jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE OGH 2004/2/26 2Ob27/04s

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 26.02.2004

Kopf

Der Oberste Gerichtshof hat als Revisionsgericht durch den Senatspräsidenten des Obersten Gerichtshofes Dr. Niederreiter als Vorsitzenden und 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 Ing. Viktor B*****, vertreten durch Dr. Hans Eckhard Ruby, Rechtsanwalt in Salzburg, wider die beklagten Parteien 1. Heinz Richard H***** und 2. ***** Versicherung *****, beide vertreten durch Sattlegger, Dorninger, Steiner & Partner, Anwaltssocietät in Linz, wegen Zahlung von EUR 10.900,93 sA und Feststellung, über die Revision der klagenden Partei gegen das Teilurteil des Oberlandesgerichtes Linz vom 24. November 2003, GZ 3 R 122/03m-23, womit infolge Berufung der klagenden Partei das Urteil des Landesgerichtes Salzburg vom 24. April 2003, GZ 7 Cg 178/01h-19, zum Teil bestätigt wurde, in nichtöffentlicher Sitzung zu Recht erkannt:

Spruch

Der Revision wird nicht Folge gegeben.

Die Kosten des Revisionsverfahrens sind weitere Verfahrenskosten.

Text

Entscheidungsgründe:

Am 9. 2. 2001 ereignete sich im Stadtgebiet von Salzburg am Franz-Josef-Kai ein Zusammenstoß zwischen dem Kläger als Radfahrer und dem vom Erstbeklagten gelenkten PKW. Der Kläger lenkte sein Fahrrad auf dem Geh- und Radweg vom Anton-Neumayr-Platz kommend über eine unbenannte Gasse, welche parallel zum Museumsplatz verläuft, in Fahrtrichtung Franz-Josef-Kai und beabsichtigte, diesen zu übersetzen. Zur gleichen Zeit lenkte der Erstbeklagte seinen PKW auf dem rechten Fahrstreifen des Franz-Josef-Kai in Fahrtrichtung Müllner Hügel. Der vom Kläger zunächst benützte Geh- und Radweg endet am Franz-Josef-Kai, wobei dort auch das Verkehrszeichen "Geh- und Radweg Ende" angebracht ist; allerdings haben sich an dieser Stelle noch die auf der Fahrbahn sichtbaren Reste einer Blockmarkierung, mit welcher früher eine Radfahrerüberfahrt markiert war, befunden. In Annäherungsrichtung des Erstbeklagten auf der rechten der beiden stadtauswärts führenden Fahrspuren des als Einbahn zu befahrenden Franz-Josef-Kai war unmittelbar vor der Unfallstelle am rechten Fahrbahnrand das Verkehrszeichen "Andere Gefahren" mit der Zusatztafel "Radweg kreuzt" deutlich und gut wahrnehmbar angebracht. Der Kläger hielt sein Fahrrad zunächst an der Fahrbahnbegrenzung des Franz-Josef-Kai an und legte dann, der Blockmarkierung auf dem Franz-Josef-Kai folgend, auf dem Fahrrad eine Strecke von ca 7 m, die Fahrbahnen des Franz-Josef-Kai querend, zurück; er hielt dabei eine Geschwindigkeit von ca 12 km/h ein. Bei Wahrnehmung des in seiner Fahrtrichtung gesehen von rechts kommenden PKW des Erstbeklagten leitete er ein Bremsmanöver ein. Dieses führte jedoch nicht mehr zum Stillstand, sondern stieß der Kläger mit einer Restgeschwindigkeit von 5 km/h mit dem Reifen des Vorderrades ca 3 m hinter der Front des PKW gegen dessen linke Längsseite.

Der Erstbeklagte, der bei starkem Verkaufsaufkommen eine Geschwindigkeit von 25 km/h einhielt, wurde erst durch das Kollisionsgeräusch auf den Kläger aufmerksam. Er legte nach unverzüglicher Einleitung einer Vollbremsung mit seinem PKW bis in die Endlage noch eine Strecke von ca 7,5 m auf der nassen Fahrbahn zurück.

Bevor der Kläger mit seinem Fahrrad die Fahrbahn des Franz-Josef-Kai befahren hatte, war ein auf dem linken Fahrstreifen des Franz-Josef-Kai fahrender Kastenwagen angehalten worden. Dieser stellte eine Sichtbehinderung auf die auf der rechten Fahrspur fahrenden Fahrzeuge dar.

Für den Erstbeklagten wäre in Annäherung zwar allenfalls der am Fahrbahnrand stehende Kläger mit dem Fahrrad zu sehen gewesen, das Losfahren des Klägers, also die erste Phase seiner Bewegung auf der Fahrbahn war aber vom Kastenwagen verdeckt. Als sich der Kläger ca 4 m vor der Kollisionsstelle befand, hätten sowohl er das herannahende Fahrzeug des Erstbeklagten sehen können als auch der Erstbeklagte den Kläger. Damit der Erstbeklagte bei Wahrnehmung des Klägers an dieser Stelle sein Fahrzeug noch vor der Markierung der früheren Radfahrerüberfahrt hätte anhalten können, hätte er eine Geschwindigkeit von höchstens 24 km/h einhalten dürfen. Eine Sekunde vor der Kollision hätte der Erstbeklagte bei einer Kopf- bzw Blickzuwendung unter einem Winkel von ca 27 Grad nach links den Kläger sehen können. Damit der Erstbeklagte bei einer Wahrnehmung des Klägers noch vor der Markierung der früheren Radfahrerüberfahrt hätte anhalten können, hätte seine Geschwindigkeit höchstens 15 km/h betragen dürfen. Der Kläger hätte nur eine Geschwindigkeit von ca 5 km/h einhalten dürfen, und nach Wahrnehmung des Fahrzeuges des Erstbeklagten in dieser Position noch vor Überschreiten der Leitlinie anhalten zu können. Da es fahrtechnisch nicht möglich ist, mit dem Fahrrad ohne größere Schwankungen eine so geringe Geschwindigkeit einzuhalten, wäre es notwendig gewesen, dass sich der Kläger bis zum Erreichen ungehinderter Sicht mit einem Fuß auf der Fahrbahn abstützt.

Der Kläger begehrt die Zahlung von EUR 10.900,92 an Schmerzengeld und die Feststellung der Haftung der beklagten Parteien für alle Folge aus dem Unfall vom 9. 2. 2001.

Das Erstgericht wies das Klagebegehren zur Gänze ab und vertrat in rechtlicher Hinsicht die Meinung, dem Erstbeklagten sei der Entlastungsbeweis nach § 9 EKHG gelungen. Im Unfallsbereich habe keine Radfahrerüberfahrt im Sinne des § 56a Abs 1 StVO bestanden; das Gefahrenzeichen mit dem Hinweis auf eine frühere Radfahrerüberfahrt könne eine durch Verordnung festzulegende Radfahrerüberfahrt nicht ersetzen, insbesondere dem Kläger nicht den Vorrang gegenüber dem Verkehr auf dem Franz-Josef-Kai einräumen. Dem Erstbeklagten sei kein rechtswidriges und schuldhaftes Verhalten vorzuwerfen, wenn er seine Fahrweise nicht so gewählt habe, auf einen überraschend auftauchenden Radfahrer rechtzeitig reagieren zu können.Das Erstgericht wies das Klagebegehren zur Gänze ab und vertrat in rechtlicher Hinsicht die Meinung, dem Erstbeklagten sei der Entlastungsbeweis nach Paragraph 9, EKHG gelungen. Im Unfallsbereich habe keine Radfahrerüberfahrt im Sinne des Paragraph 56 a, Absatz eins, StVO bestanden; das Gefahrenzeichen mit dem Hinweis auf eine frühere Radfahrerüberfahrt könne eine durch Verordnung festzulegende Radfahrerüberfahrt nicht ersetzen, insbesondere dem Kläger nicht den Vorrang gegenüber dem Verkehr auf dem Franz-Josef-Kai einräumen. Dem Erstbeklagten sei kein rechtswidriges und schuldhaftes Verhalten vorzuwerfen, wenn er seine Fahrweise nicht so gewählt habe, auf einen überraschend auftauchenden Radfahrer rechtzeitig reagieren zu können.

Das vom Kläger angerufene Berufungsgericht bestätigte die angefochtene Entscheidung mit Teilurteil im Umfange der Abweisung des Klagsteilbetrages von EUR 7.267,29 sA sowie der Abweisung des Feststellungsbegehrens im Umfang zu 2/3; im Umfange der Abweisung eines Begehrens auf Zahlung von EUR 3.633,64 und des Feststellungsbegehrens zu 1/3 wurde das Urteil des Erstgerichtes aufgehoben und diesem eine neuerliche Entscheidung nach Ergänzung des Verfahrens aufgetragen.

Das Berufungsgericht sprach aus, der Wert des Entscheidungsgegenstandes übersteige EUR 4.000, nicht jedoch EUR 20.000, die ordentliche Revision sei zulässig.

In rechtlicher Hinsicht führte das Berufungsgericht aus, nach§ 2 Abs 1 Z 12a StVO sei eine Radfahrerüberfahrt ein auf beiden Seiten durch gleichmäßig unterbrochene Quermarkierungen gekennzeichneter, für die Überquerung der Fahrbahn durch Radfahrer bestimmter Fahrbahnteil. Dieser werde gemäß § 50 Z 11a StVO durch das Gefahrenzeichen "Radfahrerüberfahrt" angekündigt und, wenn ständig betriebene Lichtzeichen zur Regelung des Verkehrs oder zur Abgabe blinkenden gelben Lichtes nicht vorhanden seien, weiters durch das Hinweiszeichen nach § 53 Abs 1 Z 2b StVO "Kennzeichen einer Radfahrerüberfahrt" gekennzeichnet. Nach § 17 BodenmarkierungsV seien Radwege und Geh- und

Radwege, die eine für den übrigen Verkehr bestimmte Fahrbahn kreuzen, sowie Radfahrstreifen, die eine für den übrigen Verkehr bestimmte bevorrangte oder gleichrangige Fahrbahn kreuzen, im Kreuzungsbereich durch ununterbrochene Linien zu begrenzen, die so anzuordnen seien, dass die volle Breite der entsprechenden Radfahranlage erhalten bleibe (Radfahrerüberfahrt). Diese Linien bestünden aus quadratischen Feldern und ebensolchen Unterbrechungen mit einer Seitenlänge von je 50 cm, wobei die Felder in weißer Farbe auszuführen seien. Im Falle von schrägen Überfahrten könnten statt der Quadrate Parallelogramme aufgebracht werden.In rechtlicher Hinsicht führte das Berufungsgericht aus, nach Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 12 a, StVO sei eine Radfahrerüberfahrt ein auf beiden Seiten durch gleichmäßig unterbrochene Quermarkierungen gekennzeichneter, für die Überquerung der Fahrbahn durch Radfahrer bestimmter Fahrbahnteil. Dieser werde gemäß Paragraph 50, Ziffer 11 a, StVO durch das Gefahrenzeichen "Radfahrerüberfahrt" angekündigt und, wenn ständig betriebene Lichtzeichen zur Regelung des Verkehrs oder zur Abgabe blinkenden gelben Lichtes nicht vorhanden seien, weiters durch das Hinweiszeichen nach Paragraph 53, Absatz eins, Ziffer 2 b, StVO "Kennzeichen einer Radfahrerüberfahrt" gekennzeichnet. Nach Paragraph 17, BodenmarkierungsV seien Radwege und Geh- und Radwege, die eine für den übrigen Verkehr bestimmte Fahrbahn kreuzen, sowie Radfahrstreifen, die eine für den übrigen Verkehr bestimmte bevorrangte oder gleichrangige Fahrbahn kreuzen, im Kreuzungsbereich durch ununterbrochene Linien zu begrenzen, die so anzuordnen seien, dass die volle Breite der entsprechenden Radfahranlage erhalten bleibe (Radfahrerüberfahrt). Diese Linien bestünden aus quadratischen Feldern und ebensolchen Unterbrechungen mit einer Seitenlänge von je 50 cm, wobei die Felder in weißer Farbe auszuführen seien. Im Falle von schrägen Überfahrten könnten statt der Quadrate Parallelogramme aufgebracht werden.

§ 2 Abs 1 Z 11b StVO fasse Radfahrstreifen, Mehrzweckstreifen, Radwege, Geh- und Radwege und Radfahrerüberfahrten unter dem Begriff "Radfahranlage" zusammen.Paragraph 2, Absatz eins, Ziffer 11 b, StVO fasse Radfahrstreifen, Mehrzweckstreifen, Radwege, Geh- und Radwege und Radfahrerüberfahrten unter dem Begriff "Radfahranlage" zusammen.

Unstrittig sei im vorliegenden Fall, dass im Bereich der Unfallstelle eine "Radfahrerüberfahrt" nicht (mehr) verordnet gewesen sei. Der vom Kläger zunächst benützte Geh- und Radweg habe am Franz-Josef-Kai geendet, wobei vor dessen Fahrbahn das Vorschriftszeichen (Gebotszeichen) nach § 52 lit b Z 17a/22a StVO "Geh- und Radweg Ende" angebracht gewesen sei. Allerdings sei auf der Fahrbahn des Franz-Josef-Kai noch die Blockmarkierung, mit der in der Vergangenheit eine "Radfahrerüberfahrt" markiert gewesen sei, sichtbar vorhanden gewesen. Das Hinweiszeichen nach § 53 Abs 1 Z 2b StVO zur Kennzeichnung einer Radfahrerüberfahrt habe hingegen gefehlt, obgleich das Gefahrenzeichen nach § 50 Z 16 StVO "Andere Gefahren" die auf der Zusatztafel "Radwege kreuzt" näher bezeichnete Gefahr angekündigt habe.Unstrittig sei im vorliegenden Fall, dass im Bereich der Unfallstelle eine "Radfahrerüberfahrt" nicht (mehr) verordnet gewesen sei. Der vom Kläger zunächst benützte Geh- und Radweg habe am Franz-Josef-Kai geendet, wobei vor dessen Fahrbahn das Vorschriftszeichen (Gebotszeichen) nach Paragraph 52, Litera b, Ziffer 17 a, /, 22 a, StVO "Geh- und Radweg Ende" angebracht gewesen sei. Allerdings sei auf der Fahrbahn des Franz-Josef-Kai noch die Blockmarkierung, mit der in der Vergangenheit eine "Radfahrerüberfahrt" markiert gewesen sei, sichtbar vorhanden gewesen. Das Hinweiszeichen nach Paragraph 53, Absatz eins, Ziffer 2 b, StVO zur Kennzeichnung einer Radfahrerüberfahrt habe hingegen gefehlt, obgleich das Gefahrenzeichen nach Paragraph 50, Ziffer 16, StVO "Andere Gefahren" die auf der Zusatztafel "Radwege kreuzt" näher bezeichnete Gefahr angekündigt habe.

Der vom Kläger zur Überquerung der Fahrbahn des Franz-Josef-Kai benützte Fahrbahnteil zwischen Blockmarkierungen sei weder als "Radfahrerüberfahrt" verordnet, noch vollständig als solche gekennzeichnet gewesen. Notwendige Voraussetzung zur Beachtung von Bodenmarkierung sei neben deren Erkennbarkeit deren rechtmäßige Anordnung (2 Ob 288/01v), an der es im konkreten Fall gemangelt habe. Nach§ 9 Abs 2 StVO habe der Lenker eines Fahrzeuges, das kein Schienenfahrzeug sei, einem Radfahrer, der sich auf einer Radfahrerüberfahrt befinde oder diese erkennbar benützen wolle, das ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Radfahrern, die eine solche Radfahrerüberfahrt benützten, komme Vorrang gegenüber dem kreuzenden Verkehr auf ungeregelten Kreuzungen zu (2 Ob 44/98d). Nach der Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes könne sich jedermann auf die Geltung aufgestellter Verkehrszeichen verlassen und müsse damit rechnen, dass andere Verkehrsteilnehmer sich dem Verkehrszeichen entsprechend verhalten werden. Dieser Grundsatz sei in Ansehung von Vorrangzeichen nach § 52 lit c StVO "Vorrang geben" zum Ausdruck gebracht worden, aber auch im Zusammenhang mit dem Verbots- oder Beschränkungszeichen "Wartepflicht bei Gegenverkehr" nach § 52 lit a Z 5 StVO vertreten

worden. Alle diese Straßenverkehrszeichen seien aber Vorschriftszeichen, bei welchen neben der Vermittlung einer bestimmten Verhaltenspflicht an ihre Adressaten ein dem gebotenen Verhalten entsprechendes Recht eines anderen Verkehrsteilnehmers zum Ausdruck komme, ein Vorrang des die Fahrtrichtung des benachrangten kreuzenden Verkehrsteilnehmers gegenüber dem durch die Vorrangzeichen benachrangten bzw ein Vorfahrtsrecht desjenigen Kraftfahrzeuglenkers, in dessen Fahrtrichtung der schwarze Pfeil weise, gegenüber demjenigen, für den der auf dem Vorschriftszeichen "Wartepflicht bei Gegenverkehr" abgebildete rote Pfeil gelte. Bei dem Verbots- oder Beschränkungszeichen nach § 52 lit a Z 10a StVO "Geschwindigkeitsbeschränkung (erlaubte Höchstgeschwindigkeit)" sei dies aber nicht der Fall. Dem durch dieses Verkehrszeichen zum Ausdruck gebrachten Verbot, eine bestimmte Fahrgeschwindigkeit zu überschreiten, entspreche kein korrespondierendes Recht eines anderen Verkehrsteilnehmers. Die zur Rechtfertigung der Beachtlichkeit an sich ungültiger Verkehrszeichen bei Beurteilung der zivilrechtlichen Ersatzpflicht für Schäden aus Verkehrsunfällen herangezogenen Argumente träfen bei der Missachtung eines ohne Zugrundeliegen der Verordnung aufgestellten Verkehrszeichens nach § 52 lit a Z 10 StVO jedenfalls dann nicht zu, wenn es zu einem Unfall komme, der dadurch ausgelöst werde, dass ein anderer Verkehrsteilnehmer entgegen seiner Verpflichtung, sich beim Ausfahren aus einer Grundstückseinfahrt mangels Sicht auf die Straße vorzutasten, in einem Zug in die Straße einfahre. Einem solchen Verkehrsteilnehmer könne auch nicht ein Vertrauen im Sinne des § 3 StVO darauf zugebilligt werden, Verkehrsteilnehmer auf der Straße würden sich der Geschwindigkeitsbeschränkung entsprechend verhalten, zumal ein Verkehrsteilnehmer, der selbst - zu erhöhter Aufmerksamkeit verhalten - die ihm im Straßenverkehr obliegenden Pflichten nicht erfülle, sich nicht auf den Vertrauensgrundsatz berufen dürfe (ZVR 1994/58). Auch im vorliegenden Fall sei es nicht gerechtfertigt, der nicht durch eine Verordnung gedeckten und daher ungültigen Quermarkierung auf der Fahrbahn des Franz-Josef-Kai bei der Beurteilung der zivilrechtlichen Ersatzpflicht des Erstbeklagten gegenüber dem Kläger die volle Beachtlichkeit beizumessen, habe doch der Kläger aus dem vor der Fahrbahn des Franz-Josef-Kai aufgestellten, das Ende des Geh- und Radweges anzeigenden Gebotszeichens erkennen müssen, dass ihm gegenüber auf der Fahrbahn des Franz-Josef-Kai herannahenden Fahrzeugen trotz der sichtbaren Reste der Bockmarkierung einer Radfahrerüberfahrt kein Vorrang zukomme.Der vom Kläger zur Überquerung der Fahrbahn des Franz-Josef-Kai benützte Fahrbahnteil zwischen Blockmarkierungen sei weder als "Radfahrerüberfahrt" verordnet, noch vollständig als solche gekennzeichnet gewesen. Notwendige Voraussetzung zur Beachtung von Bodenmarkierung sei neben deren Erkennbarkeit deren rechtmäßige Anordnung (2 Ob 288/01v), an der es im konkreten Fall gemangelt habe. Nach Paragraph 9, Absatz 2, StVO habe der Lenker eines Fahrzeuges, das kein Schienenfahrzeug sei, einem Radfahrer, der sich auf einer Radfahrerüberfahrt befinde oder diese erkennbar benützen wolle, das ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Radfahrern, die eine solche Radfahrerüberfahrt benützten, komme Vorrang gegenüber dem kreuzenden Verkehr auf ungeregelten Kreuzungen zu (2 Ob 44/98d). Nach der Rechtsprechung des Obersten Gerichtshofes könne sich jedermann auf die Geltung aufgestellter Verkehrszeichen verlassen und müsse damit rechnen, dass andere Verkehrsteilnehmer sich dem Verkehrszeichen entsprechend verhalten werden. Dieser Grundsatz sei in Ansehung von Vorrangzeichen nach Paragraph 52, Litera c, StVO "Vorrang geben" zum Ausdruck gebracht worden, aber auch im Zusammenhang mit dem Verbots- oder Beschränkungszeichen "Wartepflicht bei Gegenverkehr" nach Paragraph 52, Litera a, Ziffer 5, StVO vertreten worden. Alle diese Straßenverkehrszeichen seien aber Vorschriftszeichen, bei welchen neben der Vermittlung einer bestimmten Verhaltenspflicht an ihre Adressaten ein dem gebotenen Verhalten entsprechendes Recht eines anderen Verkehrsteilnehmers zum Ausdruck komme, ein Vorrang des die Fahrtrichtung des benachrangten kreuzenden Verkehrsteilnehmers gegenüber dem durch die Vorrangzeichen benachrangten bzw ein Vorfahrtsrecht desjenigen Kraftfahrzeuglenkers, in dessen Fahrtrichtung der schwarze Pfeil weise, gegenüber demjenigen, für den der auf dem Vorschriftszeichen "Wartepflicht bei Gegenverkehr" abgebildete rote Pfeil gelte. Bei dem Verbots- oder Beschränkungszeichen nach Paragraph 52, Litera a, Ziffer 10 a, StVO "Geschwindigkeitsbeschränkung (erlaubte Höchstgeschwindigkeit)" sei dies aber nicht der Fall. Dem durch dieses Verkehrszeichen zum Ausdruck gebrachten Verbot, eine bestimmte Fahrgeschwindigkeit zu überschreiten, entspreche kein korrespondierendes Recht eines anderen Verkehrsteilnehmers. Die zur Rechtfertigung der Beachtlichkeit an sich ungültiger Verkehrszeichen bei Beurteilung der zivilrechtlichen Ersatzpflicht für Schäden aus Verkehrsunfällen herangezogenen Argumente träfen bei der Missachtung eines ohne Zugrundeliegen der Verordnung aufgestellten Verkehrszeichens nach Paragraph 52, Litera a, Ziffer 10, StVO jedenfalls dann nicht zu, wenn es zu einem Unfall komme, der dadurch ausgelöst werde, dass ein anderer Verkehrsteilnehmer entgegen seiner Verpflichtung, sich beim Ausfahren aus einer Grundstückseinfahrt mangels Sicht auf die Straße vorzutasten, in einem Zug in die Straße einfahre. Einem solchen Verkehrsteilnehmer

könne auch nicht ein Vertrauen im Sinne des Paragraph 3, StVO darauf zugebilligt werden, Verkehrsteilnehmer auf der Straße würden sich der Geschwindigkeitsbeschränkung entsprechend verhalten, zumal ein Verkehrsteilnehmer, der selbst - zu erhöhter Aufmerksamkeit verhalten - die ihm im Straßenverkehr obliegenden Pflichten nicht erfülle, sich nicht auf den Vertrauensgrundsatz berufen dürfe (ZVR 1994/58). Auch im vorliegenden Fall sei es nicht gerechtfertigt, der nicht durch eine Verordnung gedeckten und daher ungültigen Quermarkierung auf der Fahrbahn des Franz-Josef-Kai bei der Beurteilung der zivilrechtlichen Ersatzpflicht des Erstbeklagten gegenüber dem Kläger die volle Beachtlichkeit beizumessen, habe doch der Kläger aus dem vor der Fahrbahn des Franz-Josef-Kai aufgestellten, das Ende des Geh- und Radweges anzeigenden Gebotszeichens erkennen müssen, dass ihm gegenüber auf der Fahrbahn des Franz-Josef-Kai herannahenden Fahrzeugen trotz der sichtbaren Reste der Bockmarkierung einer Radfahrerüberfahrt kein Vorrang zukomme.

Aus der Sicht des Klägers greife vielmehr die Vorrangregelung nach§ 19 Abs 6 lit a StVO ein, wonach Radfahrer, die eine Radfahranlage verlassen, anderen Fahrzeugen im fließenden Verkehr den Vorrang zu geben haben. Der durch Blockstreifen auf der Fahrbahn - infolge fehlender Hinweiszeichen nach § 53 Abs 1 Z 2b StVO unvollständig - kundgemachten Anordnung an den Erstbeklagten, sich dem durch das Gefahrenzeichen "Andere Gefahren" als Kreuzung mit dem Radweg angekündigten Fahrbahnteil des Franz-Josef-Kai nur mit einer solchen Geschwindigkeit zu nähern, um erforderlichenfalls vor der Quermarkierung anhalten zu können, habe kein korrespondierendes Recht des Radfahrers auf Einräumung des Vorranges entsprochen. Dem Kläger falle daher eine Verletzung des dem Erstbeklagten nach § 19 Abs 6 lit a StVO zukommenden Vorranges zur Last. Der Kläger wäre verpflichtet gewesen, bei seinem Fahrmanöver auch auf allenfalls am rechten Fahrstreifen herannähernde Fahrzeuge zu achten. Er hätte aufgrund der Sichtbehinderung durch den am linken Fahrstreifen angehaltenen Kastenwagen bis zum Erreichen ungehinderter Sicht auf den rechten Fahrstreifen eine Geschwindigkeit wählen müssen, die ihm ein Anhalten noch vor der Leitlinie zwischen rechtem und linkem Fahrstreifen des Franz-Josef-Kai ermöglicht hätte.Aus der Sicht des Klägers greife vielmehr die Vorrangregelung nach Paragraph 19, Absatz 6, Litera a, StVO ein, wonach Radfahrer, die eine Radfahranlage verlassen, anderen Fahrzeugen im fließenden Verkehr den Vorrang zu geben haben. Der durch Blockstreifen auf der Fahrbahn - infolge fehlender Hinweiszeichen nach Paragraph 53, Absatz eins, Ziffer 2 b, StVO unvollständig - kundgemachten Anordnung an den Erstbeklagten, sich dem durch das Gefahrenzeichen "Andere Gefahren" als Kreuzung mit dem Radweg angekündigten Fahrbahnteil des Franz-Josef-Kai nur mit einer solchen Geschwindigkeit zu nähern, um erforderlichenfalls vor der Quermarkierung anhalten zu können, habe kein korrespondierendes Recht des Radfahrers auf Einräumung des Vorranges entsprochen. Dem Kläger falle daher eine Verletzung des dem Erstbeklagten nach Paragraph 19, Absatz 6, Litera a, StVO zukommenden Vorranges zur Last. Der Kläger wäre verpflichtet gewesen, bei seinem Fahrmanöver auch auf allenfalls am rechten Fahrstreifen herannähernde Fahrzeuge zu achten. Er hätte aufgrund der Sichtbehinderung durch den am linken Fahrstreifen angehaltenen Kastenwagen bis zum Erreichen ungehinderter Sicht auf den rechten Fahrstreifen eine Geschwindigkeit wählen müssen, die ihm ein Anhalten noch vor der Leitlinie zwischen rechtem und linkem Fahrstreifen des Franz-Josef-Kai ermöglicht hätte.

Dem Kläger sei somit als Sorglosigkeit in eigenen Belangen eine Vorrangverletzung anzulasten, während der Erstbeklagte keine solche zu verantworten habe.

Die vom Erstbeklagten eingehaltene Fahrgeschwindigkeit von 25 km/h habe weder gegen § 9 Abs 2 noch gegen§ 20 Abs 2 StVO verstoßen. Allerdings treffe den Erstbeklagten ein Aufmerksamkeitsfehler. Er hätte zu einem Zeitpunkt, als der Kläger noch 4 m vor der Kollisionsstelle war, diesen bei Ausschöpfung der objektiven Sichtmöglichkeit wahrnehmen und sein Fahrzeug, hätte er eine Geschwindigkeit von höchstens 24 km/h eingehalten, noch vor der Markierung der früheren Radfahrerüberfahrt anhalten können. Der Erstbeklagte sei aber erst durch das Kollisionsgeräusch auf den Kläger aufmerksam geworden, obwohl er angesichts des Gefahrenzeichens "Allgemeine Gefahren" mit der Zusatztafel "Radweg kreuzt" zu besonderer Aufmerksamkeit verpflichtet gewesen wäre. Er habe somit verspätet auf das erkennbar vorrangverletzende Fahrverhalten des Klägers reagiert.Die vom Erstbeklagten eingehaltene Fahrgeschwindigkeit von 25 km/h habe weder gegen Paragraph 9, Absatz 2, noch gegen Paragraph 20, Absatz 2, StVO verstoßen. Allerdings treffe den Erstbeklagten ein Aufmerksamkeitsfehler. Er hätte zu einem Zeitpunkt, als der Kläger noch 4 m vor der Kollisionsstelle war, diesen bei Ausschöpfung der objektiven Sichtmöglichkeit wahrnehmen und sein Fahrzeug, hätte er eine Geschwindigkeit von höchstens 24 km/h eingehalten, noch vor der Markierung der früheren Radfahrerüberfahrt anhalten können. Der Erstbeklagte sei aber erst durch das

Kollisionsgeräusch auf den Kläger aufmerksam geworden, obwohl er angesichts des Gefahrenzeichens "Allgemeine Gefahren" mit der Zusatztafel "Radweg kreuzt" zu besonderer Aufmerksamkeit verpflichtet gewesen wäre. Er habe somit verspätet auf das erkennbar vorrangverletzende Fahrverhalten des Klägers reagiert.

Bei der Verschuldensabwägung komme einem Verstoß gegen die Vorrangregeln allerdings besonderes Gewicht zu, weshalb eine Verschuldens- und Schadensteilung im Verhältnis von 2 : 1 zu Lasten des Klägers gerechtfertigt sei.

Die ordentliche Revision erachtete das Berufungsgericht für zulässig, weil eine höchstgerichtliche Rechtsprechung zu der über den Einzelfall hinaus bedeutsamen Frage, ob das Gebotszeichen "Ende des Geh- und Radweges" das Vertrauen des Geh- und Radwegbenutzers auf die Gültigkeit einer auf der Fahrbahn erkennbaren Bodenmarkierung nach Art einer "Radfahrerüberfahrt" erschüttere, oder ob dieser dennoch auf ein § 9 Abs 2 StVO konformes Verhalten der Fahrbahnbenützer vertrauen dürfe, nicht aufgefunden worden sei.Die ordentliche Revision erachtete das Berufungsgericht für zulässig, weil eine höchstgerichtliche Rechtsprechung zu der über den Einzelfall hinaus bedeutsamen Frage, ob das Gebotszeichen "Ende des Geh- und Radweges" das Vertrauen des Geh- und Radwegbenutzers auf die Gültigkeit einer auf der Fahrbahn erkennbaren Bodenmarkierung nach Art einer "Radfahrerüberfahrt" erschüttere, oder ob dieser dennoch auf ein Paragraph 9, Absatz 2, StVO konformes Verhalten der Fahrbahnbenützer vertrauen dürfe, nicht aufgefunden worden sei.

Gegen das Urteil des Berufungsgerichtes richtet sich die Revision des Klägers mit dem Antrag, die angefochtene Entscheidung dahin abzuändern, dass dem Klagebegehren stattgegeben werde. Die beklagten Parteien haben Revisionsbeantwortung erstattet und beantragt, dem Rechtsmittel des Klägers nicht Folge zu geben.

Rechtliche Beurteilung

Die Revision ist zulässig, aber nicht berechtigt.

Der Kläger macht in seinem Rechtsmittel geltend, der in der Natur ersichtbare Radweg sowie das Verkehrszeichen "Andere Gefahren" mit der Zusatztafel "Radweg kreuzt" bedinge die absolute Verpflichtung des Beklagten, einem Radfahrer im Sinn des § 9 Abs 2 StVO das ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Der Erstbeklagte hätte daher sein Fahrzeug zum Stillstand bringen müssen.Der Kläger macht in seinem Rechtsmittel geltend, der in der Natur ersichtbare Radweg sowie das Verkehrszeichen "Andere Gefahren" mit der Zusatztafel "Radweg kreuzt" bedinge die absolute Verpflichtung des Beklagten, einem Radfahrer im Sinn des Paragraph 9, Absatz 2, StVO das ungefährdete Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen. Der Erstbeklagte hätte daher sein Fahrzeug zum Stillstand bringen müssen.

Hiezu wurde erwogen:

Grundsätzlich kann gemäß § 510 Abs 3 ZPO auf die zutreffenden Ausführungen des Berufungsgerichtes verwiesen werden. Wie der erkennende Senat in der vom Berufungsgericht zitierten Entscheidung ZVR 1994/59 ausgeführt hat, gilt die vom Obersten Gerichtshof vertretene Rechtsansicht, wonach sich jedermann auf die Geltung aufgestellter Verkehrszeichen verlassen und damit rechnen muss, dass andere Verkehrsteilnehmer sich dem Verkehrszeichen entsprechend verhalten werden, nicht uneingeschränkt. Maßgeblich ist nämlich, ob durch ein ohne entsprechende Verordnung aufgestelltes Verkehrszeichen ein dem gebotenen Verhalten entsprechendes Recht eines anderen Verkehrsteilnehmers zum Ausdruck kommt (ZVR 1994/59), und der andere Verkehrsteilnehmer auch Grund zur Annahme hat, es stehe ihm ein derartiges Recht zu. Die zur Rechtfertigung der Beachtlichkeit an sich ungültiger Verkehrszeichen bei Beurteilung der zivilrechtlichen Ersatzpflicht für Schäden aus Verkehrsunfällen herangezogenen Argumente treffen aber jedenfalls auch dann nicht zu, wenn - wie im vorliegenden Fall - für den anderen Verkehrsteilnehmer (den Kläger) offenkundig war, dass ihm kein Recht (kein Vorrang) zustehe. Zutreffend ist daher das Berufungsgericht davon ausgegangen, dass der Kläger nicht nach § 9 Abs 2 StVO bevorrangt, sondern vielmehr nach § 19 Abs 6a StVO benachrangt war.Grundsätzlich kann gemäß Paragraph 510, Absatz 3, ZPO auf die zutreffenden Ausführungen des Berufungsgerichtes verwiesen werden. Wie der erkennende Senat in der vom Berufungsgericht zitierten Entscheidung ZVR 1994/59 ausgeführt hat, gilt die vom Obersten Gerichtshof vertretene Rechtsansicht, wonach sich jedermann auf die Geltung aufgestellter Verkehrszeichen verlassen und damit rechnen muss, dass andere Verkehrsteilnehmer sich dem Verkehrszeichen entsprechend verhalten werden, nicht uneingeschränkt. Maßgeblich ist nämlich, ob durch ein ohne entsprechende Verordnung aufgestelltes Verkehrszeichen ein dem gebotenen Verhalten entsprechendes Recht eines anderen Verkehrsteilnehmers zum Ausdruck kommt (ZVR 1994/59), und der andere Verkehrsteilnehmer auch Grund zur Annahme hat, es stehe ihm ein derartiges Recht zu. Die zur Rechtfertigung der Beachtlichkeit an sich ungültiger Verkehrszeichen bei Beurteilung der zivilrechtlichen Ersatzpflicht für Schäden aus

Verkehrsunfällen herangezogenen Argumente treffen aber jedenfalls auch dann nicht zu, wenn - wie im vorliegenden Fall - für den anderen Verkehrsteilnehmer (den Kläger) offenkundig war, dass ihm kein Recht (kein Vorrang) zustehe. Zutreffend ist daher das Berufungsgericht davon ausgegangen, dass der Kläger nicht nach Paragraph 9, Absatz 2, StVO bevorrangt, sondern vielmehr nach Paragraph 19, Absatz 6 a, StVO benachrangt war.

Es war daher dem Rechtsmittel des Klägers nicht Folge zu geben. Der Kostenvorbehalt gründet sich auf§ 52 ZPO.Es war daher dem Rechtsmittel des Klägers nicht Folge zu geben. Der Kostenvorbehalt gründet sich auf Paragraph 52, ZPO.

Anmerkung

E72433 2Ob27.04s

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:OGH0002:2004:0020OB00027.04S.0226.000

Dokumentnummer

JJT_20040226_OGH0002_0020OB00027_04S0000_000

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