eines Verkehrsunfalls begründet das Nichttragen des Helms kein Mitverschulden im Sinne des § 1304 ABGB an den Folgen des Unfalls.“

In § 99 StVO in der vorgeschlagenen Fassung wird der Punkt am Ende von Abs 6 lit d [„Eine Verwaltungsübertretung liegt nicht vor...“] durch einen Beistrich ersetzt und es wird folgende lit e angefügt:

„e) wenn Personen, die ein Kind bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr im Sinne des § 65 Abs 1 beim Lenken eines Fahrrads beaufsichtigen, der Verpflichtung gemäß § 68 Abs 8 nicht nachkommen.“

Rechtliche Folgen der Novelle

1. Eigenständiges Mitverschulden des Kindes?

Gem §§ 21 Abs 2¹ iVm 153² ABGB sind unmündige Minderjährige (Kinder unter 14) nicht „verschuldensfähig“ im schadenersatzrechtlichen Sinn. Daher wäre § 1304 ABGB „Kindern bis zum vollendeten 10. Lebensjahr“ ohnehin nicht entgegenzuhalten; Kindern und Unmündigen kann lediglich analog § 1310 ABGB ein Mitverschulden anzulasten sein³, dies aber nur unter Berücksichtigung ihrer Einsichtsfähigkeit und unter Abwägung aller Umstände⁴.

Gegenüber unter-10-jährigen Kindern ist die Einschränkung des letzten Satzes der vorgeschlagenen Bestimmung ohne Wirkung, weil § 1304 ABGB dort ohnehin keinen Anwendungsbereich hätte.

2. Verschulden des „Beaufsichtigers“ als Mitverschulden des Kindes anrechenbar?

Da sich die Norm an den „Beaufsichtiger“ – und nicht an das Kind – richtet, könnte dem Kind das (Mit-)Verschulden des „Beaufsichtigers“ anzulasten sein. Der „Beaufsichtiger“ iSd § 68

¹ „Minderjährige sind Personen, die das achtzehnte Lebensjahr noch nicht vollendet haben; haben sie das vierzehnte Lebensjahr noch nicht vollendet, so sind sie unmündig.“

² „Soweit einem minderjährigen Kind nicht bereits früher ein Verschulden zugerechnet werden kann (§ 1310), wird es mit der Erreichung der Mündigkeit nach den schadenersatzrechtlichen Bestimmungen verschuldensfähig.“

³ *Koziol/Welser Bürgerliches Recht II*¹³ 327 mwN.

⁴ RIS-Justiz RS0027020.

Abs 8 StVO in der vorgeschlagenen Fassung entspricht offensichtlich der Aufsichtsperson des § 65 StVO idgF⁵.

Es stellt sich die Frage, ob das Verhalten des Beaufichtigten (also „nicht dafür sorgen, dass...“) als Mitverschulden des Kind (§1304 ABGB) diesem anzulasten ist bzw ob es einen Schadenersatzanspruch des Kindes gegen den Beaufichtigten gibt („weil er nicht dafür gesorgt hat, dass...“).

Nach stRsp ist das (deliktische) Mitverschulden des gesetzlichen Vertreters eines Minderjährigen Letzterem mangels gesetzlicher Grundlage nicht anzulasten⁶. Noch deutlicher wurde in Zusammenhang mit der vergleichbaren Lage bei Kindersitzen („Rückhalteeinrichtungen“ iSd § 106 Abs 1b KFG) ausgesprochen, dass „im Gegensatz zur Verletzung der Gurten- und Sturzhelmpflicht (nunmehr § 106 Abs 2 und Abs 7 KFG), die ein Mitverschulden des Verletzten ausschließlich hinsichtlich allfälliger Schmerzensgeldansprüche nach sich zieht, eine derartige Rechtsfolge (allfällige Reduktion des Schmerzensgeldanspruches) bei Verletzung eines entgegen den Bestimmungen des § 106 KFG beförderten Kindes nicht vorgesehen war und ist. Die Norm über die Beförderung von Kindern richtet sich nämlich an den Lenker; ein Mitverschulden des beförderten, unter-14-jährigen Kindes scheidet aus; das Verschulden des Lenkers und gesetzlichen Vertreters ist dem Kind nicht anzurechnen, weshalb eine Kürzung seines allfälligen Schmerzensgeldanspruches jedenfalls nicht vorzunehmen ist (RIS-Justiz RS0026844; 2 Ob 97/07i)“⁷.

Daher kann nach geltendem Recht das Unterlassen des „Beaufichtigten“ zugunsten eines Dritten ohnehin nicht als Mitverschulden des geschädigten Kindes berücksichtigt werden.

Wenn also in den EB die Meinung vertreten wird, dass „die zivilrechtliche Konsequenz der Minderung des Schadenersatzes aufgrund eines Mitverschuldenseinwands ausgeschlossen wird“, ist dies unzutreffend, da ein Mitverschuldenseinwand gegenüber dem Kind auf Basis des § 1304 ABGB ohnehin nicht möglich ist.

3. Schadenersatzanspruch des Kindes gegen den „Beaufichtigten“?

Vorweg: Hinsichtlich des Schadenersatzanspruches gegen den „Beaufichtigten“ geht es nicht nur um einen direkten Anspruch des Kindes, sondern auch um Regressfälle⁸. Für die darzustellende Problematik macht es übrigens keinen Unterschied, ob der Unfall mit oder ohne Einwirkung eines Dritten passiert ist: Im Sinne der Kausalitätsformel kann jeweils nur der Schaden geltend gemacht werden, der ohne Helm nicht passiert wäre bzw die Vergrößerung des Schadens aufgrund des Nichttragens des Helms. Angesichts der möglichen Verletzungen kann diese Differenz aber erheblich sein (zB Schädel-Hirn-Trauma).

Entscheidend ist, ob es sich bei dem vorgeschlagenen Abs 8 um ein **Schutzgesetz iSd § 1311 ABGB** zugunsten des Kindes handelt; Folge davon wäre, dass die Verletzung der an den Beaufichtigenden gerichteten Verpflichtung („...dafür zu sorgen, dass...“) Schadenersatzansprüche begründet. Schutzgesetze sind abstrakte Gefährdungsverbote, die dazu bestimmt sind, die Mitglieder eines Personenkreises gegen die Verletzung von Rechtsgütern zu schüt-

⁵ „Der Lenker eines Fahrrades (Radfahrer) muß mindestens zwölf Jahre alt sein; wer ein Fahrrad schiebt, gilt nicht als Radfahrer. Kinder unter zwölf Jahren dürfen ein Fahrrad nur unter Aufsicht einer Person, die das 16. Lebensjahr vollendet hat, oder mit behördlicher Bewilligung lenken.“

⁶ RIS-Justiz RS0026844 mit Hinweis auf SZ 20/246; JBI 1953,547 ff; JBI 1954,593; *Ehrenzweig* System II/1 1928 S 63.

⁷ OGH 24.1.2008, 2Ob252/07h.

⁸ Wenn also der Krankenversicherungsträger die Heilungskosten gem § 332 ASVG geltend macht bzw der Schädiger den Ersatz des Schadens fordert, der mit Helm verhindert worden wäre.

zen⁹; beschreibt eine Norm gebotenes oder verbotenes Verhalten genau und ergibt sich aus der Norm, dass sie gerade den Schutz bestimmter Interessen im Auge hat, so liegt ein Schutzgesetz vor¹⁰.

Der Rechtssatz, wonach „die Normen der StVO“ generell Schutzgesetze darstellen¹¹, bedarf zwar differenzierender Betrachtung, da jede einzelne Norm für sich nach ihrem Zweck zu untersuchen ist. Gerade durch die vorgeschlagene Norm sollen aber Kopfverletzungen bei Kindern verringert werden. Man kann also mit guten Gründen in der Radhelmpflicht ein Schutzgesetz sehen.

Im Extremfall könnte daher die 16-jährige Aufsichtsperson einem Schadenersatzanspruch des Krankenversicherungsträgers hinsichtlich der Heilungs(mehr-)kosten ausgesetzt sein.

Um diese Rechtsfolge auszuschließen sollte zumindest in den EB ein entsprechender Hinweis aufgenommen werden; besser wäre die gesetzliche Klarstellung, dass die Radhelmpflicht kein Schutzgesetz iSd § 1311 ABGB darstellt und ihre Verletzung keine schadenersatzrechtlichen Folgen hat. Dadurch wird die Novelle allerdings endgültig zur lex imperfecta und man sollte sich fragen, ob die StVO wirklich der geeignete Rahmen für die Deponierung von unverbindlichen Verhaltensvorschlägen ist, so sinnvoll diese inhaltlich auch sein mögen.

*Mag. Johannes Stowasser
ÖAMTC-Rechtsdienste*

⁹ OGH in ZVR 1984/214.

¹⁰ OGH in JBI 1985, 355 = SZ 57/134.

¹¹ OGH in ZVR 1976/262 ua.