

TE OGH 1979/1/16 2Ob218/78

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 16.01.1979

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Piegler als Vorsitzenden und durch die Hofräte des Obersten Gerichtshofes Dr. Scheiderbauer, Dr. Kralik, Dr. Gamerith und Dr. Schobel als Richter in der Rechtssache der klagenden Partei Dkfm. A* H*, vertreten durch Dr. Eduard Wegrostek und Dr. Josef Wegrostek, Rechtsanwälte in Wien, wider die beklagte Partei W*, vertreten durch Dr. Konrad Kuderna, Rechtsanwalt in Wien, wegen restlicher S 8.193,-- samt Anhang, infolge Revision der klagenden Partei gegen das Urteil des Oberlandesgerichtes Wien als Berufungsgerichtes vom 5. September 1978, GZ 8 R 78/78-26, womit infolge Berufung der beklagten Partei das Urteil des Landesgerichtes für ZRS Wien vom 2. Dezember 1977, GZ 24 Cg 730/77-21, abgeändert wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird Folge gegeben und in Abänderung der Berufungsentscheidung das Ersturteil wiederhergestellt.

Die Beklagte hat dem Kläger die mit S 1.199,74 bestimmten Kosten des Berufungsverfahrens (davon S 82,94 Umsatzsteuer und S 80,-- Barauslagen) und die mit S 1.584,38 bestimmten Kosten des Revisionsverfahrens (davon S 99,58 Umsatzsteuer und S 240,-- Barauslagen) binnen 14 Tagen bei Exekution zu ersetzen.

Text

Entscheidungsgründe:

Am 22. 12. 1976 gegen 18.00 Uhr fuhr der von A* S* gelenkte Straßenbahnzug der Beklagten der Linie 46 (Triebwagen Nr 124 samt Beiwagen) in der Lerchenfelderstraße auf den stehenden PKW Fiat 1500 des Klägers auf, der im Begriffe gewesen war, im Rückwärtsgang in eine Parklücke einzufahren, hiebei aber wegen Fußgänger, die hinter seinem Fahrzeug die Straße überquerten, verkehrsbedingt anhalten mußte. Der Personen- und Sachschaden des Klägers steht mit S 24.579,-- der Höhe nach außer Streit.

Der Kläger begehrt Zahlung dieses Betrages wegen Alleinverschuldens des Straßenbahnführers der Beklagten.

Die Beklagte beantragte Klagsabweisung wegen Alleinverschuldens des Klägers.

Das Erstgericht gab dem Klagebegehren, von der unbekämpft gebliebenen Abweisung eines Zinsenmehrbegehrens abgesehen, statt.

Das Berufungsgericht gab der Berufung der Beklagten Folge und sprach dem Kläger auf der Grundlage einer Verschuldensteilung von 2 : 1 zu seinen Gunsten S 16.386,-- sA zu, und wies das Mehrbegehren von S 8.193,-- sA ab.

Der Kläger erhebt Revision gemäß § 503 Z 4 ZPO mit dem Antrag auf Wiederherstellung des Ersturteils. Der Kläger erhebt Revision gemäß Paragraph 503, Ziffer 4, ZPO mit dem Antrag auf Wiederherstellung des Ersturteils.

Die Beklagte beantragt, der Revision des Klägers nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist berechtigt.

Die Untergerichte gingen von den auf Seite 3 bis 7 des Urteiles des Berufungsgerichtes wiedergegebenen Feststellungen aus:

Das Erstgericht war der Ansicht, daß der Kläger nicht gegen die Bestimmung des § 28 Abs 2 StVO 1960 verstoßen habe. Der Straßenbahnzug sei in dem Augenblick, in dem der Kläger sein Fahrzeug zum Zwecke des Einparkens zum Stillstand gebracht habe, noch 110 m entfernt gewesen, sodaß von einem, im Sinne des § 28 StVO 1960 „herannahenden“ Straßenbahnzug nicht gesprochen werden könne. In der durch die Fußgänger erzwungenen Anhalteposition sei dem Kläger ein Ausweichen nach rechts nicht möglich gewesen. Ein Vorwärtsfahren hätte ihn nicht aus dem Lichtraumprofil der Straßenbahn gebracht. Ein Verlassen des Gleisbereiches sei ihm daher weder zumutbar noch möglich gewesen. Das Alleinverschulden treffe daher den Wagenführer der Beklagten, der infolge Unaufmerksamkeit zu spät gebremst habe. Das Erstgericht war der Ansicht, daß der Kläger nicht gegen die Bestimmung des Paragraph 28, Absatz 2, StVO 1960 verstoßen habe. Der Straßenbahnzug sei in dem Augenblick, in dem der Kläger sein Fahrzeug zum Zwecke des Einparkens zum Stillstand gebracht habe, noch 110 m entfernt gewesen, sodaß von einem, im Sinne des Paragraph 28, StVO 1960 „herannahenden“ Straßenbahnzug nicht gesprochen werden könne. In der durch die Fußgänger erzwungenen Anhalteposition sei dem Kläger ein Ausweichen nach rechts nicht möglich gewesen. Ein Vorwärtsfahren hätte ihn nicht aus dem Lichtraumprofil der Straßenbahn gebracht. Ein Verlassen des Gleisbereiches sei ihm daher weder zumutbar noch möglich gewesen. Das Alleinverschulden treffe daher den Wagenführer der Beklagten, der infolge Unaufmerksamkeit zu spät gebremst habe.

Das Berufungsgericht war hingegen der Meinung, daß den Kläger ein Mitverschulden von einem Drittel treffe. Daß er sich angeschickt habe, in die Parklücke im Rückwärtsgang einzufahren, bilde zwar keinen Verstoß gegen § 28 Abs 2 StVO 1960, weil der Straßenbahnzug zu dieser Zeit noch 100 m entfernt gewesen sei. Der Verstoß des Klägers sei vielmehr darin zu erblicken, daß er in der Folge vor dem herannahenden Straßenbahnzug stehengeblieben sei. Der Kläger habe zwar nicht nach rechts ausweichen können. Nach dem Beweisverfahren liege hingegen kein Anhaltspunkt dafür vor, daß es ihm nicht möglich gewesen wäre, im Vorwärtsgang wegzufahren. Dieses Verhalten rechtfertige die Annahme eines Mitverschuldens im Ausmaße eines Drittels. Das Berufungsgericht war hingegen der Meinung, daß den Kläger ein Mitverschulden von einem Drittel treffe. Daß er sich angeschickt habe, in die Parklücke im Rückwärtsgang einzufahren, bilde zwar keinen Verstoß gegen Paragraph 28, Absatz 2, StVO 1960, weil der Straßenbahnzug zu dieser Zeit noch 100 m entfernt gewesen sei. Der Verstoß des Klägers sei vielmehr darin zu erblicken, daß er in der Folge vor dem herannahenden Straßenbahnzug stehengeblieben sei. Der Kläger habe zwar nicht nach rechts ausweichen können. Nach dem Beweisverfahren liege hingegen kein Anhaltspunkt dafür vor, daß es ihm nicht möglich gewesen wäre, im Vorwärtsgang wegzufahren. Dieses Verhalten rechtfertige die Annahme eines Mitverschuldens im Ausmaße eines Drittels.

Der Ansicht des Revisionswerbers, er sei nicht verpflichtet gewesen, das 15 Sekunden vor dem Unfall begonnene und durch das Überqueren von Fußgängern verzögerte Einparken wegen des Herannahens des Straßenbahnzuges abubrechen und im Vorwärtsgang wegzufahren, ist zuzustimmen.

Gemäß § 28 Abs 2 StVO 1960 haben, sofern sich aus den Vorrangregeln des § 19 Abs 2 bis 6 StVO 1960 nichts anderes ergibt, andere Straßenbenutzer bei Herannahen eines Schienenfahrzeuges 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 entweder im Fahrzeug oder in dessen unmittelbarer und leicht erreichbarer Nähe verbleiben, um dieser Verpflichtung nachkommen zu können. Diese Bestimmung trägt dem Umstande Rechnung, daß die an Gleise gebundenen Fahrzeuge nicht ausweichen können und überdies in der Regel ein geringeres Bremsvermögen haben. § 28 Abs 2 StVO dient nicht nur der Sicherheit, sondern auch der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs mit Schienenfahrzeugen. Die beiden letztgenannten Gesetzeszwecke sind jedoch durch die StVO-Novelle 1964 abgeschwächt worden, mit der der Gesetzgeber ausdrücklich das Halten von Fahrzeugen auf Schienen mit der Einschränkung gestattete, daß die Lenker im Fahrzeug oder in dessen unmittelbarer und leicht erreichbarer Nähe verbleiben, um die Gleise jedenfalls so rasch wie möglich verlassen zu können. Aus der Erlaubnis, sogar das Fahrzeug zu verlassen, folgt, daß der Gesetzgeber ganz kurzzeitige Beeinträchtigungen des Verkehrs mit Schienenfahrzeugen durch haltende Kraftfahrzeuge in Kauf nimmt. Gemäß Paragraph 28, Absatz 2, StVO 1960 haben,

soferne sich aus den Vorrangregeln des Paragraph 19, Absatz 2 bis 6 StVO 1960 nichts anderes ergibt, andere Straßenbenutzer bei Herannahen eines Schienenfahrzeuges 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 entweder im Fahrzeug oder in dessen unmittelbarer und leicht erreichbarer Nähe verbleiben, um dieser Verpflichtung nachkommen zu können. Diese Bestimmung trägt dem Umstande Rechnung, daß die an Gleise gebundenen Fahrzeuge nicht ausweichen können und überdies in der Regel ein geringeres Bremsvermögen haben. Paragraph 28, Absatz 2, StVO dient nicht nur der Sicherheit, sondern auch der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs mit Schienenfahrzeugen. Die beiden letztgenannten Gesetzeszwecke sind jedoch durch die StVO-Novelle 1964 abgeschwächt worden, mit der der Gesetzgeber ausdrücklich das Halten von Fahrzeugen auf Schienen mit der Einschränkung gestattete, daß die Lenker im Fahrzeug oder in dessen unmittelbarer und leicht erreichbarer Nähe verbleiben, um die Gleise jedenfalls so rasch wie möglich verlassen zu können. Aus der Erlaubnis, sogar das Fahrzeug zu verlassen, folgt, daß der Gesetzgeber ganz kurzzeitige Beeinträchtigungen des Verkehrs mit Schienenfahrzeugen durch haltende Kraftfahrzeuge in Kauf nimmt.

Daß das Anhalten des Klägers zum Zwecke des Einfahrens in die vorhandene Parklücke zunächst nicht rechtswidrig war, weil sich der Straßenbahnzug in dieser Phase noch in einer solchen Entfernung befand, daß er nicht als „herannahendes“ Schienenfahrzeug im Sinne des § 28 Abs 2 StVO anzusehen war (vgl ZVR 1970/224) hat das Berufungsgericht zutreffend erkannt; der Kläger war aber auch in weiterer Folge nicht verpflichtet, das zulässigerweise begonnene Einparken, das durch überquerende Fußgänger, auf die auch der Straßenbahnführer Rücksicht zu nehmen hatte, verzögert wurde, abubrechen, da ein Zeitraum von nur wenigen Sekunden ausgereicht hätte, um aus dem „Lichttraumprofil“ der Straßenbahn reversierend in die Parklücke einzufahren. Eine Verpflichtung, das noch vor dem Herannahen des Straßenbahnzuges begonnene Einparkmanöver abubrechen und, da auf der durchgehend verparkten Straße ein Heranfahren an den rechten Straßenrand nicht möglich war, überhaupt wegzufahren, kann aus § 28 Abs 2 StVO in der seit der StVO-Novelle 1964 geltenden Fassung jedenfalls nicht abgeleitet werden. Daß das Anhalten des Klägers zum Zwecke des Einfahrens in die vorhandene Parklücke zunächst nicht rechtswidrig war, weil sich der Straßenbahnzug in dieser Phase noch in einer solchen Entfernung befand, daß er nicht als „herannahendes“ Schienenfahrzeug im Sinne des Paragraph 28, Absatz 2, StVO anzusehen war (vergleiche ZVR 1970/224) hat das Berufungsgericht zutreffend erkannt; der Kläger war aber auch in weiterer Folge nicht verpflichtet, das zulässigerweise begonnene Einparken, das durch überquerende Fußgänger, auf die auch der Straßenbahnführer Rücksicht zu nehmen hatte, verzögert wurde, abubrechen, da ein Zeitraum von nur wenigen Sekunden ausgereicht hätte, um aus dem „Lichttraumprofil“ der Straßenbahn reversierend in die Parklücke einzufahren. Eine Verpflichtung, das noch vor dem Herannahen des Straßenbahnzuges begonnene Einparkmanöver abubrechen und, da auf der durchgehend verparkten Straße ein Heranfahren an den rechten Straßenrand nicht möglich war, überhaupt wegzufahren, kann aus Paragraph 28, Absatz 2, StVO in der seit der StVO-Novelle 1964 geltenden Fassung jedenfalls nicht abgeleitet werden.

Da § 28 Abs 2 StVO 1960 selbst das Halten auf Gleisen in dem aufgezeigten, ganz beschränkten Umfang gestattet, erübrigt es sich, auf die von der Revisionsgegnerin aufgeworfene begriffsjuristische Frage einzugehen, ob das Fahrzeug des Klägers vor dem Einparken als „anhaltendes“ oder „haltendes“ Fahrzeug anzusehen war. Die Bestimmung des § 28 Abs 2 StVO 1960 geht als *lex specialis* der von der Revisionsgegnerin ins Treffen geführten Bestimmung des § 23 Abs 1 StVO 1960 vor. Da Paragraph 28, Absatz 2, StVO 1960 selbst das Halten auf Gleisen in dem aufgezeigten, ganz beschränkten Umfang gestattet, erübrigt es sich, auf die von der Revisionsgegnerin aufgeworfene begriffsjuristische Frage einzugehen, ob das Fahrzeug des Klägers vor dem Einparken als „anhaltendes“ oder „haltendes“ Fahrzeug anzusehen war. Die Bestimmung des Paragraph 28, Absatz 2, StVO 1960 geht als *lex specialis* der von der Revisionsgegnerin ins Treffen geführten Bestimmung des Paragraph 23, Absatz eins, StVO 1960 vor.

Den Kläger, der sich somit nicht rechtswidrig verhalten hat, trifft am Unfall kein Mitverschulden, sodaß kein Anlaß besteht, ihn zum Schadensausgleich gemäß § 11 EKHG heranzuziehen. Den Kläger, der sich somit nicht rechtswidrig verhalten hat, trifft am Unfall kein Mitverschulden, sodaß kein Anlaß besteht, ihn zum Schadensausgleich gemäß Paragraph 11, EKHG heranzuziehen.

Die Entscheidung über die Verfahrenskosten aller drei Instanzen gründet sich auf § 41 ZPO (§ 50 ZPO). Die verzeichnete Entscheidungsgebühr wurde nicht beigebracht. Die Entscheidung über die Verfahrenskosten aller drei Instanzen gründet sich auf Paragraph 41, ZPO (Paragraph 50, ZPO). Die verzeichnete Entscheidungsgebühr wurde nicht beigebracht.

Textnummer

E142363

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:1979:0020OB00218.78.0116.000

Im RIS seit

08.05.2026

Zuletzt aktualisiert am

08.05.2026

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