jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE OGH 1980/3/20 8Ob235/79

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 20.03.1980

Norm

ABGB §1295
StVO §32 Abs6
StVO §89 Abs1

Kopf

SZ 53/49

Spruch

Beeinträchtigen straßenbauliche Einrichtungen während ihrer Errichtung die Sicherheit des Verkehrs, so hat der Bauführer sie als Verkehrshindernisse zu kennzeichnen

OGH 20. März 1980, 8 Ob 235/79 (OLG Graz 5 R 63/79; KG Leoben 8 Cg 355/78)

Text

Im Frühjahr und Sommer 1977 führte die Beklagte auf der Ennstal-Bundesstraße Nr. 308 im Bereich der Ortschaft Haus im Ennstal Straßenbauarbeiten durch. Dabei wurde die Bundesstraße von 7.50 auf

11.70 m verbreitert und neu asphaltiert. Außerdem wurde im Bereich der Einmundung der Zufahrtsstraße nach Haus im Ennstal eine dreieckige Verkehrsinsel errichtet und für die von Westen nach Osten fahrenden und nach rechts zur Einmundung nach Haus im Ennstal abbiegenden Verkehrsteilnehmer ein 85 m vor der Verkehrsinsel beginnender Abbiegestreifen geschaffen. Die Verkehrsinsel war zur Unfallszeit bereits mit 12 cm hohen Granitbordsteinen eingefaßt und mit Ausnahme des Grasbewuchses fertiggestellt. An ihrer nördlichen, der Bundesstraße zugewendeten Seite ist sie 8.80 m lang. Der Asphaltbelag der Bundesstraße und des Abbiegestreifens war fertig aufgebracht. Bodenmarkierungen waren noch nicht vorhanden. Im Bereich der Straßenbaustelle bestand eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h. Am 8. Juli 1977 Mittag (Freitag) wurden die Bauarbeiten über das Wochenende eingestellt. Am 11. Juli 1977 um 1.10 Uhr fuhr Margarethe J mit einem PKW von Westen nach Osten, wobei sie eine Geschwindigkeit von mehr als 120 km/h einhielt. Sie fuhr über die Verkehrsinsel, verlor die Herrschaft über das Fahrzeug und stieß mit einem entgegenkommenden Omnibus zusammen. Dabei wurden Margarethe J und zwei weitere Insassen getötet und der Omnibus beschädigt.

Die Klägerin begehrt als Haftpflichtversicherer des von Margarethe J gelenkten PKW unter Einräumung eines Mitverschuldens der PKW-Lenkerin von zwei Dritteln Ersatz von 177 451.33 S, das ist ein Drittel der von ihr an den Eigentümer des beim Unfall beschädigten Omnibusses erbrachten Schadenersatzleistungen von insgesamt 73 696 DM (= 532 354 S). Sie brachte vor, die Verkehrsinsel habe vor Anbringung entsprechender Bodenmarkierungen nach ihrer Lage für die aus Richtung Westen kommenden Verkehrsteilnehmer ein in die rechte Fahrbahnseite hineinragendes Hindernis gebildet. Die Beklagte sei als Bauführer zur Absicherung der Baustelle verpflichtet gewesen. Dazu sei während der Dunkelheit die Anbringung einer Warnblinklampe an der westlichen Ecke der Verkehrsinsel erforderlich

gewesen. Tatsächlich sei bei Beendigung der Arbeiten am 8. Juli 1977 von den Arbeitern der Beklagten an dieser Ecke eine Warnblinkleuchte an einer Eisenstange mit Draht befestigt worden. Die Baustelle sei aber über das Wochenende unbeaufsichtigt geblieben. Die ursprünglich an der westlichen Ecke angebrachte Warnblinkleuchte sei bereits am Abend des 8. Juli 1978 auf eine nicht mehr feststellbare Weise von dort entfernt und an der südlichen Ecke der Verkehrsinsel angebracht worden. Diese Lage der Warnblinkleuchte sei für die Absicherung der Verkehrsinsel völlig ungeeignet gewesen und habe wie ein Irrlicht gewirkt, weil sie die Gefahr so angezeigt habe, daß direkt auf sie habe zugefahren werden müssen. Infolge mangelnder Beaufsichtigung der Baustellenabsicherung über das Wochenende habe dieser Zustand bis zum Unfall bestanden. Die Beklagte habe dies zu verantworten.

Die Beklagte bestreitet jegliche Haftung. Die Verkehrsinsel sei von ihren Bediensteten sowohl durch Plastikbänder, die an Eisenstangen verspannt gewesen seien, als auch durch eine an der westlichen Ecke der Verkehrsinsel angebrachte Warnblinkleuchte abgesichert worden. Diese Leuchte sei offenbar von dem von Margarethe J gelenkten PKW beschädigt und nach dem Unfall von Unbekannten an der südlichen Ecke der Verkehrsinsel hingestellt worden. Falls die Blinkleuchte schon vor dem Unfall an der südlichen Ecke der Verkehrsinsel gewesen sein sollte, sei sie von Unbekannten dorthin gebracht worden. Dies habe die Beklagte nicht zu vertreten, da sie zu einer laufenden Kontrolle der Absicherung nicht verpflichtet und ihr eine solche auch nicht zumutbar sei. Im übrigen sei das Verschulden der PKW-Lenkerin derart kraß, daß ein allfälliges geringes Verschulden der Bediensteten der Beklagten vernachlässigt werden könne. Zumindest wäre eine Schadensaufteilung im Verhältnis 1 : 4 zu ihren Gunsten vorzunehmen.

Das Erstgericht wies das Klagebegehren ab, stellte über den einleitend wiedergegebenen Sachverhalt hinaus im wesentlichen noch folgendes fest:

Die Bediensteten der Beklagten sicherten zu Mittag des 8. Juli 1977 die Verkehrsinsel in der Weise ab, daß sie an den Endpunkten der Verkehrsinsel Eisenstangen einschlugen und um diese Stangen in 1 m Bodenhöhe rot-weiße Absperrbänder wickelten. Es wurden auch zwei nach vorne und nach rückwärts blinkende Warnleuchten, die eine am westlichen Ende der Verkehrsinsel und die andere an der südlichen Begrenzung der Verkehrsinsel, mit Draht an den eingeschlagenen Eisenstangen befestigt. Es handelte sich dabei um bei Dunkelheit sich selbst einschaltende Leuchten. Vor der Montage wurde auch kontrolliert, ob die Lampen funktionstüchtig sind. Zumindest eine der beiden Lampen blinkte auch unmittelbar vor dem Unfall. Der zirka eine halbe Stunde nach dem Unfall an der Unfallstelle eingetroffene Gendarmeriebeamte S stellte eine am südlichen Ende der Verkehrsinsel am Boden stehende blinkende Lampe fest. Zur Unfallszeit regnete es. Es wurde nicht als erwiesen angenommen, daß zwischen der Beklagten und der Straßenverwaltung über die Übernahme der Verpflichtung der Organe der Straßenaufsicht, allfällige Mängel in der Absicherung während des Wochenendes zur Nachtzeit zu beheben, eine Vereinbarung getroffen wurde.

Das Erstgericht verneinte ein Verschulden der Beklagten. Mit der Anbringung der rot-weißen Absperrbänder und zweier Blinkleuchten am westlichen und südlichen Ende der Verkehrsinsel sei die Baustelle ausreichend abgesichert worden. Eine Verpflichtung der Beklagten, die Absicherung über das Wochenende zu überwachen, habe nicht bestanden, da es sich bei der Verkehrsinsel nicht um ein Hindernis gehandelt habe, das den fließenden Verkehr auf der Bundesstraße behindert habe. Der Unfall sei auf das Alleinverschulden der PKW-Lenkerin zurückzuführen, die bei ungünstigen Witterungsverhältnissen mit weit überhöhter Geschwindigkeit gefahren sei.

Das Berufungsgericht bestätigte das Ersturteil und billigte dessen rechtliche Beurteilung:

Die errichtete Verkehrsinsel habe kein Hindernis im Sinne des§ 89 StVO dargestellt, das entsprechend zu kennzeichnen gewesen wäre. Es sei unerheblich, ob zur Unfallzeit bereits Bodenmarkierungen vorhanden gewesen seien oder nicht. Dem Bauführer könnten nicht mehr Verpflichtungen auferlegt werden, als sie vom Gesetzgeber dem Straßenerhaltern oder der Behörde vorgeschrieben werden. Die Straßeneinmundung hätte zwar gegen die Bundesstraße hin durch eine Begrenzungslinie abgegrenzt werden können. Eine Pflicht zur Anbringung solcher Bodenmarkierungen hätte aber selbst für den Straßenerhalter nach Übergabe der Baustelle nicht bestanden. Auch die Behörde wäre nicht verpflichtet gewesen, dem Straßenerhalter die Anbringung einer solchen Bodenmarkierung vorzuschreiben. Es sei auch zu verneinen, daß die Beklagte zu einer Absicherung der Baustelle verpflichtet gewesen sei, weil die Bauarbeiten noch nicht beendet gewesen seien. Im Zeitpunkte des Unfalles seien keine Bauarbeiten im Gange gewesen. Sie seien aber auch bereits so weit vollendet gewesen, daß sich in bezug auf den fließenden Verkehr keine Veränderungen mehr ergeben konnten. Der fließende Verkehr wäre bei Erhaltung der gebotenen Geschwindigkeitsbeschränkung auch nicht im geringsten behindert gewesen. Die Tatsache, daß die Verantwortlichen

der Beklagten der Meinung gewesen seien, es sei die Anbringung von Warnblinkleuchten erforderlich gewesen, vermöge nichts daran zu ändern, daß eine rechtliche Verpflichtung zur Anbringung solcher Leuchten für die Beklagte nicht bestanden habe.

Der Oberste Gerichtshof gab der Revision der Klägerin Folge, hob das Urteil des Berufungsgerichtes auf und trug diesem die neuerliche Entscheidung über die Berufung der Klägerin auf.

Rechtliche Beurteilung

Aus der Begründung:

Nach den mit "Kennzeichnung von Verkehrshindernissen" überschriebenen Bestimmungen des§ 89 Abs. 1 StVO sind Gegenstände, die auf der Straße stehen oder liegen, von den Verfügungsberechtigten durch das Gefahrenzeichen "Andere Gefahren" und bei Dämmerung, Dunkelheit, Nebel oder wenn es die Witterung sonst erfordert, durch Lampen kenntlich zu machen. Nach § 32 Abs. 6 StVO sind vom Bauführer aus Anlaß von Arbeiten auf oder neben der Straße die erforderlichen Einrichtungen zur Regelung und Sicherung des Verkehrs anzubringen und zu erhalten. Aus den Bestimmungen des § 89 Abs. 1 StVO im Zusammenhalt mit den Bestimmungen des§ 32 Abs. 6 StVO ergibt sich die Verpflichtung des Bauführers, ein bei Straßenbauarbeiten auf der Straße vorhandenes Verkehrshindernis bei Dunkelheit durch Warnleuchten entsprechend zu kennzeichnen (vgl. ZVR 1963/333; ZVR 1976/254). Zu den Verkehrshindernissen im Sinne des § 89 Abs. 1 StVO, die bei Straßenbauarbeiten entstehen, gehören nicht nur Ablagerungen von Baumaterialien, die Aufstellung von Baumaschinen auf der Fahrbahn, Straßenabsperrungen (§ 89 Abs. 1 letzter Satz StVO), Baustellenabsicherungen (2 Ob 60/73; 2 Ob 135/67) und Baugruben (ZVR 1976/254), sondern auch straßenbauliche Einrichtungen, die im Sinne des § 57 Abs. 1 letzter Satz StVO zur Ordnung und Sicherung des Verkehrs oder zur Teilung der Verkehrsrichtungen bei den Straßenbauarbeiten errichtet werden (vgl. § 57 Abs. 2 letzter Satz StVO). Entgegen der Auffassung des Berufungsgerichtes kann aus der Zulässigkeit der Errichtung solcher Verkehrseinrichtungen nicht ohne weiteres gefolgert werden, sie stellten kein Verkehrshindernis während der Bauarbeiten dar. Wird durch sie die Sicherheit des Straßenverkehrs während der Straßenbauarbeiten beeinträchtigt, stellen sie ein Verkehrshindernis im Sinne des § 89 Abs. 1 StVO dar. Eine solche Beeinträchtigung ist bei Verkehrsinseln, die zur Leitung und Teilung der Verkehrseinrichtungen auf der Fahrbahn errichtet werden, dann anzunehmen, wenn sie bei Dunkelheit für die Verkehrsteilnehmer weder durch rückstrahlendes Material noch durch die sonstige Beleuchtung erkennbar sind. Es kann auch nicht der Auffassung des Berufungsgerichtes gefolgt werden, es bestunde auch für den Straßenerhalter nicht die Verpflichtung, solche straßenbauliche Einrichtungen entsprechend zu kennzeichnen. Zur Instandhaltung der Straßen gehören alle zumutbaren Maßnahmen, die erforderlich sind, um die Sicherheit des Verkehrs zu gewährleisten, daher insbesondere auch das Kenntlichmachen einer Gefahrenstelle (vgl. ZVR 1969/140; ZVR 1970/4; ZVR 1975/112 u. a.). Vor Abschluß der Straßenbauarbeiten und vor Verständigung des Straßenerhalters als Bauherr trifft die Verkehrssicherungspflicht den Bauführer (vgl. SZ 34/179; ZVR 1965/191). Daß die Straßenbauarbeiten noch nicht beendet, sondern nur während des arbeitsfreien Wochenendes unterbrochen waren, ergibt sich aus den Feststellungen der Untergerichte. Aus der Tatsache, daß die Verkehrsinsel als Teil der in Auftrag gegebenen Straßenbauarbeiten in ihrem Aufbau bereits errichtet war und nur noch die Begrasung fehlte, läßt sich nicht die Beendigung der Straßenbauarbeiten als Ganzes ableiten. Denn der Straßenerhalter hat bei der Übergabe der Straßenbaustelle auch entsprechende Vorsorge für die Ausstattung des übergebenden Straßenstückes mit den für die Sicherung des Verkehrs erforderlichen Einrichtungen (Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen und anderes) zu treffen. Es traf daher die Beklagte zur Unfallszeit die Pflicht zu entsprechender Kennzeichnung von Verkehrshindernissen im Baustellenbereich im Sinne des § 89 Abs. 1 (§ 32 Abs. 6) StVO.

Bei der gegebenen Sachlage ist aber auch der Ansicht der Klägerin beizupflichten, daß die gegenständliche Verkehrsinsel für den Durchzugsverkehr auf der Bundesstraße ein Verkehrshindernis im Sinne des § 89 Abs. 1 StVO bildete und die Beklagte daher verpflichtet war, sie bei Dunkelheit auch für diesen Verkehr entsprechend kenntlich zu machen. Durch die Erweiterung der rechten Fahrbahnhälfte der West-Ost-Richtung um den - nicht als solchen gekennzeichneten - Abbiegestreifen kam die Verkehrsinsel nicht etwa außerhalb des rechten Fahrbahnrandes der Bundesstraße zu liegen. Ihre Lage wurde für die von Westen nach Osten fahrenden Verkehrsteilnehmer nicht etwa durch Bodenmarkierungen (Begrenzungslinien, Richtungspfeile) gegenüber der Fahrbahn der Durchzugsstraße abgegrenzt, um diesen Verkehrsteilnehmern die Verkehrsrichtung auf der Bundesstraße außerhalb der Verkehrsinsel deutlich sichtbar anzuzeigen. Durch die Lage der Verkehrsinsel wurde die Sicherheit von Verkehrsteilnehmern, die ab der Erweiterung der Straße dem Verlauf des rechten Fahrbahnrandes folgten und dabei auf die Verkehrsinsel

zufuhren, ernstlich beeinträchtigt.

Ist aber von der Verpflichtung der Beklagten auszugehen, die Verkehrsinsel bei Dunkelheit auch gegenüber den auf der Bundesstraße von Westen nach Osten fahrenden Verkehrsteilnehmern durch eine Warnleuchte kenntlich zu machen, konnte diese Verpflichtung nur dadurch erfüllt werden, daß diese Verkehrsteilnehmer durch eine an der westlichen Ecke der Verkehrsinsel angebrachte Leuchte gewarnt wurden. Nun stellte das Erstgericht zwar fest, daß die Bediensteten der Beklagten am 8. Juli 1977 (Freitag) mittag sowohl an der westlichen als auch an der südlichen Ecke der Verkehrsinsel je eine bei Dunkelheit ansprechende Lampe angebracht hatten. Ob zur Unfallszeit die an der westlichen Ecke der Verkehrsinsel angebrachte Lampe - und nur darauf kommt es an - noch vorhanden war und geblinkt hat, ist nach den Feststellungen der Untergerichte offen geblieben. Das Erstgericht hat zwar festgestellt, daß zirka eine halbe Stunde nach dem Unfall "eine am südlichen Ende der Verkehrsinsel am Boden stehende Lampe geblinkt hat" und daß "zumindest eine Lampe unmittelbar vor dem Unfall geblinkt hat", ohne jedoch festzustellen, welche Lampe dies war. Letztere Feststellung, daß zumindest eine Warnblinklampe vor dem Unfall geblinkt hat, wurde überdies von der Klägerin mit ihrer Beweisrüge in der Berufung bekämpft und an deren Stelle die Feststellung begehrt, daß in der Nacht vom Sonntag auf Montag überhaupt keine Warnblinkleuchte blinkte. Das Berufungsgericht hat sich, ausgehend von seiner unrichtigen Rechtsansicht, mit dieser Beweisrüge der Klägerin nicht befaßt. Die rechtliche Beurteilung durch den Obersten Gerichtshof setzt aber endgültige Feststellungen voraus. Würde diese Feststellung vom Berufungsgericht nicht übernommen und der Beweisrüge entsprochen werden, könnte schon von vorneherein nicht davon ausgegangen werden, daß zur Unfallszeit die Verkehrsinsel durch eine an der westlichen Ecke der Verkehrsinsel aufgestellte und blinkende Warnleuchte gekennzeichnet war. Damit stunde bereits die Verletzung der Schutznorm des § 89 Abs. 1 StVO fest. Es liegt daher ein im Rahmen des Revisionsgrundes des§ 503 Z. 4 ZPO zu berücksichtigender Feststellungsmangel vor (vgl. Fasching IV, 326 Anm. 29; SZ 24/157; 8 Ob 172, 173/72). Es war daher das angefochtene Urteil aufzuheben, damit das Berufungsgericht nunmehr nach Überprüfung der erstgerichtlichen Feststellungen neuerlich entscheidet. Sollte die gerügte Feststellung vom Berufungsgericht übernommen werden, wäre das Verfahren auch noch zur Klärung der Frage, ob nur eine oder beide Lampen zur Unfallszeit geblinkt haben und ob zumindest eine blinkende Lampe an der westlichen Ecke der Verkehrsinsel stand, ergänzungsbedürftig.

Sollte das Beweisverfahren ergeben, daß zur Unfallszeit an der westlichen Ecke der Verkehrsinsel eine Warnleuchte nicht gebrannt hat, wäre auch auf den Einwand der Beklagten einzugehen, daß dies ohne ihr Verschulden geschehen sei. Da die Bestimmungen des § 89 Abs. 1 StVO eine Schutznorm im Sinne des § 1311 ABGB darstellen (vgl. ZVR 1976/254; 8 Ob 30, 31/79), müßte die Beklagte beweisen, daß sie diese Schutznorm unverschuldet übertreten hat (vgl. ZVR 1975/111; ZVR 1980/33). Die Beklagte könnte sich diesfalls nicht einfach mit ihrem Einwand entlasten, ihr sei während des langen Wochenendes von Freitag mittag bis Montag in der Früh eine Beaufsichtigung der Baustellenabsicherungen nicht zumutbar gewesen. Mit Rücksicht darauf, daß an die Verkehrssicherungspflicht, insbesondere bei Dunkelheit, besonders strenge Anforderungen zu stellen sind, muß die Notwendigkeit einer angemessenen Kontrolle der aufgestellten Warnleuchte während eines derart langen Wochenendes auf der frequentierten Durchzugsstraße bejaht werden und kann der Einwand, die Durchführung einer solchen Kontrolle wäre mit einer unzumutbaren wirtschaftlichen Belastung verbunden, nicht als stichhältig erkannt werden (vgl. ZVR 1963/333; ZVR 1976/254). Da von den Untergerichten nicht als erwiesen angenommen wurde, daß zwischen der Beklagten und der Straßenverwaltungsbehörde eine Vereinbarung über die Übernahme einer solchen Kontrolle durch die Organe der Straßenaufsicht zustande gekommen ist, die Beklagte selbst nach ihrem eigenen Vorbringen eine Überwachung während des Wochenendes nicht durchgeführt hat, könnte der der Beklagten diesbezüglich obliegende Exkulpationsbeweis nicht als erbracht angesehen werden.

Anmerkung

Z53049

Schlagworte

Absperrungen, Straßenbau, Bauarbeiten, Verkehrshindernis, Bauführer straßenbaulicher Einrichtungen, Bodenmarkierungen, zur Verkehrssicherung auf Baustelle, Errichtung von Verkehrseinrichtungen als Verkehrshindernis, Gefahrenzeichen nach § 32 Abs. 6 auf Straßenbaustelle, Schutznorm, Absicherung von Straßenbaustelle, Straßenaufsicht, Überwachung von Straßenbaustellen, Straßenbau, Verkehrshindernis, Straßenverkehr, Hindernis durch Errichtung von Verkehrseinrichtungen, Verkehrshindernisse straßenbaulicher Einrichtungen

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1980:0080OB00235.79.0320.000

Dokumentnummer

JJT_19800320_OGH0002_0080OB00235_7900000_000

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

© 2024 JUSLINE

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

www.jusline.at