

Zeitschrift für

# VERKEHRSS- RECHT



Redaktion Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,  
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl

April 2009

04

109 – 148

## Beiträge

### Radfahrer-Unfälle in der OGH-Rechtsprechung *Walter Veith* ➤ 112

Außenlast trifft Förderstrang einer Seilbahn –  
Adäquanz und außergewöhnliche Betriebsgefahr *Dominik Kocholl* ➤ 120

Neues im Luftfahrtrecht 2009 *Joachim J. Janezic* ➤ 126

Neues aus Brüssel *Othmar Thann* ➤ 130

## Rechtsprechung

### Seilbahnunglück von Sölden: kein unabwendbares Ereignis für Seilbahnbetreiber ➤ 136

Micro-Scooter: Qualifikation als Kleinfahrzeuge ➤ 132

## Judikaturübersicht Verwaltung

Unverzügliche Ablieferungsverpflichtung nach Entziehung ➤ 143

Missbrauch bei der Ausstellung von Begutachtungsplaketten,  
gewerbebehördliche Entziehung ➤ 143

## Kuratorium für Verkehrssicherheit

### Müdigkeit am Steuer und die rechtlichen Konsequenzen

*Nooshin Khozouei und Daniela Künzel* ➤ 144



# Müdigkeit am Steuer und die rechtlichen Konsequenzen

ZVR 2009/62

§ 58 Abs 1 StVO;  
AZG; StGBOGH 19. 4. 1992,  
11 Os 32/72;  
OGH 29. 10. 1964,  
11 Os 189/64Müdigkeit;  
Fahruntüchtigkeit;  
Sorgfalts-  
pflichten;  
Lenk- und  
Ruhezeiten

Für Unfälle gibt es viele Ursachen. Eine der häufigsten wird in ihrer Tragweite von den meisten Autofahrern unterschätzt, nämlich die Gefahr, am Steuer einzuschlafen. Übermüdet ein Fahrzeug zu lenken erhöht nicht nur das Unfallrisiko, sondern kann auch weitreichende rechtliche Konsequenzen nach sich ziehen.

Von Nooshin Khozouei und Daniela Künzel

## Inhaltsübersicht:

- A. Allgemein
- B. Straßenverkehrsrecht
  1. Straßenverkehrsordnung
  2. Kraftfahrgesetz
- C. Arbeitsrecht
  1. Allgemein
  2. Arbeitszeitgesetz und Arbeitsruhegesetz
- D. Strafrecht
  1. Strafbarkeit des Lenkers/Dienstnehmers
  2. Strafbarkeit des Dienstgebers
- E. Schlussfolgerungen und Ausblick

## A. Allgemein

Müdigkeit am Steuer tritt oft im Zusammenhang mit anderen Unfallursachen wie Alkohol und Drogen auf, was den Nachweis erheblich erschwert. Infolgedessen wird die Anzahl müdigkeitsbedingter Unfälle in der Unfallstatistik meistens unterschätzt. Experten sind sich jedoch einig, dass Müdigkeitssymptome zu den häufigsten Unfallauslösern zählen und es sich dabei um ein zunehmendes Phänomen handelt.<sup>1)</sup>

Da es nach gegenwärtigem Stand der Ermüdungsforschung beim gesunden Menschen kein Einnicken ohne vorher wahrgenommene Müdigkeitsanzeichen gibt, trifft den Lenker bei durch Übermüdung hervorgerufenen Unfällen regelmäßig ein Verschulden. Die rechtlichen Konsequenzen erstrecken sich von verwaltungsrechtlichen über arbeitsrechtliche bis hin zu strafrechtlichen Sanktionen und sind den meisten Verkehrsteilnehmern nicht einmal ansatzweise bekannt.

Unter Ausklammerung näherer Erläuterungen sei hier nur kurz erwähnt, dass das Thema Übermüdung

auch in haftungs-<sup>2)</sup> und versicherungsrechtlicher Hinsicht ein Problem darstellen kann, da beispielsweise die Unfallursache „Müdigkeit am Steuer“ sehr oft zur Leistungsfreiheit des Versicherers<sup>3)</sup> führt oder einen Beifahrer unter bestimmten Voraussetzungen<sup>4)</sup> ein Mitverschulden<sup>5)</sup> treffen kann.

## B. Straßenverkehrsrecht

### 1. Straßenverkehrsordnung<sup>6)</sup>

Nach § 58 Abs 1 StVO darf – unbeschadet der Bestimmung des § 5 Abs 1 StVO (Zwangsmaßnahmen bei Alkoholisierung) – ein Fahrzeug nur lenken, „wer sich in einer solchen körperlichen und geistigen Verfassung befindet, in der er ein Fahrzeug zu beherrschen und die beim Lenken eines Fahrzeuges zu beachtenden Rechtsvorschriften zu befolgen vermag“. In § 58 Abs 1 StVO werden ein Zustand und eine Verhaltenspflicht des Lenkers normiert. Für die Einhaltung dieser Vor-

1) Penzel/Peter/Peter/Neuhauser, Gesundheitsberichterstattung des Bundes – Schlafstörungen (Broschüre) (2005); Hargutt/Tietze/Krüger, Auto an Fahrer: Sie sind müde! Wirkung verschiedener Strategien zur Rückmeldung des Fahrerzustandes, in Verein Deutscher Ingenieure (Hrsg), Fahrer im 21. Jahrhundert: Der Mensch als Fahrer und seine Interaktion mit dem Fahrzeug (VDI-Bericht 1919) (2005) 75.

2) Siehe Bestimmungen des Schadenersatzrechts; s weiters § 2 DHG (Dienstnehmerhaftpflichtgesetz 1965 idF BGBl 1983/169); vgl OGH 12. 10. 1978, 7 Ob 54/78; 10. 9. 1985, 4 Ob 86/85.

3) § 61 VersVG (Versicherungsvertragsgesetz 1958; der Versicherer ist von der Verpflichtung zur Leistung frei, wenn der Versicherungsnehmer den Versicherungsfall vorsätzlich oder durch grobe Fahrlässigkeit herbeiführt.

4) Mit einem erkennbar übermüdeten Lenker mitzufahren ist sorgfaltswidrig.

5) § 1304 ABGB und §§ 7 und 19 Abs 2 EKHG; Kürzung allfälliger Schmerzensgeldforderungen möglich; vgl OLG Innsbruck 7. 11. 2001, 2 R 203/01 x ZVR 2002/97

6) Straßenverkehrsordnung 1960 idF BGBl I 2006/54 (StVO).

schrift trägt somit jeder Fahrzeuglenker selbst die Verantwortung. Weiters sind unter den erwähnten Rechtsvorschriften nicht nur die straßenpolizeilichen, sondern jegliche Vorschriften<sup>7)</sup>, die beim Lenken eines Fahrzeugs zu beachten sind, zu verstehen.<sup>8)</sup> Ein Verstoß gegen die Vorschrift des § 58 StVO berechtigt bzw verpflichtet die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Straßenaufsicht zur vorläufigen Abnahme des Führerscheins.<sup>9)</sup> Darüber hinaus werden Widerhandlungen verwaltungsstrafrechtlich geahndet<sup>10)</sup> – wobei die bloße Tatsache des Lenkens des Fahrzeugs im fahruntüchtigen Zustand für sich allein den Tatbestand einer Verwaltungsübertretung nach § 58 Abs 1 StVO 1960 begründet und die Übertretung einer weiteren beim Lenken des Fahrzeugs zu beachtenden Vorschrift keine Voraussetzung darstellt.<sup>11)</sup>

Aufgrund des Gesetzeswortlauts und der höchstgerichtlichen Rechtsprechung gilt das Lenken eines Fahrzeugs im übermüdeten Zustand als typischer Fall eines physischen und psychischen Mangels der Fahrtüchtigkeit,<sup>12)</sup> gleichgültig, ob die Müdigkeit vor oder erst während der Fahrt eintritt bzw ein Maß annimmt, das zum Einschlafen gegen den Willen des Betroffenen führen kann.<sup>13)</sup> Problematisch hierbei ist es jedoch, dass die Müdigkeit an sich keinen unwiderleglichen Beweis für die Unfähigkeit, ein Fahrzeug zu beherrschen und beim Lenken Rechtsvorschriften zu beachten, liefert. Vielmehr muss der Fahrzeuglenker im konkreten Fall Verhaltensformen aufweisen, die den Schluss auf eine mangelnde Fahrtüchtigkeit aufgrund einer Übermüdung iSd § 58 Abs 1 StVO zulassen.

Wie schwierig eine Beurteilung der Beeinträchtigung der körperlichen und geistigen Verfassung durch Übermüdung ist, zeigen auch die folgenden höchstgerichtlichen Entscheidungen auf:

Wenn ein Lenker seine bestehende oder unmittelbar drohende Fahruntüchtigkeit nicht bemerkt, so kommt es – laut OGH – darauf an, „ob für ihn bei entsprechender Aufmerksamkeit die Beeinträchtigung seiner körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeit zumindest unschwer erkennbar war, und zwar nicht nur für den Fachmann nach den Erfahrungen der ärztlichen Wissenschaft, sondern für jedermann bereits nach den Erfahrungen des täglichen Lebens“,<sup>14)</sup> die jedoch massiv variieren können. Hierbei werden an die Sorgfaltspflichten des Lenkers wegen der mit dem Lenken besonders von Kfz verbundenen Gefahren strenge Anforderungen gestellt. Gleichzeitig vertritt der VwGH die Ansicht, dass es für die Beantwortung der Frage, ob die im Rahmen der Verkehrskontrolle wahrgenommenen Ermüdungssymptome den Tatbestand der Übermüdung erfüllen, „eingehender, allenfalls auch auf das Gutachten eines Sachverständigen gestützter behördlicher Feststellung“ bedarf.<sup>15)</sup>

## 2. Kraftfahrgesetz<sup>16)</sup>

Das Thema Müdigkeit am Steuer betrifft zwar primär den Fahrzeuglenker, jedoch kann nicht unerwähnt bleiben, dass bei professionellen Fahrern neben dem Lenker<sup>17)</sup> auch der Halter in Verantwortung zu nehmen ist. Vor allem dann, wenn Dienstgeber von Berufskraftfahrern ihren Dienstnehmern durch knappe zeitliche Vor-

gaben die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten unmöglich machen und dadurch zu Normverstößen zwingen. Ein Verstoß gegen § 103 Abs 3 Satz 3 KFG (Pflichten des Zulassungsbesitzers eines Kraftfahrzeugs oder Anhängers), wonach der Zulassungsbesitzer – wenn er der Dienstgeber des Fahrzeuglenkers ist – „den Lenker nicht in einem Ausmaß beanspruchen darf, dass diesem das sichere Lenken nicht mehr möglich ist“, wird verwaltungsstrafrechtlich geahndet.<sup>18)</sup> Bei dieser Norm handelt es sich um eine rein kraftfahrrechtliche Regelung, die zwar der Sicherheit aller am Straßenverkehr beteiligten Personen dient,<sup>19)</sup> der jedoch im Hinblick auf die detaillierten arbeitszeitrechtlichen Normen kaum eine praktische Relevanz zukommt. Auch enthält das KFG keine näheren Bestimmungen über das erlaubte Ausmaß der Beanspruchung eines Lenkers.<sup>20)</sup>

## C. Arbeitsrecht

### 1. Allgemein

Berufskraftfahrer sind aufgrund der langen Lenk- und Schichtzeiten verbunden mit schwerer physischer Arbeit während der Be- und Entladephasen und zT hohem Termindruck besonders gefährdet, am Steuer einzuschlafen. Das höchste Unfallrisiko haben Berufskraftfahrer mit wenig Fahrpraxis, da sie im Gegensatz zu ihren erfahreneren Kollegen ihre Müdigkeit noch nicht kompensieren können.

Basierend auf EU-Vorschriften<sup>21)</sup> ist es möglich, weitreichende kollektivvertragliche Regelungen zur Einhaltung der wöchentlichen Ruhe- und Tageslenkzeiten zu treffen, die der Überlastung der Lenker und somit Müdigkeitssymptomen entgegenwirken können. Dem Arbeitsrecht, das nicht nur dem **Schutz des Dienstnehmers** an sich, sondern fernerhin der Sicherheit der Allgemeinheit vor den Gefahren des Straßenverkehrs dient,<sup>22)</sup> kommt durch die entsprechenden Bestimmungen<sup>23)</sup> eine wesentliche Bedeutung – vor allem hinsichtlich der Verantwortlichkeit des Dienstgebers – zu. Der Dienstgeber ist für die Einhaltung der Arbeitszeiten verantwortlich und hat die Verpflich-

7) Etwa kraftfahrrechtliche Vorschriften; vgl OGH 21. 11. 1974, 7 Ob 252774; 17. 08. 1966, 7 Ob 129/66.

8) *Pürstl*, StVO<sup>12</sup> (2007) § 58 Anm 6.

9) § 39 Abs 1 FSG.

10) § 99 Abs 3 lit a StVO (Geldstrafe bis zu € 726,-, im Fall einer Uneinbringlichkeit Ersatzfreiheitsstrafe bis zu zwei Wochen).

11) Vgl VwGH 4. 3. 1976, 1971/75 VwSlg 9008.

12) Vgl OGH 29. 10. 1964, 11 Os 189/64; VwGH 14. 9. 1965, 36/65.

13) Vgl VwGH 25. 3. 1992, 92/02/0044.

14) Vgl OGH 19. 4. 1992, 11 Os 32/72.

15) Vgl VwGH 16. 4. 1999, 97/02/0511.

16) Kraftfahrgesetz 1967 idF BGBl I 2008/6 (KFG).

17) § 58 Abs 1 StVO und § 102 Abs 5 lit f KFG (Mitführung eines persönlichen Fahrtenbuchs).

18) § 134 Abs 1 KFG (Geldstrafe bis zu € 5.000,-, im Fall einer Uneinbringlichkeit Ersatzfreiheitsstrafe bis zu sechs Wochen).

19) Vgl OGH 9. 2. 1988, 8 Ob 69/87.

20) Vgl *Dittrich/Veit/Veit*, Österreichisches Straßenverkehrsrecht II. Teil: Kraftfahrrecht<sup>2</sup>; s Verweis auf § 16 AZG in § 102 Abs 1 a KFG.

21) Vgl VO (EG) 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates v 15. 3. 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der VO (EWG) 3821/85 und (EG) 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der VO (EWG) 3820/85 des Rates, ABI L 2006/102, 1; vgl insb Artikel 29 der VO.

22) RV 1596 BlgNR 18. GP 13 über die Zielrichtung des § 28 AZG.

23) §§ 13 bis 17, 20, 27 und 28 AZG.

tung, Missachtungen von arbeitszeitrechtlichen Normen zu verhindern.<sup>24)</sup> Nichtsdestotrotz werden in der Praxis die vorgeschriebenen Ruhezeiten oft nicht eingehalten und die maximal zulässigen Lenkzeiten überschritten.

## 2. Arbeitszeitgesetz<sup>25)</sup> und Arbeitsruhegesetz<sup>26)</sup>

Dienstgeber und deren Bevollmächtigte, die den arbeitszeitrechtlichen Vorschriften entgegenhandeln, können verwaltungsstrafrechtlich belangt werden.<sup>27)</sup> Aber auch der Lenker kann, obwohl der **Dienstgeber** (dessen Bevollmächtigter) **Normadressat der arbeitszeitrechtlichen Strafdrohung** ist, verwaltungsstrafrechtlich belangt werden,<sup>28)</sup> wenn er der in § 102 Abs 5 lit f KFG gemäß § 17 AZG normierten Verpflichtung (Mitführung eines persönlichen Fahrtenbuchs) nicht nachkommt.

Das ARG verpflichtet den Dienstgeber zur Gewährung einer Ruhezeit,<sup>29)</sup> wobei es aber auch eine Abweichung davon zulässt, sofern dies mit der Sicherheit des Straßenverkehrs vereinbar ist.<sup>30)</sup> Kommt es bei mangelnder Gewährung entsprechender Ruhezeiten nach dem ARG zu einem Übermüdungsunfall, sind die damit für das Strafrecht relevanten Erfolge dem Dienstgeber zurechenbar.<sup>31)</sup>

In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass Verstöße gegen arbeitszeitrechtliche Normen zwar für sich allein schon sanktionierbar sind, sie jedoch auch dann (zusätzlich) strafrechtlich relevant werden können, wenn durch einen Unfall wegen Übermüdung eine Tötung, Körperverletzung oder eine erhebliche Gefährdung eintritt.

## D. Strafrecht

In den folgenden Erläuterungen wird zugrunde gelegt, dass weder Lenker noch Dienstgeber einen Vorsatz auf einen Gefährdungs-, Verletzungs- oder Tötungserfolg haben, sondern eine deliktstypische Sorgfaltspflicht verletzen. Die objektive Sorgfaltswidrigkeit einer Handlung kann fallspezifisch aus einem Verstoß gegen Rechtsnormen, Verkehrsnormen oder aus einem Vergleich mit dem Verhalten eines gewissenhaften, einsichtigen und besonnenen Menschen aus dem Verkehrskreis des Täters (Maßfigur) resultieren.<sup>32)</sup>

Für den Dienstgeber eines Berufskraftfahrers sind besonders die Sorgfaltspflichten aus dem Arbeitsrecht maßgeblich. Ist dieser auch der Zulassungsbesitzer, kommen auch die Normen des KFG zum Tragen.<sup>33)</sup>

Als denkbare Haftungsgrundlagen für Lenker und Dienstgeber kämen die Straftatbestände der fahrlässigen Tötung (§ 80 StGB), der fahrlässigen Tötung unter besonders gefährlichen Verhältnissen (§ 81 StGB), der fahrlässigen Körperverletzung (§ 88 StGB), der Gefährdung der körperlichen Sicherheit (§ 89 StGB) und der fahrlässigen Gemeingefährdung (§ 177 StGB) in Frage.

## 1. Strafbarkeit des Lenkers/Dienstnehmers

Strafrechtlich ist das Lenken eines Fahrzeugs im übermüdeten Zustand von Bedeutung, wenn es dadurch zu einem Unfall mit Personenschaden kommt. Dabei ist zu prüfen, ob das Verhalten<sup>34)</sup> kausal für den Erfolg gewesen ist, dieser nicht außerhalb jeder Lebenserfahrung liegt, das Verhalten die Verwirklichung des Risikos – dem die arbeitszeitrechtlichen Normen entgegenwirken wollen – darstellt und das sorgfaltswidrige Verhalten das Risiko des Erfolgseintritts im Vergleich zum sorgfaltsgemäßen Verhalten zweifellos erhöht hat (Risikoerhöhung gegenüber rechtmäßigem Alternativverhalten).<sup>35)</sup>

Zur tatsächlichen Anwendung der jeweiligen Strafvorschriften<sup>36)</sup> kommt es allerdings nur dann, wenn nicht nur ein Verkehrsunfall verschuldet wurde, sondern die Müdigkeit, die zum Unfall geführt hat, auch dem Lenker bewusst gewesen ist oder bewusst sein musste,<sup>37)</sup> wobei das aus einer Übermüdung resultierende Einschlafen eines Fahrzeuglenkers nicht zwangsläufig auf Fahrlässigkeit beruht, sondern die Umstände, die dazu geführt haben, zu prüfen sind.<sup>38)</sup>

Generell haben Schlafentzugsexperimente gezeigt, dass dem Einschlafen am Steuer in Abhängigkeit vom Ermüdungsgrad und den individuellen Eigenschaften der Person unterschiedlich stark ausgeprägte Müdigkeitsanzeichen voraus gehen. Berichtet werden körperliche Symptome wie Augen- und damit verbundene Sehprobleme, Kopfschmerzen, zitternde bzw schwere Gliedmaßen, Schulter- und Rückenschmerzen sowie eine verringerte psychophysiologische Erregung des Körpers.<sup>39)</sup> Im kognitiv-emotionalen Bereich zeichnet sich Müdigkeit durch Konzentrationsmängel, Geräuschempfindlichkeit, Interessenlosigkeit, Reizbarkeit und verlangsamte Informationsverarbeitung ab.<sup>40)</sup> Diese psychischen und physiologischen Veränderungen führen wiederum zu Fahrfehlern (zB unkoordiniertes Abstandhalten, unangemessene Bremsmanöver, un-

24) Vgl VwGH 19. 11. 1990, 90/19/0413; weiters vgl Grillberger, Arbeitszeitgesetz<sup>2</sup> 5 und 124.

25) Arbeitszeitgesetz 1969 idF BGBl I 2006/138 (AZG).

26) Arbeitsruhegesetz 1983 idF BGBl I 2006/138 (ARG).

27) Vgl VwGH 11. 10. 1983, 1181/80; s § 28 Abs 1 AZG; zur Reichweite der verwaltungsrechtlichen Strafbarkeit bspw VwGH 12. 6. 1992, 92/18/0192; 25. 2. 1993, 91/19/0042; 14. 1. 1993, 91/19/0275; 17. 12. 1990, 90/19/0570; 24. 9. 1990, 90/19/0281; 19. 11. 1990, 90/19/0413.

28) Gem § 134 Abs 1 KFG.

29) § 27 ARG.

30) § 22 c ARG; dieser Abschn wurde 1994 zur Umsetzung des AETR und der VO (EWG) 3820/85 (BGBl 1994/446) eingefügt.

31) Sorgfaltsmaßstab nach dem AZG.

32) Burgstaller in WK<sup>2</sup> § 6 Rz 43 ff.

33) Der Begriff des Dienstgebers im KFG entspricht dem des Arbeitsrechts; die Täterschaftsregelung gem § 12 StGB hat keine Relevanz.

34) Es muss nicht einmal eine Weisung zur Überschreitung der Arbeitszeit sein; es reicht schon als Dienstgeber Aufträge zu erteilen, die nicht unter Einhaltung der höchstzulässigen Arbeitszeit durchgeführt werden können (objektive Sorgfaltswidrigkeit).

35) Burgstaller in WK<sup>2</sup> § 6 Rz 60 ff.

36) §§ 80, 81, 88, 89 und 177 StGB.

37) Vgl ua OGH 10. 9. 1985, 4 Ob 86/85; 17. 11. 1970, 11 Os 146/70 und 11 Os 32/72.

38) Vgl OGH 3. 3. 1970, 4 Ob 3/70.

39) Zulley/Popp, Unfallursache Übermüdung – Einschlafen am Steuer – 42. Deutscher Verkehrsgerichtstag 2004, 29. – 30. 1. 2004 in Goslar. Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft eV (Hrsg) (2004) 65.

40) Schlanstein, Unfallursache Übermüdung, Polizei Verkehr + Technik 2004, 94.



regelmäßige Geschwindigkeit) und schlimmstenfalls zum Verkehrsunfall. Ist ein gefährliches Maß an Müdigkeit erreicht, sind zumindest einige der genannten Anzeichen so stark ausgeprägt, dass sie selbst dem unaufmerksamen, ungeübten Fahrer nicht mehr entgehen können. Den Lenker trifft daher im Schadensfall und bei gleichzeitiger Nachweisbarkeit von Müdigkeit, wie eingangs bereits angesprochen, zumindest ein Mitverschulden, da er grob fahrlässig gehandelt hat.

Wirtschaftlicher Druck, selbst eine angedrohte Entlassung, bei Berufskraftlenkern kann wenn, dann nur vereinzelt als Rechtfertigung dienen.<sup>41)</sup> Dem Fehlverhalten, übermüdet wegen der Sorge um den Arbeitsplatz zu fahren, kommt auch nur eine geringe entschuldigende Wirkung zu und diese ist einzelfallspezifisch.<sup>42)</sup>

## 2. Strafbarkeit des Dienstgebers

Dienstgeber machen sich grundsätzlich strafbar, wenn sie Arbeitsaufträge derartig vergeben, dass diese nicht unter Einhaltung der normierten Arbeitszeiten durchgeführt werden können und es dadurch zu Personenschäden<sup>43)</sup> kommt.<sup>44)</sup>

Bei qualifizierten Sorgfaltswidrigkeiten käme auch eine Strafbarkeit für eingetretene Gefährdung in Betracht.<sup>45)</sup> Das Unterlassen der Kontrolle über die Einhaltung der Arbeitszeiten begründet jedoch keine strafrechtliche Sorgfaltswidrigkeit, sondern wird rein verwaltungsrechtlich sanktioniert.<sup>46)</sup>

In jedem Fall strafbar ist der Dienstgeber, wenn er den Lenker mit einer Gehaltskürzung oder gar einer Entlassung nötigt, wenn dieser nicht gewillt ist, gegen die Bestimmungen des AZG, der StVO oder des KFG zu verstoßen.<sup>47)</sup>

## E. Schlussfolgerungen und Ausblick

Aus rechtlicher Sicht ist der Umgang mit Müdigkeit am Steuer weitestgehend geklärt, weshalb die Unkenntnis der Verkehrsteilnehmer über die bestehenden Vorschriften in diesem Zusammenhang derzeit als einziges akutes Problem zu betrachten ist. Mit verstärkter Aufklärungsarbeit kann hier zukünftig entgegengewirkt werden. Demgegenüber sind zahlreiche Forschungsfragen zum Thema noch offen: Wie wirken sich unterschiedliche Müdigkeitsgrade auf das Fahrverhalten aus, wie hoch ist die Anzahl müdigkeitsbedingter Verkehrsunfälle tatsächlich, sind die am Markt erhältlichen Müdigkeitswarnsysteme in der Lage Unfälle zu vermeiden, welche Mess- und Kontrollinstrumente können bereits zur polizeilichen Überwachung eingesetzt werden bzw. müssten entwickelt werden? Gelingt es Antworten auf diese Fragen zu finden, wird es erforderlich sein, die rechtlichen Konsequenzen bei Müdigkeit am Steuer dementsprechend zu konkretisieren (bspw. variables Strafmaß in Abhängigkeit vom Müdigkeitsgrad).

41) Vgl. *Brandstetter/Tipold*, Strafrechtliche Haftung des Arbeitgebers bei LKW-Unfällen mit Personenschaden (2003) 14; abl. *Kienapfel/Höpfel*, AT<sup>9</sup> Z 12 Rz 10 und 29.

42) Ebenda; § 10 StGB; abl. *Kienapfel/Höpfel*, AT<sup>9</sup> Z 20 Rz 11 f mwN.

43) §§ 80, 81, 88 StGB.

44) Sorgfalsmaßstab nach dem AZG; Sorgfalswidrigkeit des Verhaltens des Dienstgebers ergibt sich aus dem Verstoß gegen die Arbeitsrechtsnormen; vgl. dazu auch *Burgstaller* in WK<sup>2</sup> § 6 Rz 43 ff.

45) §§ 89 und 177 StGB; weiters s. Abschn. C.

46) Vgl. VwGH 21. 4. 1998, 97/11/0284.

47) § 74 Abs 5, §§ 105 und 106 Abs 1 Z 2 StGB; vgl. OGH 16. 12. 1999, 15 Os 135/99; 24. 11. 1998, 14 Os 151/98.

### → In Kürze

Das Lenken eines Fahrzeugs im übermüdeten Zustand gilt als typischer Fall eines physischen und psychischen Mangels der Fahrtüchtigkeit. Besonders Berufskraftfahrer sind aufgrund der langen Lenk- und Schichtzeiten, verbunden mit schwerer physischer Arbeit während der Be- und Entladephasen und zT hohem Termindruck, gefährdet, am Steuer einzuschlafen. Neben den Bestimmungen des Straßenverkehrsrechts kommt insb. dem Arbeitsrecht, das nicht nur dem Schutz des Dienstnehmers an sich, sondern fernerhin der Sicherheit der Allgemeinheit vor den Gefahren des Straßenverkehrs dient, durch die entsprechenden Bestimmungen eine wesentliche Bedeutung – vor allem hinsichtlich der Verantwortlichkeit des Dienstgebers – zu. Bei Unfällen mit Personenschaden erlangen Unfälle wegen Übermüdung auch strafrechtliche Relevanz.

### → Zum Thema

#### Über die Autorinnen:

Dr. Nooshin Khozouei ist Verkehrsjuristin im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV), Team Verkehrsverhalten. Kontakt: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Schleiergasse 18, A-1100 Wien. Tel: 05 77077-1274, E-Mail: nooshin.khozouei@kf.v.at, Internet: www.kfv.at

Dipl.-Psych. Daniela Künzel ist Verkehrspsychologin im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV), Team Verkehrsverhalten. Kontakt: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Schleiergasse 18, A-1100 Wien. Tel: 05 77077-1272, E-Mail: daniela.kuenzel@kf.v.at, Internet: www.kfv.at

#### Von derselben Autorin erschienen:

*Künzel/Stempkowski*, Wie effektiv sind Sanktionen im Verkehr? ZVR 2008/257.

