jusline®
»» Recht. Schnell

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

# TE OGH 2019/9/19 2Ob31/19a

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 19.09.2019

**Kopf**

Der Oberste Gerichtshof hat durch den Senatspräsidenten Dr. Veith als Vorsitzenden und den Hofrat Dr. Musger, die Hofrätin Dr. Solé sowie die Hofräte Dr. Nowotny und Mag. Pertmayr als weitere Richter in der Rechtssache der klagenden Partei W***** GmbH, *****, vertreten durch Dr. Friedrich Schulz, Rechtsanwalt in Wien, gegen die beklagten Parteien 1. Z***** J*****, 2. M***** J***** und 3. A*****-Aktiengesellschaft, *****, alle vertreten durch Mag. Udo Hansmann, Rechtsanwalt in Wien, wegen 25.251,03 EUR sA, über die Revision der klagenden Partei (Revisionsinteresse: 8.813,01 EUR) gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Wien als Berufungsgericht vom 29. November 2018, GZ 12 R 50/18p-12, womit infolge Berufung der klagenden Partei das Urteil des Landesgerichts für Zivilrechtssachen Wien vom 8. März 2018, GZ 5 Cg 65/17s-8, bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

**Spruch**

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die klagende Partei ist schuldig, den beklagten Parteien die mit 958,58 EUR (darin 159,76 EUR USt) bestimmten Kosten der Revisionsbeantwortung binnen 14 Tagen zu ersetzen.

**Text**

Entscheidungsgründe:

Am 1. 7. 2017 ereignete sich in Wien 12 an der Kreuzung der Eichenstraße mit der Hanauskagasse ein Verkehrsunfall, an dem der Erstbeklagte als Lenker eines von der Zweitbeklagten gehaltenen und bei der drittbeklagten Partei haftpflichtversicherten PKW und ein im Eigentum der klagenden Partei als Betriebsunternehmerin stehendes Schienenfahrzeug (ein Zug der Badner Bahn) beteiligt waren. Im Unfallbereich bestehen auf der gerade verlaufenden Eichenstraße in beide Fahrtrichtungen jeweils zwei Fahrstreifen, die durch eine Leitlinie voneinander getrennt sind. Im jeweils linken Fahrstreifen verlaufen Straßenbahngleise. Die die Fahrtrichtungen trennende doppelte Sperrlinie ist im Bereich der Einmündung der Hanauskagasse unterbrochen. Die Fahrbahn war trocken, es herrschte Tageslicht.

Der Erstbeklagte fuhr in einiger Entfernung vor dem Zug der Badner Bahn im linken Fahrstreifen Richtung stadteinwärts, zwischen ihnen befanden sich keine anderen Fahrzeuge. Er beabsichtigte, nach links in die Hanauskagasse einzubiegen. Der Erstbeklagte betätigte in Annäherung an die Kreuzung den linken Blinker, reduzierte die Geschwindigkeit und ordnete sich auf dem von ihm befahrenen linken Fahrstreifen zum Linksabbiegen ein. Da Gegenverkehr herrschte, war es dem Erstbeklagten nicht möglich, wie beabsichtigt, abzubiegen. Er hielt im Kreuzungsbereich sein Fahrzeug in einem Schrägzug an, um den Gegenverkehr abzuwarten. Dabei ragte der Pkw bereits teilweise in die Gegenfahrbahn. Da der Erstbeklagte im Rückspiegel den Zug der Badner Bahn herannahen sah,

versuchte er, die Gleise zu räumen. Er rollte, soweit es ihm der Gegenverkehr ermöglichte, in den linken Fahrstreifen der Gegenfahrbahn ein und hielt neuerlich an. Wegen des Gegenverkehrs konnte er jedoch dabei die Gleise nicht zur Gänze verlassen.

Die Sichtweite des Zugführers zur Unfallstelle betrug zumindest 140 m. Als der Erstbeklagte den Blinker gesetzt hatte, war der Zug noch rund 80 m von seinem Pkw entfernt. Der Zugführer nahm das Beklagtenfahrzeug erst wahr, als es sich auf dem linken Fahrstreifen der Eichenstraße mit der Front im Bereich des Endes der doppelten Sperrlinie links blinkend beinahe im Stillstand befand. Zu diesem Zeitpunkt betrug die Entfernung des Zuges zum Beklagtenfahrzeug knapp 50 m und der Zugführer hätte den Zug aus seiner Geschwindigkeit von 43 km/h mit einer etwas stärkeren Betriebsbremsung noch kollisionsfrei hinter dem Beklagtenfahrzeug anhalten können. Er fasste seinen Bremsentschluss jedoch zu spät, sodass es zur Kollision des Zuges im Bereich vorne links mit der rechten hinteren Ecke des Beklagtenfahrzeugs kam, wodurch beide Fahrzeuge beschädigt wurden. Mangels Sichtbehinderung wäre es dem Zugführer möglich gewesen, den auf der Eichenstraße stadtauswärts herrschenden Gegenverkehr wahrzunehmen.

Die klagende Partei begehrte den Ersatz des am Triebwagen entstandenen Schadens und brachte vor, für den Erstbeklagten habe, nachdem er aus seiner zum Linksabbiegen eingeordneten Anhalteposition losgefahren sei, kein Grund für ein nochmaliges Anhalten bestanden. Das Abbrechen des Einbiegemanövers und nochmalige Stehenbleiben sei für den Zugführer nicht vorhersehbar gewesen. Das Alleinverschulden treffe den Erstbeklagten, der entgegen § 28 Abs 2 StVO die Gleise nicht so rasch wie möglich verlassen habe, um dem Schienenfahrzeug Platz zu machen, zumal dafür keine Hindernisse (wie etwa entgegenkommende Fahrzeuge) bestanden hätten.

Die beklagten Parteien wendeten ein, der Erstbeklagte habe den von ihm gelenkten PKW ordnungsgemäß auf den Schienen zum Linksabbiegen eingeordnet. Zu diesem Zeitpunkt sei der sich von hinten nähernde Straßenbahnzug noch außerhalb des Sichtbereichs des Erstbeklagten gewesen. In der Folge sei dem Erstbeklagten das Einbiegen nach links und das Räumen des Schienenbereichs aufgrund des herrschenden Gegenverkehrs nicht möglich gewesen. Das Alleinverschulden an der Kollision treffe den Zugführer, weil dieser auf das vor ihm befindliche Beklagtenfahrzeug zu spät mit einer Bremsung reagiert habe. Die Beklagten wendeten den Schaden am Beklagtenfahrzeug als Gegenforderung ein.

Die Höhe der Klagsforderung und der Gegenforderung ist jeweils nicht strittig.

Das Erstgericht wies das Klagebegehren ab. Der Zugführer habe verabsäumt, seine Geschwindigkeit angesichts des links abbiegenden Beklagtenfahrzeugs so rechtzeitig anzupassen, dass es ihm möglich gewesen wäre, kollisionsfrei anzuhalten. Er habe überdies damit rechnen müssen, dass der Erstbeklagte, der das Beklagtenfahrzeug nach dem Anhalten noch ein Stückchen vorrollen ließ, infolge des Gegenverkehrs nochmals im Lichtraumprofil des Straßenbahnzugs werde anhalten müssen. Die Verpflichtung des § 28 Abs 2 StVO bestehe nur dann, wenn dem anderen Verkehrsteilnehmer das Verlassen der Gleise verkehrsbedingt möglich sei. Das sei beim Erstbeklagten nicht der Fall gewesen.

Das Berufungsgericht bestätigte diese Entscheidung und sprach aus, dass die ordentliche Revision zulässig sei.

Es erörterte in rechtlicher Hinsicht, § 28 Abs 2 StVO sei keine Verpflichtung dahin zu entnehmen, dass ein PKW-Lenker, der sein Fahrzeug ordnungsgemäß auf den Schienen zum Linksabbiegen eingeordnet habe, seine Linksabbiegeposition aufgeben müsse, um einem sich von hinten nähernden Schienenfahrzeug Platz zu machen. Der Erstbeklagte hätte daher nicht geradeaus auf der Eichenstraße weiterfahren müssen, als sich der Zug der Badner Bahn von hinten genähert habe. Im Versuch des Erstbeklagten, den Gleisbereich zu räumen, indem er das Beklagtenfahrzeug so weit wie möglich in den Bereich der Gegenfahrbahn hineinrollen lassen habe, sei kein Mitverschulden zu erblicken.

Die ordentliche Revision sei zulässig, weil es im Hinblick auf die Entscheidung2 Ob 222/06w einer Klarstellung durch den Obersten Gerichtshof bedürfe, ob ein Fahrzeuglenker, der seinen PKW auf einem sowohl zum Linksabbiegen als auch zum Geradeausfahren bestimmten Fahrstreifen ordnungsgemäß zum Linksabbiegen eingeordnet habe, von seinem Vorhaben Abstand nehmen und geradeaus weiterfahren müsse, wenn sich von hinten ein Schienenfahrzeug nähere und der Gegenverkehr ein Linksabbiegen nicht zulasse.

Gegen die Abweisung der Klagsforderung im Umfang von 8.813,01 EUR sA richtet sich die eine Schadensteilung im Verhältnis von 1 : 1 anstrebende Revision der klagenden Partei mit dem Abänderungsantrag, dem Klagebegehren

insoweit stattzugeben. Hilfsweise beantragt die klagende Partei, das Berufungsurteil aufzuheben und dem Berufungsgericht eine neuerliche Entscheidung aufzutragen.

Die beklagten Parteien beantragen in ihrer Revisionsbeantwortung, die Revision zurückzuweisen, in eventu ihr nicht Folge zu geben.

**Rechtliche Beurteilung**

Die Revision ist aus dem vom Berufungsgericht angeführten Grundzulässig. Sie ist aber nicht berechtigt.

Die Revisionswerberin macht geltend, der Erstbeklagte hätte seine Fahrt in gerader Richtung fortsetzen müssen, nachdem ihm das beabsichtigte Linksabbiegen bis zum Herannahen des Zuges der Badner Bahn nicht möglich gewesen sei. Dies wäre ohne Fahrstreifenwechsel und ohne Missachtung von Bodenmarkierungen möglich gewesen. Der Erstbeklagte wäre dadurch weder zu einem vorschriftswidrigen noch zu einem gefährlichen Fahrmanöver gezwungen gewesen. Der Oberste Gerichtshof habe in seiner Entscheidung 2 Ob 222/06w im Zusammenhang mit einem Einparkmanöver bereits ausgesprochen, dass die dortige PKW-Lenkerin ihre Fahrt vorwärts fahrend fortsetzen hätte müssen, wenn ihr bis zum Zeitpunkt, in dem das Schienenfahrzeug als herannahend zu qualifizieren gewesen wäre, das Einparken in die Parklücke nicht möglich gewesen sei. Diese Grundsätze ließen sich auf den gegenständlichen Fall übertragen.

Hiezu wurde erwogen:

1. Gemäß § 28 Abs 2 StVO haben, sofern sich aus den Bestimmungen des § 19 Abs 2 bis 6 StVO über den Vorrang nichts anderes ergibt, beim Herannahen eines Schienenfahrzeugs andere Straßenbenützer die Gleise jedenfalls so rasch wie möglich zu verlassen, um dem Schienenfahrzeug Platz zu machen; beim Halten auf Gleisen müssen die Lenker während der Betriebszeiten der Schienenfahrzeuge im Fahrzeug verbleiben, um dieser Verpflichtung nachkommen zu können. Unmittelbar vor und unmittelbar nach dem Überfahren eines Schienenfahrzeugs dürfen die Gleise nicht überquert werden. Bodenmarkierungen für das Einordnen der Fahrzeuge vor Kreuzungen sind ungeachtet der Bestimmungen dieses Absatzes zu beachten. Bodenschwellen oder ähnliche bauliche Einrichtungen, die entlang von Gleisen angebracht sind, dürfen nicht überfahren werden.

2. Die Bestimmung des § 28 Abs 2 StVO, wonach beim Herannahen eines Schienenfahrzeugs andere Straßenbenützer die Gleise so rasch wie möglich zu verlassen haben, dient zwar nicht nur der Sicherheit, sondern auch der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs mit Schienenfahrzeugen (RS0075177). Sie begründet aber keine Vorrangregel (RS0074423). Diese Verpflichtung gilt überdies nur mit der Maßgabe, dass ihre Befolgung nach der jeweiligen Verkehrslage zeitgerecht möglich ist (2 Ob 2305/96a ZVR 1998/51; vgl 8 Ob 43/82 ZVR 1983/156; Dittrich/Stolzlechner, StVO3 § 28 Rz 16).

3. In der Mitte der Fahrbahn liegende Straßenbahnschienen dürfen in Längsrichtung befahren werden. Beim Einordnen zum Linksabbiegen ist auch der Bereich von in der Straßenmitte gelegenen Straßenbahnschienen zu benützen, sofern nicht ein Schienenfahrzeug herannaht (2 Ob 126/05a; RS0073588). Naht ein Schienenfahrzeug heran, so sind die Fahrzeuge, deren Fahrtrichtungsänderung nach links bevorsteht – soweit es die Breite der Fahrbahn zulässt und sich aus Bodenmarkierungen nichts anderes ergibt – auf dem rechts des Gleises befindlichen Fahrstreifen einzuordnen (VwGH 22. 2. 1973, 724/72 [VwSlg 8370 A/1973]; Dittrich/Stolzlechner, StVO3 § 28 Rz 15). Ein Schienenfahrzeug „naht heran“, wenn seine Entfernung von dem in Betracht kommenden Straßenbenützer etwa dem Bremsweg entspricht (RS0075174).

4. Für den vorliegenden Fall bedeutet dies zunächst, dass der Erstbeklagte die auf dem zweiten Fahrstreifen von rechts verlaufenden Straßenbahngleise ohne Verstoß gegen § 28 Abs 2 StVO zum Linksabbiegen befahren durfte. Denn bis zum Beginn des Abbiegemanövers lag die Entfernung zwischen dem von ihm gelenkten Fahrzeug und der nachfolgenden Straßenbahn über dem Bremsweg des Straßenbahnzugs. Als das Schienenfahrzeug herannahte, hatte der Erstbeklagte seinen Abbiegevorgang bereits begonnen und das Beklagtenfahrzeug aufgrund des Gegenverkehrs angehalten. Nun war er verpflichtet, die Gleise so rasch wie möglich zu verlassen („zweite Phase“ des Stillstands: vgl dazu 2 Ob 222/06w; 8 Ob 43/82; 8 Ob 74/83 ZVR 1984/259; 2 Ob 99/81 ZVR 1982/356 ua). Das bedeutet nach ständiger Rechtsprechung, dass er in seiner Fahrtrichtung weiter zu fahren hatte, sofern das nach der Verkehrslage möglich war (2 Ob 222/06w; 8 Ob 43/82; 2 Ob 369, 370/69 ZVR 1970/224; Dittrich/Stolzlechner, StVO3 § 28 Rz 15). Im vorliegenden Fall war der Erstbeklagte daher verpflichtet, den bereits begonnenen Einbiegevorgang so rasch wie möglich

fortzusetzen. Eine Verpflichtung, seine Linksabbiegeposition aufzugeben, bestand hingegen nicht (8 Ob 43/82; 2 Ob 369, 370/69; Dittrich/Stolzlechner, StVO3 § 28 Rz 17). Der Erstbeklagte war daher auch nicht verpflichtet, seine Fahrtrichtung zu ändern und geradeaus weiterzufahren, selbst wenn ihm dies verkehrsbedingt möglich gewesen wäre.

5. Diese Rechtslage hat der Oberste Gerichtshof bereits in seinen Entscheidungen8 Ob 43/82 ZVR 1983/156 und 2 Ob 369, 370/69 ZVR 1970/224 klargestellt. Insbesondere ist der der Entscheidung 2 Ob 369, 370/69 zugrunde liegende Sachverhalt mit dem vorliegenden Fall vergleichbar. Auch dort hatte das vor einer Straßenbahn fahrende Fahrzeug die Straßenbahnschienen zulässigerweise in Längsrichtung befahren und sich darauf zum Linksabbiegen eingeordnet, wobei rechts neben den Schienen eine Fahrbahnbreite von 5,5 m vorhanden war. Der Oberste Gerichtshof sah lediglich eine Verpflichtung des PKW-Lenkers die Gleise durch Fortsetzung des Einbiegemanövers zu verlassen und verwarf die Argumentation des Berufungsgerichts, für den PKW-Lenker habe angesichts der zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreite rechts neben den Schienen keine Notwendigkeit bestanden, sein Einordnen zum Linksabbiegen in der festgestellten Weise einzuleiten oder fortzusetzen. In der Entscheidung 8 Ob 43/82 hatte der Lenker des auf den Straßenbahnschienen zum Linksabbiegen wegen Gegenverkehrs angehaltenen PKW versucht, im Retourgang von den Gleisen auf die Abbiegespur zurückzugelangen.

6. Die Entscheidung 2 Ob 222/06w ZVR 2007/183 (Hauenschild) betraf das Einparken bei Herannahen eines Schienenfahrzeugs und ist mit dem vorliegenden Sachverhalt nicht vergleichbar: Dort sprach der Oberste Gerichtshof aus, dass der PKW-Lenker, der zum Zwecke des Einparkens auf den Schienen gehalten (§ 2 Abs 1 Z 27 StVO) hatte, bei Herannahen des Schienenfahrzeugs seine Fahrt vorwärts fahrend fortsetzen hätte müssen, was mit der Verschärfung der Räumungsverpflichtung für Lenker auf Gleisen haltender Fahrzeuge (§ 28 Abs 2 erster Satz, zweiter Halbsatz StVO) durch die 10. StVO-Novelle (BGBl I 1983/174) begründet wurde. Bis dahin war nach überwiegender Rechtsprechung eine ganz kurzfristige Beeinträchtigung des Verkehrs mit Schienenfahrzeugen durch haltende Kraftfahrzeuge in Kauf zu nehmen (RS0075177). Im vorliegenden Fall ist hingegen ein verkehrsbedingtesAnhalten (§ 2 Abs 1 Z 26 StVO) während eines Einbiegevorgangs zu beurteilen.

7. Zutreffend ist daher das Berufungsgericht davon ausgegangen, dass der Erstbeklagte, dem ein Verlassen der Schienen in seine Fahrtrichtung nach links aufgrund des Gegenverkehrs nicht möglich war, keinen Verstoß gegen Verkehrsvorschriften zu verantworten hat (vgl 2 Ob 369, 370/69). Der Revision ist somit ein Erfolg zu versagen.

8. Die Kostenentscheidung gründet sich auf die §§ 50, 41 ZPO.

**Textnummer**

E126387

**European Case Law Identifier (ECLI)**

ECLI:AT:OGH0002:2019:0020OB00031.19A.0919.000

**Im RIS seit**

22.10.2019

**Zuletzt aktualisiert am**

09.08.2021

**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