

TE OGH 1984/6/26 2Ob40/84

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 26.06.1984

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofs Dr. Piegler als Vorsitzenden und durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofs Dr. Kralik, Dr. Melber, Dr. Huber und Dr. Egermann als Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Margarete P*****, vertreten durch Dr. Walter Bacher, Rechtsanwalt in Wien, wider die beklagte Partei 1.) Dr. Rolf S*****, 2.) V*****, vertreten durch Dr. Rolf Schuhmeister, Rechtsanwalt in Schwechat, wegen 77.443,05 S, infolge Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Wien als Berufungsgericht vom 20. Mai 1983, GZ 15 R 82/83-20, womit infolge Berufung der klagenden Partei das Urteil des Landesgerichts für Zivilrechtssachen Wien vom 30. Dezember 1982, GZ 24 Cg 747/82-14, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung den

Beschluss

gefasst:

Spruch

Der Revision wird Folge gegeben.

Die unterinstanzlichen Urteile werden aufgehoben; die Rechtssache wird zur neuerlichen Entscheidung an das Erstgericht zurückverwiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens sind weitere Verfahrenskosten.

Text

Begründung:

Am 21. 12. 1979 wurde Rosina S***** als Fußgängerin auf dem auf Höhe des ersten Tores des Wiener Zentralfriedhofs gelegenen Schutzweg der Simmeringer Hauptstraße in Wien von dem vom Erstbeklagten gelenkten und bei der zweitbeklagten Partei haftpflichtversicherten PKW Kennzeichen ***** niedergestoßen und so schwer verletzt, dass sie am 9. 3. 1980 an den Unfallsfolgen starb. Ein gegen den Erstbeklagten eingeleitetes Strafverfahren endete mit Freispruch gemäß § 259 Z 3 StPO (Akt 8 d E Vr 2757/80 des Landesgerichts für Strafsachen Wien). Am 21. 12. 1979 wurde Rosina S***** als Fußgängerin auf dem auf Höhe des ersten Tores des Wiener Zentralfriedhofs gelegenen Schutzweg der Simmeringer Hauptstraße in Wien von dem vom Erstbeklagten gelenkten und bei der zweitbeklagten Partei haftpflichtversicherten PKW Kennzeichen ***** niedergestoßen und so schwer verletzt, dass sie am 9. 3. 1980 an den Unfallsfolgen starb. Ein gegen den Erstbeklagten eingeleitetes Strafverfahren endete mit Freispruch gemäß Paragraph 259, Ziffer 3, StPO (Akt 8 d E Vr 2757/80 des Landesgerichts für Strafsachen Wien).

Die Klägerin behauptet, nach dem am 27. 3. 1982 verstorbenen Walter S*****, dem Ehemann der Rosina S*****, Miterbin zur Hälfte zu sein. Unter Hinweis auf ein Alleinverschulden des Erstbeklagten am Unfall macht sie die angeblich dem Walter S***** wegen der Tötung seiner Ehefrau gegenüber dem Schädiger zustehenden Ansprüche in

einer anteilmäßigen Höhe von 77.443,05 S sA (Klagsausdehnung AS 33) geltend.

Die beklagten Parteien - der ursprünglich als Halterin mitgeklagten Brigitte S***** konnte die Klage nicht zugestellt werden - beantragten Klagsabweisung wegen Alleinverschuldens der Rosina S***** am Unfall und bestritten auch die Höhe der Klagsansprüche.

Das Erstgericht wies die Klage ab.

Das Berufungsgericht bestätigte das erstgerichtliche Urteil und sprach aus, dass die Revision nicht zulässig sei.

Gegen die Entscheidung des Berufungsgerichts erhebt die Klägerin eine auf § 503 Abs 2 ZPO gestützte außerordentliche Revision mit dem Antrag auf Abänderung im Sinne der Klagsstattgebung; hilfsweise wird auch ein Aufhebungsantrag gestellt. Gegen die Entscheidung des Berufungsgerichts erhebt die Klägerin eine auf Paragraph 503, Absatz 2, ZPO gestützte außerordentliche Revision mit dem Antrag auf Abänderung im Sinne der Klagsstattgebung; hilfsweise wird auch ein Aufhebungsantrag gestellt.

Die beklagten Parteien haben nach der an sie gemäß § 508a Abs 2 ZPO erfolgten Mitteilung eine Revisionsbeantwortung erstattet, in welcher sie beantragen, der außerordentlichen Revision nicht Folge zu geben. Die beklagten Parteien haben nach der an sie gemäß Paragraph 508 a, Absatz 2, ZPO erfolgten Mitteilung eine Revisionsbeantwortung erstattet, in welcher sie beantragen, der außerordentlichen Revision nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die außerordentliche Revision erweist sich als zulässig und auch als gerechtfertigt.

Das Erstgericht fällte seinen Urteilsspruch auf der Grundlage folgender wesentlicher Sachverhaltsfeststellungen: Zur Unfallszeit, am 21. 12 1979 um etwa 19:50 Uhr, war es dunkel, es regnete und die Fahrbahn der Simmeringer Hauptstraße war nass. Die Straßenbeleuchtung beleuchtete den Schutzweg, eine Sichtbehinderung lag darüber hinaus nicht vor. Die Simmeringer Hauptstraße verläuft im Unfallsbereich, in welchem eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h zulässig ist, in gerader Richtung. Sie ist in der stadteinwärts gelegenen Anfahrtsrichtung des Erstbeklagten 10,5 m breit und erweitert sich dann durch Zurückweichen des rechten Fahrbahnrandes ab etwa 35 m vor dem Schutzweg auf 11,2 m. Der 4 m breite Schutzweg ist durch ein unmittelbar vor ihm angebrachtes Verkehrszeichen gemäß § 53 Z 2a StVO 1960 gekennzeichnet. Etwa zwei Stunden vor dem Unfall hatte die damals 40-jährige Rosina S***** an einer Weihnachtsfeier in einem nahegelegenen Gasthaus teilgenommen. Es kann nicht festgestellt werden, ob sie „durch Alkohol beeinträchtigt“ war, sondern nur, dass sie nach dem Unfall nach Alkohol roch. Sie näherte sich gemeinsam mit ihrem Ehemann und ihrem Schwager dem Schutzweg, ging jedoch rascher als die beiden und lief mit einer Geschwindigkeit von 10 km/h „von rechts nach links“ über den Schutzweg. Im Bereiche der stadteinwärts gelegenen Hälfte des Schutzwegs, etwa 2,5 m bis 3,5 m vom rechten Fahrbahnrand entfernt, kam es zwischen der Außenseite des rechten vorderen Kotflügels bzw der Stoßstange des bereits voll gebremsten Fahrzeugs des Erstbeklagten und dem linken Unterschenkel der Rosina S***** zu einem harten streifenden Kontakt, sodann schlug der Kopf der Rosina S***** gegen die Windschutzscheibe und ihr Oberkörper gegen den rechten Dachsteher des PKW. Die Unfallsendstellung des PKW kann nicht festgestellt werden, der Erstbeklagte stellte ihn 34 m nach dem Schutzweg am rechten Fahrbahnrand ab. Unmittelbar vor der Bremsung hatte der Erstbeklagte nach links ausgelenkt, seine Bremsausgangsgeschwindigkeit betrug 55 km/h. Im Zeitpunkt des Kontakts hatte sich Rosina S***** rund 1,25 Sekunden lang „auf der Fahrbahn“ befunden. Unter Zugrundelegung einer Reaktionszeit des Erstbeklagten von 0,7 Sekunden benötigte sein Fahrzeug vom Reaktionsbeginn bis zum Kontakt 1,8 Sekunden und einen Weg von 23,8 m. Reaktionsanlass war dabei die noch 1,5 m vom Schutzweg entfernte Rosina S*****. Die Kontaktgeschwindigkeit betrug 31 km/h. Bei sonst gleichen Umständen hätte der Erstbeklagte sein Fahrzeug noch ohne Berührung der Rosina S***** zum Stillstand bringen können, wenn seine Ausgangsgeschwindigkeit bloß 46 km/h betragen hätte. Das Erstgericht fällte seinen Urteilsspruch auf der Grundlage folgender wesentlicher Sachverhaltsfeststellungen: Zur Unfallszeit, am 21. 12 1979 um etwa 19:50 Uhr, war es dunkel, es regnete und die Fahrbahn der Simmeringer Hauptstraße war nass. Die Straßenbeleuchtung beleuchtete den Schutzweg, eine Sichtbehinderung lag darüber hinaus nicht vor. Die Simmeringer Hauptstraße verläuft im Unfallsbereich, in welchem eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h zulässig ist, in gerader Richtung. Sie ist in der stadteinwärts gelegenen Anfahrtsrichtung des Erstbeklagten 10,5 m breit und erweitert sich dann durch Zurückweichen des rechten Fahrbahnrandes ab etwa 35 m vor dem Schutzweg auf 11,2 m. Der 4 m breite Schutzweg ist durch ein unmittelbar vor ihm angebrachtes Verkehrszeichen gemäß Paragraph 53, Ziffer 2 a, StVO 1960 gekennzeichnet. Etwa zwei Stunden vor

dem Unfall hatte die damals 40-jährige Rosina S***** an einer Weihnachtsfeier in einem nahegelegenen Gasthaus teilgenommen. Es kann nicht festgestellt werden, ob sie „durch Alkohol beeinträchtigt“ war, sondern nur, dass sie nach dem Unfall nach Alkohol roch. Sie näherte sich gemeinsam mit ihrem Ehemann und ihrem Schwager dem Schutzweg, ging jedoch rascher als die beiden und lief mit einer Geschwindigkeit von 10 km/h „von rechts nach links“ über den Schutzweg. Im Bereiche der stadteinwärts gelegenen Hälfte des Schutzwegs, etwa 2,5 m bis 3,5 m vom rechten Fahrbahnrand entfernt, kam es zwischen der Außenseite des rechten vorderen Kotflügels bzw der Stoßstange des bereits voll gebremsten Fahrzeugs des Erstklagten und dem linken Unterschenkel der Rosina S***** zu einem harten streifenden Kontakt, sodann schlug der Kopf der Rosina S***** gegen die Windschutzscheibe und ihr Oberkörper gegen den rechten Dachsteher des PKW. Die Unfallsendstellung des PKW kann nicht festgestellt werden, der Erstbeklagte stellte ihn 34 m nach dem Schutzweg am rechten Fahrbahnrand ab. Unmittelbar vor der Bremsung hatte der Erstbeklagte nach links ausgelenkt, seine Bremsausgangsgeschwindigkeit betrug 55 km/h. Im Zeitpunkt des Kontakts hatte sich Rosina S***** rund 1,25 Sekunden lang „auf der Fahrbahn“ befunden. Unter Zugrundelegung einer Reaktionszeit des Erstklagten von 0,7 Sekunden benötigte sein Fahrzeug vom Reaktionsbeginn bis zum Kontakt 1,8 Sekunden und einen Weg von 23,8 m. Reaktionsanlass war dabei die noch 1,5 m vom Schutzweg entfernte Rosina S*****. Die Kontaktgeschwindigkeit betrug 31 km/h. Bei sonst gleichen Umständen hätte der Erstbeklagte sein Fahrzeug noch ohne Berührung der Rosina S***** zum Stillstand bringen können, wenn seine Ausgangsgeschwindigkeit bloß 46 km/h betragen hätte.

In seiner rechtlichen Beurteilung vertrat das Erstgericht die Ansicht, die Fahrgeschwindigkeit des Erstklagten sei trotz der zur Unfallszeit herrschenden Dunkelheit und des leichten Regens nicht überhöht gewesen, er habe auch nicht gegen die Bestimmung des § 9 Abs 2 StVO 1960 verstoßen und es falle ihm auch keine Reaktionsverzögerung zur Last. Der Unfall sei allein durch das Verschulden der Rosina S***** , deren Verhalten der Bestimmung des § 76 Abs 4 lit a StVO widersprochen habe, zustande gekommen. In seiner rechtlichen Beurteilung vertrat das Erstgericht die Ansicht, die Fahrgeschwindigkeit des Erstklagten sei trotz der zur Unfallszeit herrschenden Dunkelheit und des leichten Regens nicht überhöht gewesen, er habe auch nicht gegen die Bestimmung des Paragraph 9, Absatz 2, StVO 1960 verstoßen und es falle ihm auch keine Reaktionsverzögerung zur Last. Der Unfall sei allein durch das Verschulden der Rosina S***** , deren Verhalten der Bestimmung des Paragraph 76, Absatz 4, Litera a, StVO widersprochen habe, zustande gekommen.

Das Berufungsgericht hielt den von der Klägerin geltend gemachten Feststellungsmangel, wonach sich aus dem Sachverständigengutachten und der Verkehrsunfallsanzeige ergebe, dass 75 m und 145 m vor dem Schutzweg Gefahrenzeichen gemäß § 50 Z 11 StVO 1960 aufgestellt seien, nicht für entscheidungswesentlich. Es vertrat die Rechtsansicht, aus dem Zusammenhalt der Bestimmungen der §§ 9 Abs 2 und 76 Abs 4 StVO ergebe sich, dass ein Fahrzeuglenker imstande sein müsse, sein Fahrzeug vor dem bereits auf dem Schutzwege befindlichen Fußgänger anzuhalten, sofern dieser nicht unmittelbar vor dem herannahenden Fahrzeug und für den Lenker überraschend den Schutzweg betreten habe. Letzteres sei aber hier der Fall gewesen. Die Entscheidung ZVR 1964/53 = EvBl 1964/144 habe zwar ausgesprochen, dass bei Vorhandensein des Gefahrenzeichens gemäß § 50 Z 11 StVO eine Geschwindigkeit von höchstens 40 km/h als angemessen anzusehen sei, doch dürfe dies weder losgelöst von den Umständen des konkreten Einzelfalls noch vom Zweck dieser Norm beurteilt werden. Dieses Gefahrenzeichen sollte lediglich sicherstellen, dass der Kraftfahrer, dem das Vorhandensein eines auf seiner Strecke liegenden Fußgängerübergangs ja nicht bekannt sein müsse, sich diesem nur mit einer Geschwindigkeit nähere, die „das bereits beschriebene Ausmaß“ nicht überschreite. Hingegen bestehe kein Grund zur Annahme, der Gesetzgeber habe dadurch eine an sich nach § 9 Abs 2, § 76 Abs 4 lit a StVO zulässige Geschwindigkeit als überhöht verbieten wollen. Die Fahrgeschwindigkeit des Erstklagten könne daher nicht als überhöht angesehen werden. Im Hinblick auf den groben Verstoß der Fußgängerin gegen § 76 Abs 1 lit a StVO (richtig § 76 Abs 4 lit a StVO), mit welchem auch ein besonders umsichtiger und sachkundiger Kraftfahrer nicht habe rechnen müssen und den er nicht habe verhindern können, komme auch eine Schadensteilung nicht in Betracht. Das Berufungsgericht hielt den von der Klägerin geltend gemachten Feststellungsmangel, wonach sich aus dem Sachverständigengutachten und der Verkehrsunfallsanzeige ergebe, dass 75 m und 145 m vor dem Schutzweg Gefahrenzeichen gemäß Paragraph 50, Ziffer 11, StVO 1960 aufgestellt seien, nicht für entscheidungswesentlich. Es vertrat die Rechtsansicht, aus dem Zusammenhalt der Paragraphen 9, Absatz 2 und 76 Absatz 4, StVO ergebe sich, dass ein Fahrzeuglenker imstande sein müsse, sein Fahrzeug vor dem bereits auf dem Schutzwege befindlichen Fußgänger anzuhalten, sofern dieser nicht unmittelbar vor dem herannahenden Fahrzeug und für den Lenker überraschend den Schutzweg betreten habe. Letzteres sei aber

hier der Fall gewesen. Die Entscheidung ZVR 1964/53 = EvBl 1964/144 habe zwar ausgesprochen, dass bei Vorhandensein des Gefahrenzeichens gemäß Paragraph 50, Ziffer 11, StVO eine Geschwindigkeit von höchstens 40 km/h als angemessen anzusehen sei, doch dürfe dies weder losgelöst von den Umständen des konkreten Einzelfalls noch vom Zweck dieser Norm beurteilt werden. Dieses Gefahrenzeichen sollte lediglich sicherstellen, dass der Kraftfahrer, dem das Vorhandensein eines auf seiner Strecke liegenden Fußgängerübergangs ja nicht bekannt sein müsse, sich diesem nur mit einer Geschwindigkeit nähere, die „das bereits beschriebene Ausmaß“ nicht überschreite. Hingegen bestehe kein Grund zur Annahme, der Gesetzgeber habe dadurch eine an sich nach Paragraph 9, Absatz 2,, Paragraph 76, Absatz 4, Litera a, StVO zulässige Geschwindigkeit als überhöht verbieten wollen. Die Fahrgeschwindigkeit des Erstbeklagten könne daher nicht als überhöht angesehen werden. Im Hinblick auf den groben Verstoß der Fußgängerin gegen Paragraph 76, Absatz eins, Litera a, StVO (richtig Paragraph 76, Absatz 4, Litera a, StVO), mit welchem auch ein besonders umsichtiger und sachkundiger Kraftfahrer nicht habe rechnen müssen und den er nicht habe verhindern können, komme auch eine Schadensteilung nicht in Betracht.

In der außerordentlichen Revision wird vorgebracht, das Berufungsgericht sei bei der Lösung der hier entscheidenden und iSd § 502 Abs 4 Z 1 ZPO qualifizierten Rechtsfrage, welche Fahrgeschwindigkeit vor einem Schutzweg im Hinblick auf ein aufgestelltes Gefahrenzeichen nach § 50 Z 11 StVO eingehalten werden dürfe, von der einzigen diesbezüglich vorliegenden Entscheidung des Obersten Gerichtshofs ZVR 1964/53 abgewichen. Der Oberste Gerichtshof habe in dieser ausgesprochen, dass eine Fahrgeschwindigkeit von höchstens 40 km/h zulässig sei. Davon ausgehend und unter Bedachtnahme auf die Bestimmung des § 49 Abs 1 StVO, wonach im Hinblick auf ein aufgestelltes Gefahrenzeichen die Geschwindigkeit erforderlichenfalls zu vermindern sei, treffe den Erstbeklagten im Hinblick auf die in seiner Annäherungsrichtung aufgestellten Gefahrenzeichen nach § 50 Z 11 StVO jedenfalls ein Verschulden am Unfall. Bei Einhaltung einer vorschriftsmäßigen Geschwindigkeit hätte er nämlich rechtzeitig anzuhalten vermocht. Davon abgesehen hafte die Zweitbeklagte für die Unfallsfolgen, weil der Erstbeklagte keinesfalls jede nach den Umständen des Falls gebotene Sorgfalt aufgewendet habe. In der außerordentlichen Revision wird vorgebracht, das Berufungsgericht sei bei der Lösung der hier entscheidenden und iSd Paragraph 502, Absatz 4, Ziffer eins, ZPO qualifizierten Rechtsfrage, welche Fahrgeschwindigkeit vor einem Schutzweg im Hinblick auf ein aufgestelltes Gefahrenzeichen nach Paragraph 50, Ziffer 11, StVO eingehalten werden dürfe, von der einzigen diesbezüglich vorliegenden Entscheidung des Obersten Gerichtshofs ZVR 1964/53 abgewichen. Der Oberste Gerichtshof habe in dieser ausgesprochen, dass eine Fahrgeschwindigkeit von höchstens 40 km/h zulässig sei. Davon ausgehend und unter Bedachtnahme auf die Bestimmung des Paragraph 49, Absatz eins, StVO, wonach im Hinblick auf ein aufgestelltes Gefahrenzeichen die Geschwindigkeit erforderlichenfalls zu vermindern sei, treffe den Erstbeklagten im Hinblick auf die in seiner Annäherungsrichtung aufgestellten Gefahrenzeichen nach Paragraph 50, Ziffer 11, StVO jedenfalls ein Verschulden am Unfall. Bei Einhaltung einer vorschriftsmäßigen Geschwindigkeit hätte er nämlich rechtzeitig anzuhalten vermocht. Davon abgesehen hafte die Zweitbeklagte für die Unfallsfolgen, weil der Erstbeklagte keinesfalls jede nach den Umständen des Falls gebotene Sorgfalt aufgewendet habe.

Die außerordentliche Revision erweist sich als zulässig, weil das Berufungsgericht in seiner Entscheidung bei der Lösung der maßgeblichen Rechtsfrage von einer ständigen Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs abgegangen ist und damit die Voraussetzungen des § 502 Abs 4 Z 1 ZPO gegeben sind. Die außerordentliche Revision erweist sich als zulässig, weil das Berufungsgericht in seiner Entscheidung bei der Lösung der maßgeblichen Rechtsfrage von einer ständigen Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs abgegangen ist und damit die Voraussetzungen des Paragraph 502, Absatz 4, Ziffer eins, ZPO gegeben sind.

Der Oberste Gerichtshof hat nicht nur in der Entscheidung ZVR 1964/53, sondern in der Folge auch in vier weiteren Entscheidungen und zwar 11 Os 9/70, ZVR 1977/118, 2 Ob 38/79 und 2 Ob 151/79 stets gleichlautend den Standpunkt vertreten, dass bei Annäherung an einen mittels Gefahrenzeichen nach § 50 Z 11 StVO 1960 angezeigten Schutzweg eine Fahrgeschwindigkeit von höchstens 40 km/h zulässig ist. Der Oberste Gerichtshof hat nicht nur in der Entscheidung ZVR 1964/53, sondern in der Folge auch in vier weiteren Entscheidungen und zwar 11 Os 9/70, ZVR 1977/118, 2 Ob 38/79 und 2 Ob 151/79 stets gleichlautend den Standpunkt vertreten, dass bei Annäherung an einen mittels Gefahrenzeichen nach Paragraph 50, Ziffer 11, StVO 1960 angezeigten Schutzweg eine Fahrgeschwindigkeit von höchstens 40 km/h zulässig ist.

Die erstgenannte Entscheidung ZVR 1964/53 war zu einem Zeitpunkt ergangen, als nach der ursprünglichen Fassung des § 76 Abs 4 lit a StVO 1960 vor einem nicht durch Arm- oder Lichtzeichen geregelten Schutzweg in einer Entfernung

von 15 m von diesem eine Querlinie angebracht sein musste. Ein Fußgänger durfte nach der vorgenannten Bestimmung den Schutzweg dann betreten, wenn das sich nähernde Fahrzeug diese Querlinie noch nicht erreicht hatte. Durch die dritte StVO-Novelle 1969 erfolgte diesbezüglich eine Änderung. Danach dürfen Fußgänger einen Schutzweg nicht unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug und für dessen Lenkerüberraschend betreten. Hiezu führen die EB (abgedruckt bei Dittrich-Veit-Schuchlenz, Österreichisches Straßenverkehrsrecht³, Anm 27 zu § 76) aus: „Die Erfahrungen haben gezeigt, dass weder Fußgänger noch Fahrzeuglenker in ihrer Gesamtheit die gewiss wohl gemeinte Bedeutung der Querlinie vor dem Schutzweg recht verstanden haben. Die Fahrzeuglenker tragen dem Erfordernis nicht Rechnung, ihre Fahrgeschwindigkeit so einzurichten, dass sie vor dem Schutzweg anhalten können, wenn ein Fußgänger den Schutzweg betritt ehe das Fahrzeug die Querlinie erreicht hat. Die Fußgänger hingegen scheuen sich, einen Schutzweg zu betreten, wenn sich ein Fahrzeug knapp vor der Querlinie befindet. Meist zu Recht, denn die Fahrzeuglenker fahren in diesen Fällen den Umständen nach noch zu schnell. Wer es dennoch wagte, den Schutzweg zu betreten, ehe ein Fahrzeug die Querlinie erreicht hat, dem ist die Querlinie mitunter zu einer gefährlichen Falle geworden. Die ersten Entwürfe der StVO hatten die Querlinie auch gar nicht vorgesehen. Es wurde damals vielmehr davon ausgegangen, dass sich der Fahrzeuglenker dem Schutzweg mit einer entsprechend geringen Geschwindigkeit, die es ihm ermöglicht, gegebenenfalls davor anzuhalten, nähern werde (§ 9 Abs 2); andererseits wurde dem Fußgänger zugemutet, selbst abzuschätzen, wann er den Schutzweg vor einem herannahenden Fahrzeug noch betreten könne. In der Öffentlichkeit wurden Bedenken gegen eine solche Regelung geäußert: Man könne einem Fußgänger nicht zumuten, Reaktions- und Bremsweg eines Fahrzeugs richtig abzuschätzen. Dieser Meinung Rechnung tragend wurde die Querlinie 15 m vor dem Schutzweg vorgesehen. Sie sollte dem Fußgänger Überlegungen über Reaktions- und Bremsweg ersparen. Tatsächlich ist aber die Querlinie vor dem Schutzweg angesichts des tatsächlichen Verhaltens von Fahrzeuglenkern und Fußgängern kein Gewinn für die Verkehrssicherheit. Bei der Benützung eines Schutzwegs wird dem Fußgänger sohin in Zukunft ein wenigstens ungefähres Abschätzen der Verkehrssituation zur Beurteilung der Möglichkeit des gefahrlosen Überquerens der Fahrbahn auf einem Schutzweg nicht erspart werden können. Der Überblick über die Fahrbahn wird ihm durch das Freihalten der Fahrbahnränder von haltenden oder parkenden Fahrzeugen erleichtert (§ 24 Abs 1 lit c). Der Schutzweg wird auf jeden Fall deutlich anzukündigen und zu kennzeichnen sein und zwar durch blinkendes gelbes Licht oder durch ein besonderes Richtzeichen an Ort und Stelle. Der Fahrzeuglenker wird daher umso mehr in die Lage versetzt, die Bestimmungen des § 9 Abs 2 peinlichst genau zu beachten: Nämlich sich einem Schutzweg nur mit einer solchen Geschwindigkeit nähern, dass das Fahrzeug angehalten werden kann, um einem darauf befindlichen Fußgänger das ungehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen.“ Die erstgenannte Entscheidung ZVR 1964/53 war zu einem Zeitpunkt ergangen, als nach der ursprünglichen Fassung des Paragraph 76, Absatz 4, Litera a, StVO 1960 vor einem nicht durch Arm- oder Lichtzeichen geregelten Schutzweg in einer Entfernung von 15 m von diesem eine Querlinie angebracht sein musste. Ein Fußgänger durfte nach der vorgenannten Bestimmung den Schutzweg dann betreten, wenn das sich nähernde Fahrzeug diese Querlinie noch nicht erreicht hatte. Durch die dritte StVO-Novelle 1969 erfolgte diesbezüglich eine Änderung. Danach dürfen Fußgänger einen Schutzweg nicht unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug und für dessen Lenker überraschend betreten. Hiezu führen die EB (abgedruckt bei Dittrich-Veit-Schuchlenz, Österreichisches Straßenverkehrsrecht³, Anmerkung 27, zu Paragraph 76,) aus: „Die Erfahrungen haben gezeigt, dass weder Fußgänger noch Fahrzeuglenker in ihrer Gesamtheit die gewiss wohl gemeinte Bedeutung der Querlinie vor dem Schutzweg recht verstanden haben. Die Fahrzeuglenker tragen dem Erfordernis nicht Rechnung, ihre Fahrgeschwindigkeit so einzurichten, dass sie vor dem Schutzweg anhalten können, wenn ein Fußgänger den Schutzweg betritt ehe das Fahrzeug die Querlinie erreicht hat. Die Fußgänger hingegen scheuen sich, einen Schutzweg zu betreten, wenn sich ein Fahrzeug knapp vor der Querlinie befindet. Meist zu Recht, denn die Fahrzeuglenker fahren in diesen Fällen den Umständen nach noch zu schnell. Wer es dennoch wagte, den Schutzweg zu betreten, ehe ein Fahrzeug die Querlinie erreicht hat, dem ist die Querlinie mitunter zu einer gefährlichen Falle geworden. Die ersten Entwürfe der StVO hatten die Querlinie auch gar nicht vorgesehen. Es wurde damals vielmehr davon ausgegangen, dass sich der Fahrzeuglenker dem Schutzweg mit einer entsprechend geringen Geschwindigkeit, die es ihm ermöglicht, gegebenenfalls davor anzuhalten, nähern werde (Paragraph 9, Absatz 2,); andererseits wurde dem Fußgänger zugemutet, selbst abzuschätzen, wann er den Schutzweg vor einem herannahenden Fahrzeug noch betreten könne. In der Öffentlichkeit wurden Bedenken gegen eine solche Regelung geäußert: Man könne einem Fußgänger nicht zumuten, Reaktions- und Bremsweg eines Fahrzeugs richtig abzuschätzen. Dieser Meinung Rechnung tragend wurde die Querlinie 15 m vor dem Schutzweg vorgesehen. Sie sollte dem Fußgänger Überlegungen über Reaktions- und Bremsweg ersparen. Tatsächlich

ist aber die Querlinie vor dem Schutzweg angesichts des tatsächlichen Verhaltens von Fahrzeuglenkern und Fußgängern kein Gewinn für die Verkehrssicherheit. Bei der Benützung eines Schutzwegs wird dem Fußgänger sohin in Zukunft ein wenigstens ungefähres Abschätzen der Verkehrssituation zur Beurteilung der Möglichkeit des gefahrlosen Überquerens der Fahrbahn auf einem Schutzweg nicht erspart werden können. Der Überblick über die Fahrbahn wird ihm durch das Freihalten der Fahrbahnränder von haltenden oder parkenden Fahrzeugen erleichtert (Paragraph 24, Absatz eins, Litera c.). Der Schutzweg wird auf jeden Fall deutlich anzukündigen und zu kennzeichnen sein und zwar durch blinkendes gelbes Licht oder durch ein besonderes Richtzeichen an Ort und Stelle. Der Fahrzeuglenker wird daher umsomehr in die Lage versetzt, die Bestimmungen des Paragraph 9, Absatz 2, peinlichst genau zu beachten: Nämlich sich einem Schutzweg nur mit einer solchen Geschwindigkeit nähern, dass das Fahrzeug angehalten werden kann, um einem darauf befindlichen Fußgänger das ungehinderte und ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen.“

Aus diesen der Novellierung zugrundeliegenden Erwägungen geht klar hervor, dass mit der neuen Bestimmung keinesfalls eine Verschlechterung des Schutzes des Fußgängers dahin beabsichtigt war, dass die durch die bisherige Querlinie vorbestimmte zulässige Annäherungsgeschwindigkeit von Fahrzeugen nunmehr etwa höher sein dürfe. Vielmehr wurde damit lediglich das Anbringen der Querlinie als nicht zielführend erklärt.

Zu verweisen ist darauf, dass auch bereits vor Inkrafttreten der StVO 1960 gemäß § 18 Abs 4 StPOIO, BGBl 46/1947, jeder Kraftfahrer verpflichtet war, vor Schutzwegen so langsam zu fahren, dass er sein Fahrzeug auf kurzer Strecke anhalten konnte. Zu verweisen ist darauf, dass auch bereits vor Inkrafttreten der StVO 1960 gemäß Paragraph 18, Absatz 4, StPOIO, Bundesgesetzblatt 46 aus 1947, jeder Kraftfahrer verpflichtet war, vor Schutzwegen so langsam zu fahren, dass er sein Fahrzeug auf kurzer Strecke anhalten konnte.

Auch auf der Grundlage des neu formulierten § 76 Abs 4 lit a StVO sowie des sodann durch die 6. StVO-Novelle 1976 geänderten § 9 Abs 2 StVO hat der Oberste Gerichtshof demgemäß in den vorzitierten Entscheidungen ZVR 1977/118, 2 Ob 38/79 und 2 Ob 151/79 weiterhin die Annäherungsgeschwindigkeit mit maximal 40 km/h als dem Schutzbedürfnis des Fußgängers entsprechend angesehen. Bei Zulässigkeit einer höheren Geschwindigkeit - aus 60 km/h wird pro Sekunde eine Wegstrecke von 16,2 m zurückgelegt, sodass ein rund 50 m entferntes Fahrzeug in drei Sekunden den Schutzweg erreicht - wäre es Fußgängern im Hinblick auf die heutige Verkehrsdichte häufig überhaupt unmöglich, den Schutzweg zulässigerweise zu betreten. Ausgehend von diesen Erfordernissen wurde vom Obersten Gerichtshof somit aber auch schon ein Mitverschulden eines Fußgängers am Unfall zur Gänze verneint, der den Schutzweg zu einem Zeitpunkt betreten hatte, als das sich mit überhöhter Geschwindigkeit nähernde Fahrzeug noch 31 m entfernt war (8 Ob 96/79). Auch auf der Grundlage des neu formulierten Paragraph 76, Absatz 4, Litera a, StVO sowie des sodann durch die 6. StVO-Novelle 1976 geänderten Paragraph 9, Absatz 2, StVO hat der Oberste Gerichtshof demgemäß in den vorzitierten Entscheidungen ZVR 1977/118, 2 Ob 38/79 und 2 Ob 151/79 weiterhin die Annäherungsgeschwindigkeit mit maximal 40 km/h als dem Schutzbedürfnis des Fußgängers entsprechend angesehen. Bei Zulässigkeit einer höheren Geschwindigkeit - aus 60 km/h wird pro Sekunde eine Wegstrecke von 16,2 m zurückgelegt, sodass ein rund 50 m entferntes Fahrzeug in drei Sekunden den Schutzweg erreicht - wäre es Fußgängern im Hinblick auf die heutige Verkehrsdichte häufig überhaupt unmöglich, den Schutzweg zulässigerweise zu betreten. Ausgehend von diesen Erfordernissen wurde vom Obersten Gerichtshof somit aber auch schon ein Mitverschulden eines Fußgängers am Unfall zur Gänze verneint, der den Schutzweg zu einem Zeitpunkt betreten hatte, als das sich mit überhöhter Geschwindigkeit nähernde Fahrzeug noch 31 m entfernt war (8 Ob 96/79).

Demnach kommt aber vorliegendenfalls der Frage, ob der Schutzweg durch Gefahrenzeichen nach § 50 Z 11 StVO gesichert war, entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts streitentscheidende Bedeutung zu. Im Hinblick auch auf das zur Unfallszeit herrschende Regenwetter und die Dunkelheit wäre die vom Erstbeklagten eingehaltene Fahrgeschwindigkeit von 55 km/h nämlich jedenfalls weit überhöht gewesen und könnte bei der Verschuldensteilung keinesfalls vernachlässigt werden. Demnach kommt aber vorliegendenfalls der Frage, ob der Schutzweg durch Gefahrenzeichen nach Paragraph 50, Ziffer 11, StVO gesichert war, entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts streitentscheidende Bedeutung zu. Im Hinblick auch auf das zur Unfallszeit herrschende Regenwetter und die Dunkelheit wäre die vom Erstbeklagten eingehaltene Fahrgeschwindigkeit von 55 km/h nämlich jedenfalls weit überhöht gewesen und könnte bei der Verschuldensteilung keinesfalls vernachlässigt werden.

Mangels Spruchreife war die Rechtssache in Stattgebung der Revision an das Erstgericht zurückzuverweisen.

Die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens gründet sich auf § 52 ZPO. Die Entscheidung über die Kosten des Revisionsverfahrens gründet sich auf Paragraph 52, ZPO.

Textnummer

E96155

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1984:0020OB00040.84.0626.000

Im RIS seit

09.02.2011

Zuletzt aktualisiert am

09.02.2011

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