

TE OGH 2010/7/8 2Ob54/10w

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 08.07.2010

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat durch den Senatspräsidenten Dr. Baumann als Vorsitzenden und die Hofräte Dr. Veith, Dr. E. Solé, Dr. Schwarzenbacher und Dr. Nowotny als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Othmar K*****, vertreten durch Dr. Helfried Kriegel, Rechtsanwalt in Wien, gegen die beklagte Partei Z***** Versicherungs-Aktiengesellschaft, *****, vertreten durch Mag. Gabor Maraszto, Rechtsanwalt in Wien, wegen 9.374,13 EUR sA, über die Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Landesgerichts für Zivilrechtssachen Wien vom 22. Dezember 2009, GZ 35 R 457/09d-25, womit das Urteil des Bezirksgerichts Innere Stadt Wien vom 29. September 2009, GZ 29 C 255/08d-21, abgeändert wurde, zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird teilweise Folge gegeben.

Das angefochtene Urteil wird dahingehend abgeändert, dass es zu lauten hat wie folgt:

Die beklagte Partei ist schuldig, der klagenden Partei 4.687,07 EUR samt 4 % Zinsen aus 4.442,07 EUR von 31. 1. 2008 bis 2. 7. 2009 und aus 4.687,07 EUR ab 3. 7. 2009 sowie an anteiligen Barauslagen aller drei Instanzen 831,48 EUR binnen 14 Tagen zu bezahlen.

Das Mehrbegehren, die beklagte Partei sei schuldig, den Kläger weitere 4.687,06 EUR samt 4 % Zinsen aus 4.442,06 EUR von 31. 1. 2008 bis 2. 7. 2009 und aus 4.687,06 EUR ab 3. 7. 2009 zu bezahlen, wird abgewiesen.

Im Übrigen werden die Prozesskosten aller drei Instanzen gegenseitig aufgehoben.

Text

Entscheidungsgründe:

Am 15. September 2005 ereignete sich in Wien 23 im Bereich der ampelgeregelten Kreuzung der Breitenfurter Straße mit der Zufahrt zu einer Tankstelle auf Höhe der ON 164 ein Verkehrsunfall, an dem der Kläger als Lenker seines Motorrads und Gerald M***** als Lenker eines bei der Beklagten haftpflichtversicherten PKW beteiligt waren.

Der Kläger begehrte 9.374,13 EUR sA und brachte vor, der Lenker des PKW habe den Vorrang des Klägers verletzt und so den Verkehrsunfall verschuldet, indem er ein unzulässiges Linksabbiegemanöver in die Tankstelle vorgenommen habe und dabei mit dem entgegenkommenden, geradeausfahrenden Motorrad des Klägers kollidiert sei. Der Kläger begehrte den Ersatz des Schadens am Motorrad, weitere unfallkausale Kosten sowie Schmerzengeld.

Die Beklagte wendete ein, das Alleinverschulden treffe den Kläger, der unzulässigerweise rechts an einer aufgestauten Kolonne vorbeigefahren sei, wodurch es zur Kollision mit dem im Stillstand befindlichen PKW gekommen sei. Die vom Kläger benutzte Verkehrsfläche habe ausschließlich zum erleichterten Einfahren von Bussen in die weiter vorne liegende Haltestelle gedient. Der Kläger habe sich sohin außerhalb der für den Fließverkehr befindlichen Fahrbahn aufgehalten und habe dadurch einen allfälligen Vorrang gegenüber dem links abbiegenden PKW verloren. Auf § 12

Abs 5 StVO könne sich der Kläger nicht berufen, da nach dieser Bestimmung das Vorfahren nur bis zur Kreuzung, nicht aber auch das Übersetzen der Kreuzung zulässig sei. Der Kläger habe auch eine relativ überhöhte Geschwindigkeit eingehalten. Der Lenker des PKW habe nicht damit rechnen müssen, dass der Kläger unter Benützung einer außerhalb der Fahrbahn gelegenen Verkehrsfläche an einer aufgestauten Kolonne unzulässig vorbeifahre.

Der Höhe nach ist das Klagebegehren in dritter Instanz nicht mehr strittig.

Das Erstgericht gab dem Klagebegehr statt und traf folgende Feststellungen:

Die Breitenfurter Straße verläuft (in Fahrtrichtung des Klagsfahrzeugs gesehen) in Annäherung an die Kreuzung geradlinig und weist in dieser Fahrtrichtung „zwei“ Fahrstreifen auf, wobei der linke Fahrstreifen eine Breite von 4 m, der rechte „Fahrstreifen“ eine Breite von 3 m aufweist. Der rechte Fahrstreifen beginnt sich erst etwa 35 m vor der Haltelinie der Kreuzung zu entwickeln und ist durch eine „Leitlinie“ vom linken Fahrstreifen optisch getrennt. In Verlängerung dieses rechts situierter „Fahrstreifens“ befindet sich nach der Kreuzung (und nach einem Schutzweg) eine Bushaltestelle (Busbucht).

Die Kreuzung ist durch eine Verkehrslichtsignalanlage geregelt. Zum Unfallzeitpunkt war die Fahrbahn trocken, es herrschte Tageslicht.

Nicht festgestellt werden kann, ob es sich bei der Kreuzung nur um eine solche handelt, die ausschließlich der Zufahrt zur Tankstelle oder (auch) zur Durchfahrt durch das Tankstellengelände dient. Die Zufahrt zur Tankstelle trägt keinen Straßennamen.

Der Kläger fuhr mit seinem Motorrad auf der Breitenfurter Straße stadtauswärts und näherte sich der Kreuzung an. Da sich hinter der Haltelinie eine Kolonne gebildet hatte, lenkte der Kläger zu Beginn des sich rechtsseitig öffnenden „Fahrstreifens“ auf diesen, um die Kreuzung geradeaus zu übersetzen. Er fuhr dabei mittig im rechten „Fahrstreifen“ mit einer Geschwindigkeit von rund 20 - 25 km/h. Der rechte „Fahrstreifen“ war bis über die Kreuzung hinaus frei.

In der auf dem linken Fahrstreifen aufgestauten Kolonne bestand im Kreuzungsbereich eine Lücke, wobei das letzte Fahrzeug vor der Kreuzung unmittelbar hinter der Haltelinie, jenes nach der Kreuzung (jeweils stadtauswärts gesehen) sich im Bereich des Schutzweges befand. Der Kläger sah in seiner Annäherung an die Kreuzung diese Lücke nicht. Nicht festgestellt werden kann, dass er die Lücke sehen hätte können.

Gerald M***** lenkte den PKW auf der Breitenfurter Straße stadteinwärts und beabsichtigte, nach links zur Tankstelle einzubiegen. Er brachte sein Fahrzeug zunächst im Bereich des Kreuzungsmittelpunkts zum Stillstand. Da ihm die Lenkerin des sich in erster Position hinter der Haltelinie im linken stadtauswärts führenden Fahrstreifen befindlichen Fahrzeugs mit Handzeichen bedeutete, dass er nach links einbiegen könne, setzte er sein Fahrzeug in Bewegung.

Als das Beklagtenfahrzeug aus dem Lichtraumprofil des ersten hinter der Kreuzung angehaltenen Fahrzeugs hervorkam, war der Kläger mit seinem Motorrad noch rund 9 m von der späteren Kollisionsstelle entfernt.

Der Kläger leitete prompt eine Vollbremsung sowohl mit der Vorder- als auch mit der Hinterbremse ein. Durch dieses Manöver kam sein Motorrad ins Rutschen, sodass es noch kurz vor dem späteren Aufprall auf der linken Seite liegend auf der Fahrbahn entlang schlitterte. Das Klagsfahrzeug stieß in weiterer Folge mit einer Geschwindigkeit von rund 19 - 22 km/h gegen die rechte Seite des Beklagtenfahrzeugs im Bereich dessen rechten vorderen Kotflügels, wobei der Kläger selbst mit dem Kopf noch gegen die Beifahrertüre des Beklagtenfahrzeugs prallte.

Als Gerald M***** den herannahenden Kläger sah, leitete er seinerseits eine Vollbremsung ein, sodass sein Fahrzeug unmittelbar vor dem Anprall des Klagsfahrzeugs zum Stillstand gekommen war.

In der Kollisionsposition blockierte das Beklagtenfahrzeug den „Fahrstreifen“, auf dem sich der Kläger annäherte, zu etwa zwei Dritteln. Die Kollision hätte auch dann mit den gleichen Folgen stattgefunden, wenn der Kläger nicht im rechten „Fahrstreifen“, sondern äußerst rechtsseitig im linken Fahrstreifen an der Kolonne vorbeigefahren wäre.

In rechtlicher Hinsicht führte das Erstgericht aus, der Lenker des PKW habe gegen § 19 Abs 5 StVO verstoßen. Den Kläger treffe kein Mitverschulden, weil er gemäß § 17 Abs 4 StVO im rechten „Fahrstreifen“ berechtigt an den im linken Fahrstreifen gemäß § 18 Abs 3 StVO angehaltenen Fahrzeugen vorbeigefahren sei. Der Kläger sei gemäß § 12 Abs 3 StVO berechtigt gewesen, auf dem rechten „Fahrstreifen“ die Kreuzung zu übersetzen.

Das Berufungsgericht gab der Berufung der Beklagten Folge und wies das Klagebegehr ab. Es führte aus, ausgehend

von der maßstabgetreuen Skizze des Sachverständigen ergebe sich, dass dort, wo sich in Fahrtrichtung des Klägers die Straße nach rechts erweitere, im Verlauf des früheren Straßenrandes in Längsrichtung eine Bodenmarkierung aus 2 m langen Strichen, die durch 1 m lange Abstände unterbrochen seien, beginne. Diese Bodenmarkierung entspreche einer Begrenzungslinie im Sinne von § 8 Abs 3 der Bodenmarkierungsverordnung. Daraus sei aber abzuleiten, dass diese Bodenmarkierung entgegen der rechtlichen Würdigung des Erstgerichts keine Leitlinie zwischen zwei Fahrstreifen in derselben Fahrtrichtung darstelle. Bei jenem Teil der Straße, der sich rechts neben der Begrenzungslinie befindet, handle es sich nicht um einen Fahrstreifen (§ 2 Abs 1 Z 5 StVO), sondern um einen Teil der Straße § 2 Abs 1 Z 1 StVO), der durch die Begrenzungslinie von dem für den Fließverkehr bestimmten Teil der Fahrbahn abgegrenzt sei. Dieser abgegrenzte Teil der Fahrbahn sei durch den übrigen Verlauf und dessen bauliche Ausgestaltung als Busbucht iSd § 27 Abs 2 Bodenmarkierungsverordnung zu qualifizieren, zumal nach der Kreuzung in Annäherung an die Bushaltestelle eine Bodenmarkierung durch den Buchstaben „H“ in jenem Teil der Fahrbahn angebracht sei. Eine Busbucht dürfe in Längsrichtung nur von denjenigen Fahrzeugen befahren werden, die in der Bushaltestelle, die wohl nur für den Linienverkehr eingerichtet sei, zu einem allfälligen Fahrgastwechsel anzuhalten hätten. Der Kläger sei daher dort nicht berechtigt gefahren, weshalb ihm auch kein Vorrang als Geradeausfahrendem gegenüber dem entgegenkommenden links abbiegenden PKW zukommen könne. Den Kläger treffe daher das Alleinverschulden infolge einer Vorrangverletzung.

Das Berufungsgericht ließ die Revision zu, da die einzige vergleichbare Entscheidung (Ob 2/93), die jedoch auf Basis der Vorgängerbestimmung der relevanten Bodenmarkierungsverordnung erging, das Vorhandensein einer Begrenzungslinie und damit auch die daraus abzuleitenden Rechtsfolgen nicht zu überprüfen gehabt habe. Die beiden übrigen oberstgerichtlichen Entscheidungen zur „Busbucht“ (2 Ob 132/88; 2 Ob 307/00v) seien mit dem vorliegenden Fall nicht vergleichbar.

Gegen das Urteil des Berufungsgerichts richtet sich die Revision des Klägers wegen unrichtiger rechtlicher Beurteilung mit dem Antrag, das Urteil des Erstgerichts wiederherzustellen. Hilfsweise wird ein Aufhebungsantrag gestellt.

Die Beklagte beantragt in der Revisionsbeantwortung, die Revision zurückzuweisen, hilfsweise ihr nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist zulässig und teilweise berechtigt.

Der Revisionswerber führt aus, nach oberstgerichtlicher Rechtsprechung sei das Befahren eines Straßenteils außerhalb von Begrenzungslinien grundsätzlich nicht verboten, eine vom Fahrzeuglenker überfahrene Ordnungslinie habe auf den Vorrang und die Wartepflicht mangels Gebotscharakters keinen Einfluss. Dass es sich bei der vom Kläger in Längsrichtung verlaufenden Bodenmarkierung um eine Begrenzungslinie handle, könne der Skizze allein nicht entnommen werden. Bei der vom Kläger benutzten Fahrbahn handle es sich nicht um eine Busbucht. Allein aufgrund der Kreuzung müsse der Busbucht-Charakter verloren gehen. Selbst wenn man davon ausgeinge, der Kläger hätte den von ihm benützten Fahrbahnteil nicht befahren dürfen, läge noch immer ein überwiegendes Verschulden des PKW-Lenkers als Vorrangverletzer vor. Überdies habe der Kläger erfolgreich den „Kausalitätsgegenbeweis“ erbracht, da festgestellt worden sei, die Kollision hätte sich mit gleichen Folgen auch dann ereignet, wenn der Kläger nicht im rechten Fahrstreifen, sondern äußerst rechtsseitig im linken Fahrstreifen an der Kolonne vorbeigefahren wäre. Dieses Fahrmanöver wäre aber rechtmäßig gewesen (§ 12 Abs 5 StVO).

Hiezu wurde erwogen:

Nach § 8 Abs 3 der Bodenmarkierungsverordnung sind Begrenzungslinien unterbrochene Längsmarkierungen in weißer Farbe, die die Fahrbahn oder den allein für den fließenden Verkehr bestimmten Teil der Fahrbahn von anderen Verkehrsflächen abgrenzen. Sie müssen außerhalb von Autobahnen und Autostraßen 2 m lang und mindestens 10 cm breit sein, die Länge der Unterbrechung zwischen den Strichen hat 1 m zu betragen.

Dem Berufungsgericht ist zuzustimmen, dass die (stadtauswärts gesehen) vor der Kreuzung in Längsrichtung zwischen der von der Fahrzeugkolonne benützten und der rechten, vom Kläger benützten Verkehrsfläche befindliche Bodenmarkierung anhand der aus der maßstabgetreuen Skizze zu ermittelnden Ausmaße den Kriterien einer Begrenzungslinie entspricht. Nach § 55 Abs 3 StVO dienen Begrenzungslinien dazu, die Fahrbahn von anderen Verkehrsflächen wie Einmündungen, Ausfahrten und dergleichen abzugrenzen. Daraus folgt, dass die vom Kläger benützte, außerhalb der Begrenzungslinie liegende Verkehrsfläche kein Fahrstreifen ist.

Sind für Omnibus- oder Obushaltestellen besondere bauliche Anlagen vorgesehen („Busbuchten“), so ist zwischen diesen und dem für den fließenden Verkehr bestimmten Teil der Fahrbahn eine Begrenzungslinie anzubringen. Innerhalb einer „Busbucht“ kann das Wort „BUS“ oder der Buchstabe „H“ angebracht werden (§ 27 Abs 2 Bodenmarkierungsverordnung). Dies war hier im Haltestellenbereich nach der lichtgeregelten Kreuzung der Fall. Hingegen lag die vom Kläger vor der Kreuzung benützte Verkehrsfläche noch außerhalb des Haltestellenbereichs.

Aus dem Umstand, dass diese Fläche außerhalb der Begrenzungslinie lag, lässt sich nicht ableiten, der Kläger hätte dort nicht fahren dürfen (2 Ob 2/93; RIS-Justiz RS0053070).

Entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts kam dem Kläger der Vorrang nach § 38 Abs 4 Satz 4 StVO zu, wonach auf einer lichtgeregelten Kreuzung beim Einbiegen nach links den entgegenkommenden geradeaus fahrenden oder nach rechts einbiegenden Fahrzeugen der Vorrang zu geben ist (vgl 2 Ob 28/91; RIS-Justiz RS0074934).

Gemäß § 17 Abs 4 StVO darf an Fahrzeugen, die - wie hier die Fahrzeuge im Fahrstreifen - gemäß § 18 Abs 3 StVO in einer Kolonne anhalten, nur vorbeigefahren werden, wenn wenigstens zwei Fahrstreifen für die betreffende Fahrtrichtung vorhanden sind. Da hier - wie ausgeführt - aber nur ein stadtauswärts führender Fahrstreifen vorhanden war, ist dem Kläger ein Verstoß gegen § 17 Abs 4 StVO vorzuwerfen.

Dieser Verstoß ist aber nicht so schwerwiegend, dass der Kläger dadurch seinen Vorrang verloren hätte (RIS-Justiz RS0074976 [T14]).

Auf § 12 Abs 5 StVO kann sich der Kläger nicht mit Erfolg berufen. Nach dieser Bestimmung gilt Folgendes:

Müssen Fahrzeuge vor Kreuzungen, Straßenengen, schienengleichen Eisenbahnübergängen und dergleichen angehalten werden, so dürfen die Lenker einspuriger, später ankommender Fahrzeuge nur dann neben oder zwischen den bereits angehaltenen Fahrzeugen vorfahren, um sich mit ihren Fahrzeugen weiter vorne aufzustellen, wenn für das Vorfahren ausreichend Platz vorhanden ist und die Lenker von Fahrzeugen, die ihre Absicht zum Einbiegen angezeigt haben, dadurch beim Einbiegen nicht behindert werden.

Der Kläger bezieht sich auf die Feststellung, dass, wenn er äußerst rechtsseitig im linken Fahrstreifen an der Kolonne vorbeigefahren wäre, der Unfall genauso passiert wäre. Er macht damit geltend, der Unfall wäre auch bei rechtmäßigem Alternativverhalten passiert, weshalb ihn aus dem Unfall keine Haftung treffe.

Ob in § 12 Abs 5 StVO unter den „Lenkern von Fahrzeugen, die ihre Absicht zum Einbiegen angezeigt haben“, nur Rechtsabbieger oder auch entgegenkommende linkseinbiegende Lenker zu verstehen sind, kann dahingestellt bleiben: Selbst wenn man dies verneinen sollte, wäre durch ein erlaubtes Vorfahren gemäß § 12 Abs 5 StVO das bereits erörterte Verbot des Vorbeifahrens gemäß § 17 Abs 4 StVO nicht außer Kraft gesetzt.

Zusammengefasst ist somit dem Kläger ein Verstoß gegen § 17 Abs 4 StVO, dem gegnerischen Lenker ein solcher gegen § 38 Abs 4 Satz 4 StVO vorzuwerfen.

Wie in annähernd vergleichbaren Fällen (2 Ob 46/94; 2 Ob 83/08g; 2 Ob 54/07s; 2 Ob 94/09a) ist auch hier eine Verschuldensteilung von 1 : 1 angemessen.

Die Kostenentscheidung gründet sich für alle drei Instanzen auf § 43 Abs 1 ZPO (iVm § 50 ZPO). Die Streitteile waren in allen drei Instanzen jeweils zur Hälfte erfolgreich, weshalb die Kosten gegenseitig aufzuheben waren. Die gemäß § 43 Abs 1 Satz 3 ZPO in allen drei Instanzen zu ersetzenden Barauslagen wurden bereits saldiert.

Schlagworte

Gruppe: Verkehrsrecht, Verkehrsopfergesetz,

Textnummer

E94725

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2010:0020OB00054.10W.0708.000

Im RIS seit

09.09.2010

Zuletzt aktualisiert am

07.12.2010

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