

Straßenverkehr und Recht

Entscheidungen des Verwaltungsgerichtshofs über zulässige Lenkzeit bei grenzüberschreitenden Beförderungen und vorgeschriebene Bremsvorrichtungen bei einem Fahrrad.



Lkws auf einem Rastplatz: Ein Lkw-Lenker muss nach einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden eine Pause von mindestens 45 Minuten einlegen.

Der Fahrer eines Kraftfahrzeuges, das zur Güterbeförderung eingesetzt ist (zulässige Höchstgewicht einschließlich Anhänger über 3,5 t), wurde mit Straferkenntnis der BH Kufstein zu einer Geldstrafe von 300 Euro verurteilt, da die ununterbrochene Lenkzeit in zwei Fällen zu lang war: Am 2. März 2015 legte der Lenker nach einer ununterbrochenen Lenkzeit von sechs Stunden 15 Minuten eine Lenkpause ein. Die Überschreitung der ununterbrochenen Lenkzeit betrug eine Stunde und 45 Minuten. Am 9. März 2015 wurde eine Lenkpause nach einer ununterbrochenen Lenkzeit von fünf Stunden 49 Minuten eingelegt. Die Überschreitung betrug eine Stunde und 19 Minuten. Der Lenker erhob Beschwerde gegen das Straferkenntnis an

das Landesverwaltungsgericht Tirol. Das Gericht wies die Beschwerde als unbegründet ab und sprach aus, dass eine ordentliche Revision nicht zulässig sei.

Der Lenker machte in der Begründung der Zulässigkeit seiner Revision geltend, die Feststellungen würden auf der unrichtigen Rechtsansicht beruhen, dass eine ununterbrochene Lenkzeit auch dann vorliege, wenn das Lenken (mehrfach) von anderen Tätigkeiten unterbrochen worden sei.

Eine ununterbrochene Lenkzeit sei jedoch nur dann gegeben, wenn der Lenker sein Fahrzeug tatsächlich durchgehend 6 Stunden und 15 Minuten bzw. 5 Stunden und 49 Minuten gelenkt habe. Zur Bedeutung der Begriffe „Lenkzeit“ und „ununterbrochener Lenkzeit“ fehle es an höchstgerichtli-

cher Rechtsprechung. Der VwGH erkannte, dass keine Rechtsfragen von grundsätzlicher Bedeutung aufgeworfen worden seien: Art. 7 Abs. 1 der VO (EG) Nr. 561/2006 über Beförderungen im Straßenverkehr sieht vor, dass ein Fahrer nach einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von wenigstens 45 Minuten einzulegen hat, sofern er keine Ruhezeit einlegt.

„Lenkdauer“ ist die Gesamtlenkzeit zwischen dem Zeitpunkt, zu dem ein Fahrer nach einer Ruhezeit oder einer Fahrtunterbrechung beginnt, ein Fahrzeug zu lenken, und dem Zeitpunkt, zu dem er eine Ruhezeit oder Fahrtunterbrechung einlegt. „Fahrtunterbrechung“ ist jeder Zeitraum, in dem der Fahrer keine Fahr-

tätigkeit ausüben und keine anderen Arbeiten ausführt und der ausschließlich zur Erholung genutzt wird.

„Lenkzeit“ ist die Dauer des Fahrens. „Damit geht bereits aus dem Wortlaut der Verordnung hervor, dass Lenkpausen, die nicht den zeitlichen Vorgaben entsprechen oder – wie der Lenker anhand der Fahrerkartenauswertung selbst aufzeigte – zur Verrichtung einer anderen Tätigkeit genutzt werden, zwar eine Unterbrechung des Lenkens darstellen, im Zusammenhang mit der Strafnorm aber insofern unbeachtlich sind, als sie nicht als Fahrtunterbrechung gelten“, erkannte der VwGH.

Daraus folge, dass die Ermittlung der Lenkdauer durch das Addieren aller Lenkzeiten bis zu einer den Vorgaben der Verordnung entsprechenden Fahrtunterbrechung zu erfolgen habe. Dies habe das Landesverwaltungsgericht richtig vorgenommen. Die Revision war daher zurückzuweisen.

VwGH 6.3.2017
Ra 2017/02/0020

Bremsvorrichtungen bei einem Fahrrad

Der Fahrer eines „Fixi-Fahrrades“ wurde nach der Fahrradverordnung von Landespolizeidirektion Wien wegen unvorschriftsmäßiger Ausrüstung seines Fahrrads zu einer Geldstrafe von 70 Euro verurteilt, weil lediglich eine Vorderbremse vorhanden gewesen sei, hinten habe sich keine Bremsvorrichtung befunden („starrer Antrieb FIXI“). Nach der Fahrradverordnung seien



Jedes Fahrrad muss mit zwei voneinander unabhängig wirkenden Bremsvorrichtungen ausgerüstet sein.

zwei voneinander unabhängig wirkende Bremsvorrichtungen vorgeschrieben, mit denen auf trockener Fahrbahn eine mittlere Bremsverzögerung von 4 m/s² bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 20 km/h erreicht werde. Dagegen erhob der Radfahrer Beschwerde an das Verwaltungsgericht Wien und brachte vor, es seien zwei Bremsvorrichtungen vorhanden, die die in der Fahrradverordnung genannten Verzögerungswerte erreichen würden.

Das Verwaltungsgericht gab der Beschwerde Folge und hob das Straferkenntnis auf. Eine Konkretisierung, wie die zwei voneinander unabhängig wirkenden Bremsvorrichtungen ausgeführt sein müssen, sei der Fahrradverordnung nicht zu entnehmen. Die Fahrradverordnung sehe lediglich eine bestimmte Bremsleistung vor. Jede Vorrichtung eines Fahrrades, mit der sich dieser Schwellenwert erreichen lasse, habe als Bremsvorrichtung zu gelten.

Nach den Ausführungen des Amtssachverständigen müsse gefolgert werden, dass die mit der angewandten Bremsmethode erzielbaren Bremsleistungen jenen unter Zuhilfenahme einer Nabenrücktrittsbremse entsprechen würden. Ob der starre Gang (die starre Nabe) eine Bremsvorrichtung im Sinne der Fahrradverordnung sei, werde von den Landesverwaltungsgerichten uneinheitlich beurteilt. Da-

gegen erhob die Landespolizeidirektion Wien Revision. Zur Zulässigkeit brachte sie vor, dass keine Rechtsprechung zur Rechtsfrage vorliege, ob ein starrer Gang als Bremsvorrichtung anzusehen sei.

Der Verwaltungsgerichtshof erachtete die Revision für zulässig und berechtigt. Das Fahrrad sei unstrittig mit einer Vorderradbremse ausgestattet. Um den Anforderungen nach zwei voneinander unabhängig wirkenden Bremsvorrichtungen zu genügen, stelle sich die bisher nicht beantwortete Rechtsfrage, ob der starre Gang oder die starre Nabe eines „Fixed-Gear-Bikes“ als Bremsvorrichtung anzusehen sei.

„Die starre Nabe ist nicht als Bremsvorrichtung im Sinne der Fahrradverordnung einzustufen“, meinte der VwGH: Die bloße Möglichkeit, durch Körperkraft (Verlangsamung des Trettes, Blockieren der Räder durch Beinstarre) eine Verzögerung oder Blockade der Radumdrehung herbeizuführen, schaffe noch keine Einrichtung, die als Bremsvorrichtung bezeichnet werden könne. Die Wirkung der Bremsverzögerung bei der starren Nabe hänge vom Einsatz der jeweiligen Körperkraft und dem individuellen Geschick des Lenkers ab. Die starre Nabe sei primär als Antriebsmechanismus und nicht als eigenständige Bremsvorrichtung anzusehen.

„Bei einer Bremsvorrichtung muss es sich um einen eigenen Ausrüstungsgegenstand am Fahrrad handeln, der ausschließlich dem Bremsen eines Fahrrades dient“, hieß es in der Begründung des VwGH, der das angefochtene Erkenntnis aufhob.

VwGH 17.11.2017

Ro 2016/02/0006

Valerie Kraus