

TE OGH 2004/3/24 2Ob270/02y

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 24.03.2004

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Niederreiter als Vorsitzenden sowie durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Schinko, Dr. Tittel, Dr. Baumann und Hon. Prof. Dr. Danzl als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Renate D*, vertreten durch Dr. Georg Mittermayer, Rechtsanwalt in Wien, gegen die beklagte Partei G* AG, *, vertreten durch Mathes & Strebl, Rechtsanwälte in Wien, wegen EUR 8.080,57 sA, infolge Revision der klagenden Partei gegen das Zwischenurteil des Landesgerichtes für Zivilrechtssachen Wien als Berufungsgericht vom 16. Juli 2002, GZ 37 R 229/02d-28, womit infolge Berufung beider Parteien das Urteil des Bezirksgerichtes Innere Stadt Wien vom 27. Februar 2002, GZ 21 C 879/01z-19, abgeändert wurde, in nichtöffentlicher Sitzung den

Beschluss

gefasst:

Spruch

Der Revision wird Folge gegeben.

Die Entscheidung des Berufungsgerichtes wird aufgehoben und diesem eine neuerliche Entscheidung aufgetragen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens sind weitere Verfahrenskosten.

Text

Begründung:

Am 15. 12. 2000 ereignete sich gegen 17.00 Uhr in 1150 Wien im Bereich der Kreuzung Johnstraße/Oeverseestraße ein Verkehrsunfall, an dem die Klägerin mit ihrem PKW Volvo 850 Combi und ein bei der beklagten Partei haftpflichtversicherter PKW Honda Civic beteiligt waren.

Die Klägerin begehrte Zahlung von S 111.191 (EUR 8.080,57) mit der Begründung, der Lenker des bei der beklagten Partei versicherten Fahrzeuges habe als entgegenkommender Linksabbieger den Vorrang der die Kreuzung in gerader Richtung überquerenden Klägerin verletzt.

Die beklagte Partei wendete dagegen ein, die Klägerin sei auf einer Busspur in die Kreuzung eingefahren, um eine zum Stillstand gekommene Kolonne rechts zu überholen. Ihr sei ein Mitverschulden von 50 % am Zustandekommen des Unfalles anzulasten. Kompensando wurde der Fahrzeugschaden in Höhe von S 45.000 gegen die Klageforderung eingewendet.

Das Erstgericht stellte die Klageforderung mit EUR 6.060,43 als zu Recht und die Gegenforderung als nicht zu Recht bestehend fest. Es gab daher dem Klagebegehren mit einem Teilbetrag von EUR 6.060,43 sA statt und wies das Mehrbegehren von EUR 2.020,14 ab. Es ging von nachstehenden wesentlichen Feststellungen aus:

Die Kreuzung der Johnstraße mit der Oeverseestraße ist durch Lichtsignale geregelt und verläuft nahezu rechtwinkelig. In Fahrtrichtung der Klägerin beschreibt die Johnstraße vor der Kreuzung mit der Oeverseestraße eine Rechtskurve; die Richtungsfahrbahn der Klägerin ist durch einen Fahrbahnteiler von der Fahrbahn des Gegenverkehrs getrennt. Auf der von der Klägerin benützten Fahrbahn befinden sich zwei Fahrstreifen, wovon der linke durch Bodenmarkierungen zum Geradeausfahren bestimmt ist und eine Breite von 3,4 m aufweist. Rechts schließt sich ein durch eine unterbrochene Leitlinie getrennter Fahrstreifen in einer Breite von nahezu 4 m an; der Fahrstreifen ist durch die Bodenmarkierung "Bus" als Busspur gekennzeichnet. Vor der Kreuzung der Johnstraße mit der Oeverseestraße befindet sich auf der Johnstraße eine Haltelinie und daran anschließend ein Fußgängerübergang. 5 m vor der Haltelinie ist rechts der Fahrbahn das Hinweiszeichen "Fahrstreifen für Omnibusse-Ende" aufgestellt, wobei sich auf Höhe dieses Zeichens auf der Busspur die Bodenmarkierung "Bus" befindet. Diese Bodenmarkierung reicht in Fahrtrichtung der Klägerin über das Verkehrszeichen bis zu einem Abstand von 4m bis zur Haltelinie hinaus. In der Gegenrichtung, also in der Richtung des vom Lenker des bei der beklagten Partei versicherten Fahrzeuges benützten Fahrbahnteiles der Johnstraße standen drei Fahrstreifen zur Verfügung, die jeweils durch Leitlinien voneinander getrennt waren und eine Breite von je 2,8 m aufwiesen. Von diesen Fahrstreifen war der äußerst rechte durch Bodenmarkierungen für Rechtsabbieger, der mittlere für Geradeausfahrer und der linke für Linksabbieger bestimmt. Die Haltelinie für Linksabbieger ist gegenüber der Haltelinie für die anderen zwei Fahrstreifen um 5m zurückversetzt. Die Kreuzung der Johnstraße mit der Oeverseestraße ist durch Lichtsignale geregelt und verläuft nahezu rechtwinkelig. In Fahrtrichtung der Klägerin beschreibt die Johnstraße vor der Kreuzung mit der Oeverseestraße eine Rechtskurve; die Richtungsfahrbahn der Klägerin ist durch einen Fahrbahnteiler von der Fahrbahn des Gegenverkehrs getrennt. Auf der von der Klägerin benützten Fahrbahn befinden sich zwei Fahrstreifen, wovon der linke durch Bodenmarkierungen zum Geradeausfahren bestimmt ist und eine Breite von 3,4 m aufweist. Rechts schließt sich ein durch eine unterbrochene Leitlinie getrennter Fahrstreifen in einer Breite von nahezu 4 m an; der Fahrstreifen ist durch die Bodenmarkierung "Bus" als Busspur gekennzeichnet. Vor der Kreuzung der Johnstraße mit der Oeverseestraße befindet sich auf der Johnstraße eine Haltelinie und daran anschließend ein Fußgängerübergang. 5 m vor der Haltelinie ist rechts der Fahrbahn das Hinweiszeichen "Fahrstreifen für Omnibusse-Ende" aufgestellt, wobei sich auf Höhe dieses Zeichens auf der Busspur die Bodenmarkierung "Bus" befindet. Diese Bodenmarkierung reicht in Fahrtrichtung der Klägerin über das Verkehrszeichen bis zu einem Abstand von 4m bis zur Haltelinie hinaus. In der Gegenrichtung, also in der Richtung des vom Lenker des bei der beklagten Partei versicherten Fahrzeuges benützten Fahrbahnteiles der Johnstraße standen drei Fahrstreifen zur Verfügung, die jeweils durch Leitlinien voneinander getrennt waren und eine Breite von je 2,8 m aufwiesen. Von diesen Fahrstreifen war der äußerst rechte durch Bodenmarkierungen für Rechtsabbieger, der mittlere für Geradeausfahrer und der linke für Linksabbieger bestimmt. Die Haltelinie für Linksabbieger ist gegenüber der Haltelinie für die anderen zwei Fahrstreifen um 5m zurückversetzt.

Zum Unfallszeitpunkt war die Fahrbahn trocken, es war bereits dämmerig, doch gab es keine Sichtbeeinträchtigungen.

Die Klägerin näherte sich mit ihrem Fahrzeug in der Johnstraße durch die Rechtskurve von Norden kommend im linken Fahrstreifen und nahm wahr, dass sich auf dem von ihr benützten Fahrstreifen eine Rückstau gebildet hatte und das letzte rückgestaute Fahrzeug so angehalten hatte, dass sich die Haltelinie vor der Kreuzung mit der Oeverseestraße ungefähr in der Mitte unter dem Fahrzeug befand. Die Klägerin hielt ihr Fahrzeug zunächst hinter diesem Fahrzeug an, wobei sich das Hinweiszeichen "Fahrstreifen für Omnibusse-Ende" ca auf Höhe von 40 cm vor dem Heck des klägerischen Fahrzeuges befand. Aus dieser Position lenkte die Klägerin ihr Fahrzeug nach rechts und beschleunigte, wobei sie sich rechts an den im Kreuzungsbereich stehenden Fahrzeugen vorbeibewegte. Die Klägerin näherte sich mit ihrem Fahrzeug in der Johnstraße durch die Rechtskurve von Norden kommend im linken Fahrstreifen und nahm wahr, dass sich auf dem von ihr benützten Fahrstreifen eine Rückstau gebildet hatte und das letzte rückgestaute Fahrzeug so angehalten hatte, dass sich die Haltelinie vor der Kreuzung mit der Oeverseestraße ungefähr in der Mitte unter dem Fahrzeug befand. Die Klägerin hielt ihr Fahrzeug zunächst hinter diesem Fahrzeug an, wobei sich das Hinweiszeichen "Fahrstreifen für Omnibusse-Ende" ca auf Höhe von 40 cm vor dem Heck des klägerischen Fahrzeuges befand. Aus dieser Position lenkte die Klägerin ihr Fahrzeug nach rechts und beschleunigte, wobei sie sich rechts an den im Kreuzungsbereich stehenden Fahrzeugen vorbeibewegte.

Der Lenker des bei der beklagten Partei versicherten Fahrzeuges hatte sich in der Zwischenzeit in der Gegenrichtung am Linksabbiegefahrstreifen der Kreuzung angenähert und den linken Blinker gesetzt. Die Geschwindigkeit dieses Fahrzeuges wurde in der Folge auf eine Schrittgeschwindigkeit von ca 5 km/h reduziert; der Lenker legte den ersten

Gang ein. Da der Lenker eine Lücke zwischen den im Kreuzungsbereich im Gegenverkehr stehenden Fahrzeugen wahrnahm, lenkte er nach links und beschleunigte, als er sich 6 m bzw 2 Sekunden vor der späteren Kollisionsposition befand. Zu diesem Zeitpunkt befand sich das Fahrzeug der Klägerin 12,2 m vor der späteren Kollisionsposition. Aus dieser Position hätte die Klägerin ihr Fahrzeug mit einer Verzögerung von $7,5 \text{ m/sec}^2$ noch 0,3 m vor der späteren Kollision zum Stillstand bringen können. Der Lenker des bei der beklagten Partei versicherten Fahrzeuges hatte eine Sekunde nach dem Einlenken nach links eine Geschwindigkeit von 11,1 km/h erreicht und befand sich noch 3,8 m vor der Kollisionsposition. Zu diesem Zeitpunkt wäre ihm ein kollisionsfreies Anhalten möglich gewesen. In der Folge stieß das bei der beklagten Partei versicherte Fahrzeug mit seiner linken Frontecke gegen die linke Seite des Fahrzeuges der Klägerin, das zu diesem Zeitpunkt mit einer Geschwindigkeit von 22 km/h fuhr, da die Klägerin, obwohl sie die Gefahr 0,7 Sekunden vor der Kollision erkannt hatte, keine Bremsung eingeleitet hatte.

Die Feststellungen über die Schäden am Fahrzeug der Klägerin und die nachfolgenden Reparaturen sind im Revisionsverfahren nicht von Bedeutung.

Rechtlich führte das Erstgericht aus, der Lenker des bei der beklagten Partei versicherten Fahrzeuges habe gegen § 19 Abs 5 StVO verstoßen, weil er nach links abgebogen sei, obwohl er das sich annähernde Fahrzeug der Klägerin, das die Kreuzung in entgegenkommender Richtung übersetzte, hätte wahrnehmen können und sein Fahrzeug kollisionsvermeidend aufgrund dieser Wahrnehmung zum Stillstand hätte bringen können. Der Klägerin sei anzulasten, dass sie bereits vor dem Linkseinlenken das gegnerische Fahrzeug hätte wahrnehmen können und durch eine Notbremsung im Zeitpunkt des Linkseinlenkens des gegnerischen Fahrzeuges die Kollision verhindern hätte können. Es sei ihr eine Reaktionsverspätung anzulasten. Das Fahrzeug der Klägerin habe allerdings nicht eine Busspur befahren, die sich gemäß § 44 Abs 1 StVO bis dorthin erstrecke, wo sich das Hinweiszeichen "Fahrstreifen für Omnibusse-Ende" befinde. Aus der Stillstandsposition des Fahrzeuges der Klägerin ergebe sich, dass dieses erst nach diesem Verkehrszeichen in den rechten Fahrstreifen eingedrungen sei und somit die Busspur nicht befahren habe. Bei der Verschuldensabwägung sei das Mitverschulden der Klägerin am Zustandekommen dieses Unfalls wegen ihrer Reaktionsverspätung mit einem Viertel gegenüber der Vorrangverletzung des Lenkers des gegnerischen Fahrzeuges zu bewerten. Das Zurechtbestehen der Gegenforderung dem Grunde und der Höhe nach habe nicht bewiesen werden können. Rechtlich führte das Erstgericht aus, der Lenker des bei der beklagten Partei versicherten Fahrzeuges habe gegen Paragraph 19, Absatz 5, StVO verstoßen, weil er nach links abgebogen sei, obwohl er das sich annähernde Fahrzeug der Klägerin, das die Kreuzung in entgegenkommender Richtung übersetzte, hätte wahrnehmen können und sein Fahrzeug kollisionsvermeidend aufgrund dieser Wahrnehmung zum Stillstand hätte bringen können. Der Klägerin sei anzulasten, dass sie bereits vor dem Linkseinlenken das gegnerische Fahrzeug hätte wahrnehmen können und durch eine Notbremsung im Zeitpunkt des Linkseinlenkens des gegnerischen Fahrzeuges die Kollision verhindern hätte können. Es sei ihr eine Reaktionsverspätung anzulasten. Das Fahrzeug der Klägerin habe allerdings nicht eine Busspur befahren, die sich gemäß Paragraph 44, Absatz eins, StVO bis dorthin erstrecke, wo sich das Hinweiszeichen "Fahrstreifen für Omnibusse-Ende" befinde. Aus der Stillstandsposition des Fahrzeuges der Klägerin ergebe sich, dass dieses erst nach diesem Verkehrszeichen in den rechten Fahrstreifen eingedrungen sei und somit die Busspur nicht befahren habe. Bei der Verschuldensabwägung sei das Mitverschulden der Klägerin am Zustandekommen dieses Unfalls wegen ihrer Reaktionsverspätung mit einem Viertel gegenüber der Vorrangverletzung des Lenkers des gegnerischen Fahrzeuges zu bewerten. Das Zurechtbestehen der Gegenforderung dem Grunde und der Höhe nach habe nicht bewiesen werden können.

Das von beiden Seiten angerufene Berufungsgericht gab lediglich der Berufung der beklagten Partei Folge und sprach mit Zwischenurteil aus, dass die Klageforderung dem Grunde nach zu 50 % zu Recht bestehe und die ordentliche Revision zulässig sei. Die Kostenentscheidung behielt es dem Endurteil vor. Das Berufungsgericht ging auf die Beweisrüge der Klägerin aus rechtlichen Gründen nicht ein. Es widersprach der Rechtsansicht des Erstgerichtes, die Busspur ende auf Höhe des Hinweiszeichens "Fahrstreifen für Omnibusse- Ende", sondern vertrat die Meinung, dass die Busspur an der Haltelinie vor der gegenständlichen Kreuzung ende. Fahrstreifen für Omnibusse würden in ihrer Reichweite durch die entsprechende Bodenmarkierung bestimmt, die gemäß § 9 Abs 5 StVO von anderen Verkehrsteilnehmern zu befolgen sei. Nach den Feststellungen ergebe sich, dass die Bodenmarkierung "Bus" über das Hinweiszeichen "Fahrstreifen für Omnibusse- Ende" hinausrage und in einer Entfernung von 4 m von der Haltelinie an der Unfallkreuzung ende. Daraus sei zu folgern, dass der Fahrstreifen für Omnibusse nicht bereits unmittelbar beim Hinweiszeichen, also 5 m vor der Haltelinie, sondern erst an der Haltelinie vor der Kreuzung ende. Jede andere Ansicht

würde zu dem Ergebnis führen, dass dann unmittelbar vor der Kreuzung durch andere Fahrzeuge einem herannahenden Bus die Weiterfahrt behindert werden könnte, was dem Zweck einer Busspur, eine Behinderung des öffentlichen Verkehrs durch den Individualverkehr auszuschließen, völlig widerspreche. Der Verfassungsgerichtshof habe ausgesprochen, dass in § 51 Abs 1 StVO vorgesehene Wiederholung eines Verkehrszeichens unter Anfügung einer Zusatztafel mit der Aufschrift "Ende" nur bei Vorschriftenzeichen gemäß § 52 StVO vorgesehen sei (ZVR 1995/18). Da die Verordnung über den Fahrstreifen für Omnibusse nicht durch ein Vorschriftenzeichen, sondern nach § 44 Abs 1 iVm § 53 Abs 1 Z 25 StVO durch ein entsprechendes Hinweiszeichen kundzumachen sei, finde § 51 Abs 1 StVO darauf keine Anwendung. Der graphischen Wiedergabe des Hinweiszeichens "Fahrstreifen für Omnibusse" in § 53 Abs 1 Z 25 StVO sei bereits zu entnehmen, dass Fahrstreifen für Omnibusse in ihrer Reichweite durch entsprechende Verkehrsleiteinrichtungen nach § 55 StVO (Bodenmarkierungen) zu kennzeichnen seien. Daraus folge, dass die Busspur an der Haltelinie vor der Kreuzung ende. Das von beiden Seiten angerufene Berufungsgericht gab lediglich der Berufung der beklagten Partei Folge und sprach mit Zwischenurteil aus, dass die Klageforderung dem Grunde nach zu 50 % zu Recht bestehe und die ordentliche Revision zulässig sei. Die Kostenentscheidung behielt es dem Endurteil vor. Das Berufungsgericht ging auf die Beweistrübe der Klägerin aus rechtlichen Gründen nicht ein. Es widersprach der Rechtsansicht des Erstgerichtes, die Busspur ende auf Höhe des Hinweiszeichens "Fahrstreifen für Omnibusse- Ende", sondern vertrat die Meinung, dass die Busspur an der Haltelinie vor der gegenständlichen Kreuzung ende. Fahrstreifen für Omnibusse würden in ihrer Reichweite durch die entsprechende Bodenmarkierung bestimmt, die gemäß Paragraph 9, Absatz 5, StVO von anderen Verkehrsteilnehmern zu befolgen sei. Nach den Feststellungen ergebe sich, dass die Bodenmarkierung "Bus" über das Hinweiszeichen "Fahrstreifen für Omnibusse- Ende" hinausrage und in einer Entfernung von 4 m von der Haltelinie an der Unfallkreuzung ende. Daraus sei zu folgern, dass der Fahrstreifen für Omnibusse nicht bereits unmittelbar beim Hinweiszeichen, also 5 m vor der Haltelinie, sondern erst an der Haltelinie vor der Kreuzung ende. Jede andere Ansicht würde zu dem Ergebnis führen, dass dann unmittelbar vor der Kreuzung durch andere Fahrzeuge einem herannahenden Bus die Weiterfahrt behindert werden könnte, was dem Zweck einer Busspur, eine Behinderung des öffentlichen Verkehrs durch den Individualverkehr auszuschließen, völlig widerspreche. Der Verfassungsgerichtshof habe ausgesprochen, dass in Paragraph 51, Absatz eins, StVO vorgesehene Wiederholung eines Verkehrszeichens unter Anfügung einer Zusatztafel mit der Aufschrift "Ende" nur bei Vorschriftenzeichen gemäß Paragraph 52, StVO vorgesehen sei (ZVR 1995/18). Da die Verordnung über den Fahrstreifen für Omnibusse nicht durch ein Vorschriftenzeichen, sondern nach Paragraph 44, Absatz eins, in Verbindung mit Paragraph 53, Absatz eins, Ziffer 25, StVO durch ein entsprechendes Hinweiszeichen kundzumachen sei, finde Paragraph 51, Absatz eins, StVO darauf keine Anwendung. Der graphischen Wiedergabe des Hinweiszeichens "Fahrstreifen für Omnibusse" in Paragraph 53, Absatz eins, Ziffer 25, StVO sei bereits zu entnehmen, dass Fahrstreifen für Omnibusse in ihrer Reichweite durch entsprechende Verkehrsleiteinrichtungen nach Paragraph 55, StVO (Bodenmarkierungen) zu kennzeichnen seien. Daraus folge, dass die Busspur an der Haltelinie vor der Kreuzung ende.

Die Klägerin habe unzulässig eine Busspur befahren und sei von dieser in den Kreuzungsbereich eingefahren, wobei es zur Kollision mit dem entgegenkommenden, linksabbiegenden gegnerischen Fahrzeug kam. Benütze ein PKW-Lenker unbefugt eine Busspur, um an einer stehenden Fahrzeugkolonne vorbeizufahren, und es komme es auf einer Kreuzung zum Zusammenstoß mit einem entgegenkommenden linksabbiegenden PKW, der wegen der stehenden Kolonne keine ausreichende Sicht auf die Busspur gehabt habe und daher nicht einem Zug abbiegen hätte dürfen, sei im Hinblick auf die im unbefugten Befahren der Busspur liegende krasse Verkehrswidrigkeit eine Verschuldensteilung von 1 : 1 angemessen (ZVR 1995/83).

Das Berufungsgericht erachtete allerdings noch weitere Feststellungen über die Höhe des eingetretenen Schadens für erforderlich.

Die ordentliche Revision sei zulässig, weil höchstgerichtliche Judikatur zur Frage fehle, wo genau bei einem Hinweiszeichen "Fahrstreifen für Omnibusse-Ende" der Fahrstreifen für Omnibusse ende, wenn über dieses Hinweiszeichen hinaus eine Busspur durch Bodenmarkierungen nach § 44 Abs 1 StVO gekennzeichnet sei. Die ordentliche Revision sei zulässig, weil höchstgerichtliche Judikatur zur Frage fehle, wo genau bei einem Hinweiszeichen "Fahrstreifen für Omnibusse-Ende" der Fahrstreifen für Omnibusse ende, wenn über dieses Hinweiszeichen hinaus eine Busspur durch Bodenmarkierungen nach Paragraph 44, Absatz eins, StVO gekennzeichnet sei.

Die Klägerin beantragte in ihrer Revision die Abänderung der Entscheidungen der Vorinstanzen dahin, dass dem Klagebegehren zur Gänze stattgegeben werde. Hilfsweise wird ein Aufhebungsantrag gestellt.

Die beklagte Partei beantragt, die Revision als unzulässig zurückzuweisen; in eventu ihr nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist zulässig und berechtigt.

Die Revisionswerberin macht im Wesentlichen geltend, die Straßenverkehrszeichen seien dort anzubringen, wo der räumliche Geltungsbereich der Verordnung beginne und ende. Differiere der Aufstellungsort der Straßenverkehrszeichen von der getroffenen Verordnungsregelung um 5 m, könne von einer gesetzmäßigen Kundmachung der Verordnung nicht die Rede sein. Richtig sei zwar, dass Fahrstreifen für Omnibusse in ihrer Reichweite durch entsprechende Bodenmarkierungen in Verbindungen mit der Aufstellung des Hinweiszeichens nach § 53 Abs 1 Z 25 StVO bestimmt würde; der Anfang und das Ende des Fahrstreifens für Omnibusse könne aber auch durch die Anbringung der Zusatztafel "Anfang" und "Ende" oder eben durch das Hinweiszeichen "Fahrstreifen für Omnibusse-Ende" zum Ausdruck gebracht werden. Sei nun ein Hinweiszeichen "Fahrstreifen für Omnibusse-Ende" angebracht, so gelte dessen Aufstellungsort auch als Ende der Busspur. Die Revisionswerberin macht im Wesentlichen geltend, die Straßenverkehrszeichen seien dort anzubringen, wo der räumliche Geltungsbereich der Verordnung beginne und ende. Differiere der Aufstellungsort der Straßenverkehrszeichen von der getroffenen Verordnungsregelung um 5 m, könne von einer gesetzmäßigen Kundmachung der Verordnung nicht die Rede sein. Richtig sei zwar, dass Fahrstreifen für Omnibusse in ihrer Reichweite durch entsprechende Bodenmarkierungen in Verbindungen mit der Aufstellung des Hinweiszeichens nach Paragraph 53, Absatz eins, Ziffer 25, StVO bestimmt würde; der Anfang und das Ende des Fahrstreifens für Omnibusse könne aber auch durch die Anbringung der Zusatztafel "Anfang" und "Ende" oder eben durch das Hinweiszeichen "Fahrstreifen für Omnibusse-Ende" zum Ausdruck gebracht werden. Sei nun ein Hinweiszeichen "Fahrstreifen für Omnibusse-Ende" angebracht, so gelte dessen Aufstellungsort auch als Ende der Busspur.

Dazu ist anzuführen:

Mit dem Hinweiszeichen nach § 53 Z 25 StVO (Fahrstreifen für Omnibusse) wird ein den Fahrzeugen des Kraftlinienverkehrs vorbehaltener Fahrstreifen angezeigt. Derartige Fahrstreifen für Omnibusse werden in ihrer Reichweite durch entsprechende Bodenmarkierungen (vgl § 20 BodenmV), die gemäß § 9 Abs 5 StVO zu befolgen sind in Verbindung mit der Ausstellung des Hinweiszeichens nach § 53 Abs 1 Z 25 bestimmt; der Anfang und das Ende des Fahrstreifens für Omnibusse kann aber auch durch die Anbringung der Zusatztafel "Anfang" und "Ende" an diesem Verkehrszeichen zum Ausdruck gebracht werden (Pürstl-Somereder StVO11 Anm 26 zu 53 StVO, vgl auch VfGH B1569/92, B1251/93). Mit dem Hinweiszeichen nach Paragraph 53, Ziffer 25, StVO (Fahrstreifen für Omnibusse) wird ein den Fahrzeugen des Kraftlinienverkehrs vorbehaltener Fahrstreifen angezeigt. Derartige Fahrstreifen für Omnibusse werden in ihrer Reichweite durch entsprechende Bodenmarkierungen vergleiche Paragraph 20, BodenmV), die gemäß Paragraph 9, Absatz 5, StVO zu befolgen sind in Verbindung mit der Ausstellung des Hinweiszeichens nach Paragraph 53, Absatz eins, Ziffer 25, bestimmt; der Anfang und das Ende des Fahrstreifens für Omnibusse kann aber auch durch die Anbringung der Zusatztafel "Anfang" und "Ende" an diesem Verkehrszeichen zum Ausdruck gebracht werden (Pürstl-Somereder StVO11 Anmerkung 26 zu 53 StVO, vergleiche auch VfGH B1569/92, B1251/93).

Im vorliegenden Fall kann aber dahingestellt bleiben, ob die Busspur, der Auffassung des Erstgerichtes folgend, bereits an jener Stelle endet, an der das Hinweiszeichen "Fahrstreifen für Omnibusse-Ende" angebracht wurde oder, der Auffassung des Berufungsgerichtes folgend, erst mit der Haltelinie vor der Kreuzung, weil sich der Unfall unstrittig im Kreuzungsbereich und somit jedenfalls nach dem Ende der Busspur ereignete hatte. Es wäre der Klägerin unbenommen gewesen, im Kreuzungsbereich auf den rechten Fahrstreifen der Johnstraße zu wechseln, weil im Kreuzungsbereich jedenfalls eine Omnibusspur nicht mehr vorhanden war und auch nach der Kreuzung nicht fortgesetzt wurde. Dass die Klägerin durch (geringfügiges) Befahren des Fahrstreifens für Omnibusse allenfalls gegen § 53 Abs 1 Z 25 StVO verstoßen hat (falls sie diesen überhaupt in der Längsrichtung befahren hat), steht nicht im Rechtswidrigkeitszusammenhang mit dem Unfall im Kreuzungsbereich. Vom Schutzzweck des § 53 Abs 1 Z 25 StVO gelten alle Gefahren als umfasst, die durch Befahren des Fahrstreifens für Omnibusse mit anderen als den begünstigten Fahrzeugen verursacht und erhöht werden können (ZVR 1995/83). Der Schutzzweck dieser Norm ist aber nicht darauf gerichtet, dass nach dem vor einer Kreuzung angeordneten Ende dieses Fahrstreifens-Gefahren im anschließenden Kreuzungsbereich verhindert werden sollen. Im vorliegenden Fall kann aber dahingestellt bleiben, ob die Busspur, der Auffassung des Erstgerichtes folgend, bereits an jener Stelle endet, an der das Hinweiszeichen

“Fahrstreifen für Omnibusse-Ende” angebracht wurde oder, der Auffassung des Berufungsgerichtes folgend, erst mit der Haltelinie vor der Kreuzung, weil sich der Unfall unstrittig im Kreuzungsbereich und somit jedenfalls nach dem Ende der Busspur ereignete hatte. Es wäre der Klägerin unbenommen gewesen, im Kreuzungsbereich auf den rechten Fahrstreifen der Johnstraße zu wechseln, weil im Kreuzungsbereich jedenfalls eine Omnibusspur nicht mehr vorhanden war und auch nach der Kreuzung nicht fortgesetzt wurde. Dass die Klägerin durch (geringfügiges) Befahren des Fahrstreifens für Omnibusse allenfalls gegen Paragraph 53, Absatz eins, Ziffer 25, StVO verstoßen hat (falls sie diesen überhaupt in der Längsrichtung befahren hat), steht nicht im Rechtswidrigkeitszusammenhang mit dem Unfall im Kreuzungsbereich. Vom Schutzzweck des Paragraph 53, Absatz eins, Ziffer 25, StVO gelten alle Gefahren als umfasst, die durch Befahren des Fahrstreifens für Omnibusse mit anderen als den begünstigten Fahrzeugen verursacht und erhöht werden können (ZVR 1995/83). Der Schutzzweck dieser Norm ist aber nicht darauf gerichtet, dass-nach dem vor einer Kreuzung angeordneten Ende dieses Fahrstreifens-Gefahren im anschließenden Kreuzungsbereich verhindert werden sollen.

Die vom Berufungsgericht zur Stützung seiner Rechtsansicht zitierte Entscheidung ZVR 1985/83 betrifft einen anderen Sachverhalt. Bei dem dort zu beurteilenden Fall wurde das Verschulden zwischen einem unter Verletzung des Vorranges nach links in eine Hauseinfahrt einbiegenden KFZ-Lenker, dem die Sicht auf das entgegenkommende Fahrzeug des Beklagten durch ein anderes Fahrzeug genommen wurde, und einem trotz Sichtbehinderung in entgegengesetzter Fahrtrichtung die Busspur verbotenerweise benützenden KFZ-Lenker im Verhältnis von 1 : 1 geteilt. Der Sachverhalt lässt sich mit dem vorliegenden nicht vergleichen, weil sich der Unfall jedenfalls in einem Bereich ereignet hatte, in dem die Busspur bereits geendet hatte. Der Klägerin kann daher eine Verletzung eines Schutzgesetzes nicht vorgeworfen werden.

Da sich das Berufungsgericht aus einem vom Obersten Gerichtshof nicht gebilligten Rechtsansicht mit der Beweisrüge der Klägerin nicht auseinandergesetzt hat, war diesem eine neuerliche Entscheidung aufzutragen.

Der Kostenvorbehalt gründet sich auf § 52 ZPO. Der Kostenvorbehalt gründet sich auf Paragraph 52, ZPO.

Textnummer

E72597

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2010:E72597

Im RIS seit

05.05.2004

Zuletzt aktualisiert am

19.10.2023

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