

TE OGH 2013/7/30 2Ob110/13k

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 30.07.2013

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten Dr. Baumann als Vorsitzenden und durch die Hofräte Dr. Veith, Dr. E. Solé, Dr. Schwarzenbacher und Dr. Nowotny als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Dr. Wolfgang T*****, vertreten durch Niederbichler Rechtsanwalt GmbH in Graz, gegen die beklagten Parteien 1. Ibrahim H*****, 2. Wolfgang G*****, und 3. W***** Versicherungs AG *****, alle vertreten durch Mag. Alexander Gerngross und Mag. Klaus Köck, Rechtsanwälte in Unterpremstätten, wegen 17.471,10 EUR sA und Feststellung, über die Revisionen der klagenden Partei und der beklagten Parteien gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Graz als Berufungsgericht vom 15. März 2013, GZ 2 R 39/13t-36, womit das Urteil des Landesgerichts für Zivilrechtssachen Graz vom 23. Dezember 2012, GZ 17 Cg 262/11h-30, abgeändert wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Beiden Revisionen wird nicht Folge gegeben.

Die klagende Partei ist schuldig, den beklagten Parteien die mit 1.206,07 EUR (darin enthalten 201,01 EUR USt) bestimmten Kosten ihrer Revisionsbeantwortung binnen 14 Tagen zu ersetzen.

Die beklagten Parteien sind schuldig, der klagenden Partei die mit 429,41 EUR (darin enthalten 71,57 EUR USt) bestimmten Kosten ihrer Revisionsbeantwortung binnen 14 Tagen zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

Am 11. 7. 2011 gegen 6:40 Uhr ereignete sich im Ortsgebiet von Graz im Bereich der Kreuzung der von West nach Ost verlaufenden, als Vorrangstraße gekennzeichneten Heinrichstraße und der nach Norden abzweigenden Mozartgasse ein Verkehrsunfall, an dem der Kläger mit einem Motorrad und der Erstbeklagte als Lenker eines vom Zweitbeklagten gehaltenen und bei der Drittbeklagten haftpflichtversicherten Linienomnibusses beteiligt waren.

Beide Unfallbeteiligten näherten sich aus Richtung Westen. In dieser Richtung weist die Heinrichstraße einen 5 m breiten Fahrstreifen auf. Kurz vor der Kreuzung mit der Mozartgasse befindet sich am rechten Fahrbahnrand eine Haltestelle der Buslinien. Nach den Feststellungen des Erstgerichts ist dieser Fahrstreifen vom Gegenverkehr vom Beginn dieser Haltestelle zurück über 12 m durch eine Sperrlinie getrennt und danach wieder im Bereich von 19 m bis 38 m zurück. Die Heinrichstraße verläuft im Unfallbereich über mehr als 100 m gerade horizontal und übersichtlich. Im Zeitpunkt des Unfalls war die Fahrbahn trocken und die Witterung heiter.

Der Erstbeklagte befand sich mit seinem Bus der Linie 30 im Bereich der Haltestelle im Stillstand. Hinter ihm standen mehrere Pkws, dahinter näherte sich ein Bus der Linie 58 mit einer Geschwindigkeit von lediglich 5 bis 10 km/h, weil er ebenfalls die Haltestelle Mozartgasse benutzen wollte und dafür das Losfahren des Busses des Erstbeklagten

abwarten musste. Dahinter näherte sich der Kläger mit einer Geschwindigkeit von 25 bis 30 km/h. Er leitete ein Linksüberholmanöver ein und beschleunigte auf 45 km/h. Nicht feststellen konnte das Erstgericht, dass der Kläger im Zuge des Überholmanövers die Sperrlinie überfuhr. Der Erstbeklagte wollte nach Verlassen der Haltestelle der Linienführung seines Busses entsprechend nach links in die Mozartgasse einbiegen. Er betätigte den linken Blinker und setzte den Autobus nach dreimaligem Aufleuchten in Bewegung. In diesem Zeitpunkt befand sich der Kläger noch 57 m westlich der späteren Unfallstelle im rückwärtigen Bereich des zweiten Busses und damit außerhalb des Sichtbereichs des Erstbeklagten. Der Erstbeklagte fuhr mit seinem Autobus annähernd gerade von der Haltestelle weg und leitete daraufhin ein Linkslenkmanöver ein. Dem Kläger wäre es nach den Feststellungen möglich gewesen, den Start des Beklagtenfahrzeugs wahrzunehmen und darauf zu reagieren, wobei in diesem Zeitpunkt für ihn das Linkseinbiegemanöver allerdings noch nicht erkennbar war. Auf die Erkennbarkeit des Linksabbiegemanövers reagierte der Kläger dagegen ohne Reaktionsverspätung. Dem Erstbeklagten wäre es möglich gewesen bei einem zweiten Blick über die linke Schulter unmittelbar vor Beginn des Linksabbiegemanövers, den in Überholposition befindlichen Kläger wahrzunehmen. Der Kläger reagierte auf das Linksabbiegemanöver des Erstbeklagten ca 16 m und 1,3 sec vor der Kollision mit einer Vollbremsung und Linksauslenken seines Motorrads. In der Folge kam es zur Kollision auf Höhe des Mündungstrichters der Mozartgasse, dies ist rund 12 bis 13 m östlich der Haltestelle. Die Kollisionsgeschwindigkeit des Motorrads betrug zwischen 30 und 40 km/h.

Im Falle einer „sofortigen Reaktion“ wäre es dem Kläger möglich gewesen, sein Motorrad auf die Fahrgeschwindigkeit des Beklagtenfahrzeugs zu verzögern und dadurch den Unfall zu verhindern.

Der Kläger begehrt Ersatz für den Schaden am Motorrad, Schmerzensgeld und Generalunkosten sowie die Feststellung der Haftung der Beklagten für zukünftige Folgen. Der Bus habe nur einmal geblinkt und sei sofort auf die Fahrbahn gefahren. Dem Erstbeklagten seien daher eine Vorrangverletzung, ein Verstoß gegen § 26a Abs 2 StVO, ein Aufmerksamkeitsfehler und/oder eine Reaktionsverspätung anzulasten. Der Kläger begehrt Ersatz für den Schaden am Motorrad, Schmerzensgeld und Generalunkosten sowie die Feststellung der Haftung der Beklagten für zukünftige Folgen. Der Bus habe nur einmal geblinkt und sei sofort auf die Fahrbahn gefahren. Dem Erstbeklagten seien daher eine Vorrangverletzung, ein Verstoß gegen Paragraph 26 a, Absatz 2, StVO, ein Aufmerksamkeitsfehler und/oder eine Reaktionsverspätung anzulasten.

Die Beklagten wandten zum Unfallshergang ein, dass das Alleinverschulden den Kläger treffe. Der Erstbeklagte habe ausreichend geblinkt, sodass der Kläger keinesfalls im Vorrang gewesen sei bzw überholen hätte dürfen. Der Kläger habe im Zuge seines vorschriftswidrigen Vorbeifahr- bzw Überholmanövers die im Unfallbereich befindliche Sperrlinie überfahren. Weiters wandten die Beklagten eine Compensandoforderung ein, die der Höhe nach ebenfalls außer Streit steht.

Das Erstgericht gab dem Klagebegehren, ausgehend von einer Verschuldensteilung 1 : 1, teilweise statt.

Der Kläger habe eingeschränkte Sicht auf das Beklagtenfahrzeug gehabt und bei seinem Überholmanöver besondere Vorsicht walten lassen müssen. Gemäß § 26a Abs 2 StVO habe er das Losfahren des Omnibusses ermöglichen müssen, dagegen sei ihm die Einhaltung einer überhöhten Geschwindigkeit oder ein Beobachtungsfehler, aber auch eine Reaktionsverspätung nicht anzulasten. Der Kläger habe eingeschränkte Sicht auf das Beklagtenfahrzeug gehabt und bei seinem Überholmanöver besondere Vorsicht walten lassen müssen. Gemäß Paragraph 26 a, Absatz 2, StVO habe er das Losfahren des Omnibusses ermöglichen müssen, dagegen sei ihm die Einhaltung einer überhöhten Geschwindigkeit oder ein Beobachtungsfehler, aber auch eine Reaktionsverspätung nicht anzulasten.

Der Erstbeklagte dagegen habe eine Vorrangverletzung begangen. Gemäß § 11 Abs 1 StVO dürfe er die Fahrtrichtung nur ändern, wenn er sich davon überzeugt habe, dass dies ohne Gefährdung und Behinderung anderer Straßenbenützer möglich sei. Er habe zwar ordnungsgemäß den Blinker betätigt, es aber unterlassen, sich unmittelbar vor Beginn des Linksabbiegemanövers noch einmal zu vergewissern, dass keine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer bestehe. Da er sich nicht ordnungsgemäß zur Fahrbahnmitte hin habe einordnen können, habe die Verpflichtung zu einem zweiten Rückblick unmittelbar vor Beginn des Linksabbiegens bestanden. Der Erstbeklagte dagegen habe eine Vorrangverletzung begangen. Gemäß Paragraph 11, Absatz eins, StVO dürfe er die Fahrtrichtung nur ändern, wenn er sich davon überzeugt habe, dass dies ohne Gefährdung und Behinderung anderer Straßenbenützer möglich sei. Er habe zwar ordnungsgemäß den Blinker betätigt, es aber unterlassen, sich unmittelbar

vor Beginn des Linksabbiegemanövers noch einmal zu vergewissern, dass keine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer bestehe. Da er sich nicht ordnungsgemäß zur Fahrbahnmitte hin habe einordnen können, habe die Verpflichtung zu einem zweiten Rückblick unmittelbar vor Beginn des Linksabbiegens bestanden.

Das von beiden Seiten angerufene Berufungsgericht änderte diese Entscheidung im Sinne einer Verschuldensteilung 3 : 1 zu Lasten des Klägers ab. Der Kläger habe gegen § 26a Abs 2 StVO verstoßen, der für alle nachfolgenden Fahrzeuge, egal in welchem Fahrstreifen hinter dem Bus sie sich befänden, gelte. Die als fehlend monierte Feststellung, dass der Bus nicht durchgehend geblinkt habe, sei nicht notwendig, weil sich dies aus den erstgerichtlichen Feststellungen (in der rechtlichen Beurteilung) ohnehin ableiten lasse. Überdies sei dem Kläger ein Verstoß gegen § 12 Abs 5 StVO anzulasten, weil er sich mit 45 km/h „vorgeschlängelt“ habe. Dem Erstbeklagten sei im Gegensatz zur Meinung des Erstgerichts kein Verstoß gegen § 11 Abs 1 StVO, sondern ebenfalls gegen § 26a Abs 2 StVO vorzuwerfen. Vor dem eigentlichen Linksabbiegen sei ein zweiter Blick zurück notwendig gewesen. Dies sei aber im Vergleich zu den Verstößen des Klägers weniger gravierend anzusehen und daher eine Verschuldensteilung 3 : 1 angemessen. Das von beiden Seiten angerufene Berufungsgericht änderte diese Entscheidung im Sinne einer Verschuldensteilung 3 : 1 zu Lasten des Klägers ab. Der Kläger habe gegen Paragraph 26 a, Absatz 2, StVO verstoßen, der für alle nachfolgenden Fahrzeuge, egal in welchem Fahrstreifen hinter dem Bus sie sich befänden, gelte. Die als fehlend monierte Feststellung, dass der Bus nicht durchgehend geblinkt habe, sei nicht notwendig, weil sich dies aus den erstgerichtlichen Feststellungen (in der rechtlichen Beurteilung) ohnehin ableiten lasse. Überdies sei dem Kläger ein Verstoß gegen Paragraph 12, Absatz 5, StVO anzulasten, weil er sich mit 45 km/h „vorgeschlängelt“ habe. Dem Erstbeklagten sei im Gegensatz zur Meinung des Erstgerichts kein Verstoß gegen Paragraph 11, Absatz eins, StVO, sondern ebenfalls gegen Paragraph 26 a, Absatz 2, StVO vorzuwerfen. Vor dem eigentlichen Linksabbiegen sei ein zweiter Blick zurück notwendig gewesen. Dies sei aber im Vergleich zu den Verstößen des Klägers weniger gravierend anzusehen und daher eine Verschuldensteilung 3 : 1 angemessen.

Die ordentliche Revision sei zuzulassen, weil zu einer Konstellation mit einer Bushaltestelle unmittelbar vor einem aufgrund der Linienführung notwendigen Linksabbiegemanöver oberstgerichtliche Rechtsprechung fehle.

Gegen diese Entscheidung richten sich sowohl die Revision des Klägers als auch jene der Beklagten. Der Kläger strebt die vollinhaltliche Stattgebung seines Begehrens an und stellt in eventu einen Aufhebungsantrag. Die Beklagten beantragen die Abweisung des Klagebegehrens und stellen ebenfalls in eventu einen Aufhebungsantrag.

In ihren Revisionsbeantwortungen beantragen die Parteien jeweils, der Revision der Gegenseite nicht Folge zu geben, die Beklagten darüber hinaus auch, die Revision des Klägers zurückzuweisen.

Rechtliche Beurteilung

Beide Revisionen sind aus dem vom Berufungsgericht aufgezeigten Grundzulässig, sie sind aber nicht berechtigt.

Aufgrund des Inaneinandergreifens der Argumente werden beide Revisionen gemeinsam behandelt.

1. Der Kläger macht im Wesentlichen geltend, dass das Abfahren von der Haltestelle und das Linksabbiegen des Busses als zwei getrennte Fahrmanöver anzusehen seien, weil ansonsten der aus der Haltestelle abfahrende Bus gegenüber sonstigen linksabbiegenden Bussen privilegiert wäre. Der Bus müsse nach Einordnen in den Fließverkehr dieselben Rechte haben wie ein bereits dort befindlicher Bus.

Im Übrigen habe auch eine unklare Verkehrslage bestanden, weil der aus der Haltestelle ausfahrende Bus dies mit Linksblinken anzeige und allein daraus noch nicht auf ein Linksabbiegen in der darauffolgenden Kreuzung geschlossen werden könne. Daher sei der Buslenker zu erhöhter Sorgfalt verpflichtet gewesen und habe der nachfolgende Fahrzeuglenker gemäß § 3 StVO auf ein vorschriftsmäßiges Verhalten des Buslenkers vertrauen dürfen. Im Übrigen habe der Kläger ein ordnungsgemäßes Überholmanöver durchgeführt und liege kein Verstoß gegen § 12 Abs 5 StVO vor, weil er sich nicht im selben Fahrstreifen befunden habe. Im Übrigen habe auch eine unklare Verkehrslage bestanden, weil der aus der Haltestelle ausfahrende Bus dies mit Linksblinken anzeige und allein daraus noch nicht auf ein Linksabbiegen in der darauffolgenden Kreuzung geschlossen werden könne. Daher sei der Buslenker zu erhöhter Sorgfalt verpflichtet gewesen und habe der nachfolgende Fahrzeuglenker gemäß Paragraph 3, StVO auf ein vorschriftsmäßiges Verhalten des Buslenkers vertrauen dürfen. Im Übrigen habe der Kläger ein ordnungsgemäßes Überholmanöver durchgeführt und liege kein Verstoß gegen Paragraph 12, Absatz 5, StVO vor, weil er sich nicht im selben Fahrstreifen befunden habe.

2. Die Beklagten machen geltend, dass der Buslenker vor dem Linksabbiegen nicht nochmals einen Schulterblick nach hinten haben richten müssen und ihn daher kein Mitverschulden treffe. Der Kläger habe dagegen grob gegen § 26a Abs 2 StVO und § 12 Abs 5 StVO verstoßen und eine Reaktionsverspätung insofern zu vertreten, als er bei sofortiger Bremsung den Unfall verhindern hätte können.

2. Die Beklagten machen geltend, dass der Buslenker vor dem Linksabbiegen nicht nochmals einen Schulterblick nach hinten haben richten müssen und ihn daher kein Mitverschulden treffe. Der Kläger habe dagegen grob gegen Paragraph 26 a, Absatz 2, StVO und Paragraph 12, Absatz 5, StVO verstoßen und eine Reaktionsverspätung insofern zu vertreten, als er bei sofortiger Bremsung den Unfall verhindern hätte können.

3. Hierzu wurde erwogen:

3.1. Gemäß § 26a Abs 2 StVO ist den Omnibussen des Kraftfahrlinienverkehrs im Ortsgebiet das ungehinderte Abfahren von gekennzeichneten Haltestellen zu ermöglichen, sobald der Lenker eines solchen Fahrzeugs mit dem Fahrtrichtungsanzeiger die Absicht anzeigt, von der Haltestelle abzufahren. Zu diesem Zweck haben die Lenker nachkommender Fahrzeuge die Fahrgeschwindigkeit zu vermindern und, falls erforderlich, anzuhalten. Der Lenker des Kraftfahrliniendienstes darf die Absicht zum Abfahren erst anzeigen, wenn das Fahrzeug tatsächlich abfahrbereit ist, und beim Anfahren andere Straßenbenutzer nicht gefährden.

3.1. Gemäß Paragraph 26 a, Absatz 2, StVO ist den Omnibussen des Kraftfahrlinienverkehrs im Ortsgebiet das ungehinderte Abfahren von gekennzeichneten Haltestellen zu ermöglichen, sobald der Lenker eines solchen Fahrzeugs mit dem Fahrtrichtungsanzeiger die Absicht anzeigt, von der Haltestelle abzufahren. Zu diesem Zweck haben die Lenker nachkommender Fahrzeuge die Fahrgeschwindigkeit zu vermindern und, falls erforderlich, anzuhalten. Der Lenker des Kraftfahrliniendienstes darf die Absicht zum Abfahren erst anzeigen, wenn das Fahrzeug tatsächlich abfahrbereit ist, und beim Anfahren andere Straßenbenutzer nicht gefährden.

3.2. Bei dieser Spezialvorschrift handelt es sich um keine Vorrangregelung iSd § 19 StVO, wohl aber um eine Vorschrift, die sowohl dem abfahrenden Omnibuslenker als auch den Lenkern nachkommender Fahrzeuge bestimmte Pflichten auferlegt. Der Zweck dieser Gesetzesbestimmungen liegt in der Erleichterung des öffentlichen Kraftfahrlinienverkehrs; allerdings soll der Omnibuslenker diese Erleichterung nicht verkehrsgefährdend durchsetzen können (8 Ob 26/87 = RIS-Justiz RS0075098).

3.2. Bei dieser Spezialvorschrift handelt es sich um keine Vorrangregelung iSd Paragraph 19, StVO, wohl aber um eine Vorschrift, die sowohl dem abfahrenden Omnibuslenker als auch den Lenkern nachkommender Fahrzeuge bestimmte Pflichten auferlegt. Der Zweck dieser Gesetzesbestimmungen liegt in der Erleichterung des öffentlichen Kraftfahrlinienverkehrs; allerdings soll der Omnibuslenker diese Erleichterung nicht verkehrsgefährdend durchsetzen können (8 Ob 26/87 = RIS-Justiz RS0075098).

Eine Einschränkung der in dieser Gesetzesstelle auferlegten Pflichten auf solche Lenker, die beim Vorhandensein von zwei Fahrstreifen in ihrer Fahrtrichtung den rechten Fahrstreifen benützen, ist dem Gesetz nicht zu entnehmen. Es sind zB auch Fälle möglich, in denen solche Fahrzeuge im Zuge des Abfahrens von einer Haltestelle direkt auf den linken Fahrstreifen gelenkt werden müssen, etwa dann, wenn der Omnibus unmittelbar im Zuge seiner Abfahrt zum Linksabbiegen eingeordnet werden muss. Der an die Lenker nachkommender Fahrzeuge in § 26a Abs 2 StVO gerichtete Gesetzesbefehl, ihre Fahrgeschwindigkeit zu vermindern und erforderlichenfalls anzuhalten, kann daher weder nach dem Wortlaut des Gesetzes noch nach ihrem Zweck auf die auf dem rechten Fahrstreifen nachkommenden Fahrzeuglenker beschränkt werden. Er richtet sich in gleicher Weise auch an die Lenker der auf dem linken anschließenden zweiten Fahrstreifen in der gleichen Fahrtrichtung nachkommenden Fahrzeuge (8 Ob 26/87 = RIS-Justiz RS0075100).

Eine Einschränkung der in dieser Gesetzesstelle auferlegten Pflichten auf solche Lenker, die beim Vorhandensein von zwei Fahrstreifen in ihrer Fahrtrichtung den rechten Fahrstreifen benützen, ist dem Gesetz nicht zu entnehmen. Es sind zB auch Fälle möglich, in denen solche Fahrzeuge im Zuge des Abfahrens von einer Haltestelle direkt auf den linken Fahrstreifen gelenkt werden müssen, etwa dann, wenn der Omnibus unmittelbar im Zuge seiner Abfahrt zum Linksabbiegen eingeordnet werden muss. Der an die Lenker nachkommender Fahrzeuge in Paragraph 26 a, Absatz 2, StVO gerichtete Gesetzesbefehl, ihre Fahrgeschwindigkeit zu vermindern und erforderlichenfalls anzuhalten, kann daher weder nach dem Wortlaut des Gesetzes noch nach ihrem Zweck auf die auf dem rechten Fahrstreifen nachkommenden Fahrzeuglenker beschränkt werden. Er richtet sich in gleicher Weise auch an die Lenker der auf dem linken anschließenden zweiten Fahrstreifen in der gleichen Fahrtrichtung nachkommenden Fahrzeuge (8 Ob 26/87 = RIS-Justiz RS0075100).

3.3. Dies muss umso mehr auch dann gelten, wenn für die hinter dem Omnibus nachkommenden Fahrzeuge zwar nur

ein Fahrstreifen in ihre Fahrtrichtung vorhanden ist, ein nachkommendes Fahrzeug aber in einem Überhol- oder Vorbeifahrmanöver einen Fahrstreifen des Gegenverkehrs benutzt. Auch damit wird im Verhältnis zu dem in der Haltestelle befindlichen Omnibus seine Eigenschaft als „nachkommendes Fahrzeug“ im Sinne der zitierten Gesetzesstelle nicht beendet.

Da sich die Bestimmung auf den gesamten nachfolgenden Fahrzeugverkehr - egal in welchem Fahrstreifen - bezieht und ihr Zweck in der Erleichterung des öffentlichen Kraftfahrlinienverkehrs liegt, der - wie der vorliegende Fall zeigt - Linienführungen umfasst, die unmittelbar nach einer Haltestelle am rechten Fahrbahnrand ein Linksabbiegemanöver notwendig machen, kann im Gegensatz zur Ansicht des Klägers ein iSd § 26a Abs 2 StVO „nachfolgender Fahrzeuglenker“ nicht darauf vertrauen, dass ein aus der Haltestelle abfahrender Omnibuslenker mit seinem Blinken lediglich seine Absicht, im der Haltestelle nächstgelegenen Fahrstreifen geradeaus weiter zu fahren, anzeigt. Da sich die Bestimmung auf den gesamten nachfolgenden Fahrzeugverkehr - egal in welchem Fahrstreifen - bezieht und ihr Zweck in der Erleichterung des öffentlichen Kraftfahrlinienverkehrs liegt, der - wie der vorliegende Fall zeigt - Linienführungen umfasst, die unmittelbar nach einer Haltestelle am rechten Fahrbahnrand ein Linksabbiegemanöver notwendig machen, kann im Gegensatz zur Ansicht des Klägers ein iSd Paragraph 26 a, Absatz 2, StVO „nachfolgender Fahrzeuglenker“ nicht darauf vertrauen, dass ein aus der Haltestelle abfahrender Omnibuslenker mit seinem Blinken lediglich seine Absicht, im der Haltestelle nächstgelegenen Fahrstreifen geradeaus weiter zu fahren, anzeigt.

3.4. Da es dem Kläger nach den Feststellungen möglich war, den „Start“ des Beklagtenfahrzeugs wahrzunehmen und darauf zu reagieren, hätte er iSd § 26a Abs 2 StVO seine Geschwindigkeit vermindern müssen, um dem Omnibus das seiner Linienführung entsprechende Abfahren von der Haltestelle zu ermöglichen. Stattdessen hat der Kläger seine erhöhte Geschwindigkeit beibehalten und auch sein Fahrmanöver fortgesetzt, weshalb ihm zu Recht ein Verstoß gegen § 26a Abs 2 StVO angelastet wurde. 3.4. Da es dem Kläger nach den Feststellungen möglich war, den „Start“ des Beklagtenfahrzeugs wahrzunehmen und darauf zu reagieren, hätte er iSd Paragraph 26 a, Absatz 2, StVO seine Geschwindigkeit vermindern müssen, um dem Omnibus das seiner Linienführung entsprechende Abfahren von der Haltestelle zu ermöglichen. Stattdessen hat der Kläger seine erhöhte Geschwindigkeit beibehalten und auch sein Fahrmanöver fortgesetzt, weshalb ihm zu Recht ein Verstoß gegen Paragraph 26 a, Absatz 2, StVO angelastet wurde.

3.5. Zum Verhalten des Omnibuslenkers:

Zwar haben ihm nachfolgende Fahrzeuglenker die Abfahrt aus der Haltestelle zu ermöglichen, er darf aber umgekehrt andere Straßenbenutzer nicht gefährden. Gerade im Fall einer Linienführung, die nach einem Haltestellenaufenthalt am rechten Fahrbahnrand ein nachfolgendes Linksabbiegen notwendig macht, ist eine Gefährdung anderer Straßenbenutzer aber besonders wahrscheinlich, weil das Linksblinken des Omnibusses auch nur die Absicht des Einreihens in den rechten Fahrstreifen ausdrücken kann.

Der erkennende Senat ist daher mit den Vorinstanzen der Ansicht, dass in einem solchen Fall der Omnibuslenker im Sinne des letzten Satzes des § 26a Abs 2 StVO gehalten ist, sich nach dem Ausfahren aus der Haltestelle, aber vor Beginn des - wenn auch unmittelbar folgenden - tatsächlichen Linksabbiegemanövers noch einmal davon zu vergewissern, dass andere Straßenbenutzer dadurch nicht gefährdet werden und daher - auch - ein zusätzlicher Blick auf nachfolgende Fahrzeuglenker erforderlich ist. Der erkennende Senat ist daher mit den Vorinstanzen der Ansicht, dass in einem solchen Fall der Omnibuslenker im Sinne des letzten Satzes des Paragraph 26 a, Absatz 2, StVO gehalten ist, sich nach dem Ausfahren aus der Haltestelle, aber vor Beginn des - wenn auch unmittelbar folgenden - tatsächlichen Linksabbiegemanövers noch einmal davon zu vergewissern, dass andere Straßenbenutzer dadurch nicht gefährdet werden und daher - auch - ein zusätzlicher Blick auf nachfolgende Fahrzeuglenker erforderlich ist.

Dies hat der Erstbeklagte unterlassen, sodass ihm ein allerdings auch nach Ansicht des erkennenden Senats geringeres Verschulden als jenes des Klägers am Verkehrsunfall anzulasten ist. Der erkennende Senat hält die Verschuldensteilung des Berufungsgerichts in der konkreten Situation für angemessen. Ob den Lenkern auch Verstöße gegen § 12 Abs 5 bzw § 11 Abs 1 StVO anzulasten sind, kann auf sich beruhen, weil es keine Auswirkungen auf die hier vorgenommene Verschuldensteilung hätte. Dies hat der Erstbeklagte unterlassen, sodass ihm ein allerdings auch nach Ansicht des erkennenden Senats geringeres Verschulden als jenes des Klägers am Verkehrsunfall anzulasten ist. Der

erkennende Senat hält die Verschuldensteilung des Berufungsgerichts in der konkreten Situation für angemessen. Ob den Lenkern auch Verstöße gegen Paragraph 12, Absatz 5, bzw Paragraph 11, Absatz eins, StVO anzulasten sind, kann auf sich beruhen, weil es keine Auswirkungen auf die hier vorgenommene Verschuldensteilung hätte.

4. Die Kostenentscheidung beruht jeweils auf § 41 Abs 1, § 50 Abs 1 ZPO.4. Die Kostenentscheidung beruht jeweils auf Paragraph 41, Absatz eins,, Paragraph 50, Absatz eins, ZPO.

Schlagworte

Gruppe: Verkehrsrecht,Verkehrsofpergesetz

Textnummer

E105196

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2013:0020OB00110.13K.0730.000

Im RIS seit

25.09.2013

Zuletzt aktualisiert am

11.06.2015

Quelle: Oberster Gerichtshof (und OLG, LG, BG) OGH, <http://www.ogh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at