

TE OGH 1975/10/8 8Ob203/75

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 08.10.1975

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Hager als Vorsitzenden und durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Benisch, Dr. Thoma, Dr. Scheiderbauer und Dr. Kralik als Richter in der Rechtssache der klagenden Partei E*, Autobusunternehmer, *, vertreten durch Dr. Hellfried Stadler, Rechtsanwalt in Mistelbach, wider die beklagten Parteien 1.) Republik Österreich (Post- und Telegraphenverwaltung), vertreten durch die Finanzprokuratur, *, 2.) V*, Versicherungs-Aktiengesellschaft, *, vertreten durch Dr. Otto Hellwich, Rechtsanwalt in Wien, wegen S 29.147,52 samt Anhang, infolge der Rekurse der beklagten Parteien gegen den Beschluß des Oberlandesgerichtes Wien als Berufungsgerichtes vom 27. Juni 1975, GZ. 9 R 104/75-21, womit infolge Berufung der klagenden Partei das Urteil des Kreisgerichtes Korneuburg vom 2. Mai 1975, GZ. 3 Cg 219/74-13, aufgehoben wurde, folgenden

Beschluss

gefasst:

Spruch

Den Rekursen wird nicht Folge gegeben.

Die beklagten Parteien haben die Kosten ihrer erfolglosen Rekurse selbst zu tragen.

Text

Begründung:

Am 30. März 1973 kam es um ungefähr 5,35 Uhr auf dem Hauptplatz in G* zu einem Zusammenstoß zwischen dem von Westen aus der B*-Straße in den H* einfahrenden Postautobus, der von J* gelenkt wurde, und dem von Norden von der B* kommenden, über den H* in Richtung zur Einmündung der B*-Straße zufahrenden Autobus, der von A* gelenkt wurde und dessen Halter der Kläger ist. Die Erstbeklagte ist die Halterin und die Zweitbeklagte der Haftpflichtversicherer des Postautobusses.

Der Kläger begehrt unter Einräumung eines gleichzeitigen Mitverschuldens des Lenkers seines Fahrzeuges Ersatz eines Schadens von S 29.147,52. Er stützt sein Begehren ausdrücklich auf die Bestimmungen des EKHG und behauptet, der Lenker des Postautobusses habe den Vorrang seines Autobusses verletzt.

Die Beklagten machen Alleinverschulden des Lenkers des Fahrzeuges des Klägers geltend, der sich auf einer Nebenfahrbahn befunden und den Vorrang des Postautobusses verletzt habe. Er sei an den bereits stehenden Postautobus angefahren. Die Erstbeklagte wendet ferner aufrechnungsweise eine Gegenforderung von S 17.944,60 ein.

Das Erstgericht wies die Klage ab.

Das Berufungsgericht hob das Urteil des Erstgerichtes unter Rechtskraftvorbehalt auf.

Gegen den Aufhebungsbeschluß richten sich die Rekurse der beklagten Parteien.

Die Untergerichte gingen von folgendem Sachverhalt aus:

Auf dem H* in G* verbreitert sich die B*. Diese Verbreiterung ist auf der Ostseite mehr platzartig, auf der Westseite – auf der sich der Unfall ereignete – mehr streifenförmig. Diese streifenförmige Erweiterung hat etwa die Breite einer doppelten PKW-Länge. Die (für den Durchzugsverkehr bestimmte) Bundesstraße ist 9,50 m breit. Die Fahrbahn der Bundesstraße wird von den Fahrbahnverbreiterungen sowohl nach Osten als auch nach Westen durch je eine 80 cm breite, mit Kleinsteinpflaster ausgelegte Wasserrinne getrennt, die 3 bis 5 cm unter dem Niveau der Bundesstraße liegt. Die B* ist eine Vorrangstraße. In der B*-Straße ist vor deren Einmündung in den H* das Gefahrenzeichen „Achtung Vorrangverkehr“ (§ 50 Z. 5 StVO) angebracht. Der Lenker des Postautobusses, J*, näherte sich auf der B*-Straße der Einmündung in den H* mit einer Geschwindigkeit von ungefähr 10 km/h. An der Mauerfluchtlinie der Häuser des H*s hatte er nach links Sicht auf 250 m. Nach Erreichen des H*s wollte er sofort nach rechts auf der streifenförmigen Erweiterung des Platzes zur Postautobushaltestelle vor dem Hause H* fahren. Zur gleichen Zeit näherte sich der Unfallstelle mit einer Geschwindigkeit von ungefähr 30 km/h der Autobus des Klägers, der mindestens 20 m vor der Einmündung der B*-Straße die Wasserrinne überfahren hatte. Dessen Lenker, A*, wollte vorbei an der Einmündung der B*-Straße zur Autobushaltestelle gelangen, um dort Arbeiterinnen zusteigen zu lassen. Im Zeitpunkte der ersten gegenseitigen Sichtmöglichkeit war der Autobus des Klägers ungefähr 10 m und der Postautobus ungefähr 3,80 m von der späteren Unfallstelle entfernt. Ungefähr 1,4 Sekunden später kam es auf der Höhe eines im Einmündungsbereich liegenden Kanaldeckels zum Zusammenstoß. Der Postautobus, der sich im Rechtseinbiegen befand, stieß mit der linken Vorderseite gegen die rechte Karosserie Seite des Autobusses des Klägers. Die Beschädigungen am Autobus des Klägers begannen drei Meter nach der Vorderfront und reichten 2,60 m nach hinten. Der Postautobus, dessen Lenker den Autobus des Klägers nicht bewußt wahrgenommen hatte, befand sich im Zeitpunkte des Zusammenstoßes in Fahrt. Der Lenker des Autobusses des Klägers sah den Autobus zwar, bremste aber nicht in der Meinung, daß er sich im Vorrang befinde. Der Anhalteweg des Postautobusses hätte bei normaler Betriebsbremsung 3,80 m betragen, was der Entfernung vom Punkt der ersten Sichtmöglichkeit bis zur Unfallstelle entspricht. Auf dem H* in G* verbreitert sich die B*. Diese Verbreiterung ist auf der Ostseite mehr platzartig, auf der Westseite – auf der sich der Unfall ereignete – mehr streifenförmig. Diese streifenförmige Erweiterung hat etwa die Breite einer doppelten PKW-Länge. Die (für den Durchzugsverkehr bestimmte) Bundesstraße ist 9,50 m breit. Die Fahrbahn der Bundesstraße wird von den Fahrbahnverbreiterungen sowohl nach Osten als auch nach Westen durch je eine 80 cm breite, mit Kleinsteinpflaster ausgelegte Wasserrinne getrennt, die 3 bis 5 cm unter dem Niveau der Bundesstraße liegt. Die B* ist eine Vorrangstraße. In der B*-Straße ist vor deren Einmündung in den H* das Gefahrenzeichen „Achtung Vorrangverkehr“ (Paragraph 50, Ziffer 5, StVO) angebracht. Der Lenker des Postautobusses, J*, näherte sich auf der B*-Straße der Einmündung in den H* mit einer Geschwindigkeit von ungefähr 10 km/h. An der Mauerfluchtlinie der Häuser des H*s hatte er nach links Sicht auf 250 m. Nach Erreichen des H*s wollte er sofort nach rechts auf der streifenförmigen Erweiterung des Platzes zur Postautobushaltestelle vor dem Hause H* fahren. Zur gleichen Zeit näherte sich der Unfallstelle mit einer Geschwindigkeit von ungefähr 30 km/h der Autobus des Klägers, der mindestens 20 m vor der Einmündung der B*-Straße die Wasserrinne überfahren hatte. Dessen Lenker, A*, wollte vorbei an der Einmündung der B*-Straße zur Autobushaltestelle gelangen, um dort Arbeiterinnen zusteigen zu lassen. Im Zeitpunkte der ersten gegenseitigen Sichtmöglichkeit war der Autobus des Klägers ungefähr 10 m und der Postautobus ungefähr 3,80 m von der späteren Unfallstelle entfernt. Ungefähr 1,4 Sekunden später kam es auf der Höhe eines im Einmündungsbereich liegenden Kanaldeckels zum Zusammenstoß. Der Postautobus, der sich im Rechtseinbiegen befand, stieß mit der linken Vorderseite gegen die rechte Karosserie Seite des Autobusses des Klägers. Die Beschädigungen am Autobus des Klägers begannen drei Meter nach der Vorderfront und reichten 2,60 m nach hinten. Der Postautobus, dessen Lenker den Autobus des Klägers nicht bewußt wahrgenommen hatte, befand sich im Zeitpunkte des Zusammenstoßes in Fahrt. Der Lenker des Autobusses des Klägers sah den Autobus zwar, bremste aber nicht in der Meinung, daß er sich im Vorrang befinde. Der Anhalteweg des Postautobusses hätte bei normaler Betriebsbremsung 3,80 m betragen, was der Entfernung vom Punkt der ersten Sichtmöglichkeit bis zur Unfallstelle entspricht.

Das Erstgericht war der Ansicht, die vom Autobus des Klägers befahrene streifenförmige Erweiterung sei als Nebenfahrbahn anzusehen. Der Autobus des Klägers sei daher gegenüber dem Postautobus, der sich im fließenden

Verkehr befunden habe, im Nachrang gewesen. An dieser Beurteilung würde sich auch nichts ändern, wenn der vom Autobus des Klägers befahrene Teil des H*s nicht als Nebenfahrbahn angesehen würde. Dieser wäre jedenfalls als benachrangte Verkehrsfläche im Sinne des § 19 Abs. 6 StVO zu beurteilen. Der Lenker des Autobusses des Klägers habe daher den Vorrang des Postautobusses verletzt. Gegenüber dieser Vorrangverletzung trete die nur geringe Verspätung in der Reaktion des Lenkers des Postautobusses derart in den Hintergrund, daß kein Anlaß zur Heranziehung der Beklagten zur Mithaftung bestehe. Das Erstgericht war der Ansicht, die vom Autobus des Klägers befahrene streifenförmige Erweiterung sei als Nebenfahrbahn anzusehen. Der Autobus des Klägers sei daher gegenüber dem Postautobus, der sich im fließenden Verkehr befunden habe, im Nachrang gewesen. An dieser Beurteilung würde sich auch nichts ändern, wenn der vom Autobus des Klägers befahrene Teil des H*s nicht als Nebenfahrbahn angesehen würde. Dieser wäre jedenfalls als benachrangte Verkehrsfläche im Sinne des Paragraph 19, Absatz 6, StVO zu beurteilen. Der Lenker des Autobusses des Klägers habe daher den Vorrang des Postautobusses verletzt. Gegenüber dieser Vorrangverletzung trete die nur geringe Verspätung in der Reaktion des Lenkers des Postautobusses derart in den Hintergrund, daß kein Anlaß zur Heranziehung der Beklagten zur Mithaftung bestehe.

Das Berufungsgericht billigte zwar die Ansicht des Erstgerichtes, daß der vom Autobus des Klägers befahrene Teil des H*s als Nebenfahrbahn anzusehen sei, nicht aber die Lösung der Vorrangsfrage. Durch das in der B*-Straße vor der Einmündung in den H* angebrachte Gefahrenzeichen „Achtung Vorrangverkehr“ sei auch den in der Nebenfahrbahn der Vorrangstraße fahrenden Fahrzeugen der Vorrang gegenüber den aus der B*-Straße kommenden Fahrzeugen zugekommen. Habe aber der Lenker des Postautobusses den Vorrang des Autobusses des Klägers verletzt, sei die vom Kläger begehrte gleichteilige Schadensaufteilung gerechtfertigt, da dem Lenker des Autobusses des Klägers nur ein Aufmerksamkeitsfehler zur Last falle. Da Feststellungen über die Höhe der Klagsforderung und der Gegenforderung nicht getroffen worden seien, sei das Verfahren mangelhaft geblieben.

Rechtliche Beurteilung

Die Rekurse sind nicht gerechtfertigt.

Den Vorinstanzen ist zunächst darin beizupflichten, daß der vom Autobus des Klägers beim Zufahren zur Autobushaltestelle befahrene Teil des H*s als Nebenfahrbahn im Sinne des § 2 Abs. 1 Z. 4 StVO zu beurteilen ist. Diese streifenförmig über den ganzen H* neben der für den Durchzugsverkehr bestimmten Fahrbahn verlaufende Verkehrsfläche ist durch eine besondere bauliche Anlage, nämlich durch eine in Kleinsteinpflaster ausgeführte seichte Wasserrinne in erkennbarer Weise von der Hauptfahrbahn getrennt. Den Vorinstanzen ist zunächst darin beizupflichten, daß der vom Autobus des Klägers beim Zufahren zur Autobushaltestelle befahrene Teil des H*s als Nebenfahrbahn im Sinne des Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 4, StVO zu beurteilen ist. Diese streifenförmig über den ganzen H* neben der für den Durchzugsverkehr bestimmten Fahrbahn verlaufende Verkehrsfläche ist durch eine besondere bauliche Anlage, nämlich durch eine in Kleinsteinpflaster ausgeführte seichte Wasserrinne in erkennbarer Weise von der Hauptfahrbahn getrennt.

Beide Rekurse wenden sich gegen die Auffassung des Berufungsgerichtes, daß durch das in der die Nebenfahrbahn kreuzenden oder einmündenden Straße vor der Kreuzung angebrachte Gefahrenzeichen „Achtung Vorrangverkehr“ bereits der Nebenfahrbahn der Vorrang zukomme.

Die Rekurswerber vermögen aber nichts Überzeugendes zur Widerlegung der Auffassung des Berufungsgerichtes vorzubringen. Die von ihnen angeführten Entscheidungen betreffen teils die Frage des Verhältnisses zwischen Hauptfahrbahn und Nebenfahrbahn, teils die Frage, ob eine Landfläche als benachrangte Verkehrsfläche im Sinne des § 19 Abs. 6 StVO zu beurteilen ist. Daraus läßt sich aber nichts für die Beurteilung des Verhältnisses des § 19 Abs. 6 StVO zur Vorrangsregelung des § 19 Abs. 4 StVO in Bezug auf eine die Nebenfahrbahn und in der Folge die Hauptfahrbahn querenden Straße gewinnen, in der bereits vor der Nebenfahrbahn das Gefahrenzeichen „Achtung Vorrangverkehr“ oder „Halt vor Kreuzung“ angebracht ist. Auch aus dem bloßen Wortlaut der Gesetzesstelle des § 19 Abs. 6 StVO und aus den Erläuternden Bemerkungen zur Regierungsvorlage ist für die Lösung dieser Frage nichts zu entnehmen. Die Rekurswerber vermögen aber nichts Überzeugendes zur Widerlegung der Auffassung des Berufungsgerichtes vorzubringen. Die von ihnen angeführten Entscheidungen betreffen teils die Frage des Verhältnisses zwischen Hauptfahrbahn und Nebenfahrbahn, teils die Frage, ob eine Landfläche als benachrangte Verkehrsfläche im Sinne des Paragraph 19, Absatz 6, StVO zu beurteilen ist. Daraus läßt sich aber nichts für die Beurteilung des Verhältnisses des Paragraph 19, Absatz 6, StVO zur Vorrangsregelung des Paragraph 19, Absatz 4,

StVO in Bezug auf eine die Nebenfahrbahn und in der Folge die Hauptfahrbahn querenden Straße gewinnen, in der bereits vor der Nebenfahrbahn das Gefahrenzeichen „Achtung Vorrangverkehr“ oder „Halt vor Kreuzung“ angebracht ist. Auch aus dem bloßen Wortlaut der Gesetzesstelle des Paragraph 19, Absatz 6, StVO und aus den Erläuternden Bemerkungen zur Regierungsvorlage ist für die Lösung dieser Frage nichts zu entnehmen.

Fahrzeuge, die auf der Nebenfahrbahn fahren, haben grundsätzlich keinen Vorrang gegenüber Fahrzeugen, die auf kreuzenden oder einmündenden Straßen fahren. Es ist jedoch der im Schrifttum einhellig vertretenen Auffassung beizupflichten, daß von dieser Regel eine Ausnahme für den Fall besteht, daß in der die Nebenfahrbahn querenden oder in sie einmündenden Straße bereits vor der Nebenfahrbahn das Gefahrenzeichen „Achtung Vorrangverkehr“ oder „Halt vor Kreuzung“ aufgestellt ist. In diesem Falle wird der gesamte Querverkehr, daher auch der auf der Nebenfahrbahn bevorrangt (vgl. Steininger ZVR 1962 Seite 61; Dittrich-Veit-Schuchlenz StVO Anm. 60 zu § 19; Kammerhofer StVO Anm. 6 zu § 19). Die Behörde bestimmt die Stelle, an der solche Verkehrszeichen „vor einer Kreuzung“ anzubringen sind. Werden diese Verkehrszeichen bereits vor der Nebenfahrbahn aufgestellt, so ordnet die Behörde damit an, daß die Verpflichtung zur Wahrung des Vorranges für die gesamte folgende Kreuzung, somit auch für die Nebenfahrbahn Geltung hat. Durch die Aufstellung dieser Verkehrszeichen vor der Nebenfahrbahn wird für den konkreten Fall eine von der Grundregel des § 19 Abs. 6 StVO abweichende Sonderregelung geschaffen (vgl. Steininger ZVR 1962, Seite 61). Ist aber – wie das Berufungsgericht richtig dargelegt hat – dem Fahrzeug des Klägers an der bezeichneten Kreuzung der Vorrang zugekommen, dann können sich die Beklagten durch die vom Berufungsgerichte der Beurteilung der gegenseitigen Ersatzpflicht nach § 11 Abs. 1 EKHG im Sinne des Begehrens des Klägers zugrundegelegte gleichteilige Schadensaufteilung nicht beschwert erachten. Fahrzeuge, die auf der Nebenfahrbahn fahren, haben grundsätzlich keinen Vorrang gegenüber Fahrzeugen, die auf kreuzenden oder einmündenden Straßen fahren. Es ist jedoch der im Schrifttum einhellig vertretenen Auffassung beizupflichten, daß von dieser Regel eine Ausnahme für den Fall besteht, daß in der die Nebenfahrbahn querenden oder in sie einmündenden Straße bereits vor der Nebenfahrbahn das Gefahrenzeichen „Achtung Vorrangverkehr“ oder „Halt vor Kreuzung“ aufgestellt ist. In diesem Falle wird der gesamte Querverkehr, daher auch der auf der Nebenfahrbahn bevorrangt (vergleiche Steininger ZVR 1962 Seite 61; Dittrich-Veit-Schuchlenz StVO Anmerkung 60, zu Paragraph 19.; Kammerhofer StVO Anmerkung 6, zu Paragraph 19.). Die Behörde bestimmt die Stelle, an der solche Verkehrszeichen „vor einer Kreuzung“ anzubringen sind. Werden diese Verkehrszeichen bereits vor der Nebenfahrbahn aufgestellt, so ordnet die Behörde damit an, daß die Verpflichtung zur Wahrung des Vorranges für die gesamte folgende Kreuzung, somit auch für die Nebenfahrbahn Geltung hat. Durch die Aufstellung dieser Verkehrszeichen vor der Nebenfahrbahn wird für den konkreten Fall eine von der Grundregel des Paragraph 19, Absatz 6, StVO abweichende Sonderregelung geschaffen (vergleiche Steininger ZVR 1962, Seite 61). Ist aber – wie das Berufungsgericht richtig dargelegt hat – dem Fahrzeug des Klägers an der bezeichneten Kreuzung der Vorrang zugekommen, dann können sich die Beklagten durch die vom Berufungsgerichte der Beurteilung der gegenseitigen Ersatzpflicht nach Paragraph 11, Absatz eins, EKHG im Sinne des Begehrens des Klägers zugrundegelegte gleichteilige Schadensaufteilung nicht beschwert erachten.

Da der Kläger sein Begehren ausdrücklich auf die Bestimmungen des EKHG stützt und die geltend gemachte Schadenersatzforderung die Haftungshöchstbeträge des § 16 EKHG nicht übersteigt, stehen die Bestimmungen des AHG der Geltendmachung der Ansprüche nicht entgegen (vgl. SZ 43/10 = ZVR 1970/205), sodaß es einer Prüfung, ob das Lenken des Postautobusses im konkreten Fall als eine Tätigkeit „in Vollziehung der Gesetze“ anzusehen ist, nicht bedarf (vgl. ZVR 1967/71 und 149). Da der Kläger sein Begehren ausdrücklich auf die Bestimmungen des EKHG stützt und die geltend gemachte Schadenersatzforderung die Haftungshöchstbeträge des Paragraph 16, EKHG nicht übersteigt, stehen die Bestimmungen des AHG der Geltendmachung der Ansprüche nicht entgegen (vergleiche SZ 43/10 = ZVR 1970/205), sodaß es einer Prüfung, ob das Lenken des Postautobusses im konkreten Fall als eine Tätigkeit „in Vollziehung der Gesetze“ anzusehen ist, nicht bedarf (vergleiche ZVR 1967/71 und 149).

Den Rekursen ist somit ein Erfolg zu versagen.

Die Entscheidung über die Rekurskosten beruht auf den §§ 40 und 50 ZPO. Die Entscheidung über die Rekurskosten beruht auf den Paragraphen 40 und 50 ZPO.

Textnummer

E800254

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1975:0080OB00203.75.1008.000

Im RIS seit

27.02.2025

Zuletzt aktualisiert am

27.02.2025

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