jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE OGH 2005/9/27 1Ob177/04t

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 27.09.2005

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofs Dr. Gerstenecker als Vorsitzenden, den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofs Dr. Rohrer und die Hofräte des Obersten Gerichtshofs Dr. Zechner, Univ. Doz. Dr. Bydlinski und Dr. Fichtenau als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Peter S*****, vertreten durch Dr. Peter Semlitsch und Dr. Wolfgang Klobassa, Rechtsanwälte in Voitsberg, wider die beklagten Parteien 1. Stadtgemeinde A*****, vertreten durch Dr. Frank Kalmann und Dr. Karlheinz De Cilia, Rechtsanwälte in Klagenfurt, und 2. Land Kärnten, vertreten durch Dr. Ferdinand J. Lanker, Rechtsanwalt in Klagenfurt, wegen EUR 18.252,18 sA, infolge Revisionen aller Parteien gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Graz als Berufungsgericht vom 20. April 2004, GZ 5 R 41/04w-41, womit infolge Berufungen aller Parteien das Urteil des Landesgerichts Klagenfurt vom 5. Dezember 2003, GZ 20 Cg 193/02p-31, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung beschlossen und zu Recht erkannt:

Spruch

1. Die Revision der klagenden Partei wird zurückgewiesen.

Die klagende Partei ist schuldig, der erstbeklagten Partei und der zweitbeklagten Partei die je mit EUR 665,66 (darin EUR 110,94 USt) bestimmten Kosten ihrer Revisionsbeantwortungen binnen 14 Tagen bei Exekution zu ersetzen.

2. Den Revisionen der beklagten Parteien wird nicht Folge gegeben.

Die erst- und die zweitbeklagte Partei sind schuldig, der klagenden Partei die mit je EUR 665,66 (darin EUR 110,94 USt) bestimmten Kosten der Revisionsbeantwortungen binnen 14 Tagen bei Exekution zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

Am 28. 6. 2002 fuhr ein beim Kläger beschäftigter Autobuschauffeur mit einem im Eigentum des Klägers stehenden Autobus von einer in die Landesstraße einmündenden Straße kommend in die im Bereich der Landesstraße befindliche Bahnunterführung ein. Das Dach des Autobusses streifte dabei die Decke der Unterführung und wurde beschädigt.

Die Landesstraße verläuft annähernd von Südwesten nach Nordosten und beschreibt im Einmündungsbereich der Gemeindestraße einen Rechtsbogen in Richtung Osten und geht sodann in die Bahnunterführung über. Die Gemeindestraße, die vorerst parallel zu der in Süd-Nord-Richtung verlaufenden Bahnlinie geführt wird, mündet von Süden kommend in einem Linksbogen in die Landesstraße ein. Der Einmündungstrichter erstreckt sich in einer Position 35 m südwestlich der Bahnunterführung bis ca 60 m südwestlich davon. Die Gemeindestraße ist gegenüber der Landesstraße benachrangt; dies wurde durch das Verkehrszeichen „Halt vor Kreuzungen" kundgemacht. Ein

Fahrzeuglenker, der - wie der Buschauffeur - von der Gemeindestraße nach rechts in die Landesstraße einbiegen will, um in die Bahnunterführung zu fahren, kann den nördlichen Teil der Bahnunterführung einsehen. Die volle Sicht auf das Westportal erlangt er ca 30 m vor Erreichen der Bahnunterführung.

Rund 80 m vor Erreichen der Bahnunterführung ist am östlichen Fahrbahnrand der Landesstraße - somit aus der Sicht des Lenkers des klägerischen Autobusses links von der Einmündung der Gemeindestraße - das Verkehrszeichen gemäß § 52 Z 9b StVO „Fahrverbot für über 3 m hohe Fahrzeuge" angebracht. Etwa 5 m nach der Bahnunterführung (gesehen in der beabsichtigten Fahrtrichtung des klägerischen Autobusses) steht ein derartiges Verkehrszeichen am nördlichen Fahrbahnrand. Im Unfallszeitpunkt befand sich ein derartiges Verkehrszeichen weder im Bereich des Einmündungstrichters der Gemeindestraße noch in dem von dort bis zur Bahnunterführung verlaufenden Stück der Landesstraße. Nun ist im nordöstlichen Bereich des Einmündungstrichters das Fahrverbotszeichen gemäß § 52 Z 9b StVO mit der Zusatztafel „nach 45 m" aufgestellt.

Die Bahnunterführung ist 7 m breit und ca 25 m lang. Sie weist im Bereich des Westportals - somit der dem Autobus bei der Annäherung zugewandten Seite - eine Höhe von 3,50 m auf. Da die Fahrbahn in der Bahnunterführung ansteigt, ist das Ostportal nur 3,25 m hoch. Der Lenker des klägerischen Autobusses, der vor einigen Jahren bereits mehrmals mit Bussen durch diese Unterführung gefahren war, nahm an, dass die Durchfahrt über 4 m hoch sei, und fuhr aus diesem Grund, ohne anzuhalten, mit nicht mehr feststellbarer Geschwindigkeit in diese ein. Dabei streifte das Dach des an der höchsten Stelle 3,72 m hohen Autobusses die Decke des Durchlasses und wurde beschädigt. Der diesbezügliche Sachschaden betrug EUR 15.552,18, der merkantile Minderwert EUR 2.000.

Durch das Breiten-Höhen-Verhältnis 2 : 1 der Unterführung gewinnt man in Annäherung den Eindruck, dass die Bahnunterführung relativ niedrig sei. Einem Berufskraftfahrer mit durchschnittlicher Fahrpraxis müsste auch ohne entsprechende Verkehrszeichen die Situation zumindest kritisch vorkommen. Der Chauffeur des Klägers hätte, sobald er in einer Entfernung von spätestens 25 m Sicht auf die Durchfahrt erlangt hatte, erkennen können, dass die Durchfahrt für seinen Autobus zu niedrig ist. Da der Autobus aufgrund der örtlichen Verhältnisse relativ langsam fahren musste, hätte der Busfahrer jederzeit anhalten und damit den gegenständlichen Schaden vermeiden können.

Die Landesstraße, auf der sich der Unfall ereignete, steht in Erhaltung und Betreuung des beklagten Landes. Mit Verordnung vom 30. 7. 1985 hat die zuständige Bezirkshauptmannschaft gemäß §§ 43 und 44 StVO iVm § 94 lit b StVO unter anderem verordnet, dass ein Fahrverbot gemäß § 52 Z 9b StVO für Fahrzeuge über 3 m Höhe für die Bahnunterführung verfügt wird. Aufgrund dieser Verordnung wurde vorerst jeweils auf der rechten Straßenseite ca 5 m vor der Bahnunterführung das Verkehrszeichen „Fahrverbot für über 3 m hohe Fahrzeuge" angebracht.Die Landesstraße, auf der sich der Unfall ereignete, steht in Erhaltung und Betreuung des beklagten Landes. Mit Verordnung vom 30. 7. 1985 hat die zuständige Bezirkshauptmannschaft gemäß §§ 43 und 44 StVO in Verbindung mit § 94 lit b StVO unter anderem verordnet, dass ein Fahrverbot gemäß § 52 Z 9b StVO für Fahrzeuge über 3 m Höhe für die Bahnunterführung verfügt wird. Aufgrund dieser Verordnung wurde vorerst jeweils auf der rechten Straßenseite ca 5 m vor der Bahnunterführung das Verkehrszeichen „Fahrverbot für über 3 m hohe Fahrzeuge" angebracht.

Am 2. 2. 1993 fand bei der Erstbeklagten eine Verhandlung statt, in deren Verlauf von der Erstbeklagten unter anderem angeordnet wurde, dass das Verkehrszeichen gemäß § 52 Z 9b StVO, welches sich unmittelbar vor der Unterführung auf der Landesstraße befand, an die Einmündung der nunmehrigen Gemeindestraße in die Landesstraße rückversetzt werde. Diese angeordnete Maßnahme wurde am 3. 3. 1993 von der Straßenmeisterei durchgeführt.

Mit Vereinbarung vom 15. 12. 1997 hat die Zweitbeklagte der Erstbeklagten das Teilstück der nunmehrigen Gemeindestraße von Kilometer 18,8 bis Kilometer 20,0 aus ihrer Erhaltung und Verwaltung übertragen. Bis zu diesem Zeitpunkt war am nördlichen Rand des Einmündungstrichters der Gemeindestraße in die Landesstraße das Verkehrszeichen gemäß § 52 Z 9b StVO mit einer Zusatztafel „nach 45 m" aufgestellt. In der Zeit zwischen 1997 und dem Unfallstag wurde dieses Verkehrszeichen entfernt. Das Erstgericht konnte zwar nicht feststellen, von wem und zu welchem Zeitpunkt dies geschah, traf jedoch im Rahmen der rechtlichen Beurteilung die Feststellung, dass Organe der Erstbeklagten das gehörig kundgemachte Verkehrszeichen von seinem ursprünglichen Standort entfernt haben. Nach dem Unfall wurde es im Zuge von Nachforschungen im Bauhof der Erstbeklagten aufgefunden und in der Folge wieder aufgestellt.

Mit ihrer am 4. 10. 2002 beim Erstgericht eingelangten Klage begehrte der Kläger zuletzt, die Beklagten zur Zahlung von EUR 18.252,18 als Ersatz für den an seinem Autobus entstandenen Schaden schuldig zu erkennen. Vor der

Bahnunterführung sei kein Warnschild gemäß §§ 51, 52 StVO positioniert gewesen, sodass es dem Chauffeur nicht möglich gewesen sei, auf die zu geringe Höhe der Unterführung zu reagieren. Der Bus habe daher an der Decke der Unterführung gestreift. Die erstbeklagte Gemeinde hafte als Straßenerhalter, weil sie es unterlassen habe, dafür Sorge zu tragen, dass die der Zweitbeklagten zuzuordnende Bezirksverwaltungsbehörde ein entsprechendes Fahrverbot verordne, das ein Abbiegen von Fahrzeugen über 3 m Höhe von der Gemeindestraße nach rechts in die Landesstraße verbiete. Wäre ein solches Fahrverbotszeichen ordnungsgemäß kundgemacht worden, wäre es nicht zum Unfall gekommen. Die beklagte Gemeinde habe auch zu verantworten, dass ein ihr zuzuordnendes Organ das ursprünglich aufgestellt gewesene Fahrverbotszeichen entfernt habe. Das zweitbeklagte Land hätte die Verpflichtung getroffen, entsprechende Fahrverbote zu verordnen und als Straßenerhalter kundzumachen. Deren Haftung gründe sich auch auf § 96 Abs 2 StVO, weil das beklagte Land es unterlassen habe, die ordnungsgemäße Kundmachung der verordneten Verkehrszeichen zu überprüfen. Beide Beklagten würden sowohl aus dem Titel der Wegehalterhaftung nach § 1319a ABGB wie auch nach den Bestimmungen des Amtshaftungsgesetzes in Anspruch genommen. Gemäß§ 1 Abs 3 AHG hafte die Gemeinde mit dem in § 1 Abs 1 AHG genannten Rechtsträger zur ungeteilten Hand. Den Mitarbeiter des Klägers treffe kein Mitverschulden, weil er mangels gehöriger Kundmachung auf eine Durchlasshöhe von 4 m habe vertrauen können.

Die Erstbeklagte wendete ein, sie hafte nicht als Straßenerhalter, weil sich der Unfall nicht auf einem von ihr betreuten Straßenstück ereignet habe. Es werde bestritten, dass das ehedem vorhandene Verkehrszeichen von einem ihrer Organe jemals entfernt worden sei. Das Alleinverschulden treffe den Kläger, da dessen Chauffeur die zu geringe Höhe des Durchlasses hätte erkennen können. Auch hätte er auf das von ihm bei Annäherung an den Kreuzungsbereich auf der Gemeindestraße einsehbare, auf der Landesstraße befindliche Verkehrszeichen (§ 52 Z 9b StVO) reagieren können.

Die Zweitbeklagte wendete ein, sie habe als Straßenerhalter ohnehin das vermisste Fahrverbotszeichen aufgestellt gehabt. Das Anbringen eines weiteren Zeichens unmittelbar vor der Bahnunterführung wäre wegen der örtlichen Situation - zu kurzer Streckenverlauf - nicht StVO-konform gewesen. Für die Absicherung auf der Gemeindestraße sei die Zweitbeklagte nun nicht mehr verantwortlich. Ein verordnungsgemäß aufgestelltes Verkehrszeichen im Einmündungsbereich der Gemeindestraße sei von Organen der Erstbeklagten ohne Absprache mit der Zweitbeklagten nach Übertragung der ehemaligen Landesstraße in das Eigentum der Gemeinde entfernt worden. Das Alleinverschulden am Zustandekommen des Unfalls treffe den Chauffeur des Klägers, weil er die zu geringe Durchlasshöhe ohne Weiteres habe erkennen können.

Das Erstgericht erkannte die Beklagten zur Zahlung von EUR 8.876,09 sA schuldig und wies das Mehrbegehren von EUR 9.576,09 ab. Es traf die eingangs wiedergegebenen Feststellungen und führte zur rechtlichen Beurteilung aus, dass auf der Landesstraße ein Verkehrszeichen im Sinne der Verordnung vom 30. 7. 1985 nicht ordnungsgemäß kundgemacht worden sei und die Zweitbeklagte es zudem unterlassen habe, gemäß § 96 Abs 2 StVO das Vorhandensein entsprechender Verkehrszeichen zu überprüfen. Das rund 80 m vor der Bahnunterführung auf der Landesstraße angebrachte Verkehrszeichen über die Höhenbeschränkung habe von Fahrzeugen, die sich auf der Gemeindestraße näherten, nicht beachtet werden müssen. Der Zweitbeklagten sei daher grobe Fahrlässigkeit im Sinn des § 1319a ABGB vorzuwerfen, die für den Eintritt des Schadensfalls kausal gewesen sei. Grobe Fahrlässigkeit sei auch der Erstbeklagten anzulasten, weil deren Organe das gehörig kundgemachte Verkehrszeichen vom ursprünglichen Standort entfernt hätten, ohne diesbezüglich das Einvernehmen mit der Zweitbeklagten herzustellen. Auch habe die Erstbeklagte nach Übertragung der Verwaltung des Straßenstücks keine Kontrollen darüber durchgeführt, ob das Verkehrszeichen noch vorhanden bzw ob dessen Wiederaufstellung erforderlich sei. Das Erstgericht erachtete eine Verschuldensteilung im Verhältnis 1 : 1 zwischen dem Kläger einerseits und den Beklagten andererseits als angemessen, sodass es von dem letztlich mit EUR 17.552,18 als zu Recht bestehend festgestellten Klagebegehren nur die Hälfte zusprach.

Das Gericht zweiter Instanz gab den von sämtlichen Streitparteien erhobenen Berufungen nicht Folge und bestätigte das Ersturteil mit der Maßgabe, dass der Zuspruch zur ungeteilten Hand und eingeschränkt auf den rechnerisch richtigen Betrag von EUR 8.776,09 sA erfolgte. Es sprach aus, dass die ordentliche Revision zulässig sei. Das Berufungsgericht übernahm die Tatsachenfeststellungen des Erstgerichts und führte ausgehend davon aus, dass weder die Haftung der Erstbeklagten noch jene der Zweitbeklagten auf § 1319a ABGB gestützt werden könne. Der Unfall habe sich nicht auf jenem Straßenstück ereignet, für dessen Zustand die Erstbeklagte verantwortlich sei. Die Absicherung des Straßenstückes, das bei Durchfahren der Bahnunterführung benützt wird, sei Sache des Halters

dieses „Weges", somit der Zweitbeklagten. Dieser sei zuzustimmen, dass ein die Höhenbeschränkung enthaltendes Verbotszeichen zwischen der Einmündung der Gemeindestraße und der Bahnunterführung nicht sinnvoll angebracht werden könne, weil ein Fahrzeug bei Sicht auf das Verkehrszeichen nur mehr verkehrsbehindernd zurückschieben könnte. Der Pflicht zur Anbringung eines entsprechenden Verkehrszeichens im Bereich des Einmündungstrichters der Gemeindestraße sei die Zweitbeklagte aber schon vor 1993 nachgekommen. Die Zweitbeklagte könne daher ebenfalls nicht aus ihrer Haftung als Wegehalter in Anspruch genommen werden. Allerdings habe der Kläger seinen Anspruch auch auf das Amtshaftungsgesetz gestützt. Diese Haftung sei hinsichtlich beider Beklagten zu bejahen. Gemäß § 96 Abs 2 StVO sei die Zweitbeklagte verpflichtet, alle zwei Jahre unter Beiziehung des Straßenerhalters alle angebrachten Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs daraufhin zu überprüfen, ob sie noch erforderlich seien. Dabei sei auch die Sichtbarkeit der Verkehrszeichen zu überprüfen, also auch, ob sie überhaupt noch vorhanden sind. Die vom Erstgericht hinsichtlich des Zeitpunkts des Entfernens dieses Verkehrszeichens getroffene Negativfeststellung schlage zum Nachteil der Zweitbeklagten aus, weil ihr der Beweis des mangelnden Verschuldens nicht gelungen sei. Es sei daher der ungünstigste Fall zugrundezulegen, nämlich, dass dieses Verkehrszeichen schon seit dem Jahr 1997 gefehlt habe. Die Haftung der Erstbeklagten aus dem Titel der Amtshaftung sei schon deshalb zu bejahen, weil eines ihrer Organe das verordnete Verkehrszeichen entfernt, somit den Kundmachungsakt beseitigt und sich damit straßenpolizeiliche Befugnisse angemaßt habe. Aber auch sonst würde die Haftung aus dem Titel der Amtshaftung bestehen, denn durch die Übernahme der Straße in die Verwaltung der Erstbeklagten mit dem bereits verordneten Verkehrszeichen sei ihr die hoheitliche Aufgabe für die weitere Kundmachung Sorge zu tragen, übertragen worden. Beide Beklagten hafteten daher solidarisch, und zwar die Zweitbeklagte als funktionell zuständiger Rechtsträger nach § 1 Abs 1 AHG, und die Erstbeklagte als organisatorischer Rechtsträger nach § 1 Abs 3 AHG. Die vom Erstgericht vorgenommene Verschuldensteilung sei nicht zu beanstanden, die Einfahrt in den erkennbar zu niedrigen Durchlass begründe ein erhebliches Mitverschulden. Der Spruch des erstinstanzlichen Urteils sei neu zu fassen gewesen, um entsprechend dem wahren Willen des Erstgerichts die mathematisch richtig errechnete Hälfte des festgestellten Gesamtschadens zuzusprechen.

Rechtliche Beurteilung

Zu 1.: Die dagegen erhobene Revision des Klägers ist mangels Vorliegens einer Rechtsfrage von dem im § 502 Abs 1 ZPO genannten Gewicht unzulässig.

Die gerügte Mangelhaftigkeit liegt nicht vor (§ 510 Abs 3 ZPO).

Die weitwendigen Ausführungen zur Wegehalterhaftung sowie zum Umfang der Kontrollpflicht nach § 96 Abs 2 StVO vermögen die Revisionszulässigkeit schon deshalb nicht zu begründen, weil davon die den Kläger allein beschwerende Entscheidung über die Höhe des Anspruchs nicht abhängt. Die Abweisung eines Teils des Klagebegehrens erfolgte nicht aus den Grund des Anspruchs betreffenden rechtlichen Überlegungen, sondern ausschließlich weil der von den Beklagten erhobene Mitschuldeinwand und eine daraus resultierende Verschuldensteilung im Verhältnis 1 : 1 als berechtigt angesehen wurde. Die Beurteilung des Verschuldensgrads unter Anwendung der richtig dargestellten Grundsätze, ohne dass ein wesentlicher Verstoß gegen maßgebliche Abgrenzungskriterien vorläge, und das Ausmaß des Mitverschuldens des Geschädigten können aber wegen ihrer Einzelfallbezogenheit nach ständiger Rechtsprechung nicht als erhebliche Rechtsfrage im Sinn des § 502 Abs 1 ZPO gewertet werden (RIS-Justiz RS0087606). Eine Korrekturbedürftigkeit der Entscheidungen der Vorinstanzen in dem Sinne, dass die auch im Amtshaftungsrecht anzuwendenden (RIS-Justiz RS0050022) Grundsätze des bürgerlichen Rechts bei Beurteilung des Mitverschuldenseinwandes grob verletzt worden wären, liegt nicht vor. Nach den den Obersten Gerichtshof bindenden Feststellungen vermittelte die Bahnunterführung aufgrund des Breiten-Höhen-Verhältnisses von 2 : 1 den Eindruck, relativ niedrig zu sein. Einem Berufskraftfahrer mit durchschnittlicher Fahrpraxis musste auch ohne entsprechende Verkehrszeichen die Situation zumindest kritisch vorkommen. Dem Chauffeur des Klägers wäre es auf Grund der örtlichen Verhältnisse leicht möglich gewesen, rechtzeitig anzuhalten, um den gegenständlichen Schaden zu vermeiden. Es ist daher gut vertretbar, ihm das Weiterfahren bis zum streifenden Kontakt mit dem Bauwerk als für die Annahme von Mitverschulden ausreichende (RIS-Justiz RS0022681) schadenskausale Sorglosigkeit gegenüber den eigenen Gütern anzulasten. In Anbetracht des festgestellten Auffälligkeitswertes der für die Abmessungen des Autobusses zu geringen Durchfahrtshöhe liegt die vorgenommene Verschuldensteilung auch nicht außerhalb des eingeräumten Ermessensspielraumes, sodass auch unter dem Gesichtspunkt der Einzelfallgerechtigkeit die Zulässigkeit der Revision nicht begründet ist.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf §§ 50, 41 ZPO. Die beiden Beklagten haben in ihren Revisionsbeantwortungen auf die Unzulässigkeit des Rechtsmittels des Klägers hingewiesen, sodass ihnen ein Kostenersatzanspruch zusteht. Allerdings ist die Entlohnung unter Ausklammerung des jeweils verzeichneten 10 %igen Streitgenossenzuschlags zu berechnen, weil dieser gemäß § 15 lit a RATG nur zusteht, wenn auf einer Seite zwei vom Rechtsanwalt vertretene oder ihm gegenüberstehende Personen vorhanden sind, was hier nicht der Fall ist.

Zu 2.: Die Revisionen der Beklagten sind zulässig, es kommt ihnen jedoch keine Berechtigung zu.

Die Instandhaltung von dem Verkehr übergebenen Straßen fällt im Allgemeinen nicht in den Kompetenztatbestand der (hoheitlichen) Straßenpolizei, sondern der Straßenverwaltung und damit in den Bereich der Privatwirtschaftsverwaltung. Die Gebietskörperschaft erfüllt hiebei keine andere Funktion als etwa der verkehrssicherungspflichtige Eigentümer einer Liegenschaft. Zur Instandhaltung der Straße gehört auch die Verpflichtung, das Erforderliche zu veranlassen, damit die Straße mit allen der Vorschrift entsprechenden Verkehrseinrichtungen versehen wird. Insbesondere hat der Straßenerhalter gemäß § 98 Abs 4 StVO der Behörde Umstände, die in der Anlage oder Beschaffenheit der Straße begründet sind und für die Erlassung einer Verordnung nach § 43 StVO maßgebend sein können, bekanntzugeben (SZ 54/12; SZ 59/4;1 Ob 29/95 u.a.).

Dem gegenüber sind generelle Anordnungen, mit denen den Straßenbenützern ein bestimmtes Verhalten vorgeschrieben und die Kundmachung durch entsprechende Verkehrszeichen verfügt wird, dem hoheitlichen Bereich zugeordnet. Die Anbringung von Vorschriftszeichen nach § 52 StPO erfolgt als Verordnungskundmachung ebenfalls in Vollziehung der Gesetze. Da der Hoheitsakt ohne Kundmachung nicht in Erscheinung tritt, muss die Kundmachung als integrierender Bestandteil der Hoheitsverwaltung angesehen werden. Die Tätigkeit der Straßenverwaltung ist damit nicht bloß als die eines privatrechtlich handelnden Rechtsunterworfenen, sondern als einer für den Hoheitsakt der Kundmachung der Verordnung in die Pflicht genommen Einrichtung anzusehen (SZ 59/4; SZ 68/134; 1 Ob 29/95; RIS-Justiz RS0049889).

Gemäß § 43 Abs 1 lit b Z 1 StVO hat die Behörde für bestimmte Straßen oder Straßenstrecken oder für Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes durch Verordnung, wenn und soweit es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des sich bewegenden oder die Ordnung des ruhenden Verkehrs, die Lage, Widmung, Pflege, Reinigung oder Beschaffenheit der Straße, die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines an der Straße gelegenen Gebäudes oder Gebietes oder wenn und insoweit es die Sicherheit eines Gebäudes oder Gebietes und/oder der Personen, die sich dort aufhalten, erfordert, dauernde oder vorübergehende Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote, insbesondere die Erklärung von Straßen zu Einbahnstraßen, Maß-, Gewichts- oder Geschwindigkeitsbeschränkungen, Halte- oder Parkverbote udgl zu erlassen. Gemäß § 44 Abs 1 StVO sind die im § 43 StVO bezeichneten Verordnungen durch Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen kundzumachen und treten mit deren Anbringung in Kraft. Gemäß § 94b Abs 1 lit b StVO ist für die Erlassung von Verordnungen und Bescheiden, sofern der Akt der Vollziehung nur für den betreffenden politischen Bezirk wirksam werden soll und sich nicht die Zuständigkeit der Gemeinde oder der Bundespolizeibehörde ergibt, die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig. Zu den in § 43 Abs 1 lit b Z 1 StVO genannten Verbots- und Beschränkungszeichen zählt gemäß § 52 Z 9b StVO auch das Zeichen „Fahrverbot für über.....m hohe Fahrzeuge".

Mit Verordnung vom 30. 7. 1985 hat die zuständige Bezirksverwaltungsbehörde ein derartiges Beschränkungszeichen für Fahrzeuge über 3 m Höhe für die Bahnunterführung im Zuge der Landesstraße mit der Anordnung der zweimaligen Aufstellung verfügt. Weitere Hinweise zu konkreten Aufstellungsorten enthält die Verordnung nicht. Nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs muss in einer gemäß § 43 StVO erlassenen Verordnung betreffend Verkehrsbeschränkungen keine Anleitung darüber stehen, wie die Kundmachung der Verkehrsbeschränkung zu erfolgen hat, da die Art und Weise, wie Verordnungen kundzumachen sind, ohnehin durch § 44 StVO geregelt wird (VwGH GZ 2002/02/0107; 2002/02/0302; je mwH). Selbst wenn in einer derartigen Verordnung auch der räumliche Geltungsbereich für die Aufstellung des Verkehrszeichens verfügt würde, kann dem Gesetz eine Verpflichtung zur „zentimetergenauen" Einhaltung der Bestimmung des Aufstellungsorts nicht entnommen werden (VwGH GZ 99/02/0014). Die von der Erstbeklagten anlässlich der Verhandlung am 2. 2. 1993 angeordnete Verlegung eines der beiden Beschränkungszeichen von seinem Standort unmittelbar vor der Unterführung in den Kreuzungsbereich der nunmehrigen Gemeindestraße mit der Landesstraße bewirkte daher entgegen der von der Erstbeklagten vertretenen Ansicht nicht, dass das Verkehrszeichen dadurch seiner den Aufstellungsbereich nicht weiter einschränkenden Verordnungsgrundlage beraubt worden und damit als rechtswidrig aufgestellt anzusehen wäre. Es kann daher keine

Rede davon sein, dass durch die nachfolgende Entfernung des Verkehrszeichens im Ergebnis ein rechtmäßiger Zustand wiederhergestellt worden wäre (vgl dazu 1 Ob 2316/96m). Auch das Gesetz selbst enthält in § 51 Abs 1 StVO keine nähere Determinierung des Aufstellungsortes von derartigen Vorschriftszeichen und erlaubt in seinem Abs 5 ausdrücklich, dass bei Einmündung einer anderen Straße in einen Straßenabschnitt, für den durch Vorschriftszeichen Verkehrsbeschränkungen kundgemacht sind, diese Beschränkungen auch schon auf der einmündenden Straße durch die betreffenden Vorschriftszeichen mit einer Zusatztafel mit Pfeilen angezeigt werden können. Als Zwischenergebnis ist daher festzuhalten, dass es sich bei dem ursprünglich im Einmündungstrichter der Gemeindestraße angebrachten Beschränkungszeichen gemäß § 52 Z 9b StVO trotz seiner Verlegung auf Grund der Anordnung vom 2. 2. 1993 um die ordnungsgemäße Kundmachung der mit Verordnung vom 30. 7. 1985 verfügten Höhenbeschränkung handelte.Mit Verordnung vom 30. 7. 1985 hat die zuständige Bezirksverwaltungsbehörde ein derartiges Beschränkungszeichen für Fahrzeuge über 3 m Höhe für die Bahnunterführung im Zuge der Landesstraße mit der Anordnung der zweimaligen Aufstellung verfügt. Weitere Hinweise zu konkreten Aufstellungsorten enthält die Verordnung nicht. Nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs muss in einer gemäß § 43 StVO erlassenen Verordnung betreffend Verkehrsbeschränkungen keine Anleitung darüber stehen, wie die Kundmachung der Verkehrsbeschränkung zu erfolgen hat, da die Art und Weise, wie Verordnungen kundzumachen sind, ohnehin durch § 44 StVO geregelt wird (VwGH GZ 2002/02/0107; 2002/02/0302; je mwH). Selbst wenn in einer derartigen Verordnung auch der räumliche Geltungsbereich für die Aufstellung des Verkehrszeichens verfügt würde, kann dem Gesetz eine Verpflichtung zur „zentimetergenauen" Einhaltung der Bestimmung des Aufstellungsorts nicht entnommen werden (VwGH GZ 99/02/0014). Die von der Erstbeklagten anlässlich der Verhandlung am 2. 2. 1993 angeordnete Verlegung eines der beiden Beschränkungszeichen von seinem Standort unmittelbar vor der Unterführung in den Kreuzungsbereich der nunmehrigen Gemeindestraße mit der Landesstraße bewirkte daher entgegen der von der Erstbeklagten vertretenen Ansicht nicht, dass das Verkehrszeichen dadurch seiner den Aufstellungsbereich nicht weiter einschränkenden Verordnungsgrundlage beraubt worden und damit als rechtswidrig aufgestellt anzusehen wäre. Es kann daher keine Rede davon sein, dass durch die nachfolgende Entfernung des Verkehrszeichens im Ergebnis ein rechtmäßiger Zustand wiederhergestellt worden wäre vergleiche dazu 1 Ob 2316/96m). Auch das Gesetz selbst enthält in § 51 Abs 1 StVO keine nähere Determinierung des Aufstellungsortes von derartigen Vorschriftszeichen und erlaubt in seinem Absatz 5, ausdrücklich, dass bei Einmündung einer anderen Straße in einen Straßenabschnitt, für den durch Vorschriftszeichen Verkehrsbeschränkungen kundgemacht sind, diese Beschränkungen auch schon auf der einmündenden Straße durch die betreffenden Vorschriftszeichen mit einer Zusatztafel mit Pfeilen angezeigt werden können. Als Zwischenergebnis ist daher festzuhalten, dass es sich bei dem ursprünglich im Einmündungstrichter der Gemeindestraße angebrachten Beschränkungszeichen gemäß § 52 Z 9b StVO trotz seiner Verlegung auf Grund der Anordnung vom 2. 2. 1993 um die ordnungsgemäße Kundmachung der mit Verordnung vom 30. 7. 1985 verfügten Höhenbeschränkung handelte.

Das Erstgericht hat - wenngleich im Rahmen der rechtlichen Beurteilung - festgestellt, dass dieses Verkehrszeichen von Organen der Erstbeklagten zu einem nicht mehr feststellbaren Zeitpunkt entfernt und nach dem Unfall am Bauhofsgelände der Erstbeklagten aufgefunden wurde. Diese Feststellung hat das Berufungsgericht ausdrücklich übernommen und den von der Erstbeklagten gerügten Feststellungswiderspruch im Ersturteil dahin aufgelöst, dass die weitere Feststellung, es könne nicht festgestellt werden, von wem das Zeichen entfernt worden sei, nach dem gesamten Urteilsinhalt eindeutig dahin verstanden werden müsse, dass nicht feststellbar sei, welche physische Person für die Erstbeklagte gehandelt habe. Insoweit die Erstbeklagte nun in ihrer Revision neuerlich auf diesen angeblichen Widerspruch hinweist, bekämpft sie in Wahrheit in unzulässiger Weise die Beweiswürdigung der Vorinstanzen und ist daher auf diesen Einwand nicht weiter einzugehen.

Der erkennende Senat hat in seinen Entscheidungen 1 Ob 2183/96b (= JBl 1997, 527) und 1 Ob 267/98s (= ZVR 1999/68) zur Frage des über die Verordnung der Bezirksverwaltungsbehörde über die Aufstellung des Gebotszeichens „Geh- und Radweg" hinausgehenden eigenmächtigen Aufbringens von Bodenmarkierungen durch die Gemeinde Stellung genommen. Beide Erkenntnisse betonen, dass die dort beklagte Gemeinde bei der Aufstellung des Gebotszeichens als für die Vollziehung der Verordnung in die Pflicht genommen anzusehen und das Land daher für bei der Aufstellung unterlaufene Fehler gemäß § 1 Abs 1 AHG haftbar anzusehen sei. Allerdings liege in der nachfolgenden eigenmächtigen Aufbringung weißer Bodenmarkierungen keine hoheitliche Tätigkeit mehr, die noch dem Land zuzurechnen wäre, sondern sei die Gemeinde insoweit im eigenen Wirkungsbereich tätig geworden. Sie habe nicht privatwirtschaftlich als Straßenerhalterin gehandelt, sondern den äußeren Anschein einer ihr selbst zuzurechnenden Amtshandlung erweckt, zumal die Organe des Straßenerhalters gemäß § 44b StVO unter ganz bestimmten

Voraussetzungen eine der im § 43 Abs 1 lit b Z 1 und 2 StVO bezeichneten Maßnahmen durch Anbringung von Bodenmarkierungen treffen dürften. Für den unbefangenen Straßenbenützer sei keineswegs ersichtlich, ob der Straßenerhalter die Anbringung von Bodenmarkierungen als unaufschiebbare Maßnahme im Sinn des § 44b StVO betrachte. Entscheidend sei stets der äußere Anschein der vorgenommenen Amtshandlung. Diesen müsse sich der beklagte Rechtsträger zurechnen lassen, wenn ein Verkehrsteilnehmer dadurch zu Schaden komme.

Schragel (AHG³ Rz 42) kritisiert diese Urteile, insoweit der Rechtsträger Gemeinde infolge Vermittlung des äußeren Anscheins hoheitlichen Handelns zur Amtshaftung herangezogen wurde. In ihrer Eigenschaft als Straßenerhalterin könne eine Gemeinde nicht als Rechtsträger im Sinn des AHG haften, sondern nur für hoheitliches Verhalten in ihrem eigenen Wirkungsbereich und dessen Überschreitung. Soweit der Straßenerhalter aber für hoheitliches Handeln in die Pflicht genommen sei, treffe Amtshaftung nur den für die Vollziehung der StVO zuständigen Rechtsträger Land. § 44b Abs 1 StVO schaffe keine Ausnahme, ordne er doch im Falle der Unaufschiebbarkeit die Pflicht des Straßenerhalters an, besondere Maßnahmen zu treffen, „als ob die Veranlassung oder Maßnahme von der Behörde getroffen worden wäre". Straßenerhalter könnten nicht nur die Gemeinde, sondern auch physische Personen sein, Adressaten des § 44b Abs 1 StVO etwa auch die Feuerwehr oder Organe des Gebrechendienstes, die sämtlich in keiner Weise als Rechtsträger im Sinn des AHG in Betracht kämen. Diese Einrichtungen und Personen könnten daher nur beliehen oder in die Pflicht genommen werden, sodass Amtshaftung nur den Rechtsträger Land treffen könne. Dass eine Ausnahme gelten solle, wenn der Straßenerhalter auch Rechtsträger im Sinn des AHG sei, sei dem Gesetz nicht zu unterstellen.Schragel (AHG³ Rz 42) kritisiert diese Urteile, insoweit der Rechtsträger Gemeinde infolge Vermittlung des äußeren Anscheins hoheitlichen Handelns zur Amtshaftung herangezogen wurde. In ihrer Eigenschaft als Straßenerhalterin könne eine Gemeinde nicht als Rechtsträger im Sinn des AHG haften, sondern nur für hoheitliches Verhalten in ihrem eigenen Wirkungsbereich und dessen Überschreitung. Soweit der Straßenerhalter aber für hoheitliches Handeln in die Pflicht genommen sei, treffe Amtshaftung nur den für die Vollziehung der StVO zuständigen Rechtsträger Land. § 44b Abs 1 StVO schaffe keine Ausnahme, ordne er doch im Falle der Unaufschiebbarkeit die Pflicht des Straßenerhalters an, besondere Maßnahmen zu treffen, „als ob die Veranlassung oder Maßnahme von der Behörde getroffen worden wäre". Straßenerhalter könnten nicht nur die Gemeinde, sondern auch physische Personen sein, Adressaten des § 44b Absatz eins, StVO etwa auch die Feuerwehr oder Organe des Gebrechendienstes, die sämtlich in keiner Weise als Rechtsträger im Sinn des AHG in Betracht kämen. Diese Einrichtungen und Personen könnten daher nur beliehen oder in die Pflicht genommen werden, sodass Amtshaftung nur den Rechtsträger Land treffen könne. Dass eine Ausnahme gelten solle, wenn der Straßenerhalter auch Rechtsträger im Sinn des AHG sei, sei dem Gesetz nicht zu unterstellen.

Dieser Kritik muss der erkennende Senat nicht weiter nachgehen, gesteht doch auch Schragel (aaO) zu, dass die Gemeinde als Rechtsträger iSd § 1 Abs 3 AHG in Anspruch genommen werden kann:

Der Hinweis in § 44b Abs 1 StVO, im Falle der Unaufschiebbarkeit dürften die Organe der Straßenaufsicht, des Straßenerhalters, der Feuerwehr, des Bundesheers oder des Gebrechendienstes öffentlicher Versorgungs- oder Entsorgungsunternehmen unter anderem Maßnahmen gemäß § 43 Abs 1 lit b Z 1 und 2 StVO durch Anbringen der entsprechenden Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen „mit der Wirkung treffen, als ob die Veranlassung oder Maßnahme von der Behörde getroffen worden wäre", weist derartige Tätigkeiten unzweifelhaft als solche der Hoheitsverwaltung aus. Werden die Maßnahmen von physischen Personen als Straßenerhalter, der Feuerwehr oder vergleichbaren Einrichtungen getroffen, ist nicht zweifelhaft, dass haftender Rechtsträger das sonst für derartige Anordnungen zuständige Land ist. Dies gilt selbstverständlich auch dann, wenn Straßenerhalter eine Gemeinde ist, doch ist in diesem Fall zusätzlich § 1 Abs 3 AHG zu beachten. Danach haftet mit dem in § 1 Abs 1 genannten (funktionellen) Rechtsträger zur ungeteilten Hand auch derjenige (organisatorische Rechtsträger), als dessen Organ die handelnde Person gewählt, ernannt oder sonstwie bestellt worden ist. Wie der Verfassungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 24. 6. 1993 (VfGHSlg 13.476) dargelegt hat, findet diese zur Haftung des funktionell zuständigen Rechtsträgers hinzutretende solidarische Haftung des Rechtsträgers, dem das den Amtshaftungsanspruch auslösende Organ organisationsrechtlich zugehört, seine Begründung in der Verbesserung der Rechtsstellung des Gläubigers, also des Geschädigten im Amtshaftungsverfahren. Der Gesetzgeber habe mit dieser Regelung ausschließlich dem Interesse des Geschädigten Rechnung tragen wollen, für den es schwierig sein könne, den funktionell zuständigen Rechtsträger zu erkennen. Es kann somit nicht zweifelhaft sein, dass im Falle des Vorliegens der Voraussetzungen des § 44b StVO für ein amtshaftungsbegründendes Verhalten eines Straßenerhalters, der selbst Rechtsträger ist, also etwa einer

Gemeinde, dieser solidarisch mit dem funktionellen Rechtsträger, hier somit dem Lande, haftet.Der Hinweis in § 44b Absatz eins, StVO, im Falle der Unaufschiebbarkeit dürften die Organe der Straßenaufsicht, des Straßenerhalters, der Feuerwehr, des Bundesheers oder des Gebrechendienstes öffentlicher Versorgungs- oder Entsorgungsunternehmen unter anderem Maßnahmen gemäß § 43 Abs 1 lit b Z 1 und 2 StVO durch Anbringen der entsprechenden Straßenverkehrszeichen oder Bodenmarkierungen „mit der Wirkung treffen, als ob die Veranlassung oder Maßnahme von der Behörde getroffen worden wäre", weist derartige Tätigkeiten unzweifelhaft als solche der Hoheitsverwaltung aus. Werden die Maßnahmen von physischen Personen als Straßenerhalter, der Feuerwehr oder vergleichbaren Einrichtungen getroffen, ist nicht zweifelhaft, dass haftender Rechtsträger das sonst für derartige Anordnungen zuständige Land ist. Dies gilt selbstverständlich auch dann, wenn Straßenerhalter eine Gemeinde ist, doch ist in diesem Fall zusätzlich § 1 Abs 3 AHG zu beachten. Danach haftet mit dem in § 1 Absatz eins, genannten (funktionellen) Rechtsträger zur ungeteilten Hand auch derjenige (organisatorische Rechtsträger), als dessen Organ die handelnde Person gewählt, ernannt oder sonstwie bestellt worden ist. Wie der Verfassungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 24. 6. 1993 (VfGHSlg 13.476) dargelegt hat, findet diese zur Haftung des funktionell zuständigen Rechtsträgers hinzutretende solidarische Haftung des Rechtsträgers, dem das den Amtshaftungsanspruch auslösende Organ organisationsrechtlich zugehört, seine Begründung in der Verbesserung der Rechtsstellung des Gläubigers, also des Geschädigten im Amtshaftungsverfahren. Der Gesetzgeber habe mit dieser Regelung ausschließlich dem Interesse des Geschädigten Rechnung tragen wollen, für den es schwierig sein könne, den funktionell zuständigen Rechtsträger zu erkennen. Es kann somit nicht zweifelhaft sein, dass im Falle des Vorliegens der Voraussetzungen des § 44b StVO für ein amtshaftungsbegründendes Verhalten eines Straßenerhalters, der selbst Rechtsträger ist, also etwa einer Gemeinde, dieser solidarisch mit dem funktionellen Rechtsträger, hier somit dem Lande, haftet.

Auch das Entfernen von Straßenverkehrszeichen ist ein Hoheitsakt, der grundsätzlich einer Verordnung der Behörde bedürfte (Pürstl/Somereder, StVO11 § 96 Anm 6). Eine derartige Maßnahme könnte bei Unaufschiebbarkeit auch von der Gemeinde als Straßenerhalter etwa gemäß § 44b Abs 1 lit b StVO bei unvorhersehbar aufgetretenen Straßen- oder Baugebrechen veranlasst werden. Es würde nun dem vom Verfassungsgerichtshof im zitierten Erkenntnis hervorgehobenen Zweck der Begünstigung des Geschädigten klar widersprechen, wollte man von ihm verlangen, jeweils im Einzelfall zu erheben, ob die Voraussetzungen des § 44b StVO vorgelegen sind und damit das Einschreiten der Gemeinde gesetzgemäß erfolgte oder ob dies nicht der Fall war. Damit kann die Gemeinde im Sinn des § 1 Abs 3 AHG jedenfalls für schuldhaftes rechtswidriges Handeln nach den Bestimmungen des Amtshaftungsgesetzes in Anspruch genommen werden.

Abgesehen von der Haftung als funktionell zuständiger Rechtsträger haftet die Zweitbeklagte auch auf Grund von ihr selbst zu verantwortender Unterlassungen im Bereich der Hoheitsverwaltung:

Die Normen der Straßenverkehrsordnung sind grundsätzlich Schutzvorschriften im Sinn des§ 1311 ABGB (RIS-Justiz RS0027803). Der Rechtsträger haftet für die Folgen der unterlassenen Anordnung von Vorschriftszeichen gemäß § 52 StVO. Der Rechtsträger, dessen Organe die erforderliche Aufstellung eines derartigen Zeichens unterließen, hat zu beweisen, dass seine Organe daran kein Verschulden traf (SZ 56/134).

Gemäß § 96 Abs 2 StVO hat die Behörde alle zwei Jahre unter Beiziehung des Straßenerhalters alle angebrachten Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs daraufhin zu überprüfen, ob sie noch erforderlich sind. Nicht mehr erforderliche Einrichtungen dieser Art sind zu entfernen. Bei dieser sogenannten „Signalschau" ist nicht nur zu prüfen, ob die Einrichtungen noch erforderlich, sondern auch, ob sie noch gut sichtbar angebracht sind. Geänderte Verkehrsverhältnisse sind ebenso zu berücksichtigen wie der fortschreitende, sich verändernde Stand der Technik (Pürstl/Somereder aaO). Wie das Berufungsgericht bereits zutreffend dargestellt hat, ist dabei selbstverständlich auch Augenmerk darauf zu legen, ob die verordneten Verkehrszeichen überhaupt noch vorhanden sind. Dem Berufungsgericht ist auch darin zu folgen, dass die Zweitbeklagte den Beweis, das strittige Verkehrszeichen wäre weniger als zwei Jahre vor dem Unfall entfernt worden, nicht erbracht hat, sodass ohne Weiteres davon auszugehen ist, sie hätte bei gesetzeskonform durchgeführten Überprüfungen dessen Fehlen wahrnehmen können.

Es sind somit beide Beklagte dem Kläger nach den Bestimmungen des Amtshaftungsgesetzes ersatzpflichtig, weshalb es nicht erforderlich ist, auf den ebenfalls geltend gemachten Rechtsgrund der Wegehalterhaftung gemäß § 1319a ABGB einzugehen.

Beiden Revisionen ist daher ein Erfolg zu versagen.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf §§ 50, 41 ZPO. Da jede der Beklagten eine Revisionsschrift einbrachte, war der Kläger genötigt, beide Rechtsmittel zu beantworten, weshalb die Erstattung zweier gesonderter Schriftsätze zulässig ist. Lediglich der Streitgenossenzuschlag erweist sich als nicht berechtigt, weil die Revisionsbeantwortung jeweils nur gegen die Revision einer dem Kläger im Prozess gegenüberstehenden Person gerichtet ist (1 Ob 186/97b).

Textnummer

E78562

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2005:0010OB00177.04T.0927.000

Im RIS seit

27.10.2005

Zuletzt aktualisiert am

13.01.2011

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at