

TE OGH 2012/8/7 20b28/12z

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 07.08.2012

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 C***** Gesellschaft m.b.H., *****, vertreten durch die Thum Weinreich Schwarz Fuchsbauer Rechtsanwälte OG in St. Pölten, gegen die beklagten Parteien 1. E***** R*****, 2. M***** Gesellschaft m.b.H., *****, und 3. D***** AG, *****, alle vertreten durch Dr. Johann W. Kazda, Rechtsanwalt in Wien, wegen 11.500 EUR sA, über die Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Wien als Berufungsgericht vom 30. November 2011, GZ 15 R 188/11v-25, womit das Urteil des Landesgerichts für Zivilrechtssachen Wien vom 17. August 2011, GZ 10 Cg 159/10s-21, abgeändert wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird Folge gegeben.

Die angefochtene Entscheidung wird dahin abgeändert, dass das klagsstattgebende Urteil des Erstgerichts wiederhergestellt wird.

Die beklagten Parteien sind zur ungeteilten Hand schuldig, der klagenden Partei die mit 3.599,77 EUR (darin 351,56 EUR USt und 1.490,40 EUR Barauslagen) bestimmten Kosten des Rechtsmittelverfahrens binnen 14 Tagen zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

Am 12. 2. 2010 ereignete sich in 1140 Wien auf dem Gelände des Otto-Wagner-Spitals beim Pavillon 26 ein Verkehrsunfall, an dem A***** L***** als Lenker des von der Klägerin gehaltenen Fahrzeugs Mercedes Sprinter sowie der Erstbeklagte als Lenker des von der Zweitbeklagten gehaltenen und bei der Drittbeklagten haftpflichtversicherten Lkws Iveco beteiligt waren. Im Gelände des Otto-Wagner-Spitals, das für den öffentlichen Verkehr geöffnet ist, gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h. Am Unfalltag lag Schnee, an ungeräumten Flächen betrug die Schneehöhe bis zu 10 cm. Der Unfall ereignete sich gegen 14:40 Uhr. Es gab keine Sichtbehinderungen und keine Niederschläge. Der Lenker des Klagsfahrzeugs fuhr auf der rund 6 m breiten Fahrbahn, die zum Pavillon 26 führt, in nördlicher Richtung (Straße 1). Die Fahrbahn war zwar geräumt, wies aber noch Schnee- und Eisreste auf, die niedergefahren waren. Dazwischen war der Asphalt zu sehen. Weiters war Streumaterial angebracht. Der Lenker des Klagsfahrzeugs fuhr fahrbahnmittig. Es waren keine parkenden Fahrzeuge vorhanden. Eine Bodenmarkierung besteht nicht. Er passierte den rechts neben der Fahrbahn befindlichen Pavillon 26 und wollte geradeaus weiter fahren. In weiterer Folge mündet in einem spitzen Winkel eine Fahrbahn (Straße 2) von rechts ein, die rechts des Pavillon 26 verläuft und mit der Straße 1 zusammenläuft. Unmittelbar nach dem Pavillon 26 besteht direkt entlang des Gebäudes eine etwa 11 m bis 12 m lange und knapp 5 m breite Verbindungsstraße zwischen den Straßen 1 und 2, wodurch im

Anschluss an die Verbindungsstraße eine dreieckige, etwa 14 m lange Verkehrsinsel gebildet wird, die mit einem Baum und mehreren Sträuchern bewachsen ist. Auf die Straße 1, die der Lenker des Klagsfahrzeugs benutzte, trifft die Verbindungsstraße etwa im rechten Winkel. Die Verbindungsfahrbahn war am Unfalltag nicht vom Schnee geräumt; es waren lediglich einige Spuren von passierenden Fahrzeugen zu sehen; optisch war eine weiß erscheinende Schneedecke vorhanden. Die geräumten Fahrbahnen (Straßen 1 und 2) zeigten hingegen ein eher graues Erscheinungsbild, weshalb die Verbindungsstraße optisch nicht ohne weiteres und nicht eindeutig als Fahrbahn erkennbar war. Bodenmarkierungen oder Verkehrszeichen sind in diesem Unfallsbereich nicht vorhanden. Der Lenker des Klagsfahrzeugs (Mercedes) fuhr mit einer Geschwindigkeit von etwa 30 km/h. Der Erstklagte näherte sich mit dem Iveco auf der (ungeräumten und mit Schnee bedeckten) Verbindungsstraße fahrend mit einer Geschwindigkeit von rund 15 km/h. Er näherte sich daher dem Mercedes von rechts und beabsichtigte, nach links (in die Straße 1) einzubiegen, also in die Richtung, aus der sich der Mercedes näherte. Etwa 2,5 m vor der späteren Kollision, als der Erstklagte begann, mit der Fahrzeugfront in den Fahrbahnbereich des Mercedes einzudringen, gelangte der Mercedes für den Erstklagten in den Sichtbereich. Er leitete eine Bremsung ein und verringerte so seine Geschwindigkeit. Der Lenker des Klagsfahrzeugs hatte etwa 5 m vor der späteren Kollision die erste Sicht auf den Iveco. Er leitete ebenfalls sofort eine Bremsung ein. Eine Kollisionsvermeidung war jedoch beiden Lenkern nicht mehr möglich. Es kam zum Kontakt zwischen dem rechten Frontbereich des Mercedes (Stoßstange, Frontblech, Scheinwerfer, Grill und Kotflügel wurden beschädigt) und dem linken vorderen Eckbereich des Iveco (Stoßstange, Kotflügel, Blinker, Scheinwerfer, Deckel und diverse Anbauteile wurden beschädigt). Die Kollisionsgeschwindigkeit des Mercedes betrug etwa 20 km/h, die des Iveco war deutlich geringer. Der Iveco war im Kollisionszeitpunkt in einem beginnenden Linkszug begriffen. Am Mercedes der klagenden Partei entstand Totalschaden; der objektive Minderwert beträgt 11.500 EUR.

Die Klägerin begehrt von den Beklagten die Zahlung von 11.500 EUR. Das Alleinverschulden am Verkehrsunfall treffe den Erstklagten, weil dieser aus einer untergeordneten Verkehrsfläche unter Missachtung des Vorrangs des Mercedes - mit überhöhter Geschwindigkeit und Reaktionsverspätung - herausgefahren sei und dadurch die Kollision verursacht habe. Trotz sofortiger Reaktion habe der Lenker des Klagsfahrzeugs die Kollision nicht mehr verhindern können. Bei der Verkehrsfläche, von der der Iveco gekommen sei, habe es sich um eine nicht geräumte Schneefläche gehandelt, somit um eine untergeordnete Verkehrsfläche im Sinn des § 19 Abs 6 StVO, die überhaupt nicht als Fahrbahn erkennbar gewesen sei. Der Lenker des Klagsfahrzeugs habe nicht damit rechnen können und müssen, dass von dieser Schneefläche ein - noch dazu bevorrangtes - Fahrzeug komme. Diese Verkehrsfläche habe sich in ihrer gesamten Anlage deutlich von der sonstigen Straße unterschieden. Der Mercedes habe sich im Fließverkehr und somit im Vorrang befunden. Die Klägerin begehrt von den Beklagten die Zahlung von 11.500 EUR. Das Alleinverschulden am Verkehrsunfall treffe den Erstklagten, weil dieser aus einer untergeordneten Verkehrsfläche unter Missachtung des Vorrangs des Mercedes - mit überhöhter Geschwindigkeit und Reaktionsverspätung - herausgefahren sei und dadurch die Kollision verursacht habe. Trotz sofortiger Reaktion habe der Lenker des Klagsfahrzeugs die Kollision nicht mehr verhindern können. Bei der Verkehrsfläche, von der der Iveco gekommen sei, habe es sich um eine nicht geräumte Schneefläche gehandelt, somit um eine untergeordnete Verkehrsfläche im Sinn des Paragraph 19, Absatz 6, StVO, die überhaupt nicht als Fahrbahn erkennbar gewesen sei. Der Lenker des Klagsfahrzeugs habe nicht damit rechnen können und müssen, dass von dieser Schneefläche ein - noch dazu bevorrangtes - Fahrzeug komme. Diese Verkehrsfläche habe sich in ihrer gesamten Anlage deutlich von der sonstigen Straße unterschieden. Der Mercedes habe sich im Fließverkehr und somit im Vorrang befunden.

Die Beklagten wandten ein, das Alleinverschulden treffe den Lenker des Klagsfahrzeugs. Dieser habe unter Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Vorsicht und Aufmerksamkeit und unter Einhaltung einer bei weitem überhöhten Geschwindigkeit den Rechtsvorrang des Beklagtenfahrzeugs verletzt. Die vom Beklagtenfahrzeug benutzte Verkehrsfläche sei eindeutig eine Straße und keine untergeordnete Verkehrsfläche. Der am Iveco entstandene Schaden von 4.403,94 EUR werde aufrechnungsweise gegen die Klagsforderung eingewendet.

Das Erstgericht erachtete die Klagsforderung als mit 11.500 EUR zu Recht und die Gegenforderung als nicht zu Recht bestehend und verpflichtete die Beklagten zur ungeteilten Hand zur Zahlung von 11.500 EUR sA. Die Beurteilung, ob es sich um eine untergeordnete Verkehrsfläche im Sinn von § 19 Abs 6 StVO handle, erfolge nach objektiven Gesichtspunkten. Es greife aber zu kurz, auf die objektiven Kriterien im Allgemeinen abzustellen, sondern es seien jene zum Vorfallszeitpunkt heranzuziehen. Im vorliegenden Fall habe die Verbindungsstraße zum

Vorfallszeitpunkt keinesfalls wie eine gleichrangige Verkehrsfläche ausgesehen; sie sei für einen herannahenden Fahrzeuglenker kaum zu erkennen gewesen. Es wäre unzulässig, vom Klagslenker die Kenntnis der örtlichen Gegebenheiten bei Schneefreiheit zu verlangen. Die Verbindungsstraße sei daher als untergeordnete Verkehrsfläche im Sinn von § 19 Abs 6 StVO zu qualifizieren gewesen. Der Erstbeklagte wäre wartepflichtig gewesen. Ihn treffe das Verschulden am Zustandekommen des Verkehrsunfalls. Dem Klagslenker sei mangels Geschwindigkeitsüberschreitung oder Reaktionsverspätung kein Mitverschulden anzulasten. Das Erstgericht erachtete die Klagsforderung als mit 11.500 EUR zu Recht und die Gegenforderung als nicht zu Recht bestehend und verpflichtete die Beklagten zur ungeteilten Hand zur Zahlung von 11.500 EUR sA. Die Beurteilung, ob es sich um eine untergeordnete Verkehrsfläche im Sinn von Paragraph 19, Absatz 6, StVO handle, erfolge nach objektiven Gesichtspunkten. Es greife aber zu kurz, auf die objektiven Kriterien im Allgemeinen abzustellen, sondern es seien jene zum Vorfallszeitpunkt heranzuziehen. Im vorliegenden Fall habe die Verbindungsstraße zum Vorfallszeitpunkt keinesfalls wie eine gleichrangige Verkehrsfläche ausgesehen; sie sei für einen herannahenden Fahrzeuglenker kaum zu erkennen gewesen. Es wäre unzulässig, vom Klagslenker die Kenntnis der örtlichen Gegebenheiten bei Schneefreiheit zu verlangen. Die Verbindungsstraße sei daher als untergeordnete Verkehrsfläche im Sinn von Paragraph 19, Absatz 6, StVO zu qualifizieren gewesen. Der Erstbeklagte wäre wartepflichtig gewesen. Ihn treffe das Verschulden am Zustandekommen des Verkehrsunfalls. Dem Klagslenker sei mangels Geschwindigkeitsüberschreitung oder Reaktionsverspätung kein Mitverschulden anzulasten.

Das Berufungsgericht wies die Klage ab und sprach aus, dass die ordentliche Revision zulässig sei. Die Regelung des § 19 Abs 6 StVO sei nur eine Ausnahme von der Grundregel des Rechtsvorrangs, sodass Zweifel im Einzelfall zu Lasten dessen zu werten seien, der den Rechtsvorrang des anderen Verkehrsteilnehmers bestreite. Die gegenständliche Verbindungsstraße - sehe man vom allein durch die Schneelage herbeigeführten Erscheinungsbild der Kreuzung im Unfallszeitpunkt ab - sei keine im Sinn des § 19 Abs 6 StVO untergeordnete Verkehrsfläche. Die Fahrbahn der Straße 1 sei 6 m breit, jene der Verbindungsstraße mit 5 m nur wenig schmaler. Abgesehen davon hätten beide Straßen den gleichen Ausbauzustand. Der einzige sinnfällige Unterschied zwischen den genannten Straßen sei somit darin gelegen, dass die Verbindungsstraße gar nicht oder weniger vom Schnee geräumt gewesen sei als die Straße 1. Diesem Kriterium komme jedoch keine entscheidende Bedeutung zu. Die ständige Rechtsprechung lehne es ab, den Verhältnissen im Einmündungsbereich allein schon das entscheidende Gewicht zuzumessen, weil so die Vorrangverhältnisse durch den großzügigen Ausbau des unmittelbaren Kreuzungsbereichs, zB bei einer bloßen Grundstückseinfahrt, willkürlich gestaltet werden könnten. Um so mehr müsse dies für die weit zufälligeren und kurzfristigeren Änderungen unterworfenen Schneelage auf einer Verkehrsfläche gelten, zumal wenn - durch den Schnee allenfalls verdeckte -

Bodenmarkierungen nicht vorhanden seien. Eine Verkehrsfläche sei nur dann als im Sinn des § 19 Abs 6 StVO untergeordnet zu qualifizieren, wenn dies die dafür wesentlichen Kriterien deutlich erkennen ließen. Dies sei dann nicht der Fall, wenn der für beide Lenker wahrnehmbare Unterschied der beiden Straßen allein darin liege, dass zur Zeit des Unfalls eine Straße mehr und die andere weniger oder gar nicht vom Schnee geräumt sei. Daraus folge, dass im vorliegenden Fall dem Erstbeklagten der (Rechts-)Vorrang zugekommen sei. Eine relativ überhöhte Geschwindigkeit und eine Reaktionsverspätung des Erstbeklagten seien nicht festgestellt worden. Als jeweilige Entscheidung im Einzelfall sei die Frage, ob eine bestimmte Verkehrsfläche unter § 19 Abs 6 StVO zu subsumieren sei, regelmäßig keine erhebliche Rechtsfrage gemäß § 502 Abs 1 ZPO. Dennoch sei hier die ordentliche Revision zuzulassen, weil die Frage, ob eine allein durch vorübergehende Umstände (Schneelage) herbeigeführte schlechtere Wahrnehmbarkeit einer Straße zu einer Einstufung als untergeordnete Verkehrsfläche im Sinn des § 19 Abs 6 StVO führe, über den Einzelfall hinausgehe. Das Berufungsgericht wies die Klage ab und sprach aus, dass die ordentliche Revision zulässig sei. Die Regelung des Paragraph 19, Absatz 6, StVO sei nur eine Ausnahme von der Grundregel des Rechtsvorrangs, sodass Zweifel im Einzelfall zu Lasten dessen zu werten seien, der den Rechtsvorrang des anderen Verkehrsteilnehmers bestreite. Die gegenständliche Verbindungsstraße - sehe man vom allein durch die Schneelage herbeigeführten Erscheinungsbild der Kreuzung im Unfallszeitpunkt ab - sei keine im Sinn des Paragraph 19, Absatz 6, StVO untergeordnete Verkehrsfläche. Die Fahrbahn der Straße 1 sei 6 m breit, jene der Verbindungsstraße mit 5 m nur wenig schmaler. Abgesehen davon hätten beide Straßen den gleichen Ausbauzustand. Der einzige sinnfällige Unterschied zwischen den genannten Straßen sei somit darin gelegen, dass die Verbindungsstraße gar nicht oder weniger vom Schnee geräumt gewesen sei als die Straße 1. Diesem Kriterium komme jedoch keine entscheidende Bedeutung zu. Die ständige Rechtsprechung lehne es ab, den Verhältnissen im Einmündungsbereich allein schon das entscheidende Gewicht zuzumessen, weil so die Vorrangverhältnisse durch den großzügigen Ausbau des

unmittelbaren Kreuzungsbereichs, zB bei einer bloßen Grundstückseinfahrt, willkürlich gestaltet werden könnten. Um so mehr müsse dies für die weit zufälligeren und kurzfristigeren Änderungen unterworfenen Schneelage auf einer Verkehrsfläche gelten, zumal wenn - durch den Schnee allenfalls verdeckte -, Bodenmarkierungen nicht vorhanden seien. Eine Verkehrsfläche sei nur dann als im Sinn des Paragraph 19, Absatz 6, StVO untergeordnet zu qualifizieren, wenn dies die dafür wesentlichen Kriterien deutlich erkennen ließen. Dies sei dann nicht der Fall, wenn der für beide Lenker wahrnehmbare Unterschied der beiden Straßen allein darin liege, dass zur Zeit des Unfalls eine Straße mehr und die andere weniger oder gar nicht vom Schnee geräumt sei. Daraus folge, dass im vorliegenden Fall dem Erstbeklagten der (Rechts-)Vorrang zugekommen sei. Eine relativ überhöhte Geschwindigkeit und eine Reaktionsverspätung des Erstbeklagten seien nicht festgestellt worden. Als jeweilige Entscheidung im Einzelfall sei die Frage, ob eine bestimmte Verkehrsfläche unter Paragraph 19, Absatz 6, StVO zu subsumieren sei, regelmäßig keine erhebliche Rechtsfrage gemäß Paragraph 502, Absatz eins, ZPO. Dennoch sei hier die ordentliche Revision zuzulassen, weil die Frage, ob eine allein durch vorübergehende Umstände (Schneelage) herbeigeführte schlechtere Wahrnehmbarkeit einer Straße zu einer Einstufung als untergeordnete Verkehrsfläche im Sinn des Paragraph 19, Absatz 6, StVO führe, über den Einzelfall hinausgehe.

Gegen diese Entscheidung richtet sich die Revision der Klägerin mit dem Antrag, der Klage stattzugeben; in eventu wurde ein Aufhebungsantrag gestellt. Die Klägerin macht geltend, nach der Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs gelte der Grundsatz, dass bei der Qualifikation einer Verkehrsfläche als untergeordnet gemäß § 19 Abs 6 StVO insbesondere entscheidend sei, ob sich die Verkehrsfläche für die Benützer der beiden Straßen während der Fahrt nach objektiven Kriterien in ihrer gesamten Anlage eindeutig von sonstigen öffentlichen Straßen unterscheide. Hier sei für die Lenker während der Fahrt nicht erkennbar gewesen, dass es sich bei der Verbindungsfahrbahn um eine Straße handle. Abgesehen von der mangelnden Schneeräumung sei sie auch wesentlich unscheinbarer und kürzer als die Straße von der der Klagslenker gekommen sei. Auch der Straßenerhalter habe zu erkennen gegeben, dass für ihn die Straßen nicht gleichwertig seien, da die Verbindungsstraße jedenfalls über Tage (möglicherweise auch gar nicht) geräumt worden sei, die Straßen 1 und 2 hingegen schon. Für den Klagslenker habe gar kein Zweifel bestanden, dass der Beklagtenlenker benachrangt sei, zumal nur seine Straße zweifelsfrei als solche erkennbar gewesen sei. Gegen diese Entscheidung richtet sich die Revision der Klägerin mit dem Antrag, der Klage stattzugeben; in eventu wurde ein Aufhebungsantrag gestellt. Die Klägerin macht geltend, nach der Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofs gelte der Grundsatz, dass bei der Qualifikation einer Verkehrsfläche als untergeordnet gemäß Paragraph 19, Absatz 6, StVO insbesondere entscheidend sei, ob sich die Verkehrsfläche für die Benützer der beiden Straßen während der Fahrt nach objektiven Kriterien in ihrer gesamten Anlage eindeutig von sonstigen öffentlichen Straßen unterscheide. Hier sei für die Lenker während der Fahrt nicht erkennbar gewesen, dass es sich bei der Verbindungsfahrbahn um eine Straße handle. Abgesehen von der mangelnden Schneeräumung sei sie auch wesentlich unscheinbarer und kürzer als die Straße von der der Klagslenker gekommen sei. Auch der Straßenerhalter habe zu erkennen gegeben, dass für ihn die Straßen nicht gleichwertig seien, da die Verbindungsstraße jedenfalls über Tage (möglicherweise auch gar nicht) geräumt worden sei, die Straßen 1 und 2 hingegen schon. Für den Klagslenker habe gar kein Zweifel bestanden, dass der Beklagtenlenker benachrangt sei, zumal nur seine Straße zweifelsfrei als solche erkennbar gewesen sei.

Die Beklagten beantragten in ihrer Revisionsbeantwortung, dem Rechtsmittel der Klägerin nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist aus den vom Berufungsgericht genannten Gründen zulässig; sie ist auch berechtigt.

1. Unstrittig ist, dass für das Gelände des Otto-Wagner-Spitals die StVO gilt. § 19 Abs 1 StVO bestimmt, dass Fahrzeuge, die von rechts kommen, im Allgemeinen den Vorrang haben. Gemäß § 19 Abs 6 StVO haben Fahrzeuge im fließenden Verkehr den Vorrang gegenüber Fahrzeugen, die von Nebenfahrbahnen, von Fußgängerzonen, von Wohnstraßen, von Haus- oder Grundstücksausfahrten, von Garagen, von Parkplätzen, von Tankstellen, von Feldwegen oder dergleichen kommen. Diese Bestimmung stellt eine Ausnahme von der Grundregel des Rechtsvorrangs dar (RIS-Justiz RS0074522). 1. Unstrittig ist, dass für das Gelände des Otto-Wagner-Spitals die StVO gilt. Paragraph 19, Absatz eins, StVO bestimmt, dass Fahrzeuge, die von rechts kommen, im Allgemeinen den Vorrang haben. Gemäß Paragraph 19, Absatz 6, StVO haben Fahrzeuge im fließenden Verkehr den Vorrang gegenüber Fahrzeugen, die von Nebenfahrbahnen, von Fußgängerzonen, von Wohnstraßen, von Haus- oder Grundstücksausfahrten, von Garagen, von Parkplätzen, von Tankstellen, von Feldwegen oder dergleichen kommen. Diese Bestimmung stellt eine Ausnahme

von der Grundregel des Rechtsvorrangs dar (RIS-Justiz RS0074522).

Der aus dem Gesetzeswortlaut klar erkennbare Zweck des § 19 Abs 6 StVO liegt darin, die Behinderung von Fahrzeugen, die sich auf Verkehrsflächen mit größerer Verkehrsbedeutung im fließenden Verkehr befinden, durch andere Fahrzeuge, die aus Verkehrsflächen mit geringerer Verkehrsbedeutung kommen und sich in den fließenden Verkehr erst einordnen müssen, hintanzuhalten (RIS-Justiz RS0074478 [T1]). Der aus dem Gesetzeswortlaut klar erkennbare Zweck des Paragraph 19, Absatz 6, StVO liegt darin, die Behinderung von Fahrzeugen, die sich auf Verkehrsflächen mit größerer Verkehrsbedeutung im fließenden Verkehr befinden, durch andere Fahrzeuge, die aus Verkehrsflächen mit geringerer Verkehrsbedeutung kommen und sich in den fließenden Verkehr erst einordnen müssen, hintanzuhalten (RIS-Justiz RS0074478 [T1]).

2. Die Beurteilung, ob eine Verkehrsfläche den in § 19 Abs 6 StVO - nicht taxativ (RIS-Justiz RS0074560) - aufgezählten Verkehrsflächen gleichzuhalten ist, hat nach objektiven Kriterien zu erfolgen. Bei der Lösung dieser Frage kommt es daher nicht auf die jeweilige subjektive Betrachtungsweise der beteiligten Lenker oder auf ihre besondere Ortskenntnis an, sondern darauf, ob sich die betreffende Verkehrsfläche in ihrer gesamten Anlage deutlich von sonstigen öffentlichen Straßen unterscheidet (RIS-Justiz RS0074490). Die Verkehrsbedeutung und -frequenz ist dabei nicht entscheidend (RIS-Justiz RS0074521 [T2]). Bei dieser Beurteilung kommt es immer auf die konkreten Umstände des Einzelfalls an (RIS-Justiz RS0074506). Im Zweifelsfall ist der Rechtsvorrang als gegeben anzunehmen (RIS-Justiz RS0074522). 2. Die Beurteilung, ob eine Verkehrsfläche den in Paragraph 19, Absatz 6, StVO - nicht taxativ (RIS-Justiz RS0074560) - aufgezählten Verkehrsflächen gleichzuhalten ist, hat nach objektiven Kriterien zu erfolgen. Bei der Lösung dieser Frage kommt es daher nicht auf die jeweilige subjektive Betrachtungsweise der beteiligten Lenker oder auf ihre besondere Ortskenntnis an, sondern darauf, ob sich die betreffende Verkehrsfläche in ihrer gesamten Anlage deutlich von sonstigen öffentlichen Straßen unterscheidet (RIS-Justiz RS0074490). Die Verkehrsbedeutung und -frequenz ist dabei nicht entscheidend (RIS-Justiz RS0074521 [T2]). Bei dieser Beurteilung kommt es immer auf die konkreten Umstände des Einzelfalls an (RIS-Justiz RS0074506). Im Zweifelsfall ist der Rechtsvorrang als gegeben anzunehmen (RIS-Justiz RS0074522).

3. Das Berufungsgericht bezieht sich auf Rechtsprechung, die betont, dass bei der Beurteilung, ob eine Verkehrsfläche im Sinn des § 19 Abs 6 StVO einmünde, auf die Beschaffenheit der zu beurteilenden Verkehrsfläche in ihrer Gesamtheit abzustellen sei (RIS-Justiz RS0074625). Dabei zieht es jedoch für den vorliegenden Fall unzutreffende Schlussfolgerungen. 3. Das Berufungsgericht bezieht sich auf Rechtsprechung, die betont, dass bei der Beurteilung, ob eine Verkehrsfläche im Sinn des Paragraph 19, Absatz 6, StVO einmünde, auf die Beschaffenheit der zu beurteilenden Verkehrsfläche in ihrer Gesamtheit abzustellen sei (RIS-Justiz RS0074625). Dabei zieht es jedoch für den vorliegenden Fall unzutreffende Schlussfolgerungen.

Zur Beurteilung der Beschaffenheit der Verkehrsfläche in ihrer Gesamtheit gehört nämlich auch die Erkennbarkeit für den Verkehrsteilnehmer. So sprach der Senat in der Entscheidung 2 Ob 4/92 aus, es sei entscheidend, ob sich die Verkehrsfläche für die Benützer der beiden Straßen während der Fahrt nach objektiven Kriterien - ohne Rücksicht auf deren Ortskenntnisse - in ihrer gesamten Anlage eindeutig von sonstigen öffentlichen Straßen unterscheidet (vgl auch 2 Ob 32/94). 2 Ob 19/07v spricht vom „Indizcharakter“ der örtlichen Gegebenheiten für das Vorliegen einer Fläche gemäß § 19 Abs 6 StVO. Gemäß 2 Ob 233/08s dürften für die Lösung der Frage, ob eine Verkehrsfläche unter § 19 Abs 6 StVO zu subsumieren sei, nur solche Kriterien herangezogen werden, die für die Benützer der betreffenden Fläche und die Benützer der Straße, in die sie einmünde, während ihrer Fahrt deutlich erkennbar seien, wie etwa Befestigung und Asphaltierung. Die Entscheidung 8 Ob 165/82 gebrauchte die Tatsache, dass zwei Straßen gleichermaßen mit Schnee bedeckt waren, als Argument dafür, dass eine Verkehrsfläche von untergeordnetem Charakter nicht anzunehmen sei. Zur Beurteilung der Beschaffenheit der Verkehrsfläche in ihrer Gesamtheit gehört nämlich auch die Erkennbarkeit für den Verkehrsteilnehmer. So sprach der Senat in der Entscheidung 2 Ob 4/92 aus, es sei entscheidend, ob sich die Verkehrsfläche für die Benützer der beiden Straßen während der Fahrt nach objektiven Kriterien - ohne Rücksicht auf deren Ortskenntnisse - in ihrer gesamten Anlage eindeutig von sonstigen öffentlichen Straßen unterscheidet (vergleiche auch 2 Ob 32/94). 2 Ob 19/07v spricht vom „Indizcharakter“ der örtlichen Gegebenheiten für das Vorliegen einer Fläche gemäß Paragraph 19, Absatz 6, StVO. Gemäß 2 Ob 233/08s dürften für die Lösung der Frage, ob eine Verkehrsfläche unter Paragraph 19, Absatz 6, StVO zu subsumieren sei, nur solche Kriterien herangezogen werden, die für die Benützer der betreffenden Fläche und die

Benützer der Straße, in die sie einmünde, während ihrer Fahrt deutlich erkennbar seien, wie etwa Befestigung und Asphaltierung. Die Entscheidung 8 Ob 165/82 gebrauchte die Tatsache, dass zwei Straßen gleichermaßen mit Schnee bedeckt waren, als Argument dafür, dass eine Verkehrsfläche von untergeordnetem Charakter nicht anzunehmen sei.

4. Aus der zitierten Judikatur des Obersten Gerichtshofs ist zu schließen, dass dem Umstand, wie sich eine Verkehrsfläche für den Straßenbenützer während der Fahrt darstellt, eine wesentliche Bedeutung zukommt. Auch der deutsche Bundesgerichtshof stellt in ähnlichen Fällen auf das Gesamtbild der äußerlich erkennbaren Merkmale ab (BGH VI ZR 296/86). 4. Aus der zitierten Judikatur des Obersten Gerichtshofs ist zu schließen, dass dem Umstand, wie sich eine Verkehrsfläche für den Straßenbenützer während der Fahrt darstellt, eine wesentliche Bedeutung zukommt. Auch der deutsche Bundesgerichtshof stellt in ähnlichen Fällen auf das Gesamtbild der äußerlich erkennbaren Merkmale ab (BGH römisch sechs ZR 296/86).

5. Im vorliegenden Verfahren war nach den Feststellungen der Tatsacheninstanzen die schneebedeckte Verbindungsstraße „optisch nicht ohne weiteres und nicht eindeutig als Fahrbahn erkennbar“. Dies spricht für die Qualifikation der Verbindungsstraße als untergeordnete Verkehrsfläche im Sinn von § 19 Abs 6 StVO. 5. Im vorliegenden Verfahren war nach den Feststellungen der Tatsacheninstanzen die schneebedeckte Verbindungsstraße „optisch nicht ohne weiteres und nicht eindeutig als Fahrbahn erkennbar“. Dies spricht für die Qualifikation der Verbindungsstraße als untergeordnete Verkehrsfläche im Sinn von Paragraph 19, Absatz 6, StVO.

Daraus folgt, dass das Klagsfahrzeug gegenüber dem Beklagtenfahrzeug bevorrangt war. Das Verschulden am Zustandekommen des Verkehrsunfalls trifft daher den Erstbeklagten.

Der Revision der Klägerin war Folge zu geben. Die angefochtene Entscheidung war dahin abzuändern, dass das klagsstattgebende Urteil des Erstgerichts wiederhergestellt wird.

Die Kostenentscheidung gründet auf den §§ 50, 41 ZPO. Die Kostenentscheidung gründet auf den Paragraphen 50, 41, ZPO.

Schlagworte

Gruppe: Verkehrsrecht,Verkehrsofpergesetz

Textnummer

E101613

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2012:0020OB00028.12Z.0807.000

Im RIS seit

29.08.2012

Zuletzt aktualisiert am

12.02.2013

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